



Ne izbira dela, opravlja ga



Ali nafte zmanjkuje?



Quattro biznis

Marec 2019

Letnik 3, številka 12

Tranzit



**Vozili smo:
Mercedes-Benz Tourismo M/2 Safety Coach**



Kako se izogniti kazni



Hitrejši od Formule 1



SIGR Bizjak tudi na plin

TIMOCOM

AUGMENTED LOGISTICS

Prvi Smart Logistics System v Evropi!

www.timocom.si

Napovedovanje delovnega časa

CVS Advanced Telematics

Več na strani 13.



Kombinirana poraba goriva: 5,7-7,5 l/100 km. Kombinirani izpust CO₂: 150-199 g/km. Emisijska stopnja: EU6. Emisija dušikovih oksidov (NO_x): 41,8-64,4 mg/km. Emisija trdih delcev: 0,47-1,33 mg/km. Št. trdih delcev: 7,52x10⁸-1,03x10¹¹. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjskega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjskega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM¹⁰ in PM^{2.5} ter dušikovih oksidov. Naročnik: Autocommerce, d.o.o.

Poslovna priložnost, ki čaka samo še na vas.

Zanesljivi Mercedes-Benz Vito je lahko vaš z najmanj 5.500 EUR prihranka.

Odlikujejo ga vrhunska varnost, zmogljivost in udobje za vse poti. Pohitite, akcija velja za vozila na zalogi.

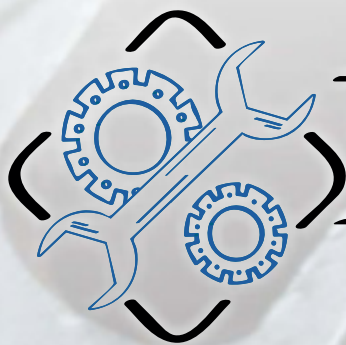
Vito z najmanj
5.500 EUR prihranka

Mercedes-Benz

Vans. Born to run.



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:

VIANOR®

Pokrovitelj:

PETROL

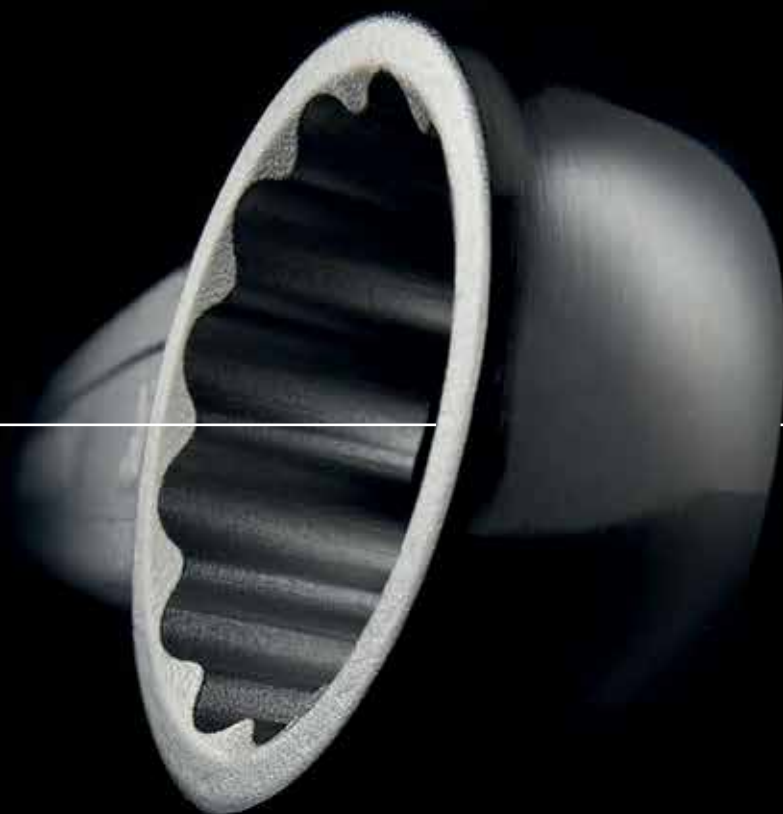
Energija za življenje

Pokrovitelj:

UNIOR®



1919



2019

OBLETNICA 100
UNIORT®

STOLETJE IZKUŠENJ ZA
NOVO TISOČLETJE

www.uniortools.com

Izkoristite 12. člen

Zima se poslavlja in čeprav je bil njen drugi del precej mil in z veliko sonca, pa sedaj prihajajo predvsem daljši dnevi. To se čuti tudi po temah v naši reviji, kjer smo tokrat prvič več prostora namenili avtobusu, a ne katerem koli, temveč demo avtobusu, ki predstavlja vse, kar danes ščiti na poti. In teh sistemov je zares veliko. Danes se dogaja, da so tovornjaki in avtobusi poligon za testiranje novih sistemov, zato ne bodite presenečeni, če boste prebrali o kakšnem sistemu, za katerega v avtomobilih še niste slišali.

Na poti pa se lahko zgodijo tudi druge neprijetnosti, predvsem v smislu prekoračenja delovnega časa, ker ste naleteli na prometno nesrečo in niste uspeli priti pravočasno na počivališče. To so uredili v Zakonu o delovnih časih, sporazumu AETR in Uredbi (ES) št. 561/2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom, ki v členu 12 navaja odstopanja od norm oz. podaljšan delovni čas. Kako se izogniti kaznovanju, si lahko preberete na naslednjih straneh.

Že dlje časa se sprašujemo, kdaj bo zmanjkalo nafte. V začetku novega tisočletja so nas strašili, da je nafte samo še za nekaj let, danes, skoraj 20 let kasneje, pa vidimo, da je nafte kljub nenehnemu povečanju porabe še za najmanj nadaljnjih 30 let. To pomeni, da se bomo še kar nekaj časa vozili na nafto in da bodo električni tovornjaki omejeni pretežno na dostave po mestih.

Želim vam prijetno pomlad. Konec meseca pa zopet premikamo kazalce na urah in dnevi bodo še daljši.

Borut Štajnahr

Nikar se ne vznemirjajte, če vas ljudje opravljajo. Če vas ne bi, bi pomenilo, da ste nezanimivi.
(Oscar Wilde)

Kazalo

Kako se izogniti kazni zaradi prekoračenega časa vožnje	6
Novice	8
Novo v Sloveniji	14
Na cesti z Mercedes-Benz Tourismo M/2 Safety Coach	16
Plin boljši kot nafta	20
Ali nafte zmanjkuje?	22
Avtomatizirano popravilo litih platišč	24
Novice	26
Hitrejši od Formule 1	30
Na cesti s Ford Transit Connect	32
Na cesti z Mitsubishi L200	34
Na cesti z Audi A6 TDI 50	37
Na cesti s Hondo CR-V	38
Na cesti z Mercedes-Benz 180 d	39
Izza ovinka	40
Časomer mega jaht	42



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.



Kako se izogniti kazni zaradi prekoračenega časa vožnje

Gneča na cesti, zastoji, nesreče, pomanjkanje parkirnih mest, nenajavljena dela na cesti in podobno predstavljajo na poti resen problem. Takšni dogodki imajo neposreden vpliv na spoštovanje predpisov o delovnem času. Predpisi pa so jasni in natančno določajo delovni čas. Kaj pa naredimo, ko ta čas prekoračimo?

V idealnih razmerah prevoznik in/ali voznik načrtujeta prevoz brez zadržkov in težav na poti. Vendar pa v praksi to vedno ne zdrži. Voznik se na poti srečuje z zastoji, nezgodami, slabim vremenom, z eno besedo: čakanjem. Istočasno ura bije, delovni čas pa se izteka, na vrsti je odmor, on pa je še kilometre od počivališča.

Na takšne posebne razmere, ko voznik odstopa od postavljenih norm, a ne po lastni krivdi, so pomislili tudi tisti, ki so pisali zakone. To so uredili v Zakonu o delovnih časih, sporazumu AETR in Uredbi (ES) št. 561/2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom, ki v členu 12 navaja odstopanja od norm oz. podaljšan delovni čas.

V členu 12 je navedeno, citiramo: »Voznik lahko odstopa od odredbe o delovnem času, pavzi in počitku, ko je treba zagotoviti varnost oseb, vozila ali tovora, če s tem ne ogroža varnosti v cestnem prometom in da pripelje do

primerneга mesta, kjer lahko ustavi. Voznik navede razlog za tako odstopanje ročno na tahografskem vložku ali na izpisu ali v svojem urniku dela najpozneje ob prihodu na primerno mesto, kjer lahko ustavi.«

Istočasno pa so zapisani tudi postopki, kako naj voznik postopa v dani situaciji.

Kdaj se voznik lahko sklicuje na 12. člen Uredbe?

Vsekakor ne vedno in ne takrat, ko zavestno podaljšuje čas vožnje. Uporaba 12. člena je dovoljena le v ne-

predvidljivih in opravičljivih situacijah. Tako razloga za podaljšanje delovnega časa zaradi prihoda na točko naklada ali razklada ne bodo upoštevali. Razlog mora biti tehten: pomanjkanje parkirnih prostorov, nevarnost za ostale udeležence v prometu, slabi vremenski pogoji, delo na cesti ...

To je le nekaj primerov, obstaja pa še več možnosti za izkoristek »olajšav«. Najbolj pomembno pa je razumeti vsebino samega člena: »če s tem ne ogroža varnosti v cestnem prometom in če pripelje do primerneга mesta, kjer lahko ustavi.«



V idealnih razmerah prevoznik in/ali voznik načrtujeta prevoz brez zadržkov in težav na poti.



Treba je poudariti, da se odstopanja ne nanašajo le na neprekinjeni čas upravljanja vozila 4,5 ure, temveč tudi na dnevne, tedenske in dvotedenske čase, kakor tudi na podaljšane ali skrajšane pavze in odmore.

Kako lahko dovoljena odstopanja uveljavimo v praksi?

1. V kolikor je prišlo do odstopanja, takoj po zaustavitvi natisnite tahografski izpisek dnevne vožnje ali odstranite tahografski listič iz analognega tahografa.
2. Na zadnjo stran ročno napišite točen razlog, zaradi katerega ste podaljšali čas vožnje. Zapisek naj bo razločno napisan in to kar v slovenskem jeziku.
3. Razlog res zapišite takoj, ne čakajte na večer ali naslednji dan, saj se drugače izpostavljate riziku policijske kontrole na parkirišču, ki naknadne obrazložitve ne bo tolerirala. Nekaj primerov, kaj lahko napišete na listek:
 - V skladu s členom 12 Uredbe (ES) št. 561/2006 sem podaljšal čas vožnje za 15 minut zaradi pomanjkanja parkirnih prostorov za tovorna vozila in vožnje do naslednjega najbližjega parkirišča (ime mesta, počivališča, naziv parkirišča, naslov ali številka ceste, datum in čas).
 - V skladu s členom 12 Uredbe (ES) št. 561/2006 sem prekinil dnevni odmor zaradi nujne prestavitve vozila z mesta parkiranja, ker je bil blokiran dostop do privatne posesti. Vozilo je bilo odpeljano do prvega prostega parkirišča (ime mesta, počivališča, naziv

parkirišča, naslov ali številka ceste, datum in čas).

- V skladu s členom 12 Uredbe (ES) št. 561/2006 sem začel vikend odmor kasneje, saj sem moral najti ustrezno parkirišče zaradi prevoza nevarnih snovi. Vozilo je zaustavljeno na prvem varnem mestu (ime mesta, počivališča, naziv parkirišča, naslov ali številka ceste, datum in čas).
4. Ne pozabite navesti osnove za odstopanje, še posebej v mednarodnem transportu. Samo ob navedbi jasnih osnov bo kontrolor, kljub temu, da ne razume slovenskega jezika, imel jasen signal, da ste uporabljali pravico do odstopanja, ki vam je dovoljena.

5. Med nadzorom morate obvezno nadzornemu organu dati na vpogled dokument, ki potrjuje dogodek (tahografski izpis ali listek, na katerem ste izpisali razloge odstopanj, kakor tudi druge dokumente, če jih imate: nalog policije, gasilcev, lastnika posesti, delavcev na parkirišču in podobno).

Bodite suvereni, ne dovolite, da vaša izjava pusti kakršen koli sum. Pomembno je tudi vedeti, da ne morete uporabljati 12. člena vsakič in brez opravičila. Pri kontroli boste zelo sumljivi, če ste 12. člen uporabljali večkrat v določenem časovnem obdobju, za kar ste lahko tudi dodatno sankcionirani.



Ali ste vedeli, da ...

- ... so leta 1899 v neki ameriški reviji uvajanje avtomobilov označili kot trenutni pojav, dostopen le bogatinom, in da zato avtomobili nikoli ne bodo tako priljubljeni, kot je kolo?
- ... glasno poslušanje glasbe v vozilu lahko poveča porabo goriva? Povečana moč glasnosti poveča porabo električne energije, kar lahko poveča porabo tudi do 0,1 litra na 100 kilometrov.
- ... je Alfa Romeo po Renaultovi licenci izdelovala model Renault 4? Italijansko katrco so izdelovali v zgodnjih šestdesetih letih in naredili več kot štiri deset tisoč vozil.
- ... Enzo Ferrari ni želel rdeče barve na svojih vozilih? Rdečo barvo jim je pripisala FIA, saj so morali biti njihovi dirkalniki obvezno pobarvani z rdečo barvo. Odlok je veljal za vse italijanske proizvajalce, ki so se ukvarjali z dirkanjem, Ferrari pa je nato barvo zadržal za svoj zaščitni znak.



Podvojen dobiček

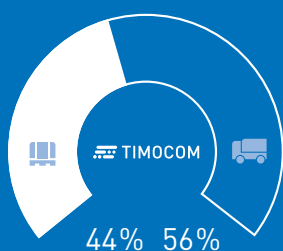
Čeprav vsi prodajalci tarnajo, kako so marže pri prodaji vozil nizke, pa si proizvajalci manejo roke in povečujejo dobičke. V zadnjih osmih letih so proizvajalci podvojili zaslužek. Če so leta 2010 imeli 60 milijard kosmatega dobička, se je ta lani dvignil na kar 120 milijard. Povečanju dobička niso škodile niti afere niti pritiski na zmanjševanje uporabe fosilnih goriv. Na to je zagotovo močno vplival kitajski trg, pa tudi v Evropi se je število voznikov dovoljenj v zadnjih 10 letih povečalo za 20 milijonov. Takšna rast seveda ne bo trajala večno, saj so sedaj proizvajalci bolj fokusirani na uvajanje elektrifikacije in avtonomne vožnje.



Novi Renault center

Renault Truck je najavil, da bo zgradil povsem nov razvojni center v Saint Priestu. Objekt naj bi se razprostiral na 11.300 m² v treh etažah in bo med desetimi največjimi centri v celi Franciji. Novi objekt bo zgrajen povsem ekološko in bo porabljal za 25 % manj energije, kot to predpisuje trenutni francoski zakon. Center bo zaposloval 1000 delavcev. Izgradnja se bo pričela letos poleti, z delom v njem pa naj bi začeli leta 2021.

Transportni barometer



EU ▶ EU

SI ▶ AT	40 60	AT ▶ SI	16 84
SI ▶ BG	27 73	BG ▶ SI	13 87
SI ▶ CZ	13 87	CZ ▶ SI	20 80
SI ▶ DE	26 74	DE ▶ SI	05 95
SI ▶ ES	21 79	ES ▶ SI	04 96
SI ▶ FR	26 74	FR ▶ SI	11 89
SI ▶ HR	30 70	HR ▶ SI	05 95
SI ▶ HU	18 82	HU ▶ SI	26 74
SI ▶ IT	04 96	IT ▶ SI	07 93
SI ▶ PL	07 93	PL ▶ SI	17 83
SI ▶ RS	39 61	RS ▶ SI	24 76
SI ▶ SK	05 95	SK ▶ SI	43 57

Tovor in tovorna vozila v %
Podatki od 03.02.2019 do 04.03.2019
Powered by TIMOCOM

Tudi Antos z bogatim paketom

Mercedes Benz je trenutno edini proizvajalec gospodarskih vozil, ki v svojih tovornjakih ponuja Sideguard Assist za bočno prepoznavanje prihoda pešcev ali kolesarjev. Sistem deluje s pomočjo radarjev in nadzira celotno dolžino vozila, tudi prikolice, ter spremlja njeno pot. Pri zavijanju v ozke ulice lahko bok vozila seka zavoj in zajame kakšen količnik, znak, občestno svetilko, v najslabšem primeru pa pešca ali kolesarja. Če obstaja nevarnost, da se to zgodi, sistem z zvočnimi opozorili opozarja voznika na nevarnost, v skrajni sili pa tudi povsem zavre vozilo. Hofbrau pivovarna iz Münchna je za lastne potrebe naročila Mercedesove modele Antos, opremljene s tem sistemom, da bi dvignili nivo varnosti in dodatno zaščitili pešce ter kolesarje in tudi obiskovalce tradicionalnega Oktoberfesta.



Novo letoletne gume

Goodyear je razširil svojo ponudbo gum za lahka gospodarska vozila z novo serijo gum Vector 4Seasons Cargo. To so letoletne pnevmatike z dobrimi lastnostmi, podaljšano kilometražo, nižjim kotnim uporom, omogočajo pa tudi nižjo porabo. Zahvaljujoč krajši poti ustavljanja in izboljšani stabilnosti ter upravljivosti tako na suhi kot mokri cesti nudijo gume več varnosti, ob tem pa znižujejo tudi stroške, saj jih ni treba menjati glede na letne čase.



Pot je veliko krajša, če se do cilja odpeljemo skupaj.

GB  **Leasing**



- **Osebna vozila** in motorna kolesa
- Lahka in težka **tovorna vozila**
- Gradbeni in kmetijski **stroji**
- **Proizvodni in transportni stroji**
- **Plovila**
- **Medicinska in druga oprema**

www.gb-leasing.si

info@gb-leasing.si

GB Leasing d.o.o.
centrala
Dunajska cesta 152
1000 Ljubljana
T: +386 1 565 99 00
F: +386 1 565 99 05

GB Leasing d.o.o.
PE Koper
Cesta
Zore Perello-Godina 2
6000 Koper
T: +386 5 662 57 40
F: +386 5 662 57 46

GB Leasing d.o.o.
PE Maribor
Ulica Kneza Koclja 22
p.p. 1624
2000 Maribor
T: +386 2 230 17 80
F: +386 2 230 17 86

GB Leasing d.o.o.
PE Kranj
Bleiweisova cesta 1
4000 Kranj
T: +386 4 208 45 94
F: +386 4 208 45 95

GB Leasing d.o.o.
PE Novo Mesto
Ljubljanska cesta 26
8000 Novo Mesto
M: +386 41 831 811

Močnejši Citan

Mercedes-Benz Citan je na trgu že 7 let. Svojo priljubljenost si je izboril s kompaktnimi dimenzijami, velikim prtljažnim prostorom, veliko nosilnostjo, funkcionalnostjo in ekonomičnostjo.

Da bi vozilo lažje zadovoljevalo prihajajoče ekološke izzive, so mu pri Mercedesu namenili nov motor OM608, ki se lahko pohvali s Common-Rail vbrizgom goriva pod pritiskom 2000 barov, opremljen pa je tudi z EGR in SCR ter PDF filtrom. 1461-kubični motor je na voljo s tremi stopnjami moči: 80, 95 in 116 KM. Poraba je nižja od petih litrov, emisije pa od 121 do 127 g CO₂/km. Nekoliko so se poigrali tudi z izgledom, saj je v ponudbi posebna serija RED Design z dvema stilskima paketa Colour Interior Design Package ter Chrome Interior Package, ki vnašata prepoznavne stilske elemente.



Podvojena proizvodnja

Krone bo v svoji tovarni v mestu Herzlake zaradi velikega zanimanja za zamenljive sisteme in priklole s trdnimi stenami DryLiner dvignil proizvodnjo le-teh na prek 25.000 kosov.

Sistemi zamenljivih karoserij in DryLiner priklopna vozila, ki so odlična za prevoz vremensko občutljivega tovora, saj so stranice in streha lahko narejeni iz pločevine, vezanih plošč ali sendvič panelov, se lahko pohvalijo z visoko stopnjo kakovosti, trdnosti in raznovrstne uporabnosti, zato ima Krone v tem segmentu kar 70-odstotni tržni delež. Povečanje proizvodnje pa je povezano tudi z novimi naložbami, saj so povečali avtomatizacijo proizvodnje ter kontrolo in izvajanje kakovosti. Nov način KTL zaščite pred korozijo omogoča daljšo življenjsko dobo, saj so vozila odpornejša na mehanske poškodbe in rjo.

Vpliv mraza na baterije

Vse več je električnih avtomobilov. Kljub temu električni avtomobili danes še niso del našega vsakdana. Ovirata jih namreč dva dejavnika in sicer njihova visoka maloprodajna cena in doseg z enim polnjenjem akumulatorja. Treba se je tudi zavedati, da se doseg med različnimi letnimi časi lahko močno razlikuje.

Raziskava, opravljena s strani inženirjev podjetij CNBC in General Motors na električnem vozilu Chevrolet Bolt EV, je pokazala, da se v zelo mrzlem podnebnju avtonomija delovanja močno zmanjša. Medtem ko lahko z vozilom v idealnih pogojih z enim polnjenjem opravimo do 400 kilometrov, se avtonomija delovanja v mrzlih zimskih dneh lahko zmanjša na zgolj 160 kilometrov.

Pri nizkih temperaturah moramo za nameček vzeti v zakup še to, da polnjenje baterije traja dlje kot v toplejših časih in to kljub temu, da postajajo polnilne postaje vse zmogljivejše. Na avtonomijo delovanja električnih avtomobilov seveda vplivajo tudi previsoke temperature, saj pregrevanje baterije zmanjšuje njihovo avtonomijo.





Letos prihaja nov Daily

Iveco že na veliko preizkuša novega Dailyja. Aktualna generacija je bila predstavljena leta 2014 in prišel je čas za pomladitev. Čeprav je sprednji del še zamaskiran, pa že lahko opazimo novo, večjo masko in modificirane svetlobne sklope. Boki niso zamaskirani, kar pomeni, da ne bodo deležni večjih sprememb, tudi zadnje luči ostajajo oblikovno enake, imajo pa nov razpored in grafiko.

Ranger prek 200 KM

Ford Ranger je bil z več kot 52.000 prodanimi primerki najbolje prodajan pick-up v Evropi. Da bi še naprej zadržal ta primat, so mu pri Fordu namenili nov motor. Dvo-litrski EcoBlue motor sedaj ponuja 130, 170 in v najmočnejši izvedbi kar 213 KM. To moč omogočata dve turbini in sicer fiksna turbina nizkega pritiska ter variabilna turbina visokega pritiska. Motor razvija tudi visokih 500 Nm navora. Za prenos moči skrbi ročni 6-stopenjski menjalnik, za najmočnejšo izvedbo pa je na voljo tudi 10-stopenjski samodejni menjalnik, ki naj bi po navedbah proizvajalca omogočil kar 10-odstotno znižanje porabe.

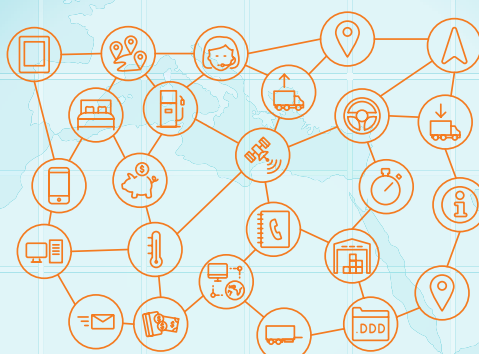


Digitalizirajte vozni park.



TRACKNAV

Digitalizirajte pisarno.



Napredni sistemi za upravljanje voznega parka.

Upravljanje in optimiranje poteka dela

- Načrtovanje in optimiranje voženj in dostav
- Elektronski transportni nalogi
- Elektronski delovni nalogi
- Enostavna komunikacija z voznikom

Upravljanje in evidentiranje delovnega časa

- "Online" taho podatki voznika
- Predvidevanje razpoloživega delovnega časa voznikov
- Odčitavanje tahografa na daljavo
- Potni nalogi

Spremljanje parametrov vožnje

- Sledenje vozil, prikolic...
- Nadzor temperature tovornega prostora
- Nadzor porabe goriva
- ECO drive

www.tracknav.eu

info@lxtrack.si

Navteh d.o.o. & LX track d.o.o., Kersnikova ulica 17 a, SI-3000 Celje, Slovenija

+386 (0)3 425 76 77

Iz Nemčije prihaja nov električni tovornjak

Na nemški trg prihaja nova znamka težkih tovornih vozil s pogonom na električno energijo – FRAMO. Nova znamka nastaja v mestu Löbichau na samem vzhodu Nemčije, povsem ob češki meji. Do sedaj so že predali v uporabo 30 vozil v izvedbi vlačilec in solo tovornjak, ki so namenjena distribuciji prehrasnih artiklov.

FRAMO ima ambiciozne načrte. V letošnjem letu naj bi zaključili proizvodni kompleks, ki se razteza na 3600 m² in bo omogočil letno proizvodnjo 250 težkih tovornjakov z izključno električnim pogonom.

Osnovo za električne tovornjake FRAMO predstavljajo tovornjaki MAN, v katere se namesto klasičnega dizelskega pogona vgrajuje elektromotor, baterije in spremljajoča elektro oprema. Kupcem so na voljo tri izvedbe. Prva izvedba je City Logistic (e75–e260, pri čemer označka razkriva skupno maso od 7,5 do 26 ton) s pogonom



4 x 2, 4 x 4, 6 x 2, 6 x 4. Moč elektromotorja znaša od 80 do 400 kW, kapaciteta baterij pa od 57 do 318 kWh. Druga izvedba je Trailer city/factory logistic medium (e180–e360) s skupno maso do 36 ton, s pogonom 4 x 2 in močjo elektromotorja od 140 do 400 kW ter baterijami z najvišjo kapaciteto 231 kWh.

Tretja izvedba je Trailer city/factory logistic heavy (e280–e440) s skupno maso do 44 ton, z notranjo višino tovornega prostora do tri metre, pogonom 4 x 2 in elektromotorji moči od 280 do 400 kW ter kapaciteto baterij do 260 kWh.

Polno napolnjene baterije zdržijo enodnevno uporabo v distribuciji po mestu. Na solo tovornjake se lahko namestijo klasične nadgradnje, medtem ko lahko vlačilci vlečejo klasične polpriklopnike s cerado, hladilnike, prekucnike ...

Električna dostava

Trgovska veriga Albert Heijn ima več kot 1000 trgovin na Nizozemskem, Belgiji in Nemčiji. Veriga je že leta 2014 pristopila k projektu Green Deal for Zero Emission City Logistics, ki združuje prevoznike, špediterska in logistična podjetja ter katerega namen je do leta 2025 ustvariti sistem dostave brez emisij. Za verigo trgovin izvajata prevoz podjetji Simon Loos in Peter Appel Transport. Sedaj bodo Albert Heijn, DAF, Simon Loos, Peter Appel in TNO skupaj izvedli testne dostave. DAF jim je namreč izdobil dva hibridna CF Hybrid in tri električne CF Electric tovornjake. Izgrajena je tudi infrastruktura za hitro polnjenje v distribucijskem centru Zaandam, od koder se tudi zalagajo trgovine v Amsterdamu in okolici.



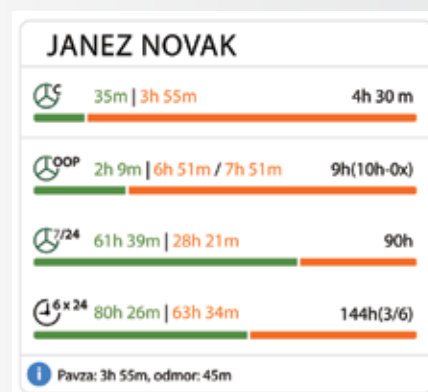
Novi Opel Vivaro

Leta 2001 si je Vivaro utrl pot in zaslovel kot odličen dostavnik, ki je lahko tudi pisarna na kolesih. S proizvodne linije je doslej zapeljalo približno milijon teh izjemnih vozil. V treh velikostih, ki so prilagojene najrazličnejšim zahtevam, in s številnimi inovativnimi tehnologijami novi Vivaro za vsako opravilo poskrbi še bolje kot doslej. Poleg tega je Opel prevzel odgovornost za globalni razvoj prihodnjih lahkih gospodarskih vozil za celotno skupino Groupe PSA.

PREDNOST 1 **PREDVIDEVANJE DELOVNEGA ČASA VOZNIKA**

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

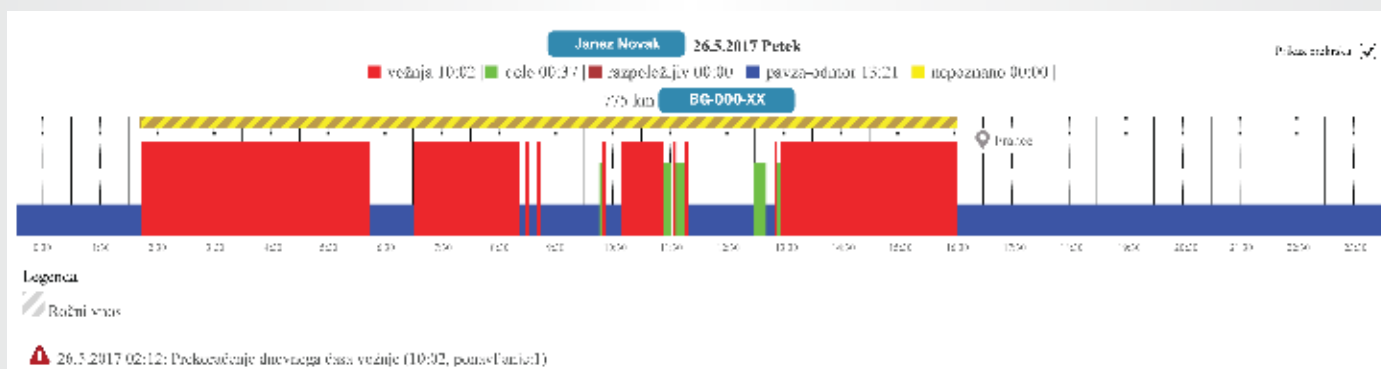
- Neprekinjena vožnja (4:30 h)
- Dnevna vožnja (9h/10 h)
- Čas vožnje 7/14 dni (56h/90 h)
- Delovni teden 6 x 24h (Uredba 561/2006 / ES)



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

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

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



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



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

Mazda 3

Na voljo je v dveh karoserijskih izvedbah z izrazitim značajem: kot športno zmogljiva kombi limuzina in kot aerodinamično elegantna limuzina. Mazda3 je še naprej zasnovana na družinski arhitekturi Skyactiv, ki so jo, kot pravijo pri Mazdi, zasnovali, da bi ljudem omogočili, da kar najbolj izkoristijo svoj naravni občutek ravnotežja. Pod motornim pokrovom so motorji iz nove družine Skyactiv-X. V bencinski paleti prihajajo motorji s spontanim vžigom gorivna, kot pri dizlih, na voljo pa so še zmeraj že uveljavljeni motorji iz družin Skyactiv-G in Skyactiv-D. Pri Mazdi poudarjajo, da so novinki precej izboljšali tudi vozne lastnosti.



Fiat 500 X



Malček z nekoliko dvignjeno šasijo in dodanim X v imenu je bil predstavljen pred šestimi leti, ko je v sodoben izgled implementiral elemente pradedka iz 60. let prejšnjega stoletja. Sedaj nadaljuje svoje življenje z rahlo posodobljeno zunanostjo, kjer so takoj opazni full LED žarometi, ki prinašajo modernejši izgled. Ponudba novih motorjev FireFly Turbo vključuje trivaljni 1,0-litrski motor, ki razvije moč 88 kW (120 KM) in največji navor 190 Nm v kombinaciji s 6-stopenjskim ročnim menjalnikom, ter štirivaljni 1,3-litrski motor z močjo 110 kW (150 KM) in navorom 270 Nm v kombinaciji s 6-stopenjskim samodejnim menjalnikom z dvojno sklopko. Novi 500X 1.0 GSE T3 120 Urban je na voljo od 17.590 evrov naprej.

Hyundai i30 Fastback N

Prefinjene poteze kupejevske padajoče strehe se uglajeno stekajo v drzno izbočen zadnji spojler. Mišičast zadnji odbijač krasi odbojna rdeča linija, ki poteka tik nad kromiranimi izpušnimima cevema in zadku vlije še več značaja. To je naslednji v vrsti Hyundaijevih športnikov, v modelno družino N pa vnaša novo raven prefinjenosti. Razvit je bil v Namyangu, svoje talente pa je dobera izbrusil na slovitim Nürburgringu. Za bliskovite pospeške je zaslužen visoko odziven 2.0-litrski turbobencinski agregat z direktnim vbrizgom, ki v standardni izvedbi razvije 250 KM s paketom Performance pa 275 KM.



Poganjamo najhitrejše.



„Ne sprejemajte kompromisov, ko gre za vaše vozilo. Privoščite mu najkvalitetnejše gorivo, ki poleg večjega izkoristka, varovanja vašega motorja in povečane moči motorja presega tudi zahtevne evropske standarde varovanja okolja. Z gorivi **Q Max** dobite največ za svoj denar: **maksimalno moč, maksimalno varčnost ter maksimalno vzdržljivost.**“

Aleks Humar
Večkratni državni rally prvak



PETROL

Energija za življenje

Varnost na prvem mestu



Že več kot deset let Mercedesov Safety Coach po celem svetu demonstrira napredne rešitve na področju varnosti, ob tem pa še vrhunsko udobje in ekonomičnost, kar poudarja bogata oprema in sistemi za pomoč pri vožnji. Enega teh smo lahko tudi preizkusili.

Mercedes obstaja že več kot 130 let in ves ta čas so poseben poudarek namenjali varnosti. Temelje visoke varnosti je postavil Bela Barenyi. Avstrijski inženir z madžarskimi koreninami se je leta 1939 zaposlil pri Mercedesu in pričel uresničevati svoje zamisli o varnosti, ki so bile ocenjene kot 15 do 20 let pred svojim časom. Približno toliko časa je preteklo do realizacije, ko je Mercedes kot prvi pričel izvajati crash teste, po katerih so pričeli v serijske avtomobile vgrajevati Barenyjeve zamisli in sisteme. Med 2500 patentiranimi rešitvami naj omenimo le fleksibilen volanski drog ter varnostno kletko kabine z deformacijskimi conami spredaj in zadaj. Kmalu so varnostni sistemi našli svoj prostor tudi v gospodarskih vozilih. Tako so v tovornjakih in avtobusih takoj po predstavitvi v S razredu leta 1981 ponudili ABS sistem, ki je začel revolucijo modernih varnostnih sistemov. V zadnjem času pa so gospodarska vozila pogosto poligon za uvajanje novih sistemov še pred uvedbo v osebne avtomobile.

Varnost je pomembna

Tema varnosti je izredno pomembna še posebej pri avtobusih, ki prevažajo večje število ljudi. Kako raste napredek na področju varnosti, Mercedes predstavlja že od leta 2006 prek posebnega modela z zvenečim imenom Safety Coach. Po 13 letih se po cesti vozi že peta generacija demo vozila. Vsak dosedanji model je predstavil nove hišne pripomočke za varnost. Leta 2006 je bil poudarek na Lane Assistantu in DBL kontinuiranem zaviranju na spustih, leta 2009 so dodali in predstavili sistem Active Brake Assist (ABA) in Front Collision Guard (FCG), leta 2013 je prišla naslednja ge-



Tourismo je sposoben natančno odgovoriti različnim potrebam modernega prevoza potnikov.

neracija sistema ABA 2, že naslednje leto pa je bil Safety Coach prvič opremljen s predvidljivim tempomatom PPC in tretjo generacijo sistema ABA. Do sedaj je Mercedes varnostne sisteme predstavljal na modelu Travego, ker pa je ta model odšel v pokoj, smo lahko vse nove sisteme sedaj spoznali na modelu Turismo. Vpadljiva Yellowstone rumena barva je že tradicionalna in ni bila izbrana naključno. V takšne barve so pobarvana vozila, ki jih izpostavijo crash testom, saj barva eliminira sence na deformirani karoseriji, kar omogoča natančnejšo naknadno video analizo.

Nevarnost naleta

Nenapisano pravilo je, da so vse tehnološke poslastice najprej vgrajene v model Actros, ker pa jih Mercedes kmalu zatem vgradi tudi v turistične avtobuse, v nobenem trenutku ne izgubi prednosti pred konkurenco. Tako je v novem Tourismu na voljo

sistem ABA četrte generacije, ki izrazi to premaguje zakonske norme, katere zadovoljuje že klasični sistem AEBS z opozorilom na možen nalet in samodejnim zaviranjem. Tem zahtevam je Mercedes v popolnosti zadostil že leta 2006 s prvo generacijo sistema ABA. Naslednja generacija ABA 2 je že prepoznala utrujenost voznika in mirujoče ovire na poti, na slednje pa je s samodejnim zaviranjem odreagirala ABA 3, če tega ni storil voznik sam in bi lahko prišlo do naleta.

ABA 4 pa odpira novo poglavje, saj sistem prepozna premikajoče se objekte, s tem imamo v mislih pešce in kolesarje, najbolj ranljive udeležence v prometu. Sistem deluje s pomočjo dveh radarjev, kjer radar dolgega dosega prepozna vozila pred sabo na 250, kolesa na 160 in pešce na 80 metrov, medtem ko radar kratkega dosega opazuje 70-metrski rajon v neposredni bližini vozila. ABA 4 je vključen v skupni paket z adaptivnim tempomatom, ki



Sistem Sideguard Assist ima za sprednjim blatnikom vgrajen senzorski sistem, ki nadzira 3,75 metra širok prostor ob boku vozila in opazi pešce, kolesarje ali stacionarne objekte.



ABA 4 skrbi, da so pešci na prehodu bolj varni.

Lutke na udobnih sedežih so namenjene za balast, tako da smo testirali avtobus, obremenjen s 4 tonami.



uporablja enak radarski sistem, možno pa je dodati tudi funkcijo stop-and-go za samodejno zaustavljanje in ponovno speljevanje v počasnih kolonah.

Bočna nevarnost

Problem mrtvih kotov z desne bočne strani je še posebej izrazit pri visokopodnih avtobusih. Temu sedaj dela konec sistem Sideguard Assist, ki ima za sprednjim blatnikom vgrajen senzorski sistem, ki nadzira 3,75 metra širok prostor ob boku vozila. Ta sistem je odličen pomočnik, ko ostro zavijamo desno, v istem trenutku pa se tam nahaja kolesar ali pešec, vozilo ali samo mirujoča ovira (količek, svetilka ...), ki bi ga s svojim manevrom avtobus lahko zadel. Sistem najprej opozori voznika z zvočnim in vizualnim signalom, nato pa tudi povsem zavre vozilo, če voznik tega ne stori sam. Do 36 km/h sistem pokriva področje dveh metrov pred in za vozilom, nad to hitrostjo pa

se skenirana površina poveča na 5 metrov spredaj in 15 metrov zadaj, kar pomaga varno zamenjati vozni pas.

Tu pa se sistemi za varnost še ne končajo, saj je bil demo avtobus opremljen tudi s AtAs sistemom, ki voznika opozarja na utrujenost, na voljo pa so tudi samodejni vklop brisalcev in luči, luči za osvetljevanje notranjega roba cestišča pri zavijanju, Bi-Ksenon luči z visokotlačnim sistemom za pranje, LED dnevne luči, detektor požara v motornem predelu in samodejni sistem za gašenje, pri vzvratni vožnji pa so kameri v pomoč tudi senzorji ter dodatne luči pred zadnjimi blatniki.

Za konec tega poglavja pa omenimo še vse že znane sisteme, kot so ASR, ESP, Lane Assistant (SPA), Brake Assist (BAS) in DBL ter karoserija, ki zadovoljuje standarde ECE R66.02 in vključuje Front Collision Guard (FCG) za zaščito voznika in sovoznika pri čelnem trku.

Udobje za 48 potnikov

In če sedaj prenehamo s sistemi ter se posvetimo samemu avtobusu, lahko zapišemo, da je nova generacija dvoosnih Tourismov za približno 200 kilogramov lažja, kar je še posebej dobrodošlo za izvedbe M/2 z dolžino 13 metrov. Testni avtobus je imel nadeta tudi aluminijasta platišča, tako da je vaga pokazala lastno težo 13.860 kg, kar pomeni, da je uporabna nosilnost 5.640 kg ali 112,8 kg na potnika v konfiguraciji sedežev 48 + 1 + 1 z razkošnim prostorom za kolena v izmeri od 785 do 812 mm po kriteriju štirih zvezdic. Tudi Turismo z največ, 55 sedežev omogoča 100 kilogramov po osebi, ob tem pa velik prtljažnik z 10,9 m³ volumna ob vgrajenem WC prostoru ponuja 227 litra prostora po potniku. Če te številke primerjamo s povprečnimi osebnimi avtomobili, kjer prtljažniki za pet oseb ponujajo 400 do 500 litrov prostora, je jasno, da lahko potniki s Tourismom odidejo na pot brez odrekovanja pri prtljagi. In če k vsemu dodamo še 1.600 litrov prostora nad sedeži, je potnikom res na voljo veliko prostora. Inteligentno so izkoriščeni vsi prostori na avtobusu, tako da je možno opremo zložiti v 1.350-litrski predal nad zadnjim kolesom, z dvigom podnice v vstopnih stopnicah pa pridemo do vgrajenega sefa, kamor lahko zaklenemo dragocenejši stvari. Se pa za meter večja dolžina vozila pozna pri obračanju, saj kljub temu, da se kolesa obrnejo za kar 58 stopinj, znaša rajdni krog 23,37 metra, pa še na zadek je treba biti pozoren.



Voznikov delovni prostor je vzoren.

Med odlagalnimi prostori je tudi sef pod vstopno stopnico.



Potovanje na nivoju

Ob tradicionalni škatlasti obliki karoserije je vseeno izredno zanimivo, kako je Mercedes z malenkostmi, kot so nova ogledala, ravni brisalci stekel, gladko voznikovo steklo, in premišljeno zaprtim spodnjim delom vozila dosegel koeficient zračnega upora 0,33, kar je na nivoju večjih osebnih avtomobilov. Ko k temu dodamo še dejstvo, da se karoserija pri hitrosti 95 km/h samodejno spusti in se pri 70 km/h ponovno dvigne v prvotni položaj, je skupni učinek za 5 dB nižjih hrup v kabini pri 100 km/h ter za 4,5 % nižja poraba.

Zgodbo zaokrožuje učinkovito in kultivirano delovanje Mercedesovega OM 470 motorja, ki v zadnji generaciji ponovno privarčuje 2,5 % goriva in se skupaj z 8-stopenjskim avtomatiziranim menjalnikom Power Shift GO 250-8 s prenosnim razmerjem 0,63 in diferencialom 3,583 pri 100 km/h vrti na vsega 1.190 vrtljajih na minuto.

Na cesti brez zadržkov

Na testni vožnji smo Tourismu, obteženemu s štirimi tonami, saj so bile na sedežih lutke, napolnjene z vodo, prepustili, da ga je vozila elektronika in vsi prej omenjeni sistemi. Mi smo samo vrteli volan, vse ostalo je vozilo opravljalo samo. Vodilo nas je med črtami, pred klancem se je pripravilo na vzpon z nižjo prestavo, predstavljalo v prosti tek, če so bili za to dani pogoji (Eco-Roll deluje le, če je vklopljen PPC), ter seveda samo zaviralo in pospeševalo. Na koncu testne vožnje smo bili nagrajeni s porabo 21 litrov ob povprečni hitrosti 88 km/h, je pa res, da je včasih težko balansirati med počasnejšimi tovornjaki in hitrejšimi osebnimi avtomobili, tako da bi bila lahko poraba še nižja.

Tourismo je sposoben natančno odgovoriti različnim potrebam moderne prevoza potnikov s ciljem dobrega razmerja med ceno in kakovostjo v katerikoli konfiguraciji.

Dolgoročno gledano, se vozilo izplača skozi nizek stroške uporabe ter predvsem zaradi nizke porabe in dolgih servisnih intervalov (120.000 km). In kot se od Mercedesu tudi pričakuje, je Turismo zelo hvaležno vozilo, premišljeno izdelano do zadnje podrobnosti.



Učinkovit in kultiviran Mercedesov OM 470 motor.

TEHNIČNI PODATKI: MERCEDES-BENZ TOURISMO M/2 SAFETY COACH

Motor: Mercedes-Benz OM 470, dizel, nameščen zadaj vertikalno, 6 valjev v vrsti, skupna glava valjev, 4 ventili po valju, dve odmični gredi, visokotlačno direktno elektronsko vbrizgavanje goriva X-pulse (common-rail) pod tlakom do 2.700 barov, Bosch brizgalke z 8 odprtini, turbo polnilnik s fiksno geometrijo z vmesnim hladilnikom stisnjenih plinov, Euro 6 s pomočjo SCR-tehnologije, asimetrični EGR in PM filter trdih delcev. j

Prostornina (ccm):	10.677
Najvišja moč kW/KM pri vrt/min:	335/455 pri 1600
Najvišji navor (Nm) pri vrt/min:	2200 pri 1100-1400
Prenos moči:	pogon na zadnja kolesa, avtomatiziran menjalnik Mercedes-Benz GO250-8 Power Shift 8 prestav, teža 278 kg, olje 13,5 litrov, avtomatizirana sklopka z lamelo premera 430 mm, ASR, ESP, PPC tempomat, diferencial 3,583 : 1, limitator hitrosti 100 km/h
Varnostni sistemi:	Attention Guard, ESP, LGS, EBA, ASR
Mere	
Dolžina (mm)	13.115
Širina (mm):	2.550
Višina (mm):	3.680
Medosna razdalja (mm):	6.910
Masa praznega vozila (kg)	13.860
Največja dovoljena masa (kg)	19.500
Podvozje in vzmetenje:	ECAS-elektronsko nadzirano zračno podvozje z možnostjo dviganja in spuščanja (kneeling), spredaj neodvisna os ZF, 2 zračni blazini, 2 teleskopska blažilnika, stabilizator, nosilnost 7100 kg; zadaj toga pogonska os Mercedes-Benz RO440, 4 zračne blazine, 4 teleskopski blažilci, stabilizator, nosilnost 11.500 kg, alu-platišča 22.5 x 8.25, gume 295/80 R 22,5
Prednji/zadnji previs (mm):	2890/3315
Zavore:	dvokrožne pnevmatske EBS-zavore s koluti Knorr SB 7000 na vseh kolesih, kompresor LP 490 s kontroliranim delovanjem, kapaciteta 140 litrov, ABS, BAS brake assist, ABA 4 aktivna podpora proti naletu, Sideguard Assist, SWR sekundarni vodni retarder, tristopenjska motorna zavora moči 340 kW pri 2400 vrt/min, upravljanje prek ročice na volanu ali stopalki zavore, DBL limitator hitrosti pri spustih, pnevmatska parkirna zavora na zadnja kolesa
Posoda za gorivo/AdBlue (l):	480/40
Notranja višina (mm):	2014
Prtljažnik med osema (l)	10.900

Plin boljši kot nafta

Plin kot pogonsko gorivo za težka tovorna vozila se vse bolj uveljavlja na trgu. Na slovenski trg sta prišla dva nova Volvo s pogonom na utekočinjen zemeljski plin, katerih ponosni lastnik je podjetje SIGR Bizjak, ki bo z njima prispevalo k nižjemu ogljičnemu odtisu podjetja.

Volvo kot globalni proizvajalec tovornjakov z vozili na alternativna goriva, ki v zrak spuščajo manj škodljivih plinov, znatno prispeva k zmanjšanju vpliva na klimatske spremembe, ki jih povzročata tudi težak mednarodni transport. Volvo tako sedaj že serijsko ponuja težke tovornjake s pogonom na plin, ki so kompatibilni z ekološkimi normami Euro 6 ali jih celo prekašajo. Tovornjaki ponujajo enake zmogljivosti in vozne lastnosti kot njihovi dizelski bratje, ob tem pa v zrak spuščajo vsaj 20 % manj CO₂.

Pri podjetju SIGR so kupili dva takšna tovornjaka, ki sta opremljena s 13-litrskim motorjem in so jih pri Volvu nadgradili z inovativnimi rešitvami, da sedaj deluje na plin. Rezultat? Nov motor G13C se lahko pohvali z izkoristkom, ki je popolnoma primerljiv z dizelskimi motorji, ob tem pa so enaki tudi servisni intervali.

Motor za delovanje uporablja 90 do 95 % LNG plina, a ker ne deluje po klasičnem Otto načinu in za vžig goriva ne uporablja svečk, se med plin meša 5 do 10 % dizelskega goriva, ki ob stiskanju poskrbi za vžig LNG. Razmerje je odvisno od voznih razmer in

pogojev na cesti. Za čiščenje izpuha se še vedno uporablja tudi SCR tehnologija z dodatkom AdBlue in filtrom trdih delcev.

Da bi se avtonomija maksimalno povečala, se posoda za gorivo polni pod pritiskom do 10 barov in pri temperaturi med -140 in -125 °C. Pri tej temperaturi se plin utekočini, približno 600 kilogramov, kolikor gre v stan-



cej nizke. Med vožnjo se gorivo ogreje in ponovno preide v plinasto stanje ter se v takšnem agregatnem stanju vbrizga v valje, kjer pa se nahaja tudi manjša količina dizelskega goriva, ki se pri stiskanju samodejno vžge, s tem pa se vžge tudi plin in delovni cikel v valju je zaključen.

Podjetje SIGR bo z novima tovornjakoma opravljalo prevoze rož z Ni-



Kljub nekoliko višji nabavni ceni pa se bo strošek nabave povrnil, saj bodo tovornjaki na poti po Nemčiji oproščeni vseh dajatev za cestnine.

darno posodo za gorivo, pa zadošča za 1000 prevoženih kilometrov. Polnjenje traja približno enako dolgo kot polnjenje dizelskega goriva, le da mora biti voznik usposobljen za polnjenje in opremljen z zaščitnim sredstvom, saj so temperature pri polnjenju pre-

zozemske. Kljub nekoliko višji nabavni ceni pa se bo strošek nabave povrnil, saj bodo v tovornjaki v Nemčiji oproščeni vseh dajatev za cestnine. Hkrati pa bodo kot dober gospodar pripomogli k čistejšem okolju, kar pa cenijo tudi naročniki prevozov.



Dva zmogljiva tovornjaka s pogonom na plin, bosta prevažala rože iz Nizozemske.



Ključke je iz rok Matjaža Cigaleta prevzela Nataša Pogačnik, izvršna direktorica skupine SIGR Bizjak.

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



Ali nafte zmanjkuje?

Nafta se je uporabljala že od antičnih časov, vendar je svoj vrhunec dosegla s pojavom motorjev z notranjim zgorevanjem. Poleg transporta se uporablja za veliko drugih namenov: izdelovanje plastike, čistil, asfalta, gnojil, pesticidov in drugih kemičnih spojin ter goriv.

Že dlje časa se sprašujemo, kdaj bo zmanjkalo nafte. V začetku novoga tisočletja so nas strašili, da je nafte samo še za nekaj let, danes, skoraj 20 let kasneje, pa vidimo, da je nafte kljub nenehnemu povečanju porabe še za najmanj nadaljnjih 30 let. Na porabo nafte in na njeno ceno močno vplivajo tudi državne politike, tako so Američani pričeli izdelovati nafto iz naftnega skrilavca, da bi zmanjšali uvoz iz arabskih držav. Na ta način se je cena nafte leta 2016 znižala na vsega 26 dolarjev za sodček, kar je najnižja vrednost v tem tisočletju. Kljub nizki ceni na svetovnih trgih pa je pri nas cena nafte tudi takrat presegala evro. Trenutno je cena sodčka 62 dolarjev, strokovnjaki pa napovedujejo postopno povišanje do 100 dolarjev za sodček, saj OPEC zmanjšuje proizvodnjo, Iran je zopet na seznamu držav s sankcijami in prepovedjo kupovanja nafte, Venezuelo pa pretresajo politični spori, ob tem pa

je njihov sistem črpanja nafte zastarel in ne uspejo načrpati toliko nafte, kot bi jo lahko prodali.

Kriza je pozabljena, vse bolj pa se uveljavljajo tudi alternativni viri, med

Danes se na svetu porabi približno 100 milijonov sodčkov nafte na dan, približno 160 ton vsako sekundo, večinoma za transport. Največje naftno polje na svetu je Gavar v Saudovi Arabiji.

katerimi prednjači plin, tu pa so še obnovljivi viri, elektrika, vodik ... Ker pa svetovno gospodarstvo beleži letno rast 3,4 % in ker se prebivalstvo nenehno večja, leta 2040 naj bi nas na zemlji živelo že 9 milijard, se večajo tudi potrebe po nafti, ki je tako še naprej najbolj priljubljen vir energije za pogon različnih vrst vozil, plovil, letal ... Takšno povečanje porabe naj bi trajalo vse do leta 2025, ko se bo pričela poraba rahlo umirjati, predvsem na račun izboljšane učinkovitosti motorjev z notranjim izgorevanjem, uvedbe

električnih in hibridnih vozil ter novih alternativnih goriv.

Cena nafte se bo še naprej gibala med 60 in 80 dolarji za sodček, kar pomeni, da se bomo na nafto vozili do njene zadnje kapljice, saj nas bodo težko prepričali, naj klasične bencinske črpalke, pri katerih 50 litrov goriva napolnimo v 3 minutah in z njim prevozimo 800 kilometrov, zamenjamo za večurno električno polnjenje, pri katerih z enim polnjenjem prevozimo 100 kilometrov!



Sodček surove nafte

V mednarodni trgovini se za transport in trgovanje z nafto uporablja mera sodček oziroma barrel. En sodček surove nafte je enak 42 ameriškim galonom oziroma 158,9873 naših litrov.

Velikost sodčka surove nafte izvira iz zgodnjega obdobja črpanja nafte na naftnih poljih v Pensilvaniji, ko so načrpano nafto prevažali v vinskih sodih stare angleške mere po 42 galonov ali pa v sodih za viski po 40 galonov (151,4 litrov). Družba Standard Oil iz Pensilvanije je kasneje vedno dobavljala nafto v svojih 42-galonskih modrih sodih (blue barrel), kar je postala in do danes ostala običajna trgovska mera za nafto. Glede na povprečno specifično maso surove nafte uskladiščimo eno tono surove nafte v 7,33 sodčkov.



Naftni skrilavec

Naftni skrilavec, tudi oljni skrilavec ali kerogenski skrilavec (ang. oil shale ali kerogen shale) je sedimentarna zrnata kamnina, ki vsebuje kerogen – organsko mešanico, iz katere se da pridobivati hidroogljikova goriva.

Nafto iz skrilavca se pridobiva s segrevanjem kamnine na visoke temperature, pri katerih pride do pirolize. Nastali plin se potem ohladi (kondenzira) v olje in skrilavčni plin. Lahko pa se naftni skrilavec neposredno uporabi kot gorivo v termoelektrarnah ali pečeh.





Avtomatizirano popravilo litih platišč

Zvita ali poškodovana lita platišča danes niso več za na odpad. Z novo tehnologijo HBC sistema jih je možno popraviti, da bodo še naprej služila svojemu namenu.

Večina novih avtomobilov ima že serijsko vgrajena aluminijasta platišča, tudi tovorna vozila niso izjema. Lita platišča ne le izboljšajo izgled celotnega vozila, temveč tudi znižujejo maso. Danes se močno povečuje število modelov platišč, število dizajnov platišč in velikosti. V zadnjem času pa so vse bolj priljubljena t.i. diamond cut platišča, ki so zaradi dvobarvnih odtenkov bolj moderna in športna, a tudi nekoliko dražja.

Lita platišča so izdelana iz zlitine aluminija ali magnezija. Zlitina zagotavlja večjo trdnost kot čiste kovine. Lita platišča so lažja, zagotavljajo boljšo toplotno prevodnost, predvsem pa so lepša od jeklenih platišč. Diamond cut dvobarvna aluminijasta platišča pa so novost, kjer je na prvem mestu si-joč videz.

Seveda pa z uporabo pride tudi do poškodb, saj

so lita platišča manj odporna in se robovi hitreje poškodujejo, manj so odporna na kamenje, udarce, pa tudi na sol in zavorni prah, kot recimo železna platišča. Vse to je možno odpraviti z novim HBC sistemom.

S posebno stružnico in diamantnim rezilo lahko popravimo večino prask in udarnin na platišču, saj na stroju natančno nastavimo začetek



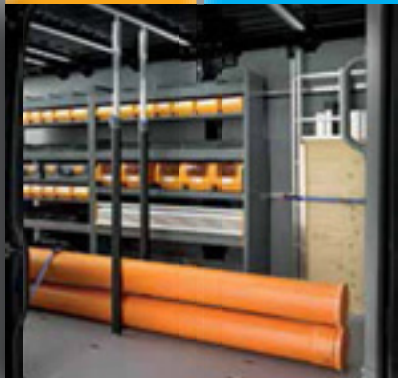
Popravljamo lahko poškodbe na robovih in zlomljene robove, poškodbe zaradi soli in zavornega prahu, poškodbe zaradi udarcev in kamenja.

in konec poškodbe, katero nato stroj sam obdela in popravi. Diamantno rezilo izredno natančno odstrani tanek sloj z vrha platišča. To ponovi tolikokrat, da odstrani poškodovano površino, za sabo pa pusti visok sijaj in prvoten nov izgled. Tako platišče ohrani svoj dizajn, po koncu popravila pa celotno platišče očistijo in ponovno prelakirajo, da ga zaščitijo pred korozijo. Za eno povprečno popravilo platišča zadošča dvajset minut.



DOVOLJ CENITE ŽIVLJENJA?

UREJENOST



www.storevan.si

VARNOST



PROFESIONALNOST



Grizenje nohtov

Grizljanje nohtov se smatra kot del človekove nivoze. Najnovejša raziskava pa je to tezo ovrgla in potrdila, da nivoza in negativne misli nimajo nikakršne zveze z grizenjem nohtov.

Grizenje nohtov je ponavljajoče dejanje, podobno kot vrtanje po nosu ali igranje s prameni las. Včasih to delamo povsem podzavestno, dognano pa je, da ta grda navada nima zveze z napadi živčnosti in tesnobe, ampak z nečim veliko preprostejšim.

Raziskovalci so na vzorcu 100 oseb, ki si grizejo nohte in so privolili v raziskavo, ovrgli teorijo o nivozi. Osebe so bile podvržene različnim nepredvidljivim situacijam, ki bi morale izzvati različne emocije, kot so stres, dolgočasje, nivoza, sprostitiv ... Da bi med testiranci dosegli določeno stopnjo nelagodja, so jim raziskovalci predvajali kratke filme o letalskih nesrečah, naravnih katastrofah, pa tudi lahkotne filme o naravi in življenju.



Niti ena od navedenih situacij testirancev ni spodbudila v grizenje nohtov.

No, ko pa so jim zastavili na prvi pogled preproste naloge, ki so se kasneje izkazale za precej težje, so se skoraj vsi testiranci med razmišljanjem in reševanjem nalog vrnili k svoji grdi navadi, grizenju nohtov. Enako se je zgodilo, ko so jih pustili same v prostoru, brez zvokov in interakcije.

Raziskovalci so tako prišli do zaključka, da si nohtov ne grizemo zaradi nivoze, temveč iz perfekcionizma. V trenutku ko se osebe, ki si grizejo nohte, poglobijo v globoke misli v želji, da rešijo kakšen problem ali nalogo, se ponavljajoče obnašanje vrne in podzavestno pričnejo grizljati nohte. Enako velja tudi v primeru, ko nam je dolgčas.



50 let motorja V8

Leta 1969 je Scania predstavila prvi V8 motor. Legendarni motor s prostornino 14 litrov je imel takrat 350 konjev in je bil ob predstavitvi v Frankfurtu najmočnejši dizelski motor za tovornjake. Danes je V8 sinonim za izjemno zmogljivost in učinkovito porabo goriva.



1.100 novih parkirišč

Težave s parkirišči za tovornjake so povsod po Evropi. V Avstriji pa so se odločili, da v naslednjih dveh letih zgradijo kar 1.100 novih parkirnih prostorov za težka tovorna vozila. Vrednost projekta je 100 milijonov, saj bodo ob parkiriščih zgradili tudi vso potrebno infrastrukturo za počitek, higieno in prehrano, prav tako pa bodo parkirišča varovana.



NOVI FORD TRUCKS F-MAX

Ponosni prejemnik nagrade Mednarodni tovornjak leta 2019, novi vlačilec F-MAX, je pripravljen na pot okoli sveta. Z modernim izgledom, udobnostjo, varnostjo, močjo in inovativno tehnologijo vas novi F-MAX vabi v povsem nov svet!

Prinaša številne prednosti, kot so: 2,5 metra velika širina kabine s povsem ravnim dnom, motor z veliko močjo in nizko porabo ter nizkimi stroški vzdrževanja, ki znižujejo skupne stroške lastništva (TCO). F-MAX pa ponuja tudi novo ConnectTruck tehnologijo za brezžično povezovanje z aplikacijami.

Po petih letih raziskav in razvoja, po petih milijonih uspešno prepeljanih testnih kilometrih v 11 državah na štirih kontinentih, novi F-MAX predstavlja nova merila v mednarodni transportni panogi.

Ford Trucks
Sharing the load

www.fordtrucks.si



TRUCKS

KAM i BUS
IMPORTER

KAM i BUS IMPORTER d.o.o.
Celovška cesta 492
1210 Ljubljana – Šentvid
Tel.: 01 810 7501; 810 7503

40 milijonov pnevmatik

Svetovno priznani proizvajalec premium pnevmatik Continental je 18. februarja slavil proizvodnjo že 40.000.000 tovornih pnevmatik, odkar jih od leta 1999 proizvaja v Puchovu na Slovaškem.

Jubilejna inteligentna pnevmatika v dimenziji 315/80 R 22.5 je Conti Hybrid HD3, opremljena s senzorji ContiPressureCheck. V spomin na ta pomemben dan so jubilejno pnevmatiko podpisali Patrick Haarmann, vodja oddelka tovornih pnevmatik, Constantin Batsch, vodja tovrnega programa regije EMEA, in Ladislav Rosina, direktor Continental Matador Truck Tires s.r.o.

»Tovarna pnevmatik v Puchovu letno proizvede tretjino celotne količine tovornih pnevmatik podjetja Continental in tako pomembno prispeva k uspehu našega podjetja. Continentalova proizvodnja tovornih pnevmatik v Puchovu je bila že tretjič zapovrstjo nagrajena z mednarodno nagrado CVT Quality Award za leto 2018. Čestitam!« je v svojem govoru poudaril Patrick Haarmann, vodja oddelka tovornih pnevmatik pri Continentalu. Constantin Batsch je v svojem govoru izrazil iskreno zahvalo za dosežek lokalne ekipe in poudaril pomen tovor-

ne proizvodnje v Puchovu za regijo EMEA. »Zahvaljujoč visoko usposobljeni ekipi in odlični ravni kakovosti, ki jo zagotavlja, igra obrat tovornih pnevmatik v Puchovu pomembno vlogo pri omogočanju naše stalne rasti prodaje v regiji EMEA,« je povedal.

Podjetje Continental je na Slovaškem prisotno z avtomobilsko in gumarsko proizvodnjo v mestih Puchov, Zvolen in Dolne Vestenice. V svojih obratih v Puchovu Continental proizvaja pnevmatike za osebne avtomobile, lahka tovorna vozila, tovornjake, prikolice in avtobuse ter transportne trakove. V proizvodnji so različne blagovne znamke skupine, med katerimi so Continental, Matador, Semperit, Barum, Uniroyal, Viking, Gislaved in mnoge druge. Continental Puchov trenutno zaposluje 4.530 ljudi.



Iveco v Mislinjo

Gospod Janez Čas iz Mislinje je novi ponosni lastnik vozila IVECO Stralis 460 LNG (s pogonom na utekočinjen zemeljski plin). Omenjeni model omogoča premagovanje razdalje do 1.600 prevoženih kilometrov z enim polnjenjem rezervoarjev. Podjetje opravlja prevoze na območju Evropske unije, nekatera vozila pa vozijo tudi na relaciji Slovenija–Anglija ...



20 novih Scanij

Špedicija Goja je v januarju 2019 od Scanie Slovenija d.o.o. prevzela 20 novih tovornjakov modela R450. Logistično podjetje s sedežem na Ptujju je bilo ustanovljeno leta 1991. Ukvarjajo se s storitvami cestnih prevozov blaga in carinskega posredovanja ter s skladiščno-logističnimi storitvami. Špedicija Goja bo ceste sedaj krasila z novimi tovornjaki modela Scania R450 v njihovi prepoznavni svetlo modri barvi.



Največji strokovni sejmi
za mojstre, poznavalce in ljubitelje

GOSPODARSKA VOZILA in LOGISTIKA

Celjski sejem, 9.-12. maj 2019



V istem terminu tudi
AVTO IN VZDRŽEVANJE
in **MOTO BOOM**

www.ce-sejem.si



CELJSKI SEJEM



Hitrejši od Formule 1

Potovanja z vlaki pri nas niso najbolj priljubljena, saj so vlaki počasni in neudobni in kljub temu, da so karte relativno poceni, se za tovrstna potovanja odloča manj ljudi, kot pa bi se lahko.

Morda se bodo stvari spremenile z novo generacijo vlakov, katere so že kupili pri Slovenskih železnicah. V nekaterih delih sveta pa je potovanje z vlakom pravo doživetje. Super hitri vlaki lahko vozijo s hitrostmi prek 300 km/h, njihovi odhodi in prihodi so zelo natančni, zaradi lažjega vstopa in izstopa ter panoramskega ogleda pokrajine pa so tudi resen konkurent letalom.

Dolgo so hitrostni primat držali japonski vlaki, pa tudi evropski so med hitrejšimi. Francoski TGV prevozi 400 kilometrov dolgo razdaljo med Parizom in Lyonom v vsega uri in pol. Tudi sam sem lahko preizkusil ravno to pot in lahko zagotovim: ko vlak pelje ob avtocesti, kjer se ostala vozila vozijo s hitrostjo 130 km/h, imate občutek, da vsi stojijo, vi pa ste dejansko preleteli mimo. Danes TGV (Train a Grande Vitesse) vozi s potovalno hitrostjo 300 km/h, na testiranjih pa je dosegel celo 575 km/h, kar je bil dolgo časa hitrostni rekord, nato pa ga je prekosil japonski Maglev, ki je dosegel neverjetnih 603 km/h.

To so hitrosti, izmerjene na testiranjih, realne potovalne hitrosti so manjše, a še vedno zelo visoke. Spisek hitrih vlakov, ki lahko potnike prevažajo s hitrostmi, višjimi od 300 km/h, se iz leta v leto povečuje. Trenutno najhitreje premešča potnike vlak Shanghai Maglev, ki potuje s hitrostjo 430 km/h. Izdelali sta ga podjetji Siemens in ThyssenKrupp. Tudi drugi najhitrejši vlak potuje na Kitajskem in na odseku med Šanghajem in Pekingom vozi s hitrostjo 380 km/h.

Hitre vlake odlikuje odlična aerodinamika, ki je nujna v boju z visokim zračnim uporom pri hitrostih prek 300 km/h. Zaradi visokih hitrosti proge hitrih vlakov nimajo prehodov in so zavarovane z ograjo, podobno kot avtoceste.

431 km/h



Shanghai Maglev

Prevaža potnike med letališčem Pudong in centrom Šanghaja.

380 km/h



Harmony CRH 380

Super hitri vlak premaga 1300-kilometrsko razdaljo med Šanghajem in Pekingom v treh urah in pol!

360 km/h



AGV ITALO

Najhitrejši evropski vlak dnevno prevaža potnike med Neapljem in Milanom, zmožen je preseči 500 km/h.

Naboj na progi

Vlaki, ki jih imenujejo tudi »bullet«, saj po obliki in hitrosti spominjajo na naboj, vozijo po posebej zanje prirejenih progah. Razvoj hitrih vlakov pa sega še v 19. stoletje, ko so leta 1899 vlaki prvič zapeljali s pomočjo elektrike. Le štiri leta kasneje so najhitrejši vlaki že premagovali hitrost 200 km/h. Resnične potovalne hitrosti so bile sicer nižje. V tridesetih letih prejšnjega stoletja pa so se po Nemčiji s posebno dizelsko in izredno aerodinamično oblikovano lokomotivo med Hamburgom in Berlinom prevažali s hitrostjo 160 km/h. To je bila dolgo najvišja hitrost, vse dokler se v osemdesetih letih ni pojavil francoski TGV.



350 km/h



Siemens Velaro

Na relaciji med Madridom in Barcelono 600-kilometrsko razdaljo prevozi v manj kot dveh urah. Podoben vlak uporablja tudi nemški DB.

330 km/h



Shinkansen Hayabusa

Najhitrejši japonski vlak -lahko preseže 400 km/h, a potnike prevaža s hitrostjo 330 km/h. Izdelujeta ga Kawasaki in Hitachi.

300 km/h



TGV

Najbolj razširjen evropski hitri vlak je TGV. Obratuje od juga Francije pa vse do Bruslja in naprej do Amsterdama. V uporabi jih je več kot 450.



Dovoljenje za dostavo

Fordov lahki dostavnik je tiste vrste vozilo, ki na prvi pogled sicer ne priraste k srcu, ampak je kot pesem, ki ob večkratnem poslušanju ostane v ušesih in se nam preprosto dopade. Na takšen način, skozi uporabo tudi Transit Connect prirase k srcu.

Connect je narejen na osnovi Fordovega modela Focus, zato ponuja odlične vozne lastnosti, okretnost ter do 800 kilogramov nosilnosti. Pred kratkim je bil obsežno pomlajen, tako da ga odlikuje sodoben videz. Nova maska s tremi prečkami brezhibno dopolnjuje vitkejšo žaromete in odlično poudari sprednji del. Poleg svežega videza spodnji del maske in sprednji spojler poskrbita še za aerodinamično učinkovitost. Sprednji del je tako precej bolj atraktiven kot prej, vse ostalo pa je tako in tako podrejeno funkcionalnosti, saj lahko v zadku peljemo celo dve euro paleti.

Tudi ob vstopu v vozilo se podrejo vsi predsodki o tem vozilu. Connect nudi odličen položaj za volanom, pa tudi sopotnik se ne bo pritoževal nad udobjem. Razen visoko postavljenega vetrobranskega stekla in police nad njim nič ne nakazuje, da vozimo gospodarsko vozilo. Pregledni merilniki, dvoconska klimatska naprava, multifunkcijski volan, tempomat, številni varnostni sistemi, vse kot v osebnih vozilih.

V ponudbi je sedaj tudi nekaj dodatnih sistemov, vključujoč sistem Pre-Collision Assist, ki prepozna tudi pešce, Active Park Assist in Intelligent Speed Limiter. Edino, kar sem v testnem vozilu pogrešal, je bil samo-

dejni vklop luči, saj smo se že skoraj odvadili vsakokrat, ko sedemo v vozilo, prižgati luči in jih na koncu ugasniti, na kar opozarja vreščec pisk. No, to je na spisku dodatne opreme, kot tudi zagon motorja brez uporabe ključa.



Notranjost je preprosta, a ponuja vse, kar uporabnik rabi, celo 220 V vtičnica je na voljo.

In ko smo že pri motorju, naj omenim, da Connecta poganja »vsega« 1,5-litrski turbodizelaš, ki je v testnem vozilu razvijal 120 KM, tako da tisti »vsega« povsem odpade. Motor več kot korektno opravlja svojo nalogo, tudi ko je v zadku dodatnih 500 kilogramov tovora. Prepričljivo povleče in je tudi dovolj ekonomičen, v pomoč pa mu je ročni 6-stopenjski menjalnik. Kljub višini se ta avtomobil pelje kot kakšen osebni avto. Nekoliko se vožnja zaostri v ozkih mestnih predelih in pri vzratni vožnji, kjer zaprt tovorni prostor naredi precej velike mrtve kote. Takrat se lahko zanesemo na senzorje in sliko iz vzratne kamere, ki se projicira v vzratnem ogledalu. Slika je izredno širokokotna in pokrije velik del področja za vozilom, tako da z lahkoto zapeljemo vzratno na ulico. Vsekakor pa pri vzratni vožnji in vožnji skozi ožje predele prav pride izkušnost in malo prakse.



Za lažje natovarjanje so na voljo tudi bočna drsna vrata.



Tovorni prostor je lepo obložen in vase sprejme za 2,9 kubika robe.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjen, dizel, neposredni vbrizg, turbopolnilnik, start/stop, Euro 6 AdBlue	
Prostornina (ccm):	1499
Moč (kW/KM):	88/120
Navor (Nm/min):	270/1750
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski, sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4425
Širina (mm):	1835
Višina (mm):	1852
Mere tovornega prostora (mm):	1828 x 1477
Prtljažnik v vozilu sta 2 sedeža (l):	2890
Masa/nosilnost vozila (kg):	1490/903
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	12,6
Najvišja hitrost (km/h):	171
Kombinirana poraba (l/100km):	6
Izpust CO ₂ (g/km):	119

Ford
Go Further

NOVI TRANSIT CUSTOM

Ford

Nadgradite svoj posel. In ugled.

MojFordCustom.si

VABLJENI
NA TESTNO
VOŽNJO

AVTOHIŠA BIZILJ

ULICA JOŽETA JAME 12, 1000 LJUBLJANA
TEL.: 01 583 73 00, WWW.BIZILJ.SI

GOSPODARSKO VOZILO LETA 2018

Slike so simbolične. Za napake v tisku ne odgovarjamo.



Ne izbira dela, opravlja ga

Mitsubishi je renomiran japonski proizvajalec vozil s štirikolesnim pogonom. Med ta vozila spada tudi pick-up model L200, ki s svojimi dolgoletnimi izkušnjami ni podlegel amerikanizaciji, beri večanju dimenzij in mase, temveč ob skladno oblikovani potniški kabini in tovornem delu ter z najmanjšim medosjem v razredu zagotavlja kompaktnost in veliko okretnost.

Mitsubishi je do sedaj prodal prek štiri milijone primerkov L200. Skozi vse generacije je tehnološko napredoval, zadnja generacija pa je prinesla tudi nekaj luksuza. Vozilo se je močno približalo SUV razredu, predvsem po opremljenosti in motorizaciji, delovne navade pa dopolnjuje z družinsko uporabnostjo. Na testu smo preizkusili izvedbo Double Cab, ki ima štiri vrata in pet sedežev ter rahlo skrajšan tovorni del, ki še vedno omogoča prevoz tona težkega tovora.

Notranjost kot v SUV-ju

V izredno udobno in prostorno kabino, ki nudi ugodje SUV razreda, se vstopa preko dodatne stopnice. Udobje začutimo, ko se usedemo v velike, v usnje odete in ogrevane sedeže z električno nastavitvijo, na voljo pa so tudi samodejna klimatska naprava, zagon motorja brez ključa, info sistem na osrednjem zaslonu, občutljivem na dotik, kamera za pomoč pri vzvratni vožnji, senzor za dež, temo ... pa tudi številni varnostni sistemi: ESP, ABS, EBD, »Rise« struktura karoserije, sedem

zračnih blazin in odličen sistem štirikolesnega pogona Easy Select 4WD. Sistem omogoča elektronski preklop med dvo- in štirikolesnim pogonom do 100 km/h. Vse se izvaja prek krožnega stikala v kabini (Super Select), ki omogoča tudi blokado sredinskega diferenciala in redukcijo prestav. Pogon je v osnovi speljan na zadnji kolesni par, s pomočjo planetnega seta in visko sklopke pa se do 40-odstotni

navor prenese tudi na sprednji kolesni par. Enako dober kot na terenu se L200 izkaže tudi na asfaltu, kjer nas je predvsem prepričal natančen volanski mehanizem in majhen obračalni krog, ki s premerom 11,8 metra postavlja merilo v razredu avtomobilov, velikih 5,2 metra. Tudi podvozje je dobro prilagojeno za vsakodnevna opravila. Klasična šasija, toga os zadaj in dvojna prečna ramena ter spiralne vzmeti spredaj.



Notranjost v stilu SUV modelov z bogato opremo in visokim udobjem.



Double Cab izvedba prinaša dva para vrat in pet sedežev.

Znano je tudi, da tovrstna vozila zaradi uporabe listnatih vzmeti zadaj, kadar niso obremenjena, poskakujejo. Pri Mitsubishiju so to odpravili s progresivnimi listnatimi vzmetmi, ki dovoljujejo 70 mm mehkejši hod, preden se poveča njihov upor. Vse skupaj rezultira v izjemno varnem občutku v vožnji ter višji stopnji udobja.

Sodoben in zmogljiv motor

Za pogon L200 uporablja štirivaljen 2,4-litrski DOHC DI-D dizelski motor, ki razvija visokih 181 KM in 430 Nm navora. Motor navdušuje z močjo in odzivnostjo. V pomoč mu je 5-stopenjski samodejni menjalnik. Motor se lahko pohvali z relativno nizko porabo glede na dve toni teže, malo hrupa, malo vibracij in nizkimi emisijami izpuhov.

Omenimo še tovorni prostor, ki je bil v našem primeru nadgrajen s posebej prilagojeno škatlo, ki omogoča zaprt tovorni del in s tem prtljago ščiti pred vremenskimi vplivi, pa tudi

pred nepridipravi. Zadaj brez težav naložimo evro paleto, saj je prostor dolg 1,52 in širok 1,47 metra.

Mitsubishi je za model L200 prejel štiri zvezdice na testu trka, kar je za

pick-upe dober rezultat, ob tem pa se L200 lahko pohvali tudi z nižjimi stroški vzdrževanja, saj je servisni interval pri 20 tisoč kilometrih, na voljo pa je tudi petletno jamstvo.



Trdna šasija omogoča visoko nosilnost, podaljšane listnate vzmeti s progresivnim delovanjem pa omogočajo več udobja na zadnjem delu.



Super Select stikalo omogoča preklap med dvo- in štirikolesnim pogonom ter vklop blokade diferenciala.



Nadgradnja s pokrito streho zmanjšuje turbulenco v vožnji, še posebej pa je dobrodošla pri slabem vremenu.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: turbo dizel DI-D, neposreden vbrizg goriva, hladilnik stisnjene zraka, 4 ventili na valj	
Prostornina (ccm):	2442
Moč (kW/KM):	133/181
Navor (Nm/min):	430
Menjalnik/pogon:	5-stopenjski samodejni menjalnik, pogon na vsa kolesa AWD
Mere	
Dolžina (mm)	5195
Širina (mm):	1785
Višina (mm):	1775
Medosna razdalja (mm):	3000
Vstopni/izstopni kot (°)	30/25
Višina vode (mm)	600
Masa vozila (kg):	1990
Tovorni prostor D x Š (mm)	1520 x 1470
Širina tovornega prostora med blatniki (mm)	1085
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba (l/100km):	9
Emisija CO ₂ (g/km)	173

MOL GROUP CARDS BREZSKRIBNO NA POTI



Razširitev mreže sprejema MOL Gold Europe kartic na bencinskih servisih družbe Total

Od februarja letošnjega leta lahko uporabniki kartic Skupine MOL koristijo ugodnosti sprejema njihovih kartic v mreži bencinskih servisov družbe Total v **Nemčiji, Franciji, Belgiji, Luksemburgu** in na **Nizozemskem**.

PREDNOSTI ZA UPORABNIKE KARTIC SKUPINE MOL:

- ▶ Sprejem sedaj tudi v **Nemčiji, Franciji, Belgiji, Luksemburgu** in na **Nizozemskem**
- ▶ Sprejem na že skoraj **7.000 bencinskih servisih v 16 državah**
- ▶ **Podpora pri postopkih** za vračilo trošarine in DDV iz tujine
- ▶ **VKC - Virtualni kartični center** za hiter pregled nad kartičnimi računi, administracijo in poslovanjem s karticami, udobno preko spleta
- ▶ **www.molgroupcards.com**: kontaktna točka za vedno osvežene podatke o karticah MOL

V kolikor je še nimate, pridobite svojo MOL Group kartico za poslovne uporabnike še danes!

Več informacij na naši spletni strani
www.molgroupcards.com ali na
telefonski številki **02 530 33 32**.



▶ **MOLGROUP CARDS**
www.molgroupcards.com





Audi A6 v svoji osmi generaciji prinaša neverjetni spoj dizajna z napredno tehnologijo ter športnim duhom in stilom. To je poslovna limuzina, ki že dolg niz let vzdržuje visok status, Audi je to oznako uvedel leta 1994 kot naslednico tedaj že zelo priljubljenega modela Audi 100.

Audi A6 ima zelo uravnotežene zunanje proporce z dolgim motornim pokrovom in dolgo medosno razdaljo. Kljub temu pa so previsi kratki, kar omogoča odlične vozne lastnosti.

Notranjost je nekaj posebnega, tako v oblikovalskem kot tehnološkem smislu. Sredinska konzola z izvlečnimi segmenti in ob neprekinjeni vodoravni liniji ustvarja občutek širine in zračnosti. Sredinska konzola, ki je povsem digitalna, je usmerjena proti vozniku. V praksi to pomeni, da ima A6 tri velike zaslone. Osrednji je na sredinski armaturi in ponuja vse možnosti povezave z radijem, telefonom, navigacijo ter drugimi potrebnimi nastavitvami in je občutljiv na dotik, prek menijev pa se lahko premikamo tudi s pomočjo MMI sistema in krožnega stikala. Drugi je pod njim in omogoča krmiljenje klimatizacije. Tretji je pred voznikom in predstavlja povsem digitalno ploščo z merilniki, katero pri Audiju imenujejo Audi Virtual Cockpit.

Morda vas je oznaka v naslovu TDI 50 zavedla, da je pod pokrovom močnejši motor. No, z novim označevanjem to pomeni, da je pod motornim pokrovom trilitrski V6 TDI, z 286 KM in 620 Nm navora. Motorju v pomoč priskoči tudi elektromotor, ki deluje na 48 V napetosti. Elektromotor ob pospeševanju pomaga dizelskem motorju, pri zaviranju pa polni baterije. Pri Audiju to imenujejo Light Hybrid ali blagi hibrid. Vse to

se občuti pri odločnem speljevanju, ko prvo stotico ulovimo že v 6 sekundah, končna hitrost pa je omejena na 250 km/h. Zaradi odlične zvočne izolacije in stekel v Acoustic izvedbi, hrupa motorja ali piša zraka sploh ne boste zaznali.

Da bo vse funkcioniralo, kot je treba, in da bo vožnja čim bolj varna ter udobna, skrbijo številni sistemi, ki so na prvi pogled povsem prikriti. Tako za prenos moči skrbi osemstopenjski samodejni menjalnik Tiptronic, ki svoje delo opravlja izredno natančno, pravočasno in predvsem uglajeno. Seveda lahko vse stvari vzamete tudi v svoje roke in predstavljate ročno prek ročic za volanom. Quattro sistem skrbi, da ima prav vsako kolo toliko navora, kolikor ga lahko prenese na podlago, da pa bi bil ta kontakt s podlago še boljši, je bil testni model opremljen z zračnim vzmetenjem. Treba je poudariti, da sta tudi zadnji kolesi upravljivi in to na način, da se pri hi-

trostih do 60 km/h obračata v nasprotni smeri od sprednjih koles, kar je še posebej dobrodošlo v gneči ali pri parkiranju. Pri hitrosti nad 60 km/h pa se obračata v isti smeri kot sprednji in s tem skrbita za boljše stabilnost in lego na cesti.

Audijeva šestica je iz generacije v generacijo znanilec tehnološke naprednosti, tako je tudi z zadnjo generacijo, ki v avtu, dolgem skoraj pet metrov, prinaša prav vse tehnološke poslastice današnje dobe, vključujoč delno avtonomno vožnjo.

Obsežnejši test si lahko preberete na www.revija-tranzit.si

TEHNIČNI PODATKI

Motor: dizel, turbo polnilnik, common rail, V6	
Prostornina (ccm):	2967
Moč (kW/KM):	210/286
Navor (Nm/min):	620/2250
Menjalnik/pogon:	8-stopenjski Tiptronic/ na vsa kolesa Quattro
Mere	
Dolžina (mm)	4939
Širina (mm):	1886
Višina (mm):	1457
Medosna razdalja (mm):	2924
Prtljažnik (l):	530
Masa vozila (kg):	1890
Zmožljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	5,7
Najvišja hitrost (km/h):	250
Kombinirana poraba (l/100km):	6,5
Emisija CO ₂ (g/km)	146





Japonec s pedigrejem

Segment SUV vozil se je pojavil leta 1995, ko je na trg prišla prva generacija Honde CR-V. Takrat ni nihče mogel niti slutiti, da bo ravno ta avtomobilska oblika dvajset let kasneje povsem zasenčila ostale avtomobile.

Kratica CR-V usmerja v bistvo teh avtomobilov: Comfortable Runabout Vehicle, kar bi v prevodu pomenilo udobno vozilo za pohajkovanje naokoli. In to pohajkovanje je privedlo že do četrte generacije, ki ponovno ponuja obilico prostora ter preverjeno japonsko kakovost izdelave, varnostne sisteme ter asistenco, ki prihaja serijsko. Kot novost Honda v CR-V prvič ponuja tudi 7 sedežev, še večja novost pa je, da v ponudbi ni več dizelskega motorja. Lep izgled je zelo važen faktor pri pridobivanju kupcev, je pa tudi res, da Honda v tem segmentu

ni nikoli polagala odvečne pozornosti na izgled, kar pa se je z novo generacijo spremenilo. Ostrejši sprednji del z agresivnimi linijami, poudarjeni boki ter nov zadek z atraktivnimi lučmi, delajo konkreten odmik od predhodne generacije.

Še večji napredek prinaša notranjost. Pred voznikom so digitalni merilniki, na osrednji konzoli pa velik osrednji ekran. V usnje oblečen volan in sedeži, ki ponujajo dober oprijem na hrbtu.

4,6 metra dolžine dela ta avtomobil dovolj kompakten in okreten tudi v mestnih gnečah, zahvaljujoč višji poziciji sedenja pa lahko računamo na dobro preglednost in tako ne bomo imeli težav z manevriranjem po ozkih ulicah. Tudi zaradi »le« dvokolesnega pogona je avtomobil bolj okreten v mestu, zato pa boste prikrajšani za kakšno izven-

cestno avanturo. Za dinamično premikanje skrbi zgolj in izključno 1,5-litrski turbo bencinski motor, ki lahko razvija 173 ali 193 KM. Mi smo preizkusili šibkejšega, a tudi ta zelo konkretno premika 1700 kilogramov težko vozilo. Ko motor poženemo v rdeče polje, ki se prične 6000 vrt/min, ko prične turbina delovati s polnimi pljuči in kar zažari, lahko do prve stotice prišprinta v manj kot desetih sekundah ter nato zvezno pospešuje vse do končnih 200 km/h. Za prenos moči na sprednji kolesni par skrbi izredno natančen ročni 6-stopenjski menjalnik.

Pohvale gredo tudi bogati opreми, kjer je vključena navigacija, samodejni preklon dolgih luči, ogrevani sedeži ter Honda Sense varnostni paket, ki vsebuje večino danes znanih sistemov: od sistema za preprečevanje nalleta, sistem za vzdrževanje voznega pasu, kjer tudi sam korigira smer vožnje, pa opozorilo na mrtvi kot, pomoč pri vzvratni vožnji ...

S prihodom nove generacije Honde CR-V, Japonci še naprej igrajo na zanesljive karte in dvigajo vložek s tem, ker so ponudili več in to na skoraj vseh področjih.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: vrstni 4-valjni bencinski, 4 ventili na valj, neposredni vbrizg, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	1498
Moč (kW/KM):	142/193
Navor (Nm/min):	243/2000–5000
Menjalnik/pogon:	samodejni brezstopenjski CVT/na vsa kolesa AWD
Mere	
Dolžina (mm)	4600
Širina (mm):	1855
Višina (mm):	1689
Medosna razdalja (mm):	2659
Prtljažnik (l):	561/1123
Masa vozila (kg):	1700
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9,5
Najvišja hitrost (km/h):	200
Kombinirana poraba (l/100km):	8
Emisija CO ₂ (g/km)	197





Nove smernice v razredu enoprostorcev

Razreda B, ki je nastal leta 2003 kot eksperiment in poskus vstopa Mercedes v nov avtomobilski segment, lahko rečemo, da se je odlično izkazal na trgu kot družinski enoprostorec. Sedaj, v njegovi tretji generaciji, pa je prejel tudi izredno dinamične in simpatične linije.

Razred B je v Sloveniji najbolje prodajani Mercedes in ne glede na to, da je SUV razred v silovitem porastu, se bo za novim B-jem obrnil marsikateri kupec. Karoserija je nižja in širša ter daljša, oblikovalci pa so iz precej nevhvaležne oblike enoprostorca izvlekli maksimalno atraktivnost. Z dolgo medosno razdaljo, kratkimi previsi, rahlo spuščajočo se linijo strehe, progresivnim sprednjim delom in položnim vetrobranom se razred B že spogleduje s športnostjo. Mehansko se razred B naslanja na uspešen razred A, s katerim si delita platformo, ki je tudi zasluzna za napredek v dinamiki vožnje.

Kljub bolj športnemu izgledu ima razred B večjo uporabno vrednost. V notranjosti je več prostora v vseh smereh (ramena, kololci, kolena), lažji je dostop do zadnje klopi, več je odlagalnih prostorov. Odlična je tudi preglednost, ki povečuje varnost in daje občutek prostornosti, voznik pa sedi kar 9 centimetrov višje kot v razredu A.

Tehnološko se novi razred B postavlja v sam vrh razreda, pa ne le zaradi novega MBUX uporabniškega modula, temveč tudi zaradi niza funkcij in opreme, ki je bila včasih rezervirana le za višje Mercedesove razrede.

Pri oblikovanju notranjosti je Mercedes zavzel povsem nov pristop in zagral pravo revolucijo v kompaktnem razredu. Preprosta arhitektura je nadgrajena z avantgardnim izgledom ar-

mature, ki se kot krilo razteza od vrat do vrat. Klasičnih merilnikov ni več, temveč sta tam sedaj dva 10,25-palčna ekrana, povezana med sabo. Z novim B-jem se lahko tudi pogovarjate, saj premore veliko umetne inteligence. Enostavno mu rečete »Hi Mercedes« in že se bo zaslusal glas, ki vas bo vprašal, kaj lahko avto stori za vas. Žal se še ne morete pogovarjati v slovenščini, a izkušnja je zelo zanimiva. Skozi menije se o premikate s touch pad stikali na volanskem obroču ali sredinski konzoli. Zanimiva je tudi izvedba prezračevalnih rež, ki spominjajo na turbine letalskih motorjev in so ambientalno osvetljene. Ko zrak hladimo, svetijo modro, ko ga grejemo, svetijo rdeče. Ambientalno je osvetljena celotna notranjost, vi pa lahko izbirate med 64 barvnimi odtenki osvetlitve.

Tudi v vožnji, kjer je voznik obkrožen z novimi tehnologijami, se srečujemo s posebnimi užitki. Motorni sklop, predvsem ta iz testnega mode-



la 180 d, prihaja iz francosko-japonske naveze. 1,5-litrski dizelaš razvija solidnih 116 KM, kar je povsem dovolj za dinamično, predvsem pa varčno in varno pohajkovanje naokoli. Lega na cesti je izvrstna, saj je razred B tudi tehnološko močno napredoval. Zanimivo je, da je večina B-jev opremljenih z avtomatskim menjalnikom, tako je bil tudi testni avto opremljen s 7-stopenjski samodejnim menjalnikom z dvojno sklopko, med tem ko gre ročni menjalnik počasi v pokoj. Na ta način Mercedes dokazuje, da premika meje avtomobilske industrije tudi v nižjih razredih.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: dizel, neposredni vbrizg, turbo polnilnik, Euro 6d-TEMP	
Prostornina (ccm):	1461
Moč (kW/KM):	85/116
Navor (Nm/min):	260/1500
Menjalnik/pogon:	Samodejni 7G-DCT/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4419
Širina (mm):	1796
Višina (mm):	1562
Medosna razdalja (mm):	2729
Prtljažnik (l):	455/1540
Masa vozila (kg):	1535
Zmožljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10
Najvišja hitrost (km/h):	200
Kombinirana poraba (l/100km):	5
Emisija CO ₂ (g/km)	107



Jezersko, del neokrnjene narave.

Bogastvo Zgornjesavske doline

Pravijo, da je Slovenija čudežno lepa. Saj ni čudno, če pa ima med drugim tudi takšne kraje, kot je Zgornjesavska dolina, ki ima na kupu toliko naravnih lepot, da jih težko zajameš v enem dnevu, pa čeprav so le nekaj kilometrov oddaljeni drug od drugega.

Zato si je najbolje vzeti nekaj dni in si jih počasi in z užitkom ogledati. Pa naj gre za Planico, dolino skakalnic, ki je nekoč najprej gostila tenisače teniškega kluba Ilirija iz Ljubljane in šele pozneje skakalce, dolino Vrat s prelepim slapom Peričnikom na poti, Martuljkovo skupino ali pa samo Kranjsko Goro s svojimi smučišči in kolesarskimi poligoni ali pa počitek ob umetnem jezeru Jasna.

Za glavo se je tisti dan prijel župan Kranjske Gore Jani Hrovat, to je tisti oče, čigar smučarka Meta Hrovat je že segla po naslovu mladinske svetovne veleslalomke prvakinje, zdaj pa že meša štrene najboljšim smučarkam na svetu. In je tisti župan, ki je prerodil ta zgornjesavski biser, ga odel v nov asfalt, olepšal središče kraja in še in še. Takole je dejal: »Še noben minister za okolje ni v tako kratkem času naredil toliko kot Jure Leben. Podprl nas je pri gradnji kabinske žičnice na Vitranc, ureditvi poligona na Velikih njivah in se strinjal z žičniško povezavo od Kranjske Gore do Planice. Tudi lastniki in novi direktor žičnic se z njo strinjajo, kar pomeni, da smo bili na najboljši poti za nov in odločilni korak. Pa so ga čez noč zamenjali, samo zato, ker je hotel nekaj

narediti. Bomo videli, kako bomo lahko šli naprej.«

Pred časom so pri jezeru Jasna naredili nov korak naprej. Nekdanji gostinski lokal je bil kar trinajst let zaprt, lastniki so se kregali z domačini, postavljali ograjo in s tem preprečili obhod jezera in še in še, lani pa ga je kupila družba Alpe Adria turizem in kamping, ki jo vodi Dominik S. Černjak, in ga popolnoma prerodila. Poleg samega gostinskega lokala, ki je odprt za vse obiskovalce, so za 3,2 milijona evrov uredili tudi osem butičnih lokalov visoke kakovosti in za res visoko ceno. Največjega, ki ima med drugim tudi takšno jedilno mizo, da jo lahko po obedu odpreš in zaigraš biljard, naj bi potem, ko bodo uredili tudi okolico, prodajali po devetsto evrov na dan. Zanimanje zanj in tudi druge apartmaje je že, kar pomeni, da so tako apartmaji ob jezeru Jasna kot tudi hotel Planinka na Jezerskem, kjer bo soba na noč stala čez 400 evrov in ki ne ponuja samo domače hrane, ampak tudi štiri naravne energetske točke, res znanilci tistega pravega, butičnega turizma, saj

je Slovenija premajhna za veliki, množični turizem. Seveda tudi občina ne bo stala križem rok in ker bi gostinska ploščad motila goste, pa še premalo prostora ima na voljo, jo bodo prestavili bližje, tako rekoč na jezero, računajo pa tudi, da bi uredili novo parkirišče. Sedanje je premajhno za vse, ki bi hoteli na sprehod ali pa posedeti pri jezeru, točneje dveh jezercih ob sotočju Male in Velike Pišnice, in občudovati Prisojnik in druge vršace, ki se jim pnejo pred nosom. Župan Jani Hrovat je tudi dejal, da bodo ob novi ploščadi uredili tudi dostop do jezera, kopališče, pozabil pa je pripomniti, da se bodo v njem hladili le najbolj vroči, saj ima voda tudi poleti največ 14 stopinj. In da



Priporočamo počitek ob umetnem jezeru Jasna.



Kranjska Gora je še vedno eden bolj priljubljenih smučarskih središč v Sloveniji.



Spust z ziplajnom pričara občutek, kot da bi leteli na skakalnih smučeh.

so že pred časom hoteli na dno jezera položiti posebno folijo, ki bi temperaturo dvignila za nekaj stopinj, vendar jim uradni varstveniki narave tega niso dovolili, saj je to področje že v okviru Triglavskega narodnega parka. Tega, da je tam že nekoč bil zunanji bazen z ogrevano vodo, se več ne spominjajo. Da mimo jezera vodi pot naprej na Vršič in potem v dolino Trente, ni treba posebej omenjati.

V sami Kranjski Gori čakajo na zeleno luč za gradnjo gondolske žičnice na Vitranc in s tem na povezano progo z vrha v smeri Podkorena in tudi same Kranjske Gore. Nekeč je tam že bila speljana proga, toda bila je preozka in preveč nevarna. Senka Kemperle iz Žičnic Kranjska Gora je dejala, da imajo v načrtu tudi ureditev Velike doline. Letos naj bi tja, poskusno, prenesli več dogodkov, pozneje pa načrtujejo, da bi tam uredili glavni center za smučarske šole.

Ko se peljete iz Kranjske Gore mimo Zelencev, lahko obiščete ta naravni rezervat, ki je talni izvir Save Dolinke. Voda ima tu stalno od pet do šest stopinj in se izlije v kilometer dolgo in dvesto metrov široko močvirje Blato.



Zelenci, naravni rezervat, ki je talni izvir Save Dolinke.

Resda je vse skupaj majhno, vendar pa tu rastejo močvirski ušivec, navadni mrzličnik pa vodna zlatica in še kaj, pot pa vam zna prekržati navadni gad, tudi brkatega netopirja lahko uzrete. V vodi je doma potočna postrv, v zraku pa vam zaprhuta ogrožena ptica škrlatec. Toda, kot se za domače zdrahe spodobi, je bil izvir Zelenec nekaj časa nedostopen, saj so se sprli občina pa najemnik lokala in še kdo, na poti, ki vodi do parkirišča, pa je bilo počez položeno deblo. No, zdaj so vse skupaj uredili in Zelenci so spet na ogled.

Dva dogodka na tem delu Slovenije žanjeta svetovno slavo. Prvi je smučarski pokal Vitranc v Podkorenu, vasi, kjer je nekoč kraljevala mitnica, saj je tu vodila najbližja cesta do Koroške. V tem kraju je tudi nekaj časa prebival sir Humphry Davy, ki ga ves rudarski svet pozna po izumu varnostne rudarske svetilke, druga pa je nenadkriljiva Planica, zibelka svetovnih rekordov, pa čeprav jih pri poletih ne štejejo. In čeprav brata Gorišek, mojstra snovanja velikih skakalnic, trdita, da so lahko brez nevarnosti tudi skoki, pardon, poleti do tristo in čez metrov. Planica pa zdaj ni samo naš nordijski center s sedmimi skakalnicami, je naš ponos. Že leta 1936 je tu človek prvič poletel po zraku čez sto metrov, leta 1994 pa čez dvesto. V tem centru si lahko ogledate skakalni muzej, na razgledni ploščadi pogledujete na Ponce pa Jalovec in proti Mojstrovki ali pa si, celo poleti, nadenete tekaške smuči, saj v dvorani pod

nogometnim stadionom delajo sneg. Pogumneži pa se bodo s sedežnico dvignili na vrh zaletišča in se spustili z ziplajnom in to tako, da bodo ves čas imeli občutek, kot da letijo na skakalnih smučeh in posnemajo naše pogumneže, ves čas dva metra nad zemljo.

Nedaleč od Planice, na nekdanji meji z Italijo, na katero danes spominjata samo trgovina, kjer so včasih prodajali carine prosto blago, in pa restavracija, ki jo vodi nekdanji olimpijski smučarski tekač Matej Soklič, je tudi raj za smučarje tekače. Do tri tisoč se jih zbere kakšen lep zimski dan. Kar štirinajst kilometrov tekaških prog je na voljo, če pa se komu zdi to premalo, lahko zavije še v dolino Tamar. Dve uri je do tja.

O zanimivostih občine Kranjska Gora bi lahko napisali debel turistični vodič. Tu je Mojstrana s slovenskim planinskim muzejem, Martuljek z Martuljkovo ali Špikovo skupino – se spomnite, da so jo pokazali v najlepšem slovenskem mladinskem filmu Kekčeve zgodbe?

Toda pozor! Odgovorni za naravo že razmišljajo o omejitvi gibanja v Triglavskem narodnem parku. Med drugimi hočejo rešiti alpsko možino pa več živali od velikega pupka do divjega petelina, gozdnega jereba, belke, katere in triprstega detela. Tako imajo v načrtu devetnajst mirnih območij, vendar v njih ne bi šlo za popolno prepoved gibanja, ampak bolj za omejitve gibanja v času največje občutljivosti, gnezdenja na primer, določene vrste. Spomnimo se, da tudi na Jezerškem predlagajo podobno. Da pohodniki ne bi zahajali izven utečenih poti in gazili po zavarovanih.

Časomer mega jaht



Ulysse Nardin je ena najbolj uveljavljenih švicarskih urarskih znamk. Njihovi merilci časa zasedajo posebno mesto v svetu plovbe. Zatorej seveda ni prav nič čudno, da so pred dnevi predstavili novo uro, ki povzema skupek elementov, ki so tako ali drugače povezani s pomorstvom. Enako kot pri modelu Grand Deck Marine iz leta 2016 so tudi pri tej izvedbi ure sodelovali s priznanim urarskim strokovnjakom Christophom Claretom, ki je s svojimi presežki že ničkolikokrat osupnil ljubitelje tega izuma. Če pri večjem delu kolekcije Ulysse Nardin še lahko govorimo o znosnih in »dostopnih« zneskih ur, tega za njihovo zadnjo izvedbo Mega Yacht, ki želi izstopati na slehernem koraku, zagotovo ne moremo reči. Seveda ne zgolj s ceno, temveč tudi s svojo izdelavo in svojstvenimi materiali. Sidro na verigi, ki označuje preostanek energije, lunin položaj, prikazan z elementom v obliki lune, ali tourbillon v obliki ladijskega propelerja, kar je prvič v zgodovini urarstva, vse to je le kanček elementov, ki izdelek naredijo umetnino. Cena le-teh pa je pri bodočih kupcih mnogokrat drugotnega pomena, rariteta in ročna obdelava teh tehničnih presežkov ima pač svojo ceno. Ta mimo grede znaša 300 tisočakov in nekaj drobiža, ki pa še vedno ne zagotavljajo dobave ure. Ta bo omejena na trideseterico srečnežev, ki jo bodo lahko tudi dobavili. Kupcev zagotovo ne bo zmanjkalo, vprašanje je le, kateri bodo. Bolj kot na Elanovih, jih bomo našli na palubah Lurssenov ali Bennettijev, tam, kjer se bolj kot med in mleko cedi nafta. Pa mirno morje, naj si bo z uro ali brez nje.



35 let G-Shocka



Casio je za častljivo obletnico kolekcije ur G-Shock predstavil posebno izvedenko. G-D5000-9JR je ura, ki jo poleg retro oblike obdaja tudi 18-karatno zlato. Dragoceni dodatek, ki je za kar 500-krat podražil povprečne ure G-Shock, bo narejen v vsega petintrideset primerkih. Cena? Dobrih 70 tisočakov ameriških zelencev.

Od torbic do ur

Louis Vuitton Tambour Spin Time Air je najnovejša pridobitev te modne hiše, s katero želijo priti tudi na področje urarstva. Za sedaj še ne moremo govoriti o ikoničnih izvedbah, gotovo pa je to novo zgodovinsko poglavje v njihovi bogati poslovni karieri.



Umetnost in Tag Heuer



Tag Heuer je ponovili sodelovanje z uličnim artistom Alecom Andonom, poznanim kot Alec Monopoly. Umetnostni provokator iz New Yorka deluje po številnih ameriških in evropskih mestih. Njegovi grafiti so po finančni krizi postali nekaj posebnega. Nekaj posebnega pa sta tudi oba Tag Heuerjeva časomera, ki bosta na številčnicah nosila prepoznavna »grafita« njegovega imena.

LESENE HALE



JEKLENE HALE



NAPIHLJIVE HALE



INŽENIRING

info@dbs-engineering.com

www.dbs-engineering.com

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