

Tranzit

Mercedes-Benz
Arocs

Iveco
Stralis NP 460

Volvo
FH 500



Gospodarska
vozila leta



Sinergija
dveh
popolnosti



Poseben test



Vitez
za volanom



Prihodnost postaja sedanost

KMALU

OTVORITEV PRVE STACIONARNE
LNG ČRPALKE V SLOVENIJI



SiLNG

PARTNER ZA
TRAJNOSTNI TRANSPORT

S sofinanciranjem Evropske unije
Instrument za povezovanje Evrope

WWW.LNG.SI



CHUCK NORRIS LAHKO DRUGI SLOJ BARVE NANESE BREZ NANOSA PRVEGA.



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

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

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

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

**ALI STE CHUCK NORRIS ALI PA POTREBUJETE VOZILO FIAT PROFESSIONAL.
UGODEN FINANČNI LEASING
S 6-MESEČNIM ODLOGOM DDV ZA PRAVNE OSEBE*
IN S STORITVIJO FIAT PROFESSIONAL 5 PLUS
ZA PET BREZSKRBNIH LET.**

BODI CHUCK ALI BODI PRO



PROFESSIONAL

STROKOVNJAK KOT VI

*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.



DAILY BLUE POWER

DOSTAVA BREZ OMEJITEV PRVAK TRAJNOSTI



DAILY ELECTRIC

Vozilo z ničelnimi emisijami,
do 200 km dosega in 2 uri
polnjenja s hitrim polnilcem

DAILY HI-MATIC NATURAL POWER

Prvi 8-stopenjski avtomatski menjalnik s 3,0 litrskim
motorjem na stisnjen zemeljski plin

DAILY EURO 6 RDE 2020 READY

Priljubljen za regulativo "Real Driving Emissions"
ki stopi v veljavo leta 2020,
do 7% prihranka pri porabi goriva

Žirija je bila posebej navdušena nad tehničnimi novostmi v novi IVECO ponudbi in za "predstavitev dizelskega motorja, ki izpolnjuje standard RDE že danes, tri leta pred uveljavitvijo te stroge referenčne norme - daleč pred vsemi konkurenti" in za popoln užitek v vožnji z Daily Drive HI-MATIC Natural Power. Ta prestižna nagrada je priznanje proizvajalcu, ki se osredotoča na uporabo tehnologije za doseganje trajnosti, saj se sodniki strinjajo, da Daily Blue Power združuje glavne in izvedljive rešitve za zmanjšanje vplivov na okolje lahkih gospodarskih vozil na urbanih in primestnih območjih. IVECO ima trajnostna vozila, ki jih trg zahteva, in da so električna vozila in vozila na zemeljski plin ter SCR tehnologija, preverjene tehnologije, ki jih je razvil IVECO.

*"IVECO je vedno bil v ospredju boja za trajnostna lahka gospodarska vozila.
Nova ponudba Daily Blue Power potrjuje ta položaj."*

Jarlath Sweeney, predsednik žirije za izbor mednarodni dostavnik leta

IVECO

Vaš partner za trajnostni transport

BENUSSI

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

TUDI MOŠKI CENIJO NOTRANJE VREDNOTE.

V6



Novi Amarok. Avto, ki razume moške. Zdaj z novim motorjem V6.

Moški vedo, kaj si želijo. Zato novi Amarok poganja novi motor V6 3.0 TDI z močjo do 165 kW in navorom do 550 Nm. Skupaj s stalnim štirikolesnim pogonom 4MOTION in z 8-stopenjskim avtomatskim menjalnikom sta edinstvena kombinacija. Nova zunanost, novi biksenonski žarometi z dnevnimi LED-lučmi, 20-palčna aluminijasta platišča in zaščitni drog mu dajejo pravi športni pečat.



**Gospodarska
vozila**



Emisije CO₂: 243–199 g/km. Kombinirana poraba goriva: 10–8,3 l/100 km. Emisijska stopnja: Euro 6. Emisije NO_x: 0,216–0,0905 g/km. Število delcev: 0,150–0,0358 x 10¹¹. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanega zraka, zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Porsche Slovenija d.o.o., Bravničarjeva 5, 1000 Ljubljana. Slika je simbolna.

8 številik

Pozdravljeni bralci, člani Zveze ZŠAM. Pred vami je druga številka prenovljenega Prometno-varnostnega vestnika in revije Tranzit, ki je oktobra prvič prišla na vaše naslove. Hvala za vse pozitivne odzive, pohvale in pripombe, ki smo jih v novi številki tudi upoštevali. In če smo pri prvi številki še imeli nekaj porodnih krčev, je – mislim da – druga številka že bolj izpopolnjena, tako vsebinsko kot tudi oblikovno. Za vas tako v naslednjem letu pripravljamo kar 8 številik, kar pomeni, da bosta reviji Tranzit in Prometno-varnostni vestnik na vašem naslovu vsakih 45 dni, tako da vam nobena novost iz sveta gospodarskih vozil ne bo ušla, temveč boste med prvimi, ki boste spoznali nova vozila, nove tehnologije in nove varnostne sisteme. Prav tako se zahvaljujem tudi uvoznikom gospodarskih vozil, ki so nas kot novo revijo hitro sprejeli in uvideli v nas partnerja, prek katerega lahko vse te novosti pridejo hitro in vestno tudi do vas. Skratka, pred vami je druga revija Tranzit, polna novosti in zanimivega branja.



Ob koncu leta pa bi vsem zaželel vesele praznike, miren božič in srečno novo leto, prihodnje leto pa se, kot rečeno, srečamo osemkrat, prvič že v začetku februarja.

»Tisoč in tisoč zvezd je nad nami, tisoč in tisoč zvezd je med nami, naj gre po svetu – rama ob rami – svetloba z nami.« (Tone Pavček)

Srečno.

Borut Štajnahr

Kazalo

DARS: Sekcijskega merjenja	
na Trojanah ni več, ampak pozor ...	6
Novice	8
Gospodarska vozila leta	12
Novo v Sloveniji	13
Statistika	14
Iveco: S plinom prek 1500 kilometrov	16
Stralis po brezpotjih	19
Sveže se vedno prileže	21
Volvo: Švedski kompromis	22
Mercedes-Benz: Tovornjak za vse potrebe	26
MAN: Popolna ponudba	30
Plus za DARS	32
Ford: Ko rečeš Ford, je to Transit	34
Ko še ni bilo sodobne tehnologije	36
Igra čustev proti popolnosti	38
Vitez za volanom	40
Sinergija dveh popolnosti	42
Mercedes-Benz: Prihodnost postaja	
sedanjost	44
Eliksir mladosti	45



Revija Tranzit

Založnik: Borut Štajnahr s.p., Dajnkova 21, 1000 Ljubljana

Glavni urednik: Borut Štajnahr

Avtorji: Igor Jelen, Zoran Samardžič, Matjaž Gregorič, Tomaž Ficko

Grafični prelom: Boštjan Dimnik

Lektura: Stvarjalnica, s.p.

Naslov uredništva: Dajnkova 21, 1000 Ljubljana, tel.: 041 331 781, borut@revija-tranzit.si

Marketing: 041 331 781, info@revija.tranzit.si

Tisk: Kerschhoffset



Sekcijskega merjenja na Trojanah ni več, ampak pozor ...



Potem ko je konec januarja 2017 začel delovati sistem sekcijskega merjenja hitrosti na 5-kilometerskem odseku med Trojanami in Blagovico, namerava DARS enako tehnologijo posejati po celi državi.

Oktober se je pokvarila ena od kamer sistema merjenja povprečne hitrosti vožnje na odseku štajerske avtoceste čez Trojanje, tako da jo je podjetje Intermatic d. o. o. (kot dobavitelj opreme proizvajalca 3M iz Velike Britanije) tudi že odstranilo in je po napovedi dobavitelja ne bo vnovič namestilo, kar pomeni, da na tem odseku merjenje hitrosti ne deluje več.



Sedaj že stari sistem je bil oktobra odstranjen, tako da merjenja hitrosti preko Trojan ni več.

Pilotni sistem, na podlagi katerega je Policija izrekala globe kršiteljem, se je izkazal za dobrega pri umirjanju hitrosti vožnje in povečanju prometne varnosti. Število nesreč se je občutno zmanjšalo, posledično je bilo manj zastojev in nejevolje voznikov. Zato so v DARSu pripravili razpisno dokumentacijo za nabavo kar sedmih novih sis-

temov za sekcijsko merjenje hitrosti, ki jih bodo namestili do konca leta 2019. Prvi bo ponovno na vrsti odsek Blagovica–Vransko. Novi sistem bo skladno z zastavljeno časovnico nameščen do začetka poletja 2018 in bo zaobjel vse štiri predore na odseku med Vranskim in Blagovico ter obe smeri vozišči avtoceste, proti Ljubljani in proti Mariboru. Novi sistem bo tudi precej bolj zmogljiv in bo pokrival celotno širino treh

pasov (prehitevalni, vozni in odstavni pas), česar sistem, ki je deloval doslej, ni omogočal, zato so se vozniki merjenju lahko izognili s kratkotrajno vožnjo po odstavnem pasu.

Merjenje povprečne hitrosti vožnje na odseku štajerske avtoceste med Trojanami in Podmiljem proti Ljubljani je na prometno varnost vsekakor vplivalo pozitivno. Povprečna hitrost, s katero vozniki vozijo na tem odseku, je padla. Analize hitrosti pred postavitvijo sistema so namreč pokazale, da je kar nekaj voznikov peljalo skozi predore s hitrostjo več kot 150 km/h (maksimumi so presegali 200 km/h). Kljub temu je Policija dnevno še vedno prejela več kot 200 obvestil o kršitvah najvišje dovoljene hitro-

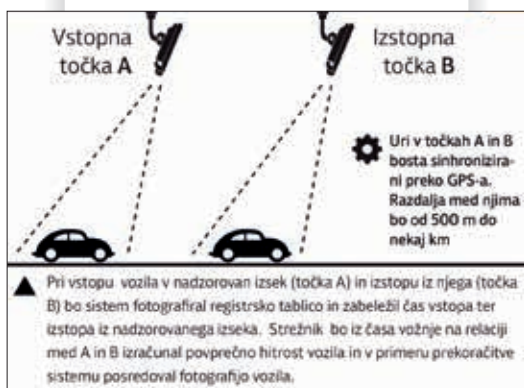
Zakaj novi sistemi

Treba je zmanjšati število nesreč. Dejstvo je, da vzporedna regionalna cesta v primeru hujše prometne nesreče in posledično daljše popolne zapore avtoceste predvsem v prometnih konicah ni sposobna prevzeti tako velikih prometnih obremenitev. Zato je želja družbe DARS d. d. kot upravljavca, da bi bili ti odseki čim manj zaprti zaradi prometnih nesreč oziroma izrednih dogodkov.



Kako deluje

Sistem deluje tako, da vam ob vstopu v sekcijsko merjenje prebere registrsko tablico. Enako naredi ob izstopu iz območja merjenja. Računalnik preračuna povprečno hitrost na tej razdalji in če je višja od dovoljene, pošlje sliko vašega vozila s hitrostjo Policiji, ki nato spiše kazen in jo pošlje na naslov lastnika vozila. Novi sistemi bodo morali pravilno prebrati vsaj 65 % registrskih tablic, poleg tega pa morajo v nočnem času prepoznati tudi tip oz. znamko vozila in njegove posebnosti (npr. napise na vozilu), zato bodo na portale ob kamerah namestili tudi IR reflektorje.



sti 108 km/h (upoštevana je predpisana toleranca sistema), pri čemer gre večinoma za manjše prekrščitve. Glede na stanje pred namestitvijo sistema, ko je hitrost 110 km/h prekoračilo 30 odstotkov vseh vozil, predstavlja sedanje stanje bistveno izboljšanje. Vsi, ki so prekoračili dovoljeno hitrost za 10–20 km/h, so na dom dobili pozdrav Policije v vrednosti 40 evrov. Bilo pa je tudi nekaj prekrškov, kjer so vozniki skozi tunel vozili s hitrostjo 160 km/h in več, za kar so prejeli kazen 1600 evrov in tri kazenske točke. Sistem je tako beležil okoli 200 kršiteljev na dan, kar pomeni, da smo samo na tem odseku mesečno v proračun prispevali četrta milijona evrov.

Sedem novih merilnih naprav, ki so trenutno v postopku razpisa za nabavo, bo DARS namestil na treh odsekih štajerske avtoceste, na treh odsekih primorske avtoceste in na enem odseku dolenske avtoceste (glej sliko). Novi sistem naj bi bil zmogljivejši, ob tem pa naj bi bil tudi premičen, saj ga bo možno tudi prestaviti, če se bo v določenem obdobju stanje na posameznem odseku izboljšalo in na nekem drugem poslabšalo. Pri DARSu pričakujejo, da se bo hitrost

umirila, da bo manj nesreč in tako tudi manj intervencij ter poškodovane infrastrukture, ki je posledica prometnih nesreč. Torej pozor, že v drugi polovici naslednjega leta bo ponovno delovalo sekcijsko merje-

nje na Trojanah in to v obe smeri, do konca 2019 pa še na petih drugih lokacijah. Treba bo paziti na hitrost, paziti pa bodo morali tudi tujci, saj se kazni prek sistema Eucaris pošiljajo tudi v tujino.



Ali ste vedeli ...

... da avtoplin sam po sebi nima vonja ali barve, zato je iz varnostnih razlogov za njegovo odkrivanje odišavljen z značilnim vonjem.

... da so največji porabnik zemeljskega plina na svetu ZDA, ki dosegajo 22-odstotni delež svetovne porabe. Po porabi zemeljskega plina sledijo Rusija, Iran in Kanada. Za Rusko federacijo največ zemeljskega plina v Evropi porabijo v Veliki Britaniji, sledita Nemčija in Italija.

... da strokovnjaki ocenjujejo, da svetovne zaloge zemeljskega plina zadoštujejo še za 100 let porabe.

... da bo družba Butan plin januarja v Sežani otvorila prvo stacionarno črpalko za točenje utekočinjenega zemeljskega plina LNG. Gre za projekt SiLNG, ki ga sofinancira Evropska unija.

Le en GoBox – DKV Box Europe

Evropski elektronski sistem plačila cestnin bo pričel delovati že prihodnje leto. Sistem upravlja družba Toll4Europe, v kateri so združeni T-System International, Daimler AG in DKV Euro Service. EETS bo poenostavil plačevanje cestnine, ob tem pa bo potrebna le ena inter-operativna škatlica in uporabnik bo prejel le en račun. Da bi to dosegli, so morali v en sistem vgraditi vse tehnologije (GPS, DSRC, GSM, GNSS), za kar so poskrbeli pri DKV in izdelali DKV Box Europe. Sistem bo prihodnje leto že deloval na Poljskem, v Nemčiji, Belgiji, Franciji in Avstriji, kmalu pa tudi v Italiji, Španiji in na Madžarskem. Sistem ni obvezen, kar pomeni, da se bodo prevozniki lahko še naprej sami odločali, ali želijo ta ali kateri drugi elektronski sistem cestninjenja.



Elektro pošta

Pošta Slovenije se kot družbeno odgovorno podjetje trendom v okolju prilagaja tudi z uvajanjem novih ekoloških vozil v svoj vozni park. Na tej osnovi je v začetku letošnjega leta kupila dve, sedaj pa še 17 dostavnih vozil na električni pogon Renault Kangoo Express Z.E. Vozilo, ki ga poganja 44-kilovadni elektromotor, ima prostornino tovornega prostora 3 m³, nosilnost 534 kg in lahko z enim polnjenjem baterije prevozi do 270 km.



Cordia pri Avseniku

Podjetje Cordia je prednovoletno srečanje za svoje stranke pripravilo v Begunjah v gostišču pri Avseniku. Dobro vzdušje so začinili s podelitvijo priznanj podjetjem, ki pri njih že dvajset let ali več kupujejo DAFove tovornjake. Dogodka se je udeležil tudi novi area manager Atila Kaya.



EVO Diesel Plus

Od 1. decembra je na avtocestnih bencinskih servisih MOL na voljo tudi premium dizelsko gorivo EVO DIESEL Plus. Pri MOLu svojim strankam vselej zagotavljajo le visokokakovostna goriva. EVO Diesel Plus je vrhunsko premium gorivo, proizvedeno na podlagi najnovejših inovativnih raziskav Skupine MOL, kot nalašč za najsodobnejše dizelske motorje. Uporaba goriva EVO Diesel Plus zagotavlja daljšo življenjsko dobo motorja, kot tudi izjemno zmogljivost v vseh vremenskih razmerah, celo v izjemnem mrazu do -40°C .



Stralis LNG

V Sloveniji je že tudi prvi Iveco Stralis s pogonom na LNG (utekočinjen naravni plin). Stralis NP je opremljen s Cursor 9 motorjem, ki razvija 400 KM in 1700 Nm navora. Vlačilec bo služil kot demo vozilo pri uvozniku Iveco vozil, podjetju Benussi, kjer ga lahko tudi preizkusite. Za atraktiven dizajn in natančno polepitev pa so poskrbeli pri podjetju MarKing.



Transporterji za Planiške skakalne šole

Planiške skakalne šole so v uporabo prejele 10 Volkswagenovih Transporterjev. Predaja je s tem zaznamovala nadgradnjo projekta, ki poteka v sodelovanju z OK Planica in partnerji, ki bodo poskrbeli za to, da se bo nadaljevala vzgoja novih vrhunskih športnikov. Poleg blagovne znamke Volkswagen Gospodarska vozila pri projektu sodelujejo še AMZS, Zavarovalnica Triglav in medijska hiša Dnevnik. Vsa vozila so opremljena z dvoliterskim TDI motorjem in preverjenim štirikolesnim pogonom 4Motion.

Avtomatski D-Max

Vozila Isuzu, katere v Sloveniji zastopa podjetje Higer bus d. o. o., spadajo med bolj zanesljive pick-upte. S popolno prenovo in uvedbo novih 1,9-litrskih motorjev, ki izpolnjujejo norme Euro 6 brez dodajanja aditiva AdBlue, so na voljo tudi s samodejnim 6-stopenjskim menjalnikom. Delovanje menjalnika je uglajeno, zmogljivosti visoke, vožnja pa prijetnejša.



NAŠA NOVOST

**NAJBOLJŠE ZIMSKO
DIZELSKO GORIVO
V SLOVENIJI**



- ✓ ZANESLJIVOST DO -40°C*
- ✓ MAKSIMALNA ZMOGLJIVOST
- ✓ DALJŠA ŽIVLJENJSKA DOBA MOTORJA
- ✓ NIŽJA PORABA
- ✓ MANJ EMISIJE
- ✓ IZDELANO V AVSTRIJI



OMV MaxxMotion Performance

OMV Slovenija je s 1. decembrom 2017 začel ponujati novo dizelsko gorivo OMV MaxxMotion Performance Diesel. Gostje lahko tako na 15 bencinskih servisih OMV ob avtocestnem križu po novem izbirajo med dvema vrstama dizelskega goriva – obstoječim OMV Sprint Dieslom in novim OMV MaxxMotion Performance Dieslom.

Projekt Falcon

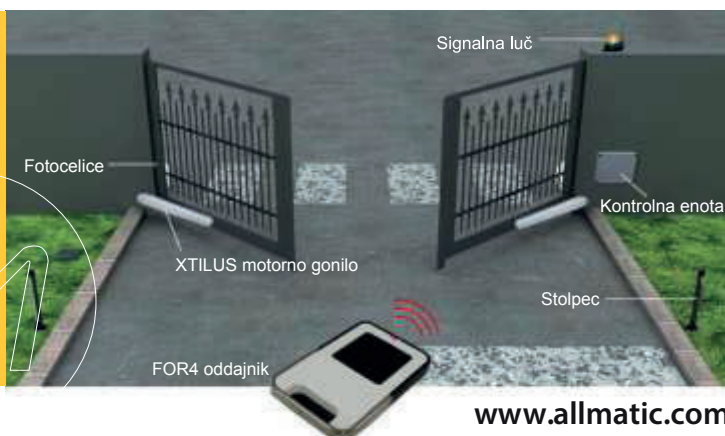
Renault Trucks še naprej išče in razvija rešitve za znižanje porabe. Po laboratorijskih projektih Optifuel Lab 1 in 2 ter Urban Lab 2 so francoski inženirji predstavili novo eksperimentalno kompozicijo, ki so jo poimenovali FALCON (Flexible & Aerodynamic Truck for Low CONsumption). Razvojna skupina se je osredotočila na izboljšanje aerodinamike, uporabo pnevmatik z nizkim kotalnim uporom, uporabo sodobne tehnike s predvidljivim tempomatom in izboljšavo pogonskega sklopa. Na ta način so uspeli privarčevati do 13 % goriva glede na standardne kompozicije.



ALLMATIC

MOVEMENT FOR DISTINCTION

- KVALITETNO IN PREPROSTO
- PRIJAZNO IN PROFESIONALNO
- ODLIČNA PODPORA



**AVTOMATSKI
SISTEMI ZA**

- Drсна vrata**
- Nihajna vrata**
- Dvižna vrata**
- Cestne zapornice**
- Rolete**
- Platnene strehe**

www.allmatic.com

KALOS XL



TECH3 PLUS



Autoset KINEO 400

BRO LIGHT



KINEO



ELEKTROINŠTALACIJE

AM ALLMATIC
MOVEMENT FOR DISTINCTION
AVTOMATSKI SISTEMI
POOBlašČENI PRODAJALEC,
SERVIS IN MONTAŽA

Peter ROMŠAK s.p.
Vaseno 7
1219 Laze v Tuhinju
eprom@siol.net
041 516 193

2-letna garancija +
PODALJŠANO JAMSTVO 3. LETO

do
450.000 km*



Kombinirana poraba goriva: 4,2-12,7 l/100 km. Kombinirani izpust CO₂: 112-287 g/km. Emisijska stopnja: EU6.

Emisije onesnaževal zunanje zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanje zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. *Serijska garancija vozila znaša 24 mesecev, brez omejitve prevoženih kilometrov. V akcijski ceni vozila je vključeno tudi podaljšano jamstvo za 3. leto, z omejitvijo prevoženih kilometrov do 450.000. Proti doplačilu je mogoče podaljšano jamstvo podaljšati do 5 let in 450.000 km.

Odpeljite se novemu poslu naproti.

Neponovljiva ponudba vozil z bogato opremo in takojšnjo dobavo.

Ponudba vključuje široko paleto dostavnih vozil Mercedes-Benz iz zaloge in velja za nakup do konca decembra.

Več o ekskluzivni ponudbi na mercedesnadelu.si

Mercedes-Benz

Vans. Born to run.



Gospodarska vozila leta



Tovornjak leta **DAF serije XF/CF**

Prestižno nagrado mednarodni tovornjak leta je letos prejel DAF serije XF/CF.

»S predstavitvijo nove serije CF/XF je DAF izboljšal zmogljivost in učinkovitost ter tako postavil nove standarde v razredu tovornjakov za mednarodni transport,« je na podelitvi povedal Gianenrico Griffini, predsednik komisije International Truck of the Year (IToy). V skladu s pravili se nagrada podeljuje vozilu, ki je v zadnjih 12 mesecih ustvarilo največji napredek na tehničnem, inovativnem in varnostnem področju, kakor tudi v smislu zaščite okolja in zniževanja stroškov. Žirija je še posebej nagradila novo linijo motorjev MX-11 in MX-13 z dobro usklajenim menjalnikom Traxton 12 ter najnovjšim PCC sistemom. Priznanje je v Lyonu prevzel Preston Feight, predsednik DAF Trucks.



Dostavnik leta **Iveco Daily Blue Power**

Po glasovih mednarodne žirije za izbor dostavnika leta je nagrado letos prejel Iveco Daily Blue Power.

»Čestitamo Ivecu za veliki tehnološki razvoj. Ta znamka je bila vedno na čelu pri razvoju lahkih gospodarskih vozil. Novi program Blue Power to le potrjuje,« je na podelitvi povedal predsednik žirije Jarlath Sweeney.

Iveco Blue Power skupino sestavljajo tri vozila z različnimi pogoni: Daily Electric, Daily Hi-Matic Natural Power in Daily Euro 6 RDE.

Prvega 100-odstotno žene elektrika, njegove baterije pa zagotavljajo doseg 200 kilometrov v težkih urbanih pogojih. Daily Hi-Matic Natural Power je prvo gospodarsko vozilo, katerega poganja plin, Daily Euro 6 RDE 2020 Ready pa je prvo lahko gospodarsko vozilo, verificirano po novih standardih 2020 Real Driving Emissions (RDE). V letu, ko Daily slavi 40 let obstoja, je to že njegova tretja nagrada »Van of the Year«.



Pick-up leta **Volkswagen Amarok**

Mednarodna žirija za dodelitev nagrade Pick-up leta se sestaja vsaki dve leti. Tokrat je v ostri konkurenci med VW Amarok, Toyota Hilux in Mercedes-Benz X-klase izbrala prvega.

»Velike zmogljivosti in izredna elastičnost motorja postavljajo nove standarde v razredu. Zmogljivosti so zavirljive, saj V6 motor ponuja moč od 120 do 190 kW, tako da ob izrednem navoru vozilo zares izpolnjuje vse potrebe širokega kroga kupcev,« so pri komisiji zapisali v obrazložitvi. Za Volkswagnov Amarok je to že druga nagrada, saj jo je prejel že ob prvi predstavitvi leta 2010. Žirija je ta pick-up ocenila s sloganom »Work hard, play hard« in dodala, da je Amarok delovni konj s pedigreejem.

Fiat 500L

Izjemno praktična in prostorna izvedba največjega člana družine 500, model 500L, je prejel oblikovalske in tehnološke osvežitve. Avtomobil, ki ga izdelujejo v srbskem Kragujevcu, ima sedaj vgrajen tudi cel kup varnostne in trendovske multimedijske opreme. Poleg osnovne je na voljo tudi pustolovska različica Cross, ki doda modelu 500L novo značajsko razsežnost. Ponudba motorjev se v bencinski vrsti pričinja z 1,4-litrskim motorjem z močjo 70 in 88 kW, v dizelski ponudbi pa sta 1,3-litrski JTD z 88 kW ter 1,6-litrski JTD z 88 kW. Motorji so na voljo s 5- ali 6-stopenjskim ročnim ali robotiziranim menjalnikom Dualogic.



Hyundai Kona

Avto privlači poglede s svojo razigranostjo in progresivnim ter modernim izgledom. Kaskadna rešetka hladilnika predstavlja novo identiteto bodočih Hyundai vozil. Kompakten in energičen izgled je dodatno poudarjen s kratkimi previsi ter plastičnimi obrobami in zaščitami. Notranja oblika poudarja skladno oblikovano ploščo z merilniki, ki je, v kontrastu s temnejšimi deli armature, zelo elegantna. Z dolžino 417 centimetrov je v povprečju razreda, a vseeno tudi na zadnji klopi ponuja povsem dovolj prostora za odrasle potnike. Pogonu sta trenutno namenjena le dva bencinska motorja in sicer litrski turbo trivaljnik z močjo 88 kW in močnejši 1,6-litrski turbaš z močjo 130 kW. Šibkejši motor je združen z ročnim 6-stopenjskim menjalnikom, močnejši pa s samodejnim 7-stopenjskim.



Škoda Karoq

Komur je Kodiaq prevelik, si bo odslej lahko izbral za številko manjši Škodin SUV Karoq, ki je naslednik Yetija in je na voljo z dvema bencinskima 1,0 in 1,5 TSI (115 in 150 KM) in dvema dizelskima motorjema 1,6 in 2,0 TDI (115 in 150 KM). Prihodnje leto bo na voljo tudi 190-konjski dizelaš, ki bo imel lahko vsekolesni pogon in DSG samodejni menjalnik. Eden glavnih adutov Škode so tudi »pametne rešitve«, med katere spadajo posamezni zadnji sedeži ter številni predali po celotni kabini, kakor tudi prtljažnik s 521 litri prostora. Cenovna paleta novega Karoqa se prične pri dobrih 21 tisočakah.



Do konca leta

Prodaja novih težkih tovornih vozil je v zadnjih dveh mesecih nekoliko upadla, a je še vedno v pozitivnih številkah in sicer za 3 % glede na 2016. Čeprav je december po prodaji vedno močan mesec, saj prevozniki zapravljajo morebitne dobičke, pa statistika ne pokaže vseh novih registracij, saj se kar nekaj registracij prenese v januar naslednjega leta. Na vrhu bijeta ogorčen boj Mercedes-Benz in Volvo, ki sta praktično poravnana, saj ju loči le 7 vozil, tako da bo boj trajal vse do konca leta. Nedaleč za njima je tudi MAN, sledijo pa še Scania, DAF, Renault in Iveco.

Trg lahkih gospodarskih vozil pa je že preskočil številko 11.000. Porast trga je skoraj 25 % glede na enako obdobje lani. Tudi tu bo ogorčen boj za prvo mesto vse do konca leta med Fordom in Volkswagnom, strumno pa jima sledi tudi Renault.

Lahka gospodarska vozila do 3,5 tone

Znamka	Prvih 11 mesecev	Tržni delež	Razlika 2016/2017
Ford	2.229	20,08 %	1.017
Volkswagen	2.209	19,90 %	221
Renault	2.003	18,05 %	185
Fiat	986	8,88 %	137
Citroen	904	8,14 %	66
Peugeot	875	7,88 %	192
Dacia	457	4,12 %	153
Opel	294	2,65 %	-7
Škoda	235	2,12 %	6
Mercedes	198	1,78 %	-11
Ostali	710	7,00 %	210
Skupaj	11.100	100,00 %	2.169

Težka gospodarska vozila nad 16 ton

Znamka	Prvih 11 mesecev	Tržni delež	Razlika 2016/2017
Volvo	469	21,10%	47
Mercedes-Benz	462	20,80%	-40
MAN	446	20,10%	49
Scania	373	16,80%	-2
DAF	216	9,70%	-5
Renault	124	5,60%	-2
Iveco	115	5,20%	12
Ostali	13	0,70%	3
Skupaj	2.218	100,00 %	62

Več na: www.revija-tranzit.si



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.

Volvo Trucks. Driving Progress



S plinom prek 1500 kilometrov



Iveco je med vodilnimi proizvajalci, ki že uporabljajo tekoči zemeljski plin kot alternativo pogonsko sredstvo. Lani so Italijani predstavili prvi vlačilec z 9-litrskim motorjem, letos pa so ponudbo razširili in na plin prilagodili največji, Cursor 13 motor. To je trenutno najmočnejši motor na plin, namenjen za mednarodni transport.

Plinski motorji se do sedaj niso uveljavljali v razredu težkih vlačilcev, saj so bili »podhranjeni« z močjo in navo-rom, no Iveco v tem poglavju obrača novo stran in predstavlja vlačilca z močjo 460 KM in 2000 Nm navora, s pogonom na utekočinjeni naravni plin. To je moč, ki je pri slovenskih prevoznikih najbolj iskana (statistika kaže, da je v Sloveniji 45 % vseh motorjev v vlačilcih z močjo med 450 in 490 KM). Motor doseže najvišjo moč že pri 1600 vrtljajih, najvišji navor pa je na voljo med 1100 in 1600 vrtljaji, kar so podobne vrednosti kot pri enako močnih dizelskih motorjih. Za tako dobre vrednosti je bilo potrebnih kar nekaj predelav na motorju. Tako najdemo na motorju nov fiksni turbo polnilnik z ležaji, ki so hlajeni z vodo, enodelna glava motorja je narejena iz grafitnega železa, na novo pa je bila razvita tudi izpušna veja in Multipoint vbrizgavanje goriva, vse skupaj pa spremlja nova elektronika. Na motorju je uporabljena reaktivna kontrola pretoka zraka, s stehiometrijsko kontrolo, ki se izvaja med spreminjanjem stopnje prenosa in je usklajena z delovanjem Hi-Tronix avtomatiziranega menjalnika z 12 stopnjami prenosa. Sam menjalnik predstavlja izredno hitro in učinkovito, s čimer je napredek v zmogljivostih pri vožnji še očitnejši.

Brez SCR, EGR, PDF ...

Iveco s svojimi motorji na plin ekološke norme Euro 6 dosega brez uporabe visokotehnoloških sistemov za prečiščevanje izpuha (SCR, EGR, PDF ...), zaradi tega je tudi konstrukcija precej lažja, na šasiji pa je več prostora za namestitve večjih posod za gorivo. Kljub temu da ne uporablja visoko zmogljivih katalizatorjev s selektivno redukcijo, pa je izpuh veliko bolj čist glede na Euro 6 dizelske motorje: emisija NO_x je za skoraj polovico nižja, emisija trdih delcev (PM) za 98 %, za približno 10 % je manjša tudi emisija CO_2 in ker motor deluje v Otto ciklu, s kompresijskim razmerjem 12 : 1 (dizel 17 : 1), je nivo hrupa pod 71 dB (dizel 76–80).

Brez vibracij

Ko se usedete za volan, ne opazite večje spremembe v notranjosti. Prva blagodejna sprememba se zgodi, ko zaženete motor. Kabina se nič ne stresne in ni klasičnega di-



Preprosta stikala Hi-Tronix avtomatiziranega menjalnika z 12 stopnjami prenosa.

zelskega brundanja. Občutek imate, da je motor nekje daleč za vami in ne ravno pod vami. S preprostim pritiskom na stikalo »D« vklopite pogon, ob pritisku na stopalko plina motor suvereno dvigne vrtljaje in vozilo kljub polni obremenjenosti odločno krene z mesta. Tudi pri višjih vrtljajih ni globokega dizelskega zvoka, temveč le ušesu prijazno pihanje, brez vibracij. Najvišjo hitrost 90 km/h vzdržuje pri 1300 vrtljajih, kar je morda nekoliko višje kot pri dizelskih motorjih, a zopet odvisno od redukcije v diferencialu. Tudi v klanec bo motor suvereno vlekel kompozicijo, brez kakršnih koli anomalij in občutka izgube moči. Pri odloč-



Pri polnjenju je potrebno nekaj znanja, ki pa se hitro osvoji, še bolj pomembna je zaščitna oprema, kamor sodijo posebne rokavice, čelada in zaščitna očala, saj so temperature ekstremno nizke.





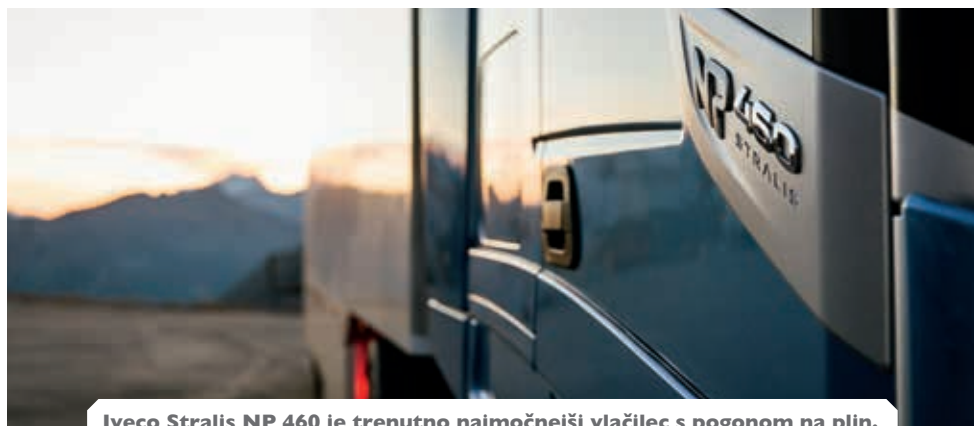
Brez kompromisov

Potovalni računalnik na koncu pokaže porabo 25 kilogramov plina na 100 kilometrov. Kaj to pomeni? Merjenje plina v kilogramih prinaša veliko prednost vozilom na plin, še posebej na LPG, saj je ta lahek in ga je možno več shraniti v posode za gorivo. Medtem ko dizelski tovornjaki s sabo vozijo tona in več nafte, potrebuje plinski tovornjak za enako razdaljo 40 % manj plina. Ker pa na šasiji ni prej omenjenega katalizatorja, je vozilo lahko opremljeno z dvojnimi posodami za gorivo, s katerim zato lahko prevozi tudi več kot 1500 kilometrov. V primerjavi z dizelskim motorjem je poraba sicer za 9 % višja, a je energijska vrednost plina glede na nafto, merjeno v megajoulih, za ravno toliko višja. Na koncu se izkaže, da je vožnja na plin vseeno za približno 30 % varčnejša.



nem pritisku stopalke za plin se motor zavrti tudi prek 2000 vrtljajev, menjalnik pa ob tem ustrezno preskakuje stopnje prenosa. Menjalnik skrbi tudi za ekonomijo, tako da, ko je to mogoče, prestavi v prosti tek, skozi funkcijo Eco Roll »jadrak« po cesti in tako varčuje z gorivom. Tudi predvidljivi tempomat Hi-Cruise pomaga pri zniževanju porabe, saj pozna topografijo pred vozilom in na ta način ustrezno pripravi vozilo na prehod preko klanca.

Iveco ponuja različne možnosti uporabe plina na CNG in LPG ali celo kombinacijo obeh, s čimer si lahko prilagodite konfiguracijo vozila različnim transportnim potrebam. Motor Cursor 13 NG je zelo zanesljiv, saj ima precej manjše mehanske in termične obremenitve, tako da je servisni interval postavljen na 90.000 km.



Iveco Stralis NP 460 je trenutno najmočnejši vlačilec s pogonom na plin.

9

10

11

CURSOR 13 NG EURO VI C

Motor	6-valjni, vrstni
Sistem vbrzganja	Multipoint Injection/ Stoichiometric Combustion
Sesanje zraka	vodno hlajen Wastegate Turbo polnilnik
Ventilov po valju	4
Prostornina (ccm)	12.900
Vrt x hod (mm)	135 x 150
Moč (kW/KM pri vrt/min)	338/460 pri 1.600
Navor (Nm pri vrt/min)	2.000 Nm pri 1.100
Servisni interval	90.000 km
Masa motorja	1.240 kg



Iveco s svojimi motorji na plin ekološke norme Euro 6 dosega brez uporabe visokotehnoloških sistemov za prečiščevanje izpuha (SCR, EGR, PDF ...).



Stralis po brezpotjih

Vzporedno s Stralisom NP je Iveco predstavil tudi model Stralis X-Way, s katerim je kompletiral ponudbo v sektorju gradbenih tovornjakov, ki se odlično znajdejo tako na utrjeni kot manj utrjeni podlagi.

Iveco je združil dva svetova in sicer tistega cestnega, katerega zastopajo z modelom Stralis, ter tistega robustnega, ki ga zastopa Trakker. Za vse, ki jim Trakker ni potreben, saj je njihovo delo manj težaško, je sedaj na voljo Stralis X-Way. Namen je seveda olajšati delo uporabnikom in znižati stroške, predvsem tiste lastniške (TCO).

Z lahkim off-roaderjem Iveco širi svojo ponudbo v gradbenem segmentu, X-Way pa ne bo imel nič kaj lahke naloge, saj je narejen sicer za bolj cestno uporabo, a z večkratnimi terenskimi izleti. Ravno zato kombinira trdnost Trakkerjeve šasije z varnostnimi in varčevalnimi aplikacijami Stralisa. Cilj naloge je, da kupci prejmejo zanesljivo vozilo, ki se izkaže na cesti, pa tudi takrat, ko je do cilja manj utrjena pot, polna peska, blata ali snega. Stralis je tudi za 400 kilogramov lažji od podobno opremljenega Trakkerja.

Vsestranski pomočnik

Na ta način postaja Stralis X-Way vsestranski pomočnik v gradbenem, pa tudi širšem segmentu. Še posebej so pri Ivecu ponos-

ni na novo Super Loader šasijo, ki ima v konfiguraciji 8 x 4 z 9-litrskim 400-konjskim motorjem vsega 8.845 kilogramov, kar je najmanj v razredu in zaradi česar je zelo primerna za nadgradnje z betonskimi mešalniki, saj omogoča prevoz do 355 kilogramov več tovora. Stralis X-Way je zelo modularen in prijazen do nadgraditeljev, ob tem pa omogoča različne kombinacije z 2, 3 ali 4 osmi, različnimi medosnimi razdaljami in konfiguracijami od 4 x 2 do 8 x 4. Za pogon se lahko uporabljajo motorji Cursor 9, 11 ali 13, za prenos pa ročni menjalnik ali samodejni Allison oz. ZF Hi-Tronic z 12 ali 16 prestavami. Motorji izpolnjujejo standarde Euro VI C brez EGR sistema.

Na voljo je tudi izjemno zmogljiv Multipower PTO odvod z 800 Nm navora. S tovornjaki X-Way je Iveco dosegel v segmentu do 11 % nižjo porabo, kar so certificirali s TÜV certifikatom.

K dodatnemu znižanju porabe pa ugodno vplivajo še novi Hi-Mux električni in elektronski sistemi ter Hi-Cruise elektronska asistenca v vožnji z Eco-Roll funkcijo, Predictive gear shifting in Predictive cruise control. Za premagovanje najtežjih poti je na voljo tudi hidrostatični pogon Hi-Traction, ki zagotavlja dodatno hidravlično vlečno moč na sprednjih kolesih, ko je to potrebno, s čimer izboljšamo stabilnost vozila



Super Loader z lastno maso 8845 kilogramov.



Spredaj Off-road, zadaj On-road kabina.

na zahtevnih terenih. Ta sistem je precej lažji od klasičnega večkolesnega pogona, zato je tudi izvedba cenejša, omogoča pa večjo nosilnost. Kadar Stralis dela v izredno težkih pogojih, je lahko opremljen tudi s Hi-Traction sistemom, ki s pomočjo hidravličnih motorjev v pestu sprednjih koles pomaga pri pogonu.

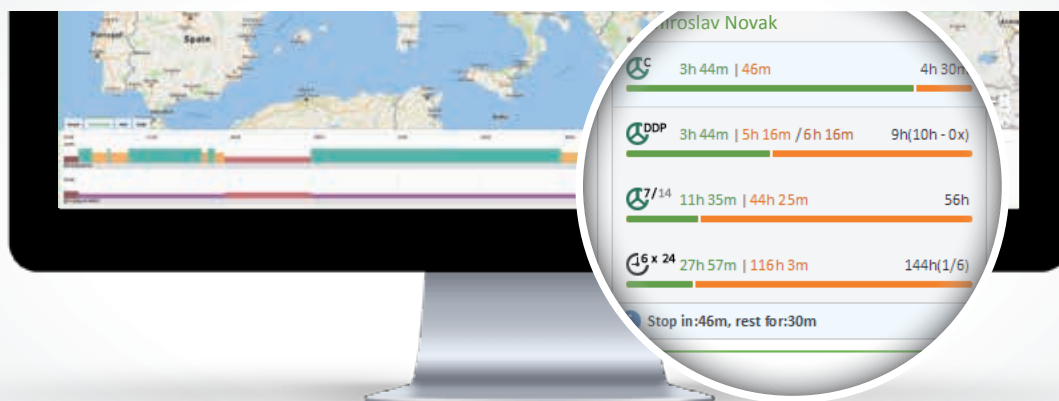
Modularna zgradba omogoča tudi namestitev širokega izbora kabin: AD (Active Day) kratka kabina z nizko streho, AT (Active Time) spalna kabina z nizko ali srednjo streho, ter za najvišji komfort visoka Hi-Way spalna kabina. Kabine pa se ločijo tudi po namenu. On-road kabina je namenjena za vožnjo pretežno po utrjenem cestišču, kjer je odbijač bližje cestišču, vpadni kot pa zaradi tega manjši. Off-road kabina je povsem podrejena vožnji po brezpotjih, zato so vsi elementi (luči, stopnice, motor, vzratna ogledala) dodatno zaščiteni, večji je vstopni kot, izpuh je speljan v zrak za kabino ... Nekje vmes med obema kabinama pa je izvedba On-road +.

NOVO

TACHOGUARD+

NAPOVEDOVANJE DELOVNEGA ČASA

Dovolj preračunavanja! Napovedajte vožnjo in počitke vaših voznikov na klik!



- Prihranite svoj čas s predlogi za optimalno koriščenje vožnje, delovnega časa, odmorov in počitkov na dnevnem nivoju
- Prejmite opozorilo ob kršitvi pravil
- Olajšajte si delo z avtomatiziranimi pravili o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti
- Napovedujte in spremljajte aktivnosti voznika v skladu z veljavno zakonodajo Evropske Skupnosti (Uredba 561/2006/ES).

CENA
3€
/vozilo/mesec

Sveže se vedno prileže

Ponudba Fresh

V ponudbi so sveže pripravljene pice velikosti 30 cm ali 50 cm, okusni hamburgerji v temni ali svetli lepinji, sveže pripravljeni sendviči, sveže iztisnjeni sokovi in smoothieji različnih okusov, sveže rezano sadje ter sladke ali slane palačinke. V bogati ponudbi pa se najde tudi hrana »na žlico« – golaževa juha in pasulj s klobaso. Vso ponudbo si lahko ogledate na www.efresh.si.



Petrol kot največja slovenska energetska družba že dolgo ni več le ponudnik in distributer različnih vrst goriv in avtomobilske opreme. Popotnik, ki je poskrbel za svojega jeklenega konjička, lahko dobro poskrbi tudi zase in svoj želoček v Petrolovih Fresh kotičkih.

Petrolov koncept Fresh se deli na Fresh lokacije in Fresh MINI lokacije. Fresh pomeni celoten koncept, ki ponuja sveže pripravljeno hrano pred kupcem in ima široko ponudbo (burgerji, pice, smoothieji, tortilje, solate, sendviče ...). Celotno ponudbo si lahko ogledate na <https://www.efresh.si/sl/store-select>. Fresh MINI pa je podoben koncept, le da je ponudba nekoliko omejena. Po Sloveniji je danes razpo-

rejenih 23 Fresh lokacij in 15 Fresh MINI lokacij. Freshev slogan »Sveže se vedno prileže« pomeni, da se vsa hrana pripravlja iz svežih sestavin in to neposredno pred kupcem.

Koncept Fresh je namenjen vsem, ki si želijo sveže pripravljeno hrano za na pot ali dom. Bistvena prednost in dodana vrednost prehrane Fresh je, kot pove že ime, svežina. Vsa hrana se pripravlja pred

gostom, kar omogoča, da si gost sam izbere med številnimi sestavinami in dodatki, ki bi jih želeli imeti v svojem obroku. Ponudba Fresh bo prepričala vsakogar, ki želi kakovost in svežino. Niso pa pozabili niti na študente, katerim nudijo hrano po ugodnejših cenah.

»Sveže pripravljen obrok lahko naročite tudi prek spleta in ga pridete iskat na izbran bencinski servis.«



Še boljši

Volvo je z uveljavitvijo norm Euro 6 C še izpopolnil svoj motor. Z uvedbo common-raila je motor tišji, lopatice na turbo polnilniku so zopet fiksne in ne variabilne, v sodelovanju z odlično aerodinamiko je vozilo varčnejše, I-Shift je hitrejši in pametnejši, še posebej v kombinaciji z dvojno sklopko.



Švedski

 Martin Skušek  Miro Miklič

kompromis



Srce vsakega tovornjaka je seveda motor. V testnem tovornjaku se je vrtel vrstni šestvaljnik s trinajstimi litri prostornine z oznako D13. Motor odlikuje ena odmična gred, štiri ventili na valj, integrirana motorna zavora in še kakšen tehnološki biser. 12.800 kubičnih centimetrov prostornine je dovolj za 368 kW (500 KM) med 1400 vrt/min in 1800 vrt/min ter največji navor 2500 Nm med 1000 in 1400 vrt/min. Motor nudi visoko vztrajnost in odličen zavorni učinek. Turbinsko puhalo z dvostopenjskim wastegate ventilom pripomore k temu, da ima motor ves čas dovolj moči in navora. Z uvedbo norm Euro 6 C se je spremenil dovod goriva, saj je sistem črpalka-šoba zamenjal common-rail. Čiščenje izpušnih plinov se izvaja s pomočjo povratnega voda izpuha (EGR) ter vbrizgavanjem sečnine (SCR) in še nekaterih drugih temu namenjenih tehnik. Poleg motorja je tu tudi menjalnik I-Shift, ki se je že dodobra uveljavil in ima za sabo več sto milijonov kilometrov. Govorimo o avtomatiziranem menjalniku, kateremu osnova je nesinhroniziran klasični menjalnik, nad njegovim delovanjem pa bdi elektronska krmilna enota. Prestavljanje se vrši na podlagi zbranih podatkov o hitrosti, pospeških, teži, nagibu ceste in zahtevanem navoru, ki se zbirajo v računalniku. Usklajenost motorja z delovanjem menjalnika je tudi zasluga krmilne enote menjalnika, saj motor prilagaja vrtljaje in delovanje motorne zavore. Kot pri našem vozilu, kjer sta med motorjem in menjalnikom dve sklopki in je izguba vlečne sile še toliko manjša.

Dve sklopki

Če zadevo poenostavimo. Vsaka sklopka je na svoji gredi. Torej na eni gredi so zobniki z lihimi prestavnimi števili, medtem ko so na drugi tisti zobniki s sodnimi števili prestav. Tovornjak vozi v neki prestavi, ko pa se pojavi potreba po prestavljanju v višjo ali nižjo prestavo, elektronika ukaže pripravo ustreznega zobnika. Pri prestavljanju se prenos moči skorajda istočasno prenaša s pomočjo sklopki z obstoječega zobnika na zobnik, ki je bil v pripravljenosti. Tako med vožnjo ni čutiti prestavljanja, kar se še najbolj odraža v vožnji v klanec in po klanecu navzdol. Prestavljanje navzgor se vrši med 1200 in 1400 vrt/min, medtem ko se prestavljanje navzdol izvaja pod mejo 1000

Imeti dovolj moči in pri tem majhno porabo. K temu stremijo vsi. Tudi pri Volvu. Gorivo je eden tistih stroškov, pri katerem se še da privarčevati. Na to opozarjajo pri Volvu z različnimi slogani. Eden takih je bil tudi »Vsaka kapljica šteje«, novejši pa se glasi »Koncept goriva in moči«. S tem hočejo pri Volvu na drugačen način razložiti, da lahko več moči porabi manj goriva. Njihove trditve smo preizkusili tudi mi z Volvom FH 500 Dual Clutch.

Euro 6 C

Euro 6 je uradno stopil v veljavo leta 2013. Večina proizvajalcev je svoje motorje poslala na trg že veliko prej. S tem pa se razvoj ni ustavil. Že leto kasneje je EU predpisala stopnjo Euro 6 B, ki je znižala največjo dovoljeno emisijo trdih delcev na 25 mg/kWh. Z letošnjim letom pa so v veljavnost stopile norme Euro 6 C, ki mejo dušikovih oksidov NO_x z 1500 mg/kWh spuščajo na 1200.

vrtljajev. Pri Volvu pravijo, da se z uporabo I-Shift menjalnika lahko pri gorivu privarčuje do 5 %. Če dodamo funkciji I-Roll in I-See, privarčujemo še dodatnih 7 %. I-Roll izkorišča kinetično energijo vozila, ne glede ali je to na avtocesti ali pa na lokalni cesti. Če ne vozimo s pomočjo tempomata, enostavno umaknemo nogo s stopalke plina in vozilo gre v funkcijo kotaljenja. S tem pri gorivu privarčujemo do 2 odstotka. Ostane še pet odstotkov, ki jih gre pripisati sistemu I-See.



13-litrski motor v barvi, značilni za motorje znamke Volvo.



Na sredini armaturne konzole odlagališča za drobnarije, držala za posode s tekočino, različne vtičnice.



Varnostno kladivo ob sedežu. Na sedež montirana prestavna ročica. Držalo za steklenico, mali detajli, ki vozniku izboljša počutje.



Preprosta in pregledna instrumentna plošča ter ravno prav velik večopravilni volanski obroč s štirimi prečkami.

Ta sistem razpolaga s podatki o geografski cesti pred nami ter jih sporoča krmilni enoti v tovornjaku, ki komunicira z ostalimi sistemi. Sistem deluje kot nekakšen avtopilot. Vozniku torej ostane še volan oziroma držanje vozila v pravi smeri.

Za dvometraše

Seveda pa pri Volvu niso mislili samo na tehniko, temveč tudi na udobje voznika. Voznik, višji od 196 cm, se bo z glavo dotikal stropa, če bo stal na motornem tunelu. Pred sedežema pa stojna višina znaša 205 cm. Počitku namenjena postelja je za sedežema širine 740 mm z možnostjo razširitve za 140 mm. Pod posteljo je hladilnik s 33 litri prostornine. Poleg njega je izvlečni predal. Pod posteljo sta še dva predala, dostopna tako z notranje kot tudi zunanje strani vozila. Vsega odlagalnega prostora je sedaj v kabini za 300 litrov. Tudi delovni

prostor voznika je z novo serijo FH pridobil na preglednosti in udobju. Voznikov sedež je lahko v treh izvedbah. Volanski obroč je nastavljiv po globini in višini, za doplačilo je na voljo še nagib volanskega obroča. Ravno tako je na doplačilnem seznamu usnje na volanskem obroču. Skozi volanski obroč videna armaturna plošča ima »zgolj« dva analogna merilnika. Večji meri hitrost, manjši pa motorne vrtljaje. Vse ostalo povzemata dva LCD zaslona, ki oklepata večji merilnik. Nekoliko bolj desno pomaknjen je sekundarni informacijski zaslon, na katerem se lahko nahajajo razvedrilna enota, Dynafleet in navigacijske funkcije. Pod njim pa so stikala, ki niso prav pogosto v uporabi. Večino opravil voznik med vožnjo opravi s pomočjo stikal na volanskem obroču. Levo ob volanu je ročica luči in smerokazov, na desni sta ročici motorne zavore in otiralk vetrobranskega stekla.





Dve stopnici od treh sta pokriti z vrati. Pod velikim predalom praktični manjši predal. Samo na levi strani kabine.

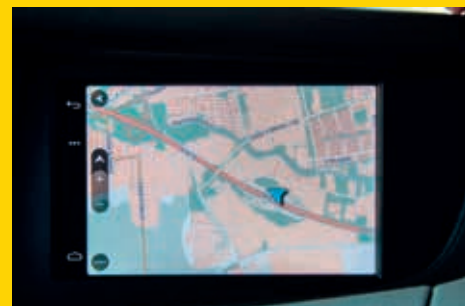
Fuel & performance

Z uvedbo Euro 6 C norm je Volvo izboljšal tudi svojo aerodinamiko. Številne izboljšave so prinesle do 3 % nižjo porabo. Med izboljšave se štejejo: nov sprednji spojler, obloge koles, optimiziran strešni spojler, preoblikovani blatniki, izboljšani pretok zraka za hlajenje motorja in manjši upor znotraj pogonskih osi.

Šolanje voznika

Vozilo je opremljeno s kopico sistemov, ki povečujejo voznikovo varnost. Od ESP sistema prek prilagodljivega tempomata do podpore za varno menjavo voznega pasu. Že prej omenjeni sistem Dynafleet pa ponuja tako imenovano funkcijo »šolanje voznika«. Sistem beleži štiri področja; prilagajanje hitrosti, rabi motorja in menjalnika, predvidevanje in zaviranje ter delovanje v praznem teku. Sistem pomaga zmanjšati porabo goriva, posredno pa tudi povečuje varnostni moment. Z varnostjo je povezano tudi strešno okno, ki lahko v primeru nesreče služi kot izhod v sili. To je posledica nove konstrukcije kabine, ki je sedaj bolj trda in toga. To so dosegli tudi z lepljenjem vetrobranskega stekla v njegovo ležišče. Z bolj pokončno postavitev vetrobranskega stekla je tudi A stebriček sedaj v bolj pokončni legi. S tem so tudi pridobili boljše preglednost izza volana ter nekoliko več volumna v ka-

bini. Z odmikom novih vzvratnih ogledal, nameščenih na tanjših nosilcih A stebrička, so povečali vidni kot, ki najbolj pride do izraza pri zavijanju oz. pri uvozu in izvozu iz krožišča. Ne gre zanemariti tudi vožnje skozi ovinke. Razgibana oblika kabine pripomore k boljšemu zračnemu toku okoli tovornjaka, če temu še dodamo na novo skonstruirane spojlerje, pa vse skupaj pripomore k manjšemu zračnemu količniku, ki se odraža v manjši porabi goriva. Pa še po nečem je novi FH prepoznaven. Bolj kot po veliki črni maski vozila je prepoznaven po LED dnevni luči v obliki črke V. Nekatere spominja na konico puščice. Volvo FH 500 DualClutch, katerega smo zapeljali, je res kvalitetno in prepoznavno vozilo, namenjeno mednarodnemu transportu. Z nekaj dodatnega denarja ga lahko še dodatno izboljšamo s posamičnimi prednjimi obesami in dinamičnim krmilnim sistemom in s tem dobimo nadvse odlično vozilo.



Na sekundarnem zaslonu (SID) je na voljo več informacij oz. opravil. Od Dynafleeta s svojimi podatki, navigacije (sedaj Volvo sodeluje s TomTom), radia, telefona ...



Miren, tih a zmogljiv in varčen – Volvo FH 500.



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



 **Borut Štajnahr**
 **Borut Štajnahr in Mercedes-Benz**

Tovornjak za vse potrebe

Arocs, ki svojim lastnikom že 4 leta izpolnjuje najtežje naloge, je prejel nekaj novih sistemov, ki bodo delo z njim še olajšali. V Arocsu je odslej na voljo tudi Fleetboard telematika in Uptime povezava.

Arocs združuje moč, robustnost in učinkovitost in to na edinstven način, saj uspešno nadaljuje tradicijo Mercedes-Benz tovornjakov, ki je dolga že dobrih 110 let. Arocs je pravi all-rounder, saj bo svojo nalogo enako dobro opravil pri prevozu po utrjeni cesti, kakor tudi v kamnolomu ali na težje prevoznem terenu. V to smo se lahko tudi

sami prepričali med testnimi vožnjami po poligonu v okolici kraja Gaggenau.

Že takoj nas je očarala njegova okretnost, saj se je po strmih vzponih in spustih, kjer bi bilo težko hoditi celo peš, premikal povsem suvereno, brez kakršnih koli težav. Ravno tu smo se lahko prepričali, kaj pomeni del opisa »premaguje najtežje de-

lovne pogoje«, seveda pa se enako dobro znajde tudi na bolj utrjenih in asfaltnih površinah.

10 cm nižja kabina

Arocs je na voljo s 14 kabinami, podobnimi kot pri Actrosu; le največja GigaSpace kabina ni na voljo. Glede na vrsto dela so bolj



Menjalnik omogoča več načinov delovanja med njimi tudi »crawl« ter »rocking«, ki pomagata pri speljevanju z mehkega terena.



Izredno veliki vstopni in izstopni koti, visoka oddaljenost od tal, močni motorji, večkolesni pogon.

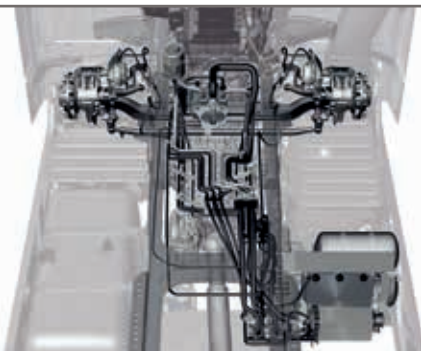


Crawl in rocking

Del serijske opreme je tudi avtomatizirani Powershift 3 menjalnik, ki omogoča povsem samodejno delovanje, ročno delovanje, močno delovanje (power mode), off-road delovanje in še nekaj dodatnih režimov delovanja. Eden dodatnih načinov je način »crawl«, ki omogoča počasno premikanje vozila naprej ali nazaj brez uporabe plina. Ta način omogoča počasno, predvsem pa nadzorovano približevanje. Še en pomemben način delovanja je »rocking«, ki pomaga pri speljevanju z mehkega terena. Voznik z izmeničnim dodajanjem in popuščanjem plina zaniha vozilo, s čimer vozilu omogoči, da se lažje izvleče iz blata.



Železen odbijač prenese kar nekaj udarcev, narejen pa je iz treh delov, da ga je lažje zamenjati.



S sistemom **Hydraulic Auxiliary Drive (HAD)** prenesemo pogon tudi na sprednji kolesni par, saj sta namesto osrednjega diferenciala dva močna hidravlična motorja v pestu koles. Ob vklopu se tako v pogon vključita tudi sprednji kolesi in pomagata, da se vozilo izvleče iz primeža blata ali snega.



Hydraulic Auxiliary Drive (HAD) za kratak čas vklopimo s stikalom na armaturni plošči.



Več osi, več diferencialov, več zapor, več oprijema ...



uporabne tiste z 2,3 metra širine, a izberete lahko tudi 20 centimetrov širše.

So pa pri Mercedes-Benzu pripravili tudi nižjo kabino, saj se pri gradbenih tovornjakih večkrat zgodi, da je višina oteževalna okoliščina, še posebej na relacijah z mostovi, prepusti, zapornicami, pa tudi na ozkih gradbiščih. Mercedes-Benz zato ponuja sistemsko rešitev, ki se imenuje ClassicSpace Lowroof. To je kabina, ki je za 10 centimetrov nižja od ClassicSpace kabine in je postavljena nekje med CompactSpace in ClassicSpace kabinama.

Notranjost je znana iz Mercedesovih modelov, z dodatnim stikalom pa lahko zaklenemo vse diferenciala na pogonskih oseh.



Vse kabine so glede na namen tudi dodatno ojačane in zaščitene. Predvsem so zaščitene luči in dno motorja. Odbijač je železen in prenese kar nekaj udarcev, narejen pa je iz treh delov, da ga je lažje zamenjati. Stopnice so za odbijačem in so ravno prav odmerjene, da večkratni vstop in izstop ne bosta povzročala težav. Notranjost kabine je znana iz najnoveše Mercedesove generacije tovornjakov, poudarek pa je na trdi in robustni plastiki, ki se enostavno čisti.

18 motornih različic

Izredno bogata je tudi ponudba motorjev, saj lahko izbirate kar med štirimi: 7,7-, 10,7-, 12,8- in 15,6-litrskim motorjem. Vsi motorji izpolnjujejo norme Euro 6 C in so v povprečju za 20 KM močnejši.

Motor, menjalnik in osi nosijo Mercedesovo zvezdo in se popolnoma ujemajo. Za prenos moči tako skrbi avtomatiziran Powershift 3 menjalnik z 8, 12 ali 16 stopnjami prenosa. Menjalnik prestave menja pravočasno in motorja ne sili v višje vrtljaje, razen ko je v poziciji power mode. Mehanizem neposrednega prestavljanja iz prve v vzratno prestavo omogoča hitro manevriranje. Dodatna programa »Offroad« in »Power« omogočata različne načine pogona in se prilagajata posamezni vrsti delovanja motorja. Menjalnik omogoča tudi ročni način izbora prestave, kar je še posebej dobrodošlo pri spustih, kjer močna motorna zavora odlično opravlja svoje delo.

Večkolesni pogon

Vsem, ki delajo v izredno zahtevnih pogojih in morajo večkrat speljevati v klancu s polno naloženim vozilom, bo zagotovo v pomoč turbo-retarder sklopka (TRC). Ta v enem kompletu združuje hidravlično zagonsko sklopko in retarder.

Izbiramo lahko tudi način pogona. Najpogostejši je vklopljivi pogon, ko k pogonu dodatno vklopimo še kakšno os; druga možnost je stalen večkolesni pogon in tretja možnost je Hydraulic Auxiliary Drive

Podpora

Arocs je na voljo tudi s Fleetboard EcoSupport sistemom, ki pomaga tudi pri zniževanju porabe. FleetBoard analizira vožnjo in jo ocenjuje na temelju številnih parametrov, saj je na tovornjaku nameščenih okoli 400 senzorjev. Uptime aplikacija je v pomoč pri vzdrževanju, saj diagnosticira vozilo in vnaprej opozarja na možno okvaro. Vodja voznega parka ali voznik tovornjaka lahko ukrepa takoj in se tako izogne nepotrebnim obiskom delavnice ter stroškom popravila. Lahko vas naroči tudi na servis.

(HAD). Tudi to je pogon na vsa kolesa, ki se vključuje po želji, namesto osrednjega diferenciala pa se na sprednji osi uporabljata dva močna hidravlična motorja v pestu koles. Ob vklopu se v pogon vključita tudi sprednji kolesi in tako pomagata, da se vozilo izvleče iz primeža blata ali snega. Sistem vklopimo ali izklopimo ročno, se pa izklopi tudi sam, če vozilo preseže hitrost 30 km/h. Dodatna prednost sistema v primerjavi s klasičnim pogonom na vsa kolesa z osrednjim diferencialom je tudi v teži, saj je HAD za 300 kilogramov lažji.

Z Arocsom so na voljo številne tovariške rešitve in nadgradnje ter konfiguracije vozila. Če pa se zgodi, da vseeno ne morete najti sebi primernega vozila, vam bodo pomagali v oddelku Mercedes-Benz Custom Tailored Trucks. V sklopu tega oddelka razvijajo točno tisto rešitev, ki jo potrebujete samo vi, in vam bo olajšala delo med transportom. Vse temelji na znanju in dolgoletnih izkušnjah. Ob tem vam je na voljo tehnična podpora, izdelava, vsa dokumentacija, rezervni deli in še več.

Izredno veliki vstopni in izstopni koti, visoka oddaljenost od tal, močni motorji, večkolesni pogon ter velika nosilnost so elementi, ki Arocsu pomagajo premagati še tako zahtevne terene in opraviti najtežje naloge.

Široka paleta vozil za gradbeništvo zadovolji različne potrebe.



Lažje krmiljenje

Mercedes je v Arocsu predstavil prvi servotwin volanski mehanizem, ki združuje dobre lastnosti električnega in klasičnega hidravličnega volanskega mehanizma. S pomočjo te novosti je štiriosna vozila možno krmiliti bolj natančno, predvsem pa je potrebna manjša sila za vrtenje volanskega obroča iz ene skrajne strani v drugo. Novi sistem krmiljenja je del serijske opreme.

MOTORNA PALETA MERCEDES-BENZ AROCS

Moč	Navor
Mercedes-Benz OM 936 – 7,7 ccm	
175 kW (238 KM) pri 2200 vrt/min	1000 Nm pri 1200–1600 vrt/min
200 kW (272 KM) pri 2200 vrt/min	1100 Nm pri 1200–1600 vrt/min
220 kW (299 KM) pri 2200 vrt/min	1200 Nm pri 1200–1600 vrt/min
235 kW (320 KM) pri 2200 vrt/min	1300 Nm pri 1200–1600 vrt/min
260 kW (354 KM) pri 2200 vrt/min	1400 Nm pri 1200–600 vrt/min
Mercedes-Benz OM 470 – 10,7 ccm	
240 kW (326 KM) pri 1600 vrt/min	1700 Nm pri 1100 vrt/min
265 kW (360 KM) pri 1600 vrt/min	1800 Nm pri 1100 vrt/min
290 kW (394 KM) pri 1600 vrt/min	1900 Nm pri 1100 vrt/min
315 kW (428 KM) pri 1600 vrt/min	2100 Nm pri 1100 vrt/min
335 kW (456 KM) pri 1600 vrt/min	2200 Nm pri 1100 vrt/min
Mercedes-Benz OM 471 – 12,8 ccm	
310 kW (421 KM) pri 1600 vrt/min	2100 Nm pri 1100 vrt/min
330 kW (449 KM) pri 1600 vrt/min	2200 Nm pri 1100 vrt/min
350 kW (476 KM) pri 1600 vrt/min	2300 Nm pri 1100 vrt/min
375 kW (510 KM) pri 1600 vrt/min	2500 Nm pri 1100 vrt/min
390 kW (530 KM) pri 1600 vrt/min	2600 Nm pri 1100 vrt/min
Mercedes-Benz OM 473 – 15,6 ccm	
380 kW (517 KM) pri 1600 vrt/min	2600 Nm pri 1100 vrt/min
425 kW (578 KM) pri 1600 vrt/min	2800 Nm pri 1100 vrt/min
460 kW (625 KM) pri 1600 vrt/min	3000 Nm pri 1100 vrt/min



Zaščiteni so motor, hladilnik, luči in stopnice.



Popolna ponudba

MAN bo v naslednjem obdobju povsem obnovil svojo ponudbo gospodarskih vozil v razredu od 3 do 44 ton.

Prva novost je vstop v segment lahkih gospodarskih vozil z modelom TGE, katerega ponujajo v treh dolžinah, z dvema medosnima razdaljama in s tremi višinami. Velikost tovornega prostora se razteza od 9,9 do 18,3 m³, skupna teža pa od 3,5 do 5,5 ton, s čimer se TGE uvršča v razred najbolj raznovrstnih lahkih gospodarskih vozil. Za lažje in hitrejše delo ponuja MAN

program Vans to Go, kjer je na voljo lastna linija popolnih in takoj dostopnih nadgradenj neposredno iz tovarne.

V srednjem razredu so pri MANu modeloma TGL in TGM namenili nov motor. D08 motor je na voljo v izvedbi s 4 ali 6 valji. Za zadovoljevanje Euro 6 norm uporablja le SCR tehnologijo, za polnjenje pa je dovolj turbina s fiksno geometrijo lopatic. Ker je

celoten prečiščevalni sistem v povprečju lažji za 100 kilogramov, je lahko tudi poraba nižja za 3–5 % glede na predhodnika. Dobra stran motorja je tudi podaljšani servisni interval, ki je raztegnjen na 80.000 kilometrov, zaradi česar so tudi operativni stroški precej nižji kot pri prejšnji generaciji. Več udobja in bolj učinkovito vožnjo zagotavlja menjalnik TipMatic s 6 ali 12 prestavami, novo elektroniko in izboljšanimi funkcijami. Za hitrejše prestavljanje med zadnjimi tremi prestavami skrbi funkcija speed shifting, zaradi katere se zmanjša izguba moči in zvišuje udobje. V kabini je nekaj stikal prejelo novo postavitve, tako da je sedaj ergonomija na višjem nivoju. Za TGL so predvidene tri izvedenke 4-valjnega 4,6-litrskega motorja, medtem ko se v TGM vgrajuje izključno 6,9-litrski 6-valjnik z močmi 250, 290 in 320 KM. Medtem ko se nova notranja zasnova preleva okoli voznikovega delovnega mesta v kratkih C in M kabinah, bodo vozniki veseli nove ureditve tudi v večjih kabinah L, LX, XL, XLX in XXL, namenjenih za mednarodne prevoze na vozilih MAN TGX. Voznik bo najprej opazil novi 4-palčni zaslon med okroglima merilnikoma, ki jasneje prenaša informacije do voznika. Na novo



so pozicionirali okroglo stikalo menjalnika, ki je postavljeno na sredinsko konzolo, nad njim pa so bolj logično postavljene funkcijske tipke. Še vedno pa je ob voznikem sedežu konzola, na kateri je ročica parkirne zavore (večina konkurentov ima že električno zavoro). Spremembe kabine vključujejo tudi nove omarice in nove prostore za odlaganje drobnarij, na novo je postavljena osvetlitev kabine, nov pa je tudi hladilnik, ki se nahaja pod ležiščem. Vse pomembne funkcije v vozilu lahko nadzirate z novim upravljavcem, ki je nameščen na sredini zadnjega zidu in je tako pri roki, ne glede na to, na katero stran

se uležete. Novi akustični paket bo poskrbel za boljši počitek in globlji spanec, saj je kabina dodatno izolirana in vanjo sedaj prodre za 1,5 decibela manj hrupa. Po tehnični plati pa je največja novost izboljšan prilagodljivi tempomat – Adaptive Cruise Control s funkcijo Stop-and-Go, ki v gneči sam uravnava razdaljo pred vozilom in po potrebi tudi popolnoma ustavi vozilo ter nato ponovno spelje. Na ta način se voznik lahko sprosti in uživa v vožnji brez stresa, tudi v prometnem zastoju. Sistem v praksi deluje odlično, natančno spremlja potek prometa in je zato vozniku v veliko pomoč. Trenutno je na voljo

le z motorjem D26 in TipMatic menjalnikom. Za varnost skrbi tudi EBA 2 sistem zaviranja v sili, ki je v MAN tovornjakih na voljo od letošnjega leta. Omenimo še dva sistema in sicer ESS, ki v primeru naglega zaviranja vklopi smernike, ter Lane Guard (LGS), ki opozarja na vožnjo preko črte. Vsak nov MAN tovornjak v Evropi, ki izpolnjuje standard Euro 6, je od avgusta opremljen z novo platformo RIO Box, ki olajšuje številne logistične postopke. RIO Box je digitalna platforma, ki povezuje transportni in digitalni sektor in je združljiva tudi s številnimi sistemi drugih proizvajalcev.

Minibus

S kategorijo B lahko v vozilu prevažate, poleg voznika, še največ 8 potnikov. Voznikov delovni prostor je razkošen, prav tako prostor za potnike, ki sedijo na posamičnih sedežih, kjer ima vsak svoj naslon za roko. Sedeži so udobni kot v avtobusu Lion's Coach. Izredno veliko prostora je med vsako sedežno vrsto, zaradi povišane strehe pa je v notranjosti celo stojna višina. 4,5 metra medosne razdalje ponuja zares veliko prostora v vseh treh sedežnih vrstah, za tretjo vrsto pa je zaradi podaljšane kabine na voljo še dober meter tovrnega prostora. Skozi široka bočna vrata, ki se odpirajo s pomočjo elektrike, je vstop tudi do tretje sedežne vrste enostaven. Precejšnjo oddaljenost od tal zniža dodatna stopnica, ki se s pomočjo elektrike prikaže izpod vozila in se ob zapiranju vrat tudi samodejno zloži pod vozilo. Za udobje potnikov skrbi tudi zmogljiva klimatska naprava, v zimskem času pa dodatni grelec, kateremu lahko nastavimo čas vklopa, tako da zjutraj vstopimo v že toplo vozilo.



Bogato opremljen minibus z bavarskim levom na nosu poganja dvolitrski biturbo dizelski agregat, ki zmore 130 kW moči. V pomoč mu je ročni 6-stopenjski menjalnik, pogon pa je speljan na sprednja kolesa. Motor, ki izpolnjuje ekološke norme Euro 6 plus, je varčen tudi zaradi uporabe sistema start/stop, znižani pa so tudi stroški uporabe, saj je servisni interval

raztegnjen na 2 leti oz. 50.000 prevoženih kilometrov. Vozniku so v pomoč asistenti za speljevanje v klanec, pomoč pri parkiranju, pomoč pri bočnem vetru in nadzor vožnje v voznem pasu, kjer sistem s pomočjo kamere in senzorjev med jasno označenima črtama na cestišču dejansko vozi sam, kar je prvi korak k avtonomni vožnji.



Plus za DARS

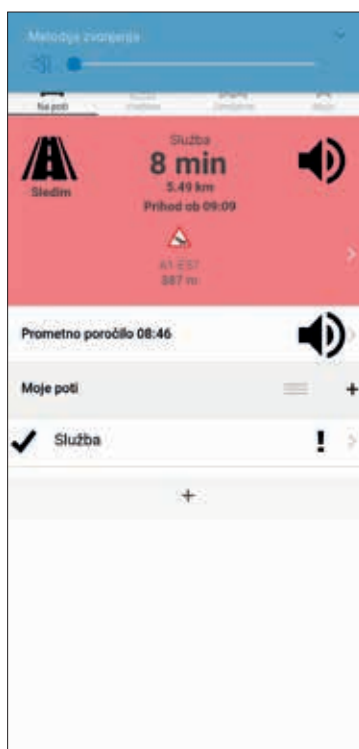
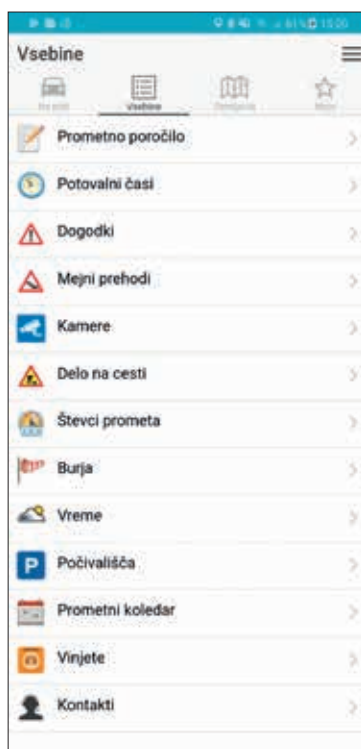
Budilka neumorno zvoni. Že bežni pogled na uro mi da vedeti, da zamujam v službo! Jutranji ritual skrajšam in opravim le najnujnejše. Ura se bliža 9., prav danes sem dogovorjen za predstavitveni sestanek.

Odhitim v avto, kjer se jutranja drama šele prične. Na poti razmišljam, kako najhitreje do cilja, radijski obeti poti do prestolnice so srhljivi, kolona tu, delo na cesti tam, spet nesreča nekje drugje. Rešitve ni na obzorju. V nekem trenutku se mi utrne misel. DARS! *DarsTraffic+* je morda rešitev. Okej, priznam, nisem si mislil, da bom to kdaj rekel, pa vendar. Hitro vklopim mobilnik in zaženem novo mobilno Darsovo aplikacijo, kjer že imam vnaprej nastavljene svoje poti. Ta mi glede na trenutne razmere v prometu pokaže najhitrejšo pot do službe in v mojem primeru skrajša pot vsaj za dobre pol ure.

nas vodi po naši poti, ki jo sproti koordinira glede na razmere na cestah, da je kar najbolj optimalna. Vsebine ponujajo širok nabor informacij, na voljo je kar trinajst različnih baz podatkov, poleg klasičnega prometnega poročila – za katerega srčno upam, da bodo v naslednjih posodobitvah »izboljšali« napovedovalkin glas – ponuja *DarsTraffic+* na primer ogled vseh kamer, ki jih Dars ponuja na naših cestah. Z nekaj pritiski hitro najdemo želeno kamero; te so smiselno in lično označene po regijah. V aplikaciji najdemo tudi zelo pomembno rubriko počivališč na naših cestah. Odlakujejo jo dobri opisi, pomenljivi znakovni

čani, katera je prava, je na voljo seznam izmerjenih vozil.

Pod črto. Zamejki te aplikacije segajo že v leto 2015, v tem času je doživela veliko sprememb in pomembnih nadgradenj. Vozniku v vsakem trenutku ponuja izredno široko bazo podatkov; od vremena, prometnega števca, del na cestah do potovalnih časov. Na voljo je v slovenščini in angleščini. Glede na to, da Slovenijo obišče največ italijansko in nemško govorečih, bi bilo morda smiselno razmisliti o nadgradnji drugih tujih jezikov. Nekaj sprememb oziroma nadgradenj bi bilo dobrodošlih tudi pri vsebinah, na primer kje je najbliž-



Nič novega, boste rekli. Je že res, da tehnologija navigacije poti glede na trenutne razmere ni nekaj novega. Podobno nam gospodje iz Silicijeve doline ponujajo že lep čas. Priznam, tudi sam sem bil na začetku nekoliko skeptičen do te aplikacije, a ko jo bolje spoznaš, ugotoviš, da pravzaprav ni slaba in da ponuja kopico podatkov, ki lahko na poti pridejo še kako prav. Aplikacija je v osnovi razdeljena na tri glavne sekcije: *Zemljevid*, *Vsebine* in *Na poti*. Slednja bo zagotovo najbolj uporabna, saj

elementi, iz katerih lahko hitro razberemo, kaj ponujajo, za piko na i so počivališča tudi poslikana. Med bolj zanimivimi informacijami, ki jih nudi *DarsTraffic+*, sta števec prometa in prometni koledar, ki nam že za mesec dni naprej »napove« morebitne razmere na cestah, kar pa (roko na srce) niti ni prav težko, vsaj kar se določenih slovenskih cestnih odsekov tiče. Seveda niso pozabili niti na rubriko *Vinjete*, v kateri so opisani cestninski razredi ter cene vinjet. Za vse, ki niste prepri-

ja črpalka ali pa najbližja pomoč na cesti. Aplikacijo je mogoče naložiti na iOS, Android in Microsoft platforme, kar pomeni, da deluje na praktično vseh platformah. Vsekakor je jasno, da ima Darsov promet+ v poplavi widgetov težko nalogo. Danes v Google Play in iOS trgovini najdemo tako rekoč vse, tudi zelo dovršene in tehnološko izjemne aplikacije. *DarsTraffic+* ni in ne more biti konkurenca vodilnim tovrstnim aplikacijam, je pa nekaj domačega na tržišču.



SVEŽE

SE VEDNO PRILEŽE

Fresh ponudba na Petrolu

Tudi, ko se med potjo ustavite pri nas in vas želodec opozarja na lakoto, si lahko privoščite dobro, sveže pripravljeno hrano. Iz svežih sestavin vam pripravimo jed po vašem okusu, ki jo lahko še popestrite s številnimi okusnimi dodatki. Zraven vam za na pot pripravimo tudi napitek iz sveže stisnjenega sadja. Poskusite, uživali boste v svežih okusih.



Ko rečeš Ford, je to Transit



Ko v Severni Ameriki rečeš Ford, vsi pomislijo na Mustang ali Explorer, v Evropi pa je situacija precej drugačna. Ko rečeš Ford, večina pomisli na Transit, šele nato na Focus ali Fiesta, ki še dolgo ne bosta dosegla prodajnih uspehov velikega brata.

Tudi v praksi je tako, saj je Transit na evropskih cestah prisoten že več kot pol stoletja. Ves ta čas je razvijal svoje uporabnike s tehnološkimi inovacijami, saj in-

ženirji niso spali, temveč so vozilo ves čas izpopolnjevali ter pozitivno odgovarjali na vedno večje zahteve trga. Zadnji »update« je predstavitev novega dvolitrskega

Euro 6 motorja, ki je zamenjal 2,2-litrski TDCI. Novi motor nosi oznako 2,0 EcoBlue in ima povsem na novo razvit blok, najnovejši sistem turbo polnjenja, vbrizgavanja in zgorevanja goriva, ter tehnologijo za zmanjšanje trenja. Vse je podrejeno povečanju zmogljivosti in znižanju porabe. Kljub manjši delovni

prostornini pa motor razvija 20 % več navora in porabi do 13 % manj goriva. Motor izpolnjuje Euro 6 norme s pomočjo SCR in EGR sistema, na spisku pa je tudi DPF filter trdih delcev. V B stebričku je odprtina za dolivanje goriva, kakor tudi za dolivanje aditiva AdBlue, posoda prostornine 2 l litrov pa zadošča za 10.000 kilometrov.

Zanimiv je tudi način krmiljenja ventilov, ki jih poganja zobati jermen, ki pa se kopa v olju (belt-in-oil), kar dodatno znižuje neprijetne mehanske zvoke in vibracije. V testnem Transitu je motor razvijal 125 kW/170 KM in 405 Nm navora. To je bogata bera moči, ki vas nikoli ne bo razočarala, tudi če bo vozilo polno obremenjeno, bo še vedno dovolj moči za vzdrževanje potovalne hitrosti tudi v bolj zahteven klanec. Večino navora je sedaj na voljo že pri 1500 vrtljajih, zato je vlečna sila izjemna. Moč se razvija zelo linear-



Transit uporablja številne rešitve iz programa osebnih vozil.





Transit je že pregovorno med najprostornejšimi v razredu.



no, saj je na motor nameščen turbo polnilnik s spremenljivo geometrijo. Odlično se na motor navezuje ročni 6-stopenjski menjalnik s kratkimi in natančnimi hodi ročice, pogon pa je bil tokrat speljan na sprednja kolesa, možno pa je naročiti tudi zadnji ali vsekolesni pogon.

V vožnji se opazi izboljšana zvočna izolacija, saj je v kabini za dva decibela manj hrupa. Voznik bo deležen tudi posebnega razvajanja, ki ga nudi sistem SYNC3. Komunikacijski sistem je kompatibilen z Apple CarPlay in Android Auto™ funk-

cijama. Voznik lahko prek njega kar z glasom prikliče zeleno destinacijo. Dovolj je, da rečete »I need fuel,« in sistem bo sam poiskal najbližjo črpalko. Če rečete »I need coffee,« bo sistem poiskal najbližji bar ...

Tudi za varnost je v Transitu dobro poskrbljeno, saj so na voljo številni sodobni elektronski sistemi, med njimi tudi elektronski nadzor stabilnosti, ki vključuje nadzor vožnje v zavoj. S pomočjo številnih senzorjev, radarja in kamere ves čas skenira cesto pred sabo in tako prepoz-

nava pešce, prometne znake ter opozarja na varnostno razdaljo in možnost naleta, lahko pa tudi sam vzdržuje smer med dvema črtama na vozišču.

Tovorni prostor je med največjimi v razredu. Seveda je odvisen od izvedbe, ki jo izberete, vsekakor pa vam bo v pomoč LED notranja osvetlitev, zaščita bokov vozila in poda ter številna pritrditvena ušesa. Velika bočna drsna vrata se s lahkoto odpirajo in omogočajo enostavno nalaganje tudi z viličarjem, zadnja dvokrilna vrata pa se odpirajo večstopenjsko.

Poseben Transit

Če želite, da bo vaš Transit izstopal iz povprečja, vam ga tudi polepijo in tako naredijo bolj prepoznavnega. Še vedno traja akcija, v kateri Ford Slovenija ob nakupu novega Transita ponuja bon za 1200 evrov za polepitev vozila. Pri podjetju MarKing vam bodo z veseljem zgradili novo celostno podobo, da bo vaše podjetje prepoznavno na daleč.



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



Ko še ni bilo sodobne tehnologije

Francoski Renault je tokrat postavil na ogled svojo zgodovino lahkih gospodarskih vozil in z nekaterimi starodobniki smo se zapeljali tudi po pariških ulicah.

Francoski Renault ima za seboj dolgoletno zgodovino, ne samo pri osebnih, ampak tudi pri lahkih gospodarskih vozilih. Izkušnje se je nabralo za debelo stoletje, saj je prvi dostavnik Type C po takrat še prašnih in luknjastih pariških ulicah zaropotal že daljnega leta 1900 in je bil eno prvih

lahkih gospodarskih vozil z lastnim pogonom. Motor je razvil tri in pol konjske moči, dovoljena obtežitev je znašala 250 kilogramov, uporabljali pa so ga predvsem za prevoz mleka. Dostavnik, znan tudi iz ene novejših Renaultovih reklam za lahka gospodarska vozila, je v primerjavi z današnjimi sodobniki primer prave zgodovinske vrednosti.

Sicer pa je Louis Renault zelo kmalu vizionarsko ugotovil, kakšne so potrebe po tovornih in tudi specialnih vozilih. Tako so kmalu nastala tudi vozila za gasilce, policiste, komunalne službe in druge obrtno-servisne dejavnosti. Pravi razcvet pa so lahka gospodarska vozila začela doživljati po drugi svetovni vojni.

Pri Renaultu so leta 1947 predstavili dostavnik z uradno oznako Type 206 C1, ki je simboliziral politiko povojne obnove Francije generala Charlesa de Gaulla. Robustno vozilo z velikimi kolesi in kratko medosno razdaljo je kmalu postalo nepogrešljivo transportno sredstvo po vsej Franciji, saj je lahko prepeljalo tona tovora, za pogon pa je skrbel 2,4-litrski vrstni motor z 48 konjskimi moči ter tristopenjskim ročnim menjalnikom.

Ne zgodi se velikokrat, da bi bilo avtomobilsko-novinarski srenji omogočeno, da bi nekaj starodobnih dostavnikov lahko preizkusili. Tokrat so pri Renaultovem oddelku Classic izjemoma in celo brez asistencije inštruktorjev dovolili, da smo lahko po ulicah enega pariških predmestij z muzejskimi štirikolesnimi primerki prevozili nekaj kilometrov kar v običajnih prometnih tokovih. Tako smo se lahko neposredno soočili s trdimi in skromno oblaženimi sedeži, velikimi volanskimi obroči in brez pomoči servo ojačevalnika, z nenatančnimi



Type C iz leta 1900 je bil prvi Renaultov dostavnik, uporabljali so ga predvsem za prevoz mleka.



krmilnimi mehanizmi in okornimi ročicami menjalnikov, ki so ob vsakem gibu srce parajoče škrtali.

Zgodnja šestdeseta leta je med Renaultovimi lahкими gospodarskimi vozili v največji meri zaznamoval model Estafette. Guy Grosset-Grange, ki je bil idejni razvojniki takrat precej modernega dostavnika, je uporabil zasnovano, pri kateri je z ravnim dnom optimiziral tovorni prostor in prvič pri Renaultu uporabil pogon na sprednji kolesi. Estafette so javnosti prvič predstavili leta 1959, poleg osnovne potniške in tovorne različice so bile sčasoma na voljo še druge, tudi z odprtim tovornim prostorom in kot šasija za različne nadgradnje. Sprva je bil pogonu namenjen 845-kubični motor, takšen kot se je vrtel v legendarnem Renaultu 4, medtem ko je vozilo svojo dolgoletno kariero leta 1980 končalo z 1,3-litrskim bencinskim motorjem. V vseh letih so izdelali 533.000 primerkov in po dobrih dveh desetletjih so takrat že precej ostareli Estafette nadomestili s prvo generacijo Trafica.

Še pred tem se je Renault preizkusil v še enem, danes precej zanimivem razredu lahkih gospodarskih vozil. Leta 1950 so predstavili model Colorale, za katerega trdijo, da je bil pravzaprav prvo športno terensko vozilo v sodobni avtomobilski zgodovini. Colorale je bil na voljo v precej različnih izvedbah, tudi kot odprti terenski dostavnik, ki ga je bilo dovoljeno obtežiti z 800 kilogrami tovora. Poganjal ga je 2,4-litrski štirivaljni bencinski motor z 58 konjskimi močmi, imel je štiristopenjski ročni menjalnik s prestavno ročico ob volanu, na voljo je bil tudi štirinkolesni pogon. Zaradi prodajnega neuspeha so celotno paleto različic ukinili leta 1957 in Renaultova pionirska zgodba v tem razredu se je dokaj klavrno končala.

A kljub občasnim padcem pri Renaultu niso obupali. Med drugim so bili med prvimi proizvajalci, ki so v lahkih gospodarskih vozilih preizkusili električni pogon. Leta 1972 so v sodelovanju s podjetjem EDF (Electricité de France) razvili električni pogon za servisno različico Renaulta 5,

leta 2002 pa je elektrika gnala tudi Kangooja. Pri njem je zanimivo, da je z enim polnjenjem baterij lahko prevozil do 90 kilometrov in dosegel najvišjo hitrost 130 kilometrov na uro. Danes je Renault med vodilnimi znamkami pri električnih dostavniki; z električnim pogonom sta namreč lahko opremljena Kangoo in Master, imajo pa tudi mali dostavnik Twizy.

Tudi sicer francoski avtomobilski proizvajalec velja za enega vodilnih pri lahkih gospodarskih vozilih. Lani so s 434.000 vozili do-

segli nov prodajni rekord, od leta 2011 pa so prodajo povečali kar za 40 odstotkov. Vozila prodajajo v 110 držav, lahka gospodarska vozila pa izdelujejo v treh evropskih tovarnah ter v Argentini, Braziliji in Maroku. Leta 2015 so vzpostavili storitev Renault Pro+, ki je namenjena izključno uporabnikom lahkih gospodarskih vozil. V 41 državah je specializirana mreža 650 Renault Pro+ centrov, poleg tega pa Renault sodeluje s 400 predelovalci in nadgraditelji v 29 državah.



Colorale je bil zametek današnjih odprtih terenskih dostavnikov, a njegov konec je bil precej hiter.



Povojno obnovitveno obdobje je zaznamoval Type 206 CI z dovoljeno nosilnostjo ene tone.



Za pohvalo:

- Šasija, krmiljenje, zavore
- Zmogljivosti
- Motor, menjalnik

Za grajo:

- Glasen motor
- Neželen hrup vetra v kabini

Igra čustev

proti

popolnosti

Cuore sportivo ali Vorsprung durch Technik – športno srce ali prednost v tehniki? Alfa Romeo želi z modelom Stelvio zasesti sam vrh SUV razreda. Ima šarm, je dinamičen in tehnološko dovršen, pa je boljši od premium Audija Q5?



Za pohvalo:

- Kakovost materialov
- Tehnologija
- Več prostora zadaj, manj hrupa v kabini, več udobja

Za grajo:

- Visoka cena
- Višja teža
- Brezdušna notranjost

Alfa Romeo je na trg SUV ali športnih terencev vstopila med zadnjimi. Stelvio, ki je bil predstavljen letos, je prvi terenec v bogati 100-letni zgodovini znamke. Audi pa je svojega predstavnika v tem razredu predstavil že leta 2008 in letos je na trg prišla že njegova druga generacija, tako da so izkušnje zagotovo na Audijsvi strani. Stelvio je z dolžino 4,69 metra za 3 centimetre daljši kot Q5. Tako kot želi Giulia konkurirati A4, želi biti Stelvio boljši od Q5.

To sta dva SUV, ki ju na cesti ne bomo zamenjali. Z značilno Alfino masko, tekočimi in vitkimi linijami Stelvio v razred zagotovo vnaša svež oblikovalski slog. Impresivna singleframe maska, ostrejše linije in trdna zgradba pa okarakterizirajo novi Q5. Enako lahko rečemo tudi za notranjost, kjer se Alfa opira na tradicijo, medtem ko se Audi na tehnologijo. Prefinjene linije armature, odete v mehko plastiko, prinašajo dva klasična okrogla merilnika hitrosti in vrtljajev, z manjšim ekranom med njima. V desno se razteza 8,8-palčni ekran Alfa Connect 3D Nav sistema, ki je lepo vgrajen v sredinsko konzolo. Kot smo pri Alfi že vajeni, so vsa stikala usmerjena proti vozniku, kar ponuja prijetno vozno izkušnjo. Skratka, armatura kot pri limuzini Giulia.

Tudi Audi ni veliko eksperimentiral s svojo notranjostjo, saj je prevzeta od modela A4. Minimalistično, enostavno in praktično. Morda celo malo brezdušno, a ergonomično do popolnosti. Števci so pri Audiju virtualni, kar pomeni, da je pred voznikom velik ekran, ki lahko menja vsebine, od klasičnih okroglih merilnikov do velikega navigacijskega ekrana z digitaliziranimi parametri vožnje. Iz armature nekoliko »štrli«
sredinski 12,3-palčni MMI

zaslon. Številne informacije in njihova dostopnost zahtevajo prilagoditveno obdobje, ki je pri Stelviu krajše kot pri Audiju. Obe vozili imata 2,8 metra medosne razdalje, zato se lahko pohvalita s konkretno prostornostjo tako na sprednjih sedežih kot na zadnji klopi. Tudi prtljažnika sta kar zavidljivih dimenzij, pri Alfi 525/1660 in pri Audiju 550/1550.

Vozna dinamika obeh vozil je navdušujoča. Štirikolesni pogon se pri Alfi imenuje Q4. Pogon je speljan na zadnjo os, zato je v vožnji zares veliko užitkov. Sistem Q4 nenehno preučuje vse parametre vožnje in ugotavlja, koliko oprijema zagotavlja podlaga posameznemu kolesu; ko tega ni dovolj, takoj prenese moč na sprednji kolesni par. Po želji je Stelvio lahko opremljen tudi s samoblokirnim diferencialom. Za še večjo dinamiko skrbi DNA sistem, ki omogoča tri načine vožnje: Dynamic, Natural in Advanced Efficiency. 8-stopenjski samodejni menjalnik odlično dopolnjuje delo motorja, veliki ročici izza volanskega obroča pa kar mamita, da prestavljanje vzamete v svoje roke, tudi ko to sploh ni potrebno.

Audijev štirikolesni pogon je med najboljšimi na svetu in se imenuje Quattro. A tudi tu pogon ni ves čas na vsa kolesa, temveč motor poganja prvi kolesni par, saj dve sklopki odklopita pogona zadnjih koles, pa tudi kardanske gredi ter drugih vrtečih strojnih elementov v zadnjem diferencialu. Ves ta čas pa številni senzori spremljajo položaj volana, prečne in



vzdolžne pospeške, navor, zdrse ... in v roku 10 milisekund prenesejo pogon tudi na zadnja kolesa. Tudi Audi prek svojega sistema Audi Drive Select ponuja različne načine vožnje. V Auto načinu sistem ponuja maksimalno trakcijo ob rahlo omejeni odzivnosti plina, da je stabilnost na najvišji ravni. No, v Dynamic načinu delovanja je pritisk na stopalko za plin precej bolj odločen, moč se hitreje prenaša na kolesa, za kar skrbi osrednji diferencial. Za prenos moči pri Audiju skrbi 7-stopenjski samodejni menjalnik S-Tronic z dvojno sklopko.

Oba proizvajalca ponujata zmogljiv dizelski motor z dvema turbinama. Alfin je za slabih 200 ccm prostornejši in za 20 KM potentnejši. Moč in zadnji pogon pa naredita tisto razliko, zaradi katere Stelvio ponuja več užitkov v vožnji kot Audi.

Na koncu se je težko odločiti, kdo je boljši. To je igra čustev proti popolnosti, italijanski šarm proti nemški natančnosti. Stelvio je izbira iz strasti in iz užitka v vožnji, Audi Q5 pa izbira iz racionalnosti.

TEHNIČNI PODATKI

	Alfa Romeo Stelvio 2,2 AT8	Audi Q5 2,0 TDI Quattro
Motor	dizelski, štirivaljni, neposredni vbrizg, dvojna turbina	
Prostornina (ccm)	2143	1968
Moč (kW/KM)	154/210	140/190
Navor (Nm/min)	470/1750	400/1750
Pogon	Q4 na vsa kolesa	Quattro na vsa kolesa
Menjalnik	8-stopenjski samodejni	7-stopenjski samodejni z dvojno sklopko
Mere D x Š x V (mm)	4687 x 1903 x 1671	4663 x 1893 x 1659
Medosna razdalja (mm)	2818	2819
Masa praznega vozila (kg)	1734	1845
Nosilnost (kg)	550	595
Posoda za gorivo (l)	58	65
Prtljažnik (l)	525/1660	550/1550
Pospešek 0–100 km/h (s)	6,6	7,9
Najvišja hitrost (km/h)	215	218
Povprečna poraba (l/100 km)	7,1	7
Emisija CO ₂ (g/km)	127	129



Vitez za volanom

Perla črna kompozicija v stilu serije Knight Rider, 16-litrski turbodizelski agregat s 3.500 Nm navora, kar je mimogrede petkrat več od tega, kar na zmore novi Bavarec Grand Coupe M6, ter mož, ki mu je šoferski poklic najboljši hobi. Preživeli smo dan z Bojanom Boštjančičem in njegovim Volvom FH 750.

Bojan Boštjančič, poklicni voznik z dušo in srcem. Svojo samostojno poklicno pot je začel leta 1994 s svojim takrat novim Volvom FH 420. Sam ne skriva velike ljubezni do te švedske znamke, ki ji zaupa že celotno poklicno pot, kar dokazuje tudi njegova zadnja velika pridobitev.

Novi Volvo FH 750 je vrhunec ponudbe, ki jo imajo trenutno na voljo Skandinavci. Admiralska ladja je opremljena s številnimi tehnološki pripomočki; ob prebiranju enajststranske specifikacije opreme tega tovornjaka spoznaš pravo razsežnost vozila in njego-



 **Tomaž Ficko**



vih sposobnosti. Naj omenim le nekatere: gretje vetrobranskega stekla, aktivni tempomat, ki zavira, pospešuje in menjava pasove, dinamično krmiljenje, I-Shift, medijski paket s televizijo in internetom ter ne nazadnje Volvov kavni avtomat. To je le delček vsega, kar ima in zmore.

»Razsežnost vozila spoznaš ob enajststranski specifikaciji opreme, ki jo premore.«

Zunanost vozila je odeta v perla črno barvo, ki svojo pravo podobo pokaže ob sončnih dneh, tu so tudi atipične dolge luči na strehi, ki so izvedene v LED-tehnologiji. Sprednja maska je obarvana rdeče, ta barva je tudi del grafične podobe, ki so jo pripravili v grafični hiši MarKing. Značilna mreža

maske FH 750 se nadaljuje tudi po obeh bokih ter vratnih stebričkih. To so detajli, ki naredijo tovornjak resnično poseben. V notranjosti sta ergonomsko oblikovana sedeža; tudi tu ni nič prepuščeno naključju, vse je prilagojeno vozniku, njegovemu čim večjemu udobju in varnosti. Zastiralne zavese in zaključni šivi na sedežih in armaturni plošči so v ekskluzivni rumeni barvi, ima električno strešno okno, številne predale in odlagalna mesta. V ospredju armaturne plošče sta zaslona s prikazom vseh informacij, ki jih voznik potrebuje, nad njim je televizor za sproščanje ob počitku. Skratka, ta tovornjak ima vse, kar je potrebno za nemoteno vožnjo, in še več. A nekaj je popolnoma jasno: še tako dobra konjenica ne pomeni nič, če ni poleg viteza, ki bi jo znal pametno in predvsem razumno voditi. Bojan že dolga leta vozi zbirnik med Slovenijo in Švedsko. Kot sam pravi, v svojem delu neizmerno uživa, med svojimi stanovskimi kolegi je poznan kot pošten in marljiv podjetnik. Njegov tovornjak ni le delovno orodje, je mnogo več – v njem zna pretvoriti svoj poklic v hobi, to pa danes šteje največ. Mar ne?



DENSO



BOSCH

SIEMENS VDO
Automotive



DIESEL SERVIS
GREGOR CVAR S. P.
DOLENJSKA CESTA 115
1000 LJUBLJANA
GSM: 031-627-441
WWW.CVAR-BOSCH.SI
INFO@CVAR-BOSCH.SI

Sinergija dveh popolnosti

Leto 2011 je zaznamovalo pestro Ferrarijevo jesen. Tega leta je v novembru Sebastian Vettel osvojil svoj drugi naslov v dirkaški karavani. Ta jesen pa je ponudila še eno popolno sinergijo in zmagovalno kombinacijo. Partnersko sta se povezala Ferrari in švicarski urar Hublot ter takrat še nevede korenito predstavila mejnike popolnosti in estetike v urarski industriji.

Sedaj že nekdanji vodilni mož Ferrarija Luca Cordero di Montezemolo in predsednik uprave Hublota Jean-Claude Biver sta v Mugelu podpisala uradno partnerstvo med podjetjema. Da gre za veliko več kot samo sponzorstvo, je bilo hitro jasno. Švicarji so postali Ferrarijev uradni izdelovalec ur, uradni časomerilec na vseh dogodkih in dirkah tega italijanskega avtomobilskega giganta. Plod uspešnega sodelovanja so ure s švicarsko perfekcijo in italijanskim šarmom. Tokrat predstavljamo prav posebno.

Techframe Ferrari Tourbillon Chronograph odpira novo poglavje v plodnem partnerstvu. Časomerilec, s katerim želijo Italijani obeležiti sedemdeseto obletnico svojega obstoja, je nastajal pod ostrim očesom vodje Ferrarijevega dizajna Flavia Manzoni. Po besedah Manzoni je bil proces od izrisa na papirju do končne izdelave praktično povsem enak kot pri novih modelih avtomobilov. Ura v sebi skriva vse, kar imajo italijanski lepotci: moč, okretnost in zmogljivost, ki so že od nekdaj globoko zapisani v Ferrarijevi DNK. Ura je izjemen spoj avtomobilskega in urarskega sveta.

Na voljo je v treh različicah: Titanium, King Gold in PEEK Carbon. Ohišje je izdelano iz titana z neverjetnimi detajli. Novi kaliber z ročnim navijanjem, sestavljen kar iz 256 komponent, po večini iz titana, ponuja kar 5-dnevno zmogljivost brez navijanja. Tako zgornji kot spodnji del časomerilca krasi safirjevo steklo, ki ponuja izjemen pogled v »motor« in precizno mehaniko tega časomerilca. Na kroni se elegantno bohota Ferrarijev simbol, poleg je športno zasnovan enojni gumb, kakopak v ferari rdeči barvi. Z njim vklapljammo, izklapljammo ter resetiramo kronometer. Pašček je narjejen iz posebne gladke gume, ki daje uri še bolj športen pridih. Pri časomerilcu, za katerega pravijo, da je bil zasnovan v Maranelu, končan pa v Nyonu, bomo stežka našli slabosti. No, mi smo jih. Dve. Prva je, da je ura na voljo v zgolj 70 primerkih vsake izmed treh različic, in druga, da je temu primerna tudi cena, ki na medmrežju presega vrednost ljubljanske garsonjere. Francoski pregovor pravi, da tistemu, ki zna počakati, čas prinese vse. Morebiti pa nam v prihodnosti prinese prav ta izjemni dragulj.



NAPIHLJIVE HALE



LESENE HALE



KOVINSKE HALE



- SKLADIŠČNE HALE
- VEČNAMENSKE HALE
- INDUSTRIJSKE HALE
- ŠPORTNE HALE

✉ info@dbs-engineering.com

🌐 www.dbs-engineering.com

☎ +386 (0)8 20 55 223

☎ +386 (0)41 827 089

☎ +386 (0)31 634 202

DBS

INŽENIRING

Tomačevska cesta 46
1000 Ljubljana



DM Elektrotechnik GmbH
Landsberger Straße 439
81241 München
info@dm-elektrotechnik.de
Tel: 00386 40 600 729



DM Elektrotechnik GmbH vabi v svoje vrste nove kadre na področju elektroinštalacij.

Zaradi novih projektov v letu 2018 iščemo izkušene elektroinštalaterje, vodje del in podizvajalska podjetja iz Slovenije. Prednost imajo kandidati, ki pogovorno obvladajo angleški ali nemški jezik.



Prihodnost postaja sedanjost

Spomladi prihaja tretja generacija Sprinterja, ki bo v vseh pogledih boljša in naprednejša od sedanje. Povezljivost, napredne tehnologije, hitrejša in lažja dostava ...

Volker Mornhinweg, prvi človek Mercedes-Benz Vans, je na predstavitvi poudaril: »V digitaliziranem svetu so dostavniki strojna oprema, ki prinaša izdelke in storitve h končnemu kupcu. Če se življenje in logistika v mestu spreminjata, se morajo spreminjati tudi dostavniki.«

Ko bo Mercedes-Benz spomladi predstavil tretjo generacijo Sprinterja, zasnovano na filozofiji Mercedes-Benz Vans »adVANce«, se bo blagovna znamka namesto proizvajalca kombija postavila v vlogo ponudnika integralnih rešitev za prevoz in

mobilnost. Pobuda je zdaj razdeljena na pet področij:

- pri *digital@vans* (digitalni kombiji) gre predvsem za povezljivost vozil,
- s *solutions@vans* (rešitve) razvijajo rešitve, ki omogočajo učinkovitejše delo,
- v *rental@vans* (najem dostavnika) gre za inovativne najemne modele s pristopom »plačaj, kolikor uporabljaš«, imenovanim »mobilnost na zahtevo«,
- s *sharing@vans* (delitev) se uvajajo novi koncepti v lokalnem javnem prevozu

- in z *eDrive@vans* družba razvija celovit pristop k električni mobilnosti.

Novi Sprinter bo prvi dostavnik, kjer se bodo vsi ti sistemi in dogodki združili. Tehnološki razvoj bo tako olajšal upravljanje vozniških parkov za vse vrste podjetij.

Najnovejša generacija Sprinterja bo prinesla tudi napredek v funkcionalnosti in prilagodljivosti, različne izvedbe karoserije, različne medosne razdalje, višine in dolžine, različne obremenitve, zanimive koncepte natovarjanja in sortiranja blaga, raznoliko notranjost in uporaben infotainmentni sistem, prilagojen upravljanju flote.

Podatki o motorju še niso povsem znani, a Mercedes ima že sedaj preverjene motorje in menjalnike z 9-stopenjskim samodejnim menjalnikom na čelu. Izgled bo baziral na konceptnem vozilu Vision Van, ob tem pa bo novinec prekašal sedanji model v vseh pogledih, saj bo nudil višjo nosilnost, več prostora in boljše ekonomijo.

V dveh generacijah je bilo od leta 1995, ko je bil Sprinter prvič predstavljen, prodanih 3,3 milijona vozil. Nova generacija pa bo te številke zagotovo podkrepila, saj prihajajo tudi nove izvedenke z električnim Sprinterjem, ki bo tehnologijo in znanja črpal iz že uveljavljenega modela eVito.



Elikvir mladosti

Vsako jutro, ko si umijem zaspani obraz in se pogledam v ogledalo, ugotovim da nisem nič mlajši kot prejšnji dan. »Nič ne de ...« si rečem in se z zanosom požnem v novi dan.

Tudi odsev v ogledalu Zveze ZZŠAM, kateremu smo priča vsi, potrebuje svežo mladostno energijo, nove člane, nove projekte in nov zagon. Vsi člani smo soodgovorni soustvarjalci prihodnosti naše skupne Zveze, zaradi česar je treba zavihati rokave in sodelovati. Člani Zveze imamo bistveno širšo socialno in poslovno mrežo od Zveze same, zato je prav, da k nam povabimo svoje prijatelje in tudi svoje poslovne partnerje, da sodelujejo z nami v našem prizadevanju za varnost v prometu.

Revija Tranzit je s svojim mladostnim zagonom in videzom Prometno-varnostnemu vestniku in nam vsem prinesla nove priložnosti. Pohvale, katerih ni malo, prihajajo z vseh koncev članskih vrst in širše. »No, končno ste naredili nekaj, kar je atraktivno tudi za delovno aktivne člane,« so besede naših zadovoljnih kolegov. Je to pravi recept? Je to tisti pravi eliksir mladosti, ki bo ohranil stare in v naše vrste privabljal nove člane? Tega si lahko samo želimo, lahko pa tudi zavihamo rokave in ponosno pokažemo novi združeni reviji svojim mlajšim stanovskim kolegom in jih pogumno povabimo v svoje vrste.

Združeni reviji sta tudi podporni steber nove platforme »nisemsam.si« za včlanjevanje članov v ČLANSTVO PRO. Ponujata torej suvereno panožno branje za vsakega novega člana in nove dimenzije oglaševanja za panožne oglaševalce.

V letu 2018 bomo prejeli osem števil z zanimivega branja in verjamem, da večina izmed nas komaj čaka nanje.

SPOŠTOVANE ČLANICE IN ČLANI,

vsem vam in vašim najdražjim želimo vesele božične praznike in srečno ter uspešno novo leto.



Borut Štajnahr
urednik



Aleš Kocjančič
predsednik Zveze ZZŠAM



Mag. Fadil Mušinović
generalni sekretar Zveze ZZŠAM

*So dnevi in trenutki,
polni sreče in miline,
ko v radosti oči zapremo
in si tiho zaželim,
da ne mine.*

*Vesele božične in novoletne praznike
vam želimo ustvarjalci revije Tranzit.*

