

Po cesti s
prevoznikom

Aventador S

Borut Finec

Ali smo
učinkoviti
prevozniki?

Marec 2018

Letnik 2, številka 4

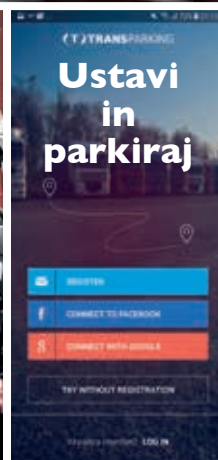
Tranzit

Test: Mercedes-Benz Actros

Dober kot staro vino



DAF posebna serija 90 let



Krone
Cool
Liner
Duoplex
Steel



TimoCom.
Izjemno učinkovito! Z največjo evropsko prevozniško platformo TimoCom.

www.timocom.si

CVS
mobile

Napovedujemo
prihodnost,
več na
strani 21.

Kartica OMV

Preprosta rešitev za
plačevanje slovenske cestnine!



Obiščite enega izmed 31-ih bencinskih servisov OMV v Sloveniji, povežite svojo DarsGo napravo z vašo kartico za gorivo in pridobite brezplačno kavo.

PRIDOBITE
BREZPLAČNO
KAVO*

*Ponudba brezplačne kave je veljavna do 15. aprila 2018.

OMV Commercial

Pripravite se na novo elektronsko cestninjenje vozil v Sloveniji.
Od 1. 4. 2018 z vašo kartico OMV s funkcijo ROUTEX.

V nekaj enostavnih korakih bo vaše vozilo nared, da zapelje po slovenskih avtocestah še pred pričetkom veljave novega cestninskega sistema.

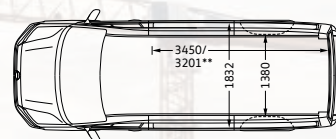
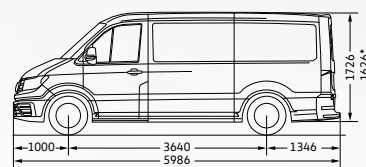
Na voljo smo vam na naslovu omvcard.si@omv.com in na tel. št. 05 66 333 66.

Obiščete nas lahko tudi na spletni strani www.omv.si.



Crafter furgon.

Ima vse.
In zmore največ.



Crafter furgon 30, L3 H2 2.0 TDI, 75 kW (102 KM)

Prostornina tov. prostora: 9,9 m³

Skupna dovoljena masa: 3.000 kg

Serijska oprema:

- klimatska naprava
- električni pomik stekel
- daljinsko centralno zaklepanje
- električno nastavljivi in ogrevani zunanji ogledali
- dvosedežna sovoznikova klopa
- Radio Composition Audio z napravo Bluetooth za prostoročno telefoniranje

Jamstvo 4 Plus***

**Zdaj že za
17.520 EUR* + DDV!**

Maksimalno funkcionalen in najboljši v svojem razredu.**

Ne spreglejte izjemne ponudbe za model Crafter! Crafter furgon 30, L3 H2 2.0 TDI, 75 kW (102 KM), je z vključenim podjetniškim bonusom 2.500 EUR in bonom za financiranje 1.000 EUR ter bogato serijsko opremo lahko vaš že za 17.520 EUR* + DDV. Obiščite najbližjega trgovca z vozili Volkswagen Gospodarska vozila in preverite ugodno ponudbo tudi za ostale izvedbe modela Crafter.



Gospodarska vozila

Emisije CO₂: 237–187 g/km. Kombinirana poraba goriva: 9,1–7,2 l/100 km. Emisijska stopnja: Euro 6. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Porsche Slovenija d.o.o., Bravničarjeva 5, 1000 Ljubljana. Slika je simbolna. *V ceni je upoštevan podjetniški bonus 2.500 EUR z DDV ter bon v obliki znižanja maloprodajne cene vozila v vrednosti 1.000 EUR z DDV, ki velja v primeru hkratnega financiranja/najema vozila preko družbe Porsche Leasing SLO d.o.o. in sklenitvijo AO in kasko zavarovanja preko družbe Porsche Zavarovalno Zastopništvo. Več na www.porscheleasing.si. Ponudba velja do 30. 6. 2018.

Mednarodni dostavnik leta 2017. *Podaljšano jamstvo za obdobje 3. in 4. leta ali do 120.000 prevoženih km.



- 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



Elektronsko cestninjenje

Tako dolgo smo ga čakali, moralo bi zaživeti že pred petimi leti, a se je zaradi številnih peripetij datum vzpostavitve iz leta v leto odmikal. Sedaj je naš avtocestni križ pripravljen na nov način cestninjenja, kjer se tovornjakom ne bo treba več ustavljati na plačilnih mestih. Cestninski portali so stestirani (kar 127 jih je), Darsovi uslužbenci pa usposobljeni za prodajo in nadzor. Do prvega aprila je še nekaj časa, zato pozivamo vsa avtoprevozniška podjetja – če si še niste zagotovili naprav za novo elektronsko cestninjenje, naredite to čim prej in ne čakajte na prvi april. Čim prej se registrirate v sistem DarsGo, pridobite naprave DarsGo ter se tako izognite morebitnim čakalnim vrstam ob prehodu na novi sistem cestninjenja, predvsem pa visokim globam, če boste na avtoceste in hitre ceste zapeljali brez naprave DarsGo. Globa, mimogrede, znaša najmanj 800 evrov. Zakaj bi jih zapravljali, če to ni potrebno. Obširneje, kje in kako pridobite napravo, pišemo v nadaljevanju. Prav tako pišemo o tem, ali smo Slovenci učinkoviti prevozniki. Kazalci kažejo, da smo, kljub temu pa je treba v prihodnosti posvečati veliko več pozornosti boljšemu izkoriščanju prostora v tovornem vozilu, planiranju transportnih poti in digitalizaciji transportnih procesov. Pišemo tudi o Mercedesovem Actrosu ter Krone hladilniku. Ponujamo tudi nekaj nasvetov, kako si s pomočjo telefona najti parkirni prostor za tovornjak, ter pišemo o tem, kako se z novim MANovim dostavnikom odpraviti na dopust.



Pa prijetno branje in čim manj zastojev na cestah.

Borut Štajnahr

Kazalo

DARS: Prvega aprila ne bo heca	6
Ali smo učinkoviti prevozniki?	8
Novice	10
Mercedes-Benz: Dober kot staro vino	12
DAF: XF FT posebna izvedba ob 90. rojstnem dnevu	18
MAN: TGE na vseh poteh	20
KRONE: Ko temperatura ni več problem	22
Mestni terenci: Seat Arona, Mazda CX-3 in Škoda Karoq	24
Mercedes-Benz: Omrežen dostavnik sodobnega časa	26
Aventador S	29
Zlata obala	30
Prelomno leto	32
Ustavi in parkiraj, toda kdaj in kje?	34



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: Borut Štajnahr s.p.

Lektura: Perfectio
Naslov uredništva: Dajnkova 21, 1000 Ljubljana, tel.: 041 331 781, borut@revija-tranzit.si
Marketing: 041 331 781, info@revija.tranzit.si
Tisk: Kerschhoffset

Revija Tranzit izhaja na 45 dni, letnik 2, številka 3, ISSN 2591-0434, Revija šteje med grafične izdelke, za katere se plačuje 9,5 % davek na dodano vrednost. Revija ni v prosti prodaji, je brezplačnik in jo prejmejo vsi člani Zveze ZŠAM.

Prvega aprila ne bo heca

Na avtocestah in hitrih cestah v upravljanju družbe DARS d. d. bomo s 1. aprilom letos uvedli sodobno elektronsko cestninjenje vozil z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone v prostem prometnem toku.

Voznikom težkih vozil se po novem ne bo več treba ustavljati na cestninskih postajah, temveč bodo cestninjena potekala prek skupno 128 portalov nad avtocestami in hitrimi cestami; ob prehodu težkega vozila bo cestninski portal z mikrovalovno tehnologijo zaznal napravo DarsGo v vozilu, kar bo podlaga za obračun cestnine za posamezni cestninski razred. V napravi DarsGo bo zabeležena registrska številka vozila in emisijski razred EURO. Cestninski razred pa bo določil voznik pred vsako vožnjo glede na število osi vozila. Do končne odstranitve cestninskih postaj se bodo morala težka vozila še vedno razvrščati na ločeni pas, vendar bodo od vključno 1. aprila dalje cestninsko postajo prevozila brez ustavljanja.

Domači avtoprevozniki lahko pridobijo naprave DarsGo neposredno z naročilom v zaledni pisarni, na matičnih DarsGo servisih ter z naročilom na spletnem portalu in na zunanjih DarsGo servisih – pri Darsovih partnerjih: Petrol, OMV in MOL. Tuji avtoprevozniki lahko napravo naročijo prek spletnega portala (prejmejo jo po pošti znotraj EU) ali jo nabavijo na enem od DarsGo servisov.

Domači in tuji prevozniki lahko napravo naročijo tudi prek nekaterih izdajateljev bencinskih kartic: DKV, OMV-Routex ... in jih prejmejo po pošti znotraj EU, tisti izven EU pa jih bodo lahko že pripravljene prevzeli na eni od lokacij matičnih

DarsGo servisov. Postopek registracije stranke in vozila na DarsGo servisu poteka tako, da stranka predloži uslužbencu podatke in dokazila o vozilu, ki jih ta vnese v sistem, skenira dokumente ter po plačilu administrativnih stroškov

la samo tista težka vozila, ki bodo registrirana v sistem DarsGo in opremljena z napravo DarsGo (ta ni prenosljiva med vozili). Plačevanje bo potekalo



izda personalizirano napravo DarsGo. V povprečju traja postopek za eno vozilo pet minut, če ima voznik vse potrebne dokumente.

S 1. aprilom 2018 bodo slovensko avtocestno omrežje namreč lahko uporabljala

ali na podlagi nalaganja dobroimetja ali na podlagi računov, ki jih bodo prevozniki prejeli mesečno.

Če bo vozilo na avtocesto zapeljalo brez naprave DarsGo, bo voznik avtomatsko kršitelj, globe pa se začnejo pri



Kje nabaviti DarsGo

Matični DarsGo servisi

Naziv	Lokacija
DarsGo servis Lopata	Počivališče Lopata (smer Maribor)
DarsGo servis Ljubljana	Grič 54, Ljubljana (Ljubljanska obvoznica)
DarsGo servis Maribor	Počivališče Maribor (smer Ljubljana)
DarsGo servis Grabonoš	Počivališče Grabonoš (smer Ljubljana)
DarsGo servis Obrežje	Mejni prehod Obrežje (vstop v državo)
DarsGo servis Fernetiči	Mejni prehod Fernetiči (vstop v državo)
DarsGo servis Gruškovje	Mejni prehod Gruškovje (vstop v državo)
DarsGo servis Šentilj	Mejni prehod Šentilj (vstop v državo)



Pooblašteni DarsGo servisi na avtocestnem omrežju

Lokacija	Delovni čas
OMV Obrežje AC - jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Obrežje AC - vzhod	Vsak dan: 24/7
Petrol Čatež AC - jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Zaloke AC - sever	Vsak dan: 24/7
Petrol Zaloke AC - jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Starine AC - sever	Vsak dan: 24/7
Petrol Starine AC - jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Dul AC - jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Podsmreka AC - sever	Vsak dan: 24/7
OMV Grosuplje AC	Vsak dan: 24/7
Petrol Ljubljana AC - Barje sever	Vsak dan: 24/7
Petrol Ljubljana AC - Barje jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Hrušica AC - sever	Vsak dan: 24/7
Petrol Hrušica AC - jug	Vsak dan: 24/7
OMV Radovljica AC - sever	Vsak dan: 24/7
OMV Radovljica AC - jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Voklo AC - vzhod	Vsak dan: 24/7
Petrol Voklo AC - zahod	Vsak dan: 24/7
MOL Pince AC - sever	Vsak dan: 24/7
Petrol Pince AC - jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Murska Sobota AC - sever	Vsak dan: 24/7
Petrol Murska Sobota AC - jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Grabonoš AC - sever	Vsak dan: 24/7
OMV Grabonoš AC - jug	Vsak dan: 24/7
MOL Lormanje AC - sever	Vsak dan: 24/7
Petrol Lormanje AC - jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Šentilj AC - zahod	Vsak dan: 24/7
Petrol Šentilj AC - vzhod	Vsak dan: 24/7
OMV Dobrenje AC - sever	Vsak dan: 24/7
OMV Dobrenje AC - jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Maribor AC - vzhod	Vsak dan: 24/7
Petrol Maribor AC - zahod	Vsak dan: 24/7
Petrol Slivnica AC - zahod	Vsak dan: 24/7
Petrol Slivnica AC - vzhod	Vsak dan: 24/7
Petrol Podlehnik AC - vzhod	Vsak dan: 24/7
OMV Dravsko polje AC - sever	Vsak dan: 24/7
OMV Dravsko polje AC - jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Tepanje AC - vzhod	Vsak dan: 24/7
Petrol Tepanje AC - zahod	Vsak dan: 24/7
Petrol Lopata AC - sever	Vsak dan: 24/7
OMV Lopata AC - jug	Vsak dan: 24/7
OMV Lukovica AC - sever	Vsak dan: 24/7
Petrol Lukovica AC - jug	Vsak dan: 24/7
OMV Koper HC - sever	Vsak dan: 24/7
OMV Koper HC - jug	Vsak dan: 24/7
OMV Škofije	Vsak dan: 24/7
Petrol Kozina AC - vzhod	Vsak dan: 24/7
OMV Ravbarkomanda AC - vzhod	Vsak dan: 24/7
OMV Ravbarkomanda AC - zahod	Vsak dan: 24/7
Petrol Lom AC - zahod	Vsak dan: 24/7
Petrol Lom AC - vzhod	Vsak dan: 24/7
OMV Fernetiči AC - jug	Vsak dan: 24/7
OMV Fernetiči AC - sever	Vsak dan: 24/7
Petrol Povir AC - sever	Vsak dan: 24/7
Petrol Povir AC - jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Vrtojba AC - jug	Vsak dan: 24/7
OMV Šempas HC - sever	Vsak dan: 24/7
Petrol Šempas AC - jug	Vsak dan: 24/7
Petrol Vipava AC - sever	Vsak dan: 24/7

800 evrih. Globa sledi tudi v primeru, če ne bo finančnega kritja na napravi DarsGo, če bo imel uporabnik nastavljeno napačno število osi ali pa bo uporabljal DarsGo napravo, ki ni bila izdana za konkretno vozilo.

Neporabljeno dobroimetje bo Dars vmil na transakcijske račune podjetij, pri čemer je ključno, da vsa podjetja obstoječe ABC tablice in DARS kartice (te so

v veljavi do vključno 31. marca) Darsu vrnejo najpozneje do 30. junija letos.

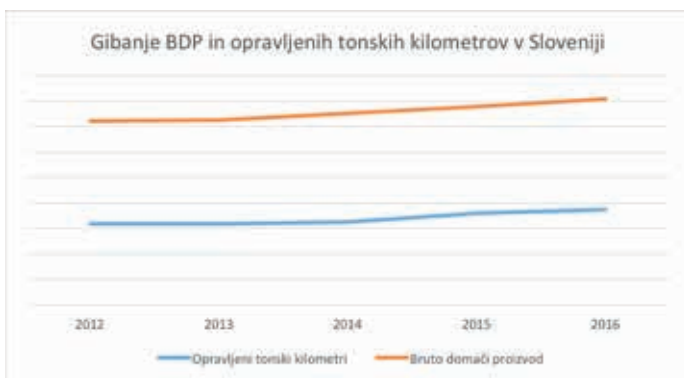
Pri Darsu upajo, da bo prvi dan čim manj zapletov, zato apelirajo na vse, da si DarsGo napravo zagotovite pravočasno. Naprava ne stane nič, dajo vam jo v uporabo, plačate le 10 evrov administrativnih stroškov. Prvi dnevi uvedbe novega sistema cestninjenja bodo zelo zahtevni. Pri urejanju prometa na vstopih v državo neposredno po avtocesti so za pomoč zaprosili tudi Policijo.

Ali smo učinkoviti prevozniki?



 **Doc. dr. Marjan Sternad, Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko**

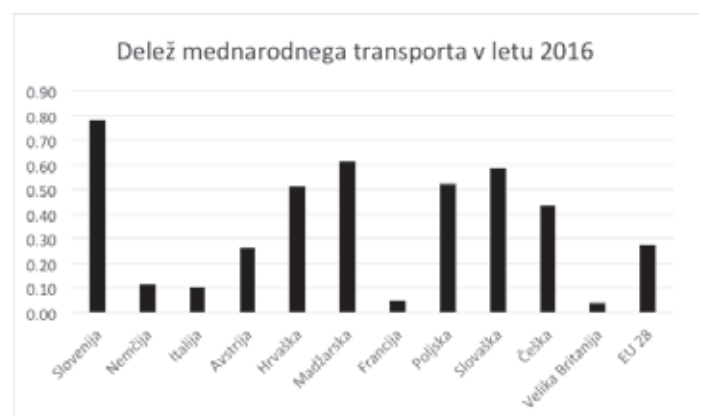
Cestni tovorni transport je pomemben dejavnik gospodarstva posamezne države. Izboljšanje gospodarstva v Sloveniji se kaže tudi v povečani aktivnosti cestnega tovornega transporta. Medtem ko se je bruto domači proizvod od leta 2012 do 2016 povečal za več kot 12 %, je cestni tovorni transport opravil 17 % več tonskih kilometrov. Na podlagi pozitivnih napovedi rasti gospodarstva je tudi v prihodnjih letih pričakovati povečano aktivnost cestnega tovornega transporta.



Vir: SURS (2018)

Cestni tovorni transport se opravlja kot notranji in mednarodni. Delež mednarodnega transporta se med državami razlikuje. Večja gospodarstva v Evropi imajo bistveno večji delež

notranjega transporta. Slovenija ima v primerjavi z državami, s katerimi je gospodarsko najbolj povezana, najvišji delež mednarodnega transporta (78 %). Nemčija, Francija in Velika Britanija pa dosegajo delež 10 % ali manj.



Vir: Prirejeno iz podatkov Eurostata (2018)

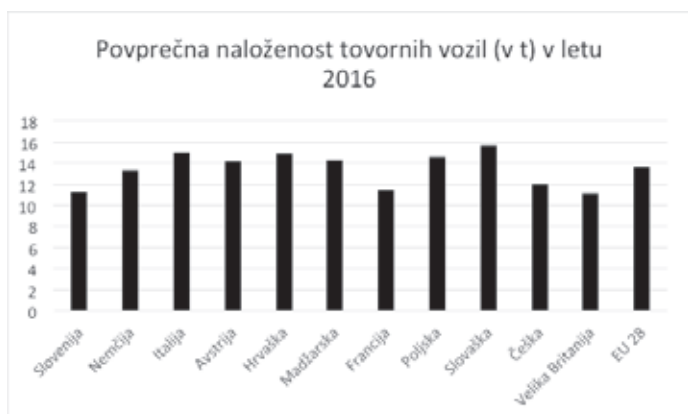
Učinkovitost transportnega sektorja merimo z različnimi kriteriji. McKinnon (2015) med najpomembnejše kriterije uvršča produktivnost voznega parka kot razmerjem med opravljenimi tonskimi kilometri in številom tovornih vozil, povprečno naloženostjo vozil in deležem praznih voženj. Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (2018) se je število opravljenih

tonskih kilometrov na vozilo v Sloveniji v letu 2016 zmanjšalo v primerjavi z letom 2015, vendar je večje kot leta 2014.



Vir: Prirejeno iz podatkov SURS-a (2018)

Povprečna naloženost tovornih vozil v EU je leta 2016 znašala 13,6 tone, v Sloveniji pa 11,3 tone (Eurostat, 2018). Povprečna naloženost je večja pri daljših vožnjah. V Sloveniji je bila leta 2016 povprečna razdalja, prepeljana s tovorom, 231 km, medtem ko povprečna razdalja v EU-28 znaša 126 km (Eurostat, 2018). Kljub temu, da je povprečna razdalja, prepeljana s tovorom, v primerjanih državah (Nemčija, Italija, Avstrija) bistveno nižja kot v Sloveniji, te države dosegajo višjo povprečno naloženost tovornih vozil.



Vir: Eurostat (2018)

Problematika praznih voženj v cestnem transportu predstavlja ekonomski problem vsakega transportnega podjetja. Vzrokov nastanka praznih voženj je več in so povezani z neenakomernim povpraševanjem po transportnih storitvah na transportnem trgu, s premajhno tržno aktivnostjo in neoptimalnim planiranjem v podjetju.

Prazne vožnje povzročajo stroške za prevoznike in pomenijo slabšo izkoriščenost transportnih sredstev. Slovenija je v skupini držav, kjer je delež praznih voženj, merjenih v milijonih kilometrov, pod 20 %. Delež je višji v notranjem transportu kot v mednarodnem. Treba pa je opozoriti, da je težje spremljati vozila, ki niso optimalno naložena in ne predstavljajo prazne vožnje.



Vir: Prirejeno iz podatkov Eurostata (2018)

Po nekaterih kazalnikih je Slovenija učinkovita v cestnem tovornem transportu, kljub temu pa je treba v prihodnosti posvečati veliko več pozornosti boljšemu izkoriščanju prostora v tovornem vozilu, planiranju transportnih poti in digitalizaciji transportnih procesov.

Viri:

Eurostat (2018). Dosegljivo na: <http://ec.europa.eu/eurostat>.

McKinnon, A. (2015). Performance measurement in freight transport: Its contribution to the design, implementation and monitoring of public policy. International transport forum Queretaro.

Statistični urad Republike Slovenije-SURS. (2018). Dosegljivo na: <http://www.stat.si/statweb>.

PREVOZNIKI NAM ZAUPAJO ŽE 20 LET!

PRIDRUŽITE SE TUDI VI!

Pisarna na Dolenjski cesti 43 v Ljubljani: Tel: 01/42-72-993 Mob: 051/66-30-66

Pisarna v coni Celovška 206 v Ljubljani: Tel: 01/51-51-500 Mob: 051/66-11-66



SKLEPANJE ZAVAROVANJ



Ali ste vedeli ...

- ... da dovoljenih 0,5 promila alkohola v krvi dvakratno, 0,8 pa štirikratno povečuje riziko nesreče. Pri »solidnik« alkoholiziranosti (1,2 promila) se nevarnost poveča za tridesetkrat.
- ... da je bil prvi enoprostorski avtomobil Chrysler Voyager iz leta 1984. Po zamisli njegovega stvaritelja Leeja Iacocca je imel naslednje dobre lastnosti: bil je velik kot kombi, pa vseeno dovolj majhen, da smo ga lahko parkirali v normalno garažo, tla so bila dovolj nizko, da je vanj vstopila tudi ženska v obleki, na sprednjem koncu pa je iz varnostnih in psiholoških razlogov imel »nos«.
- ... da ima največji nemški prodajalec rabljenih avtomobilov Eurotax/Schwacke na zalogi kar 1,2 milijona neprodanih avtomobilov. Vsak avtomobil se v povprečju proda po 52 dnevih.

Avanturistični Peugeot Rifter 4x4 Concept

Peugeot je na nedavnem Ženevskem avtomobilskem salonu primerno predstavil novo ime: Rifter. Poleg klasične izvedenke je na ogled ponudil tudi konceptnega Rifterja s pogonom na vsa štiri kolesa. Rifter za brezpotja ponuja večjo oddaljenost od tal, rumeno obarvane detajle in prečno matirane črte, ki krasijo zadnji del vozila. Pri podjetju BF Goodrich so ga obuli v posebne 16-palčne pnevmatike, ki omogočajo brezskrbno vožnjo po brezpotjih.



G63 AMG za šejke

Mercedes-Benz je kmalu po predstavitvi prenovljene serije G na ogled v Ženevi postavil tudi G-jevo različico AMG, ki jo poganja štirilitrski V8 bencinski agregat, ki premore 585 konjskih moči in kar 850 Nm navora. Zvezdnik iz Stuttgarta potrebuje do stotice le 4,5 sekunde. Terec, ki bo zagotovo našel največ kupcev prav iz arabskih dežel, bo na voljo ob koncu tega leta.



V Ostersund na elektriko

Scania je oznanila, da bodo po končanih testiranjih v sredini marca na ceste zapeljali prvi električni avtobusi Citywide Low Floor. Nova linija čistih avtobusov se bo v švedskem mestu Ostersund podala na avtobusno progo, ki bo obsegala 15 kilometrov s 40 postanki.



V poslovalnici BTC (pritličje Kristalne palače) ponudba storitev obsega:

pranje in likanje perila • šiviljske storitve • čiščenje usnja
kemično čiščenje • barvanje perila • čiščenje talnih oblog

OČISTIMO

ZLIKAMO

ZAŠIJEMO

V industrijski pralnici smo specializirani za sledeče storitve:

pranje in likanje perila • najem hotelskih in gostinskih tekstilij
kemično čiščenje • transport perila po celotni Sloveniji



DarsGO UREDITE UDOBNO NA MOL BS

Novo napravo DarsGo lahko registrirate in prevzamete na izbranih bencinskih servisih MOL, vse stroške pa preprosto plačate s svojo poplačniško **kartico Skupine MOL**. Ne oklevajte, ustavite se na enem izmed bencinskih servisov MOL na navigaciji in prepustite administrativne zadeve nam.

Želimo vam varno in brezskrbno vožnjo!
Vaša ekipa kartičnega poslovanja Skupine MOL



Za podrobnejše informacije v zvezi z novim zakonom in dokumenti obiščite spletno stran www.darsgo.si.

Dober kot staro vino

Actros je iz leta v leto boljši; starejši kot je, bolje se izkaže na ključnih področjih, kot so poraba, varnost, povezljivost in lastništvo.

Od predstavitve leta 2011 pri Mercedesu niso niti malo počivali. Ves čas so razvijali nove sisteme in optimirali motorje ter menjalnike in osi. Motorji so sedaj v sedmem letu starosti in so med najboljšimi v nizki porabi, prav tako je med najboljšimi v razredu 12-stopenjski samodejni menjalnik PowerShift, ki ima izredno izpopolnjeno elektroniko, k nižji porabi in premišljeni vožnji pa pripomore tudi predvidljivi tempomat PPC. S prihodom konkurence so se letvice dvigale,

a Actros jim je sledil in jih venomer tudi prekosil. Takšen primer je tudi testni model v Dual Fuel izvedbi, ki se lahko pomeni z vsakim konkurentom glede porabe, vožnje in udobja.

Osnova je zračno vzmetena StreamSpace kabina, ki ni najvišja v ponudbi, a vseeno ponuja izredno veliko prostora ter stojno višino brez motornega tunela. Nekaj izboljšanih usmerjevalnikov zraka, vogalne oplate in obloga spodnje strani vozila močno izboljšajo aerodinamiko,

ob tem pa posebne pnevmatike Michelin Eco Energy znižujejo kotalni upor, s čimer je vožnja tišja in predvsem cenejša. V maski vozila so nameščene vrtljive lamele, katere s svojim odpiranjem oz. zapiranjem spreminjajo količino hladnega zraka, ki doteka do motorja – kadar motor potrebuje več hlajenja, se lamele odpro, ko pa dodaten dotok zraka ni potreben, so zaprte in tako izboljšujejo aerodinamiko. Omeniti velja tudi novo redukcijo na zadnji osi 2,533, ki omo-



 Borut Štajnahr  Tomaž Ficko, Borut Štajnahr

goča vožnjo pri hitrosti 85 km/h z vsega 1100 vrt/min in je prav tako del novega Powertrain 2 paketa, kamor sodi še aktivno mazanje v zadnjem diferencialu, elektronsko nadzirana črpalka servo volana, novi variabilni alternator ... Tako opremljen Actros porabi na dolge relacije 26 litrov goriva na 100 kilometrov, kar je izredno konkurenčen podatek.

Preverjen prenos

Nobenega dvoma pa ne pušča niti kombinacija samodejnega menjalnika in PPC tempomata, s katerim ni treba tekmovati v izboru pravega časa prestavljanja, saj prestavlja v zares najbolj optimalnem trenutku. 12. prestava ima dodatno po-

višan navor, saj omogoča, da se vrtljaji spustijo konkretno pod 1000, preden menjalnik prestavi v nižjo prestavo. PPC pozna konfiguracijo cestišča za 4 kilometre vnaprej in na osnovi tega pripravi način in parametre vožnje. Sistem kontrolira tudi EcoRoll funkcijo, katere ne vključuje, če za to res niso doseženi pravi pogoji. Resnica je, da ob takšni vožnji nekoliko trpi povprečna hitrost, saj tempomat dovoljuje padec hitrosti tudi do 10 km/h (odvisno od vaših nastavitvev), a na koncu je to najboljši kompromis med porabo in hitrostjo transporta. Za vse željne višjih obratov pa menjalnik ponuja Power mode ali ročni način prestavljanja.

Varnost na prvem mestu

Mercedes je tudi pionir pri razvoju varnostnih sistemov. Nekatere je najprej razvil in preizkusil na tovornjakih, šele nato jih je vgradil tudi v osebna vozila. Med prvimi je tako v tovorna vozila pričel vgrajevati elektronske varnostne sisteme, kot so ABS, ESP in ASR. Novost sredi 90. let je bilo tudi elektropnevmatsko zaviranje. Z novim tisočletjem pa so v Mercedesove tovornjake prihajali novi in novi sistemi za aktivno in pasivno varnost. Tovornjaki s trikrako zvezdo so serijsko na voljo s sistemi za spremljanje voznega pasu (Lane Keeping Assist), kontrolo stabilnosti (Stability Control Assist) ter kontrolo nagiba (Roll Control Assist). Na voljo je tudi



Nepozoren pešec, ki se znajde pred tovornjakom, ima danes velike možnosti za preživetje.

sistem za nadziranje razdalje od vozila pred nami. Na osnovi tega sistema, ki deluje s pomočjo radarja, so razvili sistem,

ki v kritičnih situacijah zmanjšuje možnost trka z vozilom pred nami. Pri Mercedesu ga imenujejo ABA (Active Brake Assist)

in je danes na voljo v že četrty generaciji. Sistem ABA je nadgradnja sistema AEB (Advanced Emergency Braking). Zadnja generacija je prinesla dodaten napredek, saj sistem prepozna tudi pešca in kolesarja. ABA 4 zazna vozila in ovire v direktni liniji pred tovornjakom do oddaljenosti 250 metrov. To mu omogoča radar dolgega dosega s kotom merjenja 18 stopinj. Drugi radar kratkega dosega ima do met 70 metrov in pokriva kot 120 stopinj ter tako zaznava vozila in gibanje pešcev in kolesarjev na stranskih območjih v prednjem delu vozila. Sistem prepozna pešca, tudi če se ta sprehaja med avtomobili, in če oceni, da bo stopil na cesto pred tovornjak, prične opozarjati voznika. Če se pešec nenadoma pojavi pred tovornjakom, ali če voznik ni pričel pravočasno zavirati, bo to storil sistem sam. Z vgradnjo avtonomnega sistema zaviranja v sili lahko rešimo oziroma celo odpravimo

FleetBoard App

FleetBoard pomaga pri zniževanju porabe in izboljšuje način vožnje. Inteligentna omrežna povezava voznika in voznega parka omogoča posredovanje pomembnih informacij, ki vam pomagajo zmanjšati stroške ter hkrati stopnjevati produktivnost in varnost. Sistem je na voljo tudi kot aplikacija, namenjena disponentom, FleetBoard DispoPilot.app, ki omogoča fleksibilno ter dinamično oblikovanje logističnih procesov in zmogljivosti, ter aplikacija, namenjena voznikom, FleetBoard Driver.app, ki omogoča neposredni dostop do lastnih podatkov in storitev FleetBoarda »analiza uporabe« in »časovno upravljanje«. Tako imajo vozniki pregled nad svojim načinom vožnje in aktualnimi časi vožnje oz. počitka. Fitness Coach in Messenger sta odlični aplikaciji za prijetno preživljanje odmorov in prostih večerov, FleetBoard Drivers' League pa je tekmovanje, na katerem vozniki pokažejo svoje znanje. Tako je varčna vožnja zabavna in dvakrat nagrajena. Vozniki lahko osvojijo atraktivne nagrade in hkrati znižajo stroške.

Dual Fuel model je referenca za nizko porabo, h kateri veliko pripomorejo tudi pnevmatike z nizkim kotalnim uporom ter dodatni usmerjevalci zraka, vogalne oplate ter obloga spodnjega dela vozila. Po 12 tisoč prevoženih kilometrih je povprečna poraba znašala le 26,3 litra na 100 prevoženih kilometrov.



Pešci in kolesarji

Statistika Evropske unije kaže, da so kolesarji žrtve v osmih odstotkih vseh nezgod s smrtjo, v katerih so bili vključeni tudi tovornjaki, ter da pešci sodelujejo v kar 22 odstotkih takšnih nesreč. To pomeni, da ti dve najmanj zaščiteni skupini udeležencev v prometu predstavljata kar tretjino vseh oseb, ki utrpijo poškodbe v prometnih nesrečah s tovornjaki. Sistema Active Brake Assist 4 in Sideguard bosta to črno statistiko zagotovo znižala.

človeški vpliv (odzivni čas) na dolžino poti ustavljanja. Vozilo s tem sistemom vedno zavira tako, da se ustavi pred oviro ali pa vsaj zmanjša hitrost, in tako je sila trka zaradi nižje hitrosti manjša. Actros je s tem naprednim sistemom opremljen že danes, čeprav še ni uradne regulative in pobude za njegovo vgradnjo. Pri Actrosu pa ta sistem s pomočjo aktivnega tempomata omogoča tudi delno avtonomno vožnjo v obliki ustavi/spelji. Kadar se vozilo pred nami ustavi, se na določeni razdalji samodejno ustavi tudi naš tovornjak, nato pa zopet spelje, ko se vozilo pred nami premakne. Ta sistem je še posebej dobrodošel v mestu, kjer je veliko ustavljanj in speljevanj. Avtomatski opozorilni sistemi za zaznavanje pešcev so učinkovi-

ti do hitrosti 50 km/h, medtem ko opozorilni sistem in zaviranje pri nepremičnih ovirah deluje do hitrosti 90 km/h.

Tudi z boka je nevarno

Precej nezgod se zgodi tudi zaradi ne-nadzorovane spremembe smeri vožnje ali menjave voznega pasu. Če vozilo ne-nadzorovano zapusti vozni pas, oziroma če voznik prevozi črto na cestišču zaradi utrujenosti ali nepozornosti, ga bo sistem (Lane Keeping Assist) z zvočnim opozorilom in tresenjem sedeža opozoril na to dejanje in ga na ta način vzpodbudil, naj zapelje nazaj na vozni pas in naj bo previdnejši ali pa se ustavi na počitku, na kar sugerira z izrisom skodelice kave na armaturni plošči.



Če se pešec ali kolesar nahaja v bočni coni vozila, voznik prejme vizualni signal v obliki trikotnika, ki je vgrajen v A stebriček na sovozniški strani, ravno v višini oči.

Eno večjih težav, še posebej v mestih, pa predstavljajo mrtvi koti. Zato se morajo za pregled nad okolico vozniki zanesti predvsem na vzvratna ogledala. Ta pa kljub svoji velikosti in širokemu kotu ne prikažejo prav vsega, kar se dogaja za vozilom, še posebej pa ob boku vozila. Z vidika varnosti predstavlja voznikom gospodarskih vozil velik izziv vožnja v mestu, saj so mrtvi koti največji na voznikovi desni strani. Tudi za te situacije ima Mercedes »zdravilo«, imenuje se

Nudimo vam strokovno svetovanje in pomoč, od osnovne ideje, izbire strojev in orodja, vse do končne izvedbe tehničnih del.

Zapeljite vaš posel na višji nivo

VSE ZA TOVORNE DELAVNICE

T: 01/52 00 450
E: info@produkt.si
www.produkt.si

PRODUKT
AVTOSERVISNA OPREMA

Že več kot 25 let



Voznikov delovni prostor je pregleden, ergonomičen in svetel. Večino funkcij uravnavamo kar prek stikal na volanu.

Radarji, kamere, senzorji ...

Več kot 90 odstotkov prometnih nezgod se zgodi zaradi človeške napake. Zato so na vozila nameščeni posebni radarji dolgega in kratkega dosega, kamere in številni senzorji. 250 metrov pred vozilom pokriva radar dolgega dosega, 70 metrov pa radar kratkega dosega. Stereoskopska kamera ima domet 100 metrov in pokriva kot 45 stopinj horizontalno ter 27 stopinj vertikalno. Ta kamera prepoznava prometno signalizacijo (črte na cesti, prometne znake, v bližnji prihodnosti tudi semaforje) in komunicira z upravljalnim sistemom, ki opozarja voznika na oviro pred vozilom ali pa da je neželeno zapustil vozni pas. Vsi ti sistemi so sposobni obvladati zelo kompleksne prometne situacije, katerih voznik sam ne bi mogel obvladati, ter na ta način dvigujejo stopnjo pasivne in aktivne varnosti. Voznika razbremenjujejo tudi senzor za dež in osvetljenost, kontrola tlaka v pnevmatikah in pomoč za speljevanje v klanec. Serijska osvetlitev Follow-me-Home vozniku osvetljuje pot tudi po izstopu iz vozila.

Sideguard Assist. Ta sistem močno olajša pogosto rizična zavijanja v desno in dela v več fazah. Najprej opozarja voznika, da se nekaj nahaja v njegovem mrtvem kotu. V drugi fazi pa se opozorila še stopnjujejo. Če se pešec ali kolesar nahaja v bočni zoni vozila, bo voznik prejel rumeni vizualni signal v obliki trikotnika, ki je vgrajen v A stebriček na sovozniški strani, ravno v višini oči. Če voznik nadaljuje z manevrom in sistem oceni, da bi lahko prišlo do trka, se pojavijo dodatna optična in zvočna opozorila. Če voznik še vedno želi zaviti v desno, bo sistem sam zavrl in preprečil zavijanje ter s tem preprečil trk s pešcem ali kolesarjem. Sistem odlično deluje tudi v primeru statičnih ovir. Če je na vaši desni na cesti visok betonski objekt, znak, ograja in podobno, v katerega bi lahko trčili ob zavijanju v desno, vas bo prav tako nanj sistem najprej vizualno in zvočno opozoril, nato pa zavrl vozilo. Sideguard Assist deluje s pomočjo dveh radarjev in senzorjev kratkega dosega, nameščenih pred zadnjo osjo tovornjaka. Območje nadziranja



je široko skoraj štiri metre od tovornjaka, pokriva pa celotno dolžino kompozicije, do 18,75 metra.

Povezljivost

Na koncu pa ne smemo pozabiti na povezljivost, ki je danes vse bolj prisotna v vseh vozilih. Actros je sedaj opremljen z novo storitvijo Uptime. Za njeno delovanje potrebujemo FleetBoard Connectivity platformo, prek katere poteka prenos podatkov. Sistem ves čas spremlja delovanje tovornjaka in podatke pošilja v Mercedes-Benz servis, ki te podatke

analizira. Ko se pokaže možnost okvare, sistem najprej obvesti center za pomoč strankam, CAC v Maastrichtu. CAC nato stopi v stik s podjetjem, čigar je tovornjak, ter razpravlja o možnosti popravila. CAC poišče tudi ustrezen servisni center, razpoložljive časovne vire, preveri, ali ima servisna delavnica na zalogi potrebne dele ... Na ta način bo popravilo opravljeno najhitreje, brez čakalnih dob in brez slabe volje.

Takšno vozilo je pri uvozniku sedaj tudi v posebni akciji, ki vključuje safety paket ter treninge ekonomične vožnje za voznike.



Čeprav StreamSpace kabina ni največja v ponudbi, pa vseeno omogoča stojno višino in povsem raven nad motorjem. Nad vetrobranskim steklom so še vedno dovolj velike omarice, za sedežema dve postelji, pod spodnjo tudi dva velika predala ter hladilnik, po armaturi pa najdemo uporabne nosilce za telefon, steklenice in kozarce.



Zavarovanje prevoziške odgovornosti za tovor v cestnem prometu

Več informacij na
transportna.
zavarovanja@
triglav.si
ali
01 58 82 151 .

Zavarovalna kritja do zavarovalne vsote
1.500.000 EUR po škodnem dogodku



Vse bo v redu.

triglav

www.triglav.si

Polnite DarsGo tudi na Petrolu

Naprave za elektronsko cestninjenje DarsGo lahko
registrirate in polnite na izbranih bencinskih servisih Petrol.



www.petrol.si/darsgo

PETROL

Energija za življenje

DAF XF FT – 90th Anniversary Edition

DAF ob svojem 90. rojstnem dnevu predstavlja posebno izvedbo XF FT s Super Space kabino. Jubilejna serija izstopa po premijskih dodatkih, kakovostnejših materialih ter ekskluzivnosti, ki jo poudarja 530-konjski motor.



VOZILO

Posebna serija je omejena le na 250 vozil. Vsako vozilo je opremljeno s serijsko številko, ki je vidna na stranskih pragovih in v kabini. Z omejeno serijo so se poklonili vizionarju in ustanovitelju družbe DAF.

ZUNANJOST

Jubilejna izvedba je na voljo v treh barvah: Anniversary Black (črna), Rouge Flamme (rdeča) in Jamaica Blue (modra). Pod vetrobranskim steklom izstopa ročno izdelan prvotni logotip podjetja DAF, ki krasi zunanost kabine tudi na njeni zadnji strani. Dodatne črte ob strani vozila pa le še okrepijo njegov močan karakter.



NOTRANJOST

Udobno notranjost zaokrožuje vшит logotip podjetja v naslon za glavo, našli pa ga boste tudi na vratih in armaturni plošči. Celotna notranjost je oblečena v kvalitetno usnje, prav tako volanski obroč in naslon za roko. V notranjosti vas bodo med drugim pričakali tudi mikrovalovna pečica, hladilnik in udobna postelja.



EKONOMIČNOST

Posebna izvedba je na voljo z 12- ali 16-stopenjskim samodejnim menjalnikom ter zadnjo osjo SR 1347, ki zagotavlja odlično zmogljivost v vožnji. Na voljo so tudi številni pripomočki za varčnejšo in varnejšo vožnjo, med drugim Adaptive in Predictive Cruise Control, EcoMode, EcoRoll, Drive Performance Assistant, DAF Connect in drugi.



MEDNARODNI TOVORNJAK LETA

Posebna serija izhaja iz modela XF, ki je bil razglašen za mednarodni tovornjak leta 2018. Nagrado dodeljuje mednarodna žirija, sestavljena iz novinarjev, ki to priznanje vsako leto podelijo tovornjaku ali modelu tovornjaka, ki pusti poseben pečat v avtoprevozništvu. Pri tem se upoštevajo tehnološke inovacije, udobje, varnost, ekonomičnost, prijaznost do okolja in stroški lastništva.



NAJBOLJŠI

Paket serijske opreme v tej seriji zajema tudi LED luči, strešni usmerjevalec zraka z obrobami, bočne pragove, Alcoa lahka platišča ter kromirano sireno na strehi. Na voljo je tudi Cab climate control, DAB radio z navigacijo, Truck Phone ...

MAN TGE na vseh poteh



»Hišni« MANov luksuzni predelovalec BMC (Bus Modification Center) v Plauen (Nemčija) predstavlja nekaj začetnih zamisli o dvojni uporabi vozila. Začetni impulz je prišel pri predelavi modela MAN TGE v BFR – spremljevalno vozilo za varovanje težkih transportov z zadnje strani, ki se hkrati uporablja kot premični hotel za ekipo.

Na osnovi vseh sposobnosti in naraščajočega tržnega segmenta BF3 sta nastala dva manjša avtodoma kot inovativni ideji z možnostjo individualne prilagoditve. Oba prototipa uporabljata za osnovo model MAN TGE 4x4 s standardno medosno razdaljo in povišano streho. Vozili poganja dizelski motor s prostornino 1.968 cm³ in močjo 130 kW/177 KM.

Prvi prototip sledi osnovni ideji vozila za dvojno uporabo, namenjenega dvema osebam, drugi koncept pa predstavlja klasično razporeditev s trajno postavljenno notranjo opremo. Vendar pa obe vozili nista načrtovani kot dokončno izdelana avtodoma, temveč bolj kot solidna osnova z veliko prostora za prilagoditev posebnim potrebam končnega kupca.

Glavni razlog je v tem, da se lahko pri dvojnem načinu uporabe notranja oprema namesti na različna mesta, s tem pa vozilo nagovarja tudi tiste kupce, ki jih bolj zanimajo prostočasne dejavnosti z drago opremo kot pa samo potovanje z avtodomom med počitnicami. Ali na kratko: med tednom MAN TGE prevaža delovno opremo, ob vikendih pa opravlja svoje

postransko delo in prevaža gorska kolesa ali balone na vroči zrak.

»S svojo drugo študijo smo šli še korak naprej in pokazali, kaj vse zmore BMC. Poleg kopalnice smo namestili tudi dvizhno streho, ki jo lahko sicer najdemo le na manjših vozilih. S tem bi radi dokazali svojo tehnično usposobljenost in izkušnje pri predelavi vozil, ki temelji v poslovnem segmentu B2B predvsem na prilagoditvi furgonov strankam, ki prihajajo iz gospodarstva.« razlaga Heinz Kiess, višji vodja prodaje in trženja pri družbi Bus Modification Center.

Nastavitev višine šasije in široke terenske pnevmatike, ki poskrbijo za večjo oddaljenost od tal, upoštevajo individualni karakter obeh konceptov. Poleg tega predelava znatno izboljša tudi vozne lastnosti pri vožnji po brezpotju. S tako opremo kažeta oba koncepta široko tehnično usposobljenost podjetja BMC pri prilagoditvi in predelavi vozil MAN.



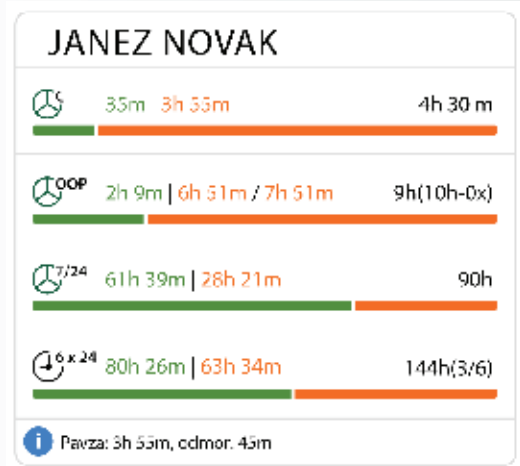
PREDNOST

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

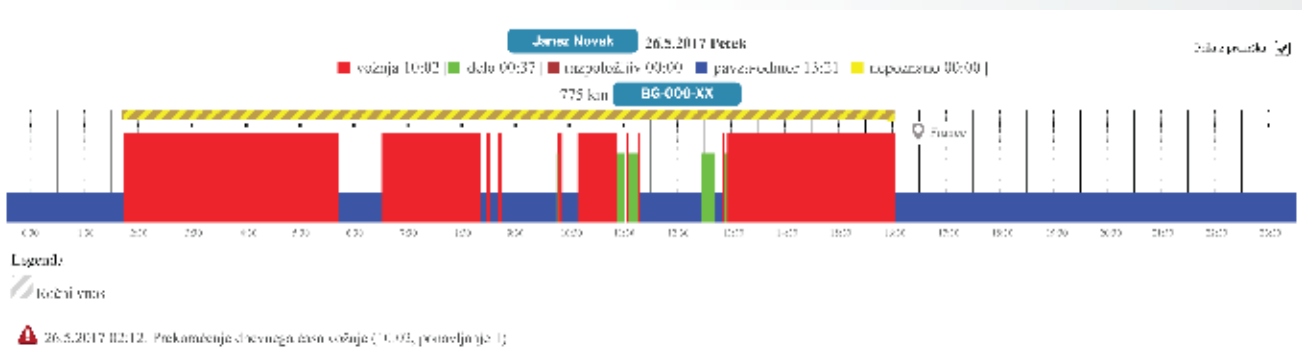
V udobju pisarne lahko odčitate podatke s tahografa in voznikove kartice ne glede na to, kje se vozilo nahaja. Podatki se hranijo v zakonitem .ddd zapisu, ob pregledu se išče ta datoteka.

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.

Ko temperatura ni več problem

Na kratko o Krone Cool Liner Duoplex Steel

- Odlična učinkovitost hlajenja.
- Šasija iz enega kosa.
- Dodatno ojačan zadnji del.
- Aluminijski profili.
- All in Krone.
- Certifikati:
ATP Certifikat – FRC
HACCP Certifikat
XL certifikat EN 12642

 Borut Štajnahr

Kadar v Nemčiji omenite kmetijske stroje in priklopna vozila, bo prva asociacija ime Krone. Krona, kot se ime glasi v slovenskem prevodu, je tudi ena izmed najlepših zgodb o uspešnem družinskem poslu, saj podjetje, ki leži na severozahodu Nemčije, že 112 let uspešno vodijo potomci iste družine.

Inovativnost v znaku znižanja stroškov vlečnih kompozicij, v katerih je polprikolica, prikolica ali kontejner, je že dlje časa osnovna naloga Kronejevih inženirjev. Uporaba novih, lažjih materialov, znižanje neto mase vozila, kjerkoli je to mogoče, a ne na račun varnosti in kakovosti, vgradnja najmodernejših elektronskih sistemov, vse to je le nekaj smeri, v katerih delajo Kronejevi strokovnjaki. To velja za vse njihove prikolicice, tudi za tiste, s katerimi je treba zagotavljati posebne temperaturne režime.

Krone Cool Liner Duoplex Steel je najpreprostejši in najboljši način za prevoz farmacevtskih izdelkov, občutljivih rož ali zamrznjenih izdelkov. Poleg vzorne in udobne opreme polprikolice pa se odraža tudi njena izjemna fleksibilnost. Vozilo deluje zelo prepričljivo, predvsem zaradi nove konstrukcije izolacijske komore. Zunanje stranice so prekrivane z Duoplex paneli, pod je dodatno ojačan, izolacija pa je izboljšana s

posebno peno, ki je vbrizgana v podno konstrukcijo in čvrsto pripeta na šasijo. Šasija pri tej polprikolici je iz enega dela, kar povečuje čvrstost, izboljšuje varnost ter podaljšuje življenjsko dobo.

Notranjost je ojačana z aluminijskimi profili, na sprednji steni pa najdemo dodatne odprtine, ki omogočajo boljšo cirkulacijo zraka. Vodotesen pod je neposredno privarjen na stranice in v zadnjem delu še posebej ojačan. Ravno ta ojačitev na zadnjem delu daje večjo odpornost na udarce pri dovozu na nakladalne rampe ali pri prihodu viličarjev. Notranjost je osvetljena s štirimi LED lučmi, ki so ugreznjene v strešne panele, vključijo pa se samodejno, ko se odprejo zadnja vrata. Dvokrilna zadnja vrata so postavljena na treh tečajih, v spodnjem delu pa ima vsako krilo po dva zapirata. Na boku vozila je shranjevalnik, v katerem je možno naložiti 36 palet, tu pa je še košarast nosilec za dve rezervni gumi in škatla za orodje. Največja obremeni-

tev sedla je 12 ton, največja še dovoljena osna obremenitev pa je 27 ton.

Tudi varnost je zapisana z velikimi črkami. Zahvaljujoč Krone telematiki boste vedno vedeli, kje se nahaja vaše blago, poznali pa boste tudi stanje in temperaturo svojega blaga. Poleg telematskih funkcij boste imeli koristi tudi od sistema za nadzor tlaka v pnevmatikah in od sistema za pomoč pri približevanju naletne rampe. Posebno zaščito zagotavljajo tudi varnostni sistemi, kot je recimo Krone Door Protect.

Za konec pa omenimo še Krone posebnost, kjer ponujajo pod sloganom »All in Krone« praktično vse dele iz lastne proizvodnje, vključno s tremi osmi, ki nosijo oznako Krone KTA (ET120) in imajo nosilnost 9000 kg/os, in LED zadnjimi lučmi, v katerih se projicira logotip Krone in ki so bile razvite skupaj s Hello. Vse, kar je na hladilniku dodanega in ni iz Kroneja, so pnevmatike in hladilni agregat, ki prihaja iz delavnic

Termo Kinga. Model SLXi 300-50 (dizel/elektrika) je prav tako med najsodobnejšimi ta hip. Za boljše hlajenje je na strop nameščena posebna ponjava za vodenje zraka po celotnem hladilniku. Za normalno delovanje hladilnega agregata je na voljo 240-litrska posoda za dizelsko gorivo, s pokrovčkom z zaščito proti kraji. Agregat ponuja

tudi registrator temperature z zapisovalcem TouchPrint. TouchPrint je nameščen v posebnem ohišju in predstavlja inovativen podatkovni dnevnik z naprednimi funkcijami, ki omogočajo redno spremljanje hladilnih temperatur. Glavni poudarek je na natančnih odčitkih, prilagodljivih izvoznih možnostih in intuitivnem vmesniku.



TouchPrint je nameščen v posebnem ohišju in predstavlja inovativen podatkovni dnevnik z naprednimi funkcijami, ki omogočajo redno spremljanje hladilnih temperatur.



Dvokrilna zadnja vrata so postavljena na treh tečajih, v spodnjem delu pa ima vsako krilo po dva zapiracha.

IX. mednarodni simpozij

Interdisciplinarnost logistike in prometa

4.-5. oktober 2018 / Rogaška Slatina, Slovenija

www.logisticni-simpozij.si

Organizator: Šolski center Celje v sodelovanju z Javno agencijo RS za varnost prometa

Mestni terenci

Majhni crossoverji so vedno bolj priljubljeni, zato ima prav vsak proizvajalec v svoji ponudbi vsaj en primerek. Tokrat smo preizkusili najmanjšo Seat Arono, nekoliko večjo Mazdo CX-3 in Škodo Karoq.

Seat Arona 1,0 Eco TSI 115

Španski X

Španski Seat je v močnem zaletu, saj je v zelo kratkem času povsem obnovil gamo izdelkov ter dodal dva modela v najhitreje rastočem razredu SUV. Zadnji predstavljeni model je Arona, ki je zelo hitro prišla v razred 10 najpriljubljenejših malih SUV-jev.

Arona je postavljena na enako platformo kot Ibiza, kar pa ni edina povezava z njo, saj najdemo številne elemente, prevzete od Ibize; no, 19 centimetrov oddaljenosti od tal in elegantna kromirana letev, ki se iz podnožja oken raztegne vse do C stebrička z vgraviranim znakom X, razbijajo močnejšo povezavo z Ibizo. Oblikovalci so vnesli formo z obilico ostrih linij in zelo

vpadljivimi svetlobnimi sklopi, s sedaj že prepoznavnim trikotnim LED podpisom. Kakor je danes v modi, tudi Arona ponuja dvobarvno kombinacijo karoserije, kjer lahko izberete med 68 različnimi kombinacijami, na katere pa se navezuje tudi barvna urejenost notranjosti. Za dober off-road občutek (pogon na vsa kolesa ni na voljo) skrbijo črne plastične obrobe blatnikov, pragov in spodnjega dela odbijača ter zaščita podvozja v barvi aluminija. Arona je za 8 centimetrov daljša od Ibize, zato je v notranjosti tudi več prostora, za 50 litrov pa je večji tudi prtljažnik. Pozicija sedenja je nekoliko višja, zato je boljša tudi preglednost.

Pri pogonu pa Španci prisegajo na litrski trivaljnik, ki zmore 95 oz. 115 KM. Slednji je izredno poskočen in omogoča dobro tono težkemu vozilu zavidljivo dinamičnost. Hitra uporaba ročnega 6-stopenjskega menjalnika ponuja tudi športne izkušnje, saj je tudi lega na cesti izvrstna in boste vozilo kljub višji karoseriji težko spravili iz takta.

Tako kot vsi križanci iz skupine Volkswagen je tudi Arona postavljena na modularno platformo MQB A0. Dobrega 4,2 metra dolg avtomobil z medosno razdaljo 2,56 metra vas bo zagotovo prepričal, če ne z izgledom pa z dobrimi voznimi lastnostmi.

Mazda CX 3 G 150

Japonski mešanec

Mazda CX-3 venomer v prvi plan postavlja kompakten in atraktiven izgled ter dobre vozne lastnosti. Avtomobil je narejen na osnovi modela Mazda 2, kar ga uvršča v vse bolj priljubljen SUV B segment.

Zahvaljujoč agresivnim črtam na »licu« vozila, ki se odlično navezujejo na kompaktno karoserijo, dobiva Mazda rahlo prednost pred konkurenti, ki izgledajo bolj »mehko«. Na prvi pogled ta model spominja na večjo Mazdo CX-5, še posebej ob pogledu na atraktivne luči, ki se skladno združijo z veliko, športno masko hladilnika. Notranjost je še lepša od zunanosti, še posebej zato, ker se takoj ob-

čuti visoka kakovost izdelave. Zanimiva sta športno oblikovani večfunkcijski volan ter plošča z merilniki za njim, kjer je v sredino postavljen velik obratomer, v njem pa se digitalno prikazuje hitrost. Eden od digitalnih prikazovalcev je tudi head-up displej, nekaj, česar v tem razredu ne srečamo pogosto, za razliko od osrednjega displeja, občutljivega na dotik, ki je že skoraj standard. Vsi ti elementi formirajo ambient, ki daje prijeten občutek med bivanjem v vozilu.

Tako kot v Škodi je tudi v Mazdi nameščen dvolitrski motor, a ga poganja bencin in je povsem atmosferski, brez turbo

polnilnikov. Motor razvija 110 kW/150 KM in z lahkoto streže 1,3 tone težkemu avtomobilu. Motor se tudi rad zavrti v višje vrtljaje, kar vozilo ob dveh izpušnih ceveh na zadku in 18-palčnih kolesih spremeni v pravi mali dirkalnik, saj tudi do 100 km/h potrebuje manj kot 9 sekund. Ročni 6-stopenjski menjalnik je natančen in omogoča zares hitra pretikanja. Dobre vozne lastnosti so povezane tudi s čvrsto nastavljivim podvozjem ter s štirikolesnim pogonom, ki sicer nima nikakršnih nastavitvev, recimo za vožnjo po zahtevnejšem terenu. Mu pa to omogoča zelo dobro voznost tudi v slabih zimskih razmerah.

Škoda Karoq 2,0 TDI 4x4

Češka šola

Škoda Karoq je povsem nov SUV tega češkega proizvajalca. Dinamičen dizajn s številnimi razgibanimi elementi je to, kar karakterizira vse avtomobile znamke Škoda. Čeprav ga smatramo kot naslednika modela Yeti, pa je to povsem nov avtomobil in to avtomobil s karakterjem. Karoq se lahko pohvali tudi z izredno prostornostjo, številnimi asistenčnimi sistemi, popolnimi LED lučmi in prvič v zgodovini znamke s povsem digitalno instrumentno ploščo. Za Škodo so danes že tipične majhne stvari, ki delajo vožnjo prijetnejšo, in to je denimo koš za smeti v sovozniških vratih ali strgalo za sneg v vratih pokrova za gorivo. Tudi prevoz dolgih predmetov ni problem, saj se lahko sovozniški sedež

povsem preklopi, ob tem pa so zadaj posamični sedeži, ki jih lahko poljubno nastavljamo in celo posamezno odstranimo iz vozila. Simply clever.

Karoq je primeren za vse priložnosti. Je odlično prevozno sredstvo do službe in nazaj, pravšnji za štiričlansko družino, zaradi štirikolesnega pogona pa lahko občasno zavijete tudi z utrjenih poti. Ob prostrani notranjosti, sodobni tehnologiji in bogati opremini ni razloga, da v vožnji ne bi uživali. Še posebej če je pod motornim pokrovom dvolitrski dizelaš, ki razvija 110 kW/150 KM. To je povsem dovolj za hitre premike, saj do 100 km/h pospeši v 8,9 sekunde, 340 Nm navora pa lahko s pomočjo veččamelne sklopke prenaša

med sprednjo in zadnjo osjo tudi do 100 odstotkov. Dobrih 18 centimetrov oddaljenosti od tal ni le zaradi lažjega vstopanja in izstopanja iz vozila, temveč tudi za kakšen preizkus v blatu ali snegu, za kar je v pomoč poseben off-road program, ki prilagodi delovanje zavor in ASR in ESP sistema.

Motorju je v pomoč 7-stopenjski samodejni menjalnik z dvojno sklopko DSG, sami pa si lahko nastavite njegovo delovanje in trdoto podvozja skozi športne, udobne ali ekološke vnaprej nastavljene programe.

Minili so časi cenenih Škod, prišel je čas, ko je češki proizvajalec postal močan in resen igralec na trgu.

TEHNIČNI PODATKI SEAT ARONA 1,0 ECO TSI 115

Motor	bencinski trivaljni, 12 ventilov, turbo polnilnik
Prostornina (ccm)	999
Moč (kW/KM)	85/115
Navor (Nm/min)	200/2000
Pogon	na sprednja kolesa
Menjalnik	ročni 6-stopenjski
Mere D x Š x V (mm)	4138 x 1780 x 1552
Medosna razdalja (mm)	2566
Masa praznega vozila (kg)	1187
Nosilnost (kg)	438
Posoda za gorivo (l)	40
Prtljažnik (l)	355
Pospšek 0–100 km/h (s)	9,8
Najvišja hitrost (km/h)	182
Povprečna poraba (l/100 km)	6,5
Emisija CO ₂ (g/km)	113

**TEHNIČNI PODATKI MAZDA CX 3 G 150**

Motor	bencinski štirivaljni, 16 ventilov, atmosferski
Prostornina (ccm)	1998
Moč (kW/KM)	110/150
Navor (Nm/min)	204/2800
Pogon	na vsa kolesa AWD
Menjalnik	ročni 6-stopenjski
Mere D x Š x V (mm)	4275 x 1765 x 1535
Medosna razdalja (mm)	2570
Masa praznega vozila (kg)	1280
Nosilnost (kg)	480
Posoda za gorivo (l)	48
Prtljažnik (l)	350
Pospšek 0–100 km/h (s)	8,7
Najvišja hitrost (km/h)	200
Povprečna poraba (l/100 km)	6,8
Emisija CO ₂ (g/km)	150

**TEHNIČNI PODATKI ŠKODA KAROQ 2,0 TDI 4X4**

Motor	dizelski štirivaljni, 16 ventilov, turbo polnilnik, common rail
Prostornina (ccm)	1968
Moč (kW/KM)	110/150
Navor (Nm/min)	340/1750
Pogon	na vsa kolesa 4Motion
Menjalnik	samodejni 7-stopenjski DSG
Mere D x Š x V (mm)	4382 x 1841 x 1603
Medosna razdalja (mm)	2638
Masa praznega vozila (kg)	1380
Nosilnost (kg)	590
Posoda za gorivo (l)	50
Prtljažnik (l)	450
Pospšek 0–100 km/h (s)	8,7
Najvišja hitrost (km/h)	196
Povprečna poraba (l/100 km)	5,5
Emisija CO ₂ (g/km)	131



The new Sprinter

fully com
elect
1000



Omrežen

dostavnik sodobnega časa

Mercedesov Sprinter je eden najbolje prodajanih dostavnikov na svetu. Od leta 1995 so jih prodali več kot 3,4 milijone. Nova, tretja generacija prihaja s povsem novim izgledom, ki se nagiba na stran potniških modelov. Ko seštejemo vse karoserijske izvedbe, dimenzije, motorje in pogone, je novi Sprinter na voljo v 1700 različnih izvedbah.

Nemci od tretje generacije zopet veliko pričakujejo, saj je to trenutno najbolj dovršen dostavnik na trgu. Sprinter bo še naprej ponujal tradicionalne vsebine, ki so ga naredile nesmrtnega, in to so fleksibilnost, robustnost in ekonomičnost. Istočasno pa vnaša novi Sprinter na trg modernizem, ki ga skozi različne načine povezljivosti ter variabilnosti naredi še bolj uporabnega.

Tretja generacija navdušuje tudi s progresivnim izgledom. Rešetka hladilnika je večja, luči pa so ožje, visoko postavljene in globoko zarežane v blatnike. Zaradi želje po največjem možnem izkoristku tovornega prostora se tovorni del oblikovno ni veliko spreminjal.

Sprinter je na voljo kot klasičen dostavni furgon, kot šasija za nadgradnjo, kot kabi-

na za posadko z različnimi nadgradnjami, kot vozilo za prevoz potnikov ter celo kot vlačilec. Štiri dolžine, tri višine ter tri medosne razdalje, trije motorji, trije menjalniki, trije pogoni, skupna masa od 3 do 5,5 tone, vse skupaj 1700 različnih izvedenk. Za primer navedimo le izvedenko furgon, ki ima lahko tovorni prostor velik od 7,8 do 17 m³ s površino poda od 3,98 do 7,6 m². Notranja višina lahko znaša od 1,72 do 2,24 metra. Zadnja vrata se lahko odpirajo do 270°, pod streho so lahko nameščeni nosilci za prevoz daljših predmetov, obložene so stene in koši blatnikov, pod je nedešeč in notranjost je osvetljena z LED lučmi.

V notranjosti je nameščena oprema, ki bo voznikom delo naredila manj stre-

sno. Številna odlagalna mesta, predali in police spremenijo notranjost v mobilno pisarno. Velika novost v tem segmentu pa je omreženost prek Mercedes PRO uslug. Tu izstopa nova platforma MBUX (Mercedes-Benz User Experience) z multimedijskim sistemom, ki ponuja odlično osnovo za vse logistične in transportne zahteve. Sistem omogoča povezovanje več voznikov in vozil, kar omogoča, da se naloge lahko hitreje izvedejo, saj vsak voznik ve, kakšno je stanje na cesti, in se lahko izogne morebitnim zastojem. Prav tako sistem ves čas vodi evidenco o vozilu, o lokaciji vozila, količini goriva in ostalih tekočin ter o intervalih rednega vzdrževanja. Sprinter se tokrat lahko pohvali tudi s pogonom na le sprednji kolesi. Do sedaj sta



V notranjosti je nameščena oprema, ki bo voznikom delo naredila manj stresno. Številna odlagalna mesta, predali in police spremenijo notranjost v mobilno pisarno.



bili opciji zadnji in vsekolesni pogon, sedaj pa sprednji pogon znižuje težo vozila za 50 kilogramov, zaradi odstranitve zadnjega diferenciala pa se je znižala tudi nakladalna višina za 8 centimetrov. Sprinter s sprednjim pogonom je na voljo s skupno maso od 3 do 4,1 tone ter z medosnima razdaljama 3259 ali 3924 mm.

Sprinter s pogonom na zadnji kolesi pa je na voljo v izvedbah s skupno maso od 3 do 5,5 tone in medosnimi razdaljami od 3250 do 4325 mm. Naj še omenim, da bo Sprinter na voljo tudi kot vlačilec, takrat bo skupna dovoljena masa 8,75 tone, medtem ko bo v izvedbi minibus v njem prostora za do 20 potnikov.

V primeru štirikolesnega pogona boste tokrat lahko prvič izbrali tudi samodejni 7G tronic plus menjalnik, na voljo pa bo tudi možnost reduciranja prenosa. Novi Sprinter bo v Sloveniji na voljo z začetkom poletja. Mercedes naročila že sprejema, cenovna paleta pa se bo pričela pri dobrih 20 tisočakah.



V furgonu je lahko tudi do 17 kubikov prostora.

Povezan

Novi Sprinter bo kot prvo gospodarsko vozilo iz družine Mercedes Benz podprl zamisel o bodoči iniciativi adVANce. Opremljen je z najsodobnejšim hardverom za povezovanje, zato bo Sprinter postal del interneta, s čimer bo na široko odprl vrata za implementacijo povsem novih rešitev za olajšanje dela. Med te rešitve spadajo: Digital@VANS, Solutions@VANS, Rental@VANS, Sharing@VANS in eDrive@VANS.

Štiri dolžine, tri višine ter tri medosne razdalje, trije motorji, trije menjalniki, trije pogoni, skupna masa od 3 do 5,5 tone, vse skupaj 1700 različnih izvedenk.

4 ali 6 valjev

In kaj poganja novi Sprinter? Kot edini med dostavniki ponuja Mercedes 6-valjni 3-litrski dizelski motor, ki razvija 140 kW/190 KM in kar 440 Nm navora. Ob njem je na voljo tudi 4-valjni 2,1 litrski dizelski motor, ki v kombinaciji z zadnjim pogonom razvija 84 kW/114 KM, 105 kW/143 KM in 120 kW/163 KM. V kombinaciji s sprednjim pogonom pa 84 kW/114 KM, 105 kW/143 KM in 130 kW/177 KM, s tem da bo slednji na voljo le za nadgradnje z bivalniki.

Novi Sprinter je tudi prijaznejši do uporabnika, saj ob vzorni ekonomičnosti znižuje tudi stroške lastništva. Servisni interval je predpisan na 60.000 kilometrov ali na 2 leti.

Spisek je dolg

Sprinter je že v osnovi bolj varen na račun močnejše konstrukcije. Ne smemo pa pozabiti na številne sisteme, ki delajo vožnjo prijetnejšo, udobnejšo in predvsem varnejšo; omenimo jih le nekaj:

- parkirni paket s 360° kamero,
- kamera za pomoč pri vzvratni vožnji, s senzorjem za prečni promet;
- aktivni sistem za vožnjo med črtama;
- sistem za blažitev bočnega vetra;
- druga generacija sistema za preprečevanje naleta;
- aktivna pomoč pri zaviranju;
- prepoznavanje prometnih znakov;
- distronic radarski tempomat;
- pokrivanje mrtvih kotov;
- samodejni preklop med dolgimi in zasenčenimi lučmi;
- senzor za dež ...

Novost v tem segmentu je omreženost prek Mercedes PRO uslug.



Odlična osnova za potujoče delavnice.



Aventador S



Lamborghini Aventador, avtomobil mnogoterih presežnikov in sen številnih avtomobilističnih navdušencev. Italijanska zvezda, ki je leta 2011 več kot dostojno nasledila model Murciélago, je za veliko večino nas običajnih smrtnikov nedosegljiva. Zatorej se vsak po svoje poskuša poistovetiti s tem prestižnim modelom in znamko nasploh. Lamborghini ima veliko zapuščino in je ena tistih znamk, ki se zelo dobro trži tudi s prodajo dodatkov, ki tako ali drugače pritičejo bodisi lastnikom ali zgolj oboževalcem te znamke. Tokrat bomo predstavili časomerilec švicarskega urarja Rogerja Dubuisa, ki je svojo prestižno linijo ročnih ur nadgradil s kolekcijo Lamborghini Squadra Corse.

Excalibur Aventador S je plod sodelovanja ženevskega urarja Rogerja Dubuisa in bolonjskega avtomobilskega proizvajalca. Ura izraža vse to, kar izražajo Dubuisovi časomeri in Lamborghinijevi superšportniki: prepoznavnost, tehnološko zapletenost in nenazadnje prestiž. Ura v svojem unikatnem kalibru RD103SQ vsebuje kar 312 delov zelo kompleksne sestave, ki je v obliki bloka motorja Aventadorja. Posebnost se skriva v osrčju povsem novega mehanizma in nagnjenih vzmeti, katerih delovanje lahko vidimo s sprednje ter zadnje strani ure. Zunanost na prvi pogled deluje športno in morda celo nekoliko robustno. Na voljo je v štirih različnih kombinacijah: rumeni, modri, zlato-roza in oranžni. V vseh različicah lahko najdemo karbonska vlakna, ki jih uporabljajo tudi pri Lamborghinije-

de na to, za katero barvno kombinacijo se boste odločili, prav vse imajo pečat in priložen certifikat Poinçon de Genève, kar dokazuje, da so ti časomerilci narejeni po najvišjih in najstrožjih standardih, ki jih redno nadzorujejo pri Ženevskem urarskem uradu, ki deluje že vse od leta 1886. Kolekcija Squadra Corse je zagotovo velik urarski presežek, ki bo zadovoljil še tako zahtevnega kupca. Vse štiri barvne kombinacije so seveda tudi omejene: zlato-roza verzijo bodo izdelali v 28 primerkih, modro in rumeno v 88 ter oranžno v vsega 8 primerkih. Excalibur Aventador S zagotovo ni ura, s katero bomo kazali pripadnost do te znamke, pa ne zato, ker si tega ne bi zaslužila, temveč zato, ker kupna vrednost presega celo začetni model Huracána, slabih dvesto tisočakov. Ta znesek pa zagotovo

vih avtomobilih. Alkantaro pa so uporabili za izdelavo paščka pri najbolj prestižni različici, kjer se bohotijo oranžni šivi v kombinaciji z oranžno gumo in napisi. Ne gle-

ne predstavlja težav za katerega njihovih lastnikov, ki bodo lahko kolekcijo v garaži nadgradili še s kolekcijo na roki. Večina nas pa bo pripadnost tej znamki iskala v katerem izmed manj unikatnih produktov.

Poinçon de Genève

Leta 1886 je vrhovni svet republike in kantona Ženeva sprejel zakon o prostovoljnem testiranju ur kot odgovor na potrebo po visokokakovostnem potrjevanju v urarstvu, ki zajema izdelavo, pravilnost, trajnost delovanja ter njeno poreklo. Geneva Seal, kot ga tudi imenujejo, je Ženevski pečat, ki ga podelijo le uram, ki so narejene po najzahtevnejših in najstrožjih postopkih v vseh fazah izdelave. Njihov sicer neobvezni certifikat ima le nekaj urarjev in izdelovalcev s sedežem v Ženevi.



 **Tomaž Ficko**  **Roger Dubuis**

Zlata obala



Jože Jerman

Izgleda, kot bi kolesarji komaj čakali, da gredo avtomobilisti po drugi cesti.

Obalna cesta, ki je zdaj namenjena pešcem in kolesarjem, je, lahko bi rekli, pravi čudež. Res je dolga samo nekaj več kot štiri kilometre in sploh nima ne vzponov in ne spustov in bi lahko rekli, da za kolesarje, sploh pa tiste prave, ni zanimiva, pa vendar ... pa vendar je pravi turistično-kolesarski hit. Če bi kdo pred časom rekel, da bo pritegnila ne stotine, na tisoče kolesarjev iz vse Slovenije, bi ga imeli za tepčeka. In ta cesta jih je ... Povedano po domače, to je bila čisto navadna cesta med Koprrom in Izolo, zgradili so jo leta 1837 in jo poimenovali Riva Lunga, ki je na eni strani imela dokaj težak dostop do morja, na drugi strani pa pinjole, ki so včasih pomagale, da se je kakšen avtomobil ali raje motor na silo ustavil ob njihovih hrapavih deblih, nakar so voznika odpeljali rešilci, avto ali motor pa vlačilci. Morje je na tem delu, kjer ni dostopov do vode, zanimalo le redke, pravzaprav najbolj češke goste, ki so se radi ustavili na nekdanjem izolskem smetišču in tam kljub smetem in smradu, ki jih ni preveč motil, postavili šotore. Morda zato, ker so prvič v življenju videli morje, ali pa preprosto zato, ker je bilo kampiranje brezplačno. In tako je nastal še danes priljubljeni kamp Jadranka. Samo da danes kampiranje ni več brezplačno. Motorizirane reke so se valile tod mimo proti obali, hrvaškemu morju naproti, tu in tam pa je kdo ustavil in se prevalil čez skale v morje.

Dokler se ni zgodil čudež. Tisti tam gor ali, kot jim pravijo domačini, Žabarji so se odločili in namesto da bi cesto ob obali

razširili in jo usposobili za hitrejši promet, kot so to hoteli narediti dolga leta, so pogruntali nekaj, kar je navdušilo na tisoče Slovencev. Skozi Markovec, hrib, ki se pne nad Semedelo, Žusterno in Izolo, so prevrtali luknjo, bužo bi rekli domačini. Že takrat so nameravali izkopani material uporabiti za umetni otok pred Izolo v smeri Kopra, pa ga na srečo niso, kajti sanjali so o čudnih oblikah otoka pa o hotelih, ki naj bi jih zgradili na njem, skratka namesto zelenega otoka so hoteli narediti betonskega. Strokovnjaki so trdili, da izkopani lapor ni najbolj primerno gradivo za otok. Ali pa so se ustrašili številnih nasprotovanj ekologov, naravovarstvenikov in še koga. Obalno cesto so zdaj namenili kolesarjem, pešcem in kopalcem, ki so se prepuščali soncu na nekdanji trasi ozkotime železnice; obratovala je od leta 1902 do 1920, ko so jo razstavili in predelali v železo za topove, in je bila speljana od Trsta do Poreča, kamor je prisopihala po sedmih urah vožnje, saj se je vmes ustavila na kar 35 postajah in prevozila 123 kilometrov. Domačini ji pravijo Parenzana, saj se imeni Porečanka na hrvaški in Istrijanka na naši strani nista uveljavili.

Cesta evforije

Obalni cesti še niso naredi novega imena; lahko bi jo imenovali Zlata cesta ali Biser-na pot ali karkoli drugega, saj so jo kolesarji posvojili. Evforije, ki jo je povzročila, se sploh ne da opisati. Od jutra do večera gostoljubno sprejema goste, z ovirami je zavmila avtomobiliste, s tablami je

postavila kolesarje na asfalt in prepustila pešcem traso nekdanje železnice. Za miren sprehod, ne pa za nenehno oziranje prek rame, kdaj bo pridrvel kakšen divji kolesar ali brezobziren mopedist. Za vse tiste, ki se boste pripeljali z avtomobili in se spravili na kolo, pa tale podatek. V Žusterni urejajo dodatnih 150 parkirnih mest, tako da jih bo poleti kar 300. Ob tem, da se lahko s kolesom zapeljete tudi iz Kopra po urejeni kolesarski stezi, avto pa pustite na parkirišču za tržnico.

In zaženimo kolo proti Izoli ... Dve zanimivosti nam lahko pritegneta pogled. Na levi strani je hiša, kjer je bila sicer kratek čas prva slovenska pomorska šola. Vsaj kakšna tabla bi lahko opozorila na to znamenitost. Na desni strani pa je molet, pristan, kjer sta se rodila tako koprsko plavanje kot tudi vaterpolo. Kadar je šlo za zares važne tekme, so igrišče naredili ob glavem koprskem pomolu, za stranice pa sta bila navadno torpedna čolna jugoslovanske vojne mornarice.

Na koprski strani so že uredili javno razsvetlavo in namestili tako imenovano pametno klop, na kateri si lahko napolniš mobi, tablico ali prenosni računalnik, poveže vas tudi na brezžični internet ... Pametna klop ima tudi učinkovite LED luči, ki osvetljujejo okolico klopi do dva metra daleč. Seveda ne manjkajo sanitarije in tuši ter »pitniki« z vodo tako za ljudi kot tudi za pasje prijatelje.

Izola ima Rex

Tudi izolska stran je pohitela, toda trenutno nima denarja, da bi uredila razsvet-

ljavo, zato pa so pri Rudi uredili kar 80 parkirnih mest pa skalomet, ki je zavaroval progo Parenzane, in tri sanitarne otoke. Postavili so osem klopi, načrtujejo pa tudi postavitve kolesarskega servisa in namestitve ploščatih skal, na katerih bodo kopalci lahko ležali. Celotna, nekaj več kot štiri kilometre dolga, kolesarska steza bo vsa osvetljena in tako kot je danes nekdanja obalna cesta od Kopra do Semeledele postala živa dnevna in nočna promenada, tako bo tudi pot od Žusterne do Izole, točneje do Rude, postala prava nočna atrakcija.

Pa se vmimo na sredino poti, to je tam, kjer so zavezniški bombniki leta 1944 bombardirali in potopili takrat najbolj razkošno in najhitrejše potniško ladjo Rex, ki se je skrila v klif, saj so mislili, da jo iz letal ne bodo opazili. Pa so jo. Rex je bila tako sodobna ladja, ki je sprejela 2032 potnikov – ko so jo bombardirali, potnikov ni bilo na njej –, da je leta 1933 pot čez Atlantik med Gibraltarjem in New Yorkom preplula v štirih dneh, 13 urah in 50 minutah. Vse do danes tega rekorda še nobena potniška ladja

ni premagala. Rex so pozneje razrezali in večino delov prepeljali v predelavo v jeseniško železarno, kar veliko pa ga je še ostalo v morju. Računajo, da bodo že letos organizirali potapljaške obiske »rudnika«, kot mu pravijo domačini, ki so ga leta po vojni rezali, odnašali bakrene dele in jih prodajali.

In še zadnja zanimivost. Skoraj gotovo je, da bo malo pred Izolo slej ko prej nastal tudi umetni otok. Priložnost je tu, saj material, ki bo izkopan iz nedrja zemlje ob gradnji težko pričakovanega drugega tira Koper–Divača, nekam morajo odložiti. In kar je najbolj pomembno, zanj se že rahlo ogrevajo tudi varuhi narave, še posebej potem, ko so odgovorni povedali, da otok ne bo v obliki delfina, slona ali leva, kot so mislili nekateri, temveč da bo to čisto navaden otok. In kar je najbolj pomembno, na njem ne bo betona, to je kakšnega hotela ali kaj podobnega. Dovolj je, da imamo že dva pozidana otoka, koprskega in izolskega.





Prelomno leto

Leto 1994 je v svetu prineslo veliko dogodkov, ki so močno vplivali na nadaljnji potek gospodarstva, športa, politike. Dogodkov, ki so tako ali drugače pisali zgodovino.



Tega leta v juliju je Jeff Bezos ustanovil svetovno trgovsko podjetje Amazon, poznano po elektronskem trgovanju, ki je iz majhne spletne trgovine postalo podjetje, ki danes zaposluje prek 150.000 ljudi. V tem letu je prvič svetovni prvak v Formuli ena postal Michael Schumacher. To sta le dva moža, ki sta zaznamovala leto 1994. Morda se že sprašujete, čemu ti podatki in kakšno povezavo pravzaprav imajo s predstavitvijo tokratnega prevoznika Boruta Finca. Na prvi pogled razen skupne letnice, ki je na svojstven način zaznamovala njihovo zgodovino, morda nič. Toda ko se podrobneje poglobimo v zgodovino podjetja in spoznamo zakonca in ustanovitelja danes priznanega transportnega podjetja Transport Finec, ugotovimo veliko vzporednic, ki jih združuje, pa čeprav vsakega v svojem svetu, obsegu in številkah. So pa za to, kar so dosegli, morali ponuditi veliko odrekovanja, truda in nenazadnje pokazati tudi nekaj talenta.

Zgodovina podjetja Transport Finec sega v leto 1994, z njo pa je tesno povezan Mercedesov tovornjak 1213, ki je takrat še nevede nabiral kilometre proti podjetju, ki danes v marsičem narekuje smernice in standarde v slovenski transportni industriji. Toda pot do sem je bila vse prej kot lahka. Borut je kot izučeni mehanični mojster v mladosti izkusil številne poklice, toda strast do avtomobilov in transporta je bila prevelika in pri rosnih 20 letih je odkupil očetov Mercedes-Benz 1213 in začel svojo šofersko pot. Začetki so bili težki in nepredvideni, pove Borut Finec. Prvi prevozi so bili povezani z gradbeništvom, prvi novi tovornjak pa sta z ženo Ireno kupila leta 2002, še doda. Za prelomno leto na njuni poti se je izkazalo leto 2005, ko sta z nakupom prikolice s pomičnim dnom lahko transportirala kar za tretjino več razsutega tovora kot poprej. S to potezo sta tako rekoč odkrila novo tržno nišo v transportnem sektorju in se izognila gospodarski krizi, ki je nastopila v

naslednjih letih. Podjetje se je specializiralo in še danes opravlja izključno prevoze barvnih kovin in razsutega tovora in pri tej panogi spada med največje v Evropi z lastnimi vozili. V Sloveniji nima prave konkurence, ki bi lahko ponudila toliko vozil in prikolic s pomičnim dnom, medtem ko v Evropi njihovi največji konkurenti prihajajo s Poljske in iz Slovaške. Prevozi razsutega tovora so danes zahtevna panoga, ki zahteva tudi dobre voznike, pripravljene na veliko odrekovanja, saj delo povečini obsega tudi vikende, zato je težko najti primeren in usposobljen kader, ki ga v Sloveniji že kar kronično primanjkuje. Kljub temu so pri Transportu Finec v teh letih močno napredovali in v zadnjih letih napravili izjemno rast, ki pa ni odvisna zgolj od tržne niše, saj je danes konkurenca že zelo velika. V podjetju imajo zelo dobro logistiko in organizacijo, ki ne dopušča voženj praznih prikolic, in to ponuja večjo konkurenčnost v tej transportni panogi, kjer napravijo v tuji-



 **Tomaž Ficko**



ni približno 70 odstotkov vsega prometa. Velik poudarek Borut Finec daje tudi porabi goriva, ki jo vodijo za sleherni vozilo in voznika. S tovrstnim načinom dela lahko še bistveno bolj optimizirajo vožnjo in posledično zmanjšajo stroške. Vozni park danes obsega prek 170 vozil, ki vsa ustrezajo najvišjim ekološkim standardom in so prepoznavno grafično opremljena v modro-sivih barvah. V avto parku lahko najdemo oba skandinavska predstavnika, Scania in Volvo, velik del pa je tudi MAN-ovih vozil, po novem pa stavi tudi na DAFa. Za slednjega so pred nedavnim pridobili tudi certifikat uradnega serviserja. Poleg primarne dejavnosti transporta so nadgradili tudi servis tovornih vozil in priklopnikov v sodobni servisni delavnici na območju Grosupljega in s tem še razširili ponudbo.

Transport Finec je zagotovo eno izmed bolj urejeni podjetjih, pa tu ne mislimo samo finančno in infrastrukturno. Irena in Borut sta velika ljubi-

telja vrtov in rož, temu primerno je do zadnje potankosti urejena okolica, ki jo pred podjetjem krasi mali ribnik, ki daje podjetju še večjo domačnost. Izjemen park pa se skriva na domači lokaciji in je lahko vzor marsikateremu arboretumu. Zdi se, da vse, česar se lotita, naredita

v presežnikih, in je samo vprašanje časa o kakšni novi tržni niši, ki pa morda ne bo niti povezana s transportom. Prostega časa jima ob podjetju in treh otrocih ne ostane veliko, tistega nekaj malega pa ob priložnosti preživita tudi na Hondinem Goldwingu.



Ustavi in parkiraj, toda kdaj in kje?

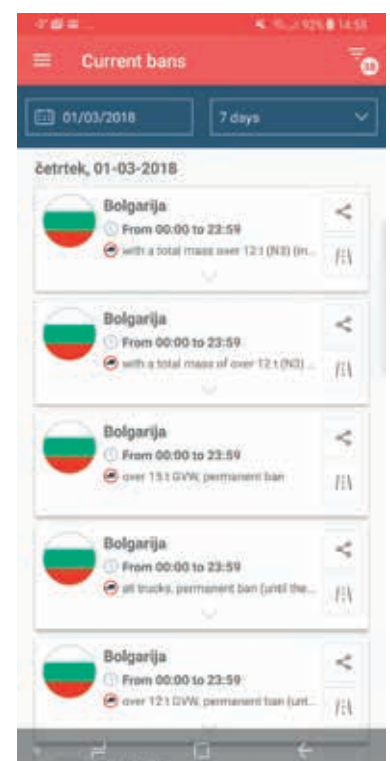
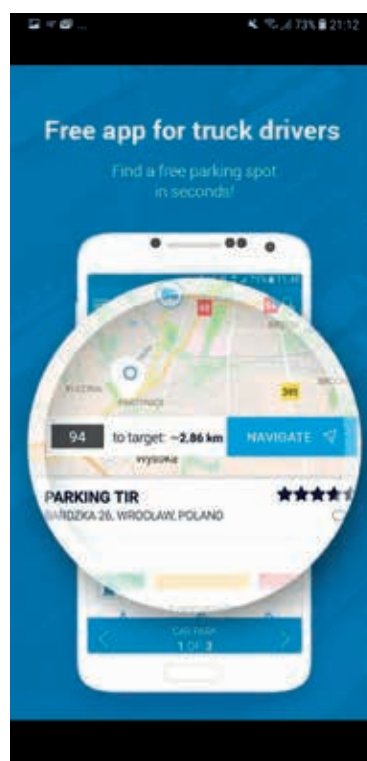
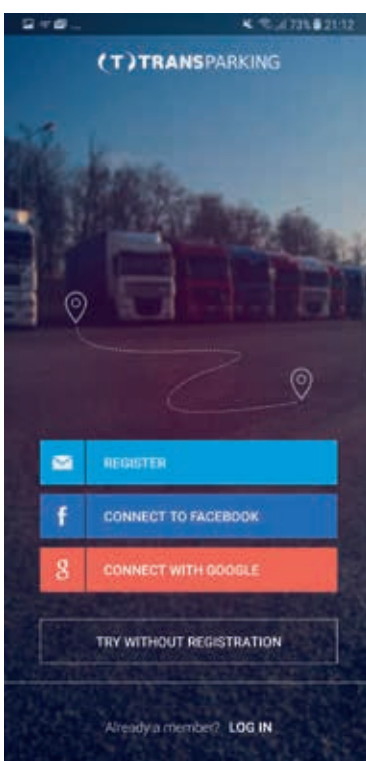
V tokratni rubriki S telefonom predstavljamo dve brezplačni mobilni aplikaciji, ki sta namenjeni predvsem poklicnim voznikom tovornih vozil, ki se pogosto srečujejo s težavo časovnih prepovedi voženj nad dovoljeno maso ter težavami iskanja prostih parkirnih mest, namenjenih tovornjakom. Aplikaciji Bans for Trucks in TransParking sta v osnovi zelo enostavni, vendar izjemno uporabni, in za svoje delovanje ne potrebujeta veliko prostega pomnilnika telefona, v določeni meri pa delujeta lahko tudi brez porabe mobilnih podatkov.

Bans for Trucks je namenjena obveščanju o prepovedih vožnje tovornih vozil nad dovoljeno maso, na voljo pa so tudi informacije o splošni prepovedi prometa. Ponuja veliko bazo podatkov za kar 38 držav, ki pa jih lahko s pomočjo filtra tudi po želji prikazujemo oziroma odstranjujemo s svojega seznama. Za vseh 38 držav so na voljo podrobne informacije o prepovedih vožnje na določenih odsekih, kar lahko pride še kako prav, v kolikor v to državo potujemo prvič. Aplikacija je v osnovi v angleškem jeziku z izjemo imen dni, ki so v slovenskem jeziku. Meni je izjemno preprost, glede na izbrano državo nam prikaže trenutne prepovedi z možnostjo tedenskega, dvotedenskega in mesečnega zapisa. Vse prepovedi lahko delimo tudi na ostale medije oziroma elektronsko pošto z le nekaj potezami v meniju. Sicer na prvi pogled morebiti nekoliko skromna, a zato za uporabo enostavna aplikacija, za delovanje ne potrebuje dodatne podatkovne povezave,

posledično pa je zavoljo tega zaznati podatkovno podhranjenost ter nekaj manj informacij in nič ne bi bilo narobe, če bi nam ponudila kakšen podatek več.

Sama aplikacija je povezana s TransParking, ki je po izgledu menija tako rekoč enaka in ne skriva sodelovanja. Slednja je nekakšen podaljšek aplikacije Bans for Trucks in ponuja prikaz najbližjih počivališč, namenjenih tovornim vozilom, glede na trenutno lokacijo. Do prenosa le-te lahko pridemo že s povezavo na meniju prve, zato se lahko upravičeno vprašamo, če le ne bi bilo bolje, da bi se združili. Kakor je prva zelo enostavna, je TransParking že bistveno bolj razvita in ponuja zemljevid z najkrajšo potjo do zelenega počivališča, jasno je zato potrebno podatkovno delovanje in uporaba GPS sistema. V začetnem meniju imamo možnost izbire in pregled vseh parkirnih lokacij po Evropi, kar nam daje možnost, da si že vnaprej nastavimo zelene postanke in s tem optimiziramo pot. Ob

kliku na zeleno lokacijo počivališča se nam prikaže Google zemljevid počivališča, točen naslov in znakovni opisi, ki jih dano počivališče ponuja. Tako lahko že med potjo dobimo vse potrebne podatke o počivališču, ne da bi se nam bilo treba za to ustavljati. V nastavitvah pa lahko izberemo tudi možnost, da nas aplikacija sproti glede na našo lokacijo obvešča o prostih parkirnih mestih ter s tem še olajša naše delo. Ko se počivališču približamo na manj kot 250 metrov, nam lahko ob pomoči ostalih voznikov, ki uporabljajo aplikacijo, sporoči zasedenost in število parkirnih mest. V dobro ji lahko štejemo tudi komentarje in ocene, ki jih oddajo uporabniki sami za posamezno počivališče. TransParking in Bans for Trucks morda res ne spadata med tiste najbolj populame aplikacije, vsaj kar se prenosov tiče, vendar to še ne pomeni, da ne moreta biti dober asistent na naši poti. Da je temu tako, kažeta tudi zelo dobri oceni njunih uporabnikov.





Omejena izdaja XF – 90th Anniversary Edition



DAF je tržišču predstavil omejeno serijo tovornjakov XF ob 90 letnici obstoja podjetja. Pred 90. leti je Hub van Doorne položil temelje za enega najuspešnejših evropskih proizvajalcev tovornjakov, DAF. Omejeno serijo odlikuje premijski opcijski paket, udobnejša notranjost ter rahli poudarki na edinstveni zunanjsosti. DAF-ov najmočnejši motor MX-13 530 HP pa omejeni seriji le še pridoda ekskluzivnost.

CORDIA d.o.o. - DAF CENTER

DAF