



MB CLS

La Montoya



Toyota Hilux

December 2018

Letnik 2, številka 10



# Tranzit

## Vozili smo: Peterbilt 359



Crafter in Sprinter



Transport prihodnosti



Avtobusi pozimi

**TIMOCOM**  
AUGMENTED LOGISTICS

Prvi Smart Logistics System v Evropi!

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

Napovedovanje delovnega časa

**CVS** Advanced Telematics

**Več na strani 40.**

*V teh dneh prejimate mnoga voščila:  
ena so romantična, druga bolj stvarna,  
ena izvirna, druga uradna in suhoparna.*

*Kaj naj vam zaželimo mi?*

*Naj bo naša želja tokrat nasvet:*

*ne pozabite nase,*

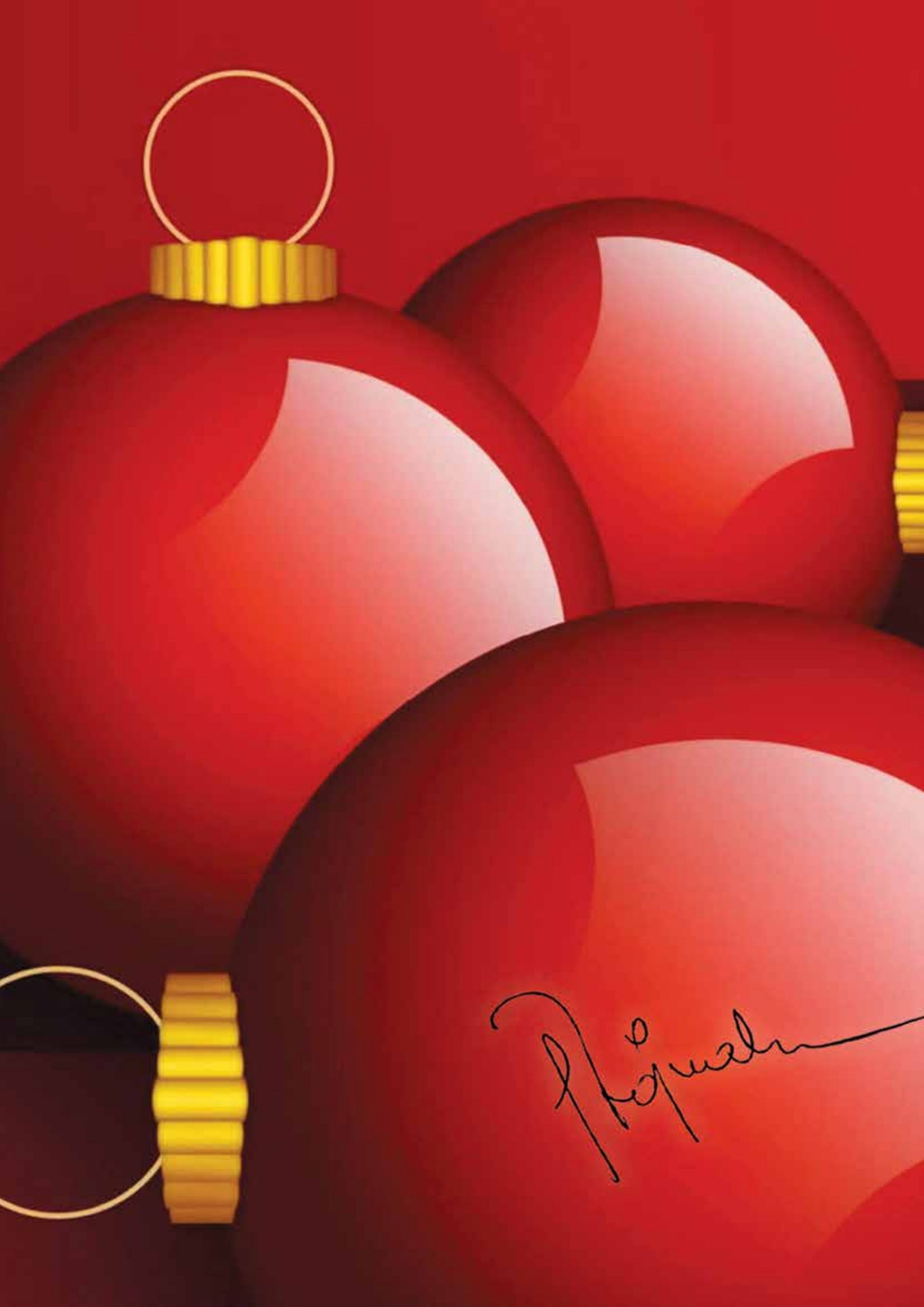
*imejte se radi,*

*hitite počasi,*

*ljubite življenje ...*

*Praznujte!*

**Tranzit**



*Hoquah*

STRALIS **X-WAY**  
**POPOLNA  
PREOBRAZBA**

BTS



**NAJVEČJA NOSILNOST  
V SVOJI PANOGI**

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

**NAPREKINJENO DELOVANJE**

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

**IZJEMNI TCO  
(SKUPNI STROŠKI LASTNIŠTVA)**

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

**MODULAREN IN  
POSLOVANJU USMERJEN**

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



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

**IVECO**

Vaš partner za trajnostni transport

**BENUSSI**

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



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

## Učinkovitost je vsota podrobnosti

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

**Mercedes-Benz**

Trucks you can trust



# 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.

**NOVA  
GENERACIJA**



**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](http://www.matador.tires/transport)

Matador. Continentalova blagovna znamka.

 **Matador**<sup>®</sup>

## Vstopamo v novo leto

Vsako leto pomeni nov začetek in hkrati nadaljevanje vsega, kar smo zasnovali v preteklosti. Moja želja je, da bi delo potekalo skladno z vsemi pričakovanji in željami.

Skozi novo leto naj nas vodi misel, da bo samo odgovorno delo vsakega posameznika pripeljalo do zastavljenih ciljev. Tudi hišo začnemo graditi pri temeljih. Verjamem in zaupam, da so naši in vaši temelji trdni.

Drage bralke in bralci, želim vam, da bi z veseljem prebirali revijo in da bi iz nje izvedeli tudi kaj novega. Tudi v novem letu bomo z vami osemkrat in vsakič vam bomo postregli z zanimivim in informativnim branjem. Tudi tokrat prinašamo zanimive vsebine. Predstavljamo koncept mobilnosti, ki bo radikalno spremenil obstoječe ideje o avtonomnih in električnih vozilih: Vision URBANETIC ukinja ustaljeno predstavo o namembnosti lahkih kombijev, saj zmanjšuje prometne gneče, olajšuje uporabo mestne infrastrukture in dviga kakovost življenja. Električna pa je nasploh pomemben dejavnik vsakega vozila. Včasih je bil njen razvod po vozilu enostaven, s posodobitvijo vozil pa je ta način prenosa energije postal nevzdržen. Potem pa je prišel CANbus ... Vse to in še več na naslednjih straneh. Nadaljnje informacije pa lahko najdete tudi na naši spletni strani, ki je prav lepo zaživela.

Vsem želim, da bi v novem letu doživeli veliko lepega in dobrega, da bi vas vsaka nova izkušnja obogatila ter da bi znali morebitne težave reševati konstruktivno in učinkovito.

»Ljudje bodo pozabili, kaj ste govorili, ljudje bodo pozabili, kaj vse ste naredili, vendar ne bodo pozabili, kako so se v vaši družbi počutili.« Maya Angelou  
Vesele praznike!

**Borut Štajnahr**



## Kazalo

Novice	8
Novo v Sloveniji	14
Transport prihodnosti <b>URBANETIC</b>	16
Na cesti z <b>Mercedes Benz Sprinter</b> in <b>Volkswagen Crafter</b>	20
<b>Brez vizije ni uspeha</b>	26
Na cesti s <b>Toyota Hilux</b>	28
Zimske pnevmatike tudi za avtobuse	30
Na cesti s <b>Peterbilt 359</b>	32
Prevoznik – Ambasador vozniškega poklica	36
Ni avtobus, je <b>CANbus</b>	38
Nepogrešljiv sopotnik	41
Na cesti z <b>MB CLS 350D</b>	43
Na cesti z <b>Renault Megane 1,2 TCE GT-Line</b>	44
Na cesti s <b>Fiat 500 L CrossD</b>	45
<b>5 največjih</b>	46
Časomer La Montoya	48



## Revija Transit

**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-transzit.si

**Marketing:** 041 331 781, info@revija.transzit.si

**Tisk:** Schwarz print d.o.o.

### Ali ste vedeli, da ...

- ... je 6024 Slovencev vložilo tožbo zoper Volkswagen zaradi prirejanja emisij izpušnih plinov?
- ... beseda limuzina izvira iz imena francoskega mesta Limoges?
- ... naj bi imel severnokorejski voditelj Kim Jong Un v svojem blindiranem Mercedesu tudi WC školjko?
- ... je papež Frančišek podarjenega unikatnega Lamborghinija Huracan prodal na dražbi v Monacu za kar 715.000 evrov? Celoten izkupiček je šel v dobrodelne namene.

### Z lažjimi modeli v novo leto

Potem ko so nove modele predstavili na hannovrskem sejmu, sedaj Koegel v novo leto tudi tržno vstopa z novimi, lažjimi modeli. Nova serija prikolic nosi pomembno ime NOVUM. Tako je sedaj na voljo univerzalna polprikolica Koegel Cargo z neto maso 5920 kilogramov ter polprikoli-



ca Lightplus Coil NOVUM za prevoz pločevine, ki ima z novo generacijo kar 410 kilogramov večjo nosilnost glede na predhodno generacijo. Močna in prostorna Mega polprikolica v NOVUM generaciji ima sedaj v osnovni konfiguraciji 6130 kilogramov. Cool-PurFerro polprikolica za prevoz blaga s temperaturnim režimom je sedaj bolje optimirana in lažja, prav tako je lažja polprikolica BoxLight, ki nudi 730 kg večjo nosilnost. Zanimiva je tudi prekucna polprikolica, ki ima tovorni del narejen iz »pametne« mešanice železa in aluminija in ima zato 430 kg večjo nosilnost. Polprikolica Strong&Go brez prečnih letev med stebri pa izpolnjuje Daimlerjevo direktivo 9.5 za prevoz ene ali dveh vrst certificiranih gajbic.

*Želimo vam vesele božične in novoletne praznike  
ter obilo uspehov v letu 2019.*



**FRIMAG**  
Transportno hišjenje

**FRIMAG d.o.o.**

Hrastje 52 J, SI-4000 Kranj

Tel.: 04 235 13 51

Fax: 04 235 13 50

e-mail: [info.frimag@siol.net](mailto:info.frimag@siol.net)

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

**Carrier**

**TRANSICOLD**

United Technologies



## Turške izkušnje, nemška tehnologija

Karsan je turški proizvajalec gospodarskih vozil z več kot 50-letno tradicijo. V svoji ponudbi ima lahka, srednja in težka gospodarska vozila, pa tudi avtobuse. Zadnji predstavnik široke palete je majhen, kompakten minibus Jest electric.

Posebnost Jesta je, da je izredno majhen, v dolžino meri le 5,8 metra, a ima 3,6 metra dolgo medosno razdaljo, zato se v njem lahko prepelje do 26 oseb in en invalidski voziček. Konstrukcijsko je bilo vozilo s klasičnim pogonom na dizel predstavljeno že pred štirimi leti, sedaj pa so združili moči z nemškim BMW-jem, ki jim je odstopil



električni pogon iz svojega modela BMW i3. Svoje znanje iz proizvodnje avtobusov so tako obogatili z nemško tehnologijo in pod sloganom Positive Energy Experience, so trgu ponudili zanimiv, kompakten minibus. Za pogon je zadolžen elektromotor z močjo 125 kW in 290 Nm navora. Vozilo je lahko opremljeno s paketom baterij z močjo 33, 44, 66 ali 88 kWh, od napetosti pa je odvisen tudi doseg, ki pri najmočnejšem sklopu znaša do 210 km. Baterije je možno napolniti v 6 urah prek klasične vtičnice, v dveh urah prek 7,4-kW polnilca ali celo v slabi uri s pomočjo hitrega 50-kW polnilca. Do 25 % energije je možno pridobiti tudi z regeneracijo ob zaviranju ali vožnji po klancu navzdol. Takšen doseg je dovolj za enozmenskno delo brez dopolnjevanja baterij, ki se polnijo ponoči na končni postaji.



**IVECO  
BUS**

**Pooblaščen zastopnik za Slovenijo**



[WWW.DUALIS.SI](http://WWW.DUALIS.SI)

**» Trajnostna mobilnost «**



## Poskusna uporaba priklopnih hibridov

Od pomladi 2019 bo Ford s podporo uprave mesta Köln in v sodelovanju z regionalnimi podjetji na ulice poslal floto 10 Fordov Transitov Custom PHEV ter z njimi raziskoval obseg, do katerega lahko takšna vozila prispevajo k doseganju ciljev glede kakovosti zraka v urbanih področjih. Projekt, ki ga financira Ford in vključuje sodelovanje z voznimi parki mestnega javnega sektorja, bo potekal 12 mesecev ter bo dopolnjeval testiranja z večjimi voznimi parki v Londonu in manjšimi do srednje velikimi voznimi parki v Valenciji.

## Siemensova e-avtocesta

Prva električna avtocesta v Nemčiji je gotova. Siemens je zaključil s pripravo infrastrukture po celotni trasi avtoceste A5 na odseku Langen/Mörfelden-Weiterstadt.

Nemška vlada je v projekt vložila 15 milijonov evrov in sedaj je pripravljen tudi za testiranja. Ta bodo opravili s hibridnimi tovornimi vozili z vgrajenim pantografom, ki se bo ob vstopu na e-avtocesto dvignil ter povezal z vodniki nad cesto, podobno kot pri trolejbusu. Če bodo testi uspešni, naj bi bila e-avtocesta v uporabi za komercialne namene že sredi leta 2019.



## Nove vinjete so roza

Cene, vrste vinjet in njihova veljavnost ostajajo nespremenjene, enako tudi cestninski razredi, v katere se uvrščajo vinjetna vozila. Obstoječe vinjete z letnico 2018 ostajajo v veljavi do preteka njihove veljavnosti, za letne vinjete je to do vključno 31. januarja 2019. Število prodanih modrih vinjet z letnico 2018 se je v primerjavi z lanskim letom povečalo, kar je v skladu s povečanjem prometa na slovenskih avtocestah.



Želimo vam lepe božične praznike,  
v novem letu pa visoke cilje, nepozabne  
avanture in izjemne dosežke.

SKUPAJ DO VRHA V  
**2019!**

[www.veriga-lesce.com](http://www.veriga-lesce.com)  
prodaja@veriga-lesce.com | FB: VerigaKF | IG: Veriga\_Lesce

## Master F1

Ali lahko formulo pospravimo v Renault Master? Lahko! Dirkalniki niso namenjeni le dirkanju, temveč jih predstavljajo na različnih izložbah in podobnih prireditvah, kar zahteva pogost transport tudi v ozka mestna središča. Za to je sedaj namenjen Master, ki ima na šasiji nameščeno posebno nadgradnjo z dvizžno platformo. Na ta način lahko en operater sam naloži ali razloži izložbeni eksponat. Uporabna nosilnost je 850 kilogramov, kar je več kot dovolj za prevoz celotnega bolida, ki je brez motorja težak le 350 kilogramov.



## Cordia tokrat v Mariboru

Konec novembra se je odvilo že tradicionalno srečanje, ki ga za svoje partnerje organizira podjetje Cordia iz Medvod. Tokrat so ljubitelje vozil DAF povabili v Maribor, kjer jih je v hotelu Habakuk najprej pozdravila direktorica Majda Bitenc Menart, nekaj besed o poslova-

nju DAFa globalno pa je dodal še Atila Kaya, področni vodja za DAF Trucks N. V. Ob dobri hrani in pijači so za zabavo poskrbeli fantje iz ansambla Aplavz, program je povezoval Pišta, za višek smeha pa je s svojim nastopom poskrbela gostja z Dolenjske, mama Manka.



**čisto belo**  
PRALNICA IN ČISTILNICA

Ne belite si glave z delom, ki ga namesto vas lahko opravimo mi!

**Operemo,  
očistimo in posušimo vse  
vrste tekstila.**

T: +386 30 333 327 E: [info@cistobelo.si](mailto:info@cistobelo.si)



# Parts and Diagnostics



## Bosch diagnostični center za gospodarska vozila

KAM i BUS Importer je nosilec novega koncepta Bosch za gospodarska vozila pod nazivom BCV (Bosch Commercial Vehicles), ki vključuje Bosch diagnostiko za vse znamke gospodarskih vozil, originalne rezervne dele Bosch, informacijski sistem delavnice ESI [tronic], kot tudi strokovno izobraževanje zaposlenih. BCV sistemi za pregledovanje omogočajo hitro in enostavno diagnostiko za vse znamke vozil različnih evropskih proizvajalcev. Diagnostično orodje je povezano z zalogo obnovljenih delov Bosch, tako da vozilo lahko

v najkrajšem času prevzamejo v popravilo ali pa zamenjajo katerokoli komponento sistema za vbrizg goriva. S tem se sam postopek popravila močno skrajša, vozilo pa je hitreje nazaj na cesti.

Podjetje KAM i BUS v sodobno opremljeni servisni delavnici nudi široko ponudbo popravil vozil vseh znamk – gospodarskih vozil, tovornjakov, priklopnikov in avtobusov ter servisnih in diagnostičnih storitev. Fleksibilen delovni čas, dežurstvo 24 ur na dan in velika zaloga dostopnih nadomestnih delov so razlogi za zaupanje.



*Naj bo v novem letu vse v vaših rokah.  
Srečno 2019!*

**sledenje**   
www.sledenje.com

**TAHOCENTER**  
www.tahocenter.si

## Goodyear z DuraShield

Goodyear je prvič na svojih pnevmatikah uporabil novo patentirano tehnologijo DuraShield, ki ponuja dodatno odpornost na poškodbe in povečuje kilometražo. Tehnologija DuraShield je uporabljena v obliki inovativnega zaščitnega pasu v konstrukciji pnevmatike. Zgornji pas pnevmatike je tako prvič narejen iz nekovinskega materiala. Dodatna novost je tudi vgradnja RFID, radiofrekvenčnega sistema za spremljanje pnevmatik.





**Branko Kolenc**  
Transport, gostinstvo, nepremičnine in trgovina

BRANKO KOLENC S.P.  
TRANSPORT, LOGISTIKA, GOSTINSTVO, NEPREMIČNINE IN TRGOVINA  
GAJI 46, 3000 CELJE, TEL. 03 4254-300, 4254-302, www.transport-kolenc.si

Z VAMI ŽE  
32 LET...



LOGISTIČNO-TRANSPORTNA DEJAVNOST

**Želimo vam vesele in  
srečne božične praznike  
ter veliko uspehov in  
zadovoljstva v letu 2019!**

*Za božič, vse poti vodijo domov ...*

*Želimo vam vesele božične praznike in vse dobro  
v novem letu! Zahvaljujemo se vam za zaupanje  
in sodelovanje v letu, ki se izteka.*

[dkv-euroservice.com/si](http://dkv-euroservice.com/si)

You drive, we care.



**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](http://www.triglav.si)

### Ford Fiesta Active

To je prvi model iz Fordove novorazvite flote Active. Fiesta v izvedbi Active je za 18 cm oddaljena od tal in ima dodatno zaščito blatnikov, pragov in odbijačev, ima pa tudi za dober centimeter širši kolotek. In čeprav ni opremljena s štirikolesnim pogonom, se vseeno lahko zapeljemo tudi na nekoliko manj utrjene površine, kjer nam bo v pomoč eden od treh programov za način vožnje. Izgled notranjosti in motorne različice so kot pri osnovnem modelu, pomembno pa je poudariti, da zaradi višine niso podrte dobre vozne lastnosti, ki krasijo Fiesto.



### Mercedes Benz GLE

Še ena mojstrovina izpod svinčnika Roberta Lešnika prihaja iz Stuttgarta. Avto, s katerim je Mercedes ustanovil razred SUV, sedaj prihaja v

četrti generaciji. Vsi ga poznamo po oznaki ML, a že nekaj časa nosi oznako GLE in zopet v razred prinaša niz tehnoloških inovacij, med katerimi je zagotovo najbolj zanimiva nova tehnologija E-Active Body Control, ki v zavoju nagne celotno karoserijo. Notranjost je prevzeta iz razredov E in S, kjer srečamo dva 12,3-palčna zaslona in inovativni Mercedesov MBUX (Mercedes-Benz User Experience) infotainment sistem. Na voljo so novi dvo- in trilitrski motorji, tudi v hibridni in AMG izvedbi, ki so združeni izključno z 9G Tronic samodejnim menjalnikom. V velikem prtljažniku pa sta sedaj prvič na voljo še dva sedeža.



### Hyundai Santa Fe

Santa Fe je že stari znanec, saj je na naših cestah že 17 let, s četrto generacijo pa je zrasel še dodatnih 7 centimetrov in se sedaj razteza 4770 mm v dolžino. Avto jasno izraža pripadnost najnovejši generaciji Hyundaijeve terenske družine. Interier se pohvali s kvalitetnimi materiali, prijetnimi na otip in pogled. Rezultat takšne zasnove je dvonivojska armaturna plošča, ki ima tako estetsko kot tudi uporabno vrednost. Motorna paleta obsega dva dizelska agregata. Oba sta posodobljena v skladu z najnovejšim emisijskim standardom Euro 6d Temp, zaradi česar sta sedaj še varčnejša. V vozilo je vgrajen napredni štirikolesni pogon HTRAC,

ki učinkovito razporeja navor glede na oprijem koles in hitrost vozila.



# NEPROFESIONALEC



FIATPROFESSIONAL.SI

# PROFESIONALEC



## DELAJTE Z ZANESLJIVIMA DOBLO CARGO IN DUCATO

NE ZAMUDITE IZJEMNE PONUDBE VOZIL IZ ZALOGE PO IZJEMNIH CENAH, S 6-MESEČNIM ODLOGOM PLAČILA DDV ZA PRAVNE OSEBE IN S 5-LETNIM JAMSTVOM FIAT PROFESSIONAL 5 PLUS.

- DOBLO CARGO ŽE ZA 8.990 EUR + DDV
- DUCATO ODLIČNA PONUDBA + BON ZA KOMPLET ZIMSKIH PNEVMATIK



PROFESSIONAL

STROKOVNJAK KOT VI

Povprečna poraba goriva: 13,1 – 4,5 l/100 km. Emisije CO<sub>2</sub>: 234 – 120 g/km. Uradna vrednost emisijske stopnje: Euro 6b. Specifične emisije NOx: 0,1085 – 0,014 g/km. Ogljikov dioksid (CO<sub>2</sub>) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Vrednost specifične emisije trdnih delcev pri dizelskih motorjih: 0,00115 – 0,00013 g/km. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM<sub>10</sub> in PM<sub>2,5</sub> ter dušikovih oksidov. Cena 8.990 EUR velja za model Doblo Cargo 1.4 95 Maxi City in ne vključuje DDV. Cena z DDV znaša 10.970 EUR in že vključuje veljavni popust v višini 1.000 EUR z DDV. Akcijska ponudba vključuje vozila iz zaloge in velja do preklica oziroma do razprodaje zalog, za pravne osebe. Vrednost bona za komplet zimskih pnevmatik je do 560 EUR. Cena ne vsebuje stroškov nultege servisa, priprave vozila ter prevozno logističnih storitev. Ne izključujemo možnosti tiskarskih napak. Slike so simbolične. Avto Triglav d.o.o., Ljubljana, Dunajska cesta 122, SI-1000 Ljubljana. Podrobnejše informacije in pogoji jamstva Fiat Professional 5 Plus so na voljo na fiatprofessional.si.



# Transport prihodnosti

**Zanimiv koncept mobilnosti Mercedesove van divizije radikalno spreminja obstoječe ideje o avtonomnih in seveda električnih vozilih: Vision URBANETIC ukinja ustaljeno predstavo o namembnosti lahkih kombijev, saj zmanjšuje prometne gneče, olajšuje uporabo mestne infrastrukture in dviga kakovost življenja.**

Ne zamahnite z roko, ko boste prebrali naslednje vrstice. Morda ste to že naredili, ko smo pred leti pisali, da se bomo nekoč pogovarjali z vozilom, ki bo vozilo samo. No danes se s Sprinterjem že lahko pogovarjate, saj vam ob nagovoru, *Hey Mercedes*, odgovori ljubek ženski glas, a o tem si več prebe-

rite v članku o Sprinterju. Skratka, digitalizacija cestnega prevoza je tako pospešena, da revolucionarne zamisli prehitevajo ena drugo iz dneva v dan. Mercedes-Benz ali bolje rečeno Daimler ima tudi pri tem vodilno vlogo, za katero je že pripravil tudi novo scenografijo: dostavnik prihodnosti ali

Vision URBANETIC, ki je bil ena glavnih zvezd na septembrskem salonu v Hannoveru.

### **Grozi nam prometni kolaps**

Ekološko sprejemljiv mestni prevoz je bila le ena od nalog, s katerimi so se ukvarjali avtorji projekta Vision URBANETIC. Ob zaščiti okolja je bila zelo pomembna tudi naloga, da ponudijo rešitev za zmanjšanje vse večjih prometnih gneč. Situacija je že danes alarmantna, saj 55 % vse svetovne populacije živi v mestih. Kar 12 % vseh Zemljanov živi v 33 megamestih, do leta 2030 naj bi vsako leto nastalo deset novih mest z 10 milijoni prebivalcev, kar bo za sabo potegnilo tudi nove potrebe po transportu. Do leta 2050 se bo število dnevniških potovanj početrilo in do tega leta naj bi na Zemlji živele že več kot 10 milijard ljudi. Kolaps pa je opazen že danes, recimo v Pekingu imajo osempasovno cesto,



Pri konceptu Vision URBANETIC se naslednja postaja najavlja na panoramski strehi.



## Mobilnejši od taksija

Vision URBANETIC bi lahko primerjali z električnim taksijem brez voznika, vendar je koncept precej bolj mobilni, ne le zaradi snemljive nadgradnje, temveč tudi zaradi popolnega digitalnega delovanja od naročila do izvedbe prevoza in plačila. Uporaba se začne in konča na pametnem telefonu: uporabnik pošlje sporočilo v informacijski center, da na določeni lokaciji potrebuje

vozilo, iz centra pa nemudoma prejme obvestilo o statusu najbližjega vozila in času, ko bo vozilo na želenem naslovu. Prek telefona se nato spremlja potek celotnega potovanja do cilja, kjer se strošek potovanja obračuna samodejno, plača pa se lahko na mestu s pomočjo telefona ali enkrat mesečno prek zbirnega računa. Princip je enak tako za potniški kot za tovorni prevoz.

Pametni telefon je ena važnejših naprav pri funkcioniranju mestnega prevoza z vozili Vision URBANETIC.



Racionalnejša uporaba platforme bo znižala mestno gnečo ter zmanjšala potrebo po parkiriščih.

a se promet odvija vsak dan počasneje. Da bi zmanjšali nove registracije vozil, prirejajo loterijo: kdor zadane, lahko registrira avto. V Šanghaju recimo kupujejo registrske tablice na avkcijah! Mercedes-Benz van divizija zagotavlja, da ima rešitev za to.

### Ena platforma za več namenov

Pri Mercedesu menijo, da se lahko zmanjša promet z racionalnejšo uporabo infrastrukture in večjim izkoriščanjem vozil. Zaradi tega je njihov koncept Vision URBANETIC modularnega tipa: ena platforma (šasija) je lahko na-

menjena za več nadgradenj, za prevoz do 12 potnikov ali za transport kontejnerjev. To je eden od aspektov racionalne uporabe, drugi pa je popolna omreženost vozila. Zahvaljujoč popolni povezanosti in uporabi lokalnih informacij lahko vozilo analizira trenu-



Futuristična notranjost potniškega modula: prostorna in svetla.



Po izgledu in tehničnih rešitvah nima Vision URBANETIC nikakršnih podobnosti s transportnimi sredstvi, ki jih uporabljamo danes.

tno stanje in predvidi ter reagira na prihajajoče stanje v prometu. Na ta način lahko skrajšamo čakalne dobe, saj bo sistem uporabil podatke vozila, ki je bilo pravkar na nakladu ali pa se je peljalo po ulici, kjer je zastoj, naše vozilo pa se bo tako temu zastoju lahko izognilo. In ker so to samovozeča vozila in v njih ni voznika, so uporabna 365 dni v letu, 24 ur na dan, kar povečuje izkoriščenost takšnih vozil.

### Izmenjava

Osnova koncepta Vision URBANETIC je izmenjava. Isto vozilo se uporablja za prevoz ljudi, kakor tudi za prevoz tovora. Šasija je enaka, menja se zgornji del, ki omogoča prevoz paletnih kontejnerjev z robo za enega ali več naročnikov. Ob pomoči določenih aplikacij se potrebe po prevozu potnikov ali tovora pošiljajo v kontrolni center, v katerem največ logističnih operacij opravlja zmogljiv računalnik in sicer ne glede na del dneva.

In še ena zadeva je zelo pomembna pri konceptu Vision URBANETIC. Vozila so ves čas v pogonu, ves čas se vozijo po mestu, dostavljajo in nalagajo, zato ne potrebujejo parkirišča. Kadar pa niso v pogonu, so nameščena v posebnih depojih izven mesta, kjer se polnijo z električno energijo.



Važen element koncepta je tudi igra luči. Posebne LED luči v maski in na boku vozila signalizirajo status vozila: premikanje, mirovanje, približevanje, oddaljevanje ...

### Fleksibilen tovornjak

Mercedesov koncept tudi radikalno spreminja predstavo o klasičnem kombiju. Če koncept Vision URBANETIC zaživi, bodo povsem izginila posebna vozila, ki jih danes uporabljamo za prevoz tovora. Redefinirala se bo tudi vloga klasičnih kontejnerjev, saj bodo izmenljive tovarne nadgradnje zasnovane univerzalno in bodo na voljo za »sharing«. Zahvaljujoč inteligentnemu prilagodljivemu sistemu »Cargo Flex Floor« lahko vozilo prevzame do 10 EPAL palet v dveh nivojih, če pa obstaja potreba po prevozu večjega tovora, se srednja pregrada umakne in omogoči nalaganje tovora do višine 2,03 metra, medtem ko je dolžina tovarnega prostora 3,7 metra. Pnevmatiski valjčki olajšujejo naklad in razklad težjih in večjih izdelkov, s čimer se Mercedesov koncept postavlja ob bok kombi vozilom s prostornino tovarnega prostora 10 m<sup>3</sup>. In to na vsega 5,3 metra dolžine.

Kakor prevoz potnikov je tudi prevoz tovora povsem digitaliziran in nadzorovan med celotnim trajanjem transporta.



Tako naj bi izgledal Vision URBANETIC v distribucijski vlogi ...



... in tako na tovarnem depoju, kjer se polni.



Koncept vključuje tudi uporabo inteligentnega električnega viličarja, ki nalaganje vrši povsem avtomatizirano in skoraj brezšumno.

## Velika funkcionalnost

Vision URBANETIC je narejen na električni samovozeči šasiji tipa skateboard, ki ima vse vozne funkcije. Zamenjava potniškega in tovornega modula se izvaja povsem samodejno, hitro in enostavno. Šasija

ponuja niz izredno naprednih rešitev. Na primer LED displeji spredaj in zadaj komunicirajo z zunanjim svetom in informirajo pešce ter druge udeležence v prometu o neposrednih akcijah in reakcijah vozila.



Kot velik skateboard: šasija z električnim pogonom in popolno avtonomno vožnjo.



**Želimo vam VESELE PRAZNIKE!**

### 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 24a 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 

[www.s-leasing.si](http://www.s-leasing.si)  
[info@s-leasing.si](mailto:info@s-leasing.si)



# Nekoč bratranca, danes

**Mercedes Benz Sprinter in Volkswagen Crafter sta dve največji imeni v segmentu lahkih gospodarskih vozil, oba proizvajalca ponujata trenutno najbolj napredni in inovativni vozili, ki izstopata tako po dobrih materialih, dobri končni izdelavi, veliki nosilnosti in prostornosti, pa tudi po odlični povezljivosti.**

Rivalstvo med njima sega že v zgodnja osemdeseta leta prejšnjega stoletja, ko je MB ponujal model TN, VW pa LT. Nato pa sta oba največja nemška proizvajalca sredi devetdesetih let združila moči in v Mercedesovi tovarni v Düsseldorfu leta 1995 pričela proizvajati naslednika modela NT, ki je prejel novo ime – Sprinter, Volkswagen pa je pripravil drugo generacijo modela LT. Dobrih deset let sta prihaja z istega proizvodnega traku, razlikovala sta se po manjših detajlih na karoseriji, vgrajene pa sta imela lastne motorje in menjalnike. Leta 2006 sta MB in VW ponovno naredila napredek ter predstavila povsem novo generacijo vozil: Mercedes drugo generacijo Sprinterja, Volkswagen pa je trenutek izkoristil tudi za spremembo imena in je namesto tretje generacije LT-ja na zadek vozila postavil napis Crafter.

Še deset let sta izdelovala na oko podobna, tehnično pa dokaj različna vozila, nato pa je prišel čas, ko se je bratska ljubezen raztrgala. Volkswagen je na Poljskem postavil povsem novo tovarno in tja preselil celotno proizvo-

dnjo Crafterja. Ob začetku proizvodnje konec leta 2016 je VW predstavil tudi drugo generacijo Crafterja, MB pa leto kasneje tretjo generacijo Sprinterja. Nekoč bratranca sta postala huda konkurenta.



Tovorni prostor je pri obeh dodatno zaščiten s paneli na stenah in protizdrsko podlago.



# največja konkurenta

## Zunanost

Kot rečeno danes oba prihajata iz lastnih tovarn, Sprinter še naprej iz Düsseldorfa, Crafter pa iz Wrzešnie na Poljskem, zato se tudi izgled sedaj precej bolj razlikuje kot prej. Sicer v tem segmentu ni veliko prostora za oblikovalsko domišljijo, saj je na prvem mestu prostornost tovornega prostora, nosilnost, prilagodljivost in bolj na koncu še oblika. A vseeno sta vozili povsem drugačni od prejšnjih generacij. Mercedes je tokrat zavzel stali-

šče mehkejših linij, zato je Sprinter bolj zaobljen, medtem ko je Crafter narejen tipično nemško, s čistimi in jasno razmejenimi linijami. Crafter izgleda kot povečan Transporter, a to ni nič narobe, saj je izgled moderen, s široko masko, kromiranimi letvicami in mogočnimi lučmi. Nad masko se razteza mogočen motorni pokrov z ostrimi linijami in vse je podrejeno novim hišnim oblikovalskim smernicam. Dolga medosna razdalja in kratek nos ponujata tudi več prostora v notranjosti,

ki je povsem podrejena uporabniku. Tretja generacija Sprinterja prinaša večjo rešetko hladilnika, ožje luči, ki so visoko postavljene in globoko zarezane v blatnike. Istočasno vnaša novi Sprinter na trg modernizem, ki ga skozi različne načine povezljivosti ter variabilnosti naredi še bolj uporabnega. Se pa obe vozili lahko pohvalita z ugodnim zračnim uporom, kar dobrohotno vpliva tudi na porabo.

## Notranjost

Notranjost obeh se zopet precej razlikuje. Razlika se občuti že ob vstopu, kjer pri Mercedesu zadostuje zagon s pomočjo tipke, medtem ko je treba pri Crafterju še vedno vstaviti ključ in zagnati motor z njegovo pomočjo. Sprinterjeva notranjost je bolj elegantna, Crafterjeva pa bolj praktična. Obe notranjosti ponujata vzorno udobje, tri sedeže, kjer je pod sovozniški- ma velik prostor za odlaganje orodja in opreme, prav tako oba ponujata dobro preglednost zaradi velikih steklenih površin, pa tudi preglednost nazaj je povsem sprejemljiva, vzratna ogledala pa dopolnjujejo senzorji in kame-



Koši blatnikov so zaščiteni, široka vrata se pri obeh odpirajo dovolj široko, da je dostop z viličarjem nadvse enostaven.

Obe vozili ponujata dobro preglednost tudi nazaj na račun vzratnih ogledal. Mercedesova so višja, Volkswagnova širša, oba pa imata vgrajeno tudi širokokotno lečo.



ra za vzratno vožnjo. Zanimiv pa je izgled armaturne plošče, kjer Volkswagen stavi na tradicionalnost, Mercedes pa na modernost.

Armatura pri Crafterju je v sivo-črnih barvnih tonih in je v skladu s pričakovanji, kar pomeni, da je pregledna, stikala so logično razporejena, prijetna na otip. Ravne linije ruši le podstavek ročice menjalnika, ta pa je na odličnem mestu in roka kar sama zdrсне nanjo. Tudi volanski obroč, ki je na spodnjem delu rahlo prirezan, odet v usnje in izdatno nastavljen v vse smeri, lepo se de v roke. S številnimi tipkami na njem krmilimo različne sisteme, ne da bi odvrčali pozornost s cestišča.

Mercedes je šel še korak naprej in namesto klasičnih merilnikov vgradil dva monitorja, kjer na tistem pred voznikom spremljamo digitalne merilnike, prek tistega na sredinski konzoli pa krmilimo vse dodatne funkcije. Tu izstopa nova platforma MBUX (Mercedes-Benz User Experience) z multimedijskim sistemom. Sredinska konzola je močno očiščena vseh nepotrebnih stikal, tako da funkcije vozila upravljamo na več načinov: s poljem na dotik na volanu, poljem na dotik na sredinski konzoli, sredinskim zaslonom, občutljivim na dotik, ali na najbolj zanimiv način – z glasovnim upravljanjem »Hey Mercedes«. Napredni inteligentni sis-

tem glasovnega upravljanja z naravno izgovarjavo, ki se aktivira z izgovorom ukaza »Hey Mercedes«, aktivira inteligentnega sopotnika med vožnjo, ki je vedno na voljo. Po izrečenem ukazu se prijazen ženski glas odzove: »Kaj lahko storim za vas?« in vi rečete »Potrebujem gorivo« in takoj se bo na ekranu v sklopu navigacije prikazal izpis najbližjih bencinski črpalk. Sistem vam bo našel tudi najbližjo okrepevalnico, če boste rekli da želite kavo, tu pa je še nebroj možnosti. Žal sistem še ne zna slovensko, tako da se boste morali z gospo pogovarjati v angleškem, nemškem oz. katerem drugem evropskem jeziku.

### Varnost

Za varnost je v Sprinterju poskrbljeno na več načinov: sodobni sistemi za pomoč lahko voznika podpirajo v kritičnih in nejasnih situacijah ali pri monotoni vožnji. V vozilu sta serijsko vgrajena samodejno vklapljanje luči za vožnjo in asistent za bočni veter. Številni drugi sistemi se lahko vgradijo naknadno glede na potrebe voznika in načine uporabe. Aktivni asistent za ohranjanje razdalje DISTRONIC je uporaben zlasti pri pogostih dolgih vožnjah, medtem ko lahko paketi za parkiranje s kamerami olajšajo parkiranje in manevriranje v mestnem okolju.



Sprinter še naprej prihaja iz Mercedesove tovarne v Düsseldorfu.



Crafter se že dve leti proizvaja v povsem novi tovarni v Wrześni na Poljskem.

Crafter je šel tu še korak naprej in s pomočjo stikala za nastavitev zunanjih ogledal sam parkira prikolico. Skupaj s sistemom Trail Assist boste na zelo enostaven način parkirali vzvratno kot pravi profesionalc. Seveda pa nu-

di tudi vse ostale varnostne sisteme, ki skrbijo za aktivno in pasivno varnost. Karoserija se skoraj ne nagiba, ob sunkih vetra pa vmes poseže Cross Wind Assist. Tu je še multikolizijska zavora, Hill Holder, Front Assist podpora pred naletom, pa City funkcija zaviranja v sili, pregled mrtvega kota, pregled dogajanja za vozilom, ko iz ulice ali parkirišča vzvratno vozimo na cesto. Žal tudi tu vsi sistemi niso vgrajeni serijsko, ampak jih je treba doplačati.

se skoraj ne nagiba, saj je bil primarni cilj inženirjev ponuditi maksimalno zaščito potnikom in tovoru. Tudi polno obremenjeno vozilo strumno povleče, saj je pod pokrovom nameščen dvolitrski TDI, v testnem vozilu je raz-



### Vožnja

Med vožnjo je Crafter zelo prepričljiv, še posebej na račun elektromehanskega mehanizma za upravljanje, kar je novost v segmentu. Karoserija



LED luči so dražje od klasičnih H7 žarnic, a je njihova življenjska doba vsaj 10-krat daljša od klasične žarnice, porabijo veliko manj energije, ponujajo boljše vidljivost in na koncu lepše izgledajo.





Crafter še vedno za zagon uporablja klasičen ključ, pri Sprinterju pa je dovolj, da je ključ v avtu, motor pa zažene s pomočjo pritiska na stikalo, desno za volanskim obročem.

vijal 140 KM, in ob pravočasni uporabi ročnega 6-stopenjskega menjalnika boste že čez 15 sekund drveli vsaj 100 km/h. Zakaj pravočasni uporabi, boste rekli. Ker so prve tri stopnje prenosa nekoliko krajše in prilagojene večjim obremenitvam, zato se tudi motor hitro zavrti v višje vrtljaje, a povsem nepotrebno je, da presežemo 2500 vrtljajev, saj smo že presegli krivuljo najbolj optimalnega navora. V mestu tudi s pomočjo start/stop sistema lovimo porabo okoli 9 litrov in jo na avtocesti tudi vzdržujemo. Nizka poraba gre na račun optimizacije motornih sklopov in odlične aerodinamike, ki znaša vsega 0,33, kar je eden boljših rezultatov v razredu. Seveda pa bo poraba pri hitrosti nad 100 km/h pričela naraščati, saj tudi teža zahteva svoj davek.

Tudi Sprinterjeva aerodinamika je vzorna, zato v kabini ne bomo deležni neprijetnih zvokov iz okolice. Lega na cesti je izvrstna, brez poskakovanja zadka, tudi ko je vozilo prazno. Dobra izolacija prav tako ne bo spustila v kabino veliko motornega hrupa. Mercedes ima v ponudbi trilitrski in 2,1-litrski dizelski agregat. Mi smo tokrat preizkusili najmočnejšega dvolitrskega, ki razvija 163 KM in moč na cesto prenaša prek sedemstopenjskega samodejnega menjalnika. Velika zaloga



Pri armaturni plošči Volkswagen stavi na tradicionalnost, Mercedes pa na modernost. Uporabnost in preglednost sta odlični, Mercedes pa je vse nadgradil še s platformo MBUX (Mercedes-Benz User Experience), ki omogoča, da se z vozilom dobesedno pogovarjate.

navora je zlahka kos tudi polno obremenjenemu vozilu. Pritisk na stopalko plina je odziven, saj se motor hitro zavrti in do 100 km/h potrebuje 13 sekund. Menjalnik odlično opravlja svoje delo, ročica je nameščena desno izza volana, tako da je na njenem običajnem mestu prostor za kar štiri pločevinke. Menjalnik omogoča tudi ročno prestavljanje s pomočjo lopatic izza volanskega obroča.

Sprinter je imel klasičen Mercedesov zadnji pogon, prilagojen za velike obremenitve, medtem ko je bil testni Crafter poseben v tem, da je imel vsekolesni pogon 4motion. Ta sicer porabi liter goriva več, a zaradi tega vozilo nič ne izgubi na ve-

likosti tovornega prostora. V osnovi je pogon speljan na sprednji kolesni par, če pa pride do zdrsa, elektronika v trenutku preko Haldex sklopke preporazporedi pogon na kolesa, ki imajo najboljši oprijem. V ekstremnih situacijah se lahko na zadnja kolesa prenese tudi do 60 % moči.

### Tovorne zmogljivosti

Sprinter je na test prišel v svoji najdaljši različici, zato vase sprejme za kar 14 m<sup>3</sup> tovora, ga pa izredna dolžina skoraj sedmih metrov ne naredi najbolj okretnega v ozkih mestnih središčih. Široka bočna drsna vrata imajo podporni elektromagnetni mehanizem za popolno zapiranje. Zadnja vrata se lahko



odpirajo do 270°, pod streho so lahko nameščeni nosilci za prevoz daljših predmetov, obložene so stene in koši blatnikov, na tleh je nederseč pod in notranjost je osvetljena z LED diodami. Testni Crafter je na test prišel meter krajši od Sprinterja, zato ponuja 11,3 m<sup>3</sup> tovornega prostora. Le-ta je dobro izkoriščen in temeljit. Kot je običajno, ga na boku zapirajo široka drsna vrata z odprtino, skozi katero je zlahka mogoče naložiti paleto, in zadaj z dvokrilnimi vrati, ki imajo lahko vdela ni stekli. V notranjosti tovornega prostora si je vsekakor priporočljivo že v

osnovi omisliti tovarniško nedersečo podlogo in leseno oblogo sten. Kateri je boljši, je zelo subjektivno mnenje, ki ga ne bom podajal, kateri pa je bolj primeren za vas, je pa zopet odvisno od posla, ki ga opravljate, količine tovora, ki ga prevažate, in ne nazadnje tudi od poti, po kateri tovor prevažate. Oba modela sta vrhunska, žal tudi ko gre za ceno. Ampak to pomeni, da boste ob plačilu zares prejeli tisto, kar pričakujete od vozila, pa tudi po nekaj letih uporabe bo vozilo še vedno držalo svojo kvaliteto, uporabnost in vrednost.

Rivalstvo med njima sega že v zgodnja osemdeseta leta prejšnjega stoletja, ko je Mercedes-Benz ponujal model TN, Volkswagen pa LT.



## CRAFTER

## SPRINTER

Volkswagen Crafter 35 2,0 TDI	Tehnični podatki	Mercedes Benz Sprinter furgon 316 CDI
dizel, 4-valjen, prisilno polnjen, Euro 6	Motor	dizel, 4-valjen, prisilno polnjen, Euro 6
1968	Prostornina (ccm)	2143
103/140	Moč (kW/KM)	120/163
340 pri 1.600–2.250	Navor (Nm/min)	360 pri 1.400–2.400
na vsa kolesa 4Motion	Pogon	na zadnja kolesa
ročni 6-stopenjski	Menjalnik	7G tronic samodejni
5.986 x 2.040 x 2.590	Mere D x Š x V (mm)	6.967 x 1.993 x 2.620
3.640	Medosna razdalja (mm)	4.325
11,3	Masa praznega vozila (kg)	14
2.287	Nosilnost (kg)	2.230
1.213	Posoda za gorivo (l)	1.260
15	Pospešek 0–100 km/h (s)	12
150	Najvišja hitrost (km/h)	165
9,5	Povprečna poraba (l/100 km)	9
232	Emisija CO <sub>2</sub> (g/km)	235



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

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



**KRONE**  
We Deliver the Future

[www.krone-trailer.com](http://www.krone-trailer.com)

TCI Trading d.o.o., Stegne 7, 1000 Ljubljana  
Tel.: 041/384-555, 01/511-32-40  
E-mail: [info@tci-trading.si](mailto:info@tci-trading.si), [www.tci-trading.si](http://www.tci-trading.si)



**Do časa pisanja tega članka je na naših cestah v letošnjem letu umrlo 86 ljudi, v lanskem 106. Številke, ob katerih nas lahko in bi nas moralo skrbeti. Če pogledamo statistiko preteklih let, lahko ugotovimo, da se varnost, vsaj kar se tiče izidov s smrtnimi poškodbami, ni bistveno izboljšala. Celo nasprotno, v letih 2015–16 smo zabeležili porast.**

V preteklem letu je umrlo 106 ljudi, leto pred tem 125. Nekaj upanja in pozitivizma obeta tekoče leto, ki bi lahko bilo najboljše v zadnjem obdobju. Slednje pa zagotovo ne bo za svojce, znance in prijatelje umrlih 86 žrtev. Seveda pa tukaj ne moremo govoriti o najboljšem ali dobrem letu, vsaka žrtev je preveč in natanko taka je tudi vizija Zavoda Varna pot, ki jo vodi Robert Štaba in si prizadeva ustaviti morijo na naših cestah. Poimenovali so jo Vizija nič. Zavod Varna pot je neprofitna nevladna organizacija, ki jo sestavljajo svojci in udeleženci prometnih nesreč, prostovoljci ter strokovnjaki, ki že enajsto leto zapored skrbijo za ozaveščanje o varnosti na cestah, pripravo številnih šolskih delavnic in aktivno pomoč vsem žrtvam prometnih nesreč. V boju za lepši jutri na naših cestah pa niso sami, že dobro desetletje jim pri tem pomaga največja avtomobilska hiša Porsche Slovenija, ki je na novinarski konferenci v Ljubljani v uporabo zavodu predala tudi dve vozili Crafter in Transporter, s katerima bodo prostovoljci lahko sedaj lažje opravljali pre-

ventivne delavnice po Sloveniji. Danilo Ferjančič, generalni direktor Porsche Slovenija, je v svojem govoru poudaril: »Ne moremo si zatiskati oči pred dejstvom, da mobilnost, kakor pomembna že je za nas v gospodarskem smislu in pri uresničevanju osebne svobode, včasih povzroči tudi veliko žalosti in trpljenja. Tako je takrat, ko govorimo o prometnih nesrečah. Prometne nesreče se žal dogajajo. Na vse dejavnike ne moremo vplivati, smo pa lahko aktivni pri odgovorni pri uporabi mobilnosti, saj si Porsche Slovenija kot uspešno podjetje in hkrati odgovoren člen družbe želi soustvarjati okolje, ki bo varno in prijazno do prebivalcev, okolja in mobilnosti.« Upa tudi, da bo z njihovim prispevkom, to sta dve novi vozili Volkswagen Crafter in Transporter, zavod lažje izvajal vse izobraževalne programe in projekte ozaveščanja o varnosti v prometu. Konferenca pa ni bila namenjena zgolj simbolni predaji vozil, na njej smo lah-

ko podrobneje spoznali tudi zavezo Vizije nič, katere cilj je nič smrtnih žrtev ter nič težje poškodovanih na naših cestah. Ta vizija sicer na prvi pogled deluje težko uresničljiva, vendar brez dobre vizije ne more biti uspeha. Sprejeti bi jo moral sleherni posameznik, ki je tako ali drugače udeležen v prometu, le tako bo morda nekoč tudi resnična. Na Igriški ulici so se v okviru konference otroci Osnovne šole Majde Vrhovnik in prostovoljci ulegli na tla in tako simbolično prikazali 86 smrtnih žrtev letošnjega leta. Ko je množica vstala, so na cesti ostali le še kartoni, ki so nakazovali, kako izgleda cesta brez smrtnih žrtev in brez hudo poškodovanih v cestnem prometu. Vizija nič je vsaj za trenutek postala resnična. A do prave Vizije nič lahko pridemo le, če vsak od nas sprejme svojo osebno zavezo. »V vsakem od nas je moč, da naredimo svoj korak k uresnitvi te vizije«, je poudaril Robert Štaba.





DOVOLJ CENITE ŽIVLJENJA?



UREJENOST



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

VARNOST



PROFESIONALNOST





## Številke povedo vse

**Številke povedo vse. Več. Največ. Tako se je glasil naslov nekega članka na spletu, ki sicer ni bil povezan z avtomobilizmom. Naslov, ki kot nalašč pritiče Toyoti, ki smo jo imeli pred kratkim na testu. In to ne katerikoli, temveč Toyoti Hilux Invincible.**

Bo že držalo, da Hilux velja za trpežen in kakovosten avtomobil, to so ne nazadnje dokazali tudi v znani britanski avtomobilistični oddaji, ko so ga na vso moč poskušali uničiti, pa jim to ni uspelo. Tudi to bo verjetno držalo, da ima Toyotin pickup zelo dobre, če že ne najboljše, terenske zmogljivosti in predvsem da je to vozilo, brez katerega si ne znajo predstavljati vsakdana na odročnih pokrajinah Bližnjega vzhoda ali Južne Amerike. Toda pojdemo k številkam, pošteno in prav je, da jih na kratko predstavimo. Hilux ima stare korenine in letos praznuje Abrahama. Do danes je bil izdelan v osmih

evolucijah in so ga izdelali v 17,7 milijonih primerkov, ki so končali v 180 državah in regijah sveta. »Invincible!« bi dejali angleško govoreči, kar v prevodu pomeni »nepremagljiv«, kar ni zgolj povsem primeren pridevnik tem številkam in vozilu, je tudi ime dodatnega paketa, ki med drugim ponuja celo kopico lepotnih dodatkov, kot je kromiran cevni okvir na prtljažnem prostoru, zaščita na sprednjem blatniku ter dodane okrasne letvice na pragu vozila. Testni primerek je bil opremljen tudi še z jubilejnim paketom Invincible 50 Anniversary, ki je nadgradnja obstoječega, slednji doda še Goodrich All Ter-

rain gume in 18-palična platišča, nalepke in še bi lahko naštevali.

Navkljub tem šminkerskim dodatkom želi biti Hilux v prvi vrsti terenec, delovni stroj, ki vas zlepa ne bo pustil na cedilu. Je pa res, da je ravno zavoljo vseh teh dodatkov postal privlačno vozilo, tudi za kupce, ki z njim ne bodo nikoli zapeljali na brezpotja, pa čeprav se tam počuti najbolj domače. Tudi notranjost je daleč od delovnega stroja, pravzaprav je v kombinaciji z usnjenimi sedeži, zaslonom na dotik, ki bi sicer, roko na srce, lahko deloval nekoliko bolj odzivno, gumbom za zagon motorja in aluminijastim dodatkom



Tudi Hilux je zelo uporaben delovni stroj.

izgledala zelo limuzinsko. Prednji sedeži ponujajo udobno in prostorno sedenje, nekaj manj v zadnji vrsti, a če se ne boste ravno peljali v Berlin, bo tudi sedenje zadaj zadovoljivo. Pravi manjši podvig pa je vstop v vozilo z njegovo visoko oddaljenostjo od tal, ta znaša že skoraj trideset centimetrov, kar velja za eno največjih. Pri tem vam pomaga dodatna stopnica, ki pa se izkaže za nerodno pri izstopu, saj si z njo zelo hitro umažeš hlače. Svoje najboljše attribute Hilux pokaže prav pri vožnji, cestna vožnja ni presežek, še posebej ne z gumami za terensko vožnjo.

V določenih trenutkih se zdi, da mu nekoliko zmanjka moči, s svojimi 150 konji ne spada med najmočnejše v razredu, kar se najbolj pozna na hitrih cestah, tudi menjalnik potrebuje svoj čas in se pri polnem pritisku na plin ne odzove najhitreje, vendar so to malenkosti, ki pri tovrstnem vozilu nimajo večje vloge. Prava zabava se pravzaprav začne na kolovoznih in neutrjenih terenih, kjer imamo za premagovanje terena na voljo reduktor in zadnjo zaporo diferenciala ter elektronsko pomoč



Hvale vreden je tovorni prostor, še posebej če si omislite rolo ali pa celo nadgradnjo, ki povsem pokrije nakladalno površino.

pri spustu. Hilux je pri tem elementu zagotovo najboljši v razredu, njegov vstopni kot znaša 31 stopinj, maksimalni izstopni kot pa je 26 stopinj, zapeljemo pa ga lahko v kar 70 centimetrov globoko vodo, kar je več, kot v praksi potrebuje povprečni uporabnik. Hvale vreden je tudi tovorni prostor, še posebej če si omislite rolo ali pa celo nadgradnjo, ki povsem pokrije nakladalno

površino in tako zaščiti pred dežjem in morebitnimi krajami. Notranji del prtljažnika je obdelan s posebno umetno maso, da ne pride do poškodb laka, na voljo pa so tudi sponke za pritrdjevanje tovora. Nosilnost prtljažnega prostora znaša skoraj tona, zanemarljiva pa ni niti njegova vlečna moč, ki je do 3,5 tone. Motorna paleta sicer pri Hiluxu ni najmočnejša stran, trenutno je na voljo 2,4 D-4D s 150 konjskimi močmi s 6-stopenjskim avtomatskim ali ročnim menjalnikom. Kot je že v navadi, tudi tu pri varnosti niso skoparili, ima 7 zračnih blazin ter vse sodobne sisteme, od aktivnega zaviranja v sili, sistema za opozarjanje pri menjavi pasu do samodejnega uravnavanja svetlobnega snopa. Toyota Hilux že pet desetletij dokazuje svoj nesporni primat delovnega vozila, z njo osvajajo puščave Afrike, vrhove ognjenikov in tudi Dakar. Sedaj pa je ta poltovornjak postal tudi zelo všečen, še posebej v tej jubilejni različici.



Notranjost je v kombinaciji z usnjenimi sedeži, zaslonom na dotik, gumbom za zagon motorja, preglednimi merilniki in aluminijastimi dodatki zelo limuzinska.



Na sredinski konzoli je ročica 6-stopenjskega samodejnega menjalnika in tipki za ECO ali POWER način vožnje.



Vstopni kot 31 stopinj, izstopni kot 26 stopinj, višina vode 70 centimetrov, reduktor, zapora diferenciala ter elektronska pomoč pri spustu.



# Zimske pnevmatike tudi za avtobuse

**Ljudje, ki potujejo z avtobusi, se želijo počutiti varne in pravočasno prispeti na cilj.**

Upravitelji voznega parka lahko znatno prispevajo k izboljšanju varnosti in preprečujejo zamude tako, da svoje avtobuse opremijo s pnevmatikami, posebej zasnovanimi za sezonske potrebe. Continental ima na voljo nove visokozmogljive zimske pnevmatike za pogonske osi, zasnovane posebej za avtobuse. Pnevmatika je zmogljivejša od pnevmatik M+S in presega zahteve za certificiranje 3PMSF.

Na podlagi več kot 80-letnega strokovnega znanja o zimskih pnevmatikah in sodobne tehnologije pnevmatik so Continentalovi inženirji razvili profil tekalne površine z visokim oprijemom z inteligentno kombinacijo globokih žlebov, 3D-lamel in posebnih lamel za boljši oprijem. Po zaslugi inovativne zasnove profila tekalne površine in tehnologije sestave ohranja HDW2 COACH odlično togost tekalne površine in profila, zato je izredno robustna in neobčutljiva za poškodbe, če pride v stik z robnikom. Poleg tega visoka togost pripomore k odlični vodljivosti. Kot vse Continentalove pnevmatike je tudi HDW2 COACH zasnovana za optimalno učinkovitost, tudi ko gre za robustnost karkase. Zaradi odlične obnovljivosti omogoča HDW2 COACH večkratno življenjsko dobo.



Continental priporoča, da se za varno vožnjo z optimalnim oprijemom tudi na vlažnih ali poledenelih cestah tovorna vozila in avtobusi v zimskem času na vseh oseh opremijo z zimskimi pnevmatikami. Continentalove zimske pnevmatike, ki so na bočni strani označene s simbolom snežinke, so bistveno zmogljivejše od pnevmatik M+S in bistveno presegajo zahteve za certificiranje 3PMSF.

Da so lahko zimske pnevmatike označene s simbolom 3PMSF, morajo uspešno opraviti standardni praktični preizkus, določen v Uredbi ZN št. 117, in dokazati primerčnost za zimsko uporabo na zasneženih cestah v primerjalnem preskusu zaviranja in oprijema.

»S HDW2 COACH nudi Continental popolnoma novo in specializirano zimsko pnevmatiko za avtobuse. Nove pnevmatike zagotavljajo popolno uravnoteženost profila, ki zagotavlja optimalno varnost in zanesljivost na mokrih, zasneženih in poledenelih cestah,« pravi Constantin Batsch, podpredsednik poslovne regije za pnevmatike tovornih vozil EMEA (Evropa, Bližnji vzhod, Afrika). HDW2 COACH je na voljo v velikosti 295/80 R 22.5 in zaokrožuje družino proizvodov, ki že vključuje pnevmatiko HSW2 COACH za krmilno os.



# Nastavitev geometrije koles

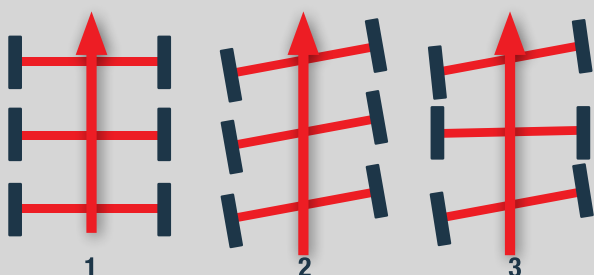
za vse znamke gospodarskih vozil



Naprave za kontrolo in nastavljanje geometrije koles gospodarskih vozil ponujajo tudi možnost nastavljanja naklona koles, kar omogoča hitro ter natančno umerjanje geometrije na tovornih vozilih, avtobusih, (pol)priklopnikih in zgibnih avtobusih.

## ZAKAJ PRILAGAJANJE GEOMETRIJE KOLES

- Večja varnost v prometu
- Manjša poraba goriva
- Manjša obraba pnevmatik
- Večje udobje vožnje



1. Nastavljena geometrija
2. Poraba goriva do 5% večja
3. Poraba goriva do 20% večja

## ZAKAJ IZBRATI JOSAM GEOMETRIJO KOLES?

Vse referenčne vrednosti se merijo s pomočjo patentirane Josam tehnologije merilnih naprav glede na središčno linijo vozila kot referenco. Zaradi kompenzacije dvigovanje vozila ni potrebno, a sistem lahko deluje tudi po standardnem postopku.

Za prenos podatkov med merilnimi napravami in računalnikom se uporablja brezžična tehnologija. Programska oprema vodi uporabnika skozi merski proces in izpisuje mersko poročilo o vrednostih pred in po nastavljanju.

Umerjanje: stekanja koles, bočnega naklona koles, vzdolžnega naklona osi koles in bočnega naklona osi koles.

Patentirani Josam program meri tudi:

- razliko v kotu obračanja koles
- maksimalno obračanje koles
- vzporednost osi glede na sredinsko linijo vozila
- togost osi glede na sredinsko linijo vozila

Josam naprave za nadzor geometrije koles se uporabljajo v proizvodnem procesu večine priznanih proizvajalcev gospodarskih vozil, kot so MAN, MB, VOLVO, SCANIA, DAF, kar govori o zaupanju proizvajalcev v kvaliteto in kompetentnost Josam naprav za merjenje geometrije koles.

**KAM i BUS Importer d.o.o.**

📍 Celovška cesta 492, 1210 Ljubljana – Šentvid

☎ 01 810 7501, 01 810 7503

✉ info@fordtrucks.si 🌐 www.fordtrucks.si



# Moje ime je Peter, Peterbilt

**Vozili smo Peterbilt 359, legendarni ameriški tovornjak, željo večine prevoznikov onkraj velike luže. Predstavljen je bil leta 1967, ko je bil kupcem na trgu na voljo le Kenworthov model W900, medtem ko Freightliner takrat sploh še ni obstajal.**

Dobili smo se na Gorenjskem, v najbolj mrzlem jesenskem jutru tega leta. Velikan je že čakal na parkirišču, opran in pripravljen za avanturo. Zunaj je bilo 5 stopinj pod ničlo in ko sva s Florjanom sedla v tovornjak, sem ga pogledal in rekel: »A bo vžgal, saj je star že 35 let in zunaj je mraz?« Floro me je pogledal in se nasmejal, vstavil je ključ v ključavnico in pritisnil na gumb za zagon motorja. Z gromkim glasom je »iz prve« zarohnel 16-litrski motor in v trenutku smo bili pripravljeni na vožnjo.

### Ameriška ikona

359 se je takoj po predstavitvi leta 1967 izkazal kot odlični pomočnik na dolgih poteh od vzhodne do zahodne obale. V ponudbi sta bili dve izvedbi in sicer klasična ter EXHD s podaljšano kabino. Tovornjak še danes velja za zelo zaželeno in iskano vozilo, kljub temu da ga že 30 let ne izdelujejo več. Model 359 so proizvajali do leta 1987, ko ga je nasledil model 379. Konec leta 1986 je Peterbilt ponudil posebno omejeno serijo 359 Classic, katero so

izdelali v zanimivem omejenem številu – 359 vozil, vsako je imelo ploščico s serijsko številko in mislim, da ni treba posebej poudarjati, da je bila celotna serija v hipu razprodana. En primerek ameriške ikone je svoj dom našel tudi v Sloveniji. 400-konjski orjak dopolnjuje floto tovornjakov podjetja Floro Transport.

Podjetje Peterbilt Motors, ustanovljeno leta 1939, je ameriški proizvajalec

srednje velikih in težkih tovornjakov. Danes je del velikega koncerna Paccar, ki je prav tako lastnik tovarne težkih tovornih vozil Kenworth in Nizozemskega DAFa. Peterbilt Motors ima sedež v Dentonu v Teksasu in Sainte-Thérèse v Quebecu.

### 400-konjski silak

Veliki ameriški proizvajalec je izdelal kar nekaj odličnih tovornjakov, ven-



Caterpillarjev 16-litrski vrstni 6-valjni motor razvija natančno 400 konjskih moči.



359 se je takoj po predstavitvi leta 1967 izkazal kot odlični pomočnik na dolgih poteh od vzhodne do zahodne obale.

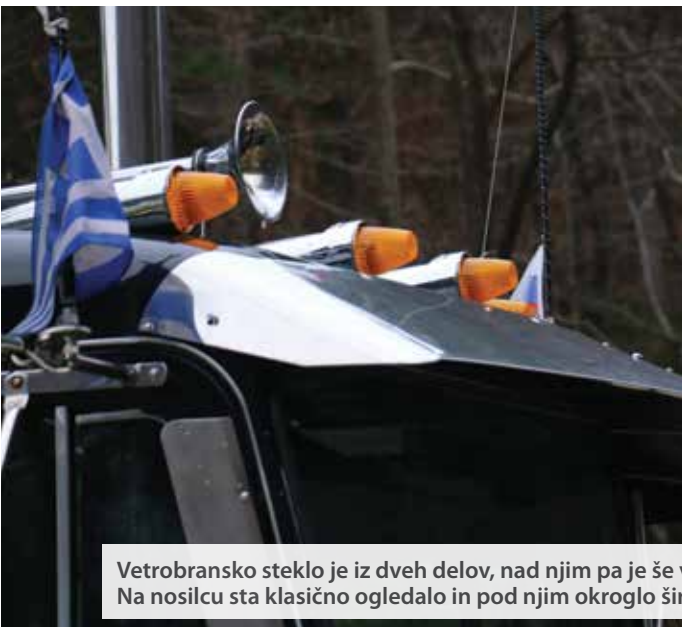


Veliko kroma in še več zakovic, s katerimi je zakovana aluminijasta kabina.

dar je ravno model 359 najbolj pripomogel k prepoznavnosti podjetja in utrditvi njegovega slovesa, ki velja še danes. In čeprav so za nas Evropejce ti ameriški tovornjaki manj uporabni, saj smo na naših cestah omejeni z dolžino kompozicije, se oko kar zalepi nanj, ko ga opazimo na cesti. Če je klasičen evropski vlačilec dolg 6 metrov, je ta Američan skoraj še enkrat daljši. Večino dolžine odnese podaljšana kabina s široko spalnico, v kateri sta tudi hladilnik in manjša kuhinja, stojna vi-

šina omogoča nemoteno premikanje po spalnici, ki je v celoti oblažena in tudi delno ločena od »delovnega« prostora. V spalni del je možno dostopati tudi iz zunanosti skozi posebna vrata na obeh straneh vozila. K dodatni dolžini vozila pa pripomore tudi dolgi nos, v katerem je Caterpillarjev 16-litrski vrstni 6-valjni motor, ki v Florovem tovornjaku razvija natančno 400 konjskih moči, kar je bila za tiste čase častitljiva moč. Zanimivo je tudi, da vozilo ni hitrostno omejeno, tako da se

je z njim teoretično možno peljati tudi 160 km/h. Poraba? Ja, 40 litrov, precej višja kot danes, pa tudi s kakšno Euro normo se ravno ne more pohvaliti, saj jih takrat še niti ni bilo, zato je kakšen črn oblak dima iz dveh pokončnih, kromiranih »dimnikov« nekaj povsem običajnega. V vožnji prazen malo skače in tudi kolesa se kdaj zavrtijo v prazno, a vseeno ne moremo govoriti o neudobju, za kar skrbita dva razkošna sedeža v kabini ter visoke gume. Tovornjak je postavljen na 24,5-palčna kolesa, večina evropskih se vozi na 22,5-palčnih kolesih, tako da je manjši problem tudi pri nabavi pnevmatik.



Vetrobransko steklo je iz dveh delov, nad njim pa je še velik sončni ščit. Na nosilcu sta klasično ogledalo in pod njim okroglo širokokotno.



## 1200 zakovic

In ko hočeš speljati, te najprej zmedejo številni števcji v armaturi, a Floro pravi, da se teh stikal in števcjev hitro navadiš, bolj zahtevno je rokovanje s petnajststopenjskim Eaton Fuller ročnim menjalnikom. Za vse, ki smo navajeni na avtomatiko, je to prava mala avantura. Menjalnik zahteva malo znanja in veliko občutka. Prva prestava gre k vozniku in nazaj ter nato v klasični H poziciji naprej do pete prestave, nato uporabimo delilnik in pričnemo ponovno od prve, tokrat šeste prestave, do desete, vmes pa si lahko pomagamo še s petimi polovičkami. Za vzvratno vožnjo sta namenjeni dve prestavi, počasna in hitra. Naj omenim, da je menjalnik povsem nesinhronski, zato je pri prestavljanju v nižjo prestavo treba imeti še več občutka, dvakrat pritisniti sklopko, vmes pa še dodati ravno prav plina. Skratka vožnja je ze-

Menjalnik zahteva precej občutka, še posebej pri prestavljanju v nižjo prestavo, ko je največkrat uporabljena stopalka za sklopko.



Armatura je polna merilnikov in stikal.

lo zabavna, zraven pa moraš tudi malo razmišljati. Preglednost je za današnje razmere dokaj omejena. Vetrobransko steklo je iz dveh delov, nad njim pa je še velik sončni ščit. Tudi vzvratna ogledala se ne morejo primerjati z današnjimi, so precej manjša, a vseeno

je na nosilcu klasično ogledalo in pod njim okroglo širokokotno. Že takrat se je tovornjak lahko pohvalil s klimatsko napravo in servo volanom, brez zračne troblje pa tako in tako ne gre.

Tovornjak je za svojo velikost relativno lahek in zelo okreten. Šasija je sicer narejena iz čvrstega jekla, medtem ko je kabina po večini narejena iz aluminija, kar znižuje skupno težo. Zaradi uporabe aluminija je kabina točkovno netana. Za spajanje različnih delov kabine je bilo porabljenih prek 1200 zakovic.

Za nabavo in vzdrževanje takšnega vozila moraš biti zares ljubitelj, kar Florjan Koselj zagotovo je, pod njegovo taktirko in s pomočjo njegovih prijateljev se vsako leto zgodi tudi Truck Show v Radovljici, ki je že tradicionalen in bo na sporedu tudi v letu 2019.

S kakšno Euro normo se ravno ne more pohvaliti, zato je črn oblak dima iz dveh pokončnih, kromiranih »dimnikov« nekaj povsem običajnega.





Povsem preprost ključ, ki služi le za kontakt, za zagon je treba pritisniti na poseben gumb desno izza volanskega obroča.

Tovornjak je postavljen na 24,5-palčna kolesa, večina evropskih se vozi na 22,5-palčnih.



Vsi Florovi tovornjaki so dodatno pobarvani, niti Peterbilt ni izjema.

Mehanična in vulkanizerska oprema za tovarne delavnice. Zapeljite vaš posel na višji nivo.



**PRODUKT**  
AVTOSERVISNA OPREMA

*Želimo vam vesele  
božične praznike in  
srečno ter  
veselo Novo leto 2019!*

T: 01/52 00 450

E: [info@produkt.si](mailto:info@produkt.si)

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

PRODUKT



Že več kot 25 let



# Ambasador vozniškega poklica

**Voznik tovornega vozila je zahteven poklic, ki zahteva celega človeka, veliko je odrekanih in mnogokrat je premalo cenjen. Poklic postaja vse manj zanimiv za prihajajoče generacije. Toda stvari niso vselej tako črne, kot morda izgledajo na prvi pogled. Prav zavoljo ambasadorjev tega poklica, ki s svojimi dejanji pišejo tudi lepšo plat šoferskega poklica. Eden takih je Florjan Koselj, poznan kot Floro.**

Svojo šofersko pot je začel pri zgodnjih 19 letih, kasneje pa je se zaposlil pri podjetju Klus transport. V letu 2007 je začel samostojno poklicno pot, ki se je izkazala za pravilno odločitev. Danes Florjan zaposluje 20 ljudi, podjetje Floro Transport pa je specializirano predvsem na področju izrednih prevozov, ti povečini zavzemajo transport plovil ter Elanovih delov za vetrne elektrarne. Izredni prevozi veljajo za zelo zahteven segment v prevozništvu, kar dokazuje že dejstvo, da se le malo transportnih podjetij odloči za ponudbo tovrstnega transporta. Zahtevajo veliko mero organizacije, izkušeno osebje in ne nazadnje tudi primerne tovrstne kompozicije, ki se lahko lotijo največjih in najtežjih tovorov. V podjetju imajo poleg sodobnega voznega parka tudi teleskopsko prikolico, ki lahko pripelje do 65 metrov dolg in 40 ton težak tovor. Pri izrednih prevozih pa ni ključna zgolj tehnična oprema, zelo pomemben dejavnik je tudi logistika poti, podrobno poznavanje poti in pridobitev dovoljenj lokalnih oblasti za vožnjo, ki so v

vsaki državi nekoliko drugače tolmačena, zato je dobro poznavanje evropske prometne zakonodaje in predpisov nujno. Tovrstni prevozi za seboj potegnejo tudi enormne stroške, pri čemer je gorivo pravzaprav skoraj najmanjši strošek. Dovoljenje za izredni prevoz samo skozi Benetke, denimo, znaša 1500 evrov.

### Po celi Evropi

Izredne prevoze vršijo praktično po celotni Evropi, predvsem v Nemčiji, Franciji in Grčiji. Najdaljši prevoz je ekipa opravila v Turčijo, ko so transportirali 50-metrsko jahto, prevoz pa je trajal, skupaj s počitkom in obveznim turističnim obiskom, celih 30 dni. Za tako dolge in zahtevne poti je seveda nujen tudi kakovosten in zanesljiv voznik. Florjan ne skriva ljubezni nad vozili Volvo, ti ga na poti spremljajo v obliki tovornjakov in tudi osebnih vozil. Njegov voznik park premami še tako zadržanega ljubitelja težkokategornikov. Njegova vozila veljajo za zelo vzdrževana in posebna. Ravno med našim obiskom

je v garažo na obrobju Jesenic prispel nov Volvo vlačilec, ki so ga mehaniki dodobra razstavili. Ni veliko prevoznikov, ki prevzamejo nov tovornjak,



nato pa ga razstavijo. Razlog za to tiči v dodatnem barvanju delov tovornjaka. Florovi tovornjaki so prepoznavni po velikem sivo-oranžnem logotipu in barvnih detajlih, kot je denimo šasija v oranžni barvi. Najmočnejša tri vozila imajo tudi unikatne poslikave, ki so pravcate umetnine na kolesih. Poslikave so narejene s tehniko paintbrush in so delo grškega mojstra Laitmerja Giwrgosa. Na ročno poslikavo se nanese dva sloja laka, ki umetnino zaščitata pred zunanjimi vplivi. Tudi v notranjosti vozil lahko najdemo unikatne predelave in izbrano oblažljenje. Vse to le še potrjuje, da je Florjanov poklic tudi hobi, v katerem neizmerno uživa.

### Reden gost truck showov

S svojo atraktivno floto se Floro vevomer z veseljem udeleži šoferskih dogodkov po Sloveniji in drugod po Evropi. Prav tako pa tudi sam poskuša tovornjaško življenje približati stari in mladim, skozi sedaj že tradicionalen Truck Show na Lescah. To je dogodek, ki je iz piknika prerasel v tridnevno druženje šoferjev iz Slovenije in sosednjih držav. Truck Show je pri-



reditev, ki jo v okviru društva Carji cest organizirata skupaj s Tomažem Koblarjem, na njej pa se vsako leto zbere več kot 100 tovornjakov, ki so prava paša za oči številnim obiskovalcem. Prireditev postreže z veliko dobre glasbe, pijače in jedače, kjer ni pomembno, iz katerega transportnega podjetja prihajaš.

To je kraj, kjer velja le druženje in zabava. V ospredju so tovornjaki, ki privabijo družine in obiskovalce, tudi take, ki ne živijo s transportom. Dogodek je lepa popestritev šoferskemu koledarju, ki je vselej zelo natrpan. Vanj Tomaž in Floro vložita celoletni trud, plod tega pa so dobri rezultati – ne le dobri, odlični.



### Oldtimer

Florov Peterbilt je star 35 let in vanj je Florjan vložil veliko truda, dela, volje, ljubezni in tudi denarja, da ga je naredil takšnega, kot je. Verjetno poznate zgodbo, da ga je kar dvakrat renoviral, saj mu je med vožnjo na srečanje v Bosni počila guma in se je prevrnil na bok. Srečanja so se kljub nesreči udeležili, nato pa tovornjak povsem razdrli in ga ponovno opremili z originalnimi deli, kot se za takšno vozilo spodobi. Kot oldtimer je pri registraciji oproščen cestnine, nižje pa je tudi zavarovanje, sicer pa so stroški vzdrževanja takšnega vozila precej višji kot pri novejših tovornjaki. No, pa tudi cena tega tovornjaka, kljub častitljivi starosti, je sedaj primerljiva z novimi tovornjaki.

# Ni avtobus, je CANbus



**Elektrika je eden najpomembnejših elementov v naših vozilih. Včasih je bil njen razvod po vozilu enostaven, vsak potrošnik je imel svojo žico in lastno napajanje, s posodobitvijo vozil pa je ta način prenosa energije postal nevzdržen. Prišel je CANbus.**

Morda za začetek nekaj fizikalnih osnov. Tokokrog je sestavljen iz izvora energije, lahko je to baterija, dveh vodnikov – žic in potrošnika, recimo žarnice. Tovornjak ima vsaj štiri luči, dve spredaj in dve zadaj. Na enostaven način lahko vse žarnice povežemo serijsko z dvema žicama, a ko bo ena žarnica pregorela, bodo ugasnile tudi ostale, zato je treba potegniti paralelne žice do vsake žarnice. Preprosta matematika pove, da je to že osem žic, mi pa imamo sedaj še štiri smernike, pa dodatne luči na tablici, meglenke spredaj in zadaj, vzvratno luč ... No, sedaj že slutite, kam napeljujemo, za vsako žarnico bi potrebovali svoj kabel, to pa še ni vse, saj imamo na sodobnem vozilu nešteto potrošnikov, tako da se je dolžina električnih kablov v vozilih skozi leta raztegnila na nekaj kilometrov. In ker so žice narejene pretežno iz bakra, se ta dolžina žic pozna tudi na teži. Slabost so tudi konektorji, ki s časom korodirajo in izgubljajo stik, upor raste, signal se izgublja, zanesljivost pada. In seveda več ko je kontaktov, večja je možnost za okvaro ter večja težava za odkrivanje le-te.

Teh težav so se proizvajalci pričeli zavedati že v osemdesetih letih prejšnjega stoletja, med prvimi pa je rešitev ponudil Bosch, ki je izvedel digitalizacijo električne mreže. Zamisel je bila za tiste čase zelo napredna: zmanjšati število kablov, povečati zanesljivost, hitrost in pretok informacij, omogočiti samodiagnostiko ter možnost enostavne nadgradnje. Vse to so združili v sistemu, brez katerega današnja vozila preprosto ne bi mogla delovati, in verjetno ni vozila, ki ga ne bi imelo vgrajenega – CANbus.

Temelj CANbusa je digitalni prenos podatkov, ki je v svojem načinu delovanja podoben tistemu, ki se ustvarja v računalniku. Sistem uporablja binarno kombinacijo števil 1 in 0, zelo enostavno: je elektrika – 1, ni elektrike – 0. Prek kombinacij števil, ki jih ustvarjamo z 1 in 0, lahko pridemo do različnih informacij: 0 je 0, 1 je 1, 10 je 2, 11 je 3 itd ... Ko te kombinacije prenesemo v računalnik, ki številke pretvori v informacije, lahko spremljamo, kaj vse se dogaja z našim vozilom. Vsako sporočilo ima svojo najavo, začetek, vsebino, odjavo in zaključek. Za to skrbi CAN (Control-

ler Area Network), ki omogoča, da informacije, ki prehajajo prek skupnih vodnikov in na katere se priključujejo različni moduli, med sabo lahko komunicirajo. Za primer navedimo, da en modul v mrežo pošilja podatek, da je zunanja temperatura 20 °C in vlaga 80 %, temperatura hladilne tekočine v motorju pa 25 °C. Na osnovi teh podatkov motorni modul ve, kako nastaviti delovanje hladnega motorja, da bo čim prej prišel na optimalno delovno temperaturo. In takih primerov komuniciranja je nebroj, mi pa se jih sploh ne zavedamo. Z uvedbo CANbusa se je dolžina električne napeljave zmanjšala kar za dva kilometra, s tem pa tudi teža za približno 50 kilogramov.

Sam sistem CANbus je relativno enostaven. Sestavljata ga dve prepletene žici, na kateri se paralelno nadovezujejo moduli, na konce pa sta pripeta 120-omska upornika, ki imata le eno nalogo: da signalizirata, če se je slučajno prekinila povezava v žicah. Žice so prepletene zaradi zmanjševanja elektromagnetnega zračenja, ki izziva šum oziroma kvari signal. Zato so Boschevi strokovnjaki v sistem vgradili rezervo.



Po žicah tečeta dva zrcalno simetrična signala. Eden se imenuje CAN high, drugi pa CAN low. Oba signala sta enaka, čeprav imata nasproten predznak. Sistemu je za pravilno funkcioniranje dovolj le ena informacija, druga je za kontrolo. Če v eni žici ni signala, ni izmenjave podatkov in izpiše se napaka.

Najvišja hitrost prenosa podatkov je danes že prek 2000 kbps. Informacije te hitrosti dosegajo na razdalji do 40 metrov, zaradi upora v žicah pa se na večjih razdaljah hitrost sorazmerno znižuje. Ker pa se je število podatkov v zadnjih letih še povečalo, se danes v večini vozil nahajata dve CANbus mreži. In sicer mreža visoke hitrosti HS-CAN, prek katere komunicirajo motor in drugi vitalni sistemi vozila. Ta mreža se imenuje CAN-C. Druga mreža je CAN-B in omogoča srednje hitrosti, prek nje pa komunicirajo manj pomembni sistemi, kot so osrednje zaklepanje, klimatska naprava, zapiranje oken ... CAN-C mreža je danes normirana pri vseh proizvajalcih in mora zagotavljati hitrost vsaj 500 kbps, medtem ko mreža CAN-B ni normirana in lahko proizvajalci sami prilagajajo hitrost, ki se vrti med 50 in 250 kbps. Danes je v uporabi že tudi nova mreža Flex-Ray, ki omogoča hitrosti prenosa podatkov do 10 mbps.

Mreži CAN-B in CAN-C se srečujeta v skupnem modulu, ki so ga poimenovali gateway. Pri večini proizvajalcev je nameščen v armaturni plošči. Ta sistem regulira hitrost med obema mrežama in ob njegovi okvari vozila ni možno zagnati. Vsi ostali moduli pa so vezani paralelno in ob okvari enega bo vozilo še vedno delovalo, a javljalo napako. Če pa je ta napaka tako velika, da bi zaradi nje lahko prišlo do večje okvare, pa sistem tudi ne bo dovolil zagona motorja. In na koncu so v sistem vezani še LIN elementi, ki so povezani z eno samo žico, prek katere sprejemajo in-

formacije, kodirane na podoben način kot CANbus. LIN modul recimo nadzira delovanje alternatorja, ki ga je treba vklopiti le ob zagonu ali ob rekuperaciji energije.

Kako pa ugotovimo okvaro na modernih električnih napeljavah? Prvi korak je zagotovo diagnostika, ki prebere zabeleženo napako, drugi korak pa je preverjanje modulov na mreži, kar pa je že bolj zapletena operacija. Čeprav je bila razloga morda komplicirana, pa je CANbus precej poenostavil električno napeljavo v vozilih.

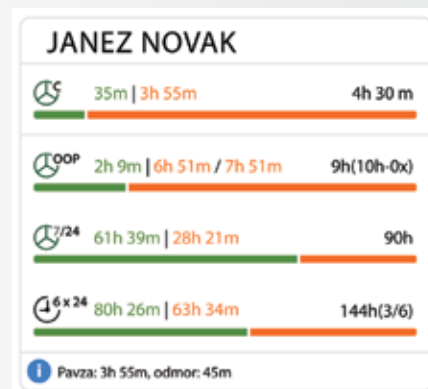


PREDNOST  
**1**

## PREDVIDEVANJE DELOVNEGA ČASA VOZNIKA

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

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



PREDNOST  
**2**

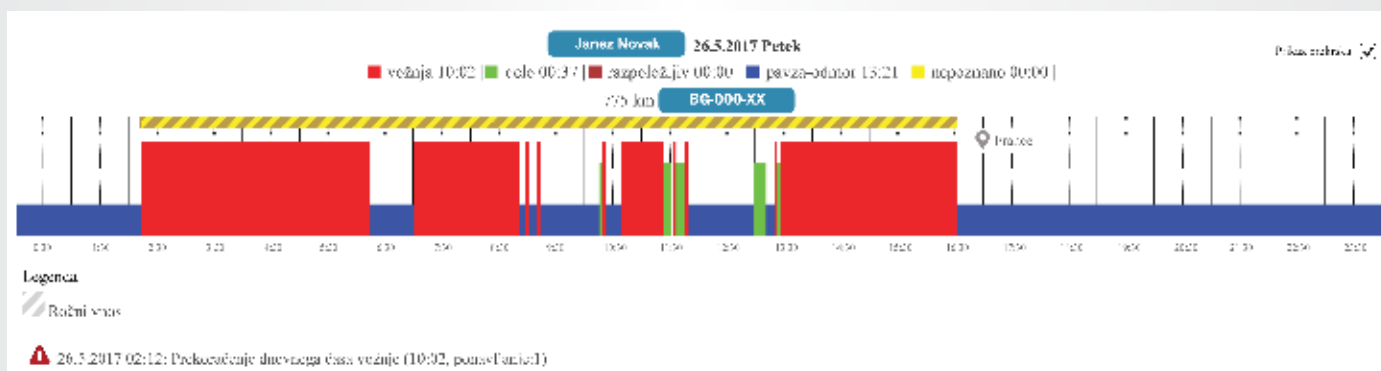
## DALJINSKO ODČITAVANJE PODATKOV S TAHOGRAFA IN VOZNIKOVE KARTICE

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

PREDNOST  
**3**



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



PREDNOST  
**4**



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

- Poročilo, ki ustreza zakonskim zahtevam, program naredi samodejno.\*
- Poročilo se mora hraniti 2 leti.

\* Samodejno – na zahtevo stranke – s programom.



# Nepogrešljivi sopotnik

**Istoimenska AMZS-jeva aplikacija je ena bolj priljubljenih slovenskih mobilnih aplikacij. Obvešča nas o stanju na slovenskih cestah, radarjih in drugih prometnih informacijah.**

Danes imamo na voljo veliko možnosti obveščanja ali informiranja uporabnikov. Če na primer vzamemo cestno-prometna obvestila – slednja se najpogosteje podajajo prek radijskih valov, ki vsaj zaenkrat ostajajo zelo pomembni, če ne celo glavni vir informacij. Razlogi za to tičijo v več dejavnikih. Na cesti je še vedno velik del starejše populacije, ki digitalizacije še ne uporablja v polni meri, radijske informacije pa so za mnoge tudi edini vir informacij na cesti. Vendar se tudi na tem področju dogajajo spremembe in vsaj pri mlajših uporabnikih v uporabo prihajajo tudi informacije iz digitalnih, mobilnih vrst. Poleg »klasičnega internetnega« obveščanja so vse bolj priljubljene tudi mobilne aplikacije, ki ažurno obveščajo o pro-

metnih dogodkih. AMZS je ena kakovostnejših. Njena prednost se kaže v sprotnem obveščanju glede na našo lokacijo, poleg tega pa nam poda informacije o tem, kako dolg je zastoj in kako dolgo bomo potrebovali za pot glede na razmere na cesti. Sama uporabniška izkušnja je dobra, saj uporabnik z nekaj pritiski hitro pride do željenih informacij. Teh pa ni malo, poleg standardnega glasovnega in grafičnega obveščanja nam ponuja tudi aktualne podatke o ceni goriv v Sloveniji in na Hrvaškem. V njenem meniju najdemo tudi povezavo na prometne kamere, kjer si lahko hitro, enostavno in v realnem času ogledamo dogajanje na naših cestah. Za uporabo aplikacije ne potrebujemo AMZS članstva, v kolikor vanjo vnesemo tudi svojo telefonsko številko, pa bomo v primeru okvare ali nesreče lahko uporabili SOS gumb, ki bo ob pritisku sprožil postopek v centrali za pomoč na cesti. Pri tovrstnem postopku se izognemo čakanju na operaterja, kar je v takih situacijah lahko še kako dobrodošlo.

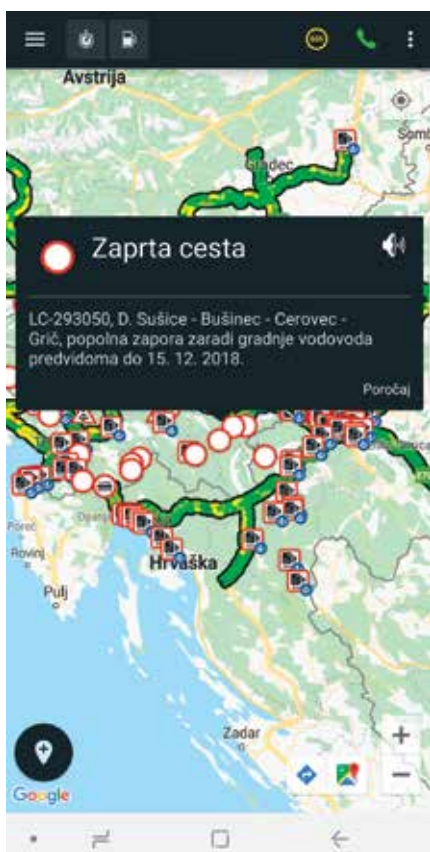


Samsung pripravlja telefon, kjer bo sprednja kamera v celoti obdana z zaslonom. Novi A8 bo imel čip Snapdragon 710, združen s šest ali osem GB pomnilnika, medtem ko bo imel na voljo 128 GB pomnilnika, ki se ga bo dalo nadgraditi z MicroSD kartico z do 512 GB spomina.



**Suknjič, ki opozarja**

Partnerska naveza Googla in Levi'sa je ustvarila pametni suknjič. Sedaj je na trgu že druga generacija, ki so jo posodobili še s funkcijo »Always together«, ki uporabnikom preprečuje, da bi izgubili svoj telefon ali jakno. Opozorila delujejo obojesmerno, bodisi s sporočili na telefonu ali z vibriranjem na jakni.



**Pametni vtič**

Želite imeti vročo kavo, še preden vstanete iz postelje? To omogoča zelo poceni pametni vtič, ki deluje s pomočjo aplikacije Alexa. Jutra bodo od sedaj veliko lažja.

# SKUPAJ V AKCIJI

Akcija, ki razveseli s  
prihrankom. Kupi letno  
vinjeto na Petrolu, skleni  
avtomobilsko zavarovanje  
pri Zavarovalnici Triglav  
in natoči do 30 €  
brezplačnega goriva.



Zavaruj  
avto

+



Kupi  
vinjeto

=



Natoči do 30 €  
brezplačnega  
goriva



Več na [www.triglav.si](http://www.triglav.si)  
in [www.petrol.si](http://www.petrol.si)

 **triglav**

**PETROL**

Energija za življenje

Maksimalna vrednost ugodnosti je 30,00 EUR. Dejanska vrednost pridobljene ugodnosti se razlikuje za sklenitev novega ali obnovo že sklenjenega avtomobilskega zavarovanja in je odvisna od izpolnjevanja pogojev akcije, dostopnih na [triglav.si](http://triglav.si) in [petrol.si](http://petrol.si).

# Lešnikova kreacija



**Ko se je pred 15 leti pojavil na trgu, je bila konkurenca na nogah, pa ne zato, ker bi bil Mercedesov avto boljši od njihovega, temveč zato, ker takšnega avtomobila sploh niso imeli v ponudbi. No, časi so se spremenili in štirivrtnih kupejev je na trgu kar nekaj, a CLS je še naprej edinstven in sedaj že v tretji generaciji.**

O izgledu tega avtomobila bi lahko napisali knjigo, saj je poln stilskih inovacij in različnosti glede na »normalne« avtomobile, elegantna linija z nizkimi bočnimi stekli in širokimi rameni pušča odličen vtis, pod to kreacijo pa se je podpisal Slovenec – Robert Lešnik. CLS se lahko pohvali tudi z izjemno nizkim koeficientom zračnega upora, ki znaša 0,26, in na ta način kar topi zrak pred sabo. Sprednji del je impozanten, saj tam kraljuje diamantna maska, ki se širi proti tlom, razdeljena pa je s kromirano letvico. Močan karakter vozila se izraža tudi skozi obris pokrova motorja. Bočna linija poudarja plitke steklene površine in okna brez okvirjev, tipična za kupeje. Zadek krasijo dvodelne LED luči v izvedbi Edgelight.

Tudi notranjost tega kupeja s štirimi vrati je navdušujoča. Kljub kupejevski liniji je notranjost prostorna in zelo svetla. Merilnike je sedaj nadomestil 12,3-palčni zaslon, ki lahko spreminja obliko samih merilnikov, sami pa si dodajate informacije, ki jih želite gledati med vožnjo. Na sredinski konzoli je še en podoben zaslon, ki pa prevzema vlogo informacijsko-razvedrilnega vmesnika. Po vmesniku krmarimo z velikim okroglim gum-

bom na sredinski konzoli ali s sedaj že znanim touch padom ali pa z gumbi na volanskem obroču. Malo vaje je treba pa se hitro znajdeš v vseh menijih. Zanimiva je tudi ambientalna osvetlitev, katero si lahko tudi sami nastavite in ponuja 64 različnih barv. Diode so celo v prezračevalnih režah, ki, kadar sistem hladi, svetijo modro, ko pa greje, svetijo rdeče ...

Seveda pa je vožnja na prvem mestu. Čeprav sedimo precej nizko, je preglednost dobra, položaj za volanom pa kar mami k dodatnemu pritisku stopalke za plin. V testnem CLS-u je bil v nos nameščen trilitrski šestvaljni dizelski motor, ki razvija 210 kW (285 KM) moči. Vseh 600 Nm navora je na voljo že pri 1200 vrt/min. Njegov zvok sicer ni takšen kot pri bencinskih bratih, definitivno pa tudi ni kakšno dizelsko brundanje, temveč proizvaja globok glas, ki se dviga glede na pri-

tisk stopalke za plin. Poudariti je treba, da so prav vsi CLS-i opremljeni s štirikolesnim pogonom 4 Matic in samodejnim 9G-Tronic menjalnikom. Pet vnaprej programiranih voznih programov krmili delovanje motorja, menjalnika in aktivnega zračnega vzmetenja. Od največjega brata S je CLS prevzel tudi vso sodobno tehnologijo in tako lahko s pomočjo sistema Driving Assistance dejansko sam vozi, še najbolj pa je uporabna funkcija v zastoju, ko se vozilo samo ustavi in tudi samo nadaljuje, ko se kolona sprosti. Ob vseh odličnih sistemih pa si pohvalo zaslužijo tudi polne LED luči, ki osvetljujejo cestišče tudi do 650 metrov pred vozilom.



#### TEHNIČNI PODATKI: Mercedes-Benz CLS 350d 4Matic

Motor	dizel, šestvaljen, 24 ventilov, turbo polnilnik, neposreden vbrizg
Prostornina (ccm)	2.927
Moč (kW/KM)	210/286
Navor (Nm/min)	6.000/1.200–3.200
Pogon	na vsa kolesa 4Matic
Menjalnik	samodejni 9G-Tronic
Mere D x Š x V (mm)	4.988 x 1.890 x 1.430
Medosna razdalja (mm)	2.939
Masa praznega vozila (kg)	1.860
Nosilnost (kg)	680
Posoda za gorivo (l)	66
Prtljažnik (l)	520
Pospešek 0–100 km/h (s)	5,7
Najvišja hitrost (km/h)	250 el. omejena
Povprečna poraba (l/100 km)	6
Emisija CO <sub>2</sub> (g/km)	148

## Na cesti z Renault Megane 1,2 TCE GT-Line



# Z modrimi šivi

Renault je svojega Megana predstavil že leta 1995, ko je zamenjal model Renault 19, in ni rabil veliko časa da je zasijal v segmentu C.

Na temelju bogatih izkušenj se sedaj po naših cestah vozi že njegova četrta generacija, mi pa smo preizkusili posebno izvedenko z 1,2-litrskim bencinskim motorjem in bogato športno opremo GT-Line.

Avtomobil je zelo skladen, z novim svetlobnim LED podpisom v obliki črke C pri Renaultu nakazujejo, da je reč o modernem avtomobilu, ki bo zadovoljil različne potrebe kupcev. In ko smo že pri LED lučeh, zapišimo, da je Megane avto, ki dnevne luči jemlje povsem resno in njihov pomen prenaša tudi na zadek. Ko zaženemo motor, se tako prižgejo sprednje in zadnje LED luči. Ni treba posebej poudarjati,

da je to s stališča varnosti še kako pohvalna malenkost. Seveda pa ni zamenljiv niti vizualni efekt, saj luči zadaj ustvarijo edinstven vodoravni podpis. Tudi atraktiven paket GT-Line nakazuje odmik od navadnih modelov. To se občuti že pri vstopu v vozilo, ko nas objame športni sedež z visoko dvignjenim in poudarjenim bokom, ki nas ne bo izpustil niti pri izredno hitrih premagovanjih zavojev. Modre karbonske letvice poskrbijo za občutek prestiža, prav tako modri šivi na usnjenem, športno prirezanem volanskem obroču, vratnih oblogah, sedežih in na ročici ročnega menjalnika, ambientalna osvetlitev pa zagotavlja blagodejno sprostitvev ob nočni vožnji. Oprema GT-Line sodi tik pod vrh ponudbe in zares razvaja uporabnika. Sicer je bil v testnem Meganu na sredini »le« 7-palčni barvni zaslon in ne tisti največji, dokončno postavljeni 8,7-palčni (di-

agonalna 22 cm), pa vseeno ta ponuja vse potrebne informacije. Tudi plošča z merilniki je digitalna in ponuja različna okrožja in osvetlitev. Barva in grafika sta odvisni od izbranega programa na sistemu Multi-Sense. Tovarna je že prednastavila 4 programe, enega pa si lahko konfiguriramo tudi sami. Skupaj s spreminjanjem programa se spreminja tudi izgled merilnikov ter barva ambientalne osvetlitve po celotnem prostoru. Če smo izbrali program Eco, bo notranjost odsevala v pomirjujoči zeleni barvi, če pa izberemo program Sport, bo notranjost zažarela v rdeči barvi. Takrat postane tudi motor bolj odziven na pritisk stopalke za plin, vzmetenje je nekoliko trše in ob hitri uporabi ročnega 6-stopenjskega menjalnika 100 km/h dosežemo že v dobrih desetih sekundah. 1,2-litrski motor moč razvija skladno, neposredno vbrizgavanje goriva in integriran turbopolnilnik zagotavlja ta učinkovitost, prožnost in odzivnost, kar ob dobro izračunanih prestavnih razmerjih omogoča gladka pospeševanja. Navdušuje tudi kakovostno podvožje in natančno upravljanje, kakor tudi učinkovitost zavor. Najbolj prijetno pa se je voziti v programu Comfort, pri katerem je udobje na prvem mestu, nadgrajuje pa ga tudi dobra zvočna izolacija. Hrupa v kabini je zares malo tudi pri višjih hitrostih je šum vetra zelo reduciran, kakor tudi hrup, ki ga ustvarjajo gume in elementi podvožja.

### TEHNIČNI PODATKI – Renault Megane 1,2 TCE GT Line

Motor	bencinski štirivaljni, 16 ventilov, turbo polnilnik, neposreden vbrizg
Prostornina (ccm)	1197
Moč (kW/KM)	97/130
Navor (Nm/min)	205/2000
Pogon	na sprednja kolesa
Menjalnik	ročni 6-stopenjski
Mere D x Š x V (mm)	4359 x 1814 x 1447
Medosna razdalja (mm)	2669
Masa praznega vozila (kg)	1205
Nosilnost (kg)	590
Posoda za gorivo (l)	47
Prtljažnik (l)	384
Pospešek 0–100 km/h (s)	10,2
Najvišja hitrost (km/h)	197
Povprečna poraba (l/100 km)	6,5
Emisija CO <sub>2</sub> (g/km)	120





# Proti crossover segmentu

Fiat paleto modelov 500 nenehno pomlajuje in ji dodaja nove izvedenke. Ena izmed mlajših je tudi izvedenka 500 L, ki jo delajo v srbskem Kragujevcu, z rahlim povišanjem in dodajanjem plastičnih zaščit pa so pripravili izvedenko 500 L Cross.

Izvedenka Cross daje modelu 500 L novo dimenzijo, saj predstavlja korak v crossover segment. Ne glede na to, da je osnova karoserije namenjena prevozu večjih družin, za kar so predvideli veliko prostora v notranjosti ter zajeten prtljažnik v zadku, pa se ta avtomobil s svojimi dodatki nedvomno postavlja na rob vse bolj priljubljene crossover razredu. To se takoj opazi po višji oddaljenosti od tal, saj je pod vozila od tal oddaljen kar 25 centimetrov. To omogoča lažji vstop in izstop iz vozila, prav tako pa omogoča tudi kašen skok na robnik in obisk kakšnega vikenda. Ob višji oddaljenosti od tal pa je ta model prejel še druge elemente, sicer znane v razredu crossover, ti pa so: plastična zaščita blatnikov in pragov, bočne zaščite ter zaščita motorja in zadka. Sicer štirikolesni pogon ni na voljo, saj tudi v razredu crossover 90 % uporabnikov nikoli ne zapusti asfalta, ponuja pa vozilo tri različne predprogramirane načine vožnje, ki jih izbiramo s pomočjo mode selectorja. Krožno stikalo ponuja tri načine vožnje: normal, traction+ in gravity control. Sistem pri izbiri traction+

deluje tako, da sistema ABS in ESP simulirata delovanje zapore diferenciala, s tem da zavirata posamično kolo, ki zdrsuje, in moč prenašata na kolo z največ oprijema. Gravity control pa je namenjen kontroliranemu spuščanju po klancu. In ko k vsemu dodamo še 17-palčna kolesa s pnevmatikami M+S, ki niti na razžarjenem asfaltu ne izgubljajo dobrih voznih lastnosti, potem je naš Cross res pripravljen tudi za manjši off road.

Notranjost se lahko pohvali s kvalitetnejšimi materiali ter titan-vinilnimi dodatki z velikim logotipom »500«. Je prostorna in pregledna, tudi dovolj ergonomična, le ročica menjalnika bi lahko bila postavljena nekoliko višje. Dovolj prostora je tudi zadaj, saj se zadnja sedežna klop lahko pomika tudi vzdolžno glede

na potrebe po prostoru za noge ali prtljago. Dobro je poskrbljeno tudi za povezljivost prek vmesnika Uconnect HD Live, ki je kompatibilen tako z Androidom kot Applom, prek monitorja na sredini armature pa lahko spremljamo tudi vzvratno vožnjo, navigacijo in poslušamo radio tudi prek DAB signala. Kljub temu da je vozilo 10 centimetrov višje, pa lega na cesti s tem ni bistveno slabša od osnovne verzije tega modela. Pohvalimo lahko City funkcijo volana, ki v mestu še dodatno olajša vrtenje volana, kar bo še posebej cenil nežnejši spol.



### TEHNIČNI PODATKI – Fiat 500 L Cross

Motor	dizel, štirivaljen, 16 ventilov, turbo polnilnik, neposredni vbrizg
Prostornina (ccm)	1598
Moč (kW/KM)	88/120
Navor (Nm/min)	320/1750
Pogon	na sprednja kolesa
Menjalnik	ročni 6-stopenjski
Mere D x Š x V (mm)	4276 x 1800 x 1679
Medosna razdalja (mm)	2612
Masa praznega vozila (kg)	1355
Nosilnost (kg)	570
Posoda za gorivo (l)	50
Prtljažnik (l)	455–1480
Pospešek 0–100 km/h (s)	10,5
Najvišja hitrost (km/h)	180
Povprečna poraba (l/100 km)	5,6
Emisija CO <sub>2</sub> (g/km)	114

# 5 največjih

Med petimi največjimi voditelji v avto industriji je na samem vrhu ženska, ki s trdo roko in bistro glavo vodi General Motors.



Ena pomembnejših panog na svetu je zagotovo avto industrija. Danes jo imenujemo celo industrija vseh industrij, saj močno vpliva na celotno svetovno gospodarstvo. Avtomobile izdelujemo že sto petdeset let in v vsej zgodovini se je v tej industriji preizkusilo prek tisoč različnih proizvajalcev. Danes imamo po vsem svetu veliko avtomobilskih znamk, ki pa so združene v vsega trideset megakorporacij. Kdo so ljudje, ki vodijo ta ogromna podjetja, ki ustvarjajo milijardne zaslužke? Predstavljamo pet najbolj vplivnih, ki so krojili ali pa še vedno krojijo avtomobilski svet.

### 1. Akio Toyoda (62)

Prvi človek Toyote je 62-letni Akio Toyoda, pravnuk ustanovitelja te velikanske japonske znamke, Saikichija Toyode. Na čelo znamke se je zavihtel leta 2009 in po Forbesovi lestvici je danes na 29. mestu med najbogatejšimi Zemljani. Akio Toyoda je strasten ljubitelj dirkalnih avtomobilov in vzdržljivostnih dirk. Toyoda se je kalil v vseh fazah avtomobilske proizvodnje. Sodeloval je v sami proizvodnji, razvoju in trženju, tako na Japonskem kot drugje po svetu. Leta 1998 je bil član upravnega odbora v podjetju New United Motor Manufacturing, Inc. (NUMMI),

Toyotinem skupnem projektu z General Motors, nato pa je njegova kariera pričela samo še rasti.

### 2. Carlos Ghosn (64)

Čeprav se je zapletel v afero z utajo davkov, pa je brazilsko-libanonski poslovnež, šolan v Franciji, Carlos Ghosn, do nedavna vodil kar tri znamke (Renault, Nissan in Mitsubishi). Japonci si cer ne marajo tujcev, a Ghosn je zanje narodni heroj, saj je iz popolnega propada rešil Nissan, sedaj pa enako namerava narediti tudi z Mitsubishijem, medtem pa se je lastniško povezal tudi z ruskim AvtoVAZom. »Najbolj



Akio Toyoda



Carlos Ghosn



Dieter Zetsche



Ferdinand Piëch

trdno partnerstvo v avtomobilskem svetu, zveza Renault-Nissan, ki obstaja že 12 let, še naprej širi svojo prisotnost v svetu, le-ta pa temelji na novih proizvodnih zmogljivostih in konkurenčnih izdelkih,« poudarja Carlos Ghosn.

### 3. Dieter Zetsche (65)

Prvi človek Daimlerja je Dieter Zetsche, ki pravkar zaključuje svojo četrto in zadnjo triletno pogodbo. Na čelo podjetja je prišel leta 2006 in takoj pričel z reorganizacijo. Najprej se je rešil Chryslerja in nato še Mitsubishija ter se povsem posvetil razvoju Mercedesa. Da je vedel, kaj dela, danes vidimo iz Mercedesovih odličnih poslovnih rezultatov. Prihodnje leto naj bi ga zamenjal Ola Kallenius, dve leti kasneje pa naj bi ga imenovali za predsednika upravnega odbora.

### 4. Ferdinand Piëch (82)

Sicer ni več aktiven v avtomobilski industriji, a še vedno velja za največjega med največjimi. Je vnuk slavnega Ferdinanda Porscheja. Opazoval je in učil se je od dedka, strica in bratranca, v devetdesetih letih pa se je tudi sam zavihtel na vrh grupacije Volkswagen in jo naredil za največjega proizvajalca avtomobilov na svetu. Sodelavci so ga ocenjevali z besedami »hladen, okruten, a cenjen«. Leta 2015 je odstopil s čela grupacije, zamenjal ga je Martin Winterkorn. Danes je koncern Volkswagen točno to, kar si je Piëch vedno želel – številka ena na svetu.

### 5. Mary T. Barra (53)

Med vsemi moškimi pa vidno mesto z vodenjem GM (General Motors) zavzema ženska, Mary T. Barra.

Že leta 2014 je postala izvršna direktorica družbe GM, 4. januarja 2016 pa je bila izvoljena za predsednico upravnega odbora GM. Z modeli iz hiše ima velike načrte: Cadillac naj bi postal globalni luksuzni brend, GM naj bi se razširil tudi na Kitajsko, postati pa želi tudi svetovni tehnološki lider.

### Elon Musk (47)

Naj na tem mestu omenimo še zanesenjaka in najmočnejšega človeka v industriji električnih avtomobilov, to je Elon Musk. Solastnik znamke Tesla se je najprej ukvarjal z računalništvom, nato pa se je z dobrimi poslovnimi potezami in genialnimi idejami hitro postavil na čelo svetovne industrije elekromobilov.



Mary T. Barra



Elon Musk

# La Montoya



**La Montoya je Rolexov časomer, ki je nastal pod okriljem Artisans De Geneve, zanj so potrebovali večletni razvoj, pri tem pa so pomagali številni švicarski obrtniki z enim samim izzivom: narediti uro, ki bo postala urarska ikona tega desetletja.**

O slovesu Rolexovih ur ni treba veliko razpravljati. Njihove ure že dobro stoletje veljajo za nekaj posebnega, nekaj dragocenega, z La Montoyo pa so naredili še en korak naprej. V sodelovanju z izjemnim dirkačem Juanom Pablom Montoyo so uspeli pripraviti uro, ki bo znala zmagovati, tako kot je to znal Montoya. V svoji dolgoletni dirkaški karieri je osvojil mnoge dirkaške uspehe, nastopil v prvenstvu Formula 1, IndyCar in Nascarju, kjer je osvo-

jil tudi tri zmage na Rolex 24 v Daytoni in vsakokrat za nagrado prejel njihovo prestižno uro. Sedaj pa ima tudi »svojo«, ki predstavlja vrh ponudbe Rolexovih ur. Osnova ure sicer temelji na modelu Daytona II6520, a se od nje razlikuje v skorajda vseh elementih, tudi v ročno narejenem skeletu kalibra 4130, ki ga lahko vidimo skozi safirjevo steklo na sprednji in zadnji strani ure. Na slednji se bohotita tudi rotor, ki je v tem modelu narejen iz 22-karatnega sivega zlata, ter individualna gravura, ki označuje zaporedno številko izdelave, vsak časomer pa gre skozi obvezno ročno poliranje. La Montoya ponuja veliko unikatnih detajlov, ki uro naredijo zelo petično, da bo njena ekskluzivnost še višja, pa so poskrbeli tudi z njeno redko izdelavo, saj bo na voljo v vsega 50 primerkih za ceno dobrih 42 tisočakov.



## 911 Chronograph

Porsche je nedavno predstavil svojo osmo generacijo legendarne serije 911, počivali pa niso niti v oddelku Porsche Design, kjer slavo in prepoznavnost znamke utelešajo v obliki modnih dodatkov. Lansirali so novo uro 911 Chronograph, ki jo, tako kot avtomobil, odlikuje brezčasen design in izbrani materiali. Ura bo, kot se zanjo spodobi, v omejeni seriji, na voljo bo natanko 911 primerkov.



**Tag Heuer Formula 1 Max Verstappen**

Max Verstappen, najmlajši zmagovalec Grand Prixja, je svojo prepoznavnost okril s svojo tretjo edicijo zapestne ure. Tag Heuer je pri najnovejši uri na številčnico dodal detajl, ki prikazuje nizozemsko zastavo ter številko 33, ki jo nosi na dirkalniku. Ura bo narejena v 1300 primerkih.



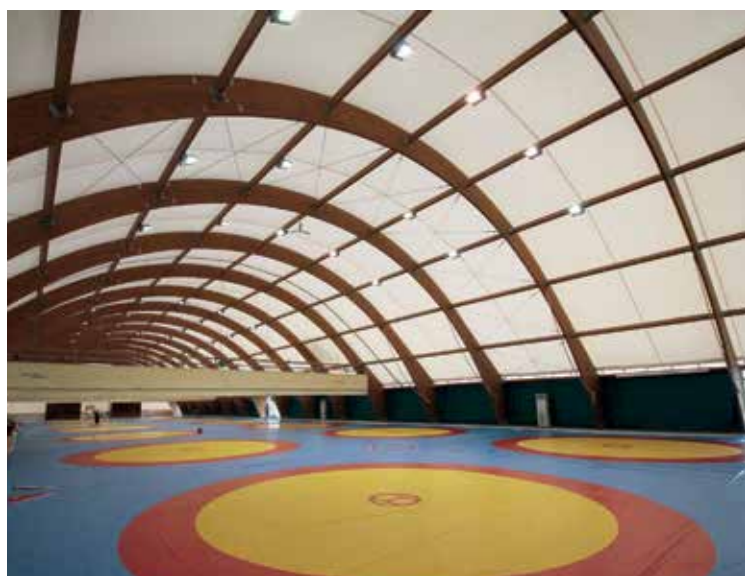
**RM 11-03 McLaren**

RM 11-03 v tej uri povzema veliko detajlov McLarnovih avtomobilov. Gumbi so v obliki žarometov modela 720 S, kompleksna titanova krona ure pa povzema simboliko platišča. Sama ura je sestavljena iz unikatnega karbona s TPT tehnologijo, ki omogoča sestavo iz številnih slojev karbona, obdanega z unikatno oranžno smolo, pripravljeno posebej za Richarda Milleja.





# LESENE HALE



# NAPIHLJIVE HALE



# JEKLENE HALE



INŽENIRING

[info@db-engineering.com](mailto:info@db-engineering.com)

[www.db-engineering.com](http://www.db-engineering.com)

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