



Luksuzen prevoz dirkalnikov



Časomer Williamsa



Webasto polnilne postaje

November 2018

Letnik 2, številka 9

Tranzit



Vozili smo: Renault Trucks T HIGH 480



Sodobni center



LNG, energent bodočnosti



Kombiji ali veliki enoprostorci

Napovedovanje delovnega časa



Advanced Telematics

Več na strani 23.

10 razlogov za nakup pnevmatik na Petrolu.

- ✓ Več kot **300 prodajnih in prevzemnih mest.**
- ✓ **Velika zaloga in hitra dobava.**
- ✓ **Ugodne cene.**
- ✓ **Varna in zanesljiva storitev** pri nakupu in montaži.
- ✓ Široka ponudba pnevmatik, izbira med **več kot 15 blagovnimi znamkami.**
- ✓ **Vse na enem mestu:** nakup, montaža in shranjevanje.
- ✓ **Brezplačno zavarovanje pnevmatik** z asistenco za 2 leti ob nakupu 4 pnevmatik za člane Petrol kluba.*
- ✓ Ob nakupu 4 pnevmatik Nokian **kupon za 20 €** ob premontaži v TipStop Vianorju.**
- ✓ **Možnost plačila na obroke** s plačilno kartico Petrol klub.
- ✓ **Nasvet strokovnjaka** pri nakupu v TipStop Vianorju.

* Ugodnost brezplačnega zavarovanja velja za obdobje 2 let ob enkratnem nakupu 4 pnevmatik za osebna, poltovorna ali 4x4 vozila katerikoli znamke. Akcija poteka na vseh bencinskih servisih Petrol, eShopu in izbranih servisnih delavnicah TipStop Vianor. Akcija velja ob plačilu ali identifikaciji s Petrol klub kartico.

** Kupon za premontažo prejmete na Vianor servisu. Število kuponov je omejeno.



www.eshop.si

PETROL

Energija za življenje



Podjetje CETIX D.O.O. zastopa in prodaja različne blagovne znamke vulkanizerske opreme in repromateriala že več kot 25 let.

- montrini stroji
- centrirni stroji
- optike

- krpe za popravilo pnevmatik
- balansirne uteži

- dvigala
- orodje
- elektronski ventili TPMS

☎ 01/54-01-014

✉ info@cetix.si



Zastopstvo, prodaja in servis različnih blagovnih znamk, vulkanizerske opreme in repromateriala.

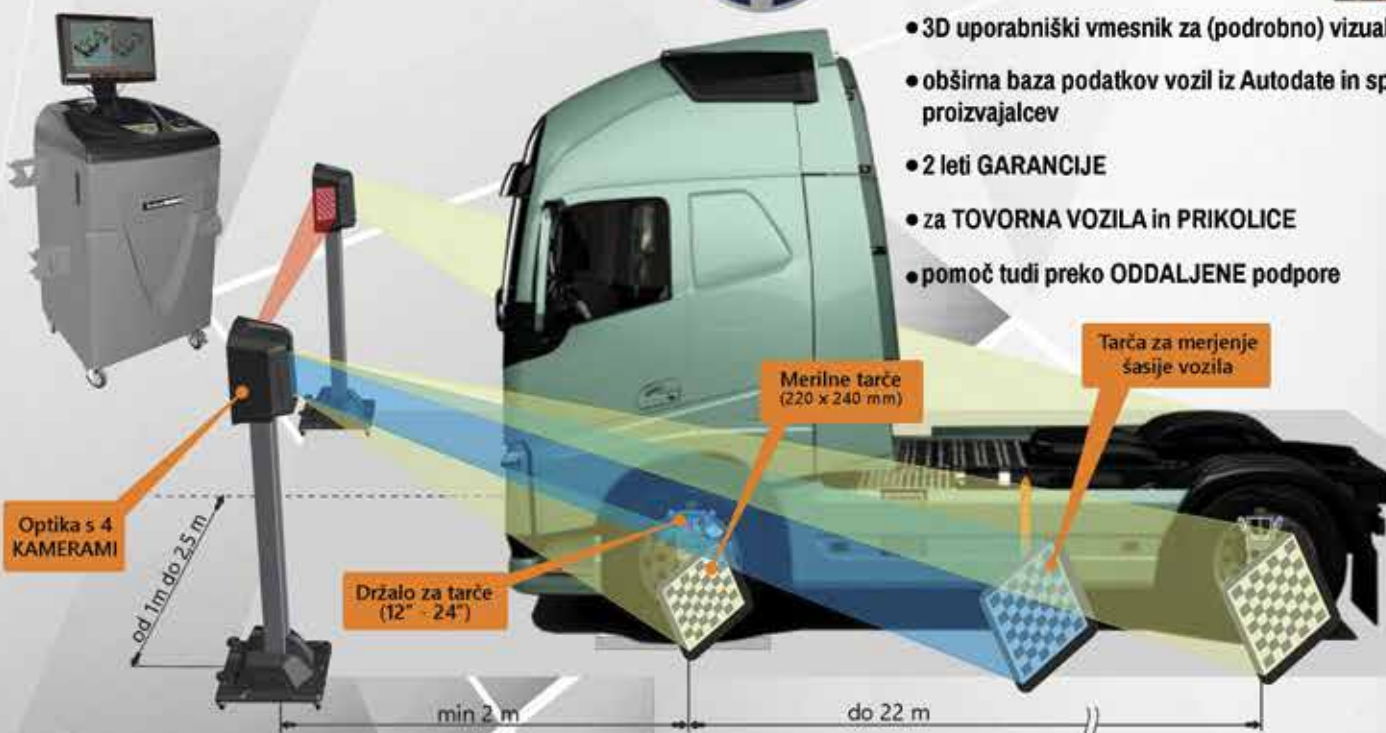


NOVO - SPLETNA TRGOVINA CETIX D.O.O., Plemljeva ulica 2, 1210 Lj - Šentvid www.cetix.si

3D TOVORNA OPTIKA TECHNOVECTOR



- v SLOVENSKEM jeziku
- visoko kvalitetni materiali
- 3D uporabniški vmesnik za (podrobno) vizualno predstavo
- obširna baza podatkov vozil iz Autodate in specifikacije proizvajalcev
- 2 leti GARANCIJE
- za TOVORNA VOZILA in PRIKOLICE
- pomoč tudi preko ODDALJENE podpore





Novi Sprinter. 100-odstotno za vas.

Zakaj je novi Sprinter najboljši Sprinter vseh časov? Ker navdušuje z nižjo vstopno ceno, preverjeno nemško kakovostjo, klimo TEMPMATIC serijsko, izjemnimi varnostnimi sistemi, večjo nosilnostjo, boljšim izkoristkom tovornega prostora in po novem tudi s sprednjim pogonom.

Sprinter furgon z bogato dodatno opremo že za 21.800 EUR + DDV

Bogata dodatna oprema brez doplačila:

- povišana streha,
- avdiosistem MB,
- ogrevani in elektronsko nastavljivi zunanji ogledali,
- polavtomatska klimatska naprava TEMPMATIC,
- komfortni voznikov sedež in dvojni sovoznikov sedež,

Mercedes-Benz

Vans. Born to run.



Kombinirana poraba goriva: 7,8-9,6 l/100 km. Kombinirani izpust CO₂: 205-252 g/km. Emisijska stopnja: EU6. Emisija dušikovih oksidov (NO_x): 0,0905-0,1007. Emisija trdih delcev: 0,00097-0,00202. Št. trdih delcev: $9,79 \times 10^8$ – $2,14 \times 10^{10}$. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjšega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjšega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM¹⁰ in PM^{2,5} ter dušikovih oksidov. Naročnik: Autocommerce, d.o.o.

- glavni rezervoar, 92 l,
- zvočni signal za vzvratno vožnjo,
- nosilec za rezervno kolo pod koncem okvirja,
- rezervno kolo in dvigalka.

Slike so simbolične.



Pripravljeni na izziv

Uradni zastopnik za Slovenijo

PROTECT TRADE d.o.o.

Cesta Leona Dobrotiška 27
3230 Šentjur
www.protect-trade.si



Matador, znamka z dolgo tradicijo, predstavlja novo generacijo pnevmatik za tovornjake. Nova pnevmatika HR 4 nudi **več prevoženih kilometrov** in **manjšo porabo goriva**. Je popolna pnevmatika za zahtevne regionalne in avtocestne prevoze sodobnega časa.



F HR 4

m+s

PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

- Veliko prevoženih kilometrov
- Izboljšane zmogljivosti na mokrem
- Boljša vodljivost med vožnjo



D HR 4

m+s



PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

- Veliko prevoženih kilometrov
- Izjemen oprijem
- Večja obstojnost



T HR 4

m+s

PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

- Veliko prevoženih kilometrov
- Izboljšan kotalni upor
- Boljša obstojnost

www.matador.tires/transport

Matador. Continentalova blagovna znamka.

 **Matador**[®]

Leto je za nami

Dragi bralci, z velikim veseljem se lahko pohvalim, da smo skupaj že leto dni. Čas zares hitro teče, a v tem letu, ko smo se družili skozi članke, teste, novice, pohajkovanja . . ., sem spoznal zares veliko novih ljudi, predvsem v Zvezi ZŠAM, ki s svojo nesebičnostjo skrbijo za varnost naših otrok na poti v šolo, pomagajo pri voznškem izpitu pa tistem za kolo in so vsak prvi šolski dan na cesti. Prostovoljci letno opravijo kar okoli 16.000 prostovoljnih delovnih ur in prevozijo 51.000 kilometrov. Zato jim tudi iz našega uredništva čestitam. Za nagrado smo prenovili njihov Prometno-varnostni vestnik, ki ga sedaj izdajamo veliko bolj redno kot prej, zraven pa smo vsem članom in simpatizerjem ponudili tudi nove vsebine skozi revijo Tranzit, kjer predstavljamo nove tehnologije iz sveta avtomobilnosti. Hvala tudi vsem sodelavcem, ki so mi v prvem letu pomagali, da smo revijo Tranzit postavili na zemljevid slovenskih specializiranih revij, in seveda hvala vsem oglaševalcem, ki so podprli projekt brezplačne revije z izredno usmerjeno tematiko za najboljše bralce v Sloveniji.

Mi se bomo trudili še naprej, da vam bomo z vsako številko predstavili kaj novega in vam tako širili znanje. Tokrat smo pod drobnogled vzeli plin, ki se sam po sebi nastavlja za alternativno gorivo nafti. Tehnologija je osvojena, infrastruktura se gradi, prodajajo pa se že tudi prvi kamioni. Tudi Evropa je v plinu uvidela prihodnost, Nemčija, denimo, bo celo naslednje leto povsem oprostila cestnin vse tovornjake z motorjem na plin. Če to ni subvencija! Kaj pa naša država? Nikakor se ne želi odreči svojega kolača in sprostiti trošarin, zato je plin pri nas žal še nekonkurenčen, a upamo, da se tudi naši veljaki ozrejo okoli sebe in uvidijo prihodnost pogonov tovornih vozil, ki pa skoraj zagotovo ne bo električna.

Borut Štajnahr

Kazalo

Novice	8
Novo v Sloveniji	14
Renault: Osa iz Lyona	16
Kama: Pametna izbira za vaše tovorno vozilo	22
Na cesti s potniškimi dostavniki	24
Opel Vivaro Tourer CDTi BiTurbo	26
Toyota ProAce 2,0 D-4D	28
Ford Tourneo Custom EcoBlue	30
VW transporter 2.0 TDI 4Motion	32
Nokian: Finska zanesljivost	35
Webasto: Polnilne postaje	36
Na cesti z Quadro Qooder	38
Na cesti z Nissan X Trail	39
Na cesti s Citroën C4 Cactus	40
Na cesti s Ford EcoSport	41
Ljubljanski sončni krog in Kamnik	42
Brezplačna komunikacija – WhatsApp	44
Časomer Williamsa	45
Aktualno	46
Prevoznik – LNG, energent bodočnosti	49



Revija Tranzit

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

Avtorji: Tomaž Ficko, Jože Jerman-Jeri, Igor Jelen, Zoran Samardžič, Matjaž Gregorič

Grafični prelom: Zenzo vizualne komunikacije s.p.

Lektura: Perfectio

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

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.

Ali ste vedeli, da ...

- ... se je delež avtomobilov z avtomatskim menjalnikom v Evropi od leta 1980 do 2000 povečal z 0,7 na 3,5 %? Do leta 2010 se je delež dvignil že na 20 %, danes pa se v Evropi proda že več kot 40 % novih avtomobilov z avtomatskim menjalnikom. V Ameriki avtomatski menjalnik že desetletja uporablja kar 99 % novih avtomobilov.
- ... čeprav nizek pritisk v pnevmatikah poslabšuje varnost med vožnjo, povečuje porabo goriva in zmanjšuje življenjsko dobo, se skoraj polovica avtomobilov na cesti vsakodnevno vozi s premalo »napihnenimi gumami«?
- ... kar 13 milijonov Nemcev, ki se vsakodnevno odpravljajo v službo s kolesom, ne bo navdušenih nad najnovejšo medicinsko raziskavo? Skupina nemških zdravnikov in psihologov je na temeljih triletnih raziskav dokazala škodljivost vsakodnevnega vrtenja pedal. V jutranjih urah se hitro preobremenijo srce in pljuča, kar ob umazanosti zraka ni dobro za zdravje.



Električni Actros vozi pepel

Mercedes-Benz je predal prvi električni Actros podjetju TBS iz nemškega Mannheima. Podjetje bo vozilo testiralo pri prevozu pepela od termoelektrarne do mestnega пристanišča. Pot je dolga 8 kilometrov, prevozili pa naj bi jo do 8-krat na dan. Ker je doseg tovornjaka 200 kilometrov, dodatno polnjenje med delom ne bo potrebno. Baterije imajo kapaciteto 240 kWh, polnjenje baterij pa traja 11 ur na 20 kW polnilnici ali 2 uri na 150 kW polnilnici.

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

Kazni pišejo s telefoni

V nemški pokrajini Oldenburg so policaji pričeli s pilotnim projektom, kjer namesto papirja in svinčnikov za evidentiranje kazni uporabljajo kar telefone oziroma posebno aplikacijo, ki informacije o prekrških prenaša neposredno v policijski terminal. Na ta način se izogonej dvojnemu delu, zmanjšujejo se napake, do katerih je prišlo zaradi nečitljivih rokopisov, ob tem pa se dosega tudi boljše optimizacija dela. Projekt bo trajal leto dni, nato pa bi se lahko razširil na celotno nemško ozemlje.



Ustavi. Poglej. Pojdi.

Volvo Trucks nadaljuje projekt »Ustavi. Poglej. Pojdi.«, ki je namenjen izobraževanju otrok drugih razredov osnovnih šol. Tokrat so se ga v sklopu prometnega dne udeležili učenci osnovne šole Zadobrova. Volvo Trucks kot družbeno odgovorno podjetje veliko vlaga v lokalno okolje, zato je tokratni projekt na področju varnosti potekal na osnovni šoli Zadobrova, kjer se učenci na svoji poti v šolo in iz nje dnevno srečujejo tudi s težjimi tovornimi vozili.

Pri praktičnem prikazu varnosti se učenci razdelijo v dve skupini. Prva skupina otrok vstopi v kabino tovornjaka ter skozi okna in s pomočjo vzratnih ogledal opazuje svoje vrstnike iz druge skupine. Namen te vaje je učence seznaniti z mrtvimi koti, ki jih ima voznik tovornjaka – na primer za vozilom ali tik pred njim. Druga skupina med tem hodi okrog tovornjaka, kjer so s plastičnimi stožci označena mesta, ki so na varni oddaljenosti od vozila. V sklopu vaje otroci ene in druge skupine večkrat vzpostavijo medsebojni stik z mahanjem. Na ta način spoznajo nevarna mesta v bližini tovornjaka in se seznanijo z dejstvom, da če oni ne vidijo voznika, potem tudi voznik ne more videti njih.



»Varnost je ena temeljnih vrednot podjetja Volvo Trucks, ki poleg razvoja sodobnih varnostnih sistemov veliko vlaga tudi v prometno preventivo in izobraževanje,« pravi Dušan Mavrič, direktor Volvo Trucks. »S projektom »Ustavi. Poglej. Pojdi.« veliko pozornosti namenjamo tudi varnosti najmlajših udeležencev v prometu, poleg tega pa kot družbeno odgovorno podjetje dodajamo svoj prispevek k prometni varnosti v lokalnem okolju.«



 **VERIGA**[®]
SINCE 1922

www.veriga-lesce.com



Veriga**SNOW**

LKW

PRIPRAVITE SE NA ZIMO.
SKUPAJ DO VRHA.

T: 04/537 09 00 | E: prodaja@veriga-lesce.com | [f](#) VerigaKF



Električna in hibridna prihodnost

Tudi DAF se pripravlja na prihodnost, kar je pokazal na sejmu IAA v Hannoveru, kjer je premierno prikazal tri nova vozila: LF Electric, CF Electric in CF Hybrid.

LF je namenjen predvsem mestni dostavi, lahko pa nosi skupno maso do 19 ton. Za premikanje uporablja elektromotor z močjo 195 kW, katerega poganja baterijski blok z močjo 222 kWh. Baterijski blok je modularen, zato ga je možno širiti ali ožiti, z osnovnim blokom pa lahko vozilo prepelje do 200 km dolgo pot.

CF ima lahko skupno maso 37 ton in je namenjen za težje distributivne posege. 210-kW elektromotor se



napaja iz 170 kWh močnega baterijskega sklopa, kar omogoča 100 kilometrov avtonomije. Ni veliko, a zahvaljujoč sistemu hitrega polnjenja je možno baterije napolniti do 80 % v vsega pol ure, kar je čas naklada ali razklada, v uri in pol pa so baterije povsem napolnjene. CF hibrid je opremljen z 10,8-litrskim dizelskim motorjem in 75 kW elektromotorjem. Slednji se napaja iz baterijskega bloka 85 kWh in omogoča od 30 do 50 km vožnje samo na elektriko. Baterije se nato polnijo s pomočjo dizelskega motorja pri vožnji po avtocesti ali prek klasičnega elektro priključka.

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

PRODUKT
AVTOSERVISNA OPREMA

Že več kot 25 let

MAN CitE

MAN je na sejmu gospodarskih vozil v Hannoveru predstavil zanimivo konceptno električno dostavno vozilo CitE. Dostavni tovornjak s skupno maso 15 ton poganja elektromotor z močjo 220 kW, ki se napaja iz sklopa baterij s kapaciteto 110 kWh. Takšen sklop naj bi zagotovil avtonomijo najmanj 100 kilometrov, kar je dovolj za jutranje dostave v mestna središča. Tovornjak odlikuje tudi odlična preglednost ter dobre vozne lastnosti tudi v ozkih mestnih ulicah, ob tem pa je njegovo delovanje brezhrupno in zato kot nalašč za nočno vožnjo po mestih.



Ker mora pri dostavah voznik večkrat vstopiti v vozilo in iz njega izstopiti, je kabina zasnovana tako, da je pod od tal dvignjen le 350 milimetrov, s čimer je močno olajšano vstopanje in izstopanje. Sovoznikov sedež je zložljiv, zato je možno izstopati in vstopati tudi na desni strani. Tam so nameščena široka drsna vrata, ki se odpro s pritiskom na gumb in zato skrbijo tudi za večjo varnost, saj mora voznik pri izstopu na levi strani paziti tudi na promet, medtem ko pri izstopu na desni strani izstopa neposredno na pločnik oziroma pred vrata trgovine, kateri je pripeljal tovor. Tovorno vozilo CitE je opremljeno tudi s sistemom 360-stopinjskih kamer za opazovanje dogajanja okoli vozila, prav tako so kamere zamenjale vzvratna ogledala, s čimer so skoraj izničeni mrtvi koti.

 **TIMOCOM**

AUGMENTED LOGISTICS

Prvi
Smart Logistics System
v Evropi!

www.timocom.si



Fordovi tovornjaki iz sodobnega centra

Konec oktobra so v Ljubljani odprli prodajno-servisni center za Ford Trucks tovorna vozila. Na naslovu Celovski cesti 492 v Ljubljani je sedaj sedež podjetja Kam i Bus, ki bo skrbelo za prodajo in servisiranje Fordovih tovornjakov.

Objekt je prilagojen strogim zahtevam vzdrževanja vseh znamk tovornih vozil, avtobusov in priklopnikov, opremljen je s specializiranimi orodji in sodobno diagnostiko, kot tudi s servisnim vozilom, ki glede na potrebe opravlja terenske intervencije.

Odprtja so se udeležili številni ugledni gostje, samo slovestnost pa je z govorom v slovenščini, za kar je prejel lep aplavz, začel g. Lari Host, regionalni direktor prodaje vozil Ford Trucks v Sloveniji, na Hrvaškem in v Bosni in Hercegovini. »Vrhunec 57-letne proizvodnje tovornih vozil Ford je vlačilec Ford F-MAX, ki ga danes tukaj predstavljamo. Ford F-MAX kaže razvoj gibanja avtomobilske industrije v smer avtonomnih vozil. F-MAX je premaknil standarde udobja v vožnji, motor s 500 konjski-

mi močmi pa je tisto, kar osvaja prvo mesto; to je moč zagona in nizka poraba. Slovensko tržišče je eno največjih tržišč tovornih vozil v Evropi glede na število prebivalcev, je tržišče, v katerem vlačilci predstavljajo 70 % prodaje. Verjamem, da se bosta tu F-MAX in obstoječi model vlačilca 1848T zelo hitro uveljavila. Novi vlačilci F-MAX bodo registrirani za demo vozila konec decembra.«

Gospod Mario Tisanić, direktor podjetja KAM i BUS Importer v Sloveniji je podrobno predstavil novi prodajno-servisni center: »Z odprtjem centra v Ljubljani se nadaljuje širjenje prodajno-servisne mreže Ford Trucks v Srednji in Vzhodni Evropi. KAM i BUS Importer Slovenija pa bo ob prodaji in servisu tovornih vozil izvajal Bosch diagnosti-

ko za vse znamke gospodarskih vozil. V servisu imamo tudi opremo za nadzor geometrije koles Josam, s katero je mogoče umerjanje geometrije in nagiba koles na tovornih vozilih, avtobusih, polpriklopnikih in zgibnih avtobusih. Strošek vzdrževanja tovornih vozil Ford je med najnižjimi na tržišču, na to smo zelo ponosni in verjamemo, da nas to dela konkurenčne na slovenskem tržišču.«

Center so slavnostno odprli s tradicionalnim rezanjem vrvice, na odru pa so se g. Hostu in g. Tisaniću pridružili še g. Serhan Turfan, podpredsednik Ford Trucks, g. Emrah Duman, manager za mednarodna tržišča, ga. Lisa King, namestnica generalnega direktorja Ford Trucksa in Regionalni manager g. Baris Akyalcin.



KAM i BUS**IMPORTER**

PROGRAM ZVESTOBE

V podjetju KAM i BUS Importer nudimo široko ponudbo servisnih in diagnostičnih storitev v sodobno opremljeni servisni delavnici. Fleksibilni delovni čas, dežurstvo 24 ur in velika zaloga dostopnih nadomestnih delov so razlogi za zaupanje naših uporabnikov in poslovnih partnerjev.

Osebe v naših servisih se ponaša z dolgoletnimi delovnimi izkušnjami, hkrati pa smo tudi nosilci ISO certifikata za procese ravnanja z okoljem in upravljanja z energijo.

Storitve vzdrževanja in popravila vozil:

- ▶ Popravila vseh znamk gospodarskih vozil, tovornjakov in avtobusov
- ▶ Popravila vseh znamk priklopnikov in polpriklopnikov
- ▶ Pooblaščen Bosch diagnostični center za gospodarska vozila
- ▶ Pooblaščen Ford Trucks servis za tovornjake
- ▶ Popravila Bosch črpalk, injektorjev in sistemov za vbrizgavanje goriva
- ▶ Popravilo zavornih čeljusti in turbopolnilcev
- ▶ Pregled in popravilo klimatskih sistemov
- ▶ Originalni in neoriginalni nadomestni deli z garancijo



MIN. 500 € + DDV
/ SCANGRIP MAG 3 AKU LED
SVETILKA 3,7V 1500 LUX



MIN. 1.200 € + DDV
/ KS TOOLS 195-DELNA
GARNITURA ORODJA V KOVČKU



MIN. 2.500 € + DDV
/ BOSCH AKUMULATORSKI
VRTALNIK GSR 18-2-LI PLUS
PROFESSIONAL



MIN. 5.000 € + DDV
/ PLAYSTATION 4 PRO



MIN. 5.000 € + DDV
/ STREŠNI KOVČEK THULE
MOTION XT SPORT(600) 300 LIT.
189x67, 5x43, METALIK ČRNA

MIN. 6.000 € + DDV
/ KS TOOLS RACING LINE
VOZIČEK Z ORODJEJEM S 7 PREDALI



MIN. 7.000 € + DDV
/ LED TV SAMSUNG UE55MU6172
ULTRA HD (4K), DIAGONALA 55"
(139 cm), ENERGETSKI RAZRED A

Podjetje **KAM i BUS Importer** je za nagrajevanje svojih kupcev in uporabnikov servisnih storitev pripravilo program zvestobe. Program zvestobe se nanaša na promet ustvarjen v poprodaji (servisne storitve, nakup nadomestnih delov) za gospodarska vozila vseh znamk, modelov in namenov (tovorna vozila, priklopniki, avtobusi).

Glede na ustvarjen promet v prodajno servisnem centru se bo uporabniku v sistemu ustvaril zaznamek o realiziranem nakupu.

Ko posamezni kupec/uporabnik pridobi potreben znesek, lahko takoj izbere darilo ali katerokoli kombinacijo daril ali pa počaka do konca obračunskega obdobja.

Kupce bomo obvestili o možnostih izbire daril glede na realiziran promet. Darila bodo dostavljena v 15 dneh od vaše izbire.

Program zvestobe traja do **31.12.2018**.

KAM i BUS IMPORTER, Trgovina in storitve, d.o.o., Celovška cesta 492, 1210 Ljubljana – Šentvid

☎ 01 810 7501, 01 810 7503 ✉ info@fordtrucks.si 🌐 www.fordtrucks.si

Hyundai električna Kona

Nova električna Kona ponuja enega najzmogljivejših električnih pogonskih sklopov na trgu, ki je na voljo v dveh različicah. Različica z večjo kapaciteto baterije ponuja doseg do 482 km ter premore 150 kW (204 KM) zmogljiv elektromotor. Pogonski sklop z baterijo kapacitete 39,2 kWh pa zagotavlja 312 km doseg, elektromotor pa razvije 100 kW (136 KM). Za prav poseben občutek pri vožnji z novo električno Kono poskrbi sistem za pretikanje s pomočjo gumbov, ki omogoča popolnoma intuitivno upravljanje z električnim pogonskim sklopom. Prav tako preprosto je prilagajanje sistema za regenerativno zaviranje, ki pri zaviranju z elektromotorjem zbira zavorno energijo. Cenovna paleta se za mo-



del 39,2 kWh prične pri 34.800 evrih, za močnejši model 64 kWh pa pri 41.000 evrih. Treba je še povedati, da k ceni država prispeva 7.500 evrov ekoloških subvencij.

Audi Q8

Veliki križanci med kupeji in SUV vozili so že nekaj časa zelo priljubljeni, sedaj se v ta segment podaja tudi Audi z novim modelom Q8, ki zaseda vrh dru-



žine Q. Kljub temu, da je za slabih 7 centimetrov krajši od Q7, pa je s svojimi petimi metri dolžine vseeno prav imponozanten. Zahvaljujoč padajoči liniji strehe deluje nižji od Q7, trimetrsko medosje pa obljublja izredno veliko prostora v notranjosti. Vizualno se avtomobil lahko loči od ostalih članov družine Q zahvaljujoč novemu Audijevemu oblikovalskemu jeziku, notranjost pa ni podobna nobenemu člani družine Q, temveč korenine vleče iz limuzin A6 in A8. Trenutno ga poganja le trilitrski V6 TDI z močjo 210 kW/286 KM, v začetku naslednjega leta pa naj bi bil na voljo še šibkejši TDI ter trilitrski bencinski TFSI s 340 KM. Audi novi Q8 izdeluje na Slovaškem, na voljo pa je od 83.400 evrov naprej.

Mercedes-Benz razred C

Po dobrih štirih letih je razred C prejel osvežitveni paket in s tem postal še bolj eleganten in luksuzen, kar je tudi nekakšen imperativ pri Mercedesih. Polepšan je izgled, dodani so stilski elementi, izboljšana je povezljivost, predvsem pa je na višjem nivoju varnost, avto pa lahko odslej vozi tudi sam. Razred C je na trgu 25 let, v tem času so ga poganjali številni motorji, no sedaj lahko zapišem, da osnovo bencinskega pogona tvori vsega 1,5-litrski motor, ki v izvedbi C 200 razvija kar 184 KM. Pri dizelskih motorjih je sedaj tudi v razredu C na voljo sodoben dvolitrski štirivaljnik s prostornino dveh litrov, osnovo pa tvori 1,6-litrski dizelaš, namenjen izvedbam C 180 d in C 200 d. Cenovna paleta

prenovljenega razreda C se prične pri 31.500 evrih za limuzino C 160 in pri 33.500 za limuzino C 180 d.



Naelektrena ponudba:

POPUSTI
DO 5000 EUR

4 ZIMSKE GUME*



Novi Santa Fe

v salonih od 14. novembra

Novi Tucson

že od 19.990 eur

Kona

že od 15.290 eur



Novi i20

že za 99 eur / mesec**



Električna Kona

prvi povsem električni mali SUV v Sloveniji

5 let
GARANCIJE
BREZ OMEJITVE KILOMETROV

8 let
GARANCIJE
NA BATERIJO

 **HYUNDAI**

Povprečna poraba goriva: 0,0 - 7,9 l/100 km, emisije CO₂: 0,0 - 180 g/km.

Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM10 in PM2,5 ter dušikovih oksidov. Slike so simbolne. Akcija velja do razprodaje zalog. Več informacij vezanih na akcijsko ponudbo je na voljo pri pooblaščenih prodajalcih vozil Hyundai. Pogoji garancije in podatki o specifični porabi goriva in emisijah CO₂ so na voljo na www.hyundai.si. / *4 zimske gume za samo 1 evro. / **Akcija: 30% polog, 70% skozi obroke na 84 mesecev / Reprezentativni primer izračuna za Hyundai i20 1,25 Life / rezervna guma: • vrsta financiranja: finančni leasing • predračunska vrednost predmeta financiranja: € 11.880 • lastna udeležba (polog): € 3.564,00 • znesek financiranja: € 8.316,00 • število obrokov: 84 • mesečni obrok: € 99,00 • stroški odobritve: € 118,80 • skupni znesek za plačilo brez lastne udeležbe: € 8.434,80 • letna obrestna mera: 0,00% - fiksna - efektivna obrestna mera: 0,4079% na dan 18.10.2018. / Pogoji za koriščenje ugodnosti po tej akciji je veljavno sklenjena leasing pogodba s HYUNDAI FINANCIRANJEM.

Osa iz Lyona



Vsi se še spomnimo Renaultovega ponosa, modela Magnum, ki je bil prvi tovornjak s popolnoma zračno vzmeteno kabino, vsi pa se spomnimo tudi dejstva, da so bili vozniki Magnumov prepoznavni že na daleč, saj so imeli vsi umazane roke, to pa zaradi tega, ker so bile stopnice za vstop v kabino povsem izven vozila.

Danes seveda temu ni več tako in ima tudi novi Renault T stopnice na klasičnem mestu, zadnji dve lepo zaprti z vrati, zaradi visoke kabine pa je elegantno dodana ročica za lažji vstop. In takšnega Renaulta z visoko spalno kabino in 480-konjskim motorjem smo tokrat zapeljali na test.

Prenova zmanjšuje porabo

Naj povem, da to ni prvi Renault T, ki smo ga lahko preizkusili. Že pred dva letoma smo vozili podobno opremljen model, ki se od današnjega ne razlikuje veliko, no poznavalci pa bodo vedeli, da je Renault vložil kar precej denarja v optimizacijo svojega največjega modela. Tako na kabini in na

strehi sedaj najdemo nove usmerjevalce zraka ter nove gumijaste trakove, kar izboljšuje aerodinamiko. Zanimivo pa je, da so testni tovornjak pripeljali s prav posebno prikolico, prirejeno za zmanjševanje porabe goriva, na samem tovornjaku pa je še naprej nameščen velik sončni ščit, katerega zaradi nižanja porabe drugi proizvajalci odstranjujejo. To pomeni, da so Francozi samozavestni glede porabe in tudi nas na testu ni razočaral. Kot vse druge tovornjake smo tudi rumenega galskega petelina zapeljali po svoji standardni poti od Ljubljane do Ljubelja in nazaj do Jesenic ter okoli Ljubljane do konca testne trase. Za 181 kilometrov dolgo pot smo po-

rabili 52,8 litra goriva, kar je v povprečju zneslo 29,2 litra na 100 prevoženih kilometrov in to je za našo testno pot s konkretnim vzponom na Ljubelj dober rezultat. Naj pri tem omenim, da znaša poraba AdBlue približno 7,7 % porabe goriva, je pa treba vedeti, da je motor bolj naklonjen delovanju prek SCR sistema, EGR je tu povsem v manjšini. V naslednji številki bomo objavili vse povprečne porabe testiranih vozil v letošnjem letu na enaki relaciji.

In če se vrnem k spremembam glede na vozilo izpred dveh let, je le-teh še največ na motorju. Tukaj je sistem brizgalka-črpalka nadomestil common-rail, vbrizg preko skupnega voda, ki vbrizgava gorivo pod pritiskom 2000 barov.

Renaultova drugačnost

Ko voznik zasede svoj delovni prostor, bo najprej opazil samosvojo ploščo z merilniki, kjer velik digitalni merilec hitrosti nekoliko spominja na tiste pri vozilih iz osebne programa francoskega proizvajalca, pa čeprav ti dve znamki razen imena nimata nič skupnega. Tako osrednje mesto na plošči zavzema TFT zaslon, medtem ko je desno velik okrogel analogni merilnik vrtljajev, levo pa so še trije merilniki nivoja goriva, temperature hladilne tekočine in zračnega pritiska. Za razliko od nekaterih konkurentov je na velikem volanskem obroču relativno malo stikal, predvsem tistih vidnih, saj so Francozi stikala skrili tudi na drugo, spodnjo stran volana in ravno s temi stikali tudi nastavljam tempo mat ali pa upravljamo številne funkcije na dodatnem 7-palčnem zaslonu na sredinski konzoli. Slednja je rahlo zavita proti vozniku, na njej pa dominira stikalo parkirne zavore in tri krožna stikala za nastavljanje delovanja tempomata, za nastavitvev intenzivnosti notranje osvetlitve v rdeči ali beli barvi ter za nastavitvev samodejne klimatske naprave.



Ko k temu dodamo še nov kompresor zraka in servo črpalko krmilnega mehanizma s spremenljivim pretokom, pa v teoriji na kolesa prihaja vseeno

enaka moč, a je ta bolj izkoriščena. V praksi to pomeni, da lahko vozilo sedaj prevozi 3,4 kilometra z enim litrom porabe, medtem ko je prej prevozilo le

dobre 3. Prav tako je motor sedaj bolj prožen in lažje ter hitreje razvije najvišjo moč, kar na koncu pomeni, da doseže 85 km/h dve sekundi hitreje kot prej. Izboljšave so zaslužne tudi za bolj tiho in mirno delovanje motorja, ki se samodejno ugasne, če deluje v prostem teku več kot 5 minut, proizvajalec pa tudi zaradi tega obljublja dva odstotka nižjo porabo. K nižji porabi pripomore tudi svojevrsten trik, ki ga izvajajo le Francozi, in sicer je kabina v zadnjem delu široka celih 2,5 metra, tako da je tudi postelja polnih dimenzij, nato pa se kabina proti sprednjemu delu počasi ožja in je na vetrobranskem steklu široka še 2,3 metra, kar pa ne vpliva na prostornost in razpoložljiv prostor.



Model T je naslednik mnogim nepozabljenega Magnuma.

Sistemi sposojeni pri Volvu

Za bolj sproščujočo vožnjo je pri Renaultu zadalžen predvidljivi tempomat, ki ga tu imenujejo Optivision in je dobra kopija Volvovega I-See sistema.

Sistem deluje odlično, je pa njegovo delovanje nekoliko drugačno kot pri konkurenci, ki uporablja tridimenzionalne topografske karte. Tu se uporabljajo lastni podatki, ki so jih pridobili Volvovi tovornjaki, ki so že prevozili določeno pot in te podatke shranili v »oblak«. Odslej se tudi Renaultovi tovornjaki pridružujejo temu sistemu zbiranja podatkov, prav tako pa so dobili pravico za uporabo le-teh iz skupne baze. Ker ta sistem pri Volvu uporabljajo že nekaj časa, je baza zelo široka in bogata, kar daje tudi Renaultovim tovornjakom določeno mero neodvisnosti od zunanjih vplivov.

Morda je nekoliko bolj zapletena in nelogična nastavitve tempomata, ki ponuja tri vrednosti odstopanj od nastavljene hitrosti, v minus le 3 km/h v plus pa 3, 5 ali kar 13 km/h. Slednja vrednost sicer močno prekorači dovoljeno hitrost, v vsakem primeru pa sistem dovoli prekoračitev hitrosti za le 35 sekund, nato pa začne samodejno zavirati in vrača hitrost na prednastavljeno. Optivision sodeluje tudi z Optiroll sistemom, ki samodejno izklopi pogon, če je mnenja, da se bo vozilo lahko dovolj hitro premikalo z lastno inercijo. Ponuja pa Francoz eno lastno rešitev in to je možnost shranjevanja dveh hitrosti na tempomatu, kar je še posebej dobrodošlo pri spremenljivih pogojih vožnje. V praksi to pomeni, da lahko le s pritiskom na gumb priključimo prednastavljeno hitrost npr. 70 km/h, z novim pritiskom pa prestavimo na prej nastavljenih 85 km/h in obratno.

Prek dva metra višine

V visoko kabino brez motornega tunela vstopamo preko kar petih stopnic, voznik tako sedi dva metra nad tlemi, stojna višina v notranjosti kabine pa znaša 2,05 metra, kar pomeni, da je notranjost odlično izkoriščena, če vemo, da je višina celotne kabine 3,84 metra. Kabina je, kot smo že prej omenili, povsem zračno vzmetena, kar pa nič ne škodi pri natančnem manevriranju. Sicer Renault še ni dobil dinamičnega krmiljenja, kakršnega ima Volvo, so pa zato zračne vzmeti le še en dodaten filter med volanom in kolesi. Pri hitrejših spremembah smeri se kabina nič kaj ne nagiba, tako da je



Visoka kabina je kot hiša na nadstropje. Brez motornega tunela v sredini je stojna višina 2,05 metra. Vanjo se vstopa preko petih osvetljenih stopnic, na zunanji strani pa sta še dva globoka predala.



Prostora na pretek

Stojna višina v notranjosti je 2,05 metra in ni najvišja, saj je možno naročiti še višjo kabino High Maxispace. Nad voznikom so trije veliki zaprti in osvetljeni predali in pod temi trije manjši odprti. Številni predali in odlagališča po armaturi bodo poskrbeli, da drobnarije med vožnjo ostanejo na mestu, na doseg voznikove roke so tudi držala za kozarce ali manjše plastenke, medtem ko tiste, velike liter in pol odložimo v vrata. Pod posteljo je 40-litrski hladilnik in dva zaprta predala, dostopna z zunanje strani, levi pa tudi iz notranjosti. Postelja je raztegljiva do 80 centimetrov, za krajšanje počitka pa je bil v testnem tovornjaku nameščen tudi televizor, pa tudi nočna klima.



Zavarovanje prevozniške odgovornosti za tovor v cestnem prometu

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

Zavarovalna kritja do zavarovalne vsote 1.500.000 EUR po škodnem dogodku



Vse bo v redu.

triglav

www.triglav.si

udobje bolj primerljivo s kakšno križarko, ne pa z velikim tovornjakom.


Na desni strani za volanom je stikalo 12-stopenjskega samodejnega menjalnika Optidrive, ki pa v primeru ročne prestavljanja ne nudi klasične rešitve s potegom ročice gor ali dol kot pri večini ostalih, temveč naprej in nazaj. Menjalnik sicer odlično opravlja svoje delo, prestavna razmerja so dobro preračunana, omogoča pa vožnjo vse do 900 vrtljajev, preden prestavi v nižjo prestavo. Ob ročici menjalnika je še posebej ročica dekompresijske motorne zavore Optibrake+ z dodatno zaklopko v izpušnem sistemu, ki zavira z močjo 382 kW pri 2300 vrtljajih. 480 konjskih moči brez težav vleče polno obremenjeno prikolico, redukcija na zadnji osi 2,47 pa omogoča, da se motor pri 85 km/h vrti s 1100 vrtljaji. Visoka moč poskrbi tudi za dobro povprečno hitrost, saj suvereno premaga številne klanče.

V osnovi je armatura črne barve, katero pa razbijajo srebrni dodatki, kar naredi že tako svetlo notranjost še bolj uporabniku prijazno. Veliko svetlobe v kabino prihaja skozi vetrobransko steklo, tudi bočna stekla so velika in omogočajo dobro preglednost okoli vozila, vzvratna ogledala pa so v povprečju razreda, vsekakor je treba za vzvratno vožnjo imeti nekaj izkušenj. Renault Trucks s svojim največjim modelom sicer ne piše zgodovine, kot jo je z Magnumom, je pa zato T model vseeno konkreten tovornjak, morda malo samosvoj, ampak ko se ga navediš, ti vseeno zleze pod kožo.

Renault nima vogalnih deflektorjev, saj njihovo nalogo prevzema jo svetlobni sklopi, v katerih so LED dnevne luči. Testni model je bil opremljen tudi s sistemom za nadzor tlaka v pnevmatikah, preko dveh stopnic v maski pa se povzpne do vetrobranskega stekla, da ga lažje očistimo.



TEHNIČNI PODATKI: Renault Trucks T High 480 T4x2 Euro6

Motor		DTI 13, vodno hlajen 6-valjni linijski motor, turbinski polnilnik in hladilnik polnilnega zraka, elektronsko krmiljen vbrizg goriva po skupnem vodu (2.000 barov), enodelna glava motorja, štiri ventili na valj, EEC EURO 6: SCR8 in filter trdih delcev
Prostornina (ccm)		12.800
Vrt & hod (mm)		131 x 158
Najvišja moč (kW/KM) pri vrt/min		353/480 pri 1.400–1.800
Najvišji navor (Nm) pri vrt/min		2.400 pri 950–1.400
Prenos moči		Optidrive menjalnik AT 2412F (14.94-1), samodejna sklopka. Aluminijasto ohišje, 12 prestav naprej in 3 nazaj, možnost ročnega prestavljanja.
Varnostni sistemi		Attention Guard, ESP, LGS, EBA, ASR
Mere D x Š x V (mm)		6.155 x 2.500 x 3.846
Medosna razdalja (mm)		3.800
Višina stopnic (mm)		422 x 340 x 292 x 292 x 325
Višina poda od tal (mm)		1.670
Masa praznega vozila (kg)		7.910
Največja dovoljena masa (kg)		44.000
Vzmetenje spredaj		enolistne parabolične vzmeti
Vzmetenje zadaj		zračno, 4 blazine
Zavore		diski spredaj in zadaj, OPTIBRAKE+ (382 kW pri 2300 vrt/min)
Oprema		neodvisni grelec kabine zrak/zrak (4kW), 40-litrski hladilnik, LED notranja osvetlitev, TV
Spodnja postelja (mm)		2.018 x 670–791 x 150
Pnevmatike		385/55 + 315/70 R22.5
Posoda za gorivo/AdBlue (l)		750/64
Hrup pri 80/85 km/h (dB)		64,5/65,0
Izpust CO ₂ (g/km)		770

**ZDRUŽILI SMO ZNANJE IN IZKUŠNJE.**

Sparkasse Leasing S d.o.o. in Aleasing d.o.o. od 1. oktobra, združena v eno družbo, ponujata financiranje tovornih vozil in drugih premičnin pod konkurenčnimi pogoji.

Financiramo nakup tovornih vozil za obdobje do 7 let!

Oglasite se v eni izmed naših enot in se prepričajte o naši ugodni ponudbi.

PE Celje:
Sparkasse Leasing S d.o.o.
Kidričeva ulica 24 a
3000 Celje
T: +386 3 425 86 10
F: +386 3 425 86 11

PE Šempeter pri Gorici:
Sparkasse Leasing S d.o.o.
Žnidarčičeva 19
5290 Šempeter pri Gorici
T: +386 5 393 42 00
F: +386 5 393 42 10

Sedež družbe:
Sparkasse Leasing S d.o.o.
Cesta v Kleče 15
1000 Ljubljana
T: +386 1 561 56 70
T: +386 1 583 22 11
F: +386 1 583 23 87

SPARKASSE 
Leasing

info@s-leasing.si
www.s-leasing.si

Pametna izbira za vaše tovorno vozilo

KAMA je eden vodilnih proizvajalcev pnevmatik v Rusiji. Kar tretjina pnevmatik, izdelanih v Rusiji, pride iz tovarn Kame. Izvažajo jih v več kot 30 držav po celem svetu, končno pa so na voljo tudi v Sloveniji.

Do 20 % daljša življenjska doba

Pnevmatike Kama so najboljša izbira za lastnike in voznike tovornih vozil v mnogih pogledih. Eden glavnih kazalcev je podaljšana (za skoraj 20 %) življenjska doba vseh pnevmatik Kama. Možnost poglobljanja in obnavljanja pnevmatik pa življenjsko dobo pnevmatike še podaljša, kar obenem pomeni tudi velik prihranek, ki bi ga sicer namenili za novo pnevmatiko. Povečana tekalna plast povečuje moč in vzdržljivost pnevmatike, posebna trikotna konstrukcija ogrodja žičnatega traku pa zmanjša deformacijo pnevmatik in zagotavlja prihranek goriva tudi do 5 %. Pnevmatike imajo najboljše samočistilne lastnosti v svo-

jem razredu, zaradi popolnoma nove geometrije žlebov pa je povečana tudi zaščita pred udarci.

Popoln oprijem in večje udobje

Pnevmatike omogočajo popoln oprijem na mokrem in zasneženem cestišču in so visoko odporne proti obrabi. Zagotavljajo manj zdrsov koles med pospeševanjem in posledično boljše mobilnost vozila, obenem pa omogočajo natančnost sledenja na mokri cesti in tako ni nevarnosti akvaplaninga. Izvirna konstrukcija bočnice zmanjšuje vibracije, ki se prenašajo na vozilo, kar povečuje udobje med vožnjo, nizka frekvenca hrupa pa zagotavlja tiho in udobno vožnjo.

Kam po pnevmatike KAMA?

Široko ponudbo pnevmatik Kama v Sloveniji nudi Trans Felix d.o.o., vsestransko podjetje, ki ponuja trgovino z rezervnimi deli za tovorna in dostavna vozila, servis tovornih vozil, avtopralnico za osebna in tovorna vozila, avtooptiko, ličarska dela, transportne storitve in računalniške storitve. Vulkanizerska delavnica letos deluje brez naročanja, na vrsti pa boste najkasneje v šestdesetih minutah. Podjetje lahko obiščete v sodobnem prodajno-servisnem centru na Lesnem Brdu 17 ob regionalni cesti Ljubljana-Vrhnika ter v prodajalni v Kranju.



Pnevmatike KAMA
že uporabljajo:

EUROTEK

Marolt



**GRADNJE
ZVEPLAN**



- TRGOVINA z rezervnimi deli
- PREVOZ razsutega tovora
- SERVIS tovornih vozil
- AVTOPRALNICA
- LIČARSTVO
- AD BLUE



TRANS FELIX d.o.o.

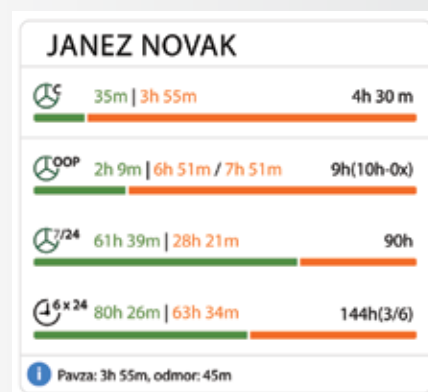
PE Lesno Brdo
01 755 78 51 (trgovina)
01 755 78 53 (servis)
info@transfelix.si

PE Kranj (trgovina)
08 205 34 95
08 205 34 96
kranj@transfelix.si

PREDNOST 1 **PREDVIDEVANJE DELOVNEGA ČASA VOZNIKA**

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

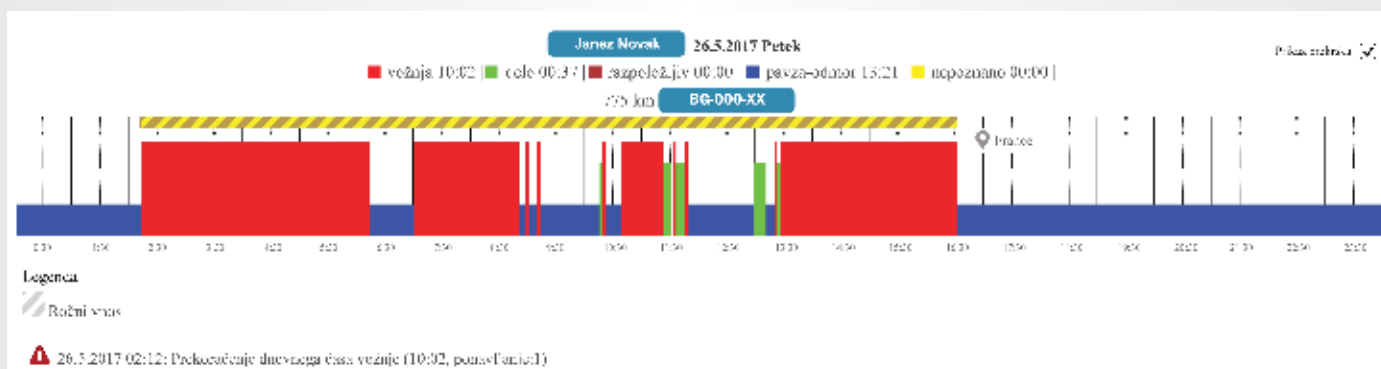
- Neprekinjena vožnja (4:30 h)
- Dnevna vožnja (9h/10 h)
- Čas vožnje 7/14 dni (56h/90 h)
- Delovni teden 6 x 24h (Uredba 561/2006 / ES)



PREDNOST 2 **DALJINSKO ODČITAVANJE PODATKOV S TAHOGRAFA IN VOZNIKOVE KARTICE**

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

PREDNOST 3 **ANALIZA DELOVNEGA ČASA VOZNIKA IN PRIKAZ NAPAK (ČASA VOŽNJE)**



PREDNOST 4 **(NOVA ZAKONSKA ZAHTEVA) EVIDENCA TEDENSKEGA DELOVNEGA ČASA ČLANA POSADKE**



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



Kombiji ali veliki enoprostorci

Ponudba dostavnih vozil pri nas je bogata. Med različnimi izvedbami pa so na voljo tudi tiste za prevoz potnikov. Te so po pravilu bolje opremljene in nudijo tudi več komforta. Pa pogledjmo, kaj je pri nas na voljo.

8 predstavnikov

Tudi dostavniki se delijo na več razredov. Največ izvedb za prevoz potnikov je v razredu srednje velikih dostavnikov. Tu je kar 8 različnih predstavnikov, trije pa so še takšni, ki sicer imajo avto v tem razredu, a se ti pri nas ne prodajajo. To so Fiat z modelom Talento, Nissan z modelom NV300 in Hyundai z modelom H1. Ko omenjamo osem ponudnikov, moramo takoj zapisati, da jih je kar nekaj med njimi tehnološko ozko povezanih in da prihajajo z istih proizvodnih trakov, na nosu pa nosijo različne logotipe. Tako so partnersko povezani Renault Trafic in Opel Vivaro ter prej omenjena Fiat Talento in Nissan NV300, podobno pa je tudi s trojico Peugeot, Citroën in Toyota, ki imajo skupne modele pod imeni Traveler, Space Tourer in ProAce Verso. Takšna vozila so izredno primerne za prevoz tudi do devet potnikov,

a so zaradi boljšega luksuza po navadi opremljena z osmimi ali celo samo s sedmimi sedeži. Na ta način so odlično nadomestilo tudi za enoprostorce, katerim ob postavitvi sedmih sedežev zmanjka prostora za prtljago, v našem

primeru pa je tega prostora še vedno na pretek. Ta vozila so tudi odlična za izposajo, za rent-a-car službe, za hotelske shuttle, za prevoze do letališč in nenazadnje so tudi odlični pomočniki pri večjih družinah.



S skupnih proizvodnih trakov

Moderni potniški kombiji imajo ob lepem izgledu tudi dobre vozne lastnosti, so udobni in so lahko tudi varčni kot osebni avtomobili. Prav tako so tudi pri kombijih na voljo različne opcije, številni paketi opreme in različna motorizacija. Trafic in Vivaro sta tako na voljo v dveh dolžinah in z enim 1,6-litrskim motorjem, ki ponuja tri stopnje moči: 95, 125 in 145 KM. Po želji kupca sta lahko opremljena z drsnimi vrati na obeh straneh, zadaj pa so lahko dvizna ali krilna prtljažna vrata. Zanimivo je dejstvo, da manj ko je sedežev v avtu, dražji je le-ta. Tako je izvedba z devetimi sedeži cenejša od tiste s sedmimi, je pa res, da je izvedba s sedmimi sedeži bolj luksuzna in ponuja že v osnovi več opreme.

Rahlo bolj svež je trojček iz skupine PSA in Toyota. Vsako vozilo je dobavlj-

vo v treh dolžinah, pri Toyoti jih imenujejo Compact, Medium in Long. Prav tako lahko naročite dvojna bočna drsna vrata, za razliko od Renaulta in Opla pa so vozila dostopna z močnejšim dizelskim motorjem prostornine dveh litrov, ki ponuja 150 ali 180 KM, v ponudbi pa imajo tudi 1,6-litrski dizelski agregat z močjo 95 ali 115 KM.

V našem izboru je Ford z modelom Tourneo Custom najmlajši, saj je pred kratkim doživel obsežen *face lift*. O novosti si preberite v nadaljevanju, je pa Ford na voljo v dveh dolžinah, pogajanja pa ga dvolitrski dizelaš s stopnjami moči 105, 130 in 170 KM. Na koncu pa omenimo še dva najdražja predstavnika in sicer je Volkswagnov Transporter na voljo s široko gamo motorjev, menjalnikov, opreme in pogonov.

Najmočnejša različica dvolitrskega TDI motorja ponuja celo 204 KM in samo-

dejni menjalnik z dvojno sklopko DSG. Transporter je na voljo tudi v različnih izvedbah, kot so Caravelle, Multivan in California. Med najdražje pa spada Mercedes, ki ponuja potniško izvedbo Vita z dodanim imenom Tourer. Na voljo je v treh karoserijskih različicah in s petimi motornimi močmi, med katerimi je eden bolj uporabnih zagotovo 2,2 DCI s 190 KM. Najbolj luksuzen model za prevoz potnikov pa je zagotovo Mercedesov V razred. Tako Volkswagen kot Mercedes ponujata svoja vozila tudi s štirikolesnim pogonom.

Potniške izvedbe kombijev so lep dokaz, kako se lahko osnovno tovorno vozilo preobrazi v udobno vozilo za prevoz potnikov. V nadaljevanju vam predstavljamo Toyotin ProAce, Oplov Vivaro, Fordov Tourneo Custom in Volkswagnov Transporter.



Opel Vivaro Tourer CDTi BiTurbo



Opel Vivaro je zares vsestransko vozilo, še posebej v izvedbi Tourer, ki lahko zelo udobno prepelje tudi do 9 potnikov, istočasno pa ga lahko uporabimo kot zelo uporaben transporter. Ravno zaradi te vsestranskosti je Vivaro Oplov najboljše prodajani model v razredu gospodarskih vozil.

V testnem primeru je bilo v vozilu sedem sedežev, kar omogoča, da je Vivaro Tourer izredno prilagodljiv. Drugo sedežno vrsto sestavljata dva ločena sedeža z nasloni za roke, ki sta že serijsko postavljena na vzdolžna vodila in omogočata premikanje po kabini. Da bi se olajšal dostop do tretje sedežne vrste, je vozilo opremljeno z drsnimi vrati na obeh straneh, sedeža v drugi vrsti pa se s pomočjo sistema Easy Entry enostavno preklopita in pomakneta naprej.

Udoben, prilagodljiv, povezljiv

Vivaro Tourer je lahko tudi mobilna pisarna, saj se sedeža v drugi vrsti lahko obrneta za 180 stopinj in se tako ustvari pisarniško vzdušje, kjer potniki sedijo obrnjeni eden proti drugemu. Sestanek brez radovednih pogledov iz zunanosti zagotavljajo zatemnjena stekla. Prenosne računalnike in telefone lahko polnimo prek USB vtičnic ali neposredno prek 220-V vtičnice, ki se nahaja pred drugo sedežno vrsto.

Celoten zadnji del je tudi lepo obložen tako po stropu, stenah in po tleh, kar potnikom pričara še bolj prijeten ambient. V notranjosti za prijetno osvetlitev ponoči skrbijo LED luči, za prijetno temperaturo pa v sprednjem delu poskrbi samodejna klimatska naprava, v zadnjem pa ročna.

Tudi voznik bo užival v vozilu, saj ima na voljo kar nekaj praktičnih rešitev: nastavljiv sedež in volanski obroč tako po višini kot globini, možnost nastavitve sedeža v ledvenem delu, naslon za roke, bočne zračne blazine, tu pa je tudi v usnje oblečen multifunkcijski volanski obroč. Plošča z merilniki je pre-



gledna, saj se hitrost izpisuje digitalno na sredini plošče, pa tudi ostale funkcije, npr. temperatura motorja, število vrtljajev in nivo goriva, so jasno vidne. Na sredinski konzoli kraljuje sedempalčni zaslon, ki s pomočjo Oplovega IntelliLink sistema omogoča optimalno povezanost s telefonom, nudi natančno navigiranje, upravljanje z radiem ali predvajanje glasbe prek zunanjih virov, npr. USB ključa ali telefona. Funkcije samodejnega uravnavanja klime, samodejnega vklopa brisalcev, osvetljevanja notranjega dela cestišča pri zavijanju, odklepanja in zaklepanja ter zagona motorja brez uporabe ključa pa le še povečujejo udobje v vozilu.



Varen in zmogljiv

Vivaro pa navduši tudi z atraktivno zunanostjo ter številnimi asistenčnimi sistemi. Ob ABS-u in elektronski razporeditvi zavorne sile (EBD) vozniku podporo ponujajo tudi sistem za pomoč pri zaviranju v sili (Emergency Brake Assist – EBA), sistem za pomoč pri speljevanju v klanec (Hill Start Assist – HSA), elektronska kontrola stabilnosti (Electronic Stability Program – ESP), sistem kontrole vleka (Traction Control – TC), kakor tudi sistem za zmanjšanje možnosti prevračanja (Roll Over Mitigation).

Ne smemo pa mimo pogonskega sklopa. Tega sestavlja na papirju precej šibak 1,6-litrski dizelaš, ki pa razvija visokih 145 konjskih moči. Za takšno moč sta zaslužni dve turbini (BiTurbo), kjer manjša turbina skrbi za zagotavljanje primerne navora pri nizkih vrtljajih, druga pa se vključi pri višjih vrtljajih in pomaga vzdrževati moč.

Moč se na sprednja kolesa prenaša prek ročnega šeststopenjskega menjalnika. Vivaro je možno voziti precej dinamično, je pa treba vedeti, da s hitrostjo in obremenjenostjo raste tu-

di poraba. Le-ta je na testu znašala okroglih 8 litrov, kar pa je za vozilo, težko 1800 kilogramov, kar dober rezultat. Sama vožnja se lahko primerja z vožnjo v večjih enoprostorcih, saj ima Vivaro v različici Tourer nekoliko predelano in bolj uravnoteženo podvozje, kot ga imajo ostali bratje iz družine Vivaro.

Praktična in udobna notranost, robustna, a elegantna zunanost, velika nosilnost in ekonomičnost so zagotovo največji aduti, s katerimi bo Vivaro navdušil vsakega uporabnika.



TEHNIČNI PODATKI – Opel Vivaro Tourer, 1.6 CDTi, BiTurbo

Motor	štirivaljni, dizel, dvojna turbina, start & stop, Euro 6
Prostornina (ccm)	1598
Moč (kW/KM)	107/145
Navor (Nm/min)	340/1750
Pogon	na sprednja kolesa
Menjalnik	ročni 6-stopenjski
Mere D x Š x V (mm)	5398 x 1956 x 1971
Medosna razdalja (mm)	3498
Masa praznega vozila (kg)	2189
Nosilnost (kg)	900
Posoda za gorivo (l)	70
Prtljažnik (l)	900
Pospešek 0–100 km/h (s)	10
Najvišja hitrost (km/h)	180
Povprečna poraba (l/100 km)	8
Emisija CO ₂ (g/km)	159



Toyota ProAce 2.0 D-4D

Nova generacija dostavnikov, razvita v sodelovanju PSA in Toyote, je bila predstavljena leta 2016. Z njo je Toyota prejela ličen kombi za prevoz tovora ali, kot v našem primeru, za prevoz 8 potnikov. In čeprav je vozilo povsem novo, je ime ostalo enako – ProAce, ker pa je govora o potniški izvedbi, je imenu dodan Verso.

ProAce je na voljo v različnih izvedbah, s tremi dolžinami (4606, 4956 in 5308 mm) in eno višino (1900 mm). Slednja vozilu omogoča izredno uporabnost tudi v mestnih središčih z nizkimi garažnimi hišami, poleg tega pa mu za vožnjo po avtocestah zadošča vinjeta razreda 2A, kakršna velja tudi za običajna osebna vozila.

Oblika podrejena prostoru

Oblikovalsko gledano ima vozilo klasično škatlasto obliko, kar zagotavlja maksimalen izkoristek notranjega prostora za prevoz ljudi in prtljage. Kljub takšnemu formatu avtomobil odseva eleganco, na njem pa najdemo številne prepoznavne elemente, ki nedvomno nakazujejo, da je to Toyota nove generacije.

V testnem vozilu je bilo prostora za voznika in še sedem potnikov. Voznik in sovoznik sta v prvi vrsti, medtem ko šest potnikov vstopa skozi široka bočna drsna vrata na obeh straneh. Desni sedež v drugi vrsti se preklopi in tako

se ustvari dovolj velik prostor za vstop potnikov do tretje sedežne vrste.

Ne glede na to, kje sedite, so sedeži udobni in dovolj profilirani, da telo po sedežu ne drsi. Tudi prostora je na pre-

tek tako v višini ramen kot v višini glave. Prostor si potniki lahko dodajajo tudi sami z vzdolžnim pomikom sedežev naprej ali nazaj, a se tu lahko zgodi, da zmanjka prostora za prtljago, zato je v



tretji vrsti potrebno malo fleksibilnosti – več prostora za potnike ali za prtljago. So pa zato nastavljivi tudi nasloni, kar omogoča lažje počivanje, za dober zrak pa skrbi ločena klimatska naprava v sprednjem in zadnjem delu.

Največ prostora ima seveda voznik. Njegov sedež je še najbolj udoben in izdatno nastavljiv, saj mora on na njem preživeti svoj delovni dan. Zaradi visokega položaja sedenja je preglednost dobra, pri vzvratni vožnji pa si pomagamo z velikim ogledali in parkirnimi senzorji.

Pet zvezdic

V vožnji se ProAce obnaša nad pričakovanji. Podvozje je odlično nastavljeno in dobro vpija neravnine, tako da vozilo ne poskakuje in se ne nagiba. Del skrivnosti udobne vožnje je v večji vzvojni trdnosti, veliki medosni razdalji ter kljub veliki višini vozila izredno nizko postavljenem težišču. Velja tudi omeniti, da je bil Toyotin ProAce preizkušen tudi na EuroNCAP, kjer je pridobil vseh pet zvezdic. K oceni so v veliki meri pripomogli tudi številni elektronski pripomočki, kot sta sledenje voznega pasu in samodejno zaviranje v sili.

Za pogon ProAcea skrbi dvolitrski turbo dizelaš, ki razvija 110 kW moči in



370 Nm navora, ki se prek 6-stopenjskega ročnega menjalnika prenaša na sprednja kolesa. Ročica menjalnika je postavljena visoko na sredinsko konzolo in lepo sede v roko. Ima kratek in natančen hod, s precej kratko prvo prestavo. Sam motor je dovolj močan in elastičen, da zagotavlja udobno vožnjo pri nizkih vrtiljajih. Zahvaljujoč

dobri zvočni izolaciji se bodo potniki v vozilu normalno pogovarjali tudi pri višjih hitrostih.

Toyota je s ProAceom na trg poslala resno vozilo, ki je odličen sopotnik na dolgih potovanjih, je lične oblike in se odlično znajde v poslu ali družinski rabi, kjer lahko zamenja tudi enoprostorce.



TEHNIČNI PODATKI – Toyota ProAce 2.0 D-4D

Motor	štirivaljni, dizel, prisilno polnjen, start & stop, Euro 6
Prostornina (ccm)	1997
Moč (kW/KM)	110/150
Navor (Nm/min)	370/2000
Pogon	na sprednja kolesa
Menjalnik	ročni 6-stopenjski
Mere D x Š x V (mm)	4956 x 1920 x 1890
Medosna razdalja (mm)	3275
Masa praznega vozila (kg)	1972
Nosilnost (kg)	820
Posoda za gorivo (l)	69
Prtljažnik (l)	900
Pospešek 0–100 km/h (s)	11
Najvišja hitrost (km/h)	184
Povprečna poraba (l/100 km)	7,9
Emisija CO ₂ (g/km)	154



Ford Tourneo Custom EcoBlue

Fordov program gospodarskih vozil je močnejši kot kadarkoli prej in več kot uspešno nadaljuje dobrih 40 let staro tradicijo, v kateri so prodali prek 6 milijonov dostavnikov. Mednje spada tudi Tourneo Custom.

Ford je povsem novo vozilo Transit Custom predstavil leta 2012 in ni bilo treba dolgo čakati, da so kupci v njem prepoznali številne prednosti in ugodnosti, s čimer je postal najbolj prodajano Fordovo gospodarsko vozilo. Da bi zadržal ta primat, so mu pri Fordu namenili številne izboljšave in olepšave. Navzven so najbolj opazne nova rešetka maske hladilnika ter nove luči z LED dnevnimi elementi in zmogljivimi HID ksenon lučmi.

Sedeži kot v pisarni

Veliko pozornosti so posvetili varnosti, tako da se Custom lahko pohvali s petimi zvezdicami na testu trka, opremljen pa je tudi s številnimi sistemi, med katerimi moramo izpostaviti Pre-Collision Assist sistem, ki samodejno zavira pred oviro in prepoznava tudi pešce, pa sistem za stabilizacijo pri udaru bočnega vetra in sistem za stabilizacijo priklopnega vozila, pa nadzor mrtvega kota, pametni omejevalnik hitrosti ...

V Customu je zanimiv sedežni red. V testnem vozilu je bilo 8 sedežev, druga vrsta pa je bila obrnjena v nasprotno smer vožnje, tako da so se potniki

med sabo lahko gledali in lažje pogovarjali. Takšna postavitve ni ravno vsakdanja, seveda pa se da sedeže poljubno premikati in odstranjevati iz vozila,



a zadeva vseeno ni tako preprosta, saj ima vsak sedež skoraj 40 kilogramov, zato sedežne pozicije zagotovo ne bomo spreminjali vsak dan. Avto je visok dva metra in tudi oddaljenost od tal je malenkost višja kot pri ostalih, zato je dobrodošla vstopna stopnica.

Velik potencial vozilu daje dvolitriški dizelski motor, ki razvija 170 KM in 405 Nm navora že pri 1500 vrtljajih. Moč se na sprednji kolesni par prenaša prek novega samodejnega menjalnika SelectShift, ki omogoča tudi ročno prestavljanje. Motor je zelo odziven na pritisk stopalke za plin, dobra zvočna izolacija pa pripomore k udobnejši vožnji in lažjemu klepetu v kabini.

Povezljiv in prepoznaven

Voznikov delovni prostor je prav tako doživel precejšnje spremembe in je sedaj svež, z velikim zaslonom na dotik na sredini armaturne plošče, medtem ko sta pred voznikom dva okrogla merilnika s TFT zaslonom med njima. Kot se za takšno vozilo spodobi, je v njem ogromno predalov in odlagalnih površin ter neverjetno veliko USB priključkov, v vozilu je tudi 14 prezračevalnih šob, pri čemer za zadnji del ločeno reguliramo ogrevanje in hlajenje, ter 10 zvočnikov za dob-



ro reprodukcijo zvoka. Se pa lahko Tourneo Custom sedaj pohvali tudi z vgradnjo najnovejšega SYNC 3 komunikacijskega sistema, ki uporablja integriran AppLink in je kompatibilen z Apple CarPlay in Android Auto. Na ta način bo lahko voznik uporabljal tudi glasovne ukaze. Dovolj je, da voznik izgovori »I need fuel« in sistem bo

sam poiskal najbližjo črpalko ter ga usmeril proti njej.

Novi Ford Tourneo Custom ostaja prepoznaven po veliki maski motorja, ki pri uporabnikih in tekmečih zbuja spoštovanje. Sedaj so v svetlobnih sklopih tudi LED dnevne luči, ki naredijo tega motogca še bolj dinamičnega.



TEHNIČNI PODATKI – Ford Tourneo Custom 2.0 TDCi, SelectShift

Motor	štirivaljni dizel, prisilno polnjen, start & stop, Euro 6
Prostornina (ccm)	1996
Moč (kW/KM)	125/170
Navor (Nm/min)	405/1500
Pogon	na sprednja kolesa
Menjalnik	samodejni SelectShift 6-stopenjski
Mere D x Š x V (mm)	4973 x 1986 x 1979
Medosna razdalja (mm)	2933
Masa praznega vozila (kg)	2376
Nosilnost (kg)	800
Posoda za gorivo (l)	70
Prtljažnik (l)	1150
Pospešek 0–100 km/h (s)	8
Najvišja hitrost (km/h)	175
Povprečna poraba (l/100 km)	9
Emisija CO ₂ (g/km)	166



VW transporter 2.0 TDI 4Motion

Transporter je eno tistih vozil, ki jih na cesti vidimo zelo pogosto. Razlog leži tudi v tem, da se proizvaja že vse od leta 1950 in da je danes na cesti njegovala šesta generacija.

Volkswagen pri oblikovanju Transporterja ne odkriva tople vode, zato vemo, da je njegova oblika ravno prav zaobljena, da notranost ponudi največ možnega prostora. Vozilo je tudi izredno modularno, saj je na voljo z dvema medosnima razdaljama, tremi višinami, tremi dolžinami ... To pomeni, da lahko zadovolji različne potrebe uporabnikov, od klasičnega furgona dostavnika, šasije s kabino pa vse do izvedbe za prevoz potnikov, ki smo jo preizkusili mi.

Skoraj 3,5 metra medosja

Testno vozilo je imelo podaljšano medosno razdaljo (3400 mm) in tri sedežne vrste s po tremi sedeži. V prvi vrsti je ob voznikovem sedežu klop za dve osebi. V srednji vrsti je prav tako klop za dve osebi, pri bočnih drsnih vratih pa samostojen sedež, ki se v celoti preklopi naprej in ustvari prostor za dostop do tretje sedežne vrste, kjer je nameščena enotna sedežna klop za tri osebe. Torej precej bazičen prevoz za devet oseb. Ob tem imam v mislih tudi opremo kabine, kjer na tleh naj-

demo debele gumijaste preproge, sedeži so odeti v kombinacijo tkanine in skaja, plastika na armaturi in oblogah pa je trda, a trpežna. Vse to nam po-

ve, da je avtomobil narejen, da traja, in da se obloga na sedežih ne bo kmalu zdrsala, hkrati pa je takšno plastiko lažje in enostavneje čistiti.



Tudi po manj utrjenih površinah

Širina potniškega prostora znaša 1692 mm, višina pa 1394, kar pomeni, da je prostora v eni vrsti povsem dovolj, tudi če so potniki višji in močnejši. Velika medosna razdalja in sama dolžina vozila pa ob devetih sedežih puščata še veliko prostora za prtljago, saj prtljažni prostor v osnovi ponuja dobrih 700 litrov prostora, s podiranjem in odstranjevanjem sedežev pa lahko zraste skoraj do 8000 litrov.

Osnovna oprema je kar špartanska, češar smo navajeni tudi od ostalih modelov VW, je pa zato spisek dodatne opreme toliko daljši, da si lahko vsak sam izbere, kaj želi imeti v vozilu. Nas je najbolj navdušil 4-kolesni pogon, ki Transporterju omogoča, da zapelje tudi na manj utrjena cestišča ali pa se varneje vozi pozimi po snegu. Pri štirikolesnem pogonu 4Motion se uporablja najnovejša sklopka, katere najpomembnejši prednosti sta manjša masa in boljša vozna dinamika, saj sistem skladno s potrebami porazdeljuje moč motorja na vsa štiri kolesa, zato se ne zgodi, da bi katero od koles blokiral ali se zavrtelo v prazno.

Najlepše pa se kombi vozi na odprti cesti, kjer je miren. Zvoki, ki prihajajo v kabino, so sprejemljivi, vožnja je komfortna. Tudi pri hitrosti nad 130 km/h



so šumi v kabini zelo nizki, tako da pri pogovoru ni treba dvigovati glasu. Motor je zelo elastičen in povsem dorasel zaupani nalogi. Od 110 kW moči sicer ne gre pričakovati razburljivih pospeškov, a je dovolj močan, da dob-

ri dve toni težko vozilo premakne do 170 km/h. Horizontalne in vertikalne neravnine niso noben problem, saj jih dolga medosna razdalja lepo vpija, zato tudi po daljši vožnji iz vozila ne boste izstopili utrujeni.



TEHNIČNI PODATKI – VW Transporter 2.0 TDI 4Motion

Motor	štirikolesni dizel, prisilno polnjen, start & stop, Euro 6
Prostornina (ccm)	1968
Moč (kW/KM)	110/150
Navor (Nm/min)	340/1500
Pogon	na sprednja kolesa
Menjalnik	ročni 6-stopenjski
Mere D x Š x V (mm)	5304 x 1904 x 1970
Medosna razdalja (mm)	3400
Masa praznega vozila (kg)	2023
Nosilnost (kg)	1000
Posoda za gorivo (l)	70
Prtljažnik (l)	713/7800
Pospešek 0–100 km/h (s)	14
Najvišja hitrost (km/h)	170
Povprečna poraba (l/100 km)	9
Emisija CO ₂ (g/km)	159

Finska zanesljivost

Finski proizvajalec pnevmatik Nokian slavi 120 let obstoja, v tem času pa so svoje pnevmatike razvijali v najbolj ekstremnih pogojih, zato so postale ene boljših na trgu in že trkajo na vrata premium segmenta.

Leta 1898 je bila v Helsinkih ustanovljena družba Suomen Gummitehdas Osakeyhtiö (Finska gumarska družba). Najprej so izdelovali gumijaste izdelke široke potrošnje, nato pa so se leta 1904 preselili v neposredno bližino mesta Nokia, kjer so pričeli z izdelavo gum za kolesa. Leta 1932 so izdelali prvo pnevmatiko za osebna vozila, že dve leti kasneje pa tudi prvo pnevmatiko za tovorna vozila in prvo zimsko pnevmatiko, prilagojeno za vožnjo v najbolj zahtevnih razmerah.

Njihov moto danes je narediti vse za varno vožnjo v zahtevnih razmerah, zato vsaka pnevmatika, ki jo razvijejo, s seboj prinaša številne testne kilometre, da se lahko uporabniki nato varno vozijo tudi v najtežjih zimskih razmerah. Nov imidž znamke Nokian Tyres odraža dolgo zgodovino družbe in izhaja iz poenostavlje-

ne estetike skandinavskega dizajna. V segmentu tovornjakov imajo v ponudbi 5 različnih serij pnevmatik: Hakkapeliitta,

Hakka Truck, E-Truck, R-Truck in NTR. Nokian pnevmatike so na voljo pri uvozniku in distributerju Petrol.

Nokian E-Truck



Nokian R-Truck



To je serija pnevmatik za srednje dolge in medkrajevne prevoze. Ponuja najboljše razmerje med udobjem in ekonomičnostjo na kilometer. Ponuja dolgo življenjsko dobo in ima odličen oprijem na mokrem cestišču. Prav tako je na voljo za krmilno in pogonsko os ter za priklopnik.

Pnevmatika je narejena za najtežje pogoje uporabe v peskokopih, kamnolomih, rudnikih ... Ima odlično samočistilno lastnost, dobra je na mehki podlagi, medtem ko visokokakovostni materiali zagotavljajo odpornost proti sekanju in trganju.

Hakka Truck



Nokian NTR



Hakkapeliitta

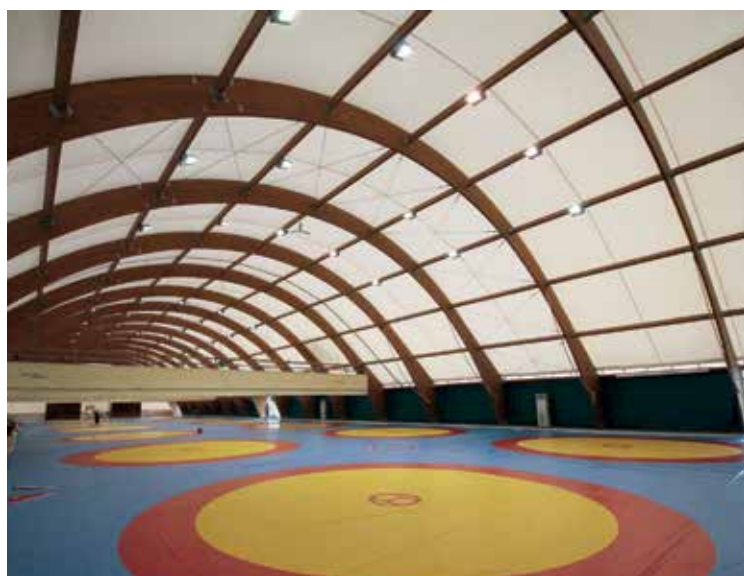


Za nekoliko manj zahtevne pogoje je odličen izbor pnevmatika Hakka Truck. Tovornjak mora biti zanesljiv in ekonomičen v vseh razmerah in na vseh podlagah, s katerimi se sooči voznik. Pnevmatika je na voljo za vse osi in je vseletna pnevmatika z oznako M+S.

NTR je večnamenska kakovostna pnevmatika za vse osi. Omogoča najboljše razmerje med vložnim in dobljenim. Poseben dezen omogoča nizko raven hrupa in uporabnost skozi vse leto.

Hakkapeliitta je zimsko pnevmatika, namenjena za najbolj zahtevne skandinavske razmere. Pnevmatika, ki je namenjena za dolge mednarodne prevoze, je na voljo za vse osi, tudi za priklopno vozilo, pa tudi za avtobuse. Omogoča dobro vodljivost in kratko zavorno pot tudi v najtežjih pogojih.

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



Webasto polnilne postaje

Slovenija je zelo optimistično napovedala, da po letu 2030 v Sloveniji ne bo več možno registrirati vozil, ki bodo v zrak spuščala več kot 50 gramov CO₂/km, in da bomo že čez deset let imeli na cesti 20 % električnih vozil.

Zavedamo se tudi, da se slednje ne bo zgodilo brez prave infrastrukture, tako je vlada napovedala, da bo do leta 2021 Slovenija imela 269 javnih polnilnic z močjo do 22 kilovatov in prav toliko z močjo nad 22 kilovatov, leta 2030 pa naj bi jih bilo več kot 20 tisoč. Še hitreje pa naj bi se širila mreža domačih polnilnic, katerih naj bi bilo že v naslednjih štirih letih prek tisoč v zasebnih gospodinjstvih in prek šeststo v zasebnih podjetjih.

Svoje znanje v razvoju E-mobilnosti je na nedavno končanem sejmu v Hannoveru predstavilo tudi podjetje Webasto, ki spada med 100 vodilnih dobaviteljev v avtomobilski industriji.

Po predstavitvi polnilne postaje za domačo uporabo »Webasto PURE« je podjetje razvilo še polnilno postajo »Webasto LIVE« za zasebno in gospodarsko uporabo. Polnilno postajo je možno povezati z mobilnim omrežjem in nadzirati z aplikacijo Webasto Charging App. Druge povezave, kot sta LAN in WLAN, omogočajo povezavo več enot Webasto LIVE

med seboj ali njihovo povezavo v obstoječe omrežje. Ta polnilna postaja je opremljena s kablom dolžine 4, 5 ali 7 metrov z ustreznim priključkom ter omogoča polnjenje z dinamično nastavitvijo izhodne moči polnjenja med 3,7 in 22 kW. Polnilna postaja Webasto LIVE tako ni namenjena samo končnim kupcem, temveč tudi proizvajalcem vozil in poslovnim strankam z lastno floto vozil. Visokokakovostni proizvod prihaja na trg konec leta 2018.

Digitalne storitve, ki jih pri tem nudi Webasto, vključujejo med drugimi tudi daljinski dostop prek aplikacije, sledenje procesa polnjenja v živo, poročanje podatkov o polnjenju in stroškovno optimalno polnjenje. Več o polnilni postaji pa lahko izveste pri slovenskem zastopniku:

Webasto Thermo & Comfort d.o.o.

Cesta v Gorice 34

1000 Ljubljana

Tel.: +386 (0)1 200 87 10

www.webasto.com/si

Webasto
Feel the Drive





DOVOLJ CENTE ŽIVLJENJA?



UREJENOST



www.storevan.si

VARNOST



PROFESIONALNOST





Prihodnost urbane mobilnosti

Nepopisna gneča na mestnih vpadnicah, kaos na cestah in pomankanje parkirnih prostorov znotraj mestnih središč niso le težave velikih evropskih prestolnic, to je trn v peti, s katerim se sooča tudi Slovenija. Švicarsko podjetje Quadro je pred kratkim v avtocentru Špan predstavilo prihodnost urbane mobilnosti. Poimenovali so ga Qooder.

Quadro Qooder ni ne skuter in ne motor, še manj avtomobil, je pa odlična zmes vsega prej zapisanega. Tricikel, popravek, štiricikel je nov proizvod Quadra, podjetja, ki že vse od leta 2010 orje ledino na področju tri- in štirikolesnih vozil, ki združujejo stabilnost vozil in vodljivost motornih koles, hkrati pa nam zaradi manjših gabaritov omogočajo lažjo vožnjo po mestnih ulicah. Skrivnost teh vozil se skriva v inovativnem hidropnevmatskem vzmetenju, ki omogoča podobne nagibe kot pri motociklih. Pravzaprav omogoča kar 45 stopinj nagibnega kota, ki pa ga velika večina bodočih kupcev verjetno niti ne bo izkusila. Zavoljo nagibalnega sistema deluje Quadro zelo vodljiv ter uspešno prikrije svojih 250 kilogramov. S pomočjo dodatne »zavore« ne predstavlja nikakršnih težav s stabilnostjo v mirovanju, ob pritisku na zavoro postane praktično povsem stabilen, kar omogoča, da nam z no-

gami ni treba sestopati ob čakanju na semaforju. Toda prave prednosti so le drugje, verjetno ne bi pretiraval, če zapišem, da je to zagotovo lahko ena izmed rešitev urbane prihodnosti, ki se jo še kako zavedajo v Italiji in Franciji, kjer prodajo največ Quadrovih vozil. Upravljamo ga lahko z izpitom za avtomobil (če le ne zaidemo na Hrvaško, tam je potrebna A kategorija), hkrati pa nam ponuja zelo podobne občutke tistim na motorju, s to razliko, da je stabilnost v primeru Qooderja neprimerno večja od te na motorju, celo tako velika, da ga je resnično težko prevrniti, seveda vse do razumnih obremenitev in temu primerne podlage. Vožnja z njim postane kaj hitro lahkotna in nezahtevna, tudi za vse, ki nimajo motoristične preteklosti. Resnici na ljubo ne gre pričakovati, da bo postal hit med motoristi, saj s svojim 400-kubičnim motorjem in povsem drugim namenom to niti

ne more in niti ne želi postati. V tovarni so se povezali s francoskim proizvajalcem pnevmatik Michelin, ki že razvija gumo, ki bi se najbolje obnesla v zimskih razmerah. Cilj in želje proizvajalca so predvsem, da bi Qooder postal tudi nadomestek vozila in bi bil uporaben skozi celo leto. Novost je zagotovo zanimiva alternativa avtomobilu, še posebej za tiste, ki večji del prevozov opravijo v središčih mest.

Cena dobrih 10 tisočakov na prvi pogled ni najbolj ugodna, toda ta se zdi povsem sprejemljiva, v kolikor vas odreši vsakodnevnega iskanja parkirnega prostora, hkrati pa vam ponudi tudi nekaj motorističnih užitkov, ki so prav zavoljo štirih koles tudi bistveno bolj varni kot sicer. Za vse, ki prisegate na elektriko, bo v prihodnjem letu na voljo tudi izvedenka z električnim motorjem in avtonomijo do 250 kilometrov.





Nissanov allroader

Nissan ima v svoji ponudbi res širok nabor SUV vozil, med njimi sta kar dva, ki sta v svojem segmentu najbolj prodajana – Qashqai in X Trail. Slednji je bil pred kratkim tudi pomlajen.

Pomladitev je zajela nekaj oblikovalskih detajlov, še največja novost pa je v tem, da je sedaj Nissanov logotip vgraviran v masko, za njega pa so postavili radar, ki je ključnega pomena za samodejno zaviranje pri možnosti naleta in razen avtomobilov prepozna tudi pešce. Radarju so v pomoč tudi številni senzori in kamere, ki prek sistema ProPilot omogočajo delno avtonomno vožnjo. Če so črte na cestišču jasno označene, lahko vozilo med njimi kratek čas pelje tudi samo, nato pa zahteva, da ponovno sami primete volanski obroč in prevzamete nadzor nad vozilom. Zanimiv je tudi sistem Around View Monitor, ki s pomočjo kamer ponuja 360-stopinjski pregled okoli avtomobila in tako močno olajša manevriranje in vzvratno vožnjo.

Na višjem nivoju je sedaj tudi notranjost. Potnikom so na voljo boljši materiali, kakovostnejše ozvočenje, vozniku je olajšano upravljanje z lučmi, nov pa je tudi volanski obroč, ki je manjši, na spodnjem delu prirezan, na bokih, kjer ga po navadi držimo, pa nekoliko odebeljen, da lažje sede v roke. Tudi stikala na volanu so bolj razporejena, prek njih pa krmilimo potovalni računalnik in radio. Z novim razporedom sedežnega reda je nekoliko zrasel tudi prtljažnik, ki v osnovi ponuja 565 litrov prostora, s podrtimi sedeži pa 1996 litrov. Po želji je lahko X Trail tudi sedemsedežnik. Naj omenim še električno premična, v usnje oblečena sprednja sedeža in stekleno streho.

Sicer pa je srce tega avtomobila dvolitrski dizelaš, ki bolje pristaja tako velikemu vozilu kot 1,6-litrski, ki

je bil do nedavnega edini v ponudbi. Treba je vedeti, da ima X Trail skoraj 1,8 tone in za to težo je močnejši motor, ki razvija 177 KM, kot nalašč. Nissanova specialiteta je tudi brezstopenjski CVT menjalnik. X Trail je z 21 centimetri oddaljenosti od tal lahko tudi resen off-roader, kjer mu je v pomoč vklopljivi 4 x 4 pogon. Le-ta v poziciji Auto samodejno prenaša pogon med sprednjo in zadnjo osjo, medtem ko v poziciji Lock pogon ostane zaklenjen v razmerju 50 : 50.

Redizajn bo X Trailu vsekakor v pomoč pri ohranjanju vodilne pozicije na trgu, odlična odločitev pa je tudi ponovna vrnitev dvolitrskega motorja.



TEHNIČNI PODATKI – Nissan X Trail 2.0 dCi 4x4

Motor	dizel, turbo polnilnik, skupni vod
Prostornina (ccm)	1995
Moč (kW/KM)	130/177
Navor (Nm/min)	380/2000
Pogon	na vsa kolesa AWD
Menjalnik	samodejni CVT
Mere D x Š x V (mm)	4690 x 1821 x 1712
Medosna razdalja (mm)	2710
Masa praznega vozila (kg)	1720
Nosilnost (kg)	560
Posoda za gorivo (l)	70
Prtljažnik (l)	565/1982
Pospešek 0–100 km/h (s)	10
Najvišja hitrost (km/h)	196
Povprečna poraba (l/100 km)	7,5
Emisija CO ₂ (g/km)	162

Na cesti s Citroën C4 Cactus



Piči kot kaktus

Pri Citroënu se očitno menja celotna modelna paleta. Ker je pred kratkim na sceno prišel novi crossover C3 Aircross, ki je podobnih dimenzij kot C4 Cactus, in ker je osnovni model C4 odšel v pokoj, je skoraj logično, da bo na to mesto vskočil C4 Cactus.

Zaradi omenjene zamenjave je prenovljeni Cactus izgubil nekaj prepoznavnih SUV elementov, med njimi tudi velike Airbump gumijaste zaščite na boku vozila ter črno zaščitno plastiko spredaj in zadaj ter masivne strešne nosilce. Prejel pa je sedaj že prepoznavno Citroënovno dvonadstropno masko in nov pokrov motorja, nove odbijače in 3D LED luči zadaj. In če je postavljen še na 17-palčna platišča, ki zapolnjujejo velik prostor med blatnikom in kolesom, je kar prijeten na pogled. Airbump obloge so sedaj precej manjše in so postavljene skoraj na pragovih, zanimiv detajl pa je obarvano ohišje meglenk. V notranjosti najprej srečamo dva nova sprednja sedeža, zadržan pa je poseben predal za rokavice na zgornji strani armature, ki se odpira navzgor, zaradi česar so morali prestaviti sovozniško zračno blazino v strop vozila. Zanimiv detajl so tudi kljuke na notranji strani vrat, ki so usnjene in izgledajo kot ročice na kovčku. Prej omenjeni sedeži so sedaj veliko bolj udobni, pri Citroënu jih imenujejo Advan-

ced Comfort, so pa tudi prijetnejši na pogled, saj so odeti v kakovostne raznobarvne tkanine. Pred voznikom je simpatična pravokotna plošča z merilniki, ki pa ne prikazuje števila motornih vrtljajev. Na sredinski konzoli je nameščen 7-palčni zaslon, ki združuje upravljanje z ostalimi funkcijami, kot je radio, klima, navigacija ...

C4 Cactus je opremljen z novim vzmetenjem Progressive Hydraulic Cushions. Glede na klasično vzmetenje imamo na vsaki strani še dva dodatna omejevalnika. Eden služi raztezanju, drugi pa kompresiji. Deluje dvostopenjsko, odvisno od obremenitve, rezultat pa je vožnja, ki daje občutek lebdenja. Podoben sistem blaženja že nekaj časa uporabljajo tudi na tekmovanih v reli prvenstvu.



Za pogon pri testnem Cactusu je bil zadolžen 1,6-litrski BlueHDi motor, ki razvija 73 kW moči in 254 Nm navora. Motor omogoča dovolj dinamično vožnjo tako v mestu kot na odprti cesti, tudi ko je polno obremenjen. Poraba je odvisna od načina vožnje. Izjemno varčni vozniki bodo porabo spravili pod 4 litre, sicer pa se le-ta v povprečju vrti okoli 5 litrov.

Citroën je vedno krasila domiselnost in velika stopnja udobja. C4 Cactus pa ponuja še nekoliko višji položaj sedenja in z drugačnim oblikovalskim pristopom tudi veliko dozo samozavesti.

TEHNIČNI PODATKI – Citroën C4 Cactus Shine 1.6 BlueHDi

Motor	dizel, turbo polnilnik, skupni vod
Prostornina (ccm)	1560
Moč (kW/KM)	73/100
Navor (Nm/min)	254/1750
Pogon	na sprednja kolesa
Menjalnik	ročni 6-stopenjski
Mere D x Š x V (mm)	4710 x 1714 x 1480
Medosna razdalja (mm)	2595
Masa praznega vozila (kg)	1218
Nosilnost (kg)	480
Posoda za gorivo (l)	45
Prtljažnik (l)	358
Pospešek 0–100 km/h (s)	11
Najvišja hitrost (km/h)	185
Povprečna poraba (l/100 km)	5
Emisija CO ₂ (g/km)	99



EcoSport z EcoBoost

Najmanjši član Fordovih SUV vozil prinaša povsem drugačno filozofijo tovrstnih vozil glede na konkurenco. Če so konkurenti razigranega videza, pa EcoSport nastopa z bolj umirjeno obliko, a to kompenzira z živimi barvami, kot je bila ta na testnem modelu – Tiger eye.

Kot pri vseh SUV-jih je tudi pri EcoSportu prisoten povišan položaj za volanom in zato tudi dober razgled v vse smeri. Sedi se na kakovostnih sedežih, ki so za nameček še ogrevani, ogrevan pa je tudi volanski obroč in sprednje, vetrobransko steklo, kar je še posebej dobrodošlo v teh mrzlih jutrih. Skozi volanski obroč, na katerem so stikala potovalnega računalnika, radia in tempomata, je jasno vidna plošča z merilniki, v kateri sta še zmeraj dva analogna okrogla merilnika, dodaten 8-palčni zaslon, največji v razredu, pa je postavljen na vrh sredinske konzole in predvaja tudi sliko s kamere ob vzvratni vožnji. Povezovanje z mobilom prek Apple CarPlay in Google Android Auto je izvedeno v trenutku, sistem Sync 3 pa omogoča tudi glasovno

upravljanje. Na zadnji klopi je dovolj prostora za povprečne potnike, prtljažnik pa ponuja solidnih 310 litrov prostora. No, posebna zgodba pa je kako odpreti prtljažnik. Neuki bodo težko našli kljuko, skrito v desno zadnjo luč. Tja so jo postavili, saj se prtljažna vrata ne odpirajo navzgor, temveč na stran z desne proti levi.

Po tehnični plati je EcoSport v večini primerov opremljen z litrskim trivaljnim EcoBoost motorjem. Najmočnejša izvedba s pomočjo turbo polnilnika razvija 92 kW moči in 170 Nm navora. Vožnja z njim v kombinaciji z natančnim ročnim 6-stopenjskim menjalnikom je lahko precej varčna, lahko pa tudi potratna. Če motorja ne priganjate prek 3000 vrtljajev, ne boste reden gost na črpalkah, če

pa želite, da motor zadiha polnih pljuč, ga je treba zavrteti na še enkrat višje vrtljaje, saj je vsa moč, 125 KM, na voljo pri 6000 vrtljajih. Avto je takrat zares poskočen in potenten, zanesljivo premaguje zavoje brez večjih nagibanj karoserije. Do 100 na uro pospeši v dobrih 10 sekundah, a se ob takšni vožnji tudi poraba občutno dvigne. V vseh režimih delovanja bo motor lepo povlekel, ob tipičnem zvoku trivaljnika.

Z večkrat nagrajenim 3-valjnim motorjem in preverjenimi elementi iz večjih Fordovih modelov ponuja EcoSport pravi užitek v vožnji ob povišanem položaju sedenja.



TEHNIČNI PODATKI – Ford EcoSport 1.0 EcoBoost

Motor	bencinski, trivaljni, turbo polnilnik
Prostornina (ccm)	998
Moč (kW/KM)	92/125
Navor (Nm/min)	170/1400-4500
Pogon	na sprednja kolesa
Menjalnik	ročni 6-stopenjski
Mere D x Š x V (mm)	4096 x 1765 x 1653
Medosna razdalja (mm)	2219
Masa praznega vozila (kg)	1205
Nosilnost (kg)	490
Posoda za gorivo (l)	52
Prtljažnik (l)	210/1238
Pospešek 0–100 km/h (s)	11
Najvišja hitrost (km/h)	180
Povprečna poraba (l/100 km)	6,9
Emisija CO ₂ (g/km)	119

Ljubljanski sončni krog in Kamnik



Kamnik so prvič omenili leta 1061.

Predstavljajte si Ljubljano kot turistično sonce, okoli nje pa krožijo planeti kot okoli sonca Zemlja, Neptun, Uran, Venera in drugi.

Prav tako izgledajo kraji okoli Ljubljane, polni zgodovinske preteklosti, lepoti in tudi sedanosti, in čakajo, da bodo turisti iz skoraj že prenapolnjenega slovenskega glavnega mesta, prestolnica mu ne smemo reči, saj ni nikoli imelo kraljev s prestolom, sedli ali na vlak, v avtobus ali avto, se zapeljali v ta mesta in se po nekaj urah naužitih lepot spet vrnili. Tam nekje okoli železniške in avtobusne postaje, ki je, žal, tako grda, da bi jo mestne oblasti najraje skrile pred tujimi obiskovalci, vendar ne morejo skoraj nič narediti, saj je avtobusna postaja privatna, železniška pa državna, naj bi bilo stojno mesto, od koder naj bi vsake toliko časa odpeljali avtobusi na ogled teh satelitov. Pa pojdimo po tej poti, od lga, o katerem smo že pisali, do Vrhnike, kjer si lahko ogledate hišo, v kateri naj bi se leta 1876, na delu Vrhnike, imenovanem Na klancu, rodil največji slovenski pisatelj Ivan Cankar. Naj bi se, to pravimo zato, ker je njegova prava hiša zgorela, Cankarjevi pa so se kar nekajkrat selili. Vrhniko naj bi ustanovili grški kradljivci zlatega runa Argonavti, Nauportus se je takrat imenovala, ki so z Vrhnike pa do Jadranskega morja spravili svojo ladjo Argo po kolih. Tu je takrat bivalo pleme Tavriskov, mesto pa so v 5. stoletju uničili Huni. Seveda se spleča poleg starega dela obiskati tudi več

izvirov reke Ljubljanice, ki si tu nadene že svoje sedmo ime.

Naslednji cilj je Škofja Loka, kjer še vedno stoji Kamniti ali Kapucinski most, star 600 let, eden najstarejših v Evropi. Tu je doma tudi najstarejša slovenska drama, Škofjeloški pasijon, ki so ga predlagali za vpis v Unescovo svetovno kulturno dediščino. Pot nadaljujemo v Kranju, o katerem smo tudi že pisali, nato pa nas avtobus ali vlak pripelje do Kamnika.

Prvič so ga omenili leta 1061. Potem se je imenovalo Stein in dobilo tako Mali kot tudi Stari grad, saj so bili napadi Hunov, Obrov in Avarov prehudi in mesto se je moralo braniti. Toda Stari grad je bilo neubranljivo orlovo gnezdo. Pa to ni bila edina nevarnost, grozilo je, da ga bodo preimenovali. Zadnja takšna nevarnost je grozila leta 1969, ko ga je hotela skupščina občine Kamnik preimenovali, pa na glasovanju niso mogli doreči spremembe in Kamnik je ostal Kamnik. Morda mu kdo včasih poreče Maistrovo mesto po generalu in pesniku Rudolfu Maistru Vojanovu, ki se je tu rodil in imel na Šutni, prelepem predelu Kamnika, svojo hišo in svojo stalno razstavo.

Kamnik, ki danes slovi tudi po Dnevih slovenskih noš, je bilo nekoč cvetoče obrtniško mesto in prvo v nekdanji

državi, ki je poenotilo obrtniške izveske. Še danes jih je lepo videti, ne pa tiste v glavnem mestu, ki se bleščijo od neonskih luči posnemajoč tuje vzore.

Tu se je razvilo kar nekaj zgodb in legend. Najbolj zanimiva je resnična pravljica iz kraja Snovik, kjer so v zadnjih letih zrastle najvišje in najbolj na severu ležeče Terme Snovik. In kot je že običaj, za tem stoji trmasti in sposobni Ivan Hribar. Njegova hči, ki prav tako kot številni krajani Snovika in bližnjih vasi dela v termah, je povedala zgodbo o nastanku term.



Barvita jesen v Kamniku.

»Odkril sem toplo vodo,« je pred desetletji kričal po vasi vaški kovač Janez Kovač iz Tuhinjske doline. »Sem imel poškodovano roko, kladivo me je pošteno usekalo in rana se mi kar ni hotela zaceliti,« je bil zgovoren močan možakar, ki so ga poznali po vsej Tuhinjski dolini. »Pa sem se kopal v tem izviru, no ja, bolj sem namakal ranjeno roko. No pa tudi kakšen požirek ali dva sem spil, da me ne bi več črvičilo v želodcu. Čez nekaj dni se mi je rana zacelila, želodec pa se je popolnoma umiril,« je bil zadovoljen.

Glas o hitri ozdravitvi se je razširil po vsej dolini in ljudje so začeli piti vodo iz izvira Vaseno, celo domov so jo odnašali v čebrih in sodih, da so jo imeli pri roki. Tako je še danes, le okoli izvira so zrasli sodobni bazeni in apartmaji. Ivan Hribar in njegovi pa imajo velike načrte, ki se pnejo tam nekje v desetine milijonov. Trmasti kot so, bodo kmalu upravičili naslov nosilca turizma v Kamniku. Tudi drugi čudež ali skrivnostna ozdravitev je botrovala drugi kamniški turistični točki. Z njo je povezan Drago Vrhovnik iz Tunjic. Pred časom, kar nekaj let je že tega, je na svoji zemlji kopal mivko. Težko mu je šlo, saj je imel na nogi hudo rano, ki se kar nekaj let ni hotela zaceliti. Kopal je, kopal, potem pa je začutil, da mu postajajo noge tople, da postaja ves topel. Prežemal ga je prijeten občutek, nekakšna sprostitev. Kmalu zatem je nedaleč od tega kraja odkril izvir, v katerem se je večkrat umil. In glej, dolgoletna rana se mu je začela celiti in na koncu se je zacelila. Seveda to ni ostalo skrito in današnji Zdravilni gaj ima kar devet centrov, katere obiskuje na desetine ljudi, ki pijejo zdravilno vodo in obiskujejo energetske centre.

No, sam vam ne morem ne potrditi ne zanikati učinka zdravilnega gaja, kajti



Terme Snovik so najvišje ležeče terme v Sloveniji.

obiskal sem samo štiri centre, toda dejstvo je, da sem bil po četrtem živahen, pa čeprav se me je malo prej sredi dneva lotevala zaspanost.

Zadnji v vrsti kamniških turističnih buditeljev pa je prav tako trmasti Matjaž Zorman, ki je v kraju Godič ob Kamniški Bistrici zgradil Eco resort, sodoben glamping, ki spominja na čudovite pastirske hišice na Veliki planini. O samem kraju Godič ni kakšne posebne zgodbe, zato pa je zanimiva nova, sodobna zgodba, ki jo je pred dnevi povedal Matjaž Zorman. »Pred dnevi je bilo v resortu vse polno gledalcev,« je dejal, »ki so, med drugim, prišli gledat bosanskega drzneža in 12-kratnega zmagovalca skokov s starega mostu v Neretvo, ja, s tistega starodavnega, ki ga je dal porušiti hrvaški general, pa so ga s svetovno pomočjo spet postavili na novo. Tako Lorens Listo kot Mariborčan Aleš Karničnik sta skočila z 18 metrov visoke preže, predlagali smo jo v Guinnessovo knjigo rekordov kot najvišjo prežo na svetu, v štiri metre globok ribnik.«

V glampingu Eco resort, ki se deli na dva dela, v prvega lahko pridejo tudi

občasni gostje, ali v kapelico ali v gostinski prostor, in v drugega, ki je namenjen samo tam bivajočim gostom, je 25 lesenih hišk in 160 ležišč. Bo med redkimi, ki bo odprt tudi pozimi. In zgodba. Glamping je na ozemlju, ki je bilo zaraslo, zapuščeno in tik ob reki Kamniški Bistrici. »Z uradnimi meritvami smo dokazali,« je dejal Matjaž Zorman, »da je Bistrica poleg Soče edina reka v Sloveniji, ki jo lahko piješ. Greš do nje, si natočiš čašo in piješ.«

Pa jo kdo pije?

»Seveda, najbolj bogati gostje iz Arabije, iz Dubaja. Ti imajo to za čudež, saj lahko o tem doma samo sanjajo.«

In kako veste, da so bogati?

»Normalno, da o tem ne moreš vpraševati samih gostov. Vidim, kako drage avtomobile si izposodijo, predvsem pa vem po tem, da se nobena njihova žena ne spozna ne na štedilnik, še manj pa na pomivalne stroje, saj imajo doma služinčad, ki vse dela. Kaj vse zmečejo v pralni stroj? Zadnjič je neka gospa vanj zmetala kozarce in ker ni znala zapreti vrat, se je voda razlila po vsem prostoru, kozarci pa so se razbili na drobne kose.«



V Kraju Godič ob Kamniški Bistrici stoji Eco resort.



Skok z 18 metrov visoke preže.

Brezplačna komunikacija, zakaj ne?

Mobilni operaterji danes ponujajo številne naročniške pakete, ki se med seboj razlikujejo po količini zakupljenih podatkov ter trajanju klicev v domača in gostujoča omrežja. Navkljub obetavnemu trendu in širjenju območja brezplačnih klicev lahko kaj hitro zaidemo tudi v cono plačljivih pogovorov. Temu pa se lahko izognemo z mobilno aplikacijo WhatsApp.

Z zgoraj opisanimi težavami se je verjetno soočil že vsak uporabnik mobilne telefonije. Ta je v zadnjih letih izjemno napredovala, z njo pa tudi mobilna omrežja. Ponudniki telekomunikacijskih storitev so občutno povečali območja neomejenih klicev, količino prenosa podatkov in število poslanih sporočil, a to po večini velja zgolj za območja Evropske unije z nekaj dodatnimi izjemami, kot so Lihtenštajn, Islandija in Norveška. Vse lepo in prav bi rekli, vse dokler ne vršimo klicev zunaj EU območja, pri tovrstnih klicih pa lahko nastanejo zelo veliki stroški. Tako kot je napredovala telefonija, je brez dvoma tudi internet, z njim pa programi in aplikacije, ki omogočajo komunikacijo prek internetne povezave. V takih primerih si lahko pomagamo z aplikacijo WhatsApp, ki je samo ena v vrsti številnih, ki nam lahko zmanjša stroške klicev, še posebej na medcelinskih klicih, in s katero lahko opravljamo klice povsem brezplačno. Aplikacija WhatsApp namesto mobilnega omrežja uporablja internetno povezavo, s tem pa povsem izniči ali pa vsaj znatno zniža stroške klicanja. Uporaba tovrstnih vtičnikov je še posebej priljubljena pri poslovnih in

zasebnih uporabnikih, ki veliko komunicirajo na mednarodni ravni. Za njeno uporabo potrebujemo zgolj internetno povezavo, kar pa danes ob razširjeni uporabi brezžičnega interneta ne predstavlja večjih težav. Poleg standardnih pogovorov omogoča tudi vrsto drugih funkcij, od pošiljanja tekstovnih sporočil do videoklicev in enostavnega deljenja datotek med klicatelji. Za identifikacijo potrebuje telefonsko številko uporabnika in pri tem ni potrebna nikakršna registracija. Deluje na vseh najbolj razširjenih platformah, poleg tega pa jo je možno ob uporabi računalniške različice tudi popolnoma sinhronizirati, kar je zelo pomembno pri pregledu prenesenih datotek ali tekstovnih sporočil.

Aplikacijo sta razvila Brian Acton in Jan Koum leta 2009, njena uporaba pa je v nekaj letih eskalirala do 250 tisoč uporabnikov. V letu 2014 jo je za vrtoglavih 19 milijard dolarjev kupil Facebook, danes pa ima WhatsApp več kot milijardo uporabnikov in velja za najbolj razširjeno aplikacijo te vrste. Njeno rast



spremljajo tudi številne nadgradnje in posodobitve, ena zadnjih je denimo tako imenovana »live location«, s katero lahko želenim osebam s klikom na zemljevid sporočimo svojo lokacijo. Njene vloge je, vsaj iz finančne in uporabne perspektive, tako velika, da je to zagotovo še naprej eden najboljših in tudi najcenejših načinov komunikacije na dolge razdalje.





Časomer Williamsa

Avtomotošport in urarstvo že dolgo hodita z roko v roki. Svet dirkaškega športa je inspiracija neštetim urarjem za izdelavo posebnih dirkaških serij ali omejenih prestižnih urarskih kosov, ki jih naposled bolj ali manj uspešno tržijo njihovi ambasadorji. Tokrat pišemo o uri urarskega podjetja, ki nas s svojimi »bencinskimi« kolekcijami razvaja že vse od leta 1970.

Govorim o Orisu, priznanem švicarskem podjetju iz Holsteina, ki ure izdeluje že vse od leta 1904, ko sta podjetje ustanovila Paul Cattin in Georges Christian. Oris je svojo pot v bencinskem športu začel leta 1970, tedaj je podjetje izdelalo prvi in sedaj že legendarni kronograf Chronoris v kolekciji Oris Moto Sport. 45 let kasneje, leta 2013 pa so se partnersko povezali z moštvom formule ena Franka Williamsa in leta 2015 posvetili kolekcijo ur tej dirkaški ikoni v karavani formule ena. Tesno sodelovanje med Orisom in Williamsom je v vsem tem času prineslo veliko zanimivih inovacij in kolekcij ur, povezanih s tem športom. Nedavno pa so izdelali še drugo omejeno serijo ur Oris Williams FW41, tudi to posvečeno istemu moštvu, ki sedaj bje bitko z 41. sezono v tem najprestižnejšem motošportu na svetu. Model FW41 se spogleduje z najlažjimi in

ekskluzivnimi materiali mikrovlaknen titana, ki ju uporabljajo tudi v dirkalnikih formule ena. Ura je izjemno lahka. Osrednji del tehta vsega nekaj več kot 7 gramov, celotno 44-milimetrsko ohišje pa je sestavljeno po patentiranem postopku izdelave z ogljikovimi vlakni, kar daje uri poseben videz. Osrčje ure se skriva v avtomatskem navijanju z rdečim rotorjem ter rezervo mo-



či do 48 ur. Rdeči rotor je že dolga leta prepoznavni simbol časomerilcev iz Holsteina. Sprednji del ure je zaščiteno s safirjevim steklom, odpornim proti praskam, luneta črne barve, izdelana iz DLC premaznega titana, ter številčnica iz karbonskih vlaken, na njej pa svetlo modra kazalca, ki simbolizirata barve moštva Williamsa. Tudi zadnji del ure je narejen iz premaznega titana, na njem pa je vgraviran dirkalnik moštva ter zaporedna številka omejene serije. Časomer FW41 bo simbolično izdelan v 410 primerkih – to je številka, ki se navezuje na 41. sezono Williamsa v karavani formule ena, ki se je v zgodovini okitil z devetimi moštvenimi in sedmimi vozniki naslovi ter 243 stopničkami. Oris Williams FW41 zaenkrat ne ponuja tako pestre statistike, časomer, ki bo priromal v marsikatero zbirko ljubiteljev dirkaške ikone Franka Williamsa in njegovega moštva.



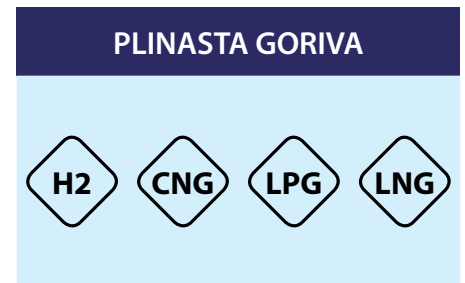
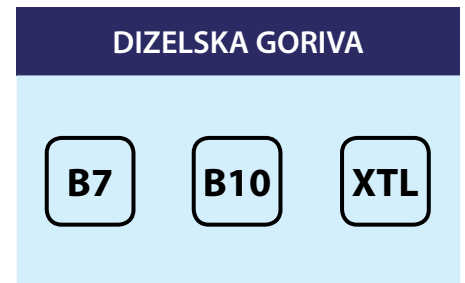
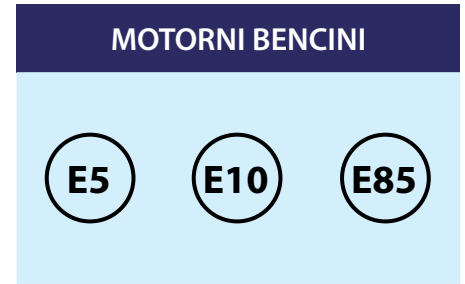
Novo označevanje pogonskih goriv

V veljavo je stopil nov standard za označevanje goriva v Evropski uniji, ki ga povzemajo tudi Islandija, Liechtenstein, Makedonija, Norveška, Srbija in Turčija. Z enotnimi simboli naj bi zmanjšali možnost, da v avtomobil natočimo napačno gorivo, še zlasti v tujini.

Oznake so razdeljene glede na skupine goriv. Neosvinčeni bencin mora biti označen s krogom, dizelska goriva s kvadratom, plinasta goriva pa z romбом. Pri bencinu in dizlu dodani črkovna in številna oznaka prikazujeta tip in največji možni delež biogoriva. Oznaka E5 pri bencinu tako pomeni, da je dodanega največ 5 odstotkov etanola, oznaka B10 pri dizlu pa, da je v gorivu največ 10 odstotkov biodizla. Posebnost je oznaka TXL v kvadratu, ki pomeni sintetični dizel, katerega

osnovna sestavina ni nafta.

Posebej so označena plinasta goriva, njim so namenili oznako v obliki romba, v katerem je zapisan tip goriva. Največkrat bomo srečali LPG za utekočinjeni naftni plin, CNG za stisnjen zemeljski plin (metan), z romбом bosta označena še utekočinjen zemeljski plin (LNG) in vodik (H2). Standarda za označitev električnih polnilnic zaenkrat še ni, a je v zadnji fazi priprave. Vse omenjene oznake morajo biti neposredno na točilnih mestih, odtisnje-



ne s črno na beli podlagi in ločene od ostalih komercialnih oznak, ki so do zdaj pogosto poskrbele za dvom in zmedo med točenjem goriva, še posebej v tujini. Poleg tega bodo odslej te oznake tudi ob odprtini za točenje goriva na vseh novih avtomobilih, tako da bo voznik lahko takoj primerjal, ali je določeno gorivo pravo za njegovo vozilo. Standard velja tako za osebne avtomobile kot tudi za mopede, skuterje, tri- in štirikolesnike, lahka in težka gospodarska vozila ter avtobuse.

Luksuzen prevoz dirkalnikov

Porschejeve dirkalnike naj bi na dirkališča odslej, po študiji ruskega umetnika Igorja Shitikova, prevažal poseben avtobus iz domače proizvodnje. Za to naj bi skrbel Volkswagen Rennt transporter, ki številne retro oblikovne poteze vleče iz Transporterja, spominja pa tudi na že predstavljeno študijo I.D.Buzz. Barvno je Rennt transporter usklajen z barvo dirkalnikov izpred petdeset let. Luksuzno vozilo je opremljeno z najnovejšimi sistemi za podporo v vožnji, očara pa z osteklenim zadnjim delom, ki omogoča opazovanje dveh novih dirkalnikov 935, naloženih enega nad drugim.





Ne kupujte radia brez DAB+

Tako kot pri televiziji se bo do leta 2022 ukinil tudi radijski analogni signal FM, katerega bo nadomestil digitalni signal DAB+.

Svet za radiofuzijo Slovenije (SRDF) zato že poziva prodajalce radijskih sprejemnikov, še posebej tistih za vgradnjo v avtomobile, naj dobavljajo in prodajajo samo še radijske aparate, ki poleg sprejema frekvenc AM in FM podpirajo tudi sprejem digitalnega signala DAB+. 22. februarja 2022 bo namreč večina radijskih postaj prešla na zgolj digitalno oddajanje, zato je že danes nakup analognega radijskega spreje-

mnika neracionalen.

Priporočamo, da ob nakupu radijskega sprejemnika tudi sami preverite, ali le-ta podpira digitalno sprejemanje in oddajanje DAB+. To še posebej velja pri nakupu novega vozila, v katera so radijski sprejemniki vgrajeni že skoraj serijsko, da se pogovorite s prodajalcem tudi o tej možnosti, saj bo po omenjenem datumu, torej čez tri in pol leta, analogni signal nehal krožiti po zraku, s tem

pa bodo radii brez DAB+ sprejemnika utihnili. Za vse, ki imate danes analogne radijske sprejemnike, pa bo na voljo rešitev v obliki nakupa posebne škatlice, ki bo sprejemala digitalni signal, ga spreminjala v analognega in tako še naprej omogočala poslušanje radijskih postaj. Ta rešitev je sicer manj elegantna, saj bo škatlica zasedala določeno mesto v vozilu, ob tem pa bo zanjo treba odšteti vsaj 50 evrov.

Trenutno že lahko poslušate nekaj digitalnih radijskih postaj tudi v Sloveniji. Kmalu pa jih bo še več, saj je SRDF potrdil nov razpis za oddajanje radijskega programa v digitalni tehniki. Razlog za prehod v digitalno oddajanje je podoben kot pri televizijskih programih: analogni kanali zasedajo preveč dragocenega frekvenčnega prostora, digitalno oddajanje pa po podatkih SRDF omogoča tudi boljšo pokritost zaradi ojačitev pri prekrivanju signala, manjšo porabo energije in s tem tudi precej nižje stroške oddajanja radijskih programov.

Stalni štirikolesni pogon



Na salonu v Hannoveru je Volkswagen prvič predstavil model Crafter 50 s stalnim štirikolesnim pogonom, kar je novost v razredu do 5 ton skupne mase. Bistvena prednost: tovarniški asistenčni sistemi so pri tej predelavi na voljo brez omejitev. Poleg tega je vozilo opremljeno z diferencialom torsen, ki porazdeli navor med sprednjo in zadnjo premo v razmerju 40 : 60. Zaradi predserijskega razvoja je štirikolesni pogon zasnovan na enaki ravni kot običajni pogon 4 x 2. Njegove prednosti pa so zelo dobra vozna dinamika, nizko težišče in zelo dobra vlečna sila pri velikih obremenitvah.



Najbolj zanesljive obnovljene pnevmatike na trgu - Michelinova kakovost

Na prvem mestu je kvaliteta

Originalna Michelinova obnova gum po hladnem postopku
*narejeno v Sloveniji

Multiway D XW4S Multi T

PROTECT TRADE d.o.o.
Cesta Leona Dobrotinška 27
3230 Šentjur pri Celju

031 66 10 76

PROTECT TRADE
www.protect-servis.si






PLIN ALI DIZELSKO GORIVO? BREZ DVOMA: IVECO!

STRALIS NP 460

STRALIS XP 480



**PREIZKUSI, KI SO JIH IZVEDLI PO EVROPI, GOVORIJU SAMI ZASE.
IVECO ZAGOTAVLJA NAJNIŽJE SKUPNE STROŠKE LASTNIŠTVA.**

	Gorivo	Model	Dizel km/l LNG km/kg	AdBlue %	Povprečna hitrost km/h
1°	LNG	Stralis NP 460	3,96	–	75,5
2°	Dizel		3,72	8,7%	73,5
3°	Dizel	Stralis XP 480	3,63	7,4%	72,3
4°	Dizel		3,62	3,8%	74,6
5°	Dizel		3,55	3,9%	77,5
6°	Dizel		3,43	8,7%	72,9
7°	Dizel		3,42	8,3%	72,5

Primer: »Vado e Torno« (julij 2017–junij 2018)
najboljši rezultat na blagovno znamko

STRALIS
TCO₂ CHAMPIONS

IVECO

Vaš partner za trajnostni transport



LNG, energent bodočnosti

Konec januarja letošnjega leta je Slovenija dobila prvo stacionarno polnilnico utekočinjenega zemeljskega plina za tovorna vozila v Sloveniji, kmalu zatem v poletnih dneh pa tudi prva vozila na plin prevoznika Klemna Piškurja. LNG počasi postaja vse večji igralec na področju pogonskih goriv.

Letošnje leto je bržkone nekakšna prelomnica na področju »zelenega transporta« v Sloveniji. Evropska unija si že dalj časa prizadeva razogljivenje evropskega prometa, kjer ima Slovenija kot tranzitna država zelo pomembno vlogo. Družba Butan plin je s pomočjo programa Connecting Europe Facility, del slednjega je tudi projekt SiLNG, odprla prvo polnilnico na utekočinjen zemeljski plin (UZP), ki je tako postala del maloprodajne mreže polnilnic. Evropska strategija za promet si namreč prizadeva vseevropsko oskrbo z utekočinjenim zemeljskim plinom, predvsem za prevoze na dolge razda-

lje. V okviru tega programa pri Butan plinu načrtujejo še odprtje polnilnice v Ljubljani in na Reki.

Infrastruktura je delček mozaika

»Sprejeli smo strategijo za zeleni promet, ki ima tri ključne postavke: zelena vozila, alternativne vire in boljše organizacijo prometa,« je tedaj na otvoritvi povedala Violeta Bulc, evropska komisarka za promet. Za celovite spremembe bo poleg ustrezne infrastrukture pomembna tudi družbena in nenazadnje državna odgovornost, saj je le tako mogoče doseči optimalne rezultate. Tega se dobro zavedajo tudi v transportnem podjetju

Klemen Piškur, ki je svojemu voznemu parku, ki obsega prek dvesto vozil, dodalo še tri nova Ivecova vozila na UZP ter s tem kot prvi prevoznik v Sloveniji oralo ledino na področju čistejšega transporta.

»V skladu z našo poslovno strategijo, s katero želimo slediti trajnostnemu razvoju in varovanju okolja, smo prepoznali priložnost, da svojo floto tovornih vozil obogatimo z novimi in trenutno edinimi tovornimi vozili na LNG pogon. S tem želimo aktivno prispevati k smernicam EU o zmanjševanju toplogrednih plinov in k čistejšemu okolju, saj smatramo to za komparativno prednost tako pri naših cenjenih naročnikih kot tudi razvoju logistične dejavnosti,« je razloge za novo investicijo komentiral lastnik Klemen Piškur.

Prevozniki 1: Država 0

Ob tej priložnosti nekako ne moremo mimo dejstva, da ima država za populizacijo uporabe tovrstnih pogonskih goriv med prevozniki vsaj za zdaj premalo posluha. V kolikor vzamemo primer sosednje Italije, tam trošarin na uporabo plina v tovornem prometu ni, poleg tega pa država ponuja tudi do 20 tisoč evrov subvencij pri nakupu tovornih vozil s pogonom na zemeljski plin. Pozitivno odločbo je sedaj izdala tudi Nemčija, ki bo vsem tovornjaka, ki jih poganja UZP ali (CNG), od 1.



Kljub obljubam pa se država še ni odločila, da sofinancira nakup čistejših vozil.

januarja 2019 pa vse do 31. decembra 2020 oprostila plačila cestnine. Olajšave pa bodo deležni tudi po letu 2021, saj bo v cestnini obračunan samo znesek uporabe infrastrukture in emisij hrupa, medtem ko bodo oproščeni dajatev za onesnaževanje zraka. V Sloveniji konkretnega predloga na mizi vsaj za zdaj še ni. »Odgovorni na ministrstvu in tudi na ravni EU so preliminarno zagotovili različne možne subvencije za tovrstni pogon, kar je bil tudi eden od pozitivnih parametrov za odločitev o nakupu tovornih vozil na LNG. Trenutno so omenjena vozila dražja od najmodernejših dizel motorjev, zato se seveda nadajamo uresničitve napovedi odgovornih politik o implementaciji pričakovanih subvencij, ki bodo aktivno pripomogla k lažji odločitvi za nakup tovrstnih vozil in hkrati zagotavljanju konkurenčnih cen za naročnike prevoznikov,« je na vprašanje o pričakovanih in posluhu države do subvencij in olajšav odgovoril Piškur.

Za zdaj v Sloveniji sedem vozil, v Evropi prek 2300

V Evropi in svetu je za čistejše pogone zelo veliko zanimanje, v Evropi je trenutno registriranih 2300 vozil na LNG. V Sloveniji vsaj zaenkrat še ni pravega zanimanja za alternativne pogone. Na to vplivajo mnogoteri dejavniki, od precej dražjega vozila (to je za vsaj 40 % dražje od dizelskega), še vedno relativno visokih cen plina (v primerjavi z Italijo in Hrvaško) ter nenazadnje tudi pomanjkanja infrastrukture, ki bi omogočala brezskrbno manipulacijo vozil. Trenutno je poleg stacionarne polnilnice v Sežani na voljo še mobilna polnilnica v Ljubljani. V Sloveniji je trenutno registriranih sedem vozil na plin, od te-

ga tri v lasti prevoznika Klemna Piškurja, dve ima tudi transportno podjetje Škerget Logistika ter eno pri Semenič transportu, testno vozilo pa imajo tudi pri uvozniku Benussi d.o.o.. Na vprašanje o morebitnih nadaljnjih investicijah v tovorna vozila na zemeljski plin v podjetju Klemen Transport so nam odgovorili: »Smo v fazi analiziranja učinkov pogona na LNG, saj navedena vozila uporabljamo slaba dva meseca, zato še nimamo izdelane konkretnejše strategije bodočih nabav. V vsakem primeru bomo skušali prednostno slediti trajnostnemu razvoju, pri čemer je treba omeniti, da vse blagovne znamke tovornih vozil pospešeno razvijajo različne alternative pogona, zato končna odločitev še ni sprejeta.«

Prednost za okolje in družbo

Ne samo da je utekočinjen zemeljski plin mnogo čistejše alternativno sredstvo za pogon, njegova poraba je tudi bistveno manjša, tudi do 15 odstotkov. Cene goriva pa se regulira nekoliko drugače, tu se lahko prevozniki dogovorijo glede na njihovo potrošnjo in je cena predmet dogovora med ponudnikom in potrošnikom, a vsaj zaenkrat s precej visokimi trošarinami s strani države. Poleg cenovnih ugodnosti pa bomo z njegovo uporabo dosegli tudi veliko manj izpustov strupenih plinov v ozračje, pri tem pa tudi zmanjšali hrup v svoji okolici, kar je zelo dobrodošlo pri jutranjih ali nočnih mestnih dostavah. Dobro bodočnost plina in alternativnih goriv vidijo tudi v mengeškem podjetju, kjer verjamejo, da bo prihodnost prinesla spremembe v primerjavi z današnjimi pogonskimi gorivi in dodobra spremenila tovorni vozni park, in dodajajo, da bo razvoj tehnologije v tej sme-

ri še zelo zanimiv, saj proizvajalci že sedaj neizprosno tekmujejo za primat na svetovnem tržišču.

Zalog za 200 let

LNG je plin v tekočem stanju, ohlajen na minus 162 °C. Z utekočinjenjem plina se njegov volumen in gostota korenito zmanjšata, kar omogoča skladiščenje v manjših rezervoarjih, posledično pa tudi veliko večjo avtonomijo. Dostopnost plina naj bi bila po besedah družbe Butan plin veliko lažja in bolj zanesljiva, saj je trenutnih zalog za prek 200 let, kar ga uvršča med energetske prihodnosti.

Logistika je ključna

»Razvoj motorjev na različna alternativna goriva je hitrejši od razvoja potrebne infrastrukture, zato je danes potrebno skrbno načrtovanje voženj in predvidenih postankov ter veliko prilagoditev na samih voznjeh, kar posledično pomeni več vloženege časa naših zaposlenih, tako voznikov kot tudi tistih v prometnih pisarnah. Splošni vtis je zelo pozitiven in verjame, da nas bo razvoj neopazno pripeljal do drugačnega odnosa in uporabe novih tehnologij, kot se je to skoraj neopazno zgodilo od prvega megalomansko velikega mobilnega telefona do današnjega pametnega telefona, ki je skrit že v uri, pa smo ob tem popolnoma navdušeni in s pričakovanjem zremo v prihodnost in nove modele ter rešitve,« je za konec povedal Klemen Piškur in s tem se zagotovo lahko strinjamo. V kolikor si želimo čistejše in lepše ter bolj zelene mobilnosti, bo moral prav vsak od nas, naj si bo država, potrošniki ali dobavitelji, primakniti košček k temu mozaiku. Saj veste, tam kjer je volja, tam je pot!



Mitja Štoka, direktor UZP pri Butan plin, napoveduje otvoritev nove polnilnice v Ljubljani na Letališki.



Piškurjevi tovornjaki že nabirajo kilometre z ekološko sprejemljivejšimi motorji.



SEŽANA

Prva stacionarna
polnilnica v Sloveniji
kmalu tudi v
LJUBLJANI

SiLNG

UTEKOČINJEN ZEMELJSKI PLIN

**PARTNER ZA
TRAJNOSTNI TRANSPORT**

do
- 15 %



**Nižja
poraba goriva**

do
- 40 %



**Nižja
cena goriva**



**Manj škodljivih
izpustov**



**Manj
hrupa**

www.lng.si

BUTAN PLIN
hiša prijazne energije

SiLNG



Sofinancirano s pomočjo Instrumenta
za povezovanje Evrope Evropske unije