



Mercedes-Benz V razred



Najstarejši še vozeči DAF



Ključni odhajajo
v zgodovino

Februar 2019

Letnik 3, številka 11


Tranzit




Iveco Stralis X-Way



Prenovljeni Actros že pri nas



Koliko porabijo tovornjaki



Dakar ponovno ruski

**Napovedovanje
delovnega časa**

CVS Advanced
Telematics

**Več na
strani 35.**

STRALIS X-WAY

HI-TRACTION ZA X-TREMNE POGOJE



**3-LETNA GARANCIJA
NA POGONSKI SKLOP***

NAJBOLJŠI HIDROSTATIČNI POGON V SVOJEM RAZREDU

Najboljša "izvlečna sila" z visokim navorom na prednji osi

Pogon na vsa kolesa,
ko je potrebno

VRHUNSKA UČINKOVITOST

Večja nosilnost in manjša teža
v primerjavi s stalnim pogonom
z namenom zmanjšanja porabe goriva

VRHUNSKA VARNOST

Izboljšan oprijem na zahtevnih terenih

Popolna integracija s funkcijo
Hill Holder

Legendarna robustnost na terenu

DELO BREZ PREDAHA

Brez izgube časa na gradbišču

Možnost izbire
kombinacije najboljših funkcij
glede na delovne pogoje

VOZITE BREZ OBSTANKA, Z NAJBOLJŠIM HIDROSTATIČNIM POGONOM V SVOJEM RAZREDU

*Velja za vozila s hidrostatičnim pogonom

IVECO

Vaš partner za trajnostni transport

BENUSSI

Cvetkova ulica 1, Rudnik, Ljubljana, tel: 08/2053 347
Miklavška cesta 82, Maribor, tel: 02/8051 530

VOLVO FH RELOADED



ČE MISLITE, DA POZNATE VOLVO FH, POMISLITE ŠE ENKRAT. Naša služba za razvoj neprestano izboljšuje naša vozila, današnja vozila Volvo FH Vam ponujajo mnogo več kot njihovi predniki. Danes predstavljamo novi Volvo FH, ki je oblikovan za zmanjšanje stroškov goriva in izboljšanje voznikove udobnosti.

Več informacij o Volvo FH Reloading lahko dobite pri naših prodajnih predstavnikih:

Janez Rahne, tel. 031 641 130, centralni del Slovenije

Janez Jugovic, tel. 040 676 404, zahodni del Slovenije

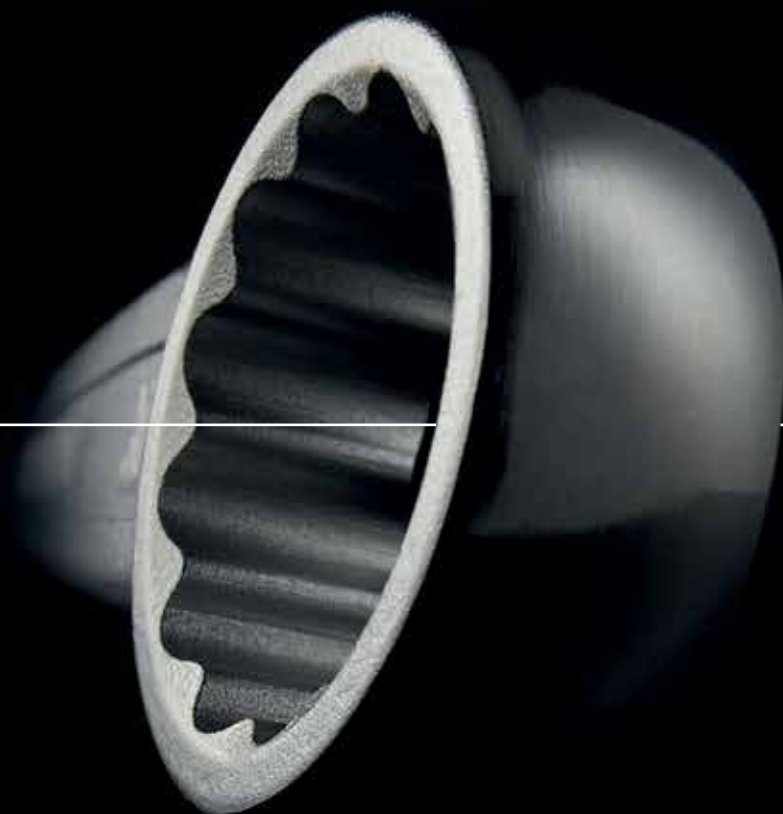
Tihomir Kacjan, tel. 041 653 926, vzhodni del Slovenije

VOLVO FH RELOAD

Volvo Trucks. Driving Progress



1919



2019

OBLETNICA 100
UNIORT®

STOLETJE IZKUŠENJ ZA
NOVO TISOČLETJE

www.uniortools.com

Rekordno leto

Za nami je rekordno leto po prodaji novih in rabljenih tovornih vozil. Panoga je še vedno v porastu, zato si prevozniki povečujejo vozne parke, ob tem pa tudi menjajo stara, manj ekološko čista vozila z novimi, naprednejšimi, varčnejšimi in čistejšimi. Kljub temu, da so današnja tovorna vozila z Euro 6 motorji dokaj čista, pa zaradi njihove množice še vedno močno obremenjujejo okolje. Napredek na tem področju so naredili v Nemčiji, kjer so povsem osvobodili cestnin tovorna vozila, ki za pogon uporabljajo plin. Ta je le eno izmed alternativnih goriv, ki se nakazujejo za prihodnost, ko bomo morali zaradi lastnega preživetja opustiti porabo fosilnih goriv.

Ob naraščanju porabe fosilnih goriv so znanstveniki v zadnjih desetletjih v naravi opazili spremembe, za katere je bilo v zgodovini značilno, da so se dogajale v daljših časovnih obdobjih, dolgih tudi do več desetletij. Danes vemo, da so te spremembe posledica uporabe fosilnih goriv in snovi, ki se sproščajo pri njihovi uporabi. Torej je mogoče okolje ohraniti le z zamenjavo fosilnih goriv z okoljsko sprejemljivejšimi.

Proizvajalci tovornih vozil so z novim letom naredili še en korak k ozaveščanju kupcev, saj morajo sedaj vsi označevati porabo in izpuste, podobno kot to počno proizvajalci osebnih vozil že leta. Pri velikih tovornih vozilih je to malo težje kot pri avtomobilih, a so vseeno razvili orodje, ki jim pomaga pri izračunu porabe in emisij. Orodje se imenuje VECTO, več o njegovi uporabi pa si lahko preberete v nadaljevanju. Ob tem pa vam ponujamo še več zanimivega branja, tudi s pregledom prodaje tovornih vozil v lanskem letu.

Dragi bralci, tudi letos bomo z vami osemkrat in vsakič vam bomo ponudili nove in zanimive vsebine. Hvala, ker ste z nami, in srečno na cesti.

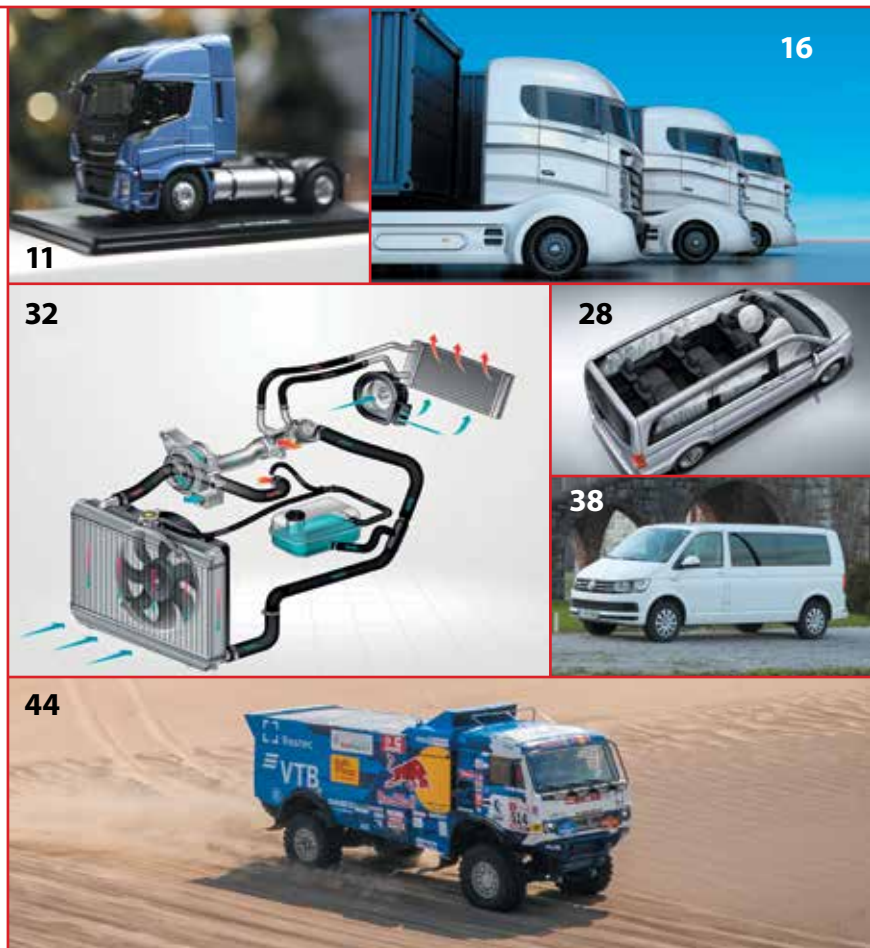
Borut Štajnahr



Kazalo

Skozi življenje ni treba dirjati, še prehitro se pride do cilja!

Koliko v resnici porabijo tovornjaki	6
Novice	10
Novo v Sloveniji	14
Številke kažejo zelo dobro	16
Na cesti z Iveco Stralis X-Way 8x4	24
Na cesti z Mercedes-Benz V 250	28
Hladilne tekočine	32
Prenovljeni Actros v Sloveniji	34
Prihajajo nova pravila in pametni tahografi	36
Na cesti z Volkswagen Caravelle 2,0 TDI 4 motion	38
Na cesti s Citroën Berlingom	40
Avtomobilski ključ bo (kmalu) zgodovina	42
S peskom med zobmi	44
Vodič na dlani	46
Na cesti z Renault Megane GrandCoupe 1,5 dCi	48
Na cesti z novo Mazdo CX-5	49
Izza ovinka	50
Žepne lepoticke	52



Revija Transzit

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.



Koliko v resnici porabijo tovornjaki

Z letošnjim letom morajo proizvajalci tovornjakov, tako kot proizvajalci avtomobilov, jasno označiti porabo in izpuste CO₂ svojih motorjev, vgrajenih v tovornjake, ki bodo prodani v EU.

EU si je zastavila ambiciozne cilje za zmanjšanje emisij do leta 2030, k čemur mora prispevati tudi prometni sektor. Sektor težkih vozil je pomemben vir emisij, saj povzroči 5 % vseh emisij v EU, kar je približno 20 % vseh emisij iz prometa in 25 % emisij iz cestnega prometa. Če ne bomo ukrepali, se bo delež emisij iz cestnega prometa do leta 2050 povečal na približno 30 %.

Teorija

Poraba goriva in emisije CO₂ iz novih težkih tovornih vozil se še ne spremljajo na objektivni in primerljiv način in zato ni zanesljivih podatkov o obsegu na ravni voznega parka in vozil. Trenutno informacije glede porabe goriva, ki so na voljo kupcem novih težkih vozil, temeljijo na metodologijah preskušanja in simulacij, ki se razlikujejo glede na izdelovalce težkih vozil, in zato niso neposredno primerljive. Zaradi te vrzeli v znanju prihaja do:

- manjšega konkurenčnega pritiska na proizvajalce težkih vozil, da bi okrepili inovacije in uvedbo energetsko učinkovitih tehnologij;

- težav prevoznikov, ki so po večini mala in srednja podjetja, pri izbiri vozil z najučinkovitejšo porabo goriva in pri zagotavljanju prihranka pri stroških za gorivo;
- ogrožanja ukrepov na nacionalni ravni ali ravni EU za zmanjšanje emisij CO₂ težkih vozil.

Za odpravo te vrzeli v znanju je Komisija že leta 2014 v strategiji za težka vozila predlagala naslednji pristop:

- prvi ukrep je razvoj simulacijskega programskega orodja za izračun porabe energije vozil (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – VECTO), da bi porabo goriva in emisije CO₂ izračunali na način, ki

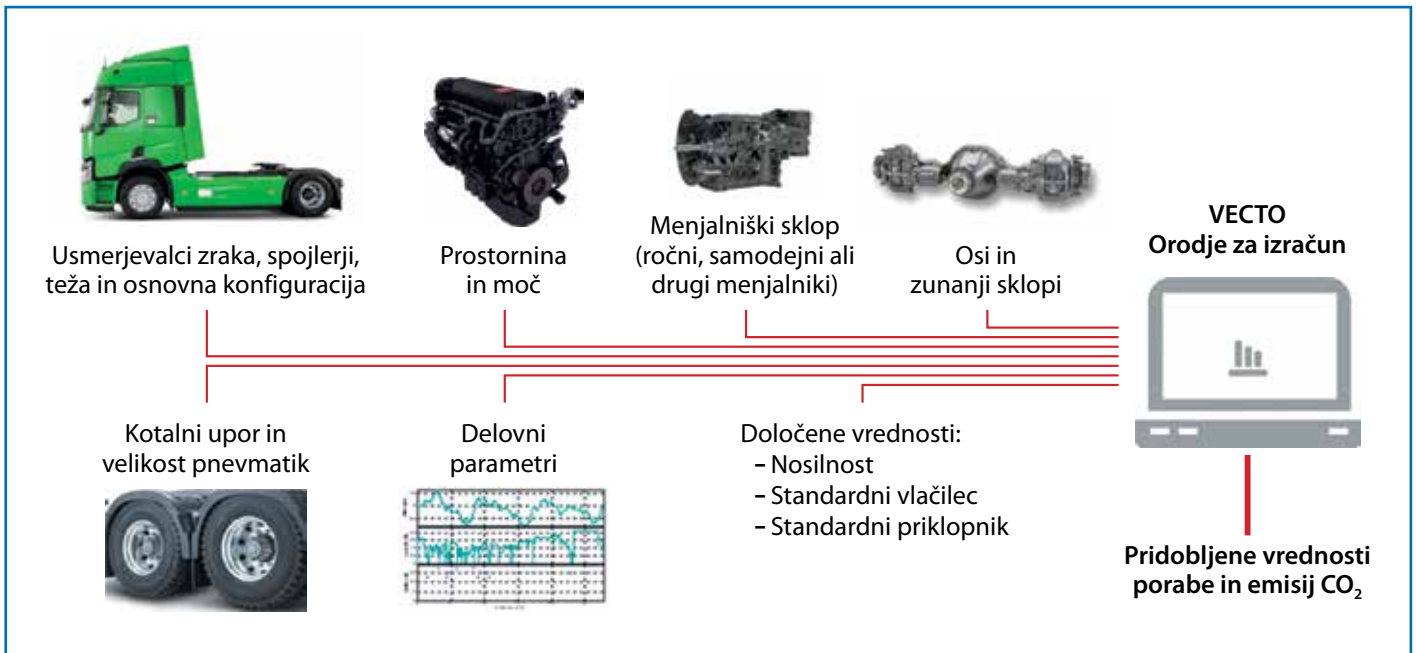
bi omogočal primerljivost različnih težkih vozil vseh proizvajalcev,

- drugi korak je razvoj metodologije certificiranja za porabo goriva in emisije CO₂ novih težkih vozil v okviru zakonodaje EU o homologaciji, preden se ta vozila dajo na trg EU.

V zadnjem koraku bi v skladu s sedanjim predlogom te informacije zagotovili vsem deležnikom, tako da bi vse ustrezne podatke, ki jih v skladu z metodo certificiranja izračunajo proizvajalci, spremljali, posredovali in objavili na ravni EU ter jih dali na voljo vsem javnim organom, prevoznikom in proizvajalcem vozil.

Druge države so že ukrepale

V nasprotju s pomanjkanjem zakonodaje v EU so druge države že sprejele ukrepe. Japonska je leta 2007 sprejela zakonodajo o porabi goriva težkih tovornih vozil. ZDA so emisije CO₂ težkih tovornih vozil zakonsko uredile leta 2011, Kanada pa leta 2012. Ameriška in kanadska zakonodaja obravnavata emisije CO₂ motorja in podvozja/kabine, izvaja pa se prek poenostavljenih vrednosti zmogljivosti in deklaracij proizvajalcev. V ZDA je trenutno v pripravi bolj ambiciozna zakonodaja, ki se osredotoča na merjenje emisij celotnega vozila.



Ta uredba določa natančne zahteve za spremljanje emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih, registriranih v Evropski uniji, ter poročanje o njih. Od leta 2020 naprej bodo morali pristojni organi držav članic in proizvajalci težkih vozil za vsa nova vozila, dana na trg, predložiti seznam parametrov (kot so poraba goriva za različne vozne cikle in različna merila, emisije CO₂ ter specifikacije vozila in uporabljene tehnologije). Evropska agencija za okolje bo na evropski ravni upravljala osrednjo zbirko predloženih podatkov, ki bodo dostopni javnosti (razen nekaterih občutljivih podatkov). Proizvajalci in pristojni organi so odgovorni za točnost in kakovost podatkov, ki jih posredujejo. Komisija pa lahko preverja kakovost predloženih podatkov in po potrebi sprejme pot-

rebne ukrepe, da se podatki, objavljeni v javnem registru, popravijo. Vsako leto pripravi poročilo z analizo podatkov, ki jih predložijo države članice in proizvajalci. Analiza vključuje podatke o povprečni porabi goriva in emisijah CO₂ težkih vozil v Uniji kot celoti ter glede na vsakega proizvajalca. Upoštevati bi morala tudi podatke o uvajanju novih in naprednih tehnologij za zmanjšanje emisij CO₂.

Praksa

Če porabo in emisije CO₂ osebnih avtomobilov in kombijev merimo in spremljamo v skladu z veljavno zakonodajo o homologaciji, pa meritve emisij CO₂ težkih tovornih vozil ne potekajo na standardiziran način. Tu je merjenje precej težje, saj imajo tovornjaki različne konfiguracije, raz-

Izračun

Na osnovi dobljenih podatkov lahko VECTO izračuna porabo in emisijo CO₂. Ob porabi 28 litrov na 100 kilometrov porabimo na razdalji 800 kilometrov 224 litrov dizelskega goriva. Ob vnesenih vseh parametrih to pomeni energijsko kapaciteto 2.192 kWh in emisije na tej razdalji 490 kilogramov CO₂, kar pomeni 61 g/tkm.

lične kabine, različne gume, različna prestavna razmerja, različne redukcije v pogonski osi in podobno, a so proizvajalci in EU vseeno našli način, kako jih izmeriti. V pomoč bo VECTO.



Novo deklariranje uporabljajo že vsi evropski proizvajalci.

Platooning ali vožnja v konvoju bo v prihodnje močno vplivala na porabo, varnost in zgoščenost prometa.



Iveco prisega na plin, kar je vsekakor dobra alternativa dizlu.



Posebej ustanovljena komisija Evropske Unije je celoten proces in preračunavanje točno definirala in standardizirala. Sistem za preračunavanje, ki so ga poimenovali VECTO, kar je okrajšava za Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (orodje za izračun porabe energije vozila), pa temelji na šestih osnovnih parametrih:

- motor (moč in prostornina),
- pnevmatike (kotalni upor),
- vrsta vozila (velikost kabine, aerodinamični koeficient),
- masa (lastna teža vozila),
- menjalniški sklop (ročni, samodejni ali drugi menjalniki),
- osi in zunanji sklopi (redukcije v oseh).

Razen pri zadnjem parametru, kjer so v uporabi standardizirane vred-

nosti, se vsi ostali podatki pridobivajo s pomočjo meritev. Ko jih izmerimo, jih vnesemo v računalnik in jih VECTO obdelata, s tem da vedno uveljavlja tudi parametre, kot so zaviranje, pospeševanje, najvišja hitrost in nadmorska višina. Nato izbere enega izmed petih različnih ciklov vožnje, ki so vnaprej nastavljeni z različnimi načini pospeševanja in zaviranja. V tem delu se poskuša anulirati razlika med mednarodnimi prevozi z manj zaustavljanji in konstantno hitrostjo z urbano dostavo, kjer je situacija povsem drugačna. Na ta način je možno z VECTOm izračunati emisije CO₂ za katero koli konfiguracijo gospodarskega vozila, prav tako tudi porabo, saj je poraba neposredno vezana na emisije.

Na koncu so dobljeni rezultati zelo podobni tistim, ki jih dobimo de-

jansko na cestnih testih. So se pa že pokazala manjša odstopanja od realnih vrednosti, saj računalnik težko določi nepredvidene dogodke na cesti, ko se zgodi kakšna nesreča ali ko zapade sneg in podobno. Prav tako novi sistemi za zniževanje porabe, kot je denimo predvidljivi tempomat, niso vključeni v sistem potencialnega varčevanja z gorivom. Prav tako v sistemu ni vključen najvažnejši faktor, to je voznik, ki lahko s svojo usposobljenostjo in izkušnjami privarčuje marsikater liter goriva. Vsekakor pa bo VECTO prinesel več transparentnosti in bo znatno vplival na znižanje emisij v prihodnje. Z letošnjim letom je ukrep začel veljati za težka tovorna vozila, prihodnje leto pa bodo merjenja moral izvajati tudi proizvajalci avtobusov.



Daimler je svoje stranke o novem deklariranju seznanjal na IAA v Hannoveru.

Pri nas se že izvaja

Kako izvajajo nov način deklariranja porabe in emisij, smo povprašali Damjana Cirmana, direktorja področja težkih tovornih vozil Mercedes-Benz pri podjetju Autocommerce.

Ste že uvedli nov način deklariranja?

Od 1. 11. 2018 smo postopoma začeli pridobivati VECTO podatke v konfiguratorju za izdelavo ponudb. Za vozila iz proizvodnje pa je Daimler v mesecu decembru začel prilagati COC dokumentu (ki je osnova za homologacijo) tudi list, na katerem so navedene vrednosti o emisijah CO₂, ki temeljijo na simulacijskem sistemu VECTO.

Kako so o tem obveščeni kupci?

Po informacijah, s katerimi razpolagamo, so kupci v zvezi s sistemom VECTO relativno slabo informirani (tudi na IAA, razen pri Daimlerju, pri ostalih proizvajalcih te teme nisem zasledil). Dejstvo je, da kupce zanima predvsem dejanska poraba vozila v vsakdanji uporabi. V kolikor se ta ne bo bistveno razlikovala od porabe, deklarirane po sistemu VECTO, bo ta podatek postal pomemben indikator pri nakupni odločitvi stranke.

Bodo zaradi nove deklaracije nastali kakšni dodatni stroški?

Kupci s tem ne bodo imeli neposredno dodatnih stroškov, vse stroške z uvedbo sistema VECTO bo nosil proizvajalec vozila.

Kdo pri nas predpisuje novo deklariranje – homologacija?

Dejansko je deklarirana emisija CO₂, pridobljena z računalniškim simulacijskim orodjem VECTO, del homologacijske dokumentacije.

Pravno gledano pa obvezno deklaracijo CO₂ emisij predpisuje Uredba Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011.

Uredba se uporablja v vseh članicah EU in je neposredno pravno zavezujoča. Države članice so zadolžene, da preprečijo registracijo vozila, ki ne izpolnjuje zahtev, navedenih v tej uredbi.

ZNIŽANJE PORABE GORIVA V ZADNJIH 23 LETIH



SK 1844 LS
Letnik 1995
Motor OM 442 LA
436 KM, Euro 1
Povprečna poraba 41 l



Actros MP 2 1846
Letnik 2003
Motor OM 501
456 KM, Euro 3
Povprečna poraba 37,5 l/100 km



Actros 1848 LS
Letnik 2018
Motor OM 471
476, Euro 6
Povprečna poraba 28 l/100 km



Znižanje porabe
glede na vozilo 1
Za 3,5 l/100 km – 8,5 %



Znižanje porabe
glede na vozilo 1
Za 13 l/100 km – 31,7 %

Poraba se je v zadnjih 23 letih znižala za dobrih 31 %, znižanje NO_x in trdih delcev pa znaša več kot 95 %.

Ali ste vedeli, da ...

- ... so za potrebe snemanja zadnjega nadaljevanja franšize filmov Hitri in drzni uporabili kar 300 različnih avtomobilov? Na koncu jih je celih ostalo manj kot 100.
- ... je bilo na cestah po svetu leta 1985 približno pol milijarde vozil? Dvajset let kasneje se je številka podvojila, že leta 2025 pa naj bi bilo na cestah že dve milijardi vozil.
- ... dve tretjini sveta danes vozi po desni strani cestišča, kakor pri nas? Preostali še vedno vozijo po levi. To so pretežno britanske kolonije, mednje pa spadata tudi Japonska in Avstralija.
- ... logotip Volvo ponazarja stari simbol za železo? Simbolika gradi na kakovostnem švedskem jeklu. Pa tudi na pregovorno varnih in trdnih avtomobilih.



Podaljšana dolžina na 34,5 metra

Finska je konec januarja zakonsko dovolila prevoz skupine vozil, dolgih do 34,5 metra. To pomeni, da so dosedanje Eurocombi kompozicije, dolge 25,25 metra, podaljšali še za 9 metrov. Ob tem so dvignili tudi težo kompozicij s 60 na 76 ton. Nove kompozicije nosijo ime HCT (High Capacity Transport) in so jih preizkušali vse od leta 2013 dalje. Podaljšane kompozicije se bodo uporabljale predvsem za prevoz kontejnerjev, ki predstavljajo skoraj polovico vsega transporta. Takšno kompozicijo je možno sestaviti iz vlačilca s polpriklopnikom in še enega polpriklopnika, ki je povezan s posebnim vozičkom. Ob tem so Finci povečali tudi dolžino klasične kompozicije s polpriklopnikom s 16,5 na 23 metrov. Podaljšane kompozicije bodo uporabljali predvsem v pristaniščih, na terminalih in v trgovskih centrih in še to izven prometnih konic, pretežno ponoči. Bodo pa morale biti kompozicije dodatno opremljene s kamerami na bokih in z varnostnimi sistemi za nadzor vožnje in samodejnim zaviranjem v primeru naleta.

Novi LED smerniki za varnejšo vožnjo v megli

Ker vožnja v zelo gosti megli za varnost prometa predstavlja veliko tveganje, je DARS v zadnjem času izvedel več ukrepov, s katerimi želi povečati varnost vožnje ob zmanjšani vidljivosti.

Tako je letos na določenih problematičnih odsekih postavil novo spremenljivo prometno signalizacijo. Na odsekih pri Domžalah, Grosuplju ter na Golem vrhu je uvedel testni sistem talnega označevanja



s polkrogi na vozišču ob desni črti in prometno signalizacijo. Med drugim je nadgradil tudi svojo mobilno aplikacijo z optimiziranim opozarjanjem na meglo prek Prometnoinformacijskega centra.

Vsem tem ukrepom se je v mesecu decembru pridružil testni sistem vidnega vodenja prometa v primeru megle na Golem vrhu. Sistem vključuje cestne vremenske postaje, ki v primeru zaznave zmanjšane vidljivosti (glede na stopnjo megle) samodejno vklopijo LED osvetlitev na obeh straneh smernega vozišča. Rdeče LED luči nakazujejo rob vozišča ter voznika vodijo v primeru megle. Ob manjši megli se luči zgolj vklopijo, ob gostejši, ko je vidljivost nevarno zmanjšana, pa utripajo in s tem dodatno opozarjajo voznika na večjo previdnost in zbranost. LED smernike bo DARS uporabljal tudi za opozarjanje na močno burjo, značilno za ta odsek, ki je prav tako nevaren pojav v prometu in jo je težko zaznati.

KTT z večjo nosilnostjo

Na največjem gradbenem sejem v Evropi, Bauma 2019, ki bo v Münchnu aprila letos, bo Kögel predstavil posebno prekucno polprikolico Kögel Trucker Tipper (KTT). Novi model se lahko pohvali z visoko stopnjo prijaznosti do uporabnika pri vsakodnevni uporabi in povečano nosilnostjo. Slednja je povečana za 430 kilogramov, predvsem zaradi uporabe Hardox pločevine pri izdelavi. KTT je lahko opremljena tudi s pogonsko osjo SAF TRAK, kjer dva hidravlična radialna batna motorja, ki se nahajata v pestu koles, zagotavljata dodatno moč. Pogonski sistem uporablja hidravlični tlak, ki ga ustvarja vlačilec, vse skupaj pa je odlična podpora vlačilcu na strmih in težko prehodnih terenih.

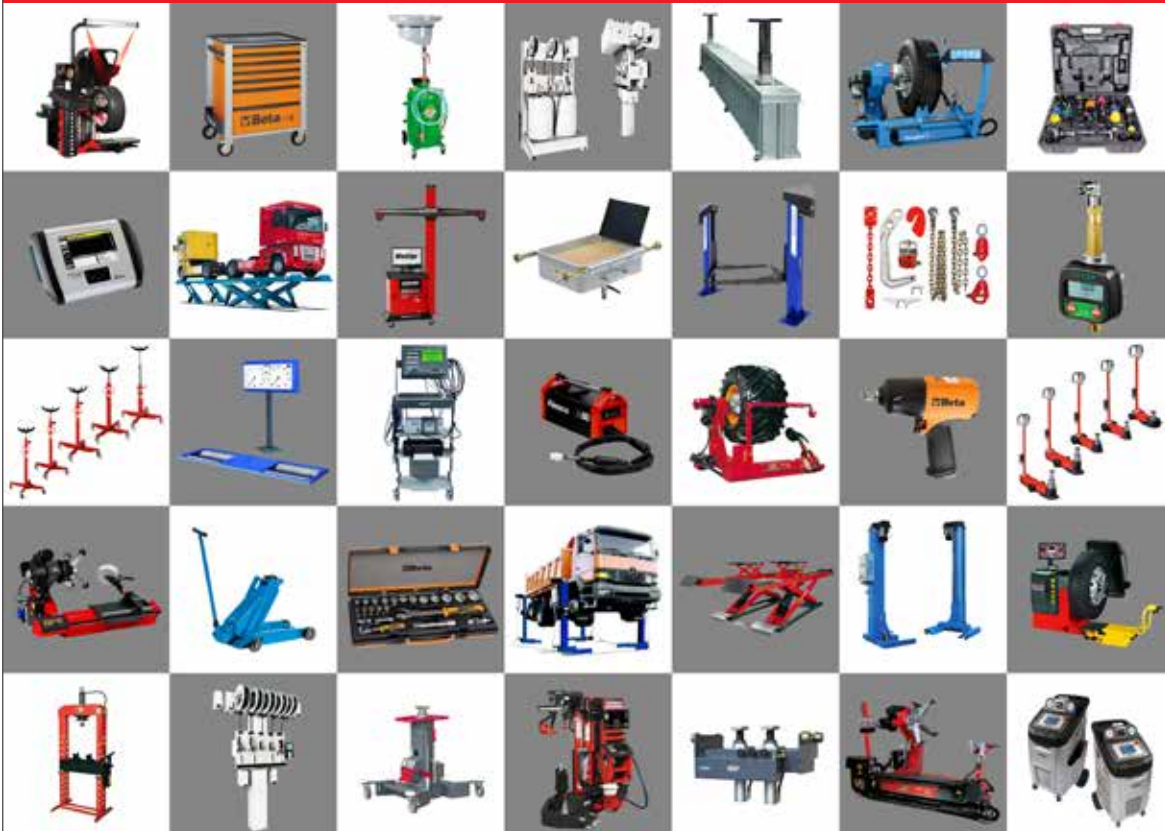


Volvo najbolj zaželen

V decembru smo na naši Facebook strani izvedli nagradno igro, kjer smo podelili maketo modela Iveco Stralis NP. Prejel ga je Janko Šmid iz Ljubljane. V nagradni igri vas je sodelovalo prek 500. Z vašo pomočjo smo prišli do zanimivega odkritja. Na vprašanje, kateri tovornjak vam je najbolj všeč, vas je tretjina odgovorila, da Volvo, malenkost manj je na prvo mesto postavilo Mercedesov Actros, na tretje mesto pred Scanio pa se je uvrstil Iveco.

OPREMA ZA MEHANIČNE IN VULKANIZERSKE DELAVNICE

Zapeljite vaš posel na višji nivo.



PRODUKT
AVTOSERVISNA OPREMA



Že 30 let.

T: 01/52 00 450

E: info@produkt.si

www.produkt.si

Vse na enem mestu

Potrebuje vozilo, katerega bi predelali v potujočo delavnico, ob tem pa ga tudi na zunanji strani polepili v barve svojega podjetja? Pri Špan d.o.o. vam to uredijo na enem mestu. So pooblaščen prodajalec za Volkswagen gospodarska vozila, katera vam prilagodijo povsem po vaših potrebah. Da vam orodje in oprema ne bo ležala na tleh v tovornem delu, vam ta del predelajo v potujočo delavnico s pomočjo opreme Storevan, za katero so tudi pooblaščen zastopnik. V omarih in predalčnikih, bo svoje mesto našel vsak vijak, kleščice, tudi zračni kompresor ali delovna miza s prirežen. Prav tako vam predelajo streho s strešnim industrijskim prtljažnikom, dobavijo pa tudi zložljive teleskopske lestve Telesteps.



Vse predelave in dodelave opravijo hitro in kvaliteto ter jih tudi homologirajo, avto tehnično pregledajo, zavarujejo in registrirajo. V njihovih delavnicah lahko naročite tudi kvalitetno polepitev vozila, s katero si povsem personalizirate vozilo, ki na cesti postane vaša vizitka. Skratka, pri Špan d.o.o. vam avto pripravijo povsem po vaših željah in to »na ključ« in vse na enem mestu.

Eno izmed podjetij, ki jim zaupa, je tudi Stelkom d.o.o., ponudnik telekomunikacijskih storitev s 15-letno tradicijo, ki s svojim hrbteničnim omrežjem povezuje vsa večja mesta po Sloveniji in tudi zunaj državnih meja. Po principu »vse na enem mestu« so naročili vozila Caddy Maxi in Transporter, katere so jim predelali v potujočo delavnico in jih polepili v skladu z barvami podjetja.

Hella show

Za promocijo svojih svetlobnih teles na različnih sejmih si je Hella tokrat izbrala MAN-ov vlačilec in ga opremila z dodatnimi svetili. Že tako atraktiven rumen vlačilec je z dodatnimi lučmi videti še lepši. Niso pa vse luči na njem le z namenom lepšega izgleda. Na zadnji del vozila so nameščene *flatbeam* luči, ki osvetlujejo okolico tovornjaka pri manipulaciji s prikolico. Na sprednjem delu so med glavni svetilni telesi namestili še dva dodatna para LED luči z dolgim snopom, prav tako pa so na strehi štiri dodatne LED luči in LED rotacijska svetilka.



Visoka raven kakovosti

Tehniki podjetja Hödlnmayr International zagotavljajo visoke standarde kakovosti v lastnih avtomobilskih logističnih centrih po vsej Evropi. Ponujajo strokovno znanje, ki presega osnovne dejavnosti »logistike vozil« in katere mu zaupajo tako poslovne stranke kot tudi zavarovalnici. Tako je lani več tisoč strank znanih slovenskih zavarovalnic v delavnicah Hoedlmayr logistika d.o.o. popravilo škodo na pločevini.

Nov center na Brniku

Podjetje Kuehne+Nagel je odprlo nov logistični center na Brniku, ki je namenjen farmacevtski in zdravstveni industriji. Nov objekt, ki je strateško umeščen v neposredni bližini letališča, bo distribuiral gotove izdelke po celem svetu. Center zadovoljuje najvišje varnostne in ekološke standarde. Objekt zajema 38.000 m² in ima kapaciteto 65.000 paletnih mest ter vključuje tri hladilne komore s temperaturnim režimom od 2 pa do 25 °C. Z otvoritvijo novega centra podjetje krepi prisotnost na slovenskem in regionalnem tržišču.



Oceni servis in zadeni nagrado

Scania Slovenija nagraduje vaše mnenje o izkušnji s servisom. Vsem strankam po obisku servisa na mobilni telefon pošlje kratko anketo. Po izpolnitvi ankete o zadovoljstvu s servisom pa vse stranke sodelujejo v nagradni igri. Vsak mesec bodo tri naključne voznike nagradili s Scania majjico.

Še uporaben DAF iz 1968

Tudi mi smo poročali, da je DAF organiziral tekmovanje za najstarejši tovornjak, ki je še vedno v uporabi. Z akcijo so obeležili 90. obletnico obstoja tovarne in naleteli na izredno velik odziv. Številni ponosni lastniki starodobnikov so se prijaviili s tovornjaki celo iz 50-ih let prejšnjega stoletja, vendar ti tovornjaki niso več v uporabi.

Najstarejši tovornjak, ki ga še uporabljajo, prihaja iz vasi Bakel vzhodno od Eindhovena, kjer ga oče in sin Hoefnagel še vedno uporabljata za prevoz luna parka po Nizozemskem. Zanimivo je, da ima družina kar štiri podobne tovornjake.



Najstarejši je model A1600 iz leta 1968, za katerega ponosni lastnik pravi, da je sicer star 50 let, a je še daleč od penzije. Preostali trije tovornjaki, ki jih prav tako še vedno uporabljajo, pa so: A1600 iz leta 1969 ter 1971 in model 2800 iz leta 1975. S tovornjaki prevažajo svoj lunapark od pomadi do jeseni, čez zimo pa so na toplem v garaži.



Audi Q3

Q3 je vizualno in tehnološko izpopolnjen. Zaradi nove arhitekture se je avtomobil raztegnil na 4485 mm, kar je skoraj 10 centimetrov več, kot je v dolžino meril njegov predhodnik, raztegnilo se je tudi medosje in sicer za 7,7 centimetra, zato je v notranjosti izredno veliko prostora. Športni značaj, čvrste linije in tri-dimenzionalno oblikovani elementi so zaščitni znak notranjosti, ki povzema duh večjih modelov Q. Kljub dizelski aferi pa okostje motorne palete še vedno sloni na dizelskih motorjih. V ponudbi je dvolitrski TDI z močjo 150 in 190 KM. Razširjena pa je paleta bencinskih motorjev, kjer osnovo tvori 1,5-litrski TFSI s kar 150 KM, sledi pa mu dvolitrski TFSI s 190 oz. 230 KM. Nekoliko kasneje bosta na voljo tudi RS izvedenka in



priklopni hibrid. Cenovna paleta se prične pri 34.940 evrih za najšibkejši dvokolesno gnani model.

Renault Kadjar

Prenovljeni Kadjar prinaša spredaj nov odbijač z LED meglenkami, nove so luči s tipičnim C svetlobnim podpisom. Tudi zadaj so nove LED luči, nov pa je tudi odbijač z zaščito podvozja.



Še največja novost pa je vgradnja novega 1,3-litrskega bencinskega motorja, ki je na voljo v 140- ali 160-konjski izvedbi. Motor je bil razvit v sodelovanju z Daimlerjem in je opremljen tudi s filtrom trdih delcev. V dizelski ponudbi je še naprej na voljo preverjen 1,5-litrski Blue dCi, ki razvija 115 ali 150 KM. Vozilo je na voljo s sprednjim pogonom ali pogonom na vsa kolesa. Prenovljena je tudi notranjost. Sredinska konzola je povsem nova, na njej pa najdemo 7-palčni zaslon z novo programsko opremo, pod njim pa so nameščena nova stikala za klimatsko napravo. Kadjar je na voljo od 20.490 evrov naprej, uvoznik pa ponuja 1500 evrov sezonskega popusta in dodaten komplet zimskih gum.

Peugeot 508

Povsem novi 508 je od predhodnika nižji za 3 ter krajši za dobrih 8 centimetrov. Markantna sprednja maska je obdana z LED 3D žarometi ter koničastimi LED dnevnimi lučmi. Športne in agresivne linije se nadaljujejo tudi na boku vozila, ki se kupejevsko spušča v umirjen zadek, prav tako obdan z LED osvetlitveno tehnologijo.

Majhen multifunkcijski volanski obroč in i-Cockpit zadnje generacije, obdan z ambientalno osvetlitvijo, pa se celovito zlivata z notranjostjo, ki ne skopari s kakovostnimi materiali. Motorno paleto sestavljajo 1,6-litrski PureTech bencinec, ki razvija 180 ali 225 KM. Pri dizlih je ponovno na voljo 1,6-litrski BlueHDI s stopnjami moči 130, 160 in 180 KM. Vse pogonske sklope prenaša 8-stopenjski EAT8 samodejni menjal-



nik z izjemo HDI 130, ki je edini motor z ročnim 6-stopenjskim menjalnikom. Cenovna paleta se prične pri 25.900 evrih.



DOVOLJ CENITE ŽIVLJENJA?

UREJENOST



www.storevan.si

VARNOST



PROFESIONALNOST



Številke kažejo zelo dobro



Veselo smo že zakorakali v novo leto in to je po navadi čas, ko se ozremo nazaj in ocenimo delo ter delamo primerjave z leti poprej. Prav tako tudi mi povzamemo prve registracije vozil in po številkah ocenimo, kako uspešno je bilo preteklo leto. In leto 2018 je bilo izjemno uspešno.

Leto 2018 je bilo glede na leto 2017 boljše v vseh segmentih. Pri prodaji osebnih vozil smo zabeležili 72.835 novih registracij, kar je za skoraj 2.000 vozil več kot v letu poprej. Zanimivo je, da sta si kar 30 % trga razdelila Volkswagen z 11.800 vozili in Renault z 10.510 vozili. Imamo pa Slovenci še naprej radi tudi luksuzne avtomobile, saj smo lani registrirali 1.800 Audijev ter po 1.400 BMWjev in Mercedesov. Statistika pokaže še 92 prvih registracij Porschejev, 66 Lexusov, 11 Tesel in 7 Maseratijev.

Gospodarska vozila

Razred lahkih gospodarskih vozil do 3,5 tone je prav tako zrasel in sicer za 5 % oz. 600 vozil. Celoten trg je lani sprejel 12.700 novih kombijev, kjer pa kar polovico trga držijo Renault z 2500 vozili (ki je ob tem registriral tudi 30 novih električnih Kangoojev), Ford z 2279 in Volkswagen z 2199 vozili. V razredu pick-upov smo lani registrirali 865 vozil, kar je za 150 več kot leto poprej, najbolje pa se je odrezal Ford z modelom Ranger, ki je našel skoraj polovico vseh kupcev, 228 registracij je prejel Mitsubishi L200, 103 pa Toyotin HiLux.

Rekordna rast tudi v EU

Tudi Evropa beleži rast. V EU je bilo lani registriranih preko 2,5 milijona gospodarskih vozil, kar je 3,2 % več kot leta 2017. Trg se povečuje že šesto leto zapored, lani pa je prekosil tudi rekordno leto 2007. Skupna prodaja težkih tovornjakov nad 16 ton v lanskem letu v EU je znašala 305.800 vozil. Od pomembnejših trgov sta le Velika Britanija in Španija zabeležili padec prodaje, medtem ko je najvišjo rast zabeležila Francija, sledita pa Italija in Nemčija.

Lani je bilo prodanih tudi skoraj 42.000 avtobusov, kar je odstotek in pol več kot leto poprej.

Prodaja lahkih gospodarskih vozil je lani prvič po letu 2007 prekočila številko dva milijonov, porast pa so beležili v večini držav razen v Veliki Britaniji. Skupna številka vseh gospodarskih vozil je tako presegla dva in pol milijona.

Prvič registrirana nova osebna vozila v letu 2018

Znamka	Registracije 2018	Razlika med 2017 in 2018
VOLKSWAGEN	11.817	1.235
RENAULT	10.511	530
ŠKODA	6.830	15
OPEL	4.607	-89
FIAT	3.857	1.748
PEUGEOT	3.690	399
HYUNDAI	3.430	-522
CITROEN	3.117	162
KIA	2.651	448
DACIA	2.572	-1.215
FORD	2.436	-745
TOYOTA	2.391	77
NISSAN	2.375	-66
SEAT	2.351	16
AUDI	1.802	-118
SUZUKI	1.588	142
BMW	1.529	-767
MERCEDES	1.397	36
MAZDA	1.385	154
VOLVO	419	121
JEEP	418	218
Ostalo	1.662	164
Skupaj	72.835	1.943



Trg lahkih gospodarskih vozil do 3,5 tone

Proizvajalec	2017	2018	Razlika
RENAULT	2.245	2.501	256
FORD	2.336	2.279	-57
VOLKSWAGEN	2.385	2.199	-186
FIAT	1.052	1.510	256
CITROEN	1.010	1.073	63
PEUGEOT	937	810	-127
DACIA	554	565	11
ŠKODA	274	331	57
MERCEDES-BENZ	219	330	111
OPEL	316	257	-59
Ostalo	779	626	-153
Skupaj	12.107	12.709	602



Pa pogledajmo še nam bolj zanimiv segment, to so težka gospodarska vozila. Celoten trg težkih gospodarskih vozil je z 2727 vozil zrasel za 326 vozil oz. 13,6 %. 133 vozil je bilo registriranih v razredu od 6 do 15,99 ton, kar predstavlja slabih 4,9 % celotnega trga.

Dolgoprogaši

To nakazuje, da smo Slovenci še naprej orientirani predvsem na dolgoprogaški, mednarodni transport, kjer poskušamo izkoristiti vsak centimeter in kilogram vozila. Nekoliko se je v lanskem letu premešal vrstni red uvoznikov/prodajalcev, saj je največ vozil na cesti, če seštejemo vsa vozila od 6 ton naprej, postavil MAN, če pa pogledamo segment nad 16 ton, pa

je na prvem mestu Scania (542), sledijo ji MAN (493), Volvo (475) in Mercedes (448). Pri DAFu so registrirali 324 vozil, pri Renaultu 157 in pri Ivecu 115. Manjka še 40 vozil, katere sicer vodimo v kategoriji »ostali«, a se bo kmalu tu pojavilo ime Ford Trucks, ki je lani pričelo z organizirano prodajo in servisom vozil v Sloveniji (9), letos pa na trg pošilja povsem nov model dolgoprogaškega tovornjaka, ki je že prejel naslov tovornjak leta in zato uvoznik od modela veliko pričakuje.

Pa še malo razdelajmo segmente vlačilcev in šasij, kjer na vlačilce odpade kar 72 % celotnega trga. Med šasijami Slovenci še naprej najbolj zapupamo Mercedesu, ki z 250 prodanimi šasijami zavzema kar 42-odstotni

tržni delež, sledijo MAN s 142 in Scania s 93 ter Renault s 73, Volvo s 60, Iveco s 50 in DAF s 46. Med vlačilci pa se je na vrh zavihtela Scania s 449 vozili, sledijo pa Volvo s 425, MAN s 351, DAF z 278, Mercedes s 199, Renault s 84 in Iveco s 65 vozili.

Velika nihanja v prodaji so se dogajala tudi po mesecih. Tradicionalno najboljši mesec je januar, ko je bilo registriranih 347 vozil nad 6 ton. To gre pripisati tudi dejstvu, da precej kupcev vozila, ki so bila nabavljena v prejšnjem letu, registrira nekoliko kasneje ali pa čaka na kakšno nadgradnjo ali posebno opremo. Drugi najboljši mesec je bil oktober, ko smo registrirali 278 vozil, medtem ko smo najmanj vozil registrirali avgusta in sicer 135 ter decembra 149 vozil.

Ugoden trend se kaže še naprej, kljub temu da nekateri napovedujejo, da se gospodarstvo v Nemčiji ohlaja. Bolj zaskrbljujoča je negotovost Velike Britanije in njihovega izstopa iz EU, a poznavalci pravijo, da bo ta negotovost kratkotrajna in da se bo blagovni promet moral nadaljevati, s tem pa tudi prevozi na Otok in z njega.

Da panoga cveti, priča tudi podatek, da smo lani registrirali še dobrih 2.500 rabljenih vozil. Med uvoženimi rabljenimi tovornjaki je daleč na prvem mestu Mercedes, saj je bilo uvoženih kar 1.121 njihovih vozil, sledi MAN z 625 ter Iveco s 177 vozili.



Avtobusi in prikolice

Zanimiv je tudi trg avtobusov, ki se že nekaj let vrti okoli številke 100, kakšno leto več, kakšno leto manj. Lani je prve registrske tablice prejelo 123 avtobusov, od tega pol s trikrako zvezdo na nosu. Dodatno je potrebno prišteti še 74 rabljenih avtobusov, tu pa so si kupci zaželeli pretežno Setre.

In na koncu omenimo še prikolice. Teh je v lanskem letu prejelo nove registrske tablice 1550. Od tega jih je 1331 klasičnih s cerado in 212 hladilnikov. Dve tretjini sta skupaj na trg poslala

Novi avtobusi

Proizvajalec	2018
MERCEDES-BENZ	64
MAN	17
IVECO	13
SCANIA	11
SETRA	5
OTOKAR	5
NEOPLAN	4
OSTALO	4
Skupaj	123

Rabljeni avtobusi

Proizvajalec	2018
SETRA	25
MERCEDES-BENZ	18
MAN	12
IVECO	4
TEMSA	4
NEOPLAN	3
KING LONG	2
OSTALO	6
Skupaj	74

Trg tovornih vozil nad 6 ton

Proizvajalec	2017	2018	Razlika
MAN	467	552	55
SCANIA	416	542	126
VOLVO	510	476	-34
MERCEDES-BENZ	488	470	-18
DAF	233	329	96
RENAULT	135	164	29
IVECO	120	151	31
OSTALO	18	43	25
Skupaj	2.417	2.727	310

Trg tovornih vozil nad 16 ton

Proizvajalec	2017	2018	Razlika
SCANIA	416	542	126
MAN	454	493	39
VOLVO	510	475	35
MERCEDES-BENZ	469	448	-21
DAF	220	324	114
RENAULT	129	157	28
IVECO	102	115	13
OSTALO	15	40	25
Skupaj	2.315	2.594	279

Trg tovornih vozil od 6 do 16 ton

Proizvajalec	2017	2018	Razlika
MAN	43	59	16
IVECO	18	36	18
MERCEDES-BENZ	19	22	3
RENAULT	6	7	1
DAF	13	5	-8
VOLVO	0	1	1
SCANIA	0	0	0
OSTALO	3	3	0
Skupaj	102	133	31

Trg rabljenih tovornih vozil nad 7,5 tone

Proizvajalec	2017	2018	Razlika
MERCEDES-BENZ	1.047	1.121	74
MAN	556	625	69
IVECO	138	177	39
SCANIA	153	173	20
VOLVO	123	168	45
DAF	157	163	6
RENAULT	92	83	-9
OSTALO	18	17	-1
Skupaj	2.284	2.527	243



Trg rabljenih tovornih vozil se je lani povečal za 2500 prvih registracij.



Schmitz Cargobull (675) in Krone (486). Trg priklopnih vozil je zelo oster, še bolj kot trg tovornih vozil, saj kupci zahtevajo vedno boljše in kakovostnejše izdelke za ugodno, da ne rečemo čim nižjo ceno. Se pa tudi priklopna vozila v zadnjem času močno digitalizirajo in ponujajo številne dodatne opcije za lažje odpenjanje, snemanje cerade in vse do nadzora tovora ...



Prikolice	S cerado	Hladilniki	Skupaj
SCHMITZ CARGOBULL	515	160	675
KRONE	446	40	486
OSTALI	369	10	379
Skupaj	1.330	210	1.540



Lari Host, regionalni direktor prodaje Ford Trucks vozil

Ford Trucks

Leto 2018 je bilo leto, ko je Ford s svojimi tovornjaki vstopil na trg srednje in vzhodne Evrope. To je bilo tudi leto, ko je Ford Trucks na sejmu v Hannoveru prejel prestižno nagrado International Truck of The Year 2019 za novi model F-MAX. Z novim modelom F-MAX, ki predstavlja predhodnika nove tehnološke generacije omreženih in tehnološko zelo naprednih vozil, je Ford dopolnil dosedanji portfelj svojih modelov. To je vozilo, ki v segmentu vlačilcev postavlja nove standarde v ekonomičnosti, varnosti in udobju.

Glede na dejstvo, da smo dogovor o uvozu za Slovenijo podpisali šele v aprilu 2018, smo delno izpustili prodajni potencial prve polovice leta, ki je bilo prodajno zelo uspešno. Kljub temu pa smo naredili vse priprave, da lahko na krilih odličnih rezultatov obstoječih modelov ter novega modela F-MAX ustvarimo konkretnjšo rast tržnega deleža v letošnjem letu. Pozitivne reakcije uporabnikov demo vozil in kupcev novih tovornjakov, ki so vsi po vrsti zadovoljni z učinkovitostjo in ekonomičnostjo Fordovih tovornjakov, nam daje vero, da smo na pravi poti.

DAF

Leto 2018 je bilo za nas, Cordio in našega proizvajalca vozil DAF zelo uspešno. Ponosni smo na modele LF, XF, CF. Vozili XF in CF sta prejela mednarodno nagrado tovornjak leta 2018. V preteklem letu smo tudi praznovali 90. obletnico obstoja DAFa, mi pa smo se razširili in v Hočah pri Mariboru odprli nov, sodoben servisni center. LF, XF in CF so vozila, katera ponujajo zmogljiv in varčen motor, prostorno notranjost in prepoznavno zunanost. Ves čas smo tudi sami prepričani, da imamo resnično dober izdelek, kar potrjuje tudi dejstvo, da je XF že nekaj let najbolje prodajan vlačilec v Evropi. Veseli smo, da imamo zadovoljne kupce, kar je velika naložba v prihodnost našega podjetja.

V prihodnje pa želimo biti še boljši, kar pomeni, da bomo še bolj prisluhnili svojim kupcem in na ta način izpolnili vsa njihova pričakovanja. Še naprej se bomo trudili z učinkovitimi transportnimi rešitvami povečevati konkurenčno prednost svojih strank. Vse z namenom, da se bodo naši kupci sami prepričali, da smo vredni njihovega zaupanja in da pri nas dobijo le najboljše.



Majda Bitenc Menart, direktorica CORDIA d.o.o.

V letošnjem letu bomo še več poudarka namenili kakovosti servisiranja vozil in polpriklonnikov, certificiranju ATP certifikatov v sodelovanju z RTI Maribor ter popravilu hladilnih sistemov s podjetjem Schmitz Cargobull. Na tem mestu bi se še enkrat zahvalila vsem kupcem naših vozil DAF in polpriklonnikov kot tudi lastnikom drugih znamk, ki zaupate našim serviserjem, in vam zaželela srečno in zdravo leto 2019.

Volvo

Vsi vemo, da uspeh ne pride zlahka, toda s pametnimi naložbami je mogoče veliko doseči. Veseli nas, da smo na poti do uspeha pomagali številnim podjetjem iz transportnega sektorja v Sloveniji.

V letu 2018 smo odprti največji Volvo Trucks center v Ljubljani, septembra pa smo odprli vrata novi servisa



Tomislav Orehovec, vodja prodaje Volvo d.o.o.

snega centra v Divači. Prav tako smo pričeli z lastnim financiranjem VFS. Prepričani smo, da bomo s to pridobitvijo omogočili še boljšo podporo uporabnikom gospodarskih vozil znamke Volvo Trucks.

Svet, v katerem živimo, se nedvomno spreminja, iščejo se nove tehnologije, ki podpirajo trajnostno prihodnost. V zadnjih letih je Volvo Trucks globalno predstavil impresivno ponudbo električnih in avtonomnih vozil ter celo vrsto transportnih rešitev, kot je Vera, ki je bila predstavljena konec leta 2018. Ponosni smo na dejstvo, da že desetletja stremimo k napredku v industriji gospodarskih vozil in s tem ustvarjamo boljšo prihodnost za prihodnje generacije.

Mnoga razvita tržišča so že prepoznala potencial novih tehnologij in to je pot, ki ji mora slediti tudi Slovenija, da postane konkurenčna. Povpraševanje na tržišču je prisotno, kupci so naročili prva vozila z novimi tehnologijami, kot je na primer Volvo FH LNG.

Glede na splošno gospodarsko oceno je v letu 2019 lahko pričakovati nižjo rast v primerjavi s preteklim letom, kar lahko vpliva tudi na blag upad prodaje gospodarskih vozil, a brez hujših pretresov.

V novem letu 2019 želimo vsem prevoznikom in prijateljem Volva obilo zdravja in poslovnih uspehov ter veliko varno prevoženih kilometrov s tovornimi vozili Volvo!

Scania

Z rezultati prodaje na slovenskem trgu smo izjemno zadovoljni. Trg težkih tovornjakov je v primerjavi z lanskim letom zrasel za skoraj 14 %, prodaja tovornjakov Scania pa kar za 30 %. To je dokaz, da so kupci prepoznali kvaliteto naših proizvodov in servisne mreže. Nova generacija tovornjakov Scania se je odlično izkazala predvsem zaradi nizke porabe in posledično nizkih operativnih stroškov. V letu 2019 ob nadaljevanju ugodnih gospodarskih razmer v Evropi pričakujemo zmerno rast trga tovornjakov v Sloveniji. Vedno več je povpraševanja po ekološko sprejemljivejših vozilih, predvsem na utekočinjen ali stisnjen zemeljski plin, k čemur je odločilno prispevala odločitev nemške vlade, da ta vozila v naslednjih dveh letih oprosti plačila cestnine, kar bistveno vpliva na operativne stroške. Zaradi rasti cene goriva bo poraba tudi v letu 2019 ključni element pri odločanju za nakup novega vozila. Ker vemo, da poleg napredne tehnologije vozila na porabo goriva najbolj vpliva voznik, smo na slovenskem trgu predstavili inovativno storitev Scania Driver Coaching®, s katero lahko prevozniki prihranijo do 15 % goriva, kar je lahko tudi do 8.000 EUR na leto. Stranke, ki so vključene v program, so z rezultati zadovoljne. S storitvijo Scania Driver Coaching® skupaj s pogodbo o popravilih in vzdrževanju verjamemo, da je Scania vozilo z najmanjšimi stroški na prevožen kilometer.



Karol Sokol, generalni direktor,
Scania East Adriatic Region



Silvo Kastrevac, direktor prodaje Renault Trucks,
Adriatic North Volvo d.o.o.

Renault Trucks

Za nami je uspešno leto in pri Renault Trucks smo na to zelo ponosni. Že več let smo konstantno držali svoj tržni delež, katerega pa smo v preteklem letu izboljšali za celo odstotno točko.

Med najpomembnejšimi dogodki preteklega leta bi izpostavil naslednje. V Divači smo odprli nov servisni center. Verjamemo, da bomo s to pridobitvijo uporabnikom Renault Trucks omogočili še boljšo podporo in zadovoljstvo.

Konec leta je Renault Trucks predstavil celotno paleto kamionov, ki ustrezajo standardu Euro 6 D, imajo izboljšano aerodinamiko in so še bolj udobni za voznika. Tako bodo naši kamioni še bolj zanimivi za kupce, saj bodo novi motorji v kombinaciji z izboljšano aerodinamiko omogočili še večji prihranek pri gorivu.

Kar pa zadeva trg gospodarskih vozil, v letu 2019 pričakujemo podobne številke kot leta 2018, kar ne bo bistveno vplivalo na povpraševanje. Vse bolj se bo govorilo in pisalo o novih tehnologijah, kot so električna vozila, ni pa še povsem jasno, ali bodo nove tehnologije spodbudile trg in koliko.

Zahvalil bi se še vsem kupcem za izkazano zaupanje in jim zaželel veliko uspeha.

MAN

Leto 2018 je v MAN-u zaznamoval razvoj vozil v smeri čistejših pogonov, digitalizacije, povezljivosti med vozili in avtonomne vožnje, s ciljem zagotavljati donosnost lastniku, varnost vozniku in ohraniti čisto okolje. MAN se tako iz proizvajalca gospodarskih vozil preusmerja v ponudnika inteligentnih in trajnostnih transportnih rešitev.

Pomembne mejnike beležimo tudi na Slovenskem trgu. MAN-ova tovorna vozila serije TG so uporabni-

ke razveselila s posebnim modelom XLION. Na področju poprodaje smo nadaljevali s prestrukturiranjem in dodatno okrepili ekipo. Pomemben korak naprej smo naredili tudi na področju digitalizacije z MAN Digital Solution. Na slovenske ceste je pripeljal prvi hibridni avtobus MAN Lion's City Hybrid za skupino Arriva Slovenija in mestno občino Jesenice, s čimer je bil postavljen pomemben mejnik na področju trajnostne mobilnosti v slovenskih mestih. Ne glede na vse do-

sežke zadovoljstvo naših strank ostaja naša ključna prioriteta. Še močneje se bomo trudili z visoko motiviranimi in usposobljenimi sodelavci, strankam ponuditi inteligentne transportne rešitve. V letu 2019 se naše stranke lahko veselijo številnih novosti s pomočjo katerih bomo zgodbe o uspehu ustvarjali skupaj ter odločno vstopali v svet transporta jutrišnjega dne.



Claus Wallenstein, direktor podjetja MAN Truck & Bus Slovenija

Mercedes-Benz

Na področju prodaje tovornih vozil smo z letom 2018 zadovoljni, saj se je po samo 2-odstotni rasti v letu 2017 trg novih tovornih vozil v letu 2018 okrepil za kar 12 % in presegel mejo 2700 enot, kar predstavlja rekordni nivo. Ostra cenovna konkurenca in struktura trga, kjer večino trga predstavljajo vlačilci in nakupi večjih flot, sta se odrazili tudi na našem tržnem deležu. Mi smo zadovoljni s tretjinskim deležem v segmentu šasij in skoraj 45-odstotnim tržnim deležem pri prvič registriranih rabljenih tovornih vozilih. Tako skoraj vsako tretje tovorno vozilo, ki je bilo v letu 2018 prvič registrirano na slovenskem trgu, pripada blagovni znamki Mercedes-Benz.

Za leto 2019 pričakujemo stabilizacijo trga in oster konkurenčni boj med ponudniki na trgu. Hkrati bomo s prenovljeno paleto težkih tovornih vozil Mercedes-Benz trgu ponudili nekatere inovacije, ki bodo nakazale razvojne trende v naslednjih letih na področju gospodarskih vozil.

V skladu s trgom novih vozil je trg rabljenih tovornih vozil nadaljeval s stabilno rastjo. Skoraj dve tretjini teh vozil je opremljenih z Euro VI motorji, kar nakazuje, da se tudi v tem delu trga vozniki intenzivno posodablja. Blagovna znamka Mercedes-Benz v tem segmentu tradicionalno dosega več kot 35-odstotni tržni delež, v letu 2018 pa je ta znašal skoraj 45 %, kar je vsekakor dodatna potrditev zaupanja v našo blagovno znamko.



Damjan Cirman, direktor področja gospodarskih vozil



Bojan Miklavc, direktor Schmitz Cargobull d.o.o.

Schmitz Cargobull

Schmitz AG končuje poslovno leto sicer z 31. 3. 2019, vendar je že danes jasno, da bo to ponovno zelo uspešno, morda celo rekordno poslovno leto. V letu 2018 smo na slovensko tržišče dobavili prek 500 prikolic. Če temu prištejemo še vse prikolicice, ki so bile sicer kupljene pri naših sestrskih podjetjih v sosednjih državah in nato registrirane v Sloveniji, smo v tem letu znatno povečali svoj tržni delež tako na klasičnih ceradah, hladilnikih in ne nazadnje pri kiperjih.

V zadnjih letih so bili zelo dobro sprejeti hladilniki z našim agregatom, tako da je trenutno vsak tretji prodan hladilnik v opremi EXECUTIVE, kar pomeni, da ima naš hladilni agregat GDP (Good Distribution Practice) certificirano telematiko, proaktivni servis – skratka, to je po našem mnenju ta čas najsodobnejša hladilniška polprikolica na trgu.

Z letom 2018 smo torej zelo zadovoljni. V tem letu načrtujemo enak obseg povpraševanja, kolikšen pa bo naš del tega prodajnega kolača, pa bomo videli. Optimistični smo zato, ker je bilo v letu 2018 kupljenih neprimerno večje število vlačilcev kot priklopnikov, katerih nabavo bodo letos, upamo, nadoknadili.

Iveco

V letu 2018 se je na krilih gospodarske rasti nadaljevala rast trga gospodarskih vozil. Vendar pa smo v luči nekaj zunanjepolitičnih neznank in turbulentnih dogajanj na svetovnih trgih nekoliko bolj previdni glede napovedovanja nadaljnje tako obsežne rasti v letu 2019. Za letos torej ne pričakujemo drastičnega povečanja prodajnih števil, si bomo pa še intenzivneje prizadevali za iskanje okolju prijaznih celostnih sto-

Krone

Z letom, ki je za nami, smo zadovoljni. Sta pa lansko leto zaznamovali dve obdobji. Prva polovica leta je prinesla močno povpraševanje po prikolicah in čakalne dobe so se kar vrstile. Z jesenjo, ko se po navadi pričnejo večja naročila, pa smo začutili ohlajanje trga. Če so še do jeseni obstajale čakalne dobe, so se te skrajšale.

Krone je v lanskem letu zaključil prvi del velikega ciklusa investicij v tovarno. Zgradili so povsem novo, najsodobnejše centralno skladišče rezervnih delov, konec avgusta pa so odprli tudi dolgo pričakovan, najsodobnejši obrat za zaščito in barvanje šasij in delov prikolic. V njem izvajajo visokokakovostno zaščito z cinkfosfatiranjem in s prašnim nanosom barve, da zagotovijo maksimalno zaščito podvozij, šasij in drugih delov vozil, ki so izpostavljena vplivom okolja. Vse skupaj daje podjetju nov zagon in možnost dobave še kakovostnejših izdelkov.

Z napovedmi za letos smo previdni, smo sicer optimisti, ampak moramo počakati do pomladi, da vidimo, kako se bo razvijal trg. Mislimo pa, da večjih pretresov na trgu ne bo in da bo prodaja zadovoljiva.



Željko Čurić, direktor Tci Trading d.o.o.

ritev našim poslovnim partnerjem in kupcem. Na roko nam gre tudi dejstvo, da se v Sloveniji lepo razvija ponudba polnilnic z alternativnimi gorivi, med drugimi tudi utekočinjenega in stisnjenelega zemeljskega plina. V letošnjem letu se nam obeta tudi nekaj mejnikov, saj se pripravljajo spremembe v povezavi z Euro VI d normami.

Iveco pisarna v Sloveniji

Z betonom kamorkoli



Stralis X-Way je odličen tovornjak za vse, ki delujejo v gradbeništvu in urbanih službah. Prinaša rekordno modularnost, ki omogoča, da se prilagodi še tako zahtevnim kupcem, brez kompromisa.

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

Lahki off-roader

Z lahkim off-roaderjem Iveco širi svojo ponudbo v gradbenem segmentu in kombinira trdnost Trakkerjeve šasije z varnostnimi in varčevalnimi aplikacijami Stralisa. Cilj naloge je, da kupci prejmejo zanesljivo vozilo, ki se izkaže na cesti pa tudi tam, kjer do cilja vodi manj utrjena pot, polna peska, blata ali snega.

Takšne naloge čakajo tudi betonske mešalce. Le-ti so večino časa na cestah, tudi betonarne so po navadi asfaltirane, na koncu pa zmanjka nekaj sto metrov, kjer je treba priti do novogradnje po neutrjenem terenu. Pa še to se da včasih premagati z dolgo roko betonske črpalke.

Zmogljive osi

Stralis X-Way zmore veliko večje obremenitve, kot jih dopušča zakonodaja. Sprednji dve osi sta deklarirani za obremenitev vsaka po 8,5 tone. Sta zakretni in povečujeta manevrirnost vozila. Pri snovanju osi se je Iveco potrudil, da ne zahtevajo nobenega dodatnega vzdrževanja. Tudi zadnji tandemski most je povsem na novo razvit in omogoča obremenitve do kar 21 ton. Vsaka os tako prenese obremenitve do 10,5 tone. Most je opremljen z mehanskimi listnatimi vzmetmi, pogonski osi pa imata dvojno redukcijo, zunanji planetni pogon, opremljeni pa sta tudi s kolutnimi zavorami.





Off-road kabina je povsem podrejena vožnji po brezpotjih, zato so vsi elementi (luči, stopnice, motor, vzvratna ogledala) dodatno zaščiteni, večji je vstopni kot, izpuh je speljan v zrak za kabino. Dostop do vetrobranskega stekla je možen s pomočjo preklapne stopničke, pri čemer so izredno dobrodošle ročice v zgornjem delu maske.



Slovenska nadgradnja

Že nekaj časa se z izdelavo betonskih mešalcev ukvarja podjetje ITAS-CAS iz Kočevja. Tudi na testnem Stralisu je bila njihova nadgradnja z oznako P9G, kar pomeni, da ima prostornino 9 kubikov. Telo bobna, katerega skupna prostornina po podatkih proizvajalca znaša 16,06 m³ (polni se 56-odstotno) in je nagnjeno za 10,49°, je narejeno iz vzdržljive in kakovostne Hardox pločevine, debele 3 mm, medtem ko je dno bobna debelo 6 mm. Za pogon bobna skrbi zmogljiv Multipower PTO odgon, ki je s hidravlično črpalko, katera nato žene hidromotor in vrti boben, povezan s kardansko gredjo. Med kabino in bobnom je nameščena 650-litrska posoda za vodo (opcijsko je lahko za 200 litrov manjša), ki dozira vodo pri mešanju, uporabimo pa jo lahko tudi za pranje. Hitrost vrtenja v razmerju od 0 do 14 vrtljajev na minuto, kakor tudi samo praznjenje, je možno nadzirati prek stikal na zadnjem delu nadgradnje.





Stralis X-Way je eno tistih vozil, ki s svojo modularnostjo in lahkotno, a čvrsto zgradbo izredno pogodujejo nadgradnji betonskih mešalnikov.

Stralis X-Way je eno tistih vozil, ki s svojo modularnostjo in lahkotno, a čvrsto zgradbo izredno pogodujejo nadgradnji betonskih mešalnikov. 7,7 mm debeli profili šasije in uporaba 11-litrskega motorja, Stralisu omogočajo, da je med najlažjimi v segmentu. Vsak kilogram betona več v mešalniku prinese dodaten evro. A to vedo tudi policisti, zato so betonski mešalci redni gostje na obcestnih preverjanjih teže. Po navadi so opremljeni s 4 osmi, kjer vsaka os nosi minimalno 8 ton, kar omogoča najvišjo dovoljeno maso 32 ton in vgradnjo mešalnika s kapaciteto 9 kubikov. In če vemo, da je v povprečju teža betona 2 toni na kubik, smo že na 18 ton. In ko k temu dodamo še 14 ton težak tovornjak z nadgradnjo, je mera polna.

Homologiran za off-road

Glede na namen lahko izbirate med tremi kabinami, tudi spalna je na voljo. Vse kabine so še dodatno prilagojene glede na namen uporabe, naj je to bolj po cesti ali bolj po terenu. Testni Stralis je nosil dnevno kabinu z nizko streho in off-road dodatki. To pomeni, da je homologirana za robustnejšo uporabo in opremljena z dodatno zaščito motorja, luči in ogledal, sprednji odbijač je železen in precej bolj dvignjen od tal ter narejen iz treh delov za lažje popravilo in tudi spodnja stopnica je trša ter upogljiva.



Nižja ko je masa vozila, več betona lahko prepeljemo, X-Way je pri tem vodilen.

Za pogon je pri testnem tovornjaku skrbel šestvaljni motor Cursor 11, ki razvija vstopnih 309 kW/420 KM (na voljo sta tudi izvedbi 460 in 480) in 2000 Nm navora, ki ga razvije že pri 870 vrt/min. To pomeni, da motor odločno »potegne« že pri nizkih vrtiljajih in ni potrebe po večkratnem poseganju za ročico menjalnika. Slednji se imenuje Ecosplit, ima 16 prestav in prihaja iz ZF-ovih delavnic. Menjalnik je odličen izbor za bolj konservativne prevoznike, ki stavijo na občutek pri manevriranju ob pritisku na stopalko sklopke. Kadar je vozilo polno obremenjeno, pa do izraza pridejo tudi polovične prestave, dobrodošle so predvsem pri manjših premikih v betonarni ali na gradbišču. Motor izpolnjuje stroge ekološke norme Euro 6, za še bolj čist zrak okoli vozila pa je izpušna cev speljana za kabino vertikalno v zrak.

Iveco je z modelom Stralis X-Way kompletiral ponudbo v sektorju gradbenih tovornjakov, ki se odlično znajdejo tako na utrjeni kot manj utrjeni podlagi.



Znana notranjost

V notranjosti ni večjih sprememb. Trda plastika omogoča lahkotno vzdrževanje in je odporna na praske. Merilniki so pregledni, čeprav jih že najeda zob časa, številne funkcije krmilimo s pomočjo multifunkcijskega volana. Obvolanske ročice in stikala so na doseg roke. Je pa armatura nekoliko prilagojena dnevni uporabi, tako je ročica parkirne zavore v spodnjem delu armature. Klimatska naprava je lahko ročna ali avtomatska, radijski sprejemnik pa je prestavljen nad vetrobransko steklo, kjer srečamo tudi dve manjši polodprti odlagalni mesti z mrežico. Stikalo za zaporo diferenciala je sicer rahlo skrito očem, je pa kabina zelo svetla, tudi na račun stekel na zadnji steni. Za vstop v notranjost moramo premagati štiri stopnice, kjer je prva postavljena precej visoko.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: Cursor 11, vodno hlajen 6-valjni linijski motor, turbinski polnilnik s spremenljivo geometrijo lopatic in hladilnikom polnilnega zraka, elektronsko krmiljen vbrizg goriva po skupnem vodu, štirje ventili na valj, EURO 6C s pomočjo: SCR-only, DOC oksidacijski katalizator, DPF filter trdih delcev in CUC sistem za nevtraliziranje amonijaka

Prostornina (ccm)	11.118
Najvišja moč (kW/KM) pri vrt/min	309/420 pri 1475–1900
Najvišji navor (Nm) pri vrt/min	2000 pri 870–1475
Prenos moči	Ročni menjalnik ZF 16 S 2220 TO 16 + 2 prestavi, super H shema, 8 x 4 z dvojno redukcijo. vzdolžna in prečna blokada diferenciala. ASR, ESP, tempomat, elektronsko omejena najvišja hitrost 90 km/h / Ecoswitch 85 km/h
Dolžina (mm)	7848,5
Širina (mm)	2550
Višina (mm)	3200
Razdalja 1–2 os (mm)	1875
Razdalja 3–4 os (mm)	1380
Medosna razdalja (mm)	4250
Masa praznega vozila (kg)	9700
Masa nadgradnje (kg)	4200
Največja dovoljena masa (kg)	32.000
Posoda za gorivo (l)	300
Vstopni/izstopni kot (°)	27/19
Višina od tal spredaj/zadaj (mm)	316/215
Zavore	EBS elektronsko upravljanje dvokrožne pnevmatske zavore s samohlajenimi koluti na vseh kolesih. ABS, BAS, EBL, motorna zavora 372 kW, hidrodinamični ZF intarder 500 kW
Pnevmatike	8 x 315/80 R 22,5
Hrup pri 70/80 km/h (dB)	75/85



Iveco Stralis X-WAY se proizvaja v Ivecovi tovarni v Madridu.



Na visokem položaju

Luksuzna potniška kombi vozila so vse bolj priljubljena. Uporabna so za prevoz hotelskih gostov, prevoz z in na letališča, uporabljajo jih državni protokoli, ob profesionalni uporabi pa so tovrstna vozila izredno uporabna tudi za večje družine, ki rade potujejo. Vsi pa radi potujejo udobno in – če se le da – z visoko stopnjo luksuza.

Vozilo ne skriva karakterja in se ne sramuje svojih dimenzij. Izražena maska z velikim logotipom ter mogočni svetlobni sklopi jasno poudarjajo stil in karakter. To je nekaj, kar je do sedaj manjkalo tovrstnim avtomobilom. Bok vozila je oblikovan s poudarjenimi profili okoli koles, velikimi drsnimi vrati ter visokimi boki. Uvedba polnih LED luči spredaj in zadaj pa daje glamuroznost celotnemu paketu.

Dve stopnici

Uživanje v luksuzu pa se prične, ko se odpro vrata in ko vstopite v potniški prostor, lepo zamaskiran z zatemnjenimi stekli. V zadnji del vozila se vstopa skozi velika drsna vrata na obeh straneh. Sedeži so postavljeni na tirnice, tako da je možnih nešteto kombinacij sedenja. Zahvaljujoč veliki medosni razdalji imajo potniki v drugi in tretji vrsti več prostora za kolena kot v razre-

du S, da o prostoru za glave sploh ne govorimo. Tudi prva vrsta je zgodba zase. V vozilo se voznik sicer povzpne preko dveh stopnic, a ko se namesti v udobnem »fotelju«, postavi v kot vse predsodke, ki jih je kadarkoli imel glede tovrstnih vozil. V oči mu takoj pade bogata armatura s preglednimi merilniki za velikim multifunkcijskim volanskim obročem, ki se izdatno nastavlja v vse smeri. Materiali so prvovrstni in spo-



Enostaven vstop omogočajo velika drsna vrata na obeh straneh.



Razbremenitev

Mercedesov razred V za poslovneže, državne protokole, shuttle prevoze in tudi za večje družine navdušuje s prostornostjo, voznimi lastnostmi, izdelavo in opremo. Razred V je tudi odličan sovoznik, saj vas razbreme-

ni tudi v stresnih situacijah, kot so zgoščen promet, dolge nočne vožnje ali vožnje po neznanih poteh. Za tem stoji koncept Mercedes-Benz Intelligent Drive, skupek sistemov, ki omogočajo, da svoj cilj dosežete predvsem varno in vedno tudi sproščeno.



minjajo na športne limuzine tega renomiranega proizvajalca iz Stuttgarta. Odlična je tudi ergonomija. Sedi se visoko, z odličnim pregledom na okolico, v pomoč pa sta tudi veliki vzratni ogledali ter senzorji in 360-stopinjska kamera, ki pokriva celoten prostor okoli vozila.

Volanski mehanizem je električen, kljub temu pa je zelo natančen in kar dobro komunicira z voznikom. Samo

vozilo dobro drži zastavljeno smer, pri udarih bočnega vetra pa pomaga ESP, ki naturalizira ta efekt. Podvozje ima na voljo aktivne blažilnike, ki se tudi glede na nastavljeni način vožnje prek sistema Dynamic Select nemudoma prilagodijo vrsti podlage, zato imate med vožnjo občutek, da se vozite v izbrani limuzini, ne pa v dvotonskem kombiju. Neravnin in udarnih jam skoraj

ni občutiti in to ne le na sprednjih, temveč tudi na vedno kritičnih sedežih v tretji vrsti. Med vožnjo navdušuje tudi odlična zvočna izolacija potniškega prostora. V kabino se ne prenaša piščvetra niti pri višjih hitrostih. Zasluga za to gre dobremu koeficientu zračnega upora (Cx 0,31), ki je najboljši v razredu.



Zahvaljujoč vsestranskemu konceptu notranjosti je razred V udobna velikoprostorska limuzina. Vsestranska uporaba izvira iz velikosti, prilagodljivosti in funkcionalnosti vozila.



Odpiranje zadnjega okna je koristno, saj lahko kaj vzamete iz prtljavnika, tudi če ni dovolj prostora za odpiranje velikih prtljažnih vrat, ki pa se odpirajo in zapirajo s pomočjo elektrike.

Napredek

Kakšen napredek je v segment vnesel razred V tako po opremljenosti, varnosti, udobju, kot tudi po vozni lastnostih, je vredno same hvale. To je tretja generacija tega modela, ki je bil predstavljen leta 1996. Takrat se je imenoval Vito, Viano pa je bila njegova luksuzna izvedenka. S prihodom tretje generacije se je avtomobil preimenoval v razred V, medtem ko je ime Vito ostalo rezervirano za gospodarsko izvedenko.



Veliki multifunkcijski volan na desni strani skriva ročico menjalnika, ki preko lopatic izza volana omogoča tudi ročno prestavljanje. Osrednji info-zabavni sistem je mogoče nadzorovati prek posebne drsne ploščice, ki deluje podobno kot pametni telefoni. 360-stopinjska kamera nadzoruje dogajanje koli vozila in je zelo dobrodošla v ožjih mestih predelih in tesnejših parkirnih prostorih.

V 250

Testni model je nosil oznako V 250, kar pomeni, da je pod motornim pokrovom nameščena najmočnejša različica 2,2-litrskega dizelskega motorja, ki razvija 140 kW moči. Prej je toliko moči razvijal trilitrski V6 motor, katerega sedaj ni več v ponudbi, dvolitrski pa je precej lažji in bolj varčen. Motor deluje uglajeno in tiho, najvišji navor 440 Nm pa razvija že pri 1400 vrt/min. Samodejni 7-stopenjski menjalnik 7G-Tronic plus z lopaticami za ročno prestavljanje,

nameščenimi za volanom, se lahko nastavi na različne stopnje delovanja. V načinu »sport« dovoli višje vrtljaje, pretikanje pa je bolj sunkovito, a izredno hitro. Pravi užitek pa se je voziti v načinu »comfort«, ko so tudi blažilniki nastavljeni na najbolj udobno vožnjo, avto pa križari z umerjeno hitrostjo, kjer izrablja izdaten navor v nizkih in srednjih vrtljajih motorja. Na voljo je tudi »eco« način, ki po neki svoji logiki poskuša še dodatno privarčevati gorivo.

Najvišja hitrost znaša 210 km/h, tisto, kar preseneča, pa je neverjetna lahkota, s katero dvotonsko vozilo pospešuje (9,5 s do 100 km/h), ter občutek varnosti in udobja, ki ga pri tem ponuja.

Mercedes-Benz ponuja vrhunska vozila in takšen je tudi razred V, le da je uporaba tega vozila glede na ostale modele te znamke nekoliko drugačna.



Pozornost privlači na vsakem koraku. Po luksuzu je primerljiv z razredom S, po prostornosti pa nima konkurence.

TEHNIČNI PODATKI

V 250 d

Motor: dizel, 4-valjni, 4 ventili na valj, common-rail, turbo polnilnik, Euro6

Prostornina (ccm):	2143
Moč (kW/KM):	140/190
Navor (Nm/min):	440/1400–2400
Menjalnik/pogon:	Samodejni 7G-Tronic/ na zadnja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	5140
Širina (mm):	1928
Višina (mm):	1880
Medosna razdalja (mm):	3200
Prtljažnik (l):	1030
Masa vozila (kg):	2145
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9,5
Najvišja hitrost (km/h):	210
Kombinirana poraba (l/100km):	8
Emisija CO ₂ (g/km)	179



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

Zakaj je novi Sprinter najboljši Sprinter vseh časov?

Ker navdušuje z izjemnimi varnostnimi sistemi, protikorozijsko zaščito celotne karoserije, klimo serijsko, večjo nosilnostjo in boljšim izkoristkom tovornega prostora.

Sprinter FURGON

že za **19.900 EUR + DDV**

S SPREDNJIM POGONOM

Ponudba velja za vozilo Sprinter 311 CDI Furgon.
Ponudba velja do odprodaje zaloge. Slike so simbolične.

Mercedes-Benz

Vans. Born to run.

Bogata dodatna oprema brez doplačila:

- avdiosistem MB,
- zunanji ogledali ogrevani in električno nastavljivi,
- polavtomatska klimatska naprava TEMPMATIC,
- dvojni sovoznikov sedež,
- komfortni voznikov sedež,
- zvočni signal za vzvratno vožnjo,
- nosilec za rezervno kolo pod koncem okvirja,
- rezervno kolo in dvigalka.



Hladilne tekočine



Danes skoraj ni motorja, ki ne potrebuje hlajenja. Hladilne tekočine pa ne zagotavljajo le hlajenja motorja, ampak tudi ščitijo hladilni sistem in ga varujejo pred korozijo.

Hladilne tekočine, ki jih imenujemo tudi antifriz, so pomemben del vsakega motorja. Njihova uporaba je raznovrstna, v prvi vrsti preprečuje pregrevanje motorja, pozimi pa hladilni sistem ščiti pred zmrzovanjem. Da se motor ne bi pregrel, lahko uporabimo tudi vodo, in da ta ne zmrzne, ji dodamo etilenglikol (mono etilenglikol-MEG). Slednji sicer preprečuje zmrzovanje, a je še bolj koroziven od vode, zato v mešanico dodajamo aditive (inhibitorje), ki korozivno delovanje vode in MEGa nevtralizirajo za čim daljše obdobje. Hladilna tekočina mora zato vsebovati uravnoteženo kombinacijo inhibitorjev korozije, ki zagotavljajo učinkovito in dolgotrajno zaščito kovinskih in nekovinskih delov. Uravnotežena hladilna tekočina, narejena iz kakovostnega MEGa in kakovostnih inhibitorjev korozije, ima seveda svojo ceno, ki je posledica uporabe kakovostnih komponent ter, kar je še važnejše, pridobljenih odobritev največjih proizvajalcev vozil. Tako mora hladilna tekočina za pridobitev odobritve npr. VW, MB, MANa in drugih večjih proizvajalcev, ustrezati točno določenim kriterijem in specifikacijam teh proizvajalcev, saj drugače predpisanih testov ne more opraviti, kar pa spet prispeva k ceni.

Žal se na trgu pojavljajo vse mogoče hladilne tekočine, tako nekakovostne, kot tudi izredno poceni, največkrat seveda oboje, zato je prav, da opozorimo na cenovno nesorazmernost na trgu hladilnih tekočin v prodaji. Nizka cena je posledica uporabe/dodajanja glicerina kot poceni sredstva za zniževanje zmrzišča (kot nadomestilo za MEG) in uporabe poceni inhibitorjev ali pa njihove uporabe v nezadostnem odstotku. Na trgu se tako najde hladilne tekočine s ceno, ki je lahko celo nižja od cene samega MEGa (surovine) na svetovnih borzah. In to so že formulirane hladilne tekočine, v embalaži, z etiketo, z vsi tistimi datjavami, poleg tega pa še s trditvami na etiketi, da ustrezajo tem in tem specifikacijam ter tem in tem standardom. To pa je z upoštevanjem vseh zahtev nemogoče doseči. Z dodajanjem glicerina tako ni mogoče doseči večine najbolj uporabljenih oz. zahtevanih specifikacij (npr. VW G11, G12, G12+ ter vseh MB in MAN specifikacij). Samo VW ima eno hladilno tekočino (G13), ki dejansko vsebuje glicerol, ampak še ta je dokaj redka, zahteva pa kakovostne inhibitorje.

Vse Petrolove hladilne tekočine so narejene iz visokokakovostnega MEGa in visokokakovostnih inhibitorjev, kajti

le takšna kombinacija omogoča odobritev največjih proizvajalcev motorjev (VW, MB, MAN itd.), s čimer se ponajša Petrolove hladilne tekočine.

Določil, ki bi opredelila sestavo hladilnih tekočin, je malo, zato jih postavljajo kar proizvajalci motorjev. A v prodaji se vedno najdejo cenejše tekočine, ki niso vedno najbolj primerne za uporabo. Kljub temu, da obstajajo standardi in natančne specifikacije, pa na trgu manjka ustrezen nadzor. Tako kakovosti hladilnih tekočin nihče ne preverja, uporabnik pa se lahko orientira zgolj po zapisanih oznakah in po ceni.

Nizkokcenovne hladilne tekočine sicer lahko dosegajo predpisana zmrzišča, ampak to še zdaleč ni dovolj za uporabo v sodobnih motorjih, bodisi bencinskih, dizelskih, težkih dizelskih in plinskih, zato moramo biti potrošniki pazljivi, kaj kupujemo. Kot smo občutljivi pri izbiri motornih olj, bodimo tudi pri izbiri hladilne tekočine. Hladilna tekočina je kot motorno olje, visokotehnološki proizvod in ne »samo« mešanica MEGa, inhibitorjev in vode.

In za konec še nekaj o barvi. Barve se uporabljajo samo za vidno diferenciacijo in nimajo nič skupnega s kakovostjo hladilnih sredstev. Nekateri proizvajalci antifrizov uporabljajo barvo tudi kot glavno prodajno pospeševalko, npr. če je barva antifrizna rdeče-vijolična, naj bi ta ustrezal Volkswagnu ...

Ad Blue lahko točite že na 66 Petrolovih bencinskih servisih v Sloveniji

Dodatek za čistejši izpuh AdBlue je nestrupena raztopina uree v vodi, ki se uporablja za kemično zmanjševanje dušikovih oksidov pri dizelskih motorjih Euro 4 in Euro 5, opremljenih s katalizatorji SCR. Posebne točilne naprave za AdBlue se na Petrolovih bencinskih servisih nahajajo ob točilnih mestih za dizelsko gorivo za tovorna vozila.

AdBlue®



Prenovljeni Actros v Sloveniji



Zbrane je pozdravil in nagovoril Rasto Oderlap, direktor družbe Autocommerce.



Številne novosti in inovacije na prenovljenem Actrosu je predstavil Damjan Cirman, direktor področja gospodarskih vozil.



Tjaša Dobravec, zmagovalka oddaje Slovenija ima talent, je navdušila z nastopom na spiralnem drogu.



Zvezda večera v soju luči.

Ena glavnih novosti na prenovljenem Actrosu je uporaba kamere namesto vzratnih ogledal.



Položaj za volanom v prenovljenem Actrosu so hitro preizkusili slovenski prevozniki.



V pričakovanju prihoda zvezde večera so vsi posegli po svojih telefonih.



Druženje z novincem v soju luči, dobri pijači in hrani je trajalo pozno v noč.



Ob velikem navdušenju se je prenovljeni Actros pripeljal na prireditveni prostor.

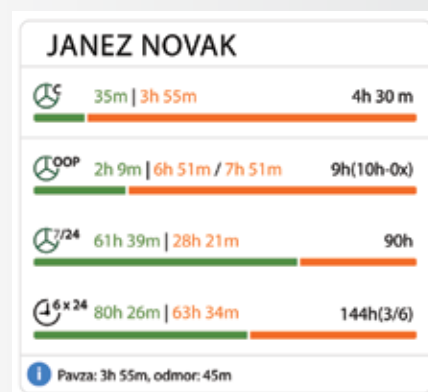


Zbrani so bili navdušeni nad prenovljenim vozilom, nekateri so ga že tudi naročili.

PREDNOST 1 **PREDVIDEVANJE DELOVNEGA ČASA VOZNIKA**

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

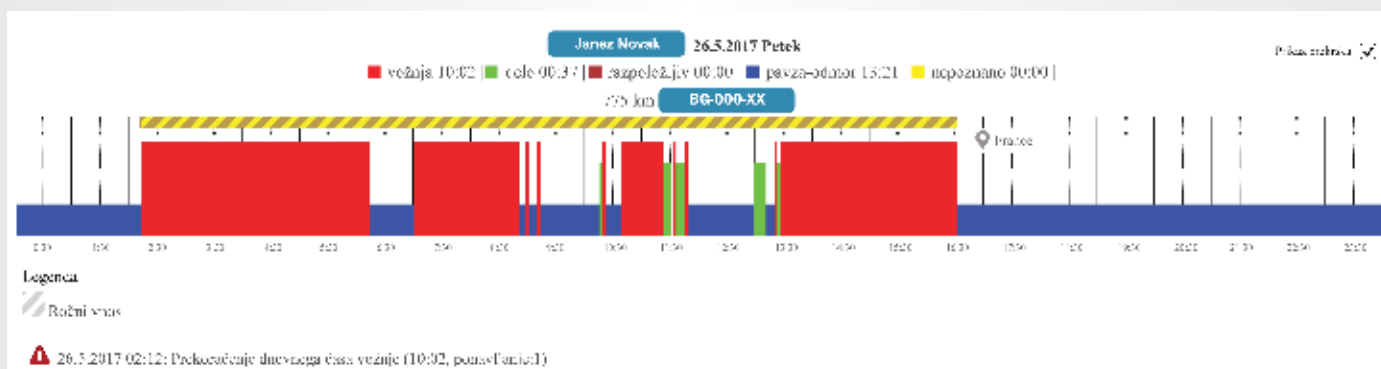
- Neprekinjena vožnja (4:30 h)
- Dnevna vožnja (9h/10 h)
- Čas vožnje 7/14 dni (56h/90 h)
- Delovni teden 6 x 24h (Uredba 561/2006 / ES)



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

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

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



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



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

Prihajajo nova pravila in pametni tahografi



Evropska komisija bo junija 2019 uvedla novo zakonodajo, katere cilji so zmanjševanje goljufij s pomočjo manipulacije tahografov, večja učinkovitost nadzora sistema in zmanjševanje administrativnih bremen prevoznikov. Podjetje Stoneridge se na te spremembe pripravlja z razvojem novega pametnega tahografa, ki bo voznikom zagotovil skladnost z zakoni, produktivnost in podporo najsodobnejše tehnologije. Novi pametni tahograf Stoneridge 1C bo na voljo pred junijem 2019, ko v veljavo stopi nova zakonodaja.

Mikael Johansson, direktor tahografskih sistemov in upravljanja z izdelki v Stoneridgeu, komentira: »Navdušeni smo, da lahko v zadnjih fazah preizkušanja sodelujemo s svojimi uporabniki. Tako bomo zagotovili, da bo naš izdelek presegal zahteve zakonodaje in zadovoljil potrebe naših strank in uporabnikov. Da bi uporabnikom zagotovili ustrezno podporo, bomo na uvedbo izdelka pripravljene že pred ključnim datumom junija 2019. V pomoč prevoznim podjetjem in tahografskim delavnicam smo posodobili svojo spletno stran z uporabnimi informacijami o vplivih nove zakonodaje na njihovo delo. Seveda bomo še naprej razvijali izdelke in storitve, ki bodo zagotavljali zakonsko skladno delovanje in večjo učinkovitost, ter svojim

strankam omogočili nemoten prehod na novo stopnjo upravljanja s tahografi in tahografskimi podatki.«

Kakšne bodo spremembe za prevozna podjetja in voznike

Prevozna podjetja in vozniki bodo morali še vedno upoštevati zakonodajo o delovnih časih voznikov in evropsko direktivo o delovnem času. V novem tahografu bo obstajala tudi vrsta naprednih funkcij. Ena takih funkcij je npr. modul globalnega satelitskega navigacijskega sistema (GNSS), ki bo beležil lokacijo vozila ob začetku in koncu potovanja, vključno s posodobitvami vsake tri ure.

Pametni tahograf bo prav tako uporabljal sistem namenske komunikacije kratkega dosega (DSRC) in var-

no radijsko povezavo za komunikacijo s cestnimi inšpektorji na daljavo, brez ustavljanja vozila. Tako bo omogočeno daljinsko pošiljanje določenih podatkov o mogočih kršitvah. Vozniki, ki delujejo v skladu z zakonskimi zahtevami, posledično ne bodo prekinjali vožnje in bodo tako prihranili čas in sredstva.

Še vedno bo treba kopirati, shranjevati in obdelovati digitalne tahografske podatke, vključno z novim naborom, ki zajema GNSS podatke, izboljšave v trajektnem načinu in beleženje novih dogodkov in napak. Prevozniki bodo morali zagotoviti, da bo njihova oprema omogočala obdelavo novih podatkov.

Kartice voznikov bo treba zamenjati z novo 1C verzijo, ki bo beleži-



la dodatne informacije, skladne z novo zakonodajo. Nove kartice bodo delovale v vseh tahografih, vključno z aktualnimi modeli, trenutne verzije kartic pa bodo sicer delovale tudi v novih pametnih tahografih, vendar pa bodo beležile le podatke, skladne z 1B zakonodajo. Prevozniki, ki bodo v svojih vozniških parkih uporabljali pametne tahografe, bodo morali pridobiti tudi novo kartico podjetja.

Priprava tahografskih delavnic

Na uvedbo pametnih tahografov se bodo morale pripraviti tudi tahografske delavnice. Poleg konfiguriranja, programiranja in kalibracije tahografov bodo v delavnicah morali posodobiti opremo, da bodo ustrezno

upoštevane nove funkcije pametnih tahografov, vključno s pravilnim preskusnim postopkom za funkcijo GNSS in testiranje modula DSRC.

Po kalibraciji bo treba pametni tahograf opremiti z evidenčno nalepko, ki bo po novem vsebovala več informacij.

Novost bodo tudi plombe z edinstveno identifikacijsko številko, ki jo bo dodelil proizvajalec. Številka bo v celoti sledljiva od proizvajalca do monterja. Podjetje Stoneridge bo zagotovilo odobrene plombe in jih distribuiralo prek mreže delavnic. Delavnice bodo morale zabeležiti uporabo plombe po kalibraciji. Številka plombe, uporabljena pri kalibraciji, bo morala biti zabeležena na kalibracijski ploščici vozila.

Na spremembe se bodo seveda morali pripraviti tudi tehniki v delavnicah za tahografe. Za delo s pametnimi tahografi bodo morali pridobiti novo kartico delavnice in opraviti usposabljanje za kontrolorje tahografov 1C.

Sprememba zakonodaje se mogoče zdi zastrašujoča, vendar pa so v podjetju Stoneridge pri tej spremembi pripravljeni pomagati prevoznim podjetjem, voznikom in delavnicam. Zato so na spletu pripravili obširno usposabljanje in podporne informacije o novih funkcijah tahografov, ponujajo pa tudi osebna usposabljanja za prevozna podjetja in voznike ter usposabljanja za tehnike v delavnicah za tahografe. Za več informacij obiščite

www.SE5000.com in
www.tahocenter.si.



TAHOCENTER®

specialist za tahografe

**NAJ ZA VAŠ TAHOGRAF
POSKRIBIMO SPECIALISTI.**

Delavnica za tahografe:
PE Celje, Gaji 44, SI-3000 Celje
+386 51 415 276

tahocenter.si

080 TAHOCENTER

Zimzeleni minibus

Na trgu je zelo malo vozil, ki lahko več kot desetletje in pol s praktično minimalističnimi spremembami oblike resno konkurirajo rastočemu avtomobilskemu trgu. Pa vendarle so. Volkswagen Caravelle, eden poslednjih Mohikancev, ki vsaj za zdaj uspešno bije bitko z novimi avtomobilskimi smernicami in ostaja zvesta stari in preverjeni nemški šoli.

Zametki Volkswagnove Caravelle segajo že globoko v osemdeseta, ko se je na trgu pojavil Transporter T3. Caravelle je njegova izvedenka. Preverjena oblika v kombinaciji z novimi tehnologijami jima še vedno daje dobro kupno moč. Slednja sicer ni tako prodajana kot Transporter, a zato prav nič slabša. Ironično, celo boljša. Skrivnost razlike med obema izvedbama se skriva v udobju in detajlih; če pri Transporterju še lahko govorimo o notranji robustnosti in kombijevski obdelavi, je tu vendarle vse drugače. Notranje obloge, boljše oblazinjenje in tripodročna klimatska naprava Climatronic so le del serijske opreme Comfortline, ki smo jo lahko zasledili v testni različici. Je že res, da je tudi osnovna cena Caravelle od Transporterja dražja, a je ta investicija zagotovo vredna, če že ne nujna, še posebej če se ukvarjate s prevozom oseb. V tem primeru bodo tako prav vsi potniki v vozilu dobili visoko raven udobja in očem prijazno notranjost.

Pri Caravelli lahko izbiramo med dvema medosnima razdaljama: 3 in 3,4

metra. Slednja medosna razdalja je bila tudi v testnem vozilu, kar pomeni, da je avto dolg krepko čez pet metrov (5,34) in je opremljen z osmimi sedeži. Ne glede na izbiro dolžine pa Caravelle ponuja številne sedežne kombinacije, od štirih pa vse do devet sedežev. Sedenje v drugi in tretji vrsti ne predstavlja nikakršnih težav, saj je tam obilica

prostora tako za kolena, ramena in za glavo. Za dostop v tretjo vrsto poskrbi preklapljivi sedež, ki se močno nagne naprej in s tem znatno olajša vstop. Ne glede na to, kje boste sedeli, boste deležni učinkovite ventilacije in osvetlitve, saj se v stropu nahajata dva svetlobna in ventilacijska bloka za vsako vrsto posebej. S to razliko, da se pri prvem



Pri Caravelli lahko izbiramo med dvema medosnima razdaljama: 3 in 3,4 metra.



Sedenje v drugi in tretji vrsti ne prestavlja nikakršnih težav, saj je tam obilica prostora tako za kolena, ramena in za glavo. Ne glede na to, kje boste sedeli, boste deležni učinkovite ventilacije in osvetlitve.

svetlobnem bloku nahaja tudi digitalni prikazovalnik, s katerim nastavimo željeno moč vpiha in temperature za celotni zadnji del vozila. Morda smo v tem vozilu glede na prostorske zmožnosti pogrešali tudi kakšno naslonjalo za roko, v zadnjih vrstah pa preklopno mizico, a kaj ko so to že želje in možnosti, ki bi jih morali iskati v dražjem Multivanu. Nekoliko privajanja smo potrebovali tudi s »kolovratenjem« okoli vozila, saj je imelo testno vozilo le ena drsna vrata, na sovoznikovi strani, kar se pri tako velikem vozilu zelo hitro pozna.

Voznik se lahko pohvali z odličnimi občutki za volanom. Veliki in berljivi

merilniki hitrosti in obratov ter odličen sredinski zaslon na dotik, vse je pregledno in pri roki. Veliko in to resnično veliko je odlagalnih prostorov, ki jih lahko najdemo tudi v stranskih delih vrat. Invazija odlagalnih prostorov se nadaljuje tudi na sredinskem delu armaturne plošče, zato jih bo zagotovo dovolj tudi za vse tiste, ki ste pristaši prevažanja takšne in drugačne krame v vozilu.

Motorna paleta v tem segmentu je pri Volkswagnu zelo pestra. Na voljo so sicer trije 2,0 TDI turbodizelski motorji s po 102, 150 ter 200 konjskimi močmi v kombinaciji z ročnim ali avtomatskim DSG menjalnikom, na vo-

ljo pa je tudi štirikolesni pogon 4motion. V testni Caravelli je za pogon skrbel srednje močan motor. Vožnja četudi krepko čez pet metrov dolgega vozila s precejšnjo medosno razdaljo ni bila težavna, bila je tudi dovolj dinamična, še najbolj pa smo pogrešali dvosklopčni avtomatski menjalnik, ki ga je v našem primeru zamenjal 6-stopenjski ročni menjalnik. O štirikolesnem pogonu 4motion smo že veliko pisali, zato ni treba posebej poudarjati, da svoje delo dobro opravlja. Volkswagen dokazuje, da tudi konzervativno oblikovani modeli znajo poskrbeti za svoje kupce, eden teh je tudi Caravelle, ki kljubuje zobu časa in dokazuje, da za uspeh niso vselej pomembne samo najnovejše in najlepše linije. Štejeta tudi uporabnost in kakovost.



Voznik se lahko pohvali z odličnimi občutki za volanom. Veliki in berljivi merilniki hitrosti in obratov ter odličen sredinski zaslon na dotik, vse je pregledno in pri roki.

TEHNIČNI PODATKI



Motor: dizel, 4-valjni, 4 ventili na valj, vbrizg preko skupnega voda, turbo polnilnik, Euro 6	
Prostornina (ccm):	1968
Moč (kW/KM):	110/150
Navor (Nm/min):	340 pri 1500–2500
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski/ na vsa kolesa 4motion
Mere	
Dolžina (mm)	5304
Širina (mm):	1904
Višina (mm):	1970
Medosna razdalja (mm):	3400
Prtljažnik (l):	715/7800
Masa vozila (kg):	2090
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9,3
Najvišja hitrost (km/h):	190
Kombinirana poraba (l/100km):	8,5
Emisija CO ₂ (g/km)	176



Še naprej pravi Berlingo

Model, ki se je skozi 20 let obstoja izkazal za najboljši avto za prav vse namene, je dobil povsem novo obliko in tehnologijo, skladno s časom, v katerem živimo.

Berlingo je na trg pripeljal leta 1996 in ustanovil nov avtomobilski razred vozil za prosti čas. Odlične prodajne rezultate je beležil tudi pri nas, kjer pa si je v prvi vrsti priboril sloves odličnega družinskega avtomobila za vse namene.

Lifestyle

Na trgu je sedaj tretja generacija, ki je prevzela vse nove oblikovalske poteze tega francoskega proizvajalca vozil (Berlingo se izdeluje v Španiji v Vigoju), a je avtomobil še vedno škatlasto prepoznaven. Novinec je nesporno atraktiven, še posebej če ga primerjamo s predhodnikom, tako da se bo sedaj še bolj zliil z urbanih središči, kar lahko potrdimo iz prve roke. Na vsakem koraku privablja poglede in simpatije mimoidočih, ob tem pa se v njem celotna družina dobro počuti. Drugače povedano, škatlasta oblika tovrstnih vozil je sedaj prejela povsem novo dimenzijo, še vedno pa se drži koncepta, da mora oblika slediti funkcionalnosti. Prvenstveno so izpostavljeni številni okrasni elementi, modernejša maska, nove luči in drugi

podobni elementi, ki so uskladili dizajn Berlinga z ostalimi Citroënovimi modeli. Tu imamo še posebej v mislih kontrastne obrobe meglenk, dvonadstropne svetlobne sklope in airbump gumijaste obloge na vratih. Strmo odsekan zadek in visoko postavljene luči poudarjajo namen vozila.

Še posebej razigran pa je potniški del. Moderen pristop pri izdelavi kokpita bodo cenili vsi ljubitelji lifestyla. Svoj napredek Berlingo kaže tudi v novih

merilnikih in novi armaturni plošči, ki gre v korak s časom, na njej pa srečamo 8-palčni zaslon, občutljiv na dotik. Prek njega krmilimo vse dodatne funkcije, v aktivni povezavi s pametnim telefonom pa ponuja tudi wi-fi dostopno točko. Kot se prileže družinskemu avtomobilu, je celotna notranjost svetla, prostorna, pregledna, z veliko dozo ergonomije. Ponudba prostora je v obeh sedežnih vrstah odlična. V drugo vrsto se vstopa skozi široka drsna vra-



Detalji, ki ga delajo posebnega: obrobe meglenk, airbump obloge na vratih, zanimive strešne letve.



Izredna prilagodljivost in lahkoten dostop do vseh delov vozila.

ta, ki so opremljena z električnim dvigom stekel. Kar 186 litrov prostora nudijo različni predali in odlagališča, tako da ni problem pospraviti vse igračke, plastenke, ključe in telefone. Možna pa je nevarnost, da boste v množici bolj ali manj skritih prostorov pozabili, kam ste kaj spravili. Pohvaliti gre tudi velik predal pred sovoznikom, ki se za svojo prostornino lahko zahvali postavitvi sovoznikove zračne blazine v streho.

Z dolžino 4,4 metra in 2,78 metra medosne razdalje je prostora za vse dovolj, tako v predelu glav, kolen in ramen, ob tem pa je na voljo še 775 litrov prtljažnega prostora, če pa podremo zadnjo sedežno vrsto, se ta prostor raztegne na dobra dva kubika.

Nova tehnologija

Ob novem motornem sklopu je avtomobil opremljen tudi s številnimi sistemi za pomoč vozniku. Tudi za varnost skrbi kar 19 sistemov, od samodejnega zaviranja v primeru nevarnosti pa do aktivne pomoči pri parkiranju in head-up displeja.

V Berlingu srečamo 1,5-litrski dizelski štirivaljnik, ki s svojim karakterjem odlično dopolnjuje vzdušje v kabini. Kar 300 Nm navora jamči prožnost in vedno dovolj moči. V pomoč mu je ročni 5-stopenjski menjalnik. Šesta prestava bo manjkala le tistim, ki se veliko vozijo po avtocestah, saj se pri 140 km/h nekoliko dvigne hrup v kabini, pa tudi poraba, zato svetujemo,

da se vozite z zakonsko dovoljenimi 130 km/h.

Čeprav je avtomobil težak 1400 kilogramov, 100-konjski motor nima težav s premikanjem vozila, treba pa se zavedati, da to ni športni, temveč družinski avto. Kupci Berlinga pa tako in tako bolj cenijo njegovo prostornost in modularnost, ne pa dirk od semaforja do semaforja.

Karoserija je višja kot pri ostalih vozilih, zato je normalno, da se v zavoju nagne. To ni nič narobe, saj je podvožje podrejeno udobju, tako da ne bo večjega napora niti na daljših relacijah.

Berlingo je še naprej odlična izbira za vse, ki cenijo prostornost in uporabnost po sprejemljivi ceni.



Notranjost je svetla, merilniki pregledni, sredinska konzola preprosta a uporabna. V drugi vrsti so trije posamični sedeži, ki se poljubno preklaplajo ali celo odstranijo iz vozila.

TEHNIČNI PODATKI

BERLINGO

Motor: dizel, štirivaljen, Euro 6	
Prostornina (ccm):	1499
Moč (kW/KM):	75/102
Navor (Nm/min):	300/1750
Menjalnik	ročni 5-stopenjski
Mere	
Dolžina (mm)	4403
Širina (mm):	1848
Višina (mm):	1880
Medosna razdalja (mm):	2.785
Prtljažnik (l):	775/2126
Masa vozila (kg):	1.400
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	11
Najvišja hitrost (km/h):	170
Kombinirana poraba l/100km):	6,5
Emisija CO ₂ (g/km)	114



Avtomobilski ključ bo (kmalu) zgodovina

Pri Boschu so razvili digitalni ključ za brezstično odklepanje in zagon avtomobila s pomočjo mobilnega telefona, pri Hyundaiju bodo ključ nadomestili s sistemom prepoznavanja prstnega odtisa.

Kot kaže, se običajnim in brezstičnim ključem za odklepanje in zagon vozil vse bolj izteka čas. Predvsem pri sodobnejših brezstičnih ključih in karticah se je izkazalo, da imajo vrsto šibkih točk. Spretni avtomobilski tatovi rabijo manj kot pet sekund, da s preprostimi napravami prestrežejo signal brezstičnega avtomobilskega ključa in bolj ali manj dragoceni štirikolesnik že pos-

tane lahek plen. Takšne kraje avtomobilov so vse pogostejše, pri Boschu pa so za preprečevanje nečednih tatvin in vlomov razvili posebno aplikacijo, ki se imenuje Perfectly Keyless System.

Odličen sistem brez ključa

Pravzaprav gre kar za revolucijo na področju odklepanja, zaklepanja in zagona avtomobilov, saj je z novim

sistemom običajni avtomobilski ključ postal odveč, poleg tega pa naj bi bila zaščita pred nepooblaščenno uporabo bistveno boljša. Boschev sistem namreč deluje s pomočjo virtualnega ključa, ki je shranjen v pametnem telefonu. Tipala, nameščena v avtomobilu, zaznajo pravega uporabnika in mu omogočijo dostop. Digitalni ključ se z avtomobilom poveže prek podatkov v oblaku in če se ujemajo z aplikacijo, se avtomobil odklene in uporabnik lahko zažene motor. Novi sistem virtualnega ključa je primeren tako za individualne uporabnike kot tudi za vozne parke, izposojajo vozila in gospodarska vozila.

Digitalni ključ

Običajni avtomobilski ključ mora biti pri odklepanju in zaklepanju avtomobila vselej v bližini oziroma v avtomobilu. Komunikacija ključa in avtomobila običajno poteka s pomočjo nizkofrekvenčnih ali ultravisokofrekvenčnih radijskih signalov, medtem ko novi Boschev sistem za komunikacijo z avtomobilom uporablja pametni telefon. Pri Boschu zagotavljajo, da je ta tehnologija varna v tolikšni me-



Odklepanje in zagon s pametnim telefonom bo olajšal delo upravljalcem voznih parkov.

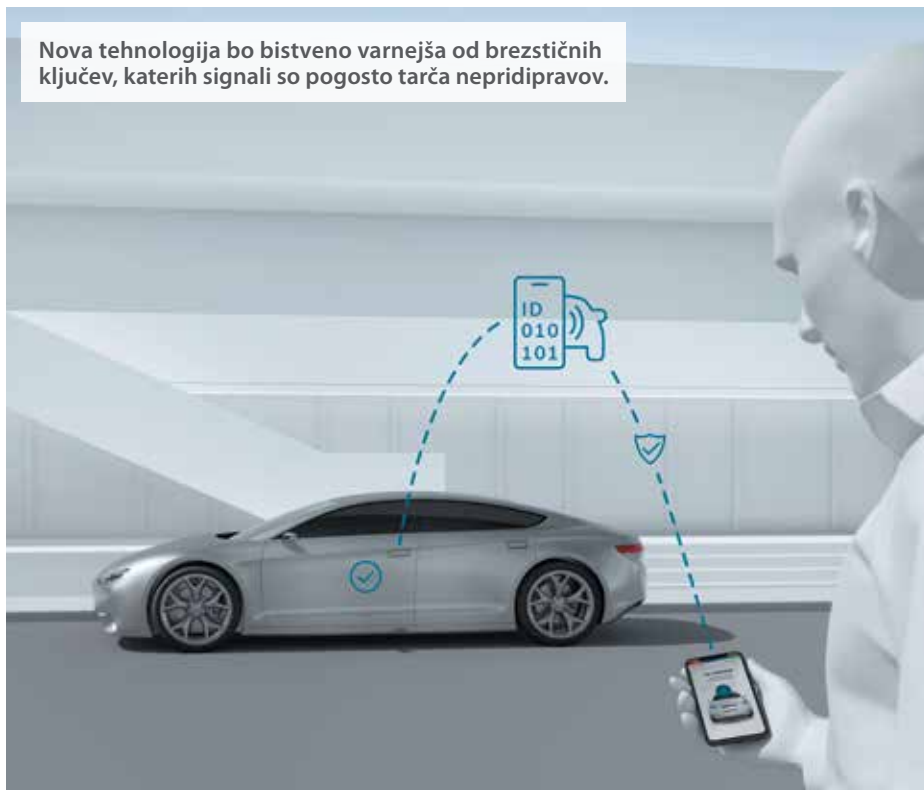
ri kot prstni odtis. Vsak pametni telefon ima namreč tanke čipe, ki omogočajo brezžično komunikacijo, ki ima pri novem sistemu ključno vlogo. Skupaj s tipali, ki so nameščena v avtomobilu, in nadzorno enoto sistem namreč omogoča odklepanje avtomobila samo uporabniku, ki ima na pametnem telefonu ustrezen digitalni ključ. Sistem blokira signale ostalih pametnih telefonov in elektronskih naprav, ki upravljajo radijsko frekvenčni prenos, in na ta način ščiti avtomobil pred nepooblaščenim dostopom. Poleg tega bo lahko lastnik avtomobila z digitalnim ključem omogočil uporabo avtomobila tudi drugim voznikom; vsak od njih si bo z digitalnim ključem lahko prilagodil nastavitve, lastnik oziroma osnovni uporabnik pa mu bo z »glavnim« ključem na primer lahko omejil čas uporabe.

Novi sistem bo zelo primeren tudi za upravljalce voznih parkov osebnih in tudi gospodarskih vozil, saj ne bo prišlo do izgubljanja in kraje ključev. Agencije za izposajo vozil bodo tako lahko uporabnikom omogočile dostop na daljavo, v voznih parkih tovornih vozil pa bodo upravljalci lahko imeli poenostavljen nadzor nad uporabo tovornjakov, dostavnikov in avtobusov.

Biometrija

Tudi pri južnokorejskem Hyundaiju nameravajo običajne oziroma brezstične ključke kmalu poslati v pokoj. Nadomestili jih bodo z biometrično tehnologijo, ki bo delovala na osnovi prepoznavanja prstnega odtisa voznika oziroma uporabnika avtomobila.

Nova tehnologija bo bistveno varnejša od brezstičnih ključev, katerih signali so pogosto tarča nepridipravov.



Avtomobili bodo namreč opremljeni s tipali na kljukah za odpiranje vrat, ta pa bodo glede na model nameščena na notranji ali zunanji strani. Voznik bo za odklepanje avtomobila prislonil prst na tipalo in ko ga bo sistem, vgrajen v elektronske možgane avtomobila, identificiral, se bodo vrata odklenila. Enako bo z zagonom motorja; voznik se bo le dotaknil tipala na stikalu za zagon, podobno kot pri odklepanju pametnega telefona ali tabličnega računalnika. Hyundaijev sistem bo omogočal različne nastavitve za do pet voznikov; biometrični podatki o uporabniku bodo poskrbeli za samodejno nastavitve prednastavljenega

položaja voznikovega sedeža, infozabavnega sistema ali bočnih ogledal.

Med glavnimi razlogi, da se zamenjava običajnih ključev z digitalnimi pri vozilih še ni uveljavila v večji meri, je njihova (ne)odpornost na ekstremne vremenske razmere, pomembno vlogo pa igra tudi varnost. Hyundai za prepoznavanje prstnih odtisov uporablja tehnologijo, ki zaznava naelektrenost posameznih delov prsta, s čimer se je mogoče izogniti napakam in nepooblaščenemu dostopu. Možnost napačne prepoznave naj bi bila 1 : 50.000, učinkovitost pa naj bi bila petkrat večja kot pri običajnih in brezstičnih ključih.



Nova tehnologija je bistveno bolj zanesljiva kot brezstični ključki, verjetnost napak je zanemarljiva.



Hyundai bo kmalu začel uvajati sistem odklepanja vrat na osnovi prepoznavanja prstnega odtisa.

S peskom med zobmi

Sredi januarja se je zaključil 41. reli Dakar, ki sicer ni postregel z večjimi presenečenji; čeprav je na polovici še kazalo po njih, pa so na koncu prišle do izraza izkušnje in vzdržljivost posameznikov ter njihovih strojev.

Reli se je pričel in končal v perujski prestolnici Limi. Bil je nekoliko krajši kot običajno, a se večina sodelujočih strinja, da je bil med najtežjimi do sedaj.

Med avtomobilisti je svojo tretjo zmago slavil Nasser Al-Attiyah. Katarčan, ki je že zmagoval v letih 2011 in 2015, je tokrat prvič zmagal s Toyoto. Pohod na vrh je pričel v tretji etapi – ko se je prebil na vrh, vodstva ni več izpustil. Kljub nenehnim napadom Stéphana Peterhansela, Sébastiena Loeba in Nanija Rome je vzdržal vse napade in Toyota varno pripeljal do Lime. Lanskoletni zmagovalec Carlos Sainz se je moral zadovoljiti s samo eno etapno zmago, kar ga je na koncu po številnih težavah na poti pripeljalo le do 13. mesta, s skoraj 10-urnim zaostankom. Na zmagovalnem odru sta

se Al-Attiyahu pridružila na drugem mestu Nani Roma in na tretjem Sébastien Loeb.

Vsekakor pa najbolj trpijo motoristi. Na koncu je svojo drugo zmago na Dakarju slavil Avstralec Toby Price, tovarniški voznik KTM-a. Toby je zmago pričel resneje napadati v drugem delu tekmovanja, ko sta odstopila Pablo Quintanilla in Ricky Brabec. V zgodnji fazi relija je motor poškodoval tudi edini slovenski dirkač Simon Marčič. Avstralec je postavil tudi nov rekord: v zadnjih petih letih je kar štirikrat stal na zmagovalnem odru.

Pri tovornjakih pa so prva mesta očitno rezervirana za ruske Kamaze, saj Eduard Nikolaev do konca ni izpustil vodstva. 25 minut za njim se je z drugim Kamazom v cilj pripeljal Di-

mitrij Sotnikov, medtem ko je bil prvi ne-Kamaz na tretjem mestu. De Rooy je sicer močno priganjal svojega Iveca, a na koncu vseeno zaostal uro in pol. Kamaz je svojo premoč ves čas kazal tudi med dirko, saj je zmagal 7 od 10 etap, medtem ko je Iveco zmagal le tri. De Rooya je boljšega rezultata stala nesreča že v tretji etapi, ko je v pesku poškodoval tovornjak in za popravilo porabil uro in pol, kar se je na koncu izkazalo za usodno. Ekipni upeh Ivecapa je nesporen, saj so vsi štirje tovornjaki končali v prvi deseterici. Kamaz pa je vknjižil že 16. zmago na tem reliju, Nikolaev svojo četrto. Kljub temu pa za Kamaz vse ni šlo tako gladko. Karginova so diskvalificirali, zaradi naleta na gledalca, medtem ko je moral Mardeev odstopiti zaradi okvare motorja.





Vodič na dlani

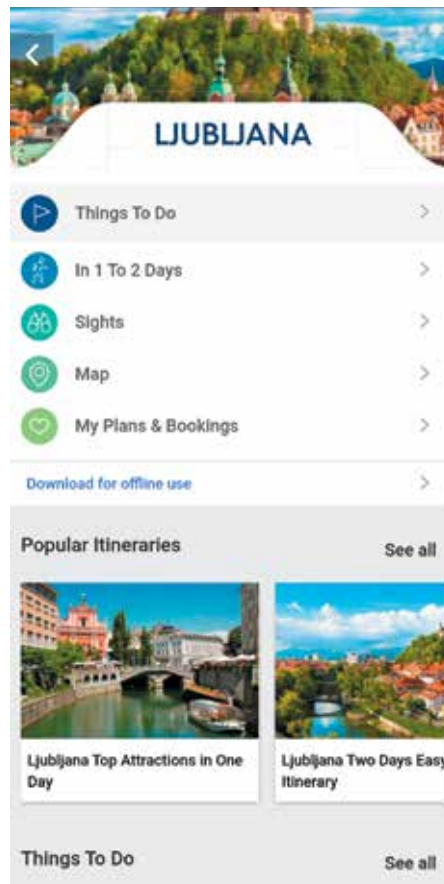
Turizem je vsesvetovna cvetoča dejavnost, zato je niti ni presenetljivo, da je tudi na tem področju peštra izbira raznovrstnih programskih telefonskih dodatkov, ki nam lahko pomagajo pri načrtovanju turističnih poti. Mi smo se tokrat potepali z Visit a City.

Visit a City je mednarodno prepoznavna spletna stran za vse ljubitelje potovanja in turizma. Ta popularna internetna stran je na voljo tudi kot mobilna aplikacija in je tako uporabna tudi na poti. Znotraj le-te lahko izbiramo med prek tri tisoč različnimi turističnimi zemljevidi in več kot tisoč mest s podrobnimi kartami, z označenimi »must see« lokacijami in dogodki. Sama baza podatkov aplikacije deluje na osnovi mobilne povezave, vendar ni nujno potrebna, saj je omogočeno predhodno nalaganje datotek posamičnih mest, kar je še kako priročno v krajih, kjer so oslABLJENE internetne povezave.

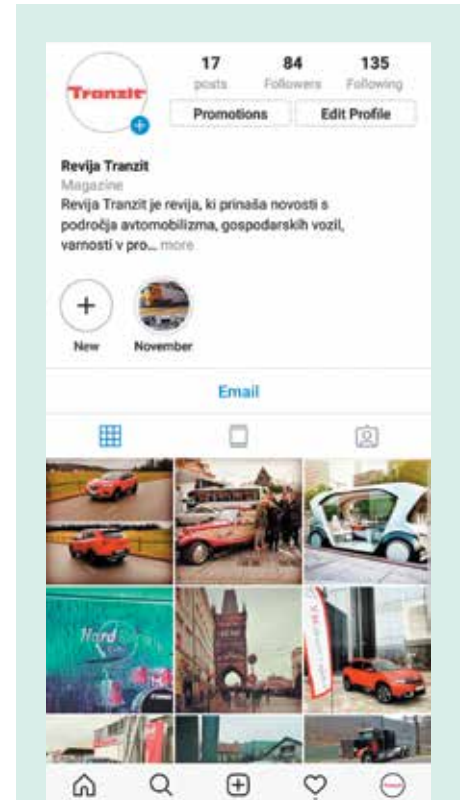


Osrednji meni poleg kakovostnih fotografij lokacij sestavlja tudi pet povezav, s katerimi dostopamo do podatkov zemljevida, načrtovanja poti in do nasvetov za krajše obiske. V tem primeru aplikacija najde najbolj primerne kraje za obisk glede na dolžino bivanja. Zelo priročna je tudi funkcija znamenitosti, ki prikaže vse pomembne turistične točke kraja in poda podroben opis skupaj z možnostjo avdio vodiča. Pod vsako izmed opisanih znamenitosti so ocene in komentarji uporabnikov, kar morebiti lahko olajša odločitev o samem obisku. Večino prikazanih točk lahko po potrebi rezerviramo in plačamo prek telefona.

Poleg zgoraj omenjenih možnosti ponuja tudi arhiviranje in načrtovanje potovanja do zadnje podrobnosti. Visit a City je kakovostna mobilna platforma, s katero si lahko zelo pomagamo pri turističnem obisku in zlahka postane naš osebni vodič, ki bo vselej z nami na potovanjih. Brezplačno ga lahko naložimo na oba sistema, An-



droid in iOS, uporablja ga že prek pol milijona uporabnikov, kar zagotovo ni zanemarljiva številka.



Instagram

Instagram ima že več kot milijardo uporabnikov, same aplikacije verjetno ni treba prav posebej izpostavljati. Njegova uporaba je že davno tega okužila svet in priznati moramo, da tudi nas. Fotografiranje in objavljanje je postalo del našega vsakdana, bodisi v zasebnem ali poslovnem svetu. Z dobrimi fotografijami si lahko hitro nabere veliko sledilcev, kar se v neki točki lahko tudi marketinško izplača. Ključ do velikega števila sledilcev so dobre fotografije ter tema, s katero se poistovetiš s svojimi sledilci. Potovanja so nalašč za to, da jih ovekovečimo in prikažemo tudi prek Instagrama. Slike popotniških dni so venomer zanimiva tema za sledilce, zato je kombinacija obeh aplikacij lahko še kako dobra izbira.



NAJBOLJŠI TOVORNJAK. PRVA IZBIRA.

Ne govorimo o tem. To dokazujejo naši rezultati. Z 20,9-odstotnim tržnim deležem v letu 2018 je Scania v Sloveniji vodilna znamka v kategoriji tovornih vozil težjih od 16 ton.

- Zanesljive partnerske rešitve
- Najboljša poraba goriva
- Varnost in udobje voznika

VAŠ POSEL JE VEDNO NA PRVEM MESTU.

SCANIA SLOVENIJA d.o.o. Cesta v Gorice 28, 1000 Ljubljana
Prodaja: 041 691 802, 041 636 454, 031 514 407, 030 423 808, 040 897 026
SCANIA LEASING d.o.o. Cesta v Gorice 28, 1000 Ljubljana
01 2427 624, 01 2427 693
www.scania.si

SCANIA



Kupe ali limuzina – GrandCoupe

Čeprav klasične limuzine rahlo izgubljajo na priljubljenosti, pa Renault ponuja izredno simpatično in predvsem uporabno izvedenko Megana, ki nosi ime GrandCoupe in je ena privlačnejših limuzin v C segmentu.

Osnovnega 5-vratnega Megana smo že predstavili na naših straneh, limuzinska izvedba pa prinaša nekoliko drugačen pogled. Relativno visok zadek ustvarja klinast profil karoserije. Do B stebrička ni večjih sprememb, šele poseben C stebriček je tisti, ki nakazuje, da je govora o limuzinski izvedbi Megana.

Večjih sprememb ne najdemo niti v notranjosti. Ergonomija je primerna, položaj za sedenje lahko nastavlja, armatura pregledna. Več sprememb se začne, kot že rečeno, za B stebričkom. Vozilo ima za 42 mm povečano medosje, zato GrandCoupe ponuja več

prostora na zadnji klopi, predvsem v prostoru za kolena. Tisto, s čimer pa se GrandCoupe res lahko pohvali, je 503 litre velik prtljažnik, ki je za kar 120 litrov večji kot pri osnovni izvedenki Megana. Ob tem odprtina prtljažnika sploh ni ozka, zato vnašanje večjih predmetov sploh ni težavno. Omenimo še, da lahko podremo tudi zadnjo klop, s čimer se prtljažnik poveča na skoraj 1000 litrov.

Daljše medosje in 25 kilogramov večja teža pa nekoliko vplivata tudi na vožnjo. Na sprednjem delu je pomožni okvir podvozja povezan s karoserijo brez uporabe gumijastih blažilcev. Na ta način je izboljšana natančnost vodenja sprednje osi. Podaljšano medosje pa ugodno vpliva na udobje, nekoliko manj pa na trdnost, saj se karoserija v zavojih rada nagne. Seveda se to dogaja pri višjih hitrostih, ko vam bo v po-

moč tudi serijski ESP, medtem ko med normalno vožnjo kakršne koli razlike v vožnji ne boste občutili.

In če smo nazadnje vozili Megana z bencinskim motorjem, je bil limuzinski opremljen s preverjenim 1,5-litrskim dizelskim agregatom. To je eden najstarejših, a tudi najuspešnejših dizelskih motorjev manjše prostornine. V testiranem vozilu je motor iz prostornine 1461 ccm razvijal 110 KM, kar je več kot dovolj za mestno vožnjo, pa tudi za daljše potovanje. In ker motor na prvo mesto postavlja varčnost, ne pa zmogljivosti, boste manjkrat zavili na bencinsko črpalko. Tako pa so preračunane tudi stopnje ročnega menjalnika. Kljub temu pa boste lahko po cesti »drveli« s hitrostjo nekaj več kot 180 km/h. Še bolj pa se ta motor izkaže z ekološko ozaveščenostjo, saj v zrak spušča vsega 95 g CO₂ na kilometer, zaradi česar se s tem avtomobilom lahko zape-

lujete tudi v središča mest, ki dizlom počasi omejujejo vstop.

Če vam zmogljivosti niso na prvem mestu, ekološka in nizka poraba pa, potem je ta motor pravi izbor. Če vam zmogljivosti niso na prvem mestu, uporabnost in prostornost pa, potem je Megane GrandCoupe odličen izbor.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: dizel, 4-valjni, 4 ventili na valj, common rail, turbo polnilnik, Euro6 d	
Prostornina (ccm):	1461
Moč (kW/KM):	81/110
Navor (Nm/min):	260/1750
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski/ na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4632
Širina (mm):	1814
Višina (mm):	1443
Medosna razdalja (mm):	2711
Prtljažnik (l):	503/989
Masa vozila (kg):	1320
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	11,6
Najvišja hitrost (km/h):	185
Kombinirana poraba l/100km):	4,5
Emisija CO ₂ (g/km)	95



Na cesti z novo Mazdo CX-5



Jinba Ittai

Mazda CX-5 je pred kratkim prešla v svojo drugo generacijo, a preden opišemo vse novosti, naj navedemo, da CX-5 predstavlja kar 25 % celotne Mazdine prodaje. Prenoviti avtomobil, ki je najbolje prodajan model znotraj hiše, je bil zato zahteven posel, no, Japonci so ga dobro opravili.

Na prvi pogled boste rekli, da ni veliko sprememb, a z atraktivnimi detajli so oblikovalci le vnesli novo mladost svojemu SUV-ju. Na sprednjem delu najbolj do izraza prihaja nova maska z obilico kroma, ki je sedaj še večja in bolj agresivna, še posebej kadar je avto pobarvan v novo Soul Crystal rdečo barvo. V sredini maske se bohota logotip, svetlobna telesa v robovih pa so nekoliko manjša, a zahvaljujoč popolni LED tehnologiji svetijo z večjo intenziteto. Avtomobil je le za centimeter daljši, a njegovo 2,7 metra dolgo medosje zagotavlja obilico prostora tudi na zadnjih sedežih. Vrata se zadaj odpirajo skoraj pod kotom 90 stopinj. Za dva potnika je prostora veliko, tretji pa ne bo ravno užival, saj se sedeži zadaj delijo na 40 : 20 : 40, po drugi strani pa odprtina v srednjem naslonu omogoča prevoz do 1,8 metra dolgih, recimo, smučič. Zanimivo je tudi, da sta oba zunanja zadnja sedeža ogrevana, za udobnejšo vožnjo pa se lahko nastavlja tudi naklon.

Izboljšana je tudi ergonomija. Gumb za zagon motorja je bolj opazen, sredinski ekran pa je dvignjen na zgornji del armature. Vse deluje bolj moderno in kakovostnejše, saj je armatura odeta v mehko plastiko. Sedempalčni ekran združuje dodatne funk-

cije prek MZD Connect, vse skupaj pa krmilimo s pomočjo krožnega stikala in dodatnih tipk med sedežema. Voznikova pozicija za volanom, ki je odslej tudi ogrevan, je odlična. Višja pozicija sedenja prinaša dobro preglednost, dobro pregledni pa so tudi analogni merilniki. Visoka sredinska konzola ponuja dober naslon za roko ter enostaven dostop do ročice 6-stopenjskega samodejnega menjalnika.

Še vedno pa je Mazdina specialiteta SkyActiv tehnologija, ki prinaša številne napredne tehnologije za udobno, varno in varčno vožnjo. Zanimivo je, da pri motorju ne znižujejo prostornine kot vsi ostali proizvajalci, temveč jo celo dvigajo. Tako CX-5 poganja sodoben 2,2-litrski dizelski motor, ki je prejel dodatnih 9 konjev moči in je zato izredno elastičen in uglajen. Boljši nadzor pri pospeševanju, zavijanju, zaviranju in na spolzkih podlagah za-

gotavlja i-ACTIV AWD sistem štirikolesnega pogona. Zadnjim kolesom dodeli ravno prav navora, da izboljša prenos moči za boljši oprijem in izkušnjo stabilne, varne vožnje. Štirikolesni pogon i-ACTIV uporablja 27 tipal in poseže samo takrat, ko ga potrebujete, moč pa prilagodi 200-krat v sekundi.

Že pri prvi generaciji mazde CX-5 nismo imeli večjih pripomb, druga pa je vse skupaj še nadgradila. Vizualno je vpadljiva, tehnološko naprednejša, vozniško vzorna. Vse skupaj lepo povzema njihov slogan, ko se združita konj in jahač v eno – **Jinba Ittai**.



TEHNIČNI PODATKI

Motor: dizel, 4-valjen, 4 ventili na valj, neposredni vbrizg, Euro 6d	
Prostornina (ccm):	2189
Moč (kW/KM):	135/184
Navor (Nm/min):	445/2000
Menjalnik/pogon:	6-stopenjski samodejni/na vsa kolesa AWD
Mere	
Dolžina (mm)	4550
Širina (mm):	1840
Višina (mm):	1680
Medosna razdalja (mm):	2700
Prtljažnik (l):	506/1620
Masa vozila (kg):	1750
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9,8
Najvišja hitrost (km/h):	208
Kombinirana poraba l/100km):	6,9
Emisija CO ₂ (g/km)	145



Še danes je slišati dekliški jok

Saj je vseeno, kam se v nam preljubi Sloveniji odpravite na potep. Z avtom, kolesom ali peš. Povsod boste naleteli na čudovito pokrajino, na sledove naše preteklosti, na zgodbe, ki so si podobne pri nas, na Hrvaškem, tudi Madžarskem in Slovaškem. Ti kraji so bili v zgodovini bolj povezani, če prek drugega ne, pa prek legend.

Tokrat je bilo cilj našega potepa Goričko, čudovita pokrajina na severovzhodu Slovenije, ki nima samo največjega baročnega gradu v Sloveniji, ki mu po domače pravijo kar Grad, pač pa tudi Vulkanijo, sodobni prikaz izbruha zadnjega ognjenika v Sloveniji. No ja, zadnji izbruh se sliši kar strašljivo, pa kar mirno, saj se je zgodil pred tremi milijoni let in še to ne čisto na Goričkem, ampak nekaj kilometrov stran v današnji Avstriji, toda lava in pepel sta takratno Goričko temeljito prekrila in pustila geološke sledove.

Saj je vseeno, če ste za »prmej duš« namenjeni samo na Goričko, škoda bi bila, če se ne bi ustavili ob novem Soboškem jezeru, ki ni samo voda v nekdanji opuščeni gramoznici Kamešnici, ampak že kaže obrise turističnega, kulturnega, športnega in poslovnega centra regije, ki ga je vredno obiskati. Pa še daleč od avtoceste ni. Res je, da center še ni končan, kajti na njegovem severnem delu še vedno brnijo stroji in širijo jezero, južna plaža pa je že urejena. Poleti bo to pravo Pannonsko morje, ki bo poleg kopalcev, jadralcev na deski, saj tam nenehno

piha, in žurerjev, hišice za piknike so že postavljene, privabila obiskovalce tudi v Expano, paviljon, ki so ga odkupili na dražbi in ki je bil postavljen za svetovno razstavo v Milanu. Sicer je vse skupaj stalo 4 milijone evrov.

Sedaj pa nadaljujmo proti Gradu na Goričkem, kjer stoji največji slovenski baročni grad. Da ima 365 sob, pravijo eni, drugi trdijo, da jih ima enajst manj, tretji, da jih ima samo 311. Verjamemo vsem, kajti Grad je res velik in ima celo nekaj sob za spanje in lepo poročno dvorano.

Zgradili so ga v 11. stoletju – dograjen je bil na temelju starega gradu

leta 1214 kot Castrum Lyndui – vitezi templarji, njihovi potomci imajo še danes v Ljubljani svoj sedež, vitezi tega reda pa naj bi bili nekateri znani Slovenci, tudi nekdanji ministri. Ima pa grad 16 kletnih soban, v katerih razstavljajo različne izdelke, od lončarskih do kovaških. Okoli njega je velik park v angleškem stilu in v določenem delu gradu obiskovalci čutijo energijo, ki puhti iz tal v obliki valovanja, človek pa dobi po rokah mravljinca. Navsezadnje je grad sezidan na skali, ki je ostank nekdanjega vulkanskega izbruha.

Za Goričance pravijo, da so prijetni, prijazni in pošteni ljudje, da pa niso kaj



Soboško jezero



Expano paviljon

prida poslovni. In ko gledaš Grad, jim moram pritrditi, kajti kdo ve, kaj vse bi iz njega naredili sosedje, kamor pa se po boljši kruh odpravlja vse več mladih, tu pa primanjkuje delovne sile.

Da je to res, priča njihova Noč čarovnic, daleč najbolj obiskana prireditve in finančno uspešna, na katero so drle čarovnice in njihovi spremljevalci iz vse Slovenije, bilo jih je tudi na stotine iz Avstrije in Madžarske. Zadnje se je udeležilo več kot 20.000 čarovnic in majhna vas Grad na Goričkem tega ni mogla sprejeti. Pa so jo preprosto ukinili, za svojo so jo vzeli organizatorji iz Rakičana.

Da so imele čarovnice tu svoj dom, ve povedati legenda o zmaju Kaču, ki se je silno rad kopal v grajskem ribniku. In takrat, ko je čofotal po vodi, je ob bregu pustil svojo zlato krono. Ta je zamikala sina grajskega hlapca, ki jo je ukradel in stekel proti grajskim vratom. Zmaj je to videl in se pognal v

dir za njim, ker pa je bil dokaj nerodne sorte, se je zaletel v železno mrežo na vratih in storil hudo smrt.

Pa še ena legenda kroži po tej lepi, mirni pokrajini, ki ima sicer razdrobljena in manjša posestva in zato tudi manjše vinograde, toda odlična vina. Tako odlična, da njihovemu sivemu pinotu ne pravijo zaman, da je to ne vino, ampak pravi afrodizijak.

Pa zdaj k legendi. Nekoč naj bi bil Grad last družine Batthyany. V njem je živela grofica, ki je bila na las podobna grofici s slovaškega gradu Čachtice, ki se je skoraj vsak dan, da bi ostala mlada, kopala v krvi mladih deklet. Razlika je samo v tem, da naj bi se domača grofica kopala v krvi mladih deklet, medtem ko se je Slovaška kopala samo v krvi mladih devic. Da so v to zgodbo vstavili tudi takrat najmočnejšo žensko tiste dobe Barbaro Celjsko, pa je že druga zgodba. Verjeli ali ne, tisti, ki so

gluhi noči zbudili in v strahu prisluhnili joku mladih deklet.

Nedaleč od gradu pa je dom, vreden ogleda. Dom sodobnega prikaza ognjenika, Vulkanija mu pravijo. Skozi razlago in projekcijo, ki vam pričara spust v globine zemlje. Krtek Oli se res potruzi, pa naj gre za starejše ali mlajše obiskovalce, vsem pove sestavo zemlje in kako pride do vulkanskega izbruha. Je pa zviti Oli kar naprej previden, kajti sledi mu Eza, ki mu hoče vzeti dragoceni vulkanski kristal Olivino. Prikaz je res enkratni, tudi ga ne zmoti prava slovenska zgodbica. Nekdanji župan občine Grad Danijel Kalamar trdi, da so Vulkanijo zgradili po njegovi, več kot deset let stari zamisli, učiteljica Gordana Kolarič iz Murske Sobotice pa trdi, da so zamisel ukradli njenim učencem, ki so se domislili projekta Ognjeno žrelo.

Saj je vseeno, kdo ima prav, dejstvo je, da Vulkanijo, pa tudi Grad obiskujejo učenci iz vse Slovenije. Zanje je to lepa in prava učna ura. Pa še lepo Goričko spoznajo.



Grad Grad



Vulkanija

Žepne lepoticice

Se spomnite lika Agathe Christie gospoda Poirota, slavnega detektiva, ki je vestno reševal zapletene umore?

Gotovo ste ga videli, kako je vneto gledal na lepoticico na srebrni verižici, pripeto na telovnik. Ali pa se spomnite kavbojev iz filmov, ki so se bahali ne samo s škornji in klobukom, temveč tudi s prelepimi žepnimi urami, ki so jih imeli pripete za pas jeansa in varno spravljene v majhnem žepu hlač. Četudi so ti filmi in nadaljevanke že skoraj pozabljeni, pa tega ne moremo reči za žepne ure, saj te še zdaleč niso iz mode. Žepne ure so začeli izdelovati, ko so bile še omejene na bogate in močne. Od takrat so ure ostale eden izmed najbolj priljubljenih moških dodatkov. Predstavljamo vam pet najdražjih žepnih ur, ki so bile kdaj koli izdelane.

Patek Philippe Henry Graves Supercomplication

Za izdelavo so potrebovali kar štiri leta. Ura je bila v začetku 20. stoletja izdelana za bančnika Henryja Gravesa Jr., katerega velika želja je bila zmagati na tekmovanju z uro, ki bo imela kar največ funkcij. Velika vnema je Pateka Philippa pripeljala do ure s kar 24 funkcijami. Ena izmed posebnosti te ure je nebesna karta nočnega neba, kot se vidi s kraja v New Yorku, kjer je bil Gravesov dom. Z začetno prodajno vrednostjo 11 milijonov dolarjev je ta ura uspela prekositi lastni rekord, ko so jo prodali za neverjetnih 24 milijonov dolarjev. Ni dvoma, da je to najdražja žepna ura, kadarkoli prodana na dražbi.



Patek Philippe Star Caliber 2000

Ta ura je bila ustvarjena za proslavitev novega tisočletja, njena vrednost je ocenjena med 2,5 in 4 milijoni dolarjev. Izdelana je iz preciznih materialov, njena posebnost pa je, da predvaja zvok westminstrskih zvonov.



Breguet Antique Number 2667

Breguet je ena izmed najbolj priznanih blagovnih znamk za uro, njen obstoj sega v leto 1775. V času svojega dolgoletnega delovanja so oblikovali kar nekaj zanimivih ur, odličen primer je Breguet Antique Number 2667. Za to nenavadno žepno uro je značilno, da nima samo enega gibanja, temveč kar dva giba, ki se združita z dragocenimi materiali v konstrukciji ure. Ni presenečenje, da ji je ob vložitvi na dražbo uspelo doseči vrednost 4,7 milijona dolarjev.

Breguet Grande Complication Marie-Antoinette Number 1160



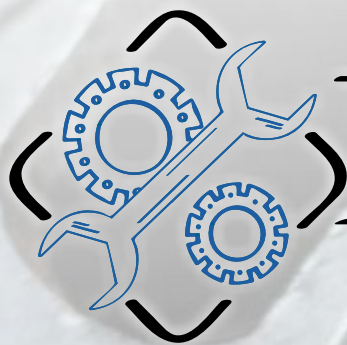
Marija Antoaneta je bila v očeh zgodovine precej zloglasna oseba, vendar je precejšen del njenega ugleda nezasluzen, saj so bile govoriče tedaj enako močne, kot so dandanes. Ta časomerilec je ocenjen na 10 milijonov dolarjev. Je pravzaprav replika originalne žepne ure z oznako 160, ki je bila ustvarjena za Marijo Antoaneto, original pa je bil ukraden iz muzeja, kjer je bil razstavljen. Originalno uro so kasneje našli in njeno vrednost ocenili na prek 30 milijonov dolarjev.



Patek Philippe Caliber 89

Caliber 89 je eden izmed najbolj zahtevnih, saj zajema kar 33 funkcij. Naredili so jo za 150. obletnico Patek Philippa, narejena pa je v štirih samo različicah, prav vsaka od njih pa je zaradi uporabe različnih materialov edinstvena. Njena »teža« je ocenjena na 6 milijonov dolarjev.

Vabimo vas, da si ogledate spretnosti bodočih avtomehanikov – dijakov srednješolskega programa avtoserviser, ki se bodo pomerili v reševanju teoretičnih in praktičnih nalog ter se prvič borili za laskavi naziv



MLADI MEHANIČ

SLOVENIJE

PROGRAM TEKMOVANJA
21. MAREC 2019
TIP STOP VIANOR
LJUBLJANA

- 13.00 ZBOR UDELEŽENCEV V PROSTORIH TIP STOP VIANOR,
LETALIŠKA C. 38, LJUBLJANA
- 13.30 PREDSTAVITEV TEKMOVANJA IN PRIPRAVA TEKMOVALNIH EKIP
- 14.00 TEORETIČNI DEL TEKMOVANJA
- 14.45 ODMOR ZA OSVEŽITEV
- 15.00 PRAKTIČNI DEL TEKMOVANJA
- 17.30 RAZGLASITEV REZULTATOV

PODELITEV PRIZNANJ IN NAGRAD NEFORMALNO DRUŽENJE

Organizator:

Tranzit

Medijski partner:



Organizacijski partner:



V sodelovanju z:



Glavni pokrovitelj:



Energija za življenje

Pokrovitelj:



Pokrovitelj:

