



E-klic tudi za tovornjake



Z vetrom v laseh

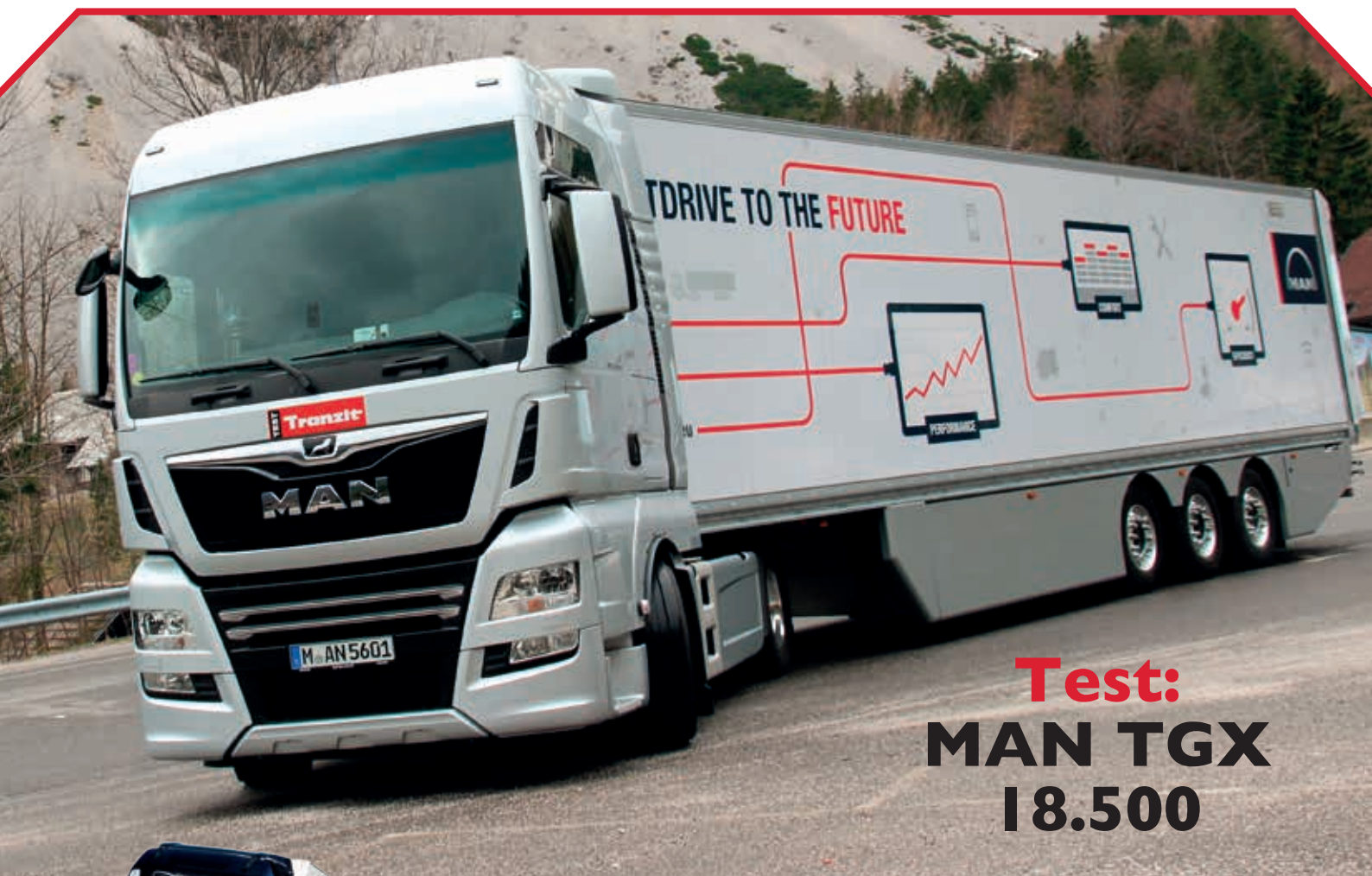


Virtualni transport

April 2018

Letnik 2, številka 5

Tranzit



Test:
MAN TGX
18.500



Prostornina, moč, navor



Revitalizacija



Temeljni kamen

Napovedujemo
prihodnost



Več na
strani 9.

SPRINTER

z najmanj

9.000 EUR

prihranka



Kombinirana poraba goriva: 7,0-12,7 l/100 km. Kombinirani izpust CO₂: 183-287 g/km. Emisijska stopnja: EU6. Emisija dušikovih oksidov (NO_x): 50,8-243 mg/km. Emisija trdih delcev: 0,3-1,89 mg/km. Št. trdih delcev: 4,73x10⁸-2,14x10¹⁰.

Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM¹⁰ in PM^{2,5} ter dušikovih oksidov. Slike so simbolične. Naročnik oglasa: Autocommerce, d.o.o.

Izkoristite poslovno priložnost tega leta.

Ekskluzivna ponudba vozil Mercedes-Benz Sprinter.

Spoznajte zmogljivi Sprinter Furgon in odpeljite svojega ugodneje kot kadarkoli.

Enkratna ponudba velja do odprodaje zaloge.

Več o ekskluzivni ponudbi na mercedesnadelu.si

Mercedes-Benz

Vans. Born to run.



SMOOTHIE

50 % CENEJE

Operite vaš avto na Petrolovih avtopralnicah z **L ali XL pranjem** in smoothie Fresh bo vaš za **50 % ceneje**.

smoothie 0,5 l
po izbiri



www.petrol.si/avtopralnice

Z nakupom izbranega pranja na Petrolovih avtopralnicah vam podarjamo popust na smoothie Fresh, 0,5 l. Akcija traja od 1. 4. 2018 do 30. 4. 2018. Kupon je unovčljiv do 15. 5. 2018. Popusti se med seboj ne seštevajo. Kopija kupona ne velja. Prodaja samo v količinah običajnih za gospodinjstva in na izbranih bencinskih servisih Petrol s Fresh ponudbo. Slika je simbolična. Več na www.petrol.si.

avto
pralnica

PETROL

Energija za življenje

STRALIS X-WAY POPOLNA PREOBRAZBA

BTS



NAJVEČJA NOSILNOST V SVOJI PANOGI

Masa praznega vozila manj
kot 9 ton na šasiji 8x4
v različici Super Loader

NAPREKINJENO DELOVANJE

Najboljši "regeneracija brez postankov"
motor z IVECO patentiranim
HI-SCR sistem za naknadno obdelavo

IZJEMNI TCO (SKUPNI STROŠKI LASTNIŠTVA)

Zahvaljujoč 11,2% varčevanju z gorivom
testiral TÜV na Novem Stralisu,
z optimiziranim pogonskim sklopom
in disk zavorami

MODULAREN IN POSLOVANJU USMERJEN

Novi sistem Hi-Traction
za boljši oprijem
Večji nabor nastavitev vozila
Robustna šasija za lahke
off-road misije



**ODLIČNOST NA CESTI.
VZDRŽLJIVOST IZVEN UREJENIH POTI.**

IVECO

Vaš partner za trajnostni transport

BENUSSI

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

Spomladanska utrujenost

Čeprav pomlad prinese daljše dneve in predvsem več sonca, v zraku pa visi nek pozitiven, optimističen občutek, marsikdo v teh prvih pomladnih dneh namesto navala energije občuti izčrpanost, utrujenost, zaspanost in brezvoljnost. Pri nekaterih se pojavljajo tudi večja občutljivost na vremenske spremembe, omotičnost, razdražljivost, glavoboli in včasih celo bolečine v sklepih. Vse to so tipični simptomi spomladanske utrujenosti, ki se običajno pojavi v sredini ali proti koncu marca in traja vse tja do sredina ali celo do konca aprila. Spomladanska utrujenost se pogosteje pojavlja pri ljudeh, ki veliko sedijo in se tudi sicer čez leto zelo malo gibajo. Pogosta je pri debelih in starejših ljudeh ter pri tistih, ki imajo oslabiljen imunski sistem. Kadar utrujenost ni simptom kakšne druge, resnejše zdravstvene težave, zdravniki običajno svetujejo zdravo prehranjevanje in veliko gibanja. Kajti pri premagovanju utrujenosti lahko največ naredimo kar sami.



Upam, da ste praznike lepo preživeli in da ste se spočili, utrujenost pa pustili za sabo. Tudi mi smo bili aktivni in vam pripravili novo številko Tranzita, ki ponuja obilico zanimivega in sproščujočega branja.

Borut Štajnauer

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

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

Zapeljite vaš posel na višji nivo
VSE ZA TOVORNE DELAVNICE

PRODUKT
AVTOSERVISNA OPREMA

Že več kot 25 let



E-klic tudi za tovornjake

Z letošnjim aprilom je začela veljati direktiva Evropske komisije, po kateri morajo biti vsi novi osebni avtomobili in lahka gospodarska vozila, ki so naprodaj v državah Evropske unije, opremljeni s sistemom za samodejni klic na pomoč eCall. Hkrati potekajo tudi aktivnosti za uvedbo sistema v tovornjake in avtobuse.

Z obvezno vgradnjo sistema za samodejni klic v sili se je Evropska komisija ukvarjala od leta 2013, vendar se je uveljavitev zaradi ovir v nekaterih državah članicah zavlekla vse do letos. Poleg vgradnje sistemov v vozila je bilo namreč treba vzpostaviti ustrezne infrastrukturne povezave s klicnimi centri, ki posredujejo informacije za intervencijo reševalnim službam.

Evropska unija je sistem samodejnega klika v sili uvedla predvsem s ciljem preprečevanja posledic hudih prometnih nesreč. V avtomobilih z vgrajenim sistemom eCall se pri hujšem trčenju samodejno sproži klic na enotno evropsko številko za klic v sili 112 in službam za ukrepanje sporoči lokacijo vozila, tudi če je voznik nezavesten ali ni sposoben poklicati sam. Podatki, ki jih sprejme sistem eCall,

službam za ukrepanje omogočajo hitrejšo pomoč voznikom in potnikom, to pa pomeni reševanje življenj in hitro oskrbo poškodovancev. Sistem naj bi skrajšal čas za ukrepanje v sili za 40 odstotkov v urbanih okoljih in za polovico na podeželju. Po ocenah bi tako na evropskih cestah za desetino znižali število žrtev prometnih nesreč in rešili do 2.500 življenj na leto. Sistem eCall bo poleg vpliva na prometno varnost pripomogel tudi k znatnemu zmanjšanju zastojev zaradi nesreč in preprečil naknadne nalete, ki jih povzročajo nezavarovana prizorišča nesreč. Obvezna vgradnja sistema eCall pomeni, da imajo nova osebna in lahka gospodarska vozila tovarniško vgrajeno SIM kartico, prek katere bo avto lahko sam poklical v klicni center oziroma center za obveščanje.

»Samodejni klici na pomoč se aktivirajo brez vpliva voznika.«

Avtomobilski proizvajalci morajo zagotoviti, da s sistemom eCall ni možnosti sledenja vozilu in da samodejni klic dežur-



Klic lahko sprožite tudi ročno v svojem vozilu, če ste naleteli na nesrečo, ki se je pravkar zgodila.

V Sloveniji že tri leta

V Sloveniji je bil prvi klic prek sistema eCall vzpostavljen že leta 2014. Uradno je bil sistem, za katerega je pristojna Uprava za zaščito in reševanje, vzpostavljen decembra 2015.

nim službam sporoči le nujne podatke, kot so model vozila, vrsta pogonskega goriva, čas nesreče, točna lokacija, smer vožnje, intenzivnost trka (glede na proženje varnostnih blazin) in število potnikov. Centri za obveščanje brez izrecnega soglasja tudi ne smejo posredovati podatkov, ki so jih prejeli prek sistema eCall, drugim kot pristojnim reševalnim službam.

Čeprav je sistem samodejnega klica zaenkrat obvezen samo za osebna in lahka gospodarska vozila, je želja Evropske komisije, da bi bili z njim opremljeni tudi tovornjaki, avtobusi in specialna vozila. Trenutno je tehnologija še v fazi pre-

izkušanja, v projektu uvajanja sistema v gospodarska vozila pa aktivno sodelujejo tudi slovenski strokovnjaki.

Samodejni klic v sili naj bi najprej uporabljala tovorna vozila, ki vozijo nevarne snovi, pozneje pa je razširitev predvidena tudi za druga težja tovorna vozila in avtobuse. Pri tem je pomembna digitalizacija tovornih listov, ki vsebujejo vse pomembne podatke o vozilu in značilnostih tovora. Če je v nesreči udeleženo tovorno vozilo z nevarnimi snovmi, je takojšnja informacija o vsebini tovora zelo pomembna tako z vidika opreme in številčnosti reševalnih ekip kot zaradi varovanja zdravlja reševalcev, učinkovitejšega reševanja ter preprečevanja okoljske in gnotne škode. Odziv mora biti hiter, saj je treba v nekaterih primerih ob nesrečah z nevarnimi



Samodejni klic v sili je trenutno obvezen samo za osebna in lahka gospodarska vozila, nadgradnja bo omogočila storitev tudi za tovornjake in avtobuse.



Reševanje poškodovanega voznika iz kabine tovornjaka je zahtevno, pogosto je potrebna posebna oprema.



TimoCom

Izjemno učinkovito! Z največjo evropsko prevozniško platformo TimoCom.

- Najdite optimalni tovor za vaš tip vozila in si spontano zagotovite kratkoročna naročila.
- Izboljšajte izkoriščenost svojih kapacitet s ponavljajočimi se naročili prevozov dolgoročnih poslovnih partnerjev.
- Povežite se z več kot 40.000 preverjenimi podjetji.

Preizkušajte sedaj do 4 tedne brezplačno!

www.timocom.si



Pri reševanju v nesrečah z udeležbo tovornih vozil so nujno potrebni podatki o količini in vrsti tovora, zlasti če vozila prevažajo nevarne snovi.

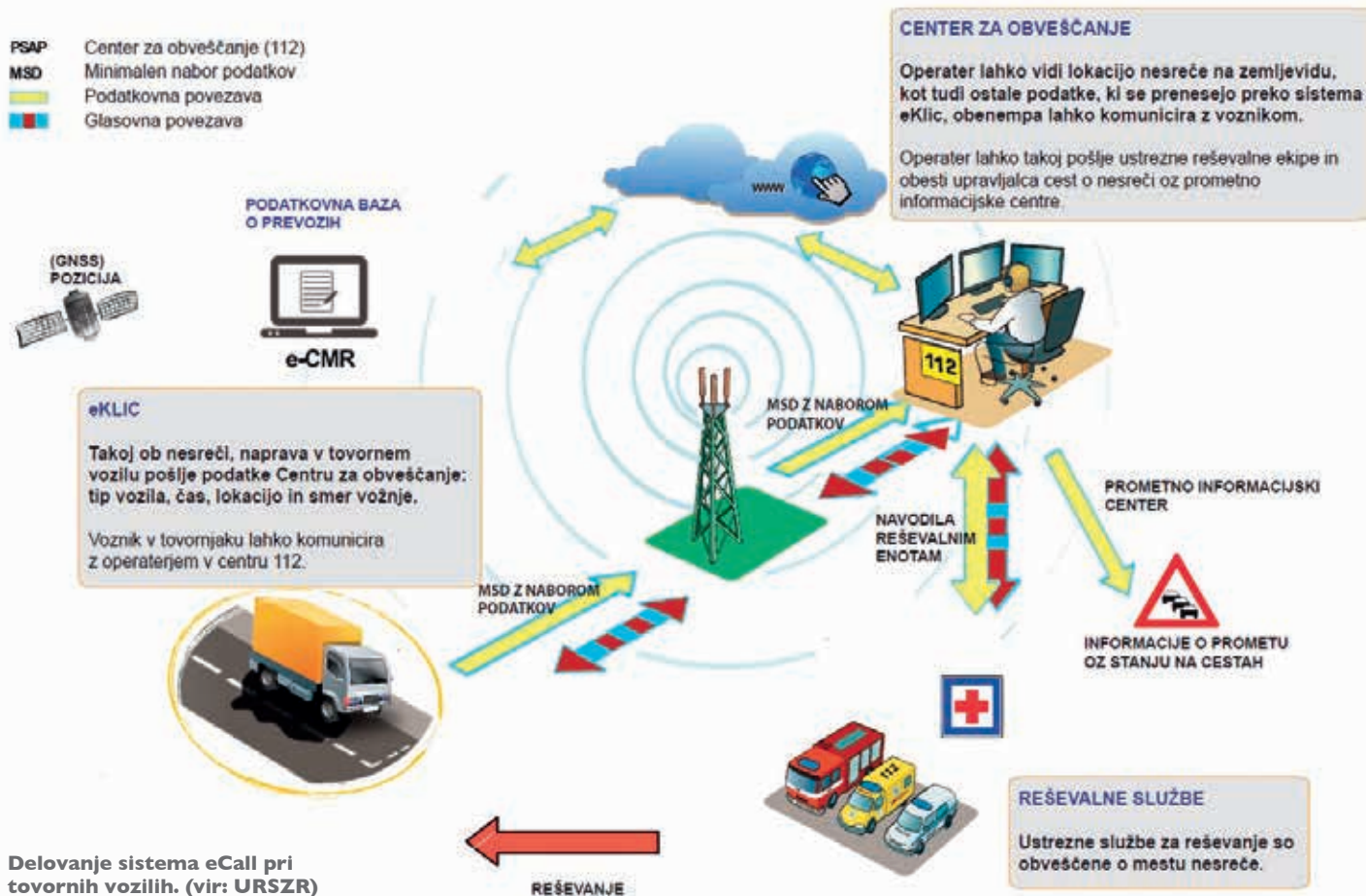
snovmi tudi evakuirati okoliške prebivalce, preprečiti dostop in podobno. Tudi pri vozilih z ne-nevarnim tovorom so podatki o vrsti in količini ter lastniku tovara in stopnji tveganja pri prevozu zelo pomembni, saj je v tovornem cestnem prometu ob nesrečah veliko težav, pogosto pa niti vozniki sami ne vedo, kaj vozijo, imajo nepravilno pripet tovor in podobno. Pri avtobusih pa so nujni podatki o vrsti avtobusa, številu sedežev in številu potnikov, saj bi na tej osnovi intervencijske službe na mesto nesreče lahko poslale ustrezno število reševalcev ter reševalnih in drugih intervencijskih vozil.

Kako deluje eCall?

Klic eCall se sproži samodejno. Takoj ko senzori v vozilu zaznajo hudo trčenje, sistem pokliče evropsko številko za klic v sili 112. S tem sistem vzpostavi telefonsko povezavo z ustreznim centrom za pomoč ter reševalnim službam posreduje podatke o nesreči, med drugim o času nesreče, točni lokaciji udeleženega vozila in smeri potovanja. Priča hude nesreče lahko klic eCall s pritiskom na stikalo v vozilu sproži tudi ročno in vzpostavi povezavo z operaterjem.

Delovanje storitve

- PSAP Center za obveščanje (112)
- MSD Minimalen nabor podatkov
- Podatkovna povezava
- Glasovna povezava



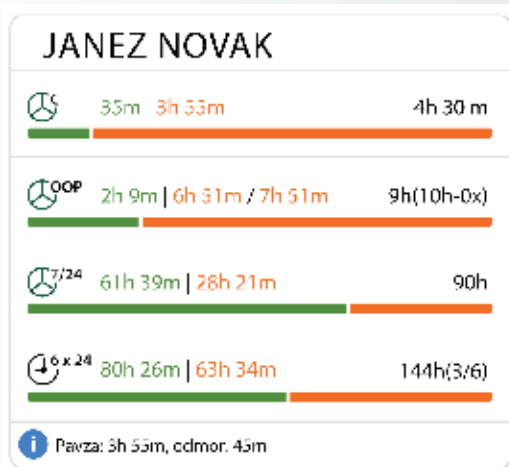
PREDNOST

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

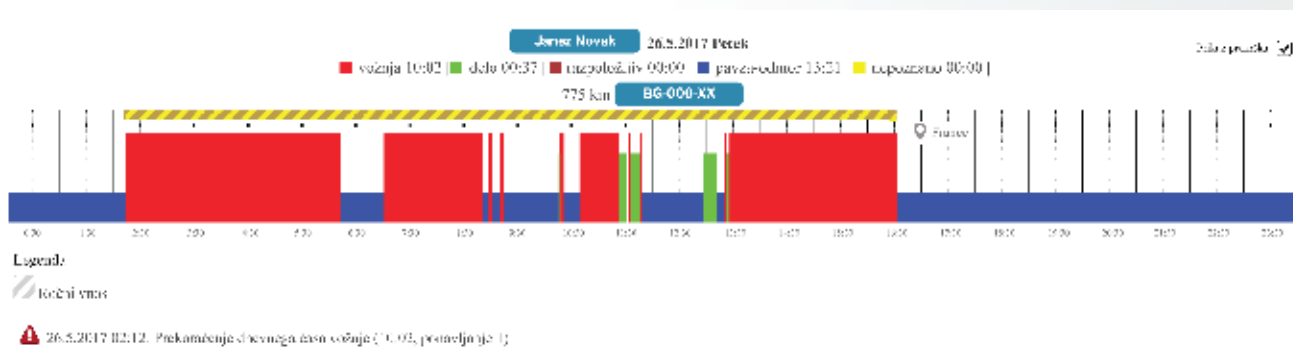
V udobju pisarne lahko odčitate podatke s tahografa in voznikove kartice ne glede na to, kje se vozilo nahaja. Podatki se hranijo v zakonitem .ddd zapisu, ob pregledu se išče ta datoteka.

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.

Ali ste vedeli, da ...

... so v Italiji avtomobili v povprečju stari 10 let, kar je neslaven rekord za Zahodno Evropo. Sledi Švica z 8,9; Španija z 8,5; Portugalska z 8,1; Belgija in Nizozemska s 7,8; Avstrija s 7,7; Nemčija s 6,9; Francija s 6,8 in Velika Britanija s 5,9 let. V Sloveniji je povprečna starost okoli 8 let, na Hrvaškem 10,5; na samem evropskem dnu pa sta Bolgarija z 14,5 in Romunija s 15,5 leti.

... je bilo v začetku 20. stoletja v Ameriki osem tisoč avtomobilov in preko 30 milijonov konj. Ob srečanju redkih avtomobilov in konjskih vpreg so konji vedno imeli prednost, kar je še posebej veljalo na mostovih in ozkih prehodih. To pravilo so ukinili leta 1908, ko je v ZDA prevladal »oktan-ski lobi«.

... kljub temu, da nekateri mislijo, da so avtomobili bili včasih kvalitetejši, statistika kaže nasprotno. Pred tridesetimi leti se je na vsakih deset tisoč kilometrov v povprečju zgodilo 0,7 večjih okvar. Pri današnjih avtomobilih je ta številka padla pod 0,4. Težava je le v tem, da danes skoraj nič ne moreš več popraviti po sistemu »naredi sam«.

... za volanom cigareta najbolj »pašek«. To potrjuje tudi nemška raziskava. Od vseh, ki v avtu kadijo, je kar 52 % profesionalnih voznikov in taksistov. Najmanjši delež zajemajo zdravniki in sicer samo 17,6 %. Oni najverjetneje že vedo, zakaj.

Optifleet na mobilcu

Renault Trucks je predstavil mobilno aplikacijo Optifleet za upravljanje s flotami. Poenostavljen portal omogoča hiter dostop do želenega vozila, njegovo preverjanje in dodeljevanje novih nalog, kakor tudi spremljanje in ocenjevanje voženj posameznega voznika.

Aplikacija ponuja tri vrste nadzora in sicer: Check o tehničnih informacijah vozila, Map za geo lociranje vozila in analizo vožnje ter Drive, ki omogoča vpogled v voznikov delovni čas.



Timocom in UTA

Timocom omogoča tudi načrtovanje postankov za polnjenje goriva in s tem širi ponudbo digitalnih uslug. Sodelovanje je sklenil s ponudnikom servisnih kartic in kartic za gorivo Union Tank (UTA). Na mobilno omrežje UTA je v Evropi priključenih 44.000 bencinskih servisov, kjer lahko vozniki brezgotovinsko plačujejo s kartico UTA. Črpalke se sedaj samodejno prikazujejo znotraj načrtovane poti prek Timocoma.



Nočne dostave

Elektrika je trenutno v modi, zato vsi proizvajalci pripravljajo tudi svoje električne modele. Volvo ima na tem področju velike izkušnje, saj se po cestah že od leta 2010 vozijo električni avtobusi in hibridni tovornjaki te znamke. Električni tovornjaki pa naj bi bili še posebej primerni za nočne dostave, saj ne ustvarjajo hrupa, zato naj bi Volvo že naslednje leto pričel s serijsko proizvodnjo lahkih dostavnih tovornjakov.

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

Knapen z novim modelom

Podjetje Knapen Trailers je znano kot eno najbolj inovativnih pri proizvodnji prikolic, še posebej pri prikolicah s pomičnim podom. Pred kratkim so predstavili nov model K100 Waste, ki je razvit posebej za transport težjih tovorov na mednarodnih prevozi. Celotna konstrukcija je dodatno ojačana in galvanizirana, masiven okvir in vrata pa omogočajo izredno čvrstost.



Transformers

Schmitz Cargobull predstavlja posebno, energijsko učinkovito prikolico, ki naj bi znižala emisije za 15 %. V razvoju prikolic ob Schmitz Cargobullu sodeluje še 13 podjetij, ki so v klasično polprikolico s cerado vgradila elektropogon (80 kW in 220 Nm) ter možnost rekuperacije energije. Baterije (22 kW) in električni pogon zvišujejo maso za 1140 kg, a se skozi nižjo porabo 3–5 % ta masa izniči. Prikolica se lahko prilagaja tovoru, kar pomeni, da če nimamo tovora naloženega do strehe, se le-ta lahko spusti, kar omogoča ob dodatnih zračnih deflektorjih še dodatnih 8 % nižjo porabo.



Električni Actros

Mercedes je že pred dvema letoma pokazal koncept električnega tovornjaka. Danes je ta tovornjak že na testu pri desetih podjetjih v Nemčiji. Testni Actrosi ponujajo skupno maso 18 in 25 ton in so postavljeni na dve ali tri osi. Litij-ionske baterije ponujajo napetost 240 kW in napajajo dva elektromotorja z močjo 125 kW in 485 Nm navora, kar je dovolj za približen doseg 200 kilometrov. Tovornjaki bodo na testu kar tri leta, saj naj bi serijska proizvodnja stekla leta 2021.

35 LET TRADICIJE PREVOZOV Z UDOBNI MI VISOKOTURISTIČNI MI AVTOBUSI, tel. 03 548 46 44, edvard.vengust@siol.net



EDVARD VENGUST D.O.O., TRGOVINA IN SERVIS VRTNARSKÉ IN GOZDARSKÉ OPREME, Lava 6, Celje, tel. 03 492 28 20

pooblaščen zastopnik:





Isuzu Gafter

Isuzu že leta proizvaja tovornjake za različne namene, model Gafter pa spada v kategorijo lahkih tovornjakov do skupne teže 3,5 tone. Vozilo je na voljo v dveh izvedbah in sicer Gafter Green, katerega poganja Isuzu turbo dizel DOHC 4-valjni motor s prostornino 1898 ccm in močjo 125 KM, ter Gafter Blue, ki je na voljo s trilitrskim dizel motorjem, ki razvija 150 KM. Pri obeh je na voljo ročni 6-stopenjski menjalnik. Zahvaljujoč prostorni kabini in robustni gradnji imajo lahko ti tovornjački različne nadgradnje ter različne PTO odgone.



Pomlajen in posodobljen

Ford je posodobil model Transit Custom, ki ga je prvič predstavil leta 2012. Navzven je najbolj opazna nova rešetka maske hladilnika ter nove luči z LED dnevnimi elementi in zmogljivimi HID ksenon žarnicami.

Tudi notranjost je posodobljena in se sedaj spogleduje s Fordovim programom osebnih vozil, še posebej s Fiesta, zato ponuja atraktiven in uporabniško centriran izgled, na katerega vpliva sodelovanje med uporabnikovimi pametnimi napravami in vozilom.



Nova armatura se sedaj lahko pohvali z novimi merilniki ter kakovostnejšimi materiali. Tu pa so še številne praktične rešitve v smislu odlagalnih površin in različnih držal, ki delajo vozniku življenje prijaznejše, saj je to za njih tudi mobilna pisarna.

Za komunikacijo in zabavo skrbi Fordov SYNC 3 sistem, ki omogoča tudi glasovno upravljanje s številnimi funkcijami. Na kratko lahko izrečete: »Potrebujem gorivo« ali »Najdi naslov« in sistem bo ubogal vaše ukaze ter vam olajšal delo. Ker je povezljiv tako z Apple CarPlay kot Android Auto sistemoma, je povezljivost lahkotna v vseh situacijah.

Veliko pozornosti je posvečene tudi varnosti, tako da se Custom lahko pohvali s 5 zvezdicami na testu trka, opremljen pa je tudi s številnimi sistemi, med katerimi poudarimo le: pre-collision assist sistem, ki samodejno zavira pred oviro in prepozna tudi pešce, pa sistem za stabilizacijo pri udaru bočnega vetra in sistem za stabilizacijo priklopnega vozila, pa nadzor mrtvega kota, pametni omejevalnik hitrosti...

STORITVE SKLADIŠČENJA TRANSPORTNE STORITVE OSTALE STORITVE



BTC
Logistični center

BTC Logistični center | 1533 Ljubljana | Letališka 16
telefon: 01 585 11 88 | faks: 01 585 10 07
e-pošta: logisticni.center@btc.si | www.logisticni-center.si



Nov logistični center

Krone je zaradi vse večjih skladišnih potreb zgradil nov logistični center pri mestu Herzlake. Center se razprostira na 38.000 m², kar je enako petim nogometnim igriščem. V Centru je prostora za 17.500 palet in 16.000 kontejnerjev. 40 zaposlenih mesečno obdela 23.000 naročil.



Rifter namesto Partnerja

Peugeot predstavlja nov model Rifter, ki zamenjuje zelo priljubljeni Partner. Avto je zasnovan na konstrukcijski osnovi EMP2, priznani po svojih dinamičnih kakovostih. V kombinaciji s specifičnimi nadgradnjami zadnjega dela, ki omogočajo večjo modularnost in nosilnost, ponuja Rifter idealno razmerje med udobjem in lego na cesti. Peugeot i-Cockpit®, visok voznikov položaj in 10,9 metrov premera obračalnega kroga zagotavljajo občutno večjo okretnost in odlično vodljivost za prave užitke pri vožnji. Povišano podvozje pa omogoča tudi vožnjo po »neutrjenih terenih« glede na vaše želje.

Najbolj avanturistični vozniki se lahko podajo na neutrjena cestišča z naprednim sistemom za nadzor prijema Advanced Grip Control, opsijsko pa je na voljo tudi štirikolesni pogon, razvit skupaj s podjetjem Dangel. Da bi bilo vozilo sposobno opravljati še tako zahtevne naloge, je bilo veliko pozornosti namenjeno odpornosti in vzdržljivosti. Med zasnovo so opravili podrobna testiranja na vseh vrstah podlag in v vseh vremenskih razmerah. Rifterja bosta poganjala 1,2-litrski trivaljni bencinski motor in 1,5-litrski HDI.



**V mojem svetu je
važna ekonomičnost.
In moj Profi Liner
znamke Krone.**

KRONE Profi Liner je tako premišljen in izpopolnjen, da je predhodnik cele generacije KRONE polprikolic s ponjavo. Je vzor KRONE polprikolic s ponjavo. Do najmanjših detajlov je opremljen s serijskimi deli visoke kvalitete, je robusten, zanesljiv, praktičen in v prvi vrsti izjemno učinkovit. To so lastnosti, ki ga naredijo za osnovni model za vse ostale KRONE polprikolice s ponjavo s katerimi boste sigurno privarčevali.



KRONE
We Deliver the Future

www.krone-trailer.com

TCl Trading d.o.o., Slegne 7, 1000 Ljubljana
Tel.: 041/384-555, 01/511-32-40
E-mail: info@tcl-trading.si, www.tcl-trading.si



Prostornina, moč, navor

Pri večini tovornjakov je v oznaki na kabini izpisana moč motorja v konjskih silah. S to oznako se radi pohvalijo tako vozniki kot prevozniki, pa tudi proizvajalci. Za skupno učinkovitost pa sta pomembna tudi navor in teža vozila, ob tem pa nekateri proizvajalci prisegajo na večjo prostornino motorjev, spet drugi pa poudarjajo večjo nosilnost kompaktnjših motorjev.

Tekmovanje v moči motorja je danes predvsem švedska disciplina in izvira iz časov, ko je Scania pred pol stoletja predstavila svoj, še danes legendarni V8 motor. Švedom je moč ostala v krvi vse do danes in tako so v zadnjih desetih letih najprej preskočili mejo 600 konjskih moči, nedolgo zatem pa še 700 konjski moči. Ta orožarska dirka med Volvom in Scanio se je hitro pokazala kot nesmiselna, saj ponujata preveč moči za večino prevoznikov. Praktičen smisel lahko najdemo le pri vleki 60-tonskih, podaljšanih kompozicij ali pri prevozu posebnih to-

vorov, vse ostalo pa je le prestiž, ki se v času, ko je najvišja hitrost elektronsko omejena na 90 km/h, izkazuje v ugledu znamke.

Kraljevi razred

Hitrost transporta raste le na zahtevnejših, hribovitejših predelih, kjer se velika prostornina izkaže tudi z zmogljivo motorno zavoro in retarderjem. Vse skupaj je še dodatno potencirano z nekoliko krajšim prenosnim razmerjem v diferencialu, v kombinaciji z overdrive menjalniki, pri katerih končna stopnja prenosa

uporablja razmerje okoli 0,7:1, kar omogoča vožnjo po avtocestah na izredno nizkih vrtljajih. To je dobra stran, slaba stran pa je, da ti 16-litrski mišičnjaki negativno vplivajo na nosilnost in ekonomičnost, emisije izpušnih plinov pa zahtevajo kompleksne sisteme za prečiščevanje, kar dviguje ceno in zakomplicira vzdrževanje.

Scania kot edini evropski proizvajalec tovornjakov še vedno ponuja V8 motor, saj je to del njene tradicije, ki je v pol stoletja prerasla v poseben kult z velikim številom ljubiteljev. Vrh ponudbe ustvar-

ja 16,4-litrski motor z močjo 730 KM, medtem ko je trenutno najmočnejši serijski tovornjak Volvo, ki iz vrstnega šestvaljnika s prostornino 16,1 litra iztiska 750 KM. Nadaljnjo rast moči so zamenkrat ustavili menjalniki, ki ne prenesejo navora, višjega od trenutnih 3550 Nm.

V podobnih delovnih prostorninah svoje ambicije nakazujejo tudi Nemci, a je njihova moč vseeno nekoliko nižja. MAN se je pred desetimi leti za kratek čas udeležil te dirke. To se je zgodilo v času, ko so se na vodstvenih položajih bavarskega proizvajalca znašli ljudje, ki so »prebegnili« iz Scanie in so še naprej zagovarjali koncept V8 motorjev. Tedanji MANov motor D2868 je iz delovne prostornine 16,2 litra razvijal 680 KM in je za kratek čas modelu TGX celo priskrbel titulo najmočnejšega tovornjaka v Evropi, a je prihod Euro 6 norm označil tudi njegov žalosten konec. Bavarci so razvoj nadaljevali z bolj kompaktnim 6-valjnim motorjem D3876, ki s 15,2 litrov prostornine doseže do 640 KM. Je bolj kultiviran kot V8, dosega pa enak navor 3000 Nm, a že pri 930 vrt/min. Zaradi številnih

inovacij je motor težak vsega 1.345 kg, kar ga uvršča med najlažje motorje v njegovem razredu.

V času, ko je MAN šele osvajal koncept V8 motorjev, ga je Mercedes ravnopuščal, saj so najavili prihod nove generacije Actrosa, katero je zaznamoval vrstni 6-valjnik. Modularna zasnova 12,8-litrškega motorja z oznako OM 471

je razširjena na manjši 10,7-litrski motor OM 470 ter na večji OM 473 motor s prostornino 15,6 litra, ki doseže do 625 Km ob 3000 Nm navora. Mercedes je pred kratkim predstavil že drugo generacijo teh motorjev, ki so še bolj optimirani in ekonomični, spremembe so doletele tudi največji motor, ki pa se obrača le k ozkemu krogu kupcev.

Razred 16 litrov

| MODEL | Prostornina (ccm) | Moč kW/KM | Vrt/min | Navor (Nm) | Vrt/min | Moč po litru prostornine (KM) |
|-----------------------------------|-------------------|-----------|---------|------------|-----------|-------------------------------|
| VOLVO FH 16 750 | 16100 | 552/750 | 1800 | 3550 | 950–1400 | 46,58 |
| SCANIA R/S 730 | 16400 | 537/730 | 1900 | 3500 | 1000–1400 | 44,51 |
| VOLVO FH 16 650 | 16100 | 479/650 | 1900 | 3150 | 950–1450 | 40,37 |
| SCANIA R/S 650 | 16400 | 479/650 | 1900 | 3300 | 1000–1400 | 39,63 |
| MAN TGX 18.640 | 15256 | 471/640 | 1800 | 3000 | 900–1400 | 41,95 |
| MERCEDES AROCS/ACTROS 1863 | 15600 | 460/625 | 1600 | 3000 | 1100 | 40,06 |
| SCANIA R/S 580 | 16400 | 427/580 | 1900 | 2950 | 1000–1350 | 35,36 |
| MAN TGX 18.580 | 15256 | 427/580 | 1800 | 2900 | 900–1380 | 38,01 |
| MERCEDES AROCS/ACTROS 1858 | 15600 | 425/578 | 1600 | 2800 | 1100 | 37,05 |
| VOLVO FH 16 540 | 16100 | 405/550 | 1800 | 2900 | 900–1350 | 34,16 |
| MAN TGX 18.540 | 15256 | 397/540 | 1800 | 2700 | 900–1380 | 35,39 |
| SCANIA R/S 520 | 16400 | 382/520 | 1900 | 2700 | 1000–1300 | 31,70 |
| MERCEDES AROCS/ACTROS 1852 | 15600 | 380/517 | 1600 | 2600 | 1100 | 33,14 |



Scania še edina ponuja motor V8 konfiguracije in z njim bije oster boj z Volvom za najmočnejši serijski motor, se je pa zato v 13-litrskem razredu zaustavila pri najvišji moči 500 KM.

Razred 13 litrov

| MODEL | Prostornina (ccm) | Moč kW/KM | Vrt/min | Navor (Nm) | Vrt/min | Moč po litru prostornine (KM) |
|----------------------------|-------------------|-----------|---------|------------|-----------|-------------------------------|
| IVECO STRALIS AS 440 S 57 | 12900 | 419/570 | 1900 | 2500 | 1000–1605 | 44,18 |
| VOLVO FH 540 | 12800 | 397/540 | 1800 | 2600 | 1000–1450 | 42,18 |
| DAF CF/XF 530 | 12900 | 390/530 | 1675 | 2600 | 1000–1460 | 41,08 |
| MERCEDES ANTOS/ACTROS 1853 | 12800 | 390/530 | 1600 | 2600 | 1100 | 41,40 |
| RENAULT T 520 | 12800 | 382/520 | 1430 | 2550 | 1100–1430 | 40,62 |
| IVECO STRALIS AS 440 S 51 | 12900 | 375/510 | 1900 | 2300 | 900–1560 | 39,53 |
| MERCEDES ANTOS/ACTROS 1851 | 12800 | 375/510 | 1600 | 2500 | 1100 | 39,84 |
| MAN TGS/TGX 18.500 | 12419 | 368/500 | 1800 | 2500 | 930–1350 | 40,26 |
| SCANIA G/R/S 500 | 12700 | 368/500 | 1900 | 2550 | 1000–1300 | 39,37 |
| VOLVO FM/FH 500 | 12800 | 368/500 | 1800 | 2500 | 1000–1400 | 39,06 |
| DAF CF/XF 480 | 12900 | 355/483 | 1600 | 2500 | 900–1125 | 37,44 |
| RENAULT T 480 | 12800 | 353/480 | 1400 | 2400 | 950–1400 | 37,50 |
| MERCEDES ANTOS/ACTROS 1848 | 12800 | 350/476 | 1600 | 2300 | 1100 | 37,18 |
| MAN TGS/TGX 18.460 | 12419 | 338/460 | 1800 | 2300 | 930–1350 | 37,04 |
| VOLVO FM/FH 460 | 12800 | 338/460 | 1800 | 2300 | 1000–1400 | 35,93 |
| SCANIA P/G/R/S 450 | 12700 | 331/450 | 1900 | 2350 | 1000–1300 | 35,43 |
| MERCEDES ANTOS/ACTROS 1845 | 12800 | 330/449 | 1600 | 2200 | 1100 | 35,07 |
| RENAULT T 440 | 12800 | 324/440 | 1400 | 2200 | 900–1400 | 34,37 |
| DAF CF/XF 430 | 12900 | 315/428 | 1600 | 2300 | 900–1125 | 33,17 |
| MERCEDES ANTOS/ACTROS 1842 | 12800 | 210/421 | 1600 | 2100 | 1100 | 32,89 |
| MAN TGS/TGX 18.420 | 12419 | 309/420 | 1800 | 2100 | 930–1350 | 33,81 |
| VOLVO FM/FH 420 | 12800 | 309/420 | 1800 | 2100 | 860–1400 | 32,81 |
| SCANIA P/G/R/S 410 | 12700 | 302/410 | 1900 | 2150 | 1000–1300 | 32,28 |
| SCANIA P/G/R 370 | 12700 | 272/370 | 1900 | 1900 | 1000–1300 | 29,13 |



Renaultov maksimum je 520 KM, ima zelo zanimivo ponudbo v 11-litrskem razredu, kjer najmočnejši motor razvija 460 KM, kar je več kot pri sorodniku Volvu.



Najbolj zaželen razred – 13 litrov

Svoj čas je tudi Iveco sodeloval v dirki s Švedi za najmočnejši motor. Leta 1984 so predstavili model TurboStar, kjer so bili valji postavljeni v konfiguracijo V8. Iz 17,2 litrov delovne prostornine je razvijal 420 KM, pet let kasneje pa že tudi 476 KM in navor 2050 Nm. Žal ni našel veliko ljubiteljev, saj se je večina kupcev obrnila raje k bolj ekonomičnemu in laž-

jemu 13,8-litrskemu 6-valjnemu motorju z močmi od 330 do 360 KM, kar je tudi ustvarilo smernice, da se Iveco v prihodnje orientira le na izdelovanje kompaktnih motorjev z visokimi zmogljivostmi. Tudi danes je razred motorjev s prostornino 13 litrov med najbolj iskanimi v segmentu težkih tovornih vozil, saj ponujajo najboljše razmerje med zmogljivostjo, ekonomičnostjo in nosilnostjo in tu Iveco ponuja prepričljivo največ moči.

Iveco z motorjem Cursor 13 doseže do 570 KM. To je sicer precej manj od 16-litrskih Volvo in Scania, a največ v razredu 13 litrov. DAF se je leta zadovoljeval z najvišjo močjo 510 KM, kar ga ni motilo, da je redno osvajal naslove najbolje prodajanih vlačilcev v Evropi. No, lansko jesen je lastno letvico dvignil na 530 KM. Ponudba pri Renault Trucks se zaključuje pri 520 KM, pa čeprav uporablja hišno tehniko, ki prihaja iz Volva, kjer enak



V obeh razredih, 11 in 13 litrov, ponuja Iveco največ moči glede na liter prostornine in to kar 43 oziroma 44 KM.



V zadnjih letih se je MAN postavil po robu »downsizingu«, tako da najvišja moč 540 KM več ne prihaja iz 12,4-litrskega motorja D26, temveč iz 15,2-litrskega D38, motor D20 s prostornino 10,7 litra pa nudi najvišjo moč 360 KM.



V zelo bogati ponudbi motorjev v treh razredih Mercedes veliko upov polaga v model 1846 z 10,7-litrskim OM 470 motorjem, katerega moč celo prekaša moč najbolj priljubljenega modela 1845 z 12,8-litrskim OM 471 motorjem. Zato pa druga generacija tega motorja ponuja že 530 KM.



DAF je po dolgem času dvignil motorno moč za 20 KM, ob tem pa glavni poudarek daje na navor pri nizkih vrtljajih. Velika pričakovanja ima DAF tudi od MX 11 motorja, ki v najmočnejši izvedbi 450 KM dosega kar 42,05 KM po litru prostornine.

12,8-litrski motor razvija 540 KM. Mercedes je z drugo generacijo motorja OM 471 dosegel 530 KM, s čimer je za 13 KM presegel najnižjo moč velikega OM 473 motorja. Konec razpredelnice pa zaključuje Scania, ki z zadnjo generacijo motorjev ponuja »le« 500 KM, prav toliko pa tudi MAN.

Na daleč je opazna večja moč Iveca v 13-litrskem razredu, kar se odraža v boljših pospeških in višji hitrosti na težjih

Razred 11 litrov

| MODEL | Prostornina (ccm) | Moč kW/KM | Vrt/min | Navor (Nm) | Vrt/min | Moč po litru prostornine (KM) |
|----------------------------|-------------------|-----------|---------|------------|-----------|-------------------------------|
| IVECO STRALIS AS 440 S 48 | 11100 | 353/480 | 1900 | 2300 | 970–1465 | 43,24 |
| IVECO STRALIS AS 440 S 46 | 11100 | 338/460 | 1900 | 2150 | 920–1500 | 41,44 |
| RENAULT T 460 | 10800 | 338/460 | 1700 | 2200 | 1000–1400 | 42,59 |
| MERCEDES ANTOS/ACTROS 1846 | 10700 | 335/456 | 1600 | 2200 | 1100 | 42,61 |
| VOLVO FM 450 | 10800 | 332/450 | 1900 | 2150 | 1000–1400 | 42,05 |
| DAF CF/XF 450 | 10800 | 330/449 | 1600 | 2300 | 900–1125 | 41,57 |
| RENAULT T 430 | 10800 | 316/430 | 1700 | 2050 | 1000–1400 | 39,81 |
| MERCEDES ANTOS/ACTROS 1843 | 10700 | 315/428 | 1600 | 2100 | 1100 | 40 |
| IVECO STRALIS AS 440 S 42 | 11100 | 309/420 | 1900 | 2000 | 870–1475 | 37,83 |
| VOLVO FM 410 | 10800 | 302/410 | 1900 | 1950 | 1000–1400 | 37,96 |
| DAF CF/XF 410 | 10800 | 300/408 | 1600 | 2100 | 900–1125 | 37,77 |
| MERCEDES ANTOS/ACTROS 1840 | 10700 | 290/394 | 1600 | 1900 | 1100 | 36,82 |
| RENAULT T 380 | 10800 | 279/380 | 1700 | 1800 | 950–1400 | 35,18 |
| VOLVO FM 370 | 10800 | 272/370 | 1900 | 1750 | 950–1400 | 34,25 |
| DAF CF 370 | 10800 | 270/367 | 1600 | 1900 | 900–1125 | 33,98 |
| MAN TGS/TGX 18.360 | 10518 | 265/360 | 1800 | 1800 | 930–1400 | 34,22 |
| MERCEDES ANTOS/ACTROS 1836 | 10700 | 265/360 | 1600 | 1800 | 1100 | 33,64 |
| VOLVO FM 330 | 10800 | 243/330 | 1900 | 1600 | 950–1400 | 30,84 |
| MERCEDES ANTOS/ACTROS 1833 | 10700 | 240/326 | 1600 | 1700 | 1100 | 30,46 |
| MAN TGS 18.320 | 10518 | 235/320 | 1800 | 1600 | 930–1400 | 30,42 |

odsekih. 570 KM z lahkoto konkurira tudi slabšim izvedbam 16-litrskih motorjev, kjer ima Volvo v ponudbi tudi 550 konjsko izvedbo, Scania 520 in 580, Mercedes 517 in 578 ter MAN 540 in 580 KM.

Novi trend – 11 litrov

Največ kupcev pa se danes odloča za nakup motorjev z močmi med 440 in 480 KM, kjer so prav tako najbolj zastopani 13-litrski motorji, vse bolj do izraza pa prihajajo tudi motorji s prostornino okoli 11 litrov, ki so v povprečju lažji za 150 kilogramov. Tudi v tem razredu prednjači Iveco, ki motome moči 420, 460 in 480 ponuja izključno z motorjem Cursor 11, ki dosega navor do 2300 Nm. Mercedes v drugi generaciji motorja OM 470 ponavlja enako zgodbo kot pri močnejšem OM 471, saj najmočnejša različica razvija 456 KM in 2200 Nm in s tem prekaša vstopni model 13-litrskega Actrosa 1842 ter prav tako najbolj iskane Actrosa 1845. Velike upe v svoj MX-11 motor polaga tudi DAF, saj motor z lahkoto dosega 449 KM in 2200 Nm navora. Renault je nekoliko močnejši, saj razvija 460 KM, medtem ko enak motor pri Volvu razvija 450 KM in je na voljo le v modelih FM, v FH pa ne. Scania v tem razredu nima predstavnika, medtem ko je MAN svoj 10,5-litrski D20 motor omejil le na 400 KM in 2100 Nm navora.

Moč po litru

Ko vse skupaj postavimo na skupni imenovalnik, vidimo, da Stralis s 570 KM razvija 44 KM na liter prostornine, kar je okoli 2,5 KM manj kot pri Volvu 750 in le 0,5 KM manj kot pri Scaniji 730. Ob tem se postavlja vprašanje, ali 13-litrski motorji ne dosega polnega potenciala, saj ostali proizvajalci ponujajo še manj moči. Enako lahko rečemo tudi za 11-litrske motorje, saj Cursor 11 dosega kar 43,2 KM na liter prostornine ter 207 Nm navo-



ra na liter prostornine, medtem ko Volvo 750 ponuja 220 Nm na liter, najmočnejši Mercedesov OM 471 pa 203 Nm na liter.

Ne glede na dejstvo, koliko so Švedi vložili v razvoj svojih mišičnjakov, ki so malokomu potrebni, pa številke kažejo, da je prihodnost v 11-litrskih motorjih. Verjetno ne bo več dolgo pa bodo dosegli magično mejo 500 konj, ko bodo po specifični moči prehiteli tudi 16-litrski motorje. Zagotovo pa spadajo 13-litrski motorji v zlato sredino in bodo še naprej med najbolj zaželenimi.



Medtem ko Volvo kraljuje na trgu s trenutno najmočnejšim motorjem FH 16 750 in ima zelo bogato ponudbo v 13-litrskem razredu, ni jasno, zakaj je 10,8-litrski motor D11 dostopen le v manjšem modelu FM in ne tudi v FH.



IVECO
BUS

Pooblaščen zastopnik za Slovenijo



WWW.DUALIS.SI

- ✓ **PRODAJA**
- ✓ **SERVIS**
- ✓ **REZERVNI DELI IVECO**
- ✓ **MOTORNA OLJA URANIA**



Še vedno v igri

Pred 95 leti sta inženirja Sturm in Wiebicke naredila prvi dizel motor, ki za vbrizg goriva ni potreboval velikega in težkega ter neekonomičnega kompresorja, temveč se je gorivo vbrizgavalo neposredno v valje. Takšen motor sta postavila na 4-tonsko šasijo in nastal je tovornjak z oznako D1580. 4-valjni motor je razvijal 40 KM pri 1000 vrt/min. V petih urah sta inženirja brez večjih težav prevozila 14 kilometrov!



Toliko o zgodovini, danes je neposredni vbrizg goriva v valje povsem samoumeven, 40 konjev pa ni dovolj niti v osebnem avtomobilu, kaj šele v tovornjaku. Na testu smo tako preizkusili MAN 18.500 z najmočnejšim motorjem v razredu 13 litrov ter z najnovjšim paketom za varčevanje goriva EfficientLine 3, ki predstavlja vrh ponudbe za mednarodni transport bavarskega proizvajalca tovornjakov z levom v maski.

Že na samem začetku je treba razčistiti, da je MAN pod okriljem velikega Volkswagana, kamor spada tudi švedska Scania, in dolgo smo ugibali, kdaj bodo v obe znamki pričeli vgrajevati enake dele. To se je pričelo s fazo prehoda na Euro 6c standarde, kjer je mehanika prejela kar nekaj ključnih sprememb. Šestvaljni motor D26 je s prostornino 12,4 litra med najmanjšimi motorji v razredu 13-litrskih motorjev, a je sedaj prejel nove bate, novo napajanje z gorivom, regulirano hlajenje olja ter elektronsko kontrolirano vodno črpalko. Z nekaj dela na elektroniki in prisilnem polnjenju pa je motor prejel dodatnih 20 KM in 200 Nm navora. Med novostmi naj omenimo tudi podaljšane servisne intervale, ki se sedaj vršijo na 140.000 prevoženih kilometrov ali na 18 mesecev. To je MAN tehnika, sedaj pa nekaj, kar je dobil od Scanie. Tega sicer pri MANu ne slišijo radi, ampak menjalnik je švedski. Zadržal je ime TipMatic in ima 12 + 2 prestavi. S Švedske prihaja tudi retarder, ki pa ga kombinirajo z MANovo dekompresijsko zavoro EV-Bec, tako da oba sistema skupaj ponujata 825 kW zavorne sile. Prenosno razmerje na zadnji osi pa ostaja MANovo in znaša 2,53, kar omogoča, da se 85 km/h vozimo pri vsega 1100 vrtljajih.

Največja kabina XXL v TGXu ponuja zares veliko prostora. Kabina je vozniškovem in sovoznikovem delu visoka 2150 mm, no na sredini pa je zaradi 12 centimetrskega motornega tunela nekoliko nižja, vendar še vedno ponuja dobra dva metra stojne višine. Vrata pokrijejo vse razen prve stopnice, pa tudi leva ročica za oprijem je lepo ovita z vrati, tako da voznik ne bo umazan še pred vstopom v kabino, prav tako stopnice po zimi ne bodo zaledenele. Kabina je zelo svetla, četudi električno dvizžno strešno okno ni ostekleno, vstopa pa veliko svetlobe skozi vetrobransko steklo ter obe bočni stekli.



V TGX armaturi so se prvič pojavili toplejši barvni toni, ki pripomorejo k temu, da je notranost svetlejša, splošni vtis pa boljši.



Veliko odlagalnih površin je na in pod armaturno ploščo, nad vetrobranskim steklom so velike omarice, omarice so lahko tudi na zadnji steni, če tam ni druge postelje. Pod posteljo je nov, večji hladilnik, poleg njega pa predal za smeti. V vratih so odlagališča za plastenke, na armaturi držala za kozarce tu najdemo tudi 12- in 24-voltni priključek ter USB in AUX priključek. Na sredinski konzoli so stikala na novo razporejena, poleg njih pa so dodali tudi vrtljivo stikalo za vklop menjalnika.





Vstop je prek štirih stopnic, kjer so zadnje tri pokrite, čiste in pozimi niso zaledenene.

Kabina je svetlejša in prijaznejša tudi zaradi uporabe svetlejših plastike na armaturi. Slednja je precej spremenjena. Voznik ima sedaj na voljo spisek informacij, ki se prikazujejo prek 4-palčnega zaslona med klasičnima merilnikoma. Funkcijske tipke so sedaj bolj logično razporejene, so pa postavljene nižje pod njimi je tudi okroglo stikalo za vklop menjalnika. Multifunkcijski volanski obroč nima dolgega hoda nastavitve kot nekateri konkurenti, a si vseeno lahko najdete pravi delovni položaj. Že prej omenjene velike steklene površine ponujajo dobro preglednost, katero bi lahko nadgradili na levi strani, kjer veliko ohišje zunanje ogledala pri določenih manevrih ustvari mrtvi kot. Na to se navadiš in z manjšim pomikom telesa naprej ali vstran pokriješ te kote, bolj me je motilo, da stopalki za plin in zavoro nista v isti ravnini, stopalka za zavoro je postavljena višje in je treba pri prehodu s

RIO Box

Vsak nov MAN tovornjak v Evropi, ki izpolnjuje standard Euro 6c, je 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.

plina na zavoro dvigniti in prestaviti celonogo. Ob odličnem, izdatno nastavljenem, ogrevanem in v usnje odetem voznikem sedežu je konzola, na njej pa je ročica parkirne zavore (večina konkurentov ima že električno zavoro). So pa zato zrasle omarice, vozniku je na voljo nov, večji 42 litrski hladilnik pod večjo in udobnejšo



posteljo. Ko ste na pavzi, lahko vse pomembnejše funkcije v vozilu 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. MAN TGX je bogato opremljen tudi s sistemi za lažnejšo, predvsem pa varnejšo vožnjo. Tu bi omenil izboljšan prilagodljivi tempomat Efficient Cruise Control, ki sedaj s pomočjo GPS sistema pozna topografijo cestišča za 3 kilometre naprej in tako prilagodi delovanje motorja, izbere pravo stopnjo prenosa, po potrebi izklaplja menjalnik ter uporablja Efficient Roll sistem lastne inercije vozila. Na ta način se prihrani gorivo in zmanjšajo izpusti. Celoten sistem je opremljen tudi 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 sistema ESS, ki v primeru naglega zaviranja vklopi smernike, ter Lane Guard (LGS), ki opozarja na vožnjo preko črte, še bolj zanimiv pa je sistem Attention Guard, ki ves čas nadzira reakcije voznika, odzivno hitrost in morebitno vijuganje ter ga opozarja, da je morda čas za počitek. TGX se je na vožnji izkazal kot udoben in miren, dobro podvoze odlično duši različne nepravne ter omogoča udobno in stabilno vožnjo, brez nepotrebnih vibracij. Hrup v kabini je v mejah normale, je pa švedska sestra za stopnjo ali dve tišja, kar pa lahko pripišemo dejstvu, da je Scaniina kabina skoraj 20 let mlajša. Lahko pa pohvalim motor, ki s svojimi 500 konji moči impresionira z elegantnostjo, zelo suvereno povleče že od 900 vrtljajev naprej, kjer ga tudi odlično podpira nov menjalnik, kar kaže, da pri spajanju dveh tehnologij ni prišlo do večjih težav. Večino vzponov je premagal z nastavljenimi hitrostjo 85



Usmerjevalci na Schmitzovi prikolici ugodno vplivajo na porabo.

km/h, tudi vzpon na Ljubelj je premagal zelo suvereno, sicer je v tem delu poraba narasla na 66 litrov, a se je po dobrih 200 kilometrih vožnje spustila na natančno 29 litrov, če pa bi odšteli vzpon na Ljubelj, bi bila poraba še ugodnejša. MAN je v Sloveniji zelo priljubljen tovornjak, je trpežen, zmogljiv in zanesljiv, zagotovo pa vsi nestrpnost pričakujemo novo kabino, saj je bila obstoječa predstavljena še z modelom TGA leta 2000. Ko jo bomo dočakali, pa bo MAN še močnejši igralec na trgu.



Z dodatnimi 20 konji in novim menjalnikom ter tretjo generacijo Efficient Line, je MAN TGX 18.500 odličen izdelek in zelo prepričljiv na poti.

TEHNIČNI PODATKI

| Motor | |
|--|--|
| D2676 LF51, vodno hlajen 6-valjni linijski motor, turbinski polnilnik s spremenljivo geometrijo lopatic in hladilnikom polnilnega zraka, elektronsko krmiljen vbrizg goriva po skupnem vodu, enodelna glava motorja, štirje ventili na valji, EURO 6 s pomočjo: SCR, EGR in filtrom trdih delcev | |
| Prostornina (ccm) | 12.419 |
| Najvišja moč kW/KM pri vrt/min | 368/500 pri 1800 |
| Najvišji navor (Nm) pri vrt/min | 2500 pri 930-1350 |
| Prenos moči | avtomatiziran TipMatic menjalnik 12+2 27 DD PROF1, enojna sklopka, EfficientRoll, Hill EasyStart, Efficient Cruise Control, Rocking-free, Smart Shifting |
| Varnostni sistemi | Attention Guard, ESP, LGS, EBA, ASR |
| Dolžina (mm) | 5983 |
| Širina (mm) | 2500 |
| Višina (mm) | 3600 |
| Medosna razdalja (mm) | 3750 |
| Masa praznega vozila (kg) | 7 490 |
| Največja dovoljena masa (kg) | 41.000 |
| Vzmetenje spredaj | zračno |
| Vzmetenje zadaj | zračno, 4 blazine |
| Zavore | diski spredaj in zadaj, motorna EVBec (325 kW), retarder (500 kW), ABS, Anti-slip |
| Pnevmatike | 315/70 R 22,5 |
| Hrup pri 80/85 km/h (dB) | 64,0/65,5 |
| Izpust CO ₂ (g/km) | 770 |

Wellness za vozila



Letošnja zima ni bila nič kaj mila in to so občutili tudi naši jekleni konjički. Nizke temperature, predvsem pa led, sneg in sol puščajo na vozilih velike sledi, zato je sedaj čas, da privoščimo svojemu vozilu konkreten wellness.

Ko se mraz umakne in posije sonce, je pravi čas, da preverimo, ali naše vozilo še diha pravilno. Preverimo vse tekočine, pomembne za delovanje motorja: hladilno tekočino, tekočino za stekla in nivo motornega olja ter zamenjamo pnevmatike in preverimo tlak v njih. Preverimo

tudi delovanje svetlobnih teles in stanje brisalcev. Pospravimo zimske stvari in pripomočke, ki jih nekaj časa ne bomo potrebovali, pogledjmo, kdaj nas čaka naslednji servis in tudi tehnični pregled, nikar pa ne pozabimo preveriti še roka uporabe obvezne opreme (prva pomoč, var-

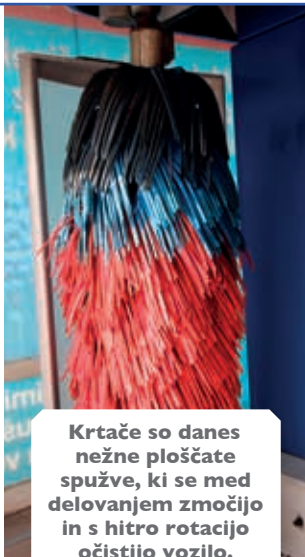
nostni trikotnik, dodatne žarnice, odsevni jopič), saj kazen za neustrezno obvezno opremo znaša 100 evrov. Preverimo tudi zračne filtre v kabini, kaj več pa že skoraj ne moremo narediti, saj je pri novjših vozilih za večje posege treba obiskati mehanično delavnico. Dober pregled



Pred visokotlačnim pranjem je dobro če bolj umazane dele še dodatno zdrgnemo ročno.



Največ dela opravijo krtače, ki dosežejo še tako skrite kote na vozilu.



Krtače so danes nežne ploščate spužve, ki se med delovanjem zmočijo in s hitro rotacijo očistijo vozilo.



Po pranju je dobro iz stekel odstraniti vosek.



Po pranju zunanosti je priporočljivo da notranjost vozila tudi posesate.

avtomobila in priprava na spomladansko sezono sta pomembna tako za našo varnost, kakor tudi za varnost ostalih v prometu. Vsekakor pa dobro operimo svoje vozilo.

Avtomatske, tračne, ročne

Pranje avtomobila nam danes vzame 10–30 minut časa, žal pa se še vedno veliko voznikov poživlja na pranje. Kako oprati avto, je povsem naša izbira. Če ga bomo prali ročno doma, bo to zagotovo narejeno z ljubeznijo, če pa nimamo časa, odpeljimo vozilo v pralnico, kjer lahko izbiramo med avtomatskimi, tračnimi in ročnimi pralnici, pri slednjih pa zopet peremo sami. Se pa pri Petrolu radi pohvalijo, da imajo v ročnih pralnica osmozno vodo, mehko vodo, ki pri sušenju ne pušča belih sledi.

Vsaj enkrat na mesec

Ker je po dolgi zimi zelo priporočljivo vozilo oprati tudi spodaj, je najbolje izbrati avtomatsko pralnico. Teh je po Sloveniji precej, najbolj razvejano mrežo pa ima zagotovo Petrol, saj imajo kar 48 pralnic. Boštjan Uran iz Petrola razlaga in

priporoča, da bi avto morali oprati vsaj enkrat na mesec, s čimer povečamo tudi varnost v vožnji ter podaljšamo življenjsko dobo različnih sklopov na vozilu. V zadnjem letu so pri Petrolu veliko vložili v prenovi in posodobitev pralnic. Sedaj imajo boljše krtače in kakovostnejšo kemikalijo za čiščenje. V pralnici so dodali penilni sistem, ki z aktivno peno razmasti vozilo in izboljša končni efekt pranja. V pralnici se 60 % vode prefiltrira in uporabi še enkrat, s čimer se varčuje tako z vodo kot elektriko. Na Petrolu poudarjajo tudi, da je strah pred krtačami odveč, le-te nam ne bodo poškodovale vozila, temveč ga le oprale in zloščile. Pri Petrolu sodelujejo s podjetjem Christ Watersystems, ki je na področju sistemov za avtopralnice v svetovnem vrhu, zato bo tudi avto dobro opran. Danes to niso več krtače, temveč ploščate spužve, ki se med delovanjem zmočijo in s hitro rotacijo očistijo vozilo. Celoten postopek pranja se lahko, ni pa nujno, zaključi z voskanjem. Voskanje pomaga, da se umazanija nabere kasneje, je pa dobro, da po pranju vosek odstranimo z vetrobranskega stekla. Veliko bencinskih servi-

sov je dodatno opremljenih tudi s sesalci, v vozilih pa so tekstilne preproge, ki jih je dobro posesati in se tako znebiti prahu. Pozimi je priporočljivo uporabljati gumijaste preproge, ki se ne napijejo z vodo in jih je lažje čistiti.

Vaše vozilo je sestavljeno iz različnih materialov, od pločevine, stekla, do gumiranih izdelkov, zato je za pranje treba uporabljati za to namenjena sredstva. Avtokozmetiko danes dobite skoraj v vsaki trgovini. Ni pomembno, kje boste kupili avtokozmetiko, svetujemo le, da kupite kakovostno, povsem pa odsvetujemo uporabo kuhinjskih čistilnih sredstev.

Če vozilo perete sami, uporabite avtokozmetiko in nikakor ne kuhinjskih čistil.



V avtomatski pralnici s pomočjo kakovostnih in okolju prijaznih čistil ter kakovostnih krtač, operemo vsak tovornjak.



Smo prvo podjetje v Sloveniji, ki je pridobilo EFTCO certifikat za avtomatsko notranje pranje silosov in tekočinskih cistern.

PREZA www.preza.si

INSIDE WASHING 031 636 765 • transport@preza.si

Odslej tudi vleče

Po razhodu z Volkswagnom se je Mercedes spustil v lasten razvoj Sprinterja, ki je ob zadnjem in vsekolesnem pogonu prinesel prvič tudi sprednji pogon, tako da odslej Sprinter tudi vleče, ne le poriva.



Senzor za dež

Sistem aktivnega vzdrževanja voznega pasu

Prepoznavanje znakov

Prepoznavanje utrujenosti voznika

Aktivni tempomat

Samodejni preklap luči

Radar, aktivno samodejno zaviranje

Aktivna regulacija razdalje do vozila pred nami



Večino dobrih stvari novega Sprinterja smo vam že predstavili, sedaj pa smo ga lahko tudi zapeljali in najbolj nas je navdušila ravno različica s prednjim pogonom. Ta izvedenka se zares pelje kot osebni avtomobil, predvsem zaradi nameščenih McPhersonovih vzmetnih nog, ki odlično blažijo neravnine in dodatno izboljšujejo lego ter krmiljenje, ob tem pa se v kabino prenaša zelo malo neprijetnih zunanjih zvokov in vibracij. Odvisno od dolžine vozila je treba biti previden le pri vožnji okoli tesnih vogalov, saj je kot zavijanja tukaj malo manjši kot pri zadnjem pogonu. Najboljši del izbora sprednjega pogona pa je možnost združitve

Pomoč vozniku

Sprinter je bil že v prejšnji generaciji med najbolj varnimi dostavniki, sedaj pa se ta letvica še dviguje, saj so vgrajeni številni sistemi za varnost in pomoč vozniku tudi iz osebne programa. Premierno je tako v Sprinterja lahko vgrajen prilagodljivi tempomat Distronic, na voljo je tudi aktivna pomoč pri zaviranju pa pomoč pri parkiranju ter 360-stopinjska kamera, ki prikaže stanje okoli vozila, kar je še posebej dobrodošlo pri vožnji v ozkih ulicah. Zanimiv je tudi Drive Away Assist, ki preprečuje nezgode pri speljevanju in prepozna, če je voznik recimo zamenjal stopalko plina za stopalko zavore. Tudi sistem za nadzor mrtvega kota je prisoten ter nadgrajen, da pomaga pri vzvratni vožnji, ko nam z boka prihaja vozilo in ga ne vidimo. Prav tako je dobrodošel sistem za pomoč pri bočnem vetru ter Wet Wiper sistem brisalcev, ki tekočino za pranje vetrobranskega stekla nanašajo kar prek nosilca brisalcev, s čimer se ne trati tekočina.

Zadnja kamera s prikazom na osrednjem ekranu ali notranjem vzvratnem ogledalu

Sistem za pomoč pri bočnem vetru

Nadzor mrtvega kota z opozorilom na bočni promet

Parking paket

Paket kamer s pogledom 360°

z 9-stopenjskim samodejnim menjalnikom 9GTronic (razvit v sodelovanju z ZF-om). Menjalnik odlično opravlja svoje delo, praktično ne čutite, kdaj je spremenil prestavo, dovoljeno pa je tudi vam, da posežete v njegovo delo prek lopatic, nameščenih izza volanskega obroča. Tudi električni volanski mehanizem je odličen, saj se njegova trdota samodejno prilagaja glede na hitrost vozila. Navdušila vas bosta tudi komfortnost sedežev in ergonomija, kjer se Mercedesova tradicija nadaljuje z vsemi funkcijami le na levi ročki izza volana.

Kadar res ne vozite 5 ton tovora, bo sprednji pogon odličen izbor. Celoten

avto je za dobrih 50 kilogramov lažji, ker ni kardanske povezave za zadkom, zato je le-ta lahko postavljen za 8 centimetrov bližje tlem, kar omogoča lažje natovarjanje, ter za pol kubika večji tovorni prostor. In če smo že pri teži, omenimo še, da je pri največji dolžini 4,8 metra pod tovornega dela v Sprinterju lahko velik do 7,6 m². Pod je lahko kovinski, lahko pa je obložen v trpežno plastiko ali les, pri tem pa je plastika za kar 18 kilogramov lažja, kar zopet ugodno vpliva na vožnjo, porabo in izpuste. Pri novem Sprinterju je možno obložiti tudi notranje koše blatnikov in jih nato obremeniti, tako da nobena površina ne ostane neizkoriščena.

Sprinter s sprednjim pogonom je na voljo z dvema medosnima razdaljama (3259 in 3924 mm) ter skupno maso od 3 do 4,1 tone, kot furgon ali šasija.

Pri zadnjem ali pri vsekolesnem pogonu je na voljo še tretja medosna razdalja (4325 mm), skupna masa pa se dvigne do 5,5 tone. Pri tej izvedenki je dobro razmišljati o nakupu najzmogljivejšega trilitrskega V6 motorja, ki zmore 190 KM in 440 Nm navora, saj vas bo na koncu nagradil s solidnimi pospeški, predvsem pa s suvereno vožnjo v klanec, kjer bo tudi poraba ostala na sprejemljivih nivojih, ker ga ne bo treba priganjati do konca. Za vse ostale izvedbe bo odličen izbor



Evucija

2,2-litrski štirivaljni dizelaš, ki ponuja 114, 143 in 163 KM. Vsaka motorna moč je namenjena svoji vrsti prevoza, ponuja pa Mercedes v novem Sprinterju kar tri različne menjalnike, od tega sta dva samodejna. V osnovi se moč na podlago prenaša prek ročnega 6-stopenjskega menjalnika, pri sprednjem pogonu prek že prej omenjenega 9GTronic menjalnika, v primeru zadnjega pogona in 4x4 pa lahko izberete tudi 7-stopenjsko avtomatiko. Seveda vsi motorji izpolnjujejo stroge ekološke norme Euro 6 s pomočjo SCR sistema in aditiva AdBlue. Za povečano avtonomijo je posoda zanj povečana z 18 na 22 litrov. Z novo generacijo pa prihaja še ena zanimivost – motor nima več kontrolne paličice za olje, temveč nivo olja spremljate elektronsko na plošči z merilniki. Zanimivo pa je, da je pri izvedbi z zadnjim pogonom servisni interval predpisan na 2 leti ali 60.000 prevoženih kilometrov, medtem ko je pri izvedbi s sprednjim po-

gonom na 40.000 kilometrov. Popolna omreženost Sprinterja vas bo na to opozorila pravi čas, opozorila pa vas bo tudi, če je kateri del izrabljen in ga je treba predčasno zamenjati. To je možno zaradi vgradnje MBUX (Mercedes Benz User Experience) sistema, ki je bil premierno predstavljen v novem razredu A in ki ga lahko upravljamo prek zaslona na dotik, prek tipk na volanu ali kar s pomočjo glasu. Ko v vozilu rečete: »Hi Mercedes,« se oglasi ženski glas, ki vas prijazno povpraša

kaj želite. Na vas je, da ji izdate ukaz, kot recimo, lačen sem ali poišči McDonald's in sistem vam bo ponudil nekaj bližnjih možnosti restavracij. Enako velja za upravljanje s telefonom, kjer izdate ukaz naj nekoga pokliče ali celo napiše SMS sporočilo. Sistem dela zares odlično, žal pa še ne zna slovensko.

Še ena velika prednost novega Sprinterja se imenuje Mercedes Pro in ponuja popolno osnovo za praktično vse logistične potrebe. Sistem zelo nazorno na daljavo povezuje vozilo in voznika z nadzornikom. Upravljelec voznega parka ima preko spleta vse podatke o lokaciji vozila, količini goriva, servisnih intervalih, načinu vožnje posameznega voznika, vidi lahko celo ali je vozilo odklenjeno in če ima spuščeno steklo. Prav tako lahko nadzornik neposredno v sistem pošlje novo nalogo z novo lokacijo, katero voznik le potrdi in že ga navigacija pelje na nov naslov.

Skratka vožnja z novim Mercedesovim Sprinterjem ponuja nove šoferske izkušnje, a je dobro, da si pred pričetkom vožnje preberete tudi navodila za uporabo, saj sami ne boste mogli odkriti vseh sistemov in opcij, ki vam jih vozilo ponuja.

Motorna ponudba

| Motor | Pogon spredaj | Pogon zadaj |
|-------------------------|------------------------|------------------------|
| 4-valjni OM 651 2,1 ccm | 84 kW/114 KM – 300 Nm | 84 kW/114 KM – 300 Nm |
| | 105 kW/143 KM – 330 Nm | 105 kW/143 KM – 330 Nm |
| | 130 kW/177 KM – 400 Nm | 120 kW/163 KM – 360 Nm |
| 6-valjni OM 642 3,0 V6 | – | 140 kW/190 KM – 440 Nm |



Temeljni kamen



Novi Lion's City predstavlja temeljni kamen za vse bodoče MAN modele, ki osnovo črpa iz Smart Edge Designa, nove konstrukcije in novih D15 motorjev, kjer je na voljo tudi kompaktni hibridni modul, ki omogoča do 16 % varčevanja z gorivom.

Že na prvi pogled je opazno, da novi Lion's City razen imena nima nič skupnega s predhodnikom. Smart Edge Design, ki je bil prvič opažen lani na predstavitvi turističnega Lion's Coacha, vključuje LED luči, ki ponujajo za 50 % več svetlobe in zahtevajo osemkrat manj energije ter imajo življenjsko dobo 10.000 delovnih ur. Pri zavijanju jih dodatno podpirajo meglenke s funkcijo cornering light. Ob karakterističnem sprednjem in zadnjem delu so povsem novi tudi boki vozila, kjer premišljene dimenzije oken ponujajo boljšo preglednost, kar se še posebej čuti v osrednjem delu, kjer je prostor za invalidski voziček.

Karoserija je sedaj podaljšana na 12,185 in razširjena na 2,55 metra, še posebej pa je opazna 23 centimetrov večja višina, kar je bilo izkoriščeno za dviganje spodnjega dela vetrobranskega stekla, voznikovega prostora in zunanjih ogledal, tako da ni več nevarnosti, da bi z njimi zadeli pešca na pločniku. Prav tako so za 10 cm razširjena vstopna vrata, ob klasičnih pnevmatskih vratih pa so v ponudbi tudi električna s paralelnim odpiranjem, njihova konstrukcija pa omogoča hitrejše in skladnejše delovanje, brez potreb po mazanju. Kljub večjim dimenzijam pa je novi model lažji za kar 1130 kilogramov, kar je rezultat več dejavnikov, med drugim vgradnje

oblog iz polipropilena, tanjšega zadnjega stekla in motornega pokrova brez železnega okvirja. Lažja je tudi rešetka konstrukcije, saj MAN pri izdelavi določenih modulov prvič v proizvodnji avtobusov uvaja delo s pomočjo robotov, katerih natančnost omogoča uporabo tanjših profilov brez izgube čvrstosti.

V novem voznikovem delu tridelna armatura poskuša združiti vse dobre lastnosti dosedanje ovalne armature in opsijske VDV, ki se izvleče skupaj z volanom. Premični osrednji del vključuje instrumente in osnovna stikala, ostalo pa se nahaja na fiksnih delih, kjer so tudi tahograf in stikala za uravnavanje prezračevanja, z leve strani pa je dodano še držalo za kozarce in USB priključek.

Novi 9-litrski D15 motor je postavljen vertikalno. Ponuja tri stopnje moči: 280,

330 in 360 KM, poudarek je tudi na visokem navoru pri nizkih vrtljajih, čemur sta prilagojena tudi oba, ZF in/ali Voith, avtomatska menjalnika. Motor je za 6 % varčnejši, še dodatnih 16 % pa pri porabi pravičuje poseben hibridni modul, ki je v pomoč predvsem pri speljevanju.

Vozne lastnosti in udobje izboljšujejo sprednja os in prilagodljivi blažilniki z novimi PCV (Premium Comfort Valve) ventili. Sistem se prilagaja kakovosti cestišča, hitrejše pa je tudi delovanje ECAS zračnega vzmetenja, ki omogoča prilagajanje višine in bočno nagibanje. Novi Lion's City izdelujejo na Poljskem, prve izdobe bodo možne avgusta, ob 12-metrskem avtobusu pa bo na voljo tudi zglobna 18,06-metrška izvedba.





Razlike med terenskimi vozili in SUV vozili

Velikokrat se v zadnjem času ob člankih o terenskih vozilih pojavlja kratica SUV. Kratica ima vsekakor svoj pomen: Sport Utility Vehicle. Športni terenci, kot jih tudi radi imenujemo, se po zgradbi precej razlikujejo od klasičnih terencev, zato terencev in SUV vozil nikakor ne smemo metati v isti koš. Najbolj očitne razlike so:

- Klasičen terenec ima masivno podvozje s šasijo, SUV je postavljen na samonosilno karoserijo.
- SUV ima stalen pogon na vsa kolesa, najpogosteje prek viskozne sklopke, ki nadomešča sredinski diferencial, klasičen terenec pa ima stalen pogon na zadnja kolesa z možnostjo priklopa prednjega kolesnega para.
- Klasičen terenec ima možnost vklopa reduciranega prenosa, SUV vozila tega nimajo.
- Klasičen terenec ima postavljen motor spredaj vzdolžno, SUV ga ima lahko tudi prečno.
- Klasični terenci dosegajo v povprečju hitrosti do 150 km/h, SUV vozila pa so precej hitrejša.
- Klasični terenci so do tretjino težji, robustnejši in bolj požrešni od enako močnih SUV-jev.





Gospodarska
vozila

Prodaja gospodarskih vozil Volkswagen

gasper.jenko@span.si

T: 051 353 555, 01 365 80 88



EDITION ŠPAN.

ATRAKTIVNA GOSPODARSKA VOZILA

*Program gospodarskih vozil **Volkswagen** z izborom opreme **Edition ŠPAN** in širokim izborom dodatkov po vaših željah.*



Špan d.o.o.
Tržaška 547, 1351 Brezovica / LJ
www.span.si #mojspan

 **ŠPAN**[®]
Center mobilnosti

Od toplarja do pravega Aladina

 Jože Jerman-Jeri

Najprej ti, malo naprej od hitro rastočega Trebnjega, kraja, ki je bil še nedolgo tega ena sama dolga vas, zdaj pa je to lep in urejen kraj, v Mirni, v kraju, ki slovi po vodi Dana, pritegne oko Mirenski grad. In se čudiš ... Saj so ga vendar požgali, zdaj pa je spet, kot da bi na novo zrasel, pa čeprav veš, da ga je Ministrstvo za kulturo pozabilo.

In je res na novo zrasel, vendar samo zaradi trme profesorja in gledališkega zanesenjaka dr. Marka Marina, ki si je za svojo življenjsko nalogo zadal, da bo grad, ki stoji na sotočju Mime in Vejarščice, na podaljšku Gorenjske gore, ki je visoka 263 metrov, spet obudil. In v njem prirejal gledališke predstave, kajti profesorju Marinu je teater pomenil tisto glavno, življenjsko ljubezen. Takšno ljubezen, da druge sploh ni iskal.

Bilo je v Kopru, kamor je profesor Marin odhital z nalogo, da ponovno obudi nekdanje Primorsko gledališče. Okoli sebe je takrat zbral cvet mladih slovenskih igral-

cev od Borisa Cavazze, Majde Grbac in Janeza Vajevca do drugih, ki so jim pomagali tamkajšnji gimnazijci. Pa ne samo kot statisti, marsikdo med njimi je imel tudi pomembnejšo vlogo kot samo »nesti pladenj čez oder«, kot za statiste pravijo izkušeni igralci. In skoraj vsi ti gimnazijci so bili tudi strastni ljubitelji narave, planinci, alpinisti, gorski stražarji, taborniki. Beseda na besedo in kakšnih šest, sedem fantov se je za teden dni preselilo v Mirno, daleč od Kopra. Ob majhni Marinovi hišici na gomjem koncu Mime so si postavili šotor, čudovite domače jedi pa jim je kuhala Marinova sestra. Čez dan so mladi

fantje vihteli sekire in krčili kot džungla zaraslo grmovje okoli gradu, tako da so pripravili pot, po kateri so potem lahko vozili tovornjaki z materialom za gradnjo. Profesor Marin je vzel kredit in grad, ki ga prvič omenjajo pisni viri leta 1165 in je bil takrat last plemenitih mirenskih, pozneje oglejskih patriarhov, pa celjskih grofov, se je počasi začel rebujati.

Danes je grad v zasebnih rokah, občina in župan Dušan Skerbič ga hočeta odkupiti, toda lastnica zahteva vedno višjo, za občino previsoko ceno. Škoda, res bi bil lahko pravo umetniško središče. Že zato, ker je nekoč v notranjosti skrival prave likovne zaklade, še posebej pa so izstopali štirje veliki portreti cesarja Karla VI, cesarice Elizabete, cesarja Jožefa I in cesarice Amalije. Tam je bilo tudi 11 velikih oljnih slik. Za opremo vedo, da je izginila v požaru, za slike pa vedo, da niso zgorele v požaru, vendar so izginile neznanu kam. Tako rekoč so izpuhtele v zrak.

Mostiščarji, pa tudi napadalni Hrvati

Malo, le nekaj minut vožnje naprej pa je novo dolensko čudo, živalski vrt Aladin. V vasi Gomila. Ne samo otroci, tudi sta-

Damjan z risom.



Živalski vrt Aladin.

rejši uživajo ob pogledu na nekaj več kot sto živali, od kamele Aladina, ki nima nobene zveze s čudežno Aladinovo svetilko, je pa prijazna žival, ki pa zna biti za hip tudi malce zlobna. Če ga samo božaš in mu ničesar ne ponudiš, te zna preprosto prezreti in s tem povedati, da ti pa njega že ne boš zafrkaval.

Tudi rise lahko vidiš. Saj jih imajo tudi v zelo lepem in dobro obiskanem ljubljanskem živalskem vrtu, toda tam navadno ždijo visoko na drevesu in le sreči se moraš zahvaliti, da jih sploh vidiš. Da bi si jih podrobneje ogledal, ne, tega pa ne pustijo. Risi namreč. Damjan Zupan ima tam patagonske mare, prerijske pse, pa kamerunske ovce, kenguruje in še kaj. Ima pa tudi prave lesene šotore za prenočevanje, kuhinje pa ne in hrano za goste raje prinesejo iz bližnje gostilne. Pravcata delitev dela.

Gomila nosi ime po velikem številu izkopanih gomil iz halštatske dobe. Prej se je naselje imenovalo Kozarje, morda po kozah, kdo ve. Mimo naselja je šla rimska cesta, še pred Rimljani so tam živeli domačini v hišah na kolih. Še danes je tam umetno jezero, ki kar kliče po ureditvi, vendar ni nikogar, ki bi prevzel leseno hišo in v njej uredil vsaj bife, če ne česa boljšega. Pa so imeli lep bife, toda kaj ko so »domačini« iz bližnjega gozda večkrat prišli do njega, si brez vprašanj napolnili nekaj zabojev piva in odšli, ne da bi plačali. Nihče se ni zmenil za pritožbe, pa je zadnja najemnica, da, mislimo, da je bila ženska, raje vse skupaj zaprla in odšla. Zanja je bilo bolj varno, bifeja pa še vedno ni.

Še en neprijeten dogodek živi v zavesti domačinov. Skozi pripovedovanja si povedo, da so v te kraje hudo nasilno stopala tudi hrvaška plemena z one strani Gorjancev in hotela prodirati na Kranjsko. Šele leta 895, tako pisni viri, se je to prodiranje na Kranjsko končalo, ker so takratni vladarji poklicali na pomoč bavarsko vojsko, ki je pošteno premikastila hrvaška plemena, in meja se je od leta 1131 ustalila na Gorjancih, kjer je še danes.

Luka sprejema tudi neveste

Še nekaj minut vožnje in pred nami je vas, celo občina po slovensko. Šentrupert in v njem župan Rupert Gole, arhitekt po izobrazbi in zaljubljenec v njihov muzej na prostem, muzej pravih slovenskih kozolcev. Je v dolini reke Mirne, na prekrasnem prostoru. Kozolce so prinesli iz različnih krajev, vendar so jih konzervirali po vseh načelih konzervatorske stroke, tako da bodo še dolgo kljubovali zobu časa. V bistvu je to čudovita stavbna dediščina Dolenjske in Slovenije, ki je edinstvena tudi v svetovnem merilu. Na tem prostoru je 19 različnih kozolcev, od tistega najbolj enostavnega, večina jih izvira iz mirenske doline, pa do tistih, toplarjev, ki ne pokažejo samo spretnosti takratnih tesarjev, ampak tudi denarno moč nekdanjih gospodarjev. Pravzaprav je kozolec nekdanja sušilna naprava, izdelana iz lesa, v nekaterih ni niti enega železnega žeblja, samo leseni, v kateri so sušili žita, lan, koruzo in še kaj. Dvojni toplarji so pozneje imeli celo prostor za shranjevanje kmetijske mehanizacije, vozov, v zadnjem času pa, normalno, avtomobilov.

»Mojstrstvo takratnih tesarjev nima primerjave po svetu,« je dejal župan Rupert Gole in povedal, da je najbolj dragocen toplar tako imenovani Lukov toplar iz



Grad Mirna

leta 1795. In da so v njem imeli že nekaj porok, kajti muzej na prostem ni le sam sebi namen. »On mora živeti,« je dejal župan.



Lukov toplar sprejema tudi neveste.



Zapestna ikona

A so se njeni razlogi za vzpon skrivali drugje, v filmu. V kulturnem filmu Le Mans iz sedemdesetih let s Stevom McQueenom v glavnih vlogi, ki si je tedaj za nastop v filmu izbral prav ta časomerilec znamke Heuer in uro tako postavil ob bok največjim ikonam, ki nikoli ne bodo zamrle. Monaco Caliber 11 živi še danes, ne le v

spominih, tudi v realnosti. Skupina Tag je leta 1985 odkupila večinski delež podjetja Edouarda Heuerja in se preimenovala v Tag Heuer. Zvezdo so znova obudili, ne le to, dobila je še nekaj pomembnih popravkov. Originalna različica je bila poznana kot relativno krhka ura, sodobni različici so dodali boljše materiale, dno pa odeli v safirjevo steklo in ponudili vpogled v jedro ure, v kaliber 11. Ta avtomatični kaliber ure je bil prevelik zalogaj za Heuer, da bi ga lahko izdelali sami, zato so se združili z več urarji. Nastal je pod skrivnim sodelovanjem urarjev Heuer, Breitling, Buren in Dubois-Dépraz. Heuer in Breitling sta prinesla večino trženja in izdelave kronografa, Buren je imel znanje o mikrorotorskih avtomatskih gibanjih, medtem ko je bil Dubois vodilni pri modularnih gibanjih. Skupaj so tvorili izjemno skupino, ki je izdelavo poimenovala Projekt 99.



Heuer Monaco Caliber 11, zapestna ura, ki je postala ikona v urarski industriji, je sen številnih urarskih ljubiteljev in tudi vzor mnogoterim urarjem. Iz »običajne« ure jo je med zvezde Hollywooda popeljal nihče drug kot Steve McQueen. Je že res, da je bila Heuer Monaco prva ura, ki je tedaj ponudila avtomatični kronograf, in prva, ki je bila vodoodporna s kvadratastimi ohišjem.



LESENE HALE



NAPIHLJIVE HALE



JEKLENE HALE



INŽENIRING

info@db-engineering.com

www.db-engineering.com

+386 8 20 55 223 +386 31 634 202 +386 41 827 089

Vozimo varneje in ceneje

 **Tomaž Ficko**

Prometna varnost na slovenskih cesta je (še) vedno pereč problem, saj kljub številnim izboljšavam in rešitvam ter ne nazadnje tudi visokim kaznim v preteklih letih nismo dolgotrajno dosegli željenega učinka.

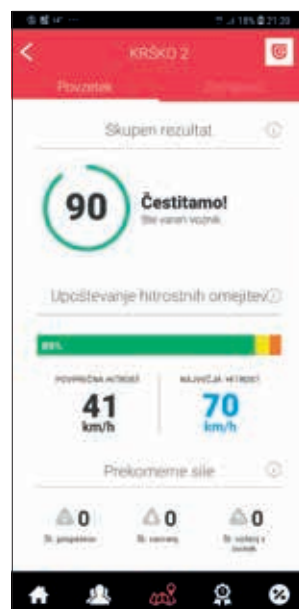
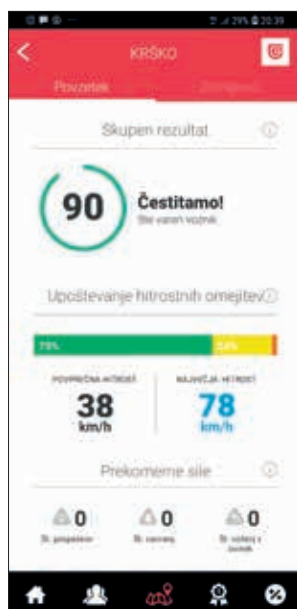
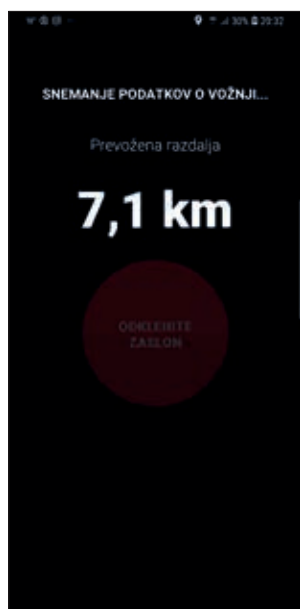
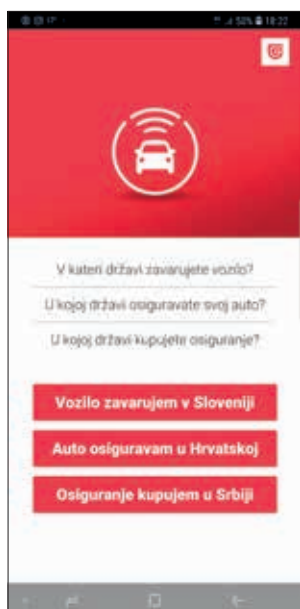
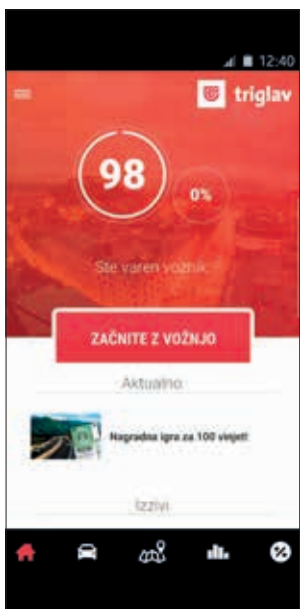
V letu 2015 smo po podatkih Agencije za varnost v prometu beležili velik porast nesreč, ki so se končale s hudimi telesnimi poškodbami (951), v 2016 pa porast nesreč s smrtnim izidom (130). Kazalci kažejo, da je bilo v letu 2017 za 20 odstotkov manj nesreč v primerjavi s predhodnim (104), ki so se končale tragično. Tudi v začetku letošnjega je zaznati nekaj optimizma na tem prometnem področju. Komu, če sploh komu, gre pripisati izboljšave, je težko reči. Vsekakor pa je sedaj

videti vendarle nekoliko več zavedanja cestne problematike, tako na osebni kot tudi poslovni ravni.

Na Zavarovalnici Triglav so pripravili mobilno aplikacijo in se tako na najboljši možen način približali mladim pri izboljšavi cestne problematike. Triglav Dravj je mobilna aplikacija, namenjena vsem, ki želijo z varno vožnjo tudi nekaj privarčevati pri avtomobilskem zavarovanju. Deluje na obeh večjih sistemih, Android in iOS. Aplikacija je izjemno lična in kakovostno pripravljena. Vašo vožnjo s pomočjo map in GPS signala ocenjuje po štirih kriterijih – spoštovanje cestnih hitrostnih omejitev, pospeševanje in zaviranje ter merjenje prekomerne sile v zavojih. Po zbranih podatkih vaše vožnje iz telefona se ti na podlagi vožnje pretvorijo v točke in posledično tudi v popuste pri zavarovanju, saj prinesejo tudi do 25 % popusta, pravijo pri Zavarovalnici Triglav. Jasno, bolj varno kot vozite, več točk zberete, boljši popust dobite. Poleg nagrajevanja varne vožnje pri Triglavu ponujajo še številne dodatne izzive, ki jih lahko opravite in si s tem prislužite še dodatne ugodnosti, med drugim tudi na Petrolovih servisih. Sama aplikacija deluje dobro, seveda pa je njeno delovanje odvisno tudi od GPS signala in povezave,

temu primerno pa jo lahko tudi zagode. Med samo vožnjo nam Dravj prikazuje prevožene kilometre, po končani pa posneto vožnjo tudi analizira. Na zaslonu se prikaže uspešnost oziroma varnost naše vožnje. Pohvaliti moramo izjemno odzivnost Triglavove podpore v primeru težav. Razvijalci so omogočili tudi javljanje uporabnikov pri spremembah hitrostnih omejitev na odsekih cest in s tem omogočili še kakovostnejše razvijanje same aplikacije. V meniju lahko najdemo statistiko svojih poti in podatke o prekoračitvah, povprečni in največji hitrosti. Uporabljajo jo lahko uporabniki v Sloveniji, Srbiji in na Hrvaškem.

Aplikacija kot taka seveda ni rešitev za nastalo cestno problematiko. Slednja se bo morala reševati bolj sistematsko in veliko bolj kompleksno. Čas pa bo pokazal tudi rezultate. Kar pa se same aplikacije tiče, pa si ne glede na vse zasluge pohvale, predvsem za idejno zasnovo, pa tudi izvedbo. Prostora za morebitne popravke in posodobitve zagotovo še nekaj ostaja, a temelji so zelo dobri. Do našega prenosa je bila prenesena že več kot 50-tisočkrat. Aplikacija je zanimiv potovalni pripomoček, če bomo z njeno uporabo na cesti rešili še kakšno življenje, pa je njena vrednost neprecenljiva.





Z vetrom v laseh

 Borut Štajnahr

Danes je na trgu zelo malo pravih roadsterjev z majhnim, a zmogljivim motorjem, zadnjim pogonom ter platneno streho, ki niso prekleto dragi. Na ta trg se je ponovno vrnil Fiat z modelom I24 Spider, ki se izdeluje v Hirošimi.

Fiat ima bogato zgodovino pri izdelovanju roadsterjev, saj so že sredi šestdesetih let izdelovali model I24 Spider, ki je kar 20 let buril duhove in navduševal fane športnih roadsterjev. V devetdesetih letih so izdelovali model Barchetta, ki pa je bil narejen na osnovi Punta in je imel sprednji pogon, kar pa za tovrstne avtomobile ni najbolj primerno.

No, pred kratkim so v sodelovanju z Mazdo na trg ponovno poslali pristni roadster I24 Spider. Res je lepo odpeti in potisniti platneno streho za sedeže – to storiš ročno, celotna operacija spuščanja ali dviganja strehe traja dve do tri sekunde, s čimer se ne more primerjati nobena elek-

trično snemljiva streha – vžgati majhen, a potenten motor ter se v dvoje z vetrom v laseh zapoditi skozi ovinke. Še posebej sedaj ko prihaja lepše vreme, bo takšnih priložnosti veliko. Avtomobil dobro izgleda, tudi ko je streha pokrita, takrat dobro deluje tudi ogrevanje ali klimatska naprava, se pa zaradi platna v kabino prenese veliko hrupa iz okolice vozila.

Torej, Italijani so se tokrat podali v kooperacijo z Mazdo, ki še od konca osemdesetih let izdeluje svoj roadster MX 5. Italijani so seveda dodali kar nekaj lastnih linij, med drugim so spremenili luči ter masko in avtomobil podaljšali za 14 centimetrov, kar se odraža v večjih previsih, tako da izgleda motomi strašansko dolg. Seveda so Italijani na nos vozila postavili svoj logo ter pod pokrov namestili lasten 1,4-litrski multiair turbo bencinski motor, ki razvija visokih 140 KM in daje avtomobilu silovit in brezkompromisen karakter. Močno potegne že pri nizkih vrtljajih, no turbina dvigne potencial, ko presežemo 3000 vrtljajev, ob tem pa spušča tudi prijetno rezek zvok. Motor zagotavlja izjemne zmogljivosti: najvišjo hitrost 217 km/h ter pospešek od 0 do 100 km/h v 7,5 sekunde. Odličen 6-stopenjski ročni

menjalnik z zelo kratkim hodom ročice še dodatno poudarja športni karakter. Vožnja s tem pajkom je prava zabava, saj je teža odlično uravnotežena (50 : 50), motorna moč pa se s spredaj nameščenega motorja prenaša na zadnji kolesi. Težišče vozila je izjemno nizko, tudi sami imamo občutek da sedimo povsem na cesti, in zato je lega vozila izjemna. ESP celo dopusti, da zadek rahlo zdrsne, preden sam poseže v popravljanje smeri vožnje. Tudi globoki športni sedeži ter okrogli merilniki pred voznikom imajo svoj športni pečat, športnost pa se opazi tudi v pomanjkanju prostora, saj v kabini ni omembe vrednega predala, prtljažnik pa tudi premore le borih 140 litrov. Ni veliko, a za vikend v dvoje povsem dovolj.

TEHNIČNI PODATKI

| | |
|-----------------------------|---|
| Motor | bencinski štirivaljni, 16 ventilov, turbo polnilnik |
| Prostornina (ccm) | 1368 |
| Moč (kW/KM) | 103/140 |
| Navor (Nm/min) | 240/2500 |
| Pogon | na zadnja kolesa |
| Menjalnik | ročni 6-stopenjski |
| Mere D x Š x V (mm) | 4075 x 1742 x 1233 |
| Medosna razdalja (mm) | 2310 |
| Masa praznega vozila (kg) | 1125 |
| Prtljažnik (l) | 140 |
| Pospešek 0–100 km/h (s) | 7,5 |
| Najvišja hitrost (km/h) | 217 |
| Povprečna poraba (l/100 km) | 8,8 |



Veliki karavani

 Borut Štajnauer

Velike limuzine in še posebej njihove karavanske izvedbe počasi izgubljajo bitko z vse bolj priljubljenimi SUV in crossover modeli. Kljub temu pa le redko lahko SUV vozilo nadomesti udobje in predvsem uporabnost karavanov.

Mazda 6 wagon

Mazda 6 wagon, kot pri Mazdi imenujejo karavansko različico, navdušuje s svojim robustno dinamičnim sprednjim delom, velikim previsom na blatnikih ter dolgim motornim pokrovom. Zanimivo je, da je z dolžino 4805 mm za 65 mm krajša od limuzinske izvedbe, a to ne kvari izgleda niti velike prostornosti v kabini, kjer do izraza prihaja 522-litrski prtljažni prostor, ki se s podiranjem zadnje klopi poveča vse do 1650 litrov. To je hkrati pravi družinski avto, saj ob odhodu na počitnice štiričlanski družini ne bo treba puščati stvari doma, zaradi velikega prtljažnika



tudi ne bo treba na streho nameščati dodatnega kovčka.

Tudi voznikov delovni prostor je udoben in prostoren. V plošči z merilniki so tri duplje za merilnik vrtljajev, hitrosti in dodatne informacije. Skozi potovalni računalnik se premikamo s tipkami na volanskem obroču, prav tako tu krmilimo aktivni tempomat, ki sam vzdržuje razdaljo do vozila pred nami in po potrebi tudi povsem zaustavi avtomobil. Ročica menjalnika je postavljena na nekoliko dvignjeno sredinsko konzolo, ki je ob straneh mehko obložena in se nanjo lahko naslanjajo kolena voznika in sovoznika. Pod vetrobranskim steklom, na katerem najdemo kamero, senzorje in radar, se nahaja tudi head-up displej, ki prikazuje hitrost vožnje, prometne znake, navigacijo ter spremljanje črt na cesti, med katerimi lahko avtomobil kratkotrajno tudi sam vozi.

Mazda 6 ima tudi kar nekaj sistemov za pomoč vozniku, med njimi je zelo priročen sistem za nadzor mrtvega kota, zelo učinkovit je tudi sistem za zaviranje v sili (SCBS) na osnovi laserja, ki deluje tudi pri večjih hitrostih. Sistem TSR pre-

poznava prometne znake in hitrostne omejitve ter voznika opozarja na kršitve, obenem pa je sposoben prepoznati tudi znak za prepovedano smer. Za varčevanje z gorivom pa skrbi sistem i-Eloop, ki shranjuje energijo v poseben kondenzator, ki se hitro polni, akumulirana energija pa se porablja za delovanje potrošnikov, ki bi sicer za svoje delo energijo črpali iz porabe goriva. Med številnimi funkcijami odlično deluje tudi Bose glasbeni sistem z 11 zvočniki, ki v tako veliki notranjosti pričarajo odlično zvočno kuliso.

Dizelski motor skyactiv-D 2,2 ponuja 129 kilovatov moči (175 KM), je zelo odziven in ko se ogreje, zelo kultiviran. Velika novost pa je sistem G-vectoring, ki povezuje delovanje motorja, menjalnika in podvozja, kar se še posebej čuti pri hitrejši vožnji skozi zavoje. Motor ima kompresijsko razmerje 14:1, kar je rekorden podatek glede na ostale konkurente na trgu.

Paleta nagrajenih tehnologij SKYACTIV v kombinaciji z varnostnim sistemom i-ACTIVSENSE zagotavlja visoko raven udobja, samozavesti in varnosti, kamorkoli se odpravite s svojo Mazdo 6.





Opel Insignia Sports Tourer 2,0 CDTi

Kljub temu, da je bil ravno Opel tisti, ki je tovrstne avtomobile pričel imenovati karavan, pa so z novo Insignio ta termin opustili in jo sedaj imenujejo Sports Tourer.

Insignia je še eden zadnjih zares Oplovih modelov, saj bodo vsi naslednji prihajali s proizvodnih trakov v sodelovanju s PSA (Peugeot/Citroen) grupacijo, ki je po novem lastnik Opla. No, Insignia v karavanski različici je z dolžino 4996 mm za razliko od Mazde 6 večja in daljša od svoje limuzinske sestre Grand Sport in je tudi za 18 centimetrov daljša od Mazde 6. S to mero spada med največje karavane v razredu in je daljša tudi od Mercedesovega E karavana ali BMW-jeve petice in Audi-jeve šestice, ima pa kar 100 litrov manjši prtljajnik od recimo 14 centimetrov krajše Škode Superb. To nakazuje, da strokovnjaki v Russleshaimu niso skušali narediti le velikega avtomobila z velikim prtljajnikom, temveč so na prvo mesto postavili velik potniški prostor in udobje potnikov v njem. Insignia je tako bogat in moderno opremljen karavan, ki lepo izgleda in se vsekakor izdvaja iz mase. Avtomobil je narejen za dolga potovanja, kar vidimo tudi iz izdatnih nastavitev volanskega obroča ter odličnih, certificiranih AGR sedežev spredaj. V njem voznik sedi s skoraj iztegnjenimi nogami. Kombinirana plošča digitalnih in analognih merilnikov, ki se lahko prilagajajo po želji voznika, ponuja večje število informacij od

klasičnih merilnikov in je zelo pregledna. Pohvalimo lahko tudi prevod vseh menijskih funkcij v slovenski jezik, česar pri Mazdi še niso uspeli narediti.

Poslastica so tudi metrični žarometi, v katerih je nameščenih kar 32 diod in ponoči svetijo prek 400 metrov daleč. Posebnost je prilagajanje osvetljenosti posameznih delov ceste ter samodejno delovanje in preklapljanje. Na podeželju je snop žarometov ožji, v mestu pa se razširi ter tako poskrbi tudi za boljšo osvetljenost površin za pešce in kolesarje.

Odlično lego na cesti zagotavlja podvozje FlexRide, neposreden volan in učinkovite zavore, ki po potrebi tudi same zaustavijo vozilo, saj delujejo prek radarskega sistema Opel Eye, ki prepozna pešce, kolesarje in celo avtomobile, parkirane ob vozišču. Sistem je v našem primeru na srečo le opozarjal na avto, ne pa tudi samodejno zaviral. Enostaven za uporabo je tudi aktivni tempomat, ki kljub prestavljanju z ročnim menjalnikom obdrži nastavitve hitrosti. Za ustrezno dinamiko vožnje skrbi dvolitrski turbodizelaš z močjo 125 kW



in 400 Nm navora. Ob tem, da dobro »potegne«, se lahko pohvali tudi s primerno varčnostjo. Stabilnost in hitrost v kombinaciji z izdatnimi merami ponuja tudi občutek varnosti, k čemur svoje dodajo tudi številni varnostni sistemi, ki v končnici naredijo vožnjo tudi lažje.

TEHNIČNI PODATKI

| | Mazda 6 wagon CD 175 | Opel Insignia 2,0 CDTI |
|--------------------------------|--|------------------------|
| Motor | dizelski, štirivaljni, neposredni vbrizg | |
| Prostornina (ccm) | 2191 | 1956 |
| Moč (kW/KM) | 129/175 | 125/170 |
| Navor (Nm/min) | 420/2000 | 400/1750 |
| Kompresija | 14:1 | 16:1 |
| Menjalnik v testnem vozilu | 6-stopenjski samodejni | 6-stopenjski ročni |
| Mere D x Š x V (mm) | 4805 x 1840 x 1475 | 4996 x 1863 x 1514 |
| Medosna razdalja (mm) | 2750 | 2829 |
| Masa praznega vozila (kg) | 1410 | 1482 |
| Nosilnost (kg) | 680 | 600 |
| Posoda za gorivo (l) | 62 | 62 |
| Prtljajnik (l) | 522/1648 | 560/1655 |
| Pospešek 0–100 km/h (s) | 8,0 | 8,9 |
| Najvišja hitrost (km/h) | 221 | 223 |
| Povprečna poraba (l/100 km) | 5,6 | 5,3 |
| Emisija CO ₂ (g/km) | 121 | 139 |

Prihajajo Fordovi tovornjaki



S podpisom pogodbe je podjetje Kam i Bus importer d. o. o. tudi uradno pričelo s prodajo in servisiranjem nove tovornjaške znamke v Sloveniji.



Podjetje Kam i Bus se je nastanilo na koncu Celovške ceste v bivše servisno-prodajne prostore Volvo Trucksa, od koder bo skrbelo za prodajo in servis v Sloveniji. Objekt, ki je že bil prilagojen tovrstnemu poslovanju, so dodatno opremili s posebnim orodjem, sodobno diagnostiko in skladiščem z rezervnimi deli. Pri uvozniku poudarjajo, da ima Ford že razvejano servisno mrežo po Evropi in da je katerikoli del v Ljubljano možno dobiti v 24 urah. Podjetje Kam i Bus zastopa to znamko tudi na Hrvaškem, v Bosni in v Makedoniji. Celoten kader je bil na šolanju v Carigradu, saj tovornjaki prihajajo iz Turčije.

Ford Trucks je trenutno v tem delu Evrope v veliki ekspanziji, zato je tudi ponudba temu prilagojena. Ford ima v ponudbi tovornjake s skupno maso od 18 do 41 ton. V ponudbi so tovornjaki za gradbeništvo z različnimi nadgradnjami, tovornjaki za distribucijo in tovornjaki za mednarodni transport. Za pogon sta zadolžena dva Ford Ecotorq motorja in sicer manjši 9-litrski motor, ki ponuja 330 KM moči in 130 Nm navora ter je bolj namenjen distribuciji, medtem ko je večji 13-litrski motor, ki ponuja 420 oziroma 480 KM ter 2150 oziroma 2500 Nm navora, bolj namenjen daljinskim prevozom in gradbeništvo.



Fordovi tovornjaki imajo prav tako vse potrebne varnostne sisteme, ki jih narekuje zakon, med katerimi so zaviranje v sili, sistem nadzora vožnje med črtama, ESP, EBS, mehansko ali zračno podvozje, ročni 16-stopenjski ali avtomatiziran 12-stopenjski ZF Traxon menjalnik. Motorji zadovoljujejo ekološke norme Euro 6c, za boljše zaviranje pa je na voljo intarder ali motor na zavora.

Podrobnejšo predstavitev pa pripravljamo za naslednjo številko, ko se bomo z novim tovornjakom tudi zapeljali.

Revitalizacija

Mack Trucks je eden večjih severnoameriških proizvajalcev tovornjakov. Včasih je bil znan po oglatih kabinah, a se je vrnil nazaj na ameriški koncept tovornjakov in zadnji v ponudbi je model Anthem.

V bogati 118-letni zgodovini je Mack pustil velik pečat v proizvodnji tovornjakov. Zadnji v ponudbi je model Anthem, ki predstavlja novo interpretacijo vlačilcev na dolgih progah. Ponuja vse: dobro aerodinamiko, komfort, povezljivost in prepoznavnost. Novi so tudi motorji, ki nosijo oznake MP 7 in MP 8. Za prvo oznako se skriva vrstni 6-valjni motor s prostornino 11 litrov, ki je na voljo v razponu moči od 325 do 405 KM in z navorom od 1630 do 2100 Nm. Tudi motor MP 8 je vrstni 6-valjnik, a ima delovno prostornino 13 litrov in razvija od 415 do 505 KM ob navoru od 1980 do 2500 Nm. Naj poudarimo, da najmočnejši motor uporablja turbo-compound tehnologijo in da najvišji navor dosega pri vsega 900 vrt/min, kar je še posebej dobrodošlo za nizko porabo pri dolgih vožnjah po neskončnih avtocestah, tudi s hitrostjo 100 km/h (63 mph).

Odvisno od konfiguracije Mack v te tovornjake vgrajuje ročne menjalnike Maxitorque ES ali Eaton-Fuller, samodejne menjalnike Allison 4000 ter avtomatizirane menjalnike mDRIVE s PTO, cruise control ter traction control funkcijami. V ponudbi je kar nekaj kabin, a glavni-

no tvorijo Day Cab (dnevna kabina), 48-inch Flat Top Sleeper (spalna kabina) in nova 70-inch Stand-Up Sleeper (velika spalna kabina).

Veliko pozornosti so inženirji namenili dizajnu kabine, da bi dosegli čim boljše aerodinamiko in s tem nižjo porabo goriva. Na visokem nivoju je tudi notranja ureditev, tako da ima voznik zares veliko prostora, njegovo bivanje v kabini pa mora biti čim bolj udobno. Čeprav kabina v osnovi ohranja tradicionalno obliko, pa je prejela kar nekaj modernih dodatkov, kot so povezljivost prek Apple Car Playa, satelitski radio sprejemnik, navigacija in seveda nepogrešljiva LED zunanja in notranja osvetlitev.

Kot dodatna oprema pa je na voljo tudi 24-palčni monitor za kontrolo multimedijskega sistema ali pa preprosto za gledanje TV programov, ko vozilo stoji. Mack je predstavil tudi Mack Connect sistem,

ki je povezan s sistemoma Connected Support in Mack GuardDog Connect, ki ves čas nadzirata delovanje tovornjaka in po potrebi samodejno obvestita Mackov 24/7 OneCall (servisni center) zaradi morebitnih asistenc ali popravil na tovornjaku.

S tem tovornjakom se želi Mack vrniti na sam vrh po prodaji v Severni Ameriki, kar opravičuje s številnimi novostmi in kar 11-odstotnim znižanjem porabe glede na predhodne generacije tovornjakov.





Virtualni transport

Prevoznništvo ima v Sloveniji dolgo tradicijo in se nemalokrat prenaša iz roda v rod. Mnogi danes največji slovenski prevozniki so imeli šoferski poklic tako rekoč položen v zibelko in so z njim živeli od malih nog. Ljubezni do tega zahtevnega poklica med mladimi v Sloveniji ne manjka, to kažejo tudi različni družbeni mediji, kjer lahko vidimo različne strani z objavami tovornjakov in s transportom povezanimi rečmi. Šoferski poklic mlajša generacija spoznava na različne načine, nekateri bolj pristno prek domače tradicije, drugi prek medijev in tudi iger. V tem članku vam bomo predstavili ekipo, ki je znano transportno igro, bolj rečeno simulacijo, še bolj približala domačim uporabnikom.

Igra Truck Simulator 2 je zelo prepoznavna igra po svetu med ljubitelji transporta in tovornjakov. Od leta 2013 je bila prodana v več kot 4,5 milijonih izvodih. Igra jo staro in mlado ter velja za

simulator svetovnega formata. Igra je najboljši približek realnemu transportu z pomanjšanimi mapami določenih držav. V njej lahko podoživite prevoze in transport v skorajda resničnem okolju, ki so

ga razvijalci igre pripravili do zadnje potankosti. Ne le da je simulator izjemno grafično dodelan, tu so tudi različni parametri, ki vplivajo na transport, od porabe, upoštevanja cestnoprometnih pravil,

finančne konstrukcije itd. Seveda je v njej dobro poskrbljeno tudi za tovorna vozila in priklopnike vseh znamk, ki jih lahko kupujete in prodajate in jih povsem konfigurirate po svojih željah. Na voljo so vsi glavni evropski proizvajalci težkih tovornih vozil. Nič drugače ni niti s priklopniki, kjer lahko najdemo priklopnice različnih proizvajalcev in za vse vrste tovara. Pozabili pa niso niti na borzo prevozov, kjer lahko vsak »prevoznik« izbira po izbranem prevozu, ki je v danem trenutku na voljo. Slovenska ekipa štirih igralcev pa je pri igri napravila še korak naprej. V želji, da bi še bolj



združila slovenske igralce v tej simulaciji, se je ekipi porodila ideja po ustanovitvi slovenskega virtualnega transportnega podjetja. Ker so si želeli večje prepoznavnosti, so pristopil k slovenskim transportnim podjetjem za uporabo resničnih imen. Po velikem trudu s prošnjami na številna podjetja so prišli do sodelovanja s priznanim podjetjem Klemen Transport. Slednje jim je dovolilo uporabo imena in v letu 2016 je po ogromnem trudu nastalo virtualno podjetje VTC (Virtual Trucking Company) Klemen Transport. Vendar to še zdaleč ni bilo vse, želeli so se še bolj približati realnemu podjetju, korak naprej pa je bila grafična podoba tovornih vozil v sami igri. Fantje, podprti z veliko računalniškega znanja in nekaj iznajdljivosti, niso potrebovali veliko, da so jo s tovornjakov spravili tudi v virtualni svet prevoznitva, ki je tako dobil še osebno noto. Grafična podoba na tovornjakih v igri je resnično dodelana do zadnjih detajlov. Virtualno podjetje je kmalu postalo prepoznavno med ostalimi evropskimi igralci te igre, kar je lahko tudi zelo zanimiv in unikaten marketinški aspekt prepoznavnosti realnega podjetja. Da gre za več kot le igro, je zelo hitro jasno. V nekaterih deželah imajo igralci te igre celo lastne radijske postaje. Virtualna podjetja v slovenskih krogih so v glavnini neprofitna in služijo kot dober dodatek k simulaciji. Trend tovrstnega oglaševanja in stremjenja k večji prepoznavnosti pa je v tujini že dolgo dober posel, predvsem pri najbolj prodajanih igrah. Pri nas je vsaj za zdaj dobra brezplačna reklama za vsa sodelujoča transportna podjetja. Slednjih je v Sloveniji čedalje več, kar kaže tudi na to, da se igra zelo dobro razvija. Morda pa je to tudi določen pokazatelj veselja in zanimanja za šoferski poklic pri mladih, ki se tako že v rani mladosti soočajo s »težavami« in prednostmi prevoznikov. Glede na številke v simulaciji se za prihodnost prevoznitva med mladimi v Sloveniji morda le ni bati, še posebej če bo naproti stopila tudi država. Sama igra pa je že sedaj dokazala, da je več kot »profitabilna«, pa tu nimam v mislih izdelovalcev igre, ki so zagotovo opravili dober posel s prodajo le-te. V mislih imam preproste fante, ki sem jih uspel spoznati, ki se dan za dnem brezplačno trudijo, družijo in razvijajo svoje virtualno podjetje in ne nazadnje tudi promocijo prevoznitva v Sloveniji.



Malček v polni kondiciji

Vzporedno z otvoritvijo novega salona v Mariboru smo na parkirnem prostoru lahko prvič uradno v Sloveniji opazovali najmanjši DAF-ov model LF.

Premierno v Sloveniji smo ga lahko tudi zapeljali in »malček« se res lahko izkaže s številnimi inovacijami, ki vnašajo precej novosti v razred 7,5 tone, kjer nastopa LF City. Že na daleč je opazen nov izgled kabine, ki sedaj spominja na večja brata CF in XF, zato na maski najdemo tudi kromirane letvice in široko svetlo obarvano površino nad masko, na kateri je DAF logotip. Ob posodobitvi kabine je bila močno izboljšana tudi aerodinamika

z dodatnimi usmerjevalci zraka. Nova je tudi notranjost s celotno armaturo in sedeži. Merilniki so preglednejši, ročice bolj ergonomsko postavljene, voznik pa delovanje vozila spremlja prek novega DIP (driver information panel) zaslona z novo grafiko in bolj jasnim prikazom. Za boljšo preglednost in manjše mrtve kote pa je na sovozniški strani dodatno steklo v predelu nog. Da je vožnja lahko še varnejša, je tovornjak serijsko opremljen s številni-

mi sistemi, kot so: sistem za zaviranje v sili AEBS (Advanced Emergency Braking System), sistem za preprečevanje naleta FCW (Forward Collision Warning), napredni tempomat ACC (Adaptive Cruise Control), sistem za opozorilo pri neželeni menjavi pasu LDWS (Lane Departure



Warning System) in drugi. Na voljo je tudi zračno vzmetenje na zadnji osi, a le za vozila s skupno maso nad 8 ton. Največja novost pa je zagotovo vgradnja Paccar PX 4 motorja. To je vrstni 4-valjni 3,8-litrski motor, s common rail vbrizgom, hladilnikom vstopnega zraka ter turbino s fiksno geometrijo lopatic, ki razvija 115 kW/156 KM ali 127 kW/172 KM in se vgrajuje v modele z oznako LF City, ki so namenjeni pretežno mestni di-

stribuciji. Slednjega smo lahko tudi preizkusili in prvi vtisi so odlični. Vožnja skozi Maribor je izgledala kot vožnja z velikim kombijem. Bogate izolacijske obloge v kabino spuščajo bore malo motornega brundanja in neprijetnih vibracij. Vozilo je zelo okretno in zadovoljivo poskočno, saj motor razvija 600 Nm navora v precej širokem območju vrtljajev 1200–2000. Motor je združen z ročnim 5-stopenjskim menjalnikom s precej dolgimi prestavnimi

razmerji, tako da ni potrebe po večkratnih pretikanjih. V mestu se boste večino časa lahko vozili v tretji ali četrti prestavi, kar tudi ugodno vpliva na porabo in nizke izpuhe. Euro 6 norme dosega s kombinacijo EGR in SCR sistemov, trde delce pa pobira DPF filter.

Poleg novega PX4 motorja pa se v LF vgrajujeta še motorja PX5 in PX7. Prvi ima prostomino 4,5 litra in ponuja moči od 184 do 213 KM, drugi pa 6,7 litra ter razpon moči vse do 325 KM.



Univerzalnež

Tovornjaki iz serije LF so lahko na voljo v različnih dolžinah, največja skupna dolžina znaša 9 metrov, in z različnimi medosji, kjer je najdaljše 6,9 metra, ter različnimi nadgradnjami in priključki: hladilnik, keson, prekucnik, cisterna ... Kljub temu, da je majhen, je to odličan tovornjak z velikim potencialom in velikimi možnostmi, saj lahko skupna teža doseže tudi do 19 ton.

Sodoben PSC v Hočah pri Mariboru

Podjetje Cordia d. o. o., ki pri nas zastopa, prodaja in servisira vozila znamke DAF ter priklopna vozila znamke Berger, je odprla nov prodajno-servisni center v Hočah pri Mariboru.



Ker so stari prostori postali premajhni, so se odločili za nakup zemljišča ter ob starem objektu v 15 mesecih zgradili nov, večji in zmogljivejši objekt ter veliko parkirišče. Ker so bile želje in standardi visoki, je v projektu osebno sodeloval in izvajanje nadziral tudi lastnik podjetja Sašo Bitenc. Objekt se razteza na 1300 m². V poslovnem delu je lepo urejena sprejemnica ter trgovina z rezervnimi

deli, v nadstropju so pisarne, medtem ko so v delavnici trije servisni kanali ter dodaten prostor za popravila. V novem objektu je 10 zaposlenih, ki bodo ob servisiranju DAF tovornjakov skrbeli tudi za prodajo in servis večine priklopnih vozil, ki se prodajajo v Sloveniji. Na drugi strani dvorišča je stari objekt, kjer bodo popravljali pretežno hladilne agregate, ob tem pa so, kot je povedala lastnica podjetja Majda Bitenc Menart, v fazi pridobivanja dovoljenja za podaljševanje ATP certifikatov za priklopna vozila z izolacijskimi nadgradnjami.

Objekt so slavnostno odprli lastnika podjetja Majda in Sašo Bitenc, župan občine Hoče - Slivnica dr. Marko Soršak ter visoki predstavnik DAF Trucks N. V. Michiel Kuijs. Kljub temu, da je Slovenija majhna,

pa je vseeno pomemben trg tudi za nizozemski DAF, kar je v svojem govoru poudaril tudi g. Michiel Kuijs, direktor prodaje pri DAF Trucks N. V., ki je ob tej priložnosti predstavil tudi vizijo prihodnosti DAFa in se zahvalil podjetju Cordia d. o. o. za požrtvovalno in prizadevno delo. Poleg otvoritve so si gostje lahko ogledali celotno paleto DAF vozil ter v Sloveniji premierno predstavitev novega LF-a s 4-litrskim motorjem. Z vsemi vozili se je bilo možno tudi zapeljati in jih preizkusiti na testni vožnji.

Slavje je ob bogati hrani in pijači trajalo dolgo v popoldan, ponosna lastnika pa sta prejela številne čestitke in pohvale na račun nove pridobitve.





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 premiumski opcijski paket, udobnejša notranjost ter rahli poudarki na edinstveni zunanosti. DAF-ov najmočnejši motor MX-13 530 HP pa omejeni seriji le še pridoda ekskluzivnost.

CORDIA d.o.o. - DAF CENTER

DAF