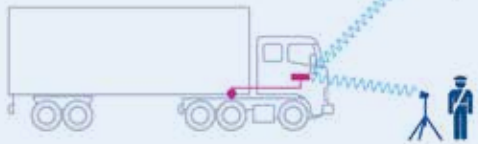


Pametni tahograf



Samo za najboljše



Prenovljeni MB Actros

Junij 2019

Letnik 3, številka 14

Tranzit



Vozili smo Scanio R 650 V8



Majhen, a eksploziven



Od letal do tovornjakov



Sejem v Celju

od 04.06.2019 do 07.06.2019

+++ transport logistic v Münchnu/Nemčiji

+++ Hala A5 | Stojnica 317/318

Povečajte prilagodljivost svojega poslovanja na prevozniskem trgu na timocom.si

TIMOCOM

AUGMENTED LOGISTICS

Napovedovanje delovnega časa

CVS Advanced Telematics

Več na strani 21.



GIGASPACE



ACTROS

S-MB 1851

MIRRORCAM

ACTIVE

40 35 30 25 20 15 10

Vsi govorijo. Eden uresniči.

Novi Actros.

Prihodnost mednarodnega cestnega prometa je že tu.

MirrorCam, Active Drive Assist, Multimedia Cockpit, ABA 5 in Predictive Powertrain Control so revolucionarne tehnične inovacije, s katerimi je opremljen novi Actros. Znatno zmanjšujejo porabo goriva in povečujejo varnost na cesti. Novi Actros s tem izpolnjuje rastoče zahteve v mednarodnem cestnem prometu.

Za več informacij se obrnite na svojega prodajalca tovornih vozil Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Pooblaščen prodajalci: Autocommerce, d.o.o.,
Autocommerce Ljubljana, Tel.: 01/5883 580, 5884 553,
RC Maribor, Tel.: 02/4600 112, RC Koper, Tel.: 05/6631 203.
Naročnik oglasa: Autocommerce, d.o.o.



Popolna rešitev
za vaš posel od
1.100 €/mesec*

Naša skrb: najboljša rešitev za vaš posel.

Najboljša mesečna investicija za vse, kar potrebujete.

Zadostiti zahtevam v prevoznem sektorju danes zahteva ne le izjemno zanesljiva vozila, prilagojena vašim zahtevam, temveč predvsem celostne rešitve za vaš posel: prilagojeno financiranje z možnostjo povratnega odkupa vozila, mobilno pomoč, garancijo, servisne pogodbe ter profesionalno usposabljanje voznikov. Vse to vam je odslej na voljo v integriranih storitvah MAN, ki so učinkovite do zadnje podrobnosti. MAN vam nudi vse potrebno, vi pa izberete storitve, ki jih potrebujete. Pokličite nas, da skupaj najdemo optimalno rešitev za vaš posel.

Prispevati k vašemu uspehu je naša prva prioriteta!

MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o., Brnčičeva ulica 35, 1231 Ljubljana Črnuče
M 030 703 093, E info-man-slo@man.eu



Posebno ugodni pogoji financiranja preko Porsche Finance Group Slovenia med 1. 4. 2019 in 30. 6. 2019.

Nove MAN storitve, prilagojene zahtevam slovenskega trga:

- Servisna pogodba Comfort WIN
- Connected CoDriver – telefonsko usposabljanje voznikov neposredno v kabini
- Finančne rešitve z možnostjo odkupa vozila
- Brezplačne MAN digitalne storitve – MAN Essential in MAN ServiceCare – za poenostavitev vašega poslovanja

*Primer finančnega lizinga z odkupom vozila: vlačilec 4x2, XLX, 460H, standardna oprema, MAN servisna pogodba, MAN asistenca s finančnim lizingom ter odkupom vozila po 4 letih od 1.100 €/mesec. Dodatne opcije in oprema vplivajo na spremembo predstavljene paketne mesečne cene.

Pametni tahograf in Pošta Slovenije

S 15. junijem bodo morala biti vsa nova vozila nad 3,5 tone opremljena z novimi pametnimi tahografi, ki zmanjšujejo možnost manipulacij. Nova generacija tahografov bo povečala učinkovitost nadzora ter zmanjšala administrativna bremena prevoznikov. Zagotovo bodo razbremenjeni tudi vozniki, saj zaradi večjega nadzora ne bodo mogli več podaljševati delovnih časov, ob tem pa bodo imeli tudi več časa za počitek. Tako je v teoriji, kako bo v praksi, pa še ne vemo. Se pa že pripravlja tudi nova generacija pametnih tahografov 2.0, ki bo uvedena leta 2022, o novostih pa si preberite v nadaljevanju.

Še ena zadeva je zaznamovala zadnji mesec v Sloveniji. Pošta Slovenije je namreč prevzela nekaj več kot 72 % deleža v logističnem podjetju Intereuropa. S tem je Pošta postala največji logist v državi pa tudi v bližnji regiji, saj se Pošti sedaj odpirajo tudi mednarodni trgi. Pred Pošto Slovenije in Intereuropo je tako veliko izzivov, ki jih morata obe družbi prepoznati kot nove priložnosti. V skladu z začrtano strategijo bo Pošta Slovenije ohranjala vodilni položaj na področju konkurenčnega trga poštnih storitev v Sloveniji ter se krepila v regiji, ob tem pa bo sledila načrtovani rasti in razvoju na logističnem področju na širšem območju jugovzhodne Evrope.

Mi pa smo tokrat preizkusili prenovljenega Actrosa brez ogledal na cestah v okolici Barcelone, po domačih cestah pa smo zapeljali Scanio, ki kot edina še ponuja osemvaljne motorje, ki so tudi nekakšen zaščitni znak podjetja. Skupaj z ZŠAMom smo organizirali državno prvenstvo poklicnih voznikov ter obiskali sejem v Celju. Kljub izredno slabemu vremenu v maju smo mi imeli dovolj dela, da vam ponudimo novo revijo, polno zanimivega branja.



Kazalo

Paket mobilnosti	6
60 let radarja	7
Pametni tahograf	8
Novice	10
Novo v Sloveniji	14
Na cesti s prenovljenim Mercedes-Benz Actrosom	17
Test Scania R 650 V8	22
Reportaža iz Celja	28
S severa Evrope	30
Zobati jermen	32
Center za vse	34
Izza ovinka	36
Na cesti s Hyundai Tucson 1,6 CRDI	38
Na cesti s Ford Focus 1,0 Ecoboost	39
Samo najboljše je dovolj dobro	40
Prevoznik	42
Od letal do tovornjakov	44



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.



Po dolgem usklajevanju, ko je že izgledalo, da se to v času tega zbora ne bo zgodilo, pa je Evropski parlament le sprejel predlog »Paket o mobilnosti« z namenom zmanjševanja nezakonitih praks v cestnem prometu in izboljšanja delovnih pogojev za voznike.

V sklopu predloga so revidirana pravila za usposabljanje voznikov, za čas odmora voznikov in spremembo pravil o kabotaži. Evroparlamentarci prav tako želijo stopiti na rep podiranje tržnega reda s pomočjo fiktivnih podjetij. Čeprav je bila večina vzhodnoevropskih držav proti temu, je predlog s tesno večino sprejet, Romunija, Bolgarija in Litva pa so nanj postavile več kot tisoč amandmajev. Večino z namenom, kakor sami trdijo, da bodo s tem predlogom postavljeni v neenakopraven položaj glede na zahodnoevropska podjetja, kar jim bo otežilo poslovanje. Naj še enkrat omenimo, da je beseda o predlogu, naslednji korak pa je razprava v Evropskem parlamentu z namenom osvojitve končnega predloga, ki se bo po tem sprejemal prek gla-

sovanja v EU parlamentu, o čemer pa bo razpravljala že novi parlament.

Kar se kabotaže tiče, se njihova časovna omejitev spreminja na tri dni z neomejenim številom kabotaž. Da bi se preprečile sistemske kabotaže, pa bodo uvedena obdobja »mirovanja«, v katerih bo vozilo moralo ostati v svoji državi vsaj 60 ur, preden se odpravi na naslednjo kabotažo.

Z namenom boja proti fiktivnim podjetjem bodo morali prevozniki v cestnem prometu dokazovati, da opravljajo večino aktivnosti v državi članici, kjer so registrirani. Glede na dejstvo, da operaterji za nudenje uslug prevoza vse več uporabljajo lahka gospodarska vozila, se uvaja predlog o izenačitvi v skladu z normami EU za prevoznike. S to uredbo se trasira pot

k uvedbi tahografov tudi v vozila, lažja od 3,5 tone.

Zastopniki želijo, da se pravila o napotitvi voznikov vežejo na kabotažo in na čezmejne prevozne dejavnosti, izključujoč prevoze, bilateralne operacije in bilateralne dejavnosti z enim dodatnim natovarjanjem ali iztovarjanjem v vsaki smeri. Lahko tudi brez dejavnosti v odhodu in z dvema dejavnostma pri povratku.

Podjetja bodo morala organizirati svoje delo tako, da se bodo lahko vozniki redno vračali domov, najmanj na vsake štiri tedne. In na koncu, čeprav je bilo to že prej definirano skozi različne uredbe, pa so sedaj tudi v sklopu predloga postavljene nove smernice, ki predpisujejo, da se obvezen vikend počitek ne sme opravljati v kabini.



60 let radarja



Kaj delajo policaji na cesti? To je bilo vprašanje številnih voznikov, ki so se sredi leta 1959 vozili po cesti med Dusseldorfom in Ratingenom in opazovali policiste, kako iz avta zlagajo dve veliki škatli in ju postavljajo na trinožni podstavek.

Kaj je namen te čudne naprave, iz katere se raztezajo kabli vse do policijskega vozila? Namen so kmalu izvedeli, predvsem tisti, ki so mimo naprave peljali prehitro. Malo naprej jim je pomahal policist, zahteval, da se zaustavijo in pokažejo dokumente ... In ne le to, »dirkači« so lahko prejeli »čestitko« v obliki fotografije zadnjega dela vozila z registrsko tablico in izpisano hitrostjo kot dokaz o prekršku.

To je bil črni dan za vse, ki radi malo močnejše pritisnemo na plin, saj so pred 60 leti uvedli v uporabo prvi ra-

dar. Radar, katerega je izdelalo podjetje Telefunken VRG2 in je bil uporabljen v okolici Dusseldorfa, je oblastem že prvi dan prinesel velike prihodke. »Naprava prihodnosti,« so hvalili VRG2, ki je tedaj stal ogromnih 20.000 nemških mark.

Ta tehnološka revolucija je bila v Nemčiji uvedena z namenom povečanja varnosti, saj so Nemci konec petdesetih let potovali v vse hitrejših avtomobilih in letno je na cestah umrlo več kot 15.000 ljudi. Dve leti po uvedbi prvega radarja so v Nemčiji omejili hitrost v naseljih na 50 km/h in VRG2

se je spet izkazal kot odličen pomočnik. Policisti so včasih poskušali ugotoviti hitrost s pomočjo štoparic ali pa so se vozili za prehitrimi vozniki, odtlej pa je en policist sedel v patrolnem vozilu in snemal prehitre ter javljal kolegu pred sabo, koga naj zaustavi.

Hitro se je mobilni radar razširil po celem svetu. Žal pa so dogovorni kmalu ugotovili, da lahko mobilni radar uporabljajo ne le za povečanje varnosti in vzgojo v prometu, temveč tudi za polnjenje državnega in občinskega proračuna. Ostalo pa že poznate ...





Pametni tahograf

Evropska komisija je predpisala, da morajo biti s 15. junijem vsa nova vozila opremljena s pametnim tahografom, ki je precej bolj napreden in bo zmanjšal možnosti manipulacij.

Z namenom povečanja varnosti in zmanjšanja manipulacij ter upoštevanja časov voženj Evropska komisija s 15. 6. uvaja v vse nove tovornjake novo generacijo tahografov, ki bodo zmanjšali možnosti manipulacij, povečali učinkovitost nadzora ter zmanjšali administrativna bremena prevoznikov. Prva generacija pametnih tahografov je sestavljena iz tahografa, sensorja, DSRC naprave za komunikacijo na daljavo ter modula satelitske navigacije GNSS.

Senzor je sedaj le eden, nameščen na menjalniku, signala iz ABS ni več. Senzor je narejen iz aluminija, da nanj ne vplivajo magnetne sile, oblika ostaja enaka, je pa zelo občutljiv na zlorabe. Zaščiten je tudi s posebno enoznačno in sistemsko nadzorovano plombo ter varnostnim elektronskim mehanizmom.

DSRC je oddajnik kratkega dosega z varno radijsko povezavo za komunikacijo z nadzorom na daljavo. Nadzornik tako pregleda podatke brez

ustavljanja vozila. Za voznika je to velika olajšava, saj ga ne bodo brez potrebe kontrolirali ali ustavljali na cesti. S tem ne bo prekinjal vožnje in tako bo prihranil kar nekaj časa.

GNSS je modul globalnega pozicioniranja GPS, ki prek satelitske navigacije beleži lokacijo vozila ob začetku in koncu potovanja. Podatke pa osvežuje tudi med potjo na vsake tri ure. Za nove tahografe so pripravljene tudi nove kartice druge generacije, tako za voznike, kot tudi za podjetja in kontrolo.

Nove kartice bodo beležile večje število podatkov skladno z novo zakonodajo. Starih kartic do poteka ne bo treba menjati (do pet let), brez težav jih boste uporabljali tudi v novih tahografih, kakor boste lahko tudi nove kartice uporabljali v starih tahografskih napravah. Podatke s kartic pa bo še vedno treba kopirati in shranjevati. Razlike med karticami so praktično neopazne, na novi boste pod sliko opazili le napis G2.



Service delavnice so nove pametne tahografe in vse sestavne komponente že testirale.



Novost sta spodnji DSRC modul in GNSS antena.

Druga generacija

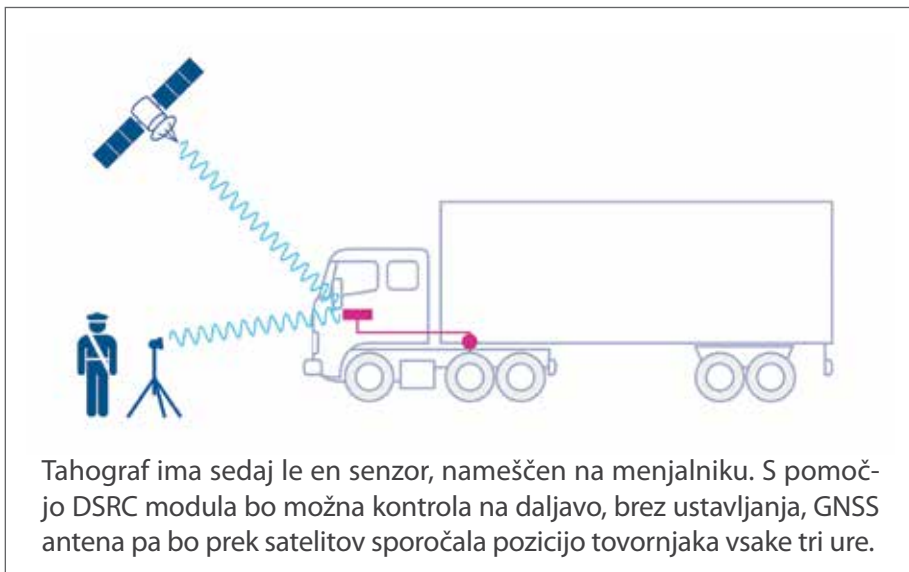
Druga generacija pametnih tahografov bo uvedena leta 2022. Avtomatsko bo beležila prehod meje in pozicije na vsakih 15 minut ter pregled na cesti za 56 dni nazaj. S tem bo lažji nadzor izvajanja kabotaže in napotitve voznikov. Vsi mednarodni prevozi naj bi že leta 2024 morali imeti tahograf druge generacije pametnih tahografov, kar pomeni zamenjavo analognih in digitalnih tahografov.

Jože Cuderman, strokovnjak za tahografe, poudarja: »Novi tahograf znižuje možnosti manipulacij in zlorab, prinaša nekaj ugodnosti za voznike in podjetja, bo pa pregled tahografskega sistema in servis obsežnejši in posledično bo to podražilo storitev. Servisne delavnice bodo morale preverjati tudi vse nove funkcije pametnih tahografov, vključno s pravilnim delovanjem satelitskega sistema GNSS ter DSRC modula in pošiljanja podat-

kov pri nadzoru. Mi na servisih smo pripravljene, prav tako je pripravljen Cetis za izdajo novih kartic.«



Nove so tudi kartice, ki jih tiska Cetis.



Tahograf ima sedaj le en senzor, nameščen na menjalniku. S pomočjo DSRC modula bo možna kontrola na daljavo, brez ustavljanja, GNSS antena pa bo prek satelitov sporočala pozicijo tovornjaka vsake tri ure.

Plombe

Tahografi in senzor so zaščiteni s posebno plombo – pečatom. Vsak pečat ima serijsko številko, ki mu jo dodeli njegov proizvajalec. Ta številka je edinstvena in se razlikuje od vseh drugih številke pečatov, ki jih dodeljujejo drugi proizvajalci pečatov.



Ta edinstvena identifikacijska številka je opredeljena kot neodstranljiva oznaka in prikazuje oznako proizvajalca (vpisovanje v podatkovno zbirko izvajaja Evropska komisija) ter številko pečata, ki jo določi proizvajalec. Številki sta v celoti sledljivi od proizvajalca do serviserja.



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

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



KRONE
We Deliver the Future

www.krone-trailer.com

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

Ali ste vedeli, da ...

- ... je v Ameriki v začetku 20 stoletja nastalo več kot 1500 različnih podjetij, ki so se ukvarjala s proizvodnjo avtomobilov? Zaradi krize, bankrotov in združitvev jih je 90 % zaprlo svoja vrata.
- ... Volvo testira samovozeča vozila v Avstraliji, kjer jih močno motijo kenguruji, ki se gibljejo tako, da skačejo v zrak, kar popolnoma zmede sisteme za zaznavanje ovir?
- ... je bil Volkswagen od leta 1945 do 1948 v lasti britanske vojske? Le-ta ga je želela prodati Fordu, a so Američani ponudbo zavrnil, češ da to podjetje ni nič vredno. Danes se jim zagotovo močno kolca.
- ... da je zvok iz izpušnega sistema tudi učinkovit pri osvajanju žensk? Nedavno so dognali, da je frekvenca 333 Mhz, ki prihaja iz izpuha Maseratijev, tista, ki požene kri po žilah večine žensk.



Vir: racunalniske-novice.com

Google Maps najboljša navigacija

Google ima v svoji ponudbi kar sedem produktov z več kot milijardo uporabnikov. Med njimi najdemo navigacijski sistem Google Maps, ki postaja iz dneva v dan boljši. Najnovejša posodobitev predstavlja korak naprej na področju mobilne navigacije, saj združuje vse prednosti mobilne navigacije z razširjeno resničnostjo. Novi mobilni navigacijski sistem Google Maps deluje tako, da na zaslonu pametnega mobilnega telefona prikazuje tako smer navigacije kot okolico, ki jo lahko vidimo s prostim očesom, saj za ta namen uporablja digitalni aparat. Na zaslonu se prikazujejo puščice za naznanitev smeri, kot tudi druge koristne informacije, na primer imena ulic. S tem je navigacija postala še bolj zanimiva in uporabna.

PRAVI JUNAKI DARUJEMO!

#ligadarovalcev

BREZPLAČNA OBJAVA

daruj-kri.si

f Daruj kri

Pokrovitelji akcije:

Zavod Republike Slovenije za transfuzijsko medicino
Blood Transfusion Centre of Slovenia

Energija za življenje

DAF Road Show tudi skozi Slovenijo

Maja je Slovenijo obiskal sedaj že tradicionalni DAFov Road Show. Karavana najnovejših DAFovih gospodarskih vozil se je ustavila v Mariboru, na parkirišču uvoznika in serviserja DAFovih vozil, podjetja Cordia, ki ima svojo poslovno enoto tudi v Mariboru.

Flota najnovejših DAFov je svojo pot pričela 25. marca in skozi sosednje države pripeljala tudi do Maribora. Na ogled in testne vožnje smo dobili oba tovornjaka, ki sta prejela mednarodni naziv tovornjak leta 2018, to sta modela XF in CF, ter najmanjši hišni model LF. V testni liniji vozil pa je bil za preizkus na voljo tudi CF s prekucno nadgradnjo, namenjen gradbenemu sektorju. Karavana je svojo pot nadaljevala v Romunijo, zaključila pa jo bo v sredini julija v Litvi. Road Show bo tako skupaj obiskal 11 držav, nato pa se bo vrnil v domači Eindhoven.



Na Road Showu so nam v DAF Cordia centru predstavili tudi novo testno voznico Jadranko Čučnik. Slednja bo v prihodnosti skrbela za izobraževanje DAFovih voznikov, s poudarkom na varni in ekonomični vožnji. Veliko novosti pa se obeta tudi s programom DAF Connect, ki bo kupcem ponujal celostno podporo pri vzdrževanju njihovega avtoparka.

Smart Trailer World



Priklopniki in storitve iz prve roke

Misija: pametne rešitve za kompleksne transportne naloge. Pot: pametno mreženje informacij in izvajanje obsežnih storitev – za celo življenjsko dobo priklopnika. Z našim telematskim sistemom TrailerConnect® in premium storitvami po meri boste lahko koristili rešitve prihodnosti na področju priklopnikov in pridobili prednost pred drugimi. www.cargobull.si

SCHMITZ
CARGOBULL 
The Trailer Company.

TIMOCOM
AUGMENTED LOGISTICS

**ONE SYSTEM
ONE NETWORK
ONE FUTURE**

Sejem Transport logistic je oder za svetovno premiero. TIMOCOM bo izkoristil to priložnost in v ekskluzivnem predogledu med drugim predstavil svojo celovito prenovljeno začetno stran sistema. Za več kot 130.000 uporabnikov to pomeni intuitivno in strukturirano uporabo tistih pametnih aplikacij v sistemu, ki jih potrebujejo pri svojem delu v prevozništvu.

Sočasno bo TIMOCOM v pametno aplikacijo Povpraševanja po prevozu dodal funkcijo, s katero bodo lahko

naročniki določili porazdeljene skupine prejemnikov. TIMOCOM si s priznanimi partnerji, kot sta Cargoclix in Krone Telematics, prek pametnih aplikacij Sledenje in Borza tovora prizadeva doseči, da bi bili logistični postopki po vsej Evropi učinkovitejši. Od tega bodo imeli koristi tako partnerji – ponudniki vmesnikov, kot tudi njihove stranke, če bodo na primer izkoriščale GPS podatke ali aktivno predlagale ponudbe tovora.

GB Leasing



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

- **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
Bleweisova 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



Še večja stopnja varnosti

Renault Trucks kontinuirano dela na dviganju nivoja varnosti. Za to so sedaj v ponudbi za tovornjake C in K razreda nove rešitve, ki omogočajo, da se tovornjaki iz gradbenega sektorja bolje prilagodijo pogojem urbane vožnje. Med novosti spada samodejna aktivacija električne parkirne zavor, dodano je steklo na sovoznikovih vratih za boljšo bočno preglednost, indirektna vidljivost je izboljšana s pomočjo kamer, kjer se slika prenaša na poseben ekran Roadpad+, izboljšano je tudi odkrivanje in opozarjanje na ranljivejše udeležence v prometu s pomočjo zvočnih in vizualnih opozoril v kabini.



Nastavitev geometrije koles

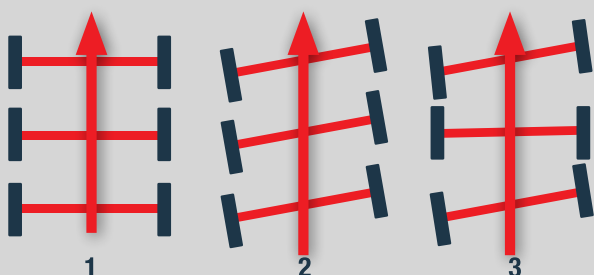
za vse znamke gospodarskih vozil



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

ZAKAJ PRILAGAJANJE GEOMETRIJE KOLES

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



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

ZAKAJ IZBRATI JOSAM GEOMETRIJO KOLES?

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

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

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

Patentirani Josam program meri tudi:

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

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

KAM I BUS Importer d.o.o.

📍 Celovška cesta 492, 1210 Ljubljana – Šentvid

☎ 01 810 7501, 01 810 7503

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

Nov konkurent v Golfovem razredu



Scala je tipična predstavnica kompaktnega razreda z odrezanim zadkom. Dolga je 436 cm in je povsem nad povprečjem v ponudbi prostora. Trenutno je to eden najnaprednejših Škodinih modelov. Lahko je opremljena z digitalno armaturo in sredinskim zaslonom, velikim 9 palcev. V Scali je na voljo cel kup pomočnikov, ki delajo vožnjo lažjo, prijetnejšo in predvsem varnejšo. Tudi na Škodine rešitve Simply Clever niso pozabili. Za pogon so zadolženi pretežno bencinski motorji, moč pa se razteza od 95 do 150 konjev. Na voljo je tudi 1,6 TDI s 115 KM. Cenovna paleta se pri nas prične pri dobrih 15 tisočakah.

Novi kupe se imenuje CLA

Novi kupe razreda CLA ni samo najbolj emocionalno vozilo v svojem razredu, temveč je tudi izjemno inteligentno. Podaljšane vstopne linije nad okni in vrata brez okvirja podarijo kupeju CLA nepogrešljiv športen in eleganten značaj. Večpoložajni sedeži z masažno funkcijo in klimatisacijo so prvič opsijsko na voljo v razredu CLA. Krmiljenje udobja ENERGIZING povezuje različne sisteme za udobje v vozilu. Povsem nova so inteligentna priporočila storitve ENERGIZING COACH.

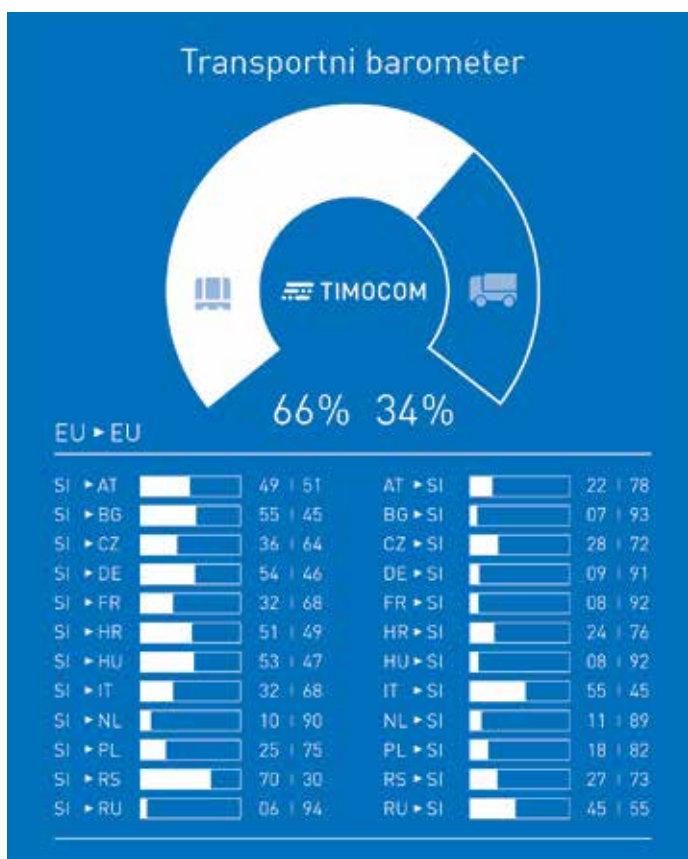
Novo vozilo CLA poganjajo 4-valjni bencinski in dizelski motorji, ki so bili v celoti posodobljeni ob lansiranju kompaktne modelne serije. V primerjavi s prejšnjo generacijo jih odlikujejo znatno višja moč, izboljšana učinkovitost in nižje emisije.



Ford Mondeo Hibrid

Ford Mondeo Hibrid navdušuje s kombinacijo osupljive zmogljivosti, majhnih izpustov in varčne porabe ter vznemirljivega oblikovanja. Sistem brezhibno preklaplja med elektromotorjem in bencinskim motorjem. Najsodobnejši

elektromotor z energijo oskrbuje izjemno lahek litij-ionski akumulator s kapaciteto 1,4 kWh. Pri manjši hitrosti in na kratkih razdaljah je pogon vozila izključno na elektriko, pri hitrejših vožnjah in ko je potrebna večja zmogljivost, pa se vključi 2,0-litrski bencinski motor. Ford Mondeo Hibrid je opremljen tudi z regenerativnim zavornim sistemom, ki več kot 90 % energije zaviranja uporabi za polnjenje akumulatorja in tako zagotovi kar največji doseg.



Acron, Astronef, Astron, Altano, Astromega

Novi in rabljeni

Van Hool

Avtobusi

VAN HOOOL

Info: miran.perme@gmail.com

ALUCA®

Oprema za dostavnike...

100 % ALUMINIJ



INDIVIDUALNE REŠITVE PO MERI ...



... ZA DOSTAVNIKE VSEH ZNAMK



VARNOST, UREJENOST, VARČNOST ...



 **ŠPAN**[®]
Center mobilnosti

ŠPAN d.o.o., Tržaška 547, 1351 Brezovica
E: aluca@span.si, M: 041 63 27 49

PremiumPartner
von Volkswagen Nutzfahrzeuge

VanPartner by
Mercedes-Benz

 **ZERTIFIZIERTE
AUFBAUTEN**

 **RENAULT
PRO+**

Popolna digitalizacija



Mercedes je prenovljenega Actrosa uradno predstavil lani na sejmu v Hannoveru in tudi mi smo že veliko pisali o njem. Tokrat pa smo ga lahko zapeljali tudi na cesto ter v praksi preizkusili vse njegove novosti.

Navzven je novosti malo, tudi o tem smo že pisali. Novih luči z LED dnevnim podpisom spredaj in »drsnih« LED smernikov zadaj ter rahlo spremenjena odbijača ne boste takoj opazili, opazili pa boste že mesece opevano novost, da Actros nima več klasičnih vzvratnih ogledal. Na tiskovni konferenci smo seveda vprašali, zakaj je tako malo stilskih sprememb, in dobili zelo zadovoljiv odgovor: »Nove tehnologije še vedno vzpostavljajo določen odpor pri nekaterih kupcih, zaradi česar smo tranzicijo namerno upočasnili. Verjetno pa veste, da se že pripravlja nova regulativa o dolžini kompozicij, s katero bi lahko močneje popravili aerodinamiko, s tem pa

tudi znižali porabo in izpuste. Tovornjaki bodo najverjetneje ponovno dobili vsaj malo »nosu« in kabine bodo zagotovo daljše, kar pomeni da se bodo izgledi kabin zopet spremenili, zato nismo porabljali preveč denarja za zadeve, ki se bodo v bližnji prihodnosti tako in tako zgodile,« nam je povedal Stefan Bucher, prvi mož Mercedesovih tovornjakov.

Do takrat, ko bodo v veljavo stopile nove uredbe, bo Actros torej takšen, kot je: prepoznaven, mogočen in brez ogledal. Seveda je možno kupiti Actrosa tudi s klasičnimi ogledali, a pri Mercedesu so dejali, da bodo »žalostni«, če bodo na cesti videli prenovljenega Actrosa z ogledali.

MirrorCam

Pa se še enkrat posvetimo tem »fantomnim« kameram, ki vzbujajo toliko polemik. Dejstvo je, da so kamere v vseh pogledih boljše od klasičnih ogledal. Tovornjak izgleda drugače, je bolj aerodinamičen, pri Mercedesu govorijo celo o 3 % nižji porabi zaradi manjšega zračnega upora, na precej višjem nivoju pa je tudi varnost, saj sistem kamer pokriva skoraj vse mrtve kote, katerih pa je pri tovornjaku zares veliko. Ob vstopu v tovornjak nas na A stebričku pričakata dva 15-palčna ekrana na vsaki strani. Na njiju se je treba nekoliko privaditi, še posebej na levega, saj je precej bližje vozniku, kot



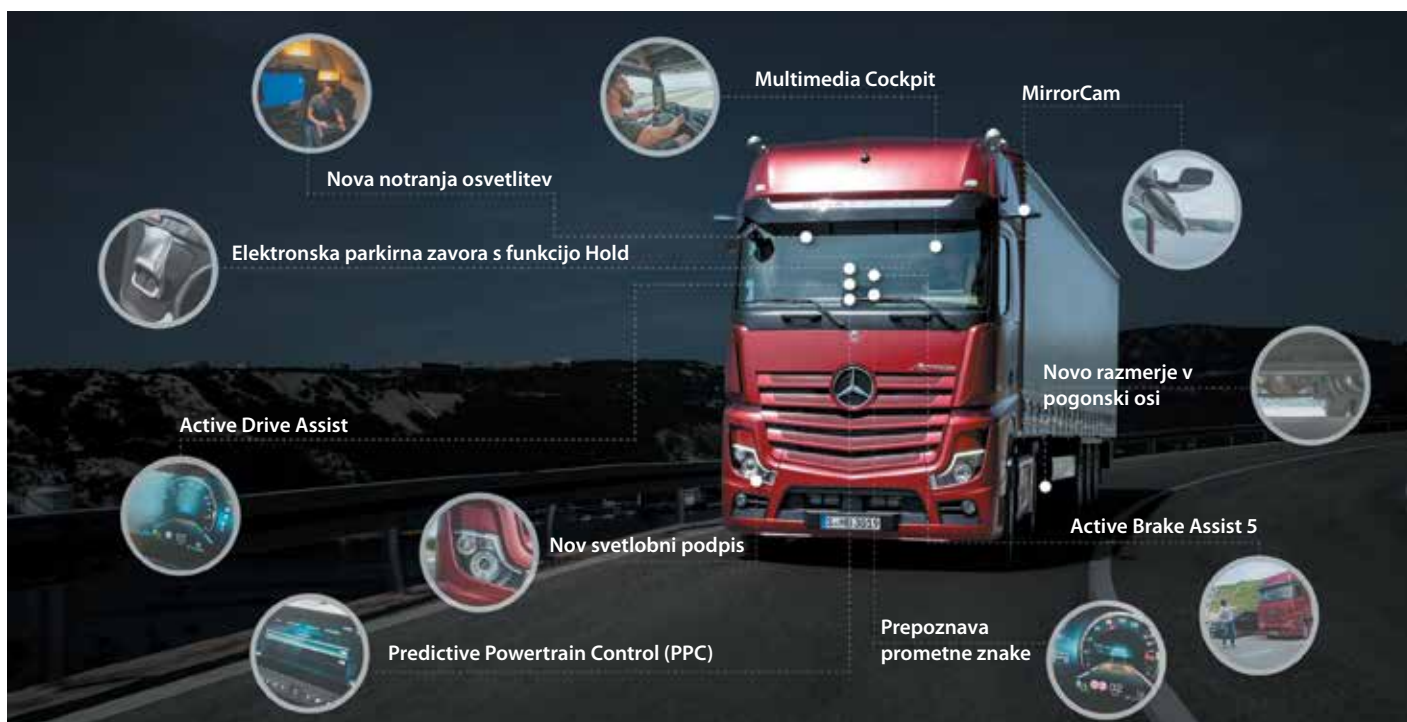
V kotih na A stebričku sta pokončna 15-palčna ekrana, pred voznikom je 12-palčni, na sredinski konzoli pa 10-palčni zaslon. Voznik lahko vedno spremlja dogajanje okoli tovornjaka, tudi ko so zavese zagrnjene. Ekranе aktiviramo s tipko na vratih, sicer pa se samodejno vklopijo, takoj ko odpremo vrata.



je bilo prej ogledalo, a lahko vam zagotovim, da je to privajanje kratkotrajno. Nekoliko težav je še z globino, a tudi to so elegantno rešili z izrisom črt na ekranu, ki nazorno pokažejo, kje je konec vozila oziroma prikolice. Te črte niso dobrodošle le pri vzratni vožnji na nakladalno rampo, temveč tudi pri prehitevanju in vračanju na vozni pas, saj točno vidite, kdaj ste zapeljali mimo prehitevanega vozila.

Prednosti MirrorCam sistema pa lahko opazimo, še preden se z vozilom zapeljemo na pot. Ob zastrtih zavesah med počitkom lahko na ekranih vseeno vidimo, kaj se dogaja okoli tovornjaka, saj se ekrani lahko vklopijo ali

izklopijo prek stikal na vratih ali nad vetrobranskim steklom. Ekran pa se samodejno vklopijo, takoj ko odpremo vrata. Tako ob vstopu v vozilo na njih že vidimo sliko. Mnogi so spraševali, kaj pa če se kamera umaže in kakšna je resolucija – vidljivost. Naj povem, da so kamere nameščene v posebni roki nad bočnimi vrati. Te roke so oblikovane tako, da ne dovolijo kroženja zraka okoli kamere in tako se kamera ne umaže, če pa se, se očisti samodejno. Kar pa se tiče kakovosti – »le najboljše ali nič,« pravijo pri Mercedesu! V kamero je vgrajen 2,1-mpx senzor, kar je trenutno največja resolucijska vrednost v avtomobilski industriji.





Merilniki imajo lahko klasičen izgled, lahko pa jih spremenimo v Advanced ali v Interactive izvedbo. Slednji pogled je priporočljiv, kadar se vozilo vozi v polavtomatskem načinu, kjer voznik le še ustvarja pritisk na volan, saj tovornjak že sedaj dejansko vozi povsem sam.

Digitalna armatura

Nista pa ta dva ekrana edina v prenovljenem Actrosu. Klasično ploščo z merilniki je zamenjal 10- ali opcijsko 12-palčni zaslon, desno na sredinski konzoli pa je še en 10-palčni zaslon. Osnovni zaslon pred voznikom sedaj kaže dva digitalna merilnika hitrosti in vrtljajev ter celo množico dodatnih informacij. Vedno pa obstaja možnost, da si pogled na merilno ploščo zamenjate s prednastavljeno masko Advanced ali Interactive. Oba zaslona sta znana iz segmenta osebnih vozil, pa tudi v novem Sprinterju smo ju že videli. Po vzoru osebnega programa je narejen tudi ključ, ki ga ni več treba jemati iz žepa, saj motor zaženemo kar prek tipke start.

Velik nabor menijev omogoča številne možnosti nastavitve. Skozi menije pa se lahko sprehajamo na več načinov. Do vseh menijev in podmenijev lahko pridemo s pomočjo navigacijskih tipk na volanskem obroču, pri čemer so tipke na levem kraku zadolžene za sprehajanje po meniju in spreminjanje menija v plošči z merilniki, medtem ko so tipke na desnem kraku namenjene spreminjanju dodatnih menijev



Kako deluje Active Drive Assist, preberemo s plošče: tempomat je nastavljen na 50 km/h, sistem je prebral znak o omejitvi hitrosti 30 km/h in sam znižal hitrost, PPC pošilja podatek, da bo čez 90 metrov oster ovinek, skozi katerega naj bi se varno peljali s 16 km/h, zato sam zniža hitrost, ko prevozimo zavoj, pa pospeši na 30 oziroma na prej nastavljeno hitrost, če je konec omejitve.

na ekranu na sredinski konzoli. Do teh menijev lahko dostopamo tudi z drsnjem po ekranu, ki je občutljiv na dotik, ali s pritiskom klasičnih tipk pod njim. Tu se nahajajo le še direktne funkcije za dostop do navigacije, radia, klime ... Morda izgleda komplicirano, no po krajšem času spoznavanja pa ugotovimo, da so meniji razporejeni logično, in nato točno vemo, kje se skriva katera funkcija. Obstaja pa še en način dostopa do zelene funkcije, to je govorno.

V Actros je vgrajena tudi umetna inteligenca – Siri, ki se z vami celo pogovarja. Žal še ne zna slovensko, ampak lepo jo nagovorite s »Hey, Mercedes« in ona vas bo vprašala, kaj lahko stori za vas. Vi ji v angleščini date jasn ukaz, da potrebujete gorivo, in Siri bo poiskala vse črpalke v vaši bližini in vam jih pokazala na navigacijskem ekranu. Lahko ji rečete, naj pokliče Heleno, in v trenutku bo telefon začel klicati, če ste seveda s sistemom povezani prek blueto-



V kamero je vgrajen 2,1-mpx senzor, kar je trenutno največja resolucijska vrednost v avtomobilski industriji.



15-palčni zaslon je razdeljen na tretjine. Zgornji dve tretjini predstavljata glavni del vidnega polja, medtem ko je spodnja tretjina namenjena bolj širokokotnemu videzu.

MirrorCam - Vidni del zgornjega ekrana
MirrorCam - Vidni del spodnjega ekrana
Rumene črte prikazujejo kje se nahaja konec priklonika



Ko odklenete vozilo, pred vrati zasveti trikraka zvezda, kar je še najbolj opazno ponoči.



Actros je lahko tudi fitness center, saj pri Mercedesu ponujajo posebne raztegljive trakove in masažne valjčke za telovadbo v kabini.

otha. Za lažje povezovanje je na vrhu armature posebno odlagališče, kamor postavimo telefon in le-ta se samodejno poveže, ob tem pa tudi brezžično polni, seveda če vaš telefon to podpira. Številne nastavitve, ki ste si jih pred in med vožnjo nastavili, ostanejo shranjene. Ne glede na to, če bo za vami vozilo vozil drug voznik, bodo takoj, ko vstavite svojo kartico v tahograf, ponovno na voljo.

Celotna plošča z merilniki je prevlečena s posebnim filtrom, ki omogoča le frontalni prikaz, medtem ko je s strani ekran zatemnjen, tako da se ponoči slika ne reflektira na bočno steklo. Na ta način so se izognili postavljanju konzole okoli merilne plošče.

Vozi sam

Actros že sedaj lahko vozi povsem sam, a zaradi zakonske regulative, ki

tega ne dovoli, je treba vsakih 15 sekund prijeti za volan. Actros to zmore s pomočjo novega sistema Active Drive Assist, ki uvaja avtonomno vožnjo na drugem nivoju. Ta sistem sam ne le pospešuje in zavira, temveč vodi vozilo med jasno označenimi črtami. Možno je nastaviti vožnjo po sredini voznega pasu ali pa bolj levo oz. desno ob črti. Actros sedaj prepozna tudi prometne znake in na njihovi osnovi



OBRAČUN CESTNINE – TAKO ENOSTAVNO

za vozila nad 3,5 t



ASIFI INIAG

» VAŠ DODATEK PRI STORITVAH

Osebnosti in informacije po meri na temo cestnine v Avstriji. Vzamemo si čas za vas!

» VAŠ DODATEK PRI DENARJU

Nobnih storitvenih, letnih ali dodatnih pristojbin. Vsakih 12 mesecev vam povrnemo 0,3 %.

» VAŠ DODATEK PRI UPRAVLJANJU VOZNEGA PARKA

S portalom SelfCare na www.go-maut.at sta upravljanje in organizacija čisto enostavna.

» VAŠ DODATEK PRI ČASU

Celoten obračun cestnine v hitrem pregledu - brez primerjave različnih obračunov. Izberite med mesečnim, 14-dnevnim ali tedenskim obračunom.

Mercedes-Benz Active Brake Assist 5



ABA 5 prepozna pešce in kolesarje, ne glede na to, od kod prihajajo.

nastavlja hitrost, seveda če se vozimo s pomočjo predvidljivega tempomata PPC, ki je prejel dodatne nastavitve. PPC sedaj pomaga tudi pri vožnji skozi naselja ali po podeželju. Če imate tempomat nastavljen na 50 km/h v naselju in se približujete zavoju, PPC pa preцени, da bi se skozi ta zavoj najbolj varno peljali s 30 km/h, bo sam znižal hitrost, po prevoženem zavoju pa zopet sam pospešil na nastavljeno hitrost.

Enako naredi, ko se približujete krožišču ali križišču.

Omeniti je treba tudi novi Active Brake Assist (ABA 5), ki uspešno zaustavi tovornjak s hitrosti 50 km/h, če se pred njim pojavi ovira, pešec, kolesar, ne glede na to, od kod prihaja, prav tako pa tudi sistem Guard Assist, ki prepoznava pešce ali kolesarje, ki se nahajajo ob boku, hkrati pa opozori voznika, če bo z manevrom zavijanja



zadel kakšen znak ali betonski blok.

Prenovljeni Actros je sedaj zelo digitaliziran in avtomatiziran, vse z namenom zmanjšanja voznikovega navora in stresa. Za konec pa omenimo še, da ponujajo pri Mercedesu posebne raztegljive trakove in masažne valjčke za telovadbo v kabini med počitkom, ki vam bo pretegnila ude in razbremenila sklepe ter olajšala nadaljnjo vožnjo.

Novih luči z LED dnevnim podpisom spredaj in »drsnih« LED smernikov zadaj ter rahlo spremenjenega odbijača ne boste takoj opazili, opazili pa boste, da Actros nima več klasičnih vzratnih ogledal.

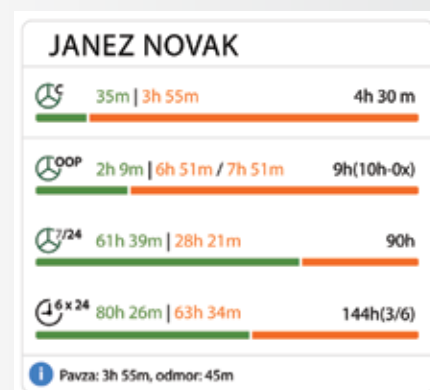


Preizkusili smo lahko tudi nov, najmočnejši motor v 13-litrski ponudbi, ki razvija 530 KM in 2600 Nm navora. Motor je izredno prožen in zmogljiv, ne preseneti ga noben klanec, ob tem pa se izkaže tudi z dobro mero varčnosti, predvsem pa je njegovo delovanje tiho, uglajeno in ekološko sprejemljivo.

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:

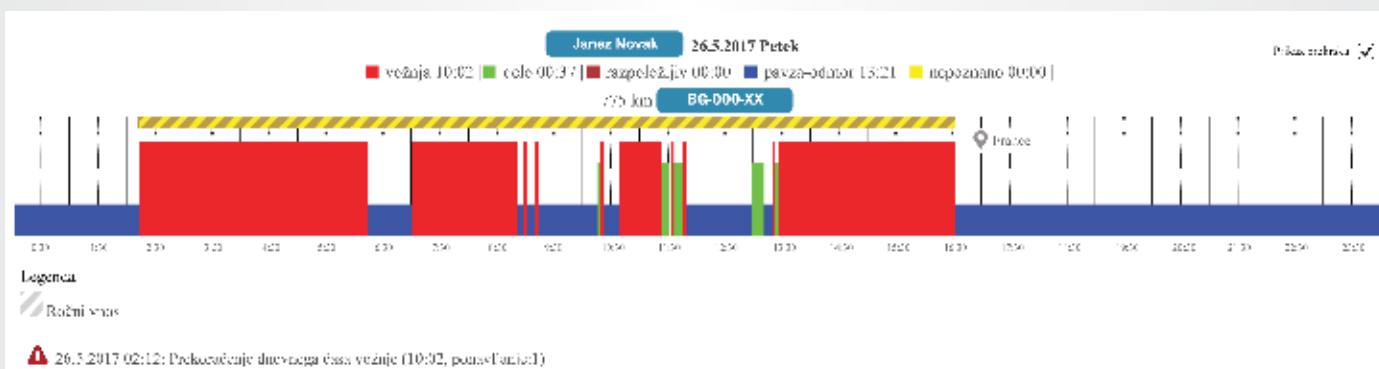
- Neprekinjena vožnja (4:30 h)
- Dnevna vožnja (9h/10 h)
- Čas vožnje 7/14 dni (56h/90 h)
- Delovni teden 6 x 24h (Uredba 561/2006 / ES)



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.

Že 50 let najbolj zaželena

Že odkar je Scania predstavila prvi V8 motor pred 50 leti, spada ta družina motorjev med ene najbolj zaželenih motorjev med šoferji ter med zahtevnimi strankami v premium segmentu tovornih vozil.

Ko je Scania pošteno prevetrila in posodobila izgled svojih kabin, je istočasno posodobila tudi motorje. To je bila tudi največja investicija v več kot 125-letnem obstoju te znamke. Več kot dve milijardi evrov so vložili v razvoj nove generacije tovornjakov, prevozili več kot 10 milijonov testnih kilometrov in rezultat je očiten: napredna in prostorna kabina, varnost na prvem mestu, bogata povezljivost ter zmogljivi in varčni motorji. Med zadnje spada tudi V8 motor, katerega smo lahko preizkusili tudi na naši testni progi. Motor z oznako 650 je zapolnil veliko praznino med najmočnejšim 730 in motorjema 580 in 520. Ta motor, ki najvišji navor 3300 Nm razvija že pri 900 vrtljajih, je takoj postal zanimiva alternativa največjemu in najmočnejšemu motorju v ponudbi.

Tovornjaški kult

V8 motor predstavlja nekakšen kult v industriji tovornih vozil. Še ne tako dolgo tega so skoraj vsi proizvajalci prisegali tudi na V8 motorje. V ponudbi so jih imeli Iveco, Mercedes, MAN in Renault, a je Scania vedno izstopala s posebnim zvokom ter odličnim razmerjem med zmogljivostjo in stroški vzdrževanja. Medtem ko so se ostali proizvajalci osredotočili le na vrstne šestvaljnice, Scania sedaj sama orje ledino s 16,4-litrskim motorjem, ki je največji v celotni evropski ponudbi, kar je povsem navzkriž s trenutnimi trendi, a ljudje si tega želijo in Scania jim to nudi.





Ima pa V8 številne prednosti. Predvsem je bolj uravnotežen pri svojem delu, saj je bolj prilagojen štiritaktnemu ciklusu delovanja kot denimo šestvaljni motorji. Kar nekaj sprememb pa je doletelo motor pri prehodu na novo generacijo. Novi so bati, glava, ventili, karter, nova oljna črpalka pa omogoča natančno regulacijo pritiska olja v različnih okoliščinah. Tako je sedaj na blok postavljen nov fiksni turbo polnilnik. Ta omogoča boljše polnjenje in večjo moč tudi pri nižjih vrtljajih. Izboljšano je izgorevanje zaradi povišane stopnje kompresije, zato pa je delovni tlak XPI sistema za vbrizg goriva znižan na 1800 barov, kar bolj ustreza prečiščevanju izpušnih plinov z uporabo SCR Only sistema, brez EGR.

Z vsemi izboljšavami obljublja novi motor tudi boljše izkoriščenost in nižjo porabo. Pri Scanii navajajo, da med 7 in 10 odstotki.

S razred

Z novo generacijo Švedi ponujajo celovite poslovne rešitve, saj tovornjak že nekaj časa ni več le vlačilec tovora, temveč potujoča pisarna, v kateri se mora njen upravitelj kar se da dobro počutiti. Zato so na voljo številne povezave in aplikacije, ki omogočajo povezavo na daljavo, tako s servisom kot z lastnim dispečerjem.

Nova S generacija kabine je Scaniin paradni konj. Je velika, prostorna, svetla, zračna ... Na daljših poteh prostornost še kako pride prav. Veliko je odlagalnih prostorov nad vetrobranskim steklom. Pod spodnjo posteljo je v sredini hladilnik, ki ga oklepata odlagalna prostora, do katerih dostopamo tudi z zunanje strani. Nad vetrobranskim steklom so prostorne omarice, katere najdemo tudi na zadnji steni, če v vozilu ni druge postelje.

Tudi manjših odlagalnih mest je dovolj na izbiro. Tako okoli vozniškega prostora kot sovozniškega je tudi nekaj prostora, namenjenega plastenkam različnih velikosti in vrčkom za kavo. Dno v kabini je povsem ravno, zato se bodo tudi višjerasli vozniki v njej pretegnili v svoji celotni višini. Vozniku je namenjen povsem nov sedež znamke Recaro z velikim V8 logotipom. Je izredno udoben in izdatno nastavljen v vse smeri, včasih kar preveč, saj si potem za centimeter popravljaj položaj, a ko ga najdeš, se ti to po večurni vožnji obrestuje, saj zležeš iz kabine neutrujen.



Kabina je opremljena z elektrohidravličnim preklopom, kar močno olajša dostop do motorja.



Na motorju takoj opazimo nove, napredne rešitve pri arhitekturi in seveda dvojno 4-valjno postavitev.



Bogat sedež bo poskrbel, da tudi na daljši poti ne boste utrujeni. Na oblogi vrat, ki lahko služi tudi kot opora za roko, pa so nastavitve za ogledala, vklop luči in meglenk, nastavitve višine snopa, zaklepanje vozila in električni spust stekel.



Zaloga moči

Proti vozniku zavita armaturna plošča je značilnost vseh Scanij. Klasični okrogli merilniki in zaslon med njimi ponujajo vse potrebne informacije s poti. Večino funkcij krmilimo kar prek stikal na multifunkcijskem volanu, ostale pa prek stikal na armaturi, ki so vedno na dosegu roke. Z desno obvolansko ročico upravljamo menjalnik in retarder, medtem ko na sosednji ročici najdemo komande za svetlobna telesa in brisalce.

Odličen menjalnik Opticruise 12 prestav spreminja gladko; tudi ko preskače prestave, ni neželenega cukanja in stresanja kabine, je pa dobro, če ob menjavi popustite stopalko za plin, kar pa ni pogoj. Pospeševanje je lahkotno, ogromna zaloga moči, ki prihaja izpod



V8 notranjost je posebej dizajnirana, bogatejše opremljena in na vsakem koraku blindirana z V8 emblemom. Armatura je klasična, z dodanim ekranom med okroglima merilnikoma. Večina stikal je desno pod dodatnim ekranom, prek katerega krmilimo radio, navigacijo, telefon, s kamero pa pregledujemo okolico. Ročica 12-stopenjskega menjalnika je desno izza volana, z njo pa lahko tudi ročno prestavljamo ter upravljamo z retarderjem. Na voljo pa je tudi dodatna zavorna moč s pomočjo motorne zavore.

kabine in jo kar čutite, je več kot kos polni obremenitvi. Menjalnik ponuja različne nastavitve, od standardnih in power, kjer je hitrost omejena na 90 km/h, do bolj ekonomično usmerjenih, kjer je končna hitrost nižja. Tudi funkciji Pulse in Glide, ki sta del tempomata CCAP, pomagata pri nižji porabi. Njuno delovanje temelji na pospeševanju do recimo 87 km/h, nato menjalnik prestavi v EcoRoll, da se vozilo vali v prostem teku in pri 82 km/h menjalnik ponovno vklopi motor v pogon. Večino poti po avtocesti prevozite s pomočjo Cruise Control tempomata, ki z vklopljenim sistemom Active Prediction pozna do 3 kilometre poti pred vozilom in prilagaja samo delovanje tako motorja kot menjalnika.

V 12. prestavi se vozite s 1100 vrt/min, kar v kabini ustvarja komaj 61 db (A) hrupa.

Zaradi zmogljivega motorja boste kljub 40 tonam večino klancev prevozili v najvišji potovalni hitrosti. Vam pa bo menjalnik občasno odvzema moč in vklapljal prosti tek, vse z namenom nižje porabe. Vse to se vrši praktično neobčutno, le pogled na merilnik vrtljajev bo razkril, da se v določ-

nem trenutku vozite v prostem teku. Pri polnem plinu na vzponih je v veliko pomoč novi turbopolnilnik, saj motor takrat potrebuje več zraka v valjih in to mu zagotavlja fiksni polnilnik, ki za doseganje potrebnega delovnega tlaka potrebuje manj pogonske energije s strani izpušnih plinov. Nato sledi spust, kjer je v veliko pomoč sistem DownHill Speed Control. Sistem pri spustih dovoljuje ekonomično prekoračitev hitrosti v vnaprej določenem časovnem obdobju, znotraj katerega

ne bo zapisanih prekoračitev na tahografski kartici.

Poraba je odvisna od načina vožnje in terena, po katerem vozite. Mi smo tokrat ubrali nekoliko drugačno pot, saj je cesta na Ljubelj polovično zaprta, a tudi čez Trojane in Izlake je nekaj zahtevnih klancev, katere je Scania suvereno premagala. V8 je zagotovo zakon, je pa treba razmisliti o smotrnosti nakupa, saj surova moč in bogata oprema zahtevata dodatne evre, ki pa jih skozi uporabo vozilo tudi upraviči.



Kabina S razreda ponuja 2070 mm stojne višine na povsem ravnem podu. Za shranjevanje stvari so na voljo omarice nad vetrobranskim steklom in na hrbtni strani.



Scania ostaja zvesta klasičnemu ključu, z daljincem pa lahko na daljavo odklepamo in prižigamo luči.



Zaradi zmogljivega motorja boste kljub 40 tonam večino klancev prevozili v najvišji potovalni hitrosti. 200 kilometrov dolgo pot smo prevozili s povprečno hitrostjo 70,60 km/h, za pot smo potrebovali 2 uri in 44 minut ter porabili 61,33 litra goriva.

km/h	vr/min.	prestava
30	990	8
40	1100	8
50	1100	10
60	1200	10
80	1000	12
89	1100	12



TEHNIČNI PODATKI: Scania S 650 A4x2NA

Motor: Scania DC 16 118 650, vodno hlajen 8-valjni motor, turbinski polnilnik s fiksno geometrijo in hladilnikom polnilnega zraka, vbrizg goriva po skupnem vodu (Scania XPI), štiri ventili na valj, EURO 6 s pomočjo Scania FGT, SCR, DOC in DPF

Prostornina (cm ³)	16.353	
Najvišja moč kW/KM pri vrt/min	478/650 pri 1900	
Najvišji navor (Nm) pri vrt/min	3300 pri 950–1350	
Vrtina in gib (mm)	130 x 154	
Kompresija	17,4 : 1	
Število valjev	8, postavitev V pod kotom 90 °	
Prenos moči	menjalnik Scania GRS0925R Opticruise, samodejni z možnostjo ročnega prestavljanja, 12-stopenjski, dve vzvratni prestavi, dve Crawler prestavi, redukcija v zadnji osi 2,92	
Podvozje	spredaj	2 x 32 mm, listnate vzmeti, 7.500 kg, pnevmatike 315/70 R22.5
	zadaj	štiri zračne blazine, 11.500 kg, pnevmatike 315/70 R22.5
Zavore	na vseh kolesih kolutne zavore, v menjalnik integriran Scania retarder R4100 z najvišjo močjo 500 kW, motorna zavora (avtomatska, 297 kW pri 2400 vrt/min.)	
Varnostni sistemi	EBS, ASR, ESP, SDS, LDW, ACC, Cruise Control z Active Prediction, Scania Eco-roll.	
Dolžina (mm)	5960	
Širina (mm)	2600	
Višina (mm)	3845 brez strešnega spojlerja	
Medosna razdalja (mm)	3500	
Masa praznega vozila (kg)	7769	
Posoda za olje (l)	43	
Posoda za AdBlue (l)	47	



50 LET DELOVANJA ČUSTEV IN LOGIKE.

Pred 50-imi leti je Scania predstavila svoj prvi V8 motor, ki je postavil nov standard za moč in izjemno zmogljivost v transportni industriji.

Legenda med vsemi ljubitelji tovornjakov s svojim izjemnim zvokom in neprimerljivo kakovostjo, voznimi lastnostmi in videzom.

Premijski motor za premijski tovornjak z novo tehnologijo in manjšo težo danes dosega porabo goriva, ki se lahko primerja z ostalimi Scania motorji.

Svoj tovornjak V8 v omejeni izdaji 50 let lahko dobite za samo *1.799 € na mesec. Cena vključuje 3 leta celotnega vzdrževanja in vsa popravila v skladu s pogodbo Scania R & M.



Scania Slovenija d.o.o.
Scania Leasing d.o.o.
Cesta v Gorice 28
1000 Ljubljana
www.scania.si

Za več informacij pokličite našega prodajalca.

Uroš Debelak 041 691 802 (Gorenjska, Osrednja Slovenija)
Milan Mir 041 636 454 (Zasavje in Maribor)
Mitja Ladinek 031 514 407 (JV in Osrednja Slovenija)
Izidor Goličnik 030 423 808 (Goriška, Primorska, Notranjsko-kraška)
Luka Čupkovič 040 897 026 (Koroška, Prekmurje, Štajerska)

SCANIA



Sejemski trojček najpomembnejši tovrstni sejem v regiji

Pomlad je na Celjski sejem pripeljala zadnje trende iz avtoservisne dejavnosti in avtomobilizma, gospodarskih vozil, logističnih rešitev in nekaj poslastic iz sveta motociklizma.

Sejmi s področja avtomobilizma, motociklizma, prevoznništva in logistike so na celjsko sejmišče prinesli zadnje trende in novosti. Z velikim številom uglednih blagovnih znamk, ki jih je bilo letos kar prek 300, edini in največji tovrstni sejem v regiji prinaša nepozabno doživetje tako za strokovnjake kot tudi za ostale ljubitelje vozil in dodatne opreme.

Raziskava, ki so jo na sejmišču med obiskovalci in razstavljalci opravili v času trajanja sejmov, je pokazala obojestransko zadovoljstvo. Najbolj optimistično naravnani so podatek, da so uspeli združiti potrebe razstavljalcev in pričakovanja obiskovalcev. To potr-

juje dejstvo, da si skoraj vsi razstavljalci želijo na svojih razstavnih prostorih videti strokovne obiskovalce, po drugi strani pa se je na tem sejemskem trojčku večina obiskovalcev opredelila, da so na sejem prišli zaradi novosti, povezanih z njihovim delom. Precej navdušuje je tudi dejstvo, da je več kot polovica obiskovalcev prišla z namenom nakupa predstavljenega blaga ali storitev oz. zbiranja ponudb.

Vsak dan so obiskovalci sejmov imeli priložnost, da si ogledajo QUAD FREESTYLE SHOW z Alešem Rozmanom, ki je prvič po petih letih nastopil na slovenskih tleh. Skupaj s Filippom Rossettom sta v atriju sejmišča prika-

zala nepozabni spektakel na 4 kolesih. Za dodatno popestritev dogajanja na sejmišču je poskrbela Minimoto šola, kjer so se otroci starosti od 6 do 12 let učili vožnje z motorjem minimoto, in Klub voznik težkih tovornjakov Šoferske mačke, ki so poskrbele za animacijo občinstva z igrami v premagovanju ovir.

Že letošnja odločitev, da se sejmepopolnoma prilagodi potrebam in željam stroke, se je izkazala za dobro, saj so razstavljalci na svojih razstavnih prostorih želi pozornost številnih strokovnih obiskovalcev. Končna številka obiskovalcev se je ustavila pri 10.000, kar je zadovoljivo potrebe razstavljalcev vseh treh sejmov.



Lično pospravljeno orodje v kombiju s pomočjo Store Van omaric.



Oprema za vulkanizerske storitve, katero je predstavilo podjetje Cetix.



Priklopniki Krone so naredili velik vtis na obiskovalce.



Prigo skrbi za kvaliteten servis tovornjakov in prikolic, prodaja pa tudi Michelinove pnevmatike.



Famco je predstavil bogato ponudbo pnevmatik Aeolus in Yokohama.



Paleta sodobnih DAF-ovih vlačilcev.



Timocom že dolgo ni več le borza tovarov, svojo razširjeno ponudbo so predstavili tudi v Celju.



Dualis iz Maribora je predstavil prihodnost mestnega transporta – električne avtobuse.



Prikolice Knapen zastopa podjetje MFCT, ki ponuja tudi kvalitetne nadgradnje iz lastne proizvodnje.



Ford je s svojim novim tovornjakom osvojil mednarodni in slovenski naslov tovornjaka leta.



Nemški proizvajalec tovornjakov MAN je tudi v Sloveniji zelo priljubljen.



Scania je predstavila celotno paleto, od tovornjakov do avtobusov.



Krona najboljšega voznika Norvežanu

Södertälje, umirjeno, od vrveža odmaknjeno mestece na jugozahodu Švedske z nekaj več kot 70 tisoč prebivalci, je že leta glavno prizorišče velikega finala Scania Drivers Competitions. Zakaj prav tu, verjetno ni treba prav posebej poudarjati. Södertälje je kraj, kjer je luč sveta leta 1912 ugledala prva Scania, mesto, kjer Scania ni le tovarnjak, je preprosto način življenja.

Letos smo bili priča izjemnemu tekmovanju Scaniinih voznikov, ki je potekal širom Evrope. V začetnem kvalifikacijskem ciklusu, ki je potekal v posamičnih državah, je sodelovalo prek 20 tisoč voznikov iz 30 držav. Med njimi je bil tudi slovenski predstavnik, 23-letni Rok Bečan.

Rok je svoje vozniške sposobnosti pokazal že na regionalnem tekmovanju v Zagrebu, kjer je ugnal vso konkurenco in se uvrstil v veliki finale na Švedskem. Zelo dobro se je izkazal tudi na največjem »odru«, kjer je že prvi dan tekmovanja ostal blizu najboljšim. Tekmovalci so se pomerili v sedmih

različnih vajah, ki so obsegale različne aspekte, s katerimi se vozniki srečujejo tudi v svetu prevoznništva, vse od varčne vožnje, prve pomoči, varne pritrditve tovora ...

Po prvem dnevu tekmovanja organizatorji niso v celoti izdali rezultatov voženj, saj so se odločilni boji začeli v drugem tekmovalnem dnevu. Takrat je šlo zares, trideseterica voznikov se je pomerila v preizkušnji, kjer so nastopili trije udeleženci hkrati, prvi pa se je uvrstil med osemnajsterico najboljših. V svojem nastupu je Rok ugnal Srba Gergelja Homolja in Andersona Jeromenkosa, kar pa je bilo žal premalo, da bi se uvrstil v nadaljevanje tekmovanja.

Po prvem izločanju je ostalo 18 tekmovalcev, ki jih je čakal »Water challenge«, pri katerem je moral tekmovallec s pomočjo dobrega manevriranja tovarnjaka obdržati čim več vode v rezervoarju, ki je bil pritrjen na podvozju tovarnjaka. V tem delu tekmovanja sta



Slovenske barve je odlično zastopal Rok Bečan.



Rok je v prvem obračunu pometel s Srbom in Litvancem.



Rok je odlično premagoval ovire in le malo športne sreče mu je zmanjkalo za napredovanje.



Težka, a atraktivna naloga ohraniti čim več vode v posodi.



Srditi boji s časom in tovornjakom.

se pomerila po dva tekmovalca, zmagovalec pa se je uvrstil v polfinalni obračun med deveterico najboljših. Tu je našemu Roku Bečanu zmanjkalo nekaj športne sreče in je tako zaključil tekmovalne nastope.

Polfinalni obračun je prinesel deveterico najspretnjših voznikov stare celine, med katere se je z odlično vožnjo uvrstil tudi predstavnik Bosne in Hercegovine Adnan Mujkić. V predzadnjem nastopu so se zopet pomerili po trije udeleženci hkrati, zmagovalec pa se je uvrstil v veliki finale »Knock the King«. Tudi tu je Mujkić pokazal izjemno vožnjo in za las zgrešil veliki finale, v kate-

rega so se uvrstili Poljak Pieter Dolengiewicz, Šved Frederik Arwidmark in Norvežan Anderson Nordsjö.

Veliki finale je prinesel izjemen obračun, ki ga je po tesni bitki dobil Norvežan Anderson Nordsjö in tako prejel prestižno nagrado. Drugo mesto je pripadlo domačinu Frederiku Arwidmarku, kot tretji pa je zaključil karizmatični Poljak Pieter Dolengiewicz.

Tekmovanje Scania Driver Competitions je znova pokazalo, da je strast do Scaniinih tovornjakov zaznati širom Evrope, pravzaprav bi upal reči, da gre verjetno za najbolj lojalne kupce, ki sami pravijo »Scania is a way of life«.

Norvežan Anderson Nordsjö je domov odpeljal povsem novo Scanio S500.



Bučno navijanje.



Na koncu se je sreča nasmehnila Norvežanu.

Menjava še pred okvaro

Menjava zobatega jermena je eden ključnih posegov za brezhibno delovanje avtomobilskega motorja. Proizvajalci imajo za posamezne modele natančno predpisano časovno obdobje oziroma prevožene kilometre, pri katerih je potrebna menjava skupaj z vodno črpalko in napejalci jermena.

Zobati jermen je eden ključnih motornih delov, saj med seboj poganja gredi in vodno črpalko. Vsak proizvajalec za svoje modele vozil predpisuje, v kakšnem časovnem intervalu oziroma na koliko prevoženih kilometrov ga je priporočljivo zamenjati. Vsekakor pa tudi za zobati jermen velja, da je boljša preventiva kot kasnejše odpravljanje posledic, če se jermen strga.

Kljub temu, da nekatere novejšje avtomobilske motorje poganja veriga, so še vedno v večini motorji z zobatim jermenom. Med prednostmi zobatega jermena je tišji tek kot pri motorjih z verigami, medtem ko je njegovo vrtilna hitrost omejena na približno 8000 vrtljajev v minuti.

Osnovni material zobatega jermena je guma, ki je prepletena z nateznimi vlakni in prekrita s tekalno plastjo, ki ima zobem podobno obliko. Morda zobati jermen zdrži daljše obdobje in več prevoženih kilometrov kot predpisuje proizvajalec vozila, vendar je pomembno tudi, v kakšnih razmerah obratuje motor in kako redno ter temeljito so opravljeni drugi servisni posegi.

Menjava zobatega jermena predstavlja enega večjih stroškov pri vzdrževanju avtomobilskega motorja, saj je priporočljivo hkrati zamenjati tudi vodno črpalko, napejalce in pasasti jermen. Slaba lastnost zobatega jermena je njegova relativno hitra obraba. Sčasoma se material postara, jermen postane napokan in se lahko strga. Pri tem pogosto pride do udarca batov v ventile, ki se skrivijo, in okvara motorja je takšna, da ga je običajno treba zamenjati, kar pa je neprimerljivo višji strošek kot zamenjava zobatega jermena.

Pri menjavi jermena se uporabljajo posebna orodja. V prvi fazi menjave sta to tulec in zaskočka za blokiranje

jermenice, da se med menjavo ne premika. Nepogrešljiv je tudi momentni ključ za zatezanje posameznih vijakov. Pri posegu je treba najprej odstraniti vse cevi, ki ovirajo demontažo, sneti zaščitni plastični pokrov zobatega jer-

mena in vozilo spustiti z nosilca. Sledi popuščanje napejalca in odstranitev vodne črpalke ter zobatega jermena, nato pa montaža v obratnem vrstnem redu, pri čemer mora mehanik paziti, da jermena preveč ne zvija, ker bi s

Pri menjavi zobatega jermena je treba odviti oba nosilca motorja



Odstranitev stare vodne črpalke



tem lahko povzročil razpoke, pri namestitvi pa mora biti pozoren na ustrezno napetost. Gre za sorazmerno zahteven poseg, ki glede na model vozila traja približno od dveh ur in pol do treh ur in pol. Seveda je najbolj pomembno, da poseg opravijo tisti, ki se na takšno delo spoznajo ter imajo ustrezna orodja in priprave.



Motor z novim zobatim jermenom in vodno črpalko



Nastavljen napenjalec zobatega jermena



Delno privita nosilca motorja z novim jermenom

Tudi menjava verige je zahtevna

V zadnjem desetletju sta med glavnimi smernicami v avtomobilski industriji zmanjševanje prostornin motorjev in uporaba trajnejših motornih olj, s čimer se podaljšujejo servisni intervali. Narašča tudi število avtomobilov, katerih motorji imajo namesto zobatega jermena pogonsko verigo, in njihov delež se bo predvidoma do leta 2020 povečal na 30 do 40 odstotkov.

V običajnih razmerah je predvideno, da pogonska veriga zdrži celotno življenjsko dobo avtomobila, vendar umazanija v motornem olju ali neustrezno vzdrževanje lahko povzročita napake v pogonskem sistemu in posledično poškodbe celotnega motorja. Prav tako lahko zaradi pretiranih obremenitev motorja pride do raztegovanja ali celo snetja pogonske verige.

Popravilo pogonskega sistema motorja oziroma menjava pogonske verige je zahtevno opravilo, ki običajno traja tudi do osem ur in zahteva popolno osredotočenost mehanika na pravilnost postopka in pravilno namestitev posameznih delov sistema. Napaka pri namestitvi verige ali ponovna uporaba starih ali neustreznih sestavnih delov lahko povzroči takojšnje okvare ali pa uničenje celotnega motorja.



Pritrjevanje novega napenjalca pasastega jermena



Center za vse

Na Brdu pri Ljubljani stoji nov, sodoben servisni center Prigo, kjer vestno poskrbijo za vsa tovorna vozila blagovnih znamk Mercedes-Benz in MAN, za večino prikolic, za tahografe, zavarovanja ... Servisni center zaznamujejo sodobno opremljene delavnice, usposobljeni kadri ter zanesljive in hitre storitve.

Prigo je družinsko podjetje, katerega začetki segajo v 70. leta, ko je Igor Izidor Pristavec kot obrtnik pričel s transportno dejavnostjo. Iz transportne dejavnosti pa so se počasi širili tudi v zanesljivega partnerja na področju servisiranja. Tako so leta 2002 pridobili licenco s strani Mercedes-Benz in postali pooblaščen serviser za tovorna vozila te znamke, dve leti kasneje pa so pridobili še licenco za servisiranje lahkih dostavnih vozil znamke Mercedes. Dober sloves pa jim je omogočil, da so leta 2010 s

strani tovarne Mercedes-Benz prejeli tudi certifikat za pooblaščen servis osebnih vozil Mercedes-Benz. Leta 2012 so se znamki Mercedes pridružile še znamke MAN, Thermo King in Michelin.

Danes opravljajo servisno dejavnost na Brdu, kjer so na voljo nove delavnice za tovorna vozila in centralno skladišče v velikosti 3.000 m² ter parkirna mesta v velikosti 16.000 m². Celotna lokacija se razprostira na 36.000 m², kjer je velika delavnica organizacijsko razdeljena na več manjših enot.

Servis tovornih vozil

Mehaniki podjetja Prigo svoje znanje redno obnavljajo pri generalnem zastopniku Mercedes-Benz in MAN v Sloveniji. Vsak serviser je tudi certificiran in strokovno usposobljen. V sodobni delavnici je na voljo 5 servisnih mest, kjer ob klasičnih okvarah odpravljajo tudi okvare znotraj garancijskih postopkov za obe znamki. Zanesljivost vašega tovornega vozila ali avtobusa je odvisna od rednega vzdrževanja in



Podjetje je pooblaščen zastopnik za pnevmatike Michelin. Vse pnevmatike tudi hitro in strokovno premontrirajo.



So prodajalec in serviser hladilnih agregatov Thermo King.



Večina nadomestnih delov je na zalogi, zato nanje ni treba čakati.



Servis je opremljen z najsodobnejšim orodjem, ki ga predpisujejo proizvajalci.

servisiranja. Zato dajejo velik poudarek na kakovostne nadomestne dele. V prodajni paleti nadomestnih delov nudijo originalne in ekvivalentne nadomestne dele. Servis je opremljen z najsodobnejšo napravo za distribucijo olja, ki na osnovi tovarniško določenih parametrov v motor dolije točno toliko olja, kot ga je predpisal proizvajalec.

Vulkanizerstvo

Podjetje je pooblaščen zastopnik za pnevmatike Michelin tako za osebna in lahka dostavna vozila, kot za tovorna vozila, avtobuse in prikolice. Vse pnevmatike tudi hitro in strokovno remontirajo. V sodobni kleparski delavnici odpravijo poškodbe, nastale pri prometnih nesrečah, opravijo pa tudi optične nastavitve podvožja. Ponujajo tudi vse vrste železnih in aluminijastih platišč, odpravijo pa tudi poškodbe na platiščih. Ob poškodbi na terenu vam pnevmatiko zamenjajo kar na cesti.

Tehnični pregledi

V sklopu servisnega centra deluje tudi delavnica za tehnične preglede, ki je na voljo za vsa vozila tudi motocikle in traktorje, ter pisarna za sklenitev zavarovanja z različnimi zavarovalnimi hišami, tako da lahko hitro in enostavno na enem mestu vozilu podaljšate prometno dovoljenje. Niti homologacijski pregledi niso ovira. Poskrbijo tudi za pravilno delovanje tahografov in njihovo kalibriranje ter nameščanje, kar bo še posebej pomembno pri uvedbi novih, pametnih tahografov.

Servis prikolic

Podjetje Prigo je tudi generalni zastopnik za prodajo in servis hladilnih enot Thermo King. Poleg tega so tudi pooblaščen serviser znanih proizvajalcev prikolic in opreme (Krone, Kogel, Schmitz Cargobull, Schwarzmuller, Berger, Wielton, Wabco, SAF, BPW,

Frigoblock). Na zalogi imajo vse nadomestne dele omenjenih znamk, tako da je popravilo opravljeno v najkrajšem možnem času. Poslužujejo pa se najbolj sodobne opreme, saj vašo prikolico s pomočjo testerja diagnosticirajo hitro, kvalitetno in učinkovito. Specializirani pa so tudi za popravilo ponjav, kakor tudi za popravilo in zamenjavo termo panelov na hladilnih prikolicah.

Skrb za okolje

V podjetju je na prvem mestu tudi skrb za okolje. Zato vam v njihovi avto pralnici, kjer uporabljajo najnovejšo tehnologijo in okolju prijazna čistilna sredstva, hitro, temeljito in učinkovito očistijo avtobuse, tovorna in dostavna vozila tako od zunaj kot tudi od znotraj. Delovni čas servisnega centra Brdo je med tednom celo do 21. ure, za nujne primere pa je na voljo 24-urna asistenca.



Delovni čas je med tednom celo do 21. ure, za nujne primere pa je na voljo 24-urna asistenca.



Kjer sta doma Lojze Slak in Tone Pavček

Tisti, ki se danes z veseljem odpravljajo na izlet ali celo dopust med dolenske griče, za nekaj dni v zidanice ali pa na obisk kakšnega dobrega kmečkega turizma ali gostilne, kar ne morejo verjeti, da Dolenjske, skupaj z Belo Krajino, še pred petnajstimi leti sploh ni bilo na slovenskem turističnem zemljevidu.

Ja, to je res. Morda so takrat kaj slišali za Kočevski rog, vabila je Baza 20, tako kot zdaj vabijo z obiski nekdanjih tajnih bunkerjev, tudi Kolpa in Krka sta vabila, marsikdo je zašel med dolenske zidanice, se čudil gostoljubnosti domačinov in poskusil kapljico dolenskega posebnega – cvička. Bolj so poznali dolenske griče, gradove in reke nekdanji prebivalci te naše najbolj južne pokrajine, ki so se razselili po svetu in so jeseni hodili domov po krompir in druge njivske dobrote, pa po sadje in vino. Njim so se zadnja leta pridružili čisto pravi turisti, najsi bodo to domači ali tuji.

Seveda se morate najprej ustaviti v skoraj najhitreje rastočem dolenskem mestu, v Trebnju, pa četudi ne boste šli do tipične kraške reke Temenice. Ima dva izvira, drugega že v cilju tokratnega izleta, v Mirnopoški dolini. Druga zanimivost pa je v nekdanji Mercatorjevi

trgovini sredi mesta. Urejena trgovina Dobrote Dolenjske, ki jo vodita Špela, s Štajerske preseljena turistična delavka, in Dejan Smuk. Vsa zadeva je na prvi pogled dokaj preprosta, pa tudi ni. Skupaj s profesorjem dr. Janezom Bogatajem so se odločili, da bodo v tej trgovini prodajali to, kar najboljšega nudi Dolenjska, skupaj z Belo Krajino. Samo gostilne je za pametni turizem premalo. Oplemenititi ga mora zgodba, zgodba o najboljšem, kar premorejo pridne roke. Pa so v Dobrotah Dolenjske zbrali samo najboljša vina, med, marmelade v 100-gramskih kozarcih, ki jih lahko kupci denejo v torbico, lesene in druge izdelke domače in umetne obrti.

Preden smo zavili v Mirno Peč smo naredili še skok do Češče vasi, do tamkajšnjega nekoč propadajočega, zdaj pa za štiri milijone evrov popolnoma obnovljenega velodroma Češča vas,

takšnega, kakršnega vsaj štiristo kilometrov naokrog nima nobeno mesto. Najbližji naj bi bili v Beogradu, na Dunaju in v Milanu, zato ni čudno, da je pritegnil tudi tuje kolesarske ekipe, ki tu pogajajo pedale posebej prirejenih koles. Ni pa samo kolesarska steza, narejena iz trdega afriškega lesa tista, ki vabi. Tudi atletske sprinterske steze, pa proga za skok v višino in daljino, za suvanje krogle, skok ob palici in še kaj vabijo na predvsem zimski trening atlete iz širne Evrope. Da ne bi bili brez radovednežev, so zgradili tudi tribuno za 500 gledalcev. Novomeška občina načrtuje ob »šotoru« zgraditi tudi plavalni bazen, tako da bo to postal pravi športni center. Še to, velodrom so zgradili leta 1969 za svetovno mladinsko kolesarsko prvenstvo. Botri so bili še danes znani politiki, ki pa so, potem ko ni bilo več fotoreporterjev, dvignili roke in ga pustili propa-



Dobrote Dolenjske v Trebnjem.



Tudi mladi radi igrajo na »nepravo« harmoniko, frajtonarico.



Velodrom in športna dvorana v Češči vasi.

dati. Dolga leta so rabili, da so se spomnili, da bi velodrom lahko služil ne samo športnikom, ampak bi prek njih prinesel tudi lep turistični denar.

Počasi vodi pot proti Novemu mestu, nekdanjemu Rudolfovemu ali danes mestu situl – situle so bakrena vedra z lepo poslikavo. Na svetu so jih našli samo 72, od tega v Novem mestu kar 9. Sicer pa izvirajo iz petega stoletja pred našim štetjem. Je pa Novo mesto znano tudi po jantarjevih jagodah. Toda tokrat nismo zavili v dolenjsko prestolnico, ki se res lahko tako imenuje, saj je ustanovitelj mesta Rudolf Habsburški, ki je 7. aprila leta 1365 na Dunaju ustanovil Novo mesto, v svojem dvorcu resnično sedel na prestolu, medtem ko tako napačno imenujemo Ljubljano, saj tam ni nikoli noben vladar sedel na prestolu in je bila vedno samo glavno mesto.

Zavili smo proti Mirni Peči, kraju z nekaj več kot tisoč prebivalci. Kakšnih deset kilometrov je od dolenjske prestolnice, pot pa vodi mimo pisane romske vasi Žabjak. Radoveden meščan ima kaj videti. Poleg šotora, okoli katerega skačejo, normalno da za žogo, romski otroci, stoji lesena baraka. Tudi okoli nje je vse živo. In spet poleg je vila

kot iz ameriških filmov. In tako spet malo naprej, pa gor, pa ...

Tam je končni cilj, muzej Lojzeta Slaka in poeta Toneta Pavčka. Točneje, to bo muzej obeh poetov ljudske duše, saj so zdaj v njem samo Slakovi spomini, Pavčkove pa bodo iz manjšega muzeja iz njegove rojstne vasi kmalu preselili. Dolenjski človek je bil vedno šegav in tako je tudi »izumil«, da se Mirna Peč imenuje po rahlo pikantni zgodbi. Hlapci in dekle so včasih morali spati na peči, postelje, največkrat z ličkanjem postlane, so bile za gospodarje. In hlapci in dekle so na peči delali tiste znane gibe, in pri tem tako glasno stokali, da je moral gospodar večkrat zavpiti: »Mir na peči«. Tako pravi ljudska zgodba.

Ampak muzej se navadno kar odmakne, saj moraš prej v vas Mali Kal, kjer je mladi Lojze Slak preživel otroška leta. Tudi zato, ker je bilo na domačiji v Jordan Kalu kar enajst otrok, eden je umrl, mama pa je tako hudo zbolela, da so že klicali župnika. Pa je ozdravela, vendar je mladi Lojze še ostal pri stricu, na domačiji, Barbova so ji pravili. Danes imajo tam lep kmečki turizem, kjer postrežejo s pravimi domačimi štruklji, pečenko in vsem, kar sodi poleg, ja, tudi s Slakovo enolončnico. Pa spomenik, ki priča,

da je godbenik ljudskih duš tu preživel mladost in vzljubil harmoniko. In ko strica ni bilo doma, je vzel njegovo harmoniko in se kmalu naučil igrati. Pa smo spet pri deklah. Nekoč so bili v zadregi zaradi glasbe na neki poroki, pa je domača dekla rekla: »Ja, Lojze naj igra.« Rodil se je glasbenik Lojze Slak. Kot se za naš, slovenski karakter spodobi, je Lojze na neki oddaji, takrat silno popularni, Pokaži, kaj znaš, zmagal, pa ga kljub temu kar pet let niso povabili na radio. Zato, ker ni igral »prave« harmonike, ampak samo frajtonarico, s katero je pozneje zaslovel ne samo doma, ampak tudi v Severni Ameriki in Avstraliji, kjer ima še danes veliko posnemovalcev.

Drugi veliki dolenjski poet, Tone Pavček, se je rodil v vasi Šentjurij pri Mirni Peči. Pravijo, da se je silno rad vračal domov. Toda, kot se za velike poete spodobi, je moral imeti tudi veliko zapletov, pa čeprav v otroštvu. Tako Tone sploh ni Tone, ampak je Jože, pa je vendar Tone. Tone se je rodil kot dvojček Jože, bratu, ki je bil močnejši, pa je bilo ime Tonček. Potem je močnejši Tonček umrl in Jožeta so preimenovali v Toneta. Nakar se je družina preselila v Ljubljano in njegov oče je postal prvi taksist v Ljubljani, Tone pa se je hotel vpisati na medicino. Ker pa je tisti dan močno deževalo, sta si z očetom skrajšala pot in zavila proti pravni fakulteti. Na poti sta srečala Janeza Menarta in medicina je šla po vodi. Nekaj časa je bil tudi na RTV, pa so ga z nje vrgli, ker so na njegovi mizi našli pesmi disidenta Franceta Balantiča.

V Mirni Peči se radi, kaj radi, prardi spominjajo obeh velikanov dolenjske duše. Toda izgleda, da ju imajo radi tudi drugi Slovenci. Čudovito voden in urejen muzej so odprli 19. oktobra lani in do danes si ga je ogledalo že več kot 4000 obiskovalcev.



Spominsko obeležje priljubljenih dolenjskih in slovenskih poetov.



Urejen Pavčkov dom.



Vse v svojih rokah

Vozniki vedno želimo imeti usodo v svojih rokah, tudi na cesti. To nam omogoča izbor avtomobila za prosti čas ali bolj popularno imenovani razred SUV.

Eden takšnih je tudi Tucson, Hyundaijev bestseller v tem razredu, ki je prejel obsežen pomladitveni paket, pa tudi povsem nov 1,6-litrski dizelski motor. Hyundai je Tucsona ponujal že sredi prejšnjega desetletja, nato pa ga je zamenjal model ix35, ki je bil dokaj uspešen, no leta 2015 pa so predstavili novi SUV srednjega razreda, ki je ponovno dobil ime Tucson. Atraktiven izgled, kvalitetna izdelava, dobra mehanika in oprema ter na koncu sprejemljiva cena so naredili svoje, zato Tucson uživa status zaželenega družinskega SUV avtomobila. Po dobrih treh letih je bil deležen paketa posodobitev, ki se sicer ne opazijo takoj, no ostro oko bo opazilo za nianso ostrejših linij sprednjega dela z LED lučmi, največja novost pa je zagotovo uvedba 1,6-litrskega dizelskega motorja, ki zamenjuje dosedanji 1,7 CRDI. Motor spada v novo generacijo motorjev SmartStream in se je že dokazal v Koni in novem i30. Ponuja 115 KM ali v močnejši izvedbi 136 KM. Preizkusili smo šibkejšega, ki je šibek le na papirju, saj 280 Nm navora skrbi za prepričljivo zalogo moči. V praksi avtomobil nudi veliko več, kot je to razvidno iz tehničnih podatkov. Kar 1,6 tone težko vozilo

lahko pospeši do 100 km/h v 11 sekundah, kar je povsem zadovoljiv rezultat. Je pa res, da je šibkejši motor na voljo z ročnim 6-stopenjskim menjalnikom in samo s sprednjim pogonom. To ni slabost, saj večina uporabnikov takšnih vozil nikoli ne zavije z asfalta.

Tisto, na kar so lahko pri Hyundaiu še posebej ponosni, pa je kakovost materialov in dobra končna obdelava. Sedeži v testnem vozilu so bili električno nastavljivi in odeti v usnje, na armaturi pa lahko vklopimo njihovo ogrevanje ali prezračevanje. Tudi plastika, katere je še vedno na pretek, je mehka in kakovostnejša, zvočna zatesnitev je solidna, preglednost naprej odlična, nazaj pa malo manj, a je zato na voljo visokoresolucijska 360-stopinjska kamera, oziroma 4 kamere, ki omogočajo pogled na avto iz ptičje perspektive. Prostora je dovolj tudi za 5 odraslih oseb, njihovo prtljago pa bo zlahka pogoltnil kar 513 litrov velik prtljažni prostor,

čigar vrata se odpirajo samodejno. Odlična zadeva, če pred avtom stojite s polnimi rokami vrečk iz trgovine. Avtomobil je serijsko je opremljen s samodejnim zaviranjem v sili in s samodejnim zaviranjem ob spustu po klanecu. Za manj razmišljanja na avtocesti je na voljo sistem za ohranjanje voznega pasu in opozorilnik mrtvega kota. Konkurentje so lahko resnično v skrbeh.

Ni dvoma, da je Tucson pravi Hyundaijev model, ki lahko privabi nove kupce, da razmislijo o nakupu Hyundaiia. Morda res nima tako zvonečega imena kot nekateri, je pa zagotovo lahko odličen izbor.



TEHNIČNI PODATKI

Motor: dizelski, 4-valjen, 4 ventili na valj, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm)	1598
Moč (kW/KM)	85/115
Navor (Nm/min)	280/1250–2700
Menjalnik/pogon	ročni 6-stopenjski/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4480
Širina (mm)	1850
Višina (mm)	1645
Medosna razdalja (mm)	2670
Prtljažnik (l)	513–1503
Masa vozila (kg)	1624
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h)	11
Najvišja hitrost (km/h)	180
Kombinirana poraba (l/100km)	6,8
Emisija CO ₂ (g/km)	132



Majhen, a eksploziven

Že nekaj časa so v modi majhni trivaljni motorji, a smo jih srečevali predvsem v manjših avtomobilih, kjer sama moč ni toliko pomembna. Tokrat pa smo se prepričali, kako se obnaša v številko večjem avtomobilu, Fordovem Focusu.

Kar malo nejeverno smo sedli v avto, ki ga poganja trivaljni bencinski motor, tako velik, da ga lahko postavimo na papir A4 formata, pa čeprav smo vedeli, da je ta motor požel številna mednarodna priznanja za motor leta, avto pa je letos postal tudi slovenski avto leta. Ob tem se človek vpraša, če je konkurenca zaspala ali pa je Fordov motor zares tako dober.

S pritiskom na start/stop tipko se zbudi 999-mililitrski agregat s simpatičnim, za tri valje značilnim rezkim zvokom. V kabino se sicer zaradi dobre izolacije ne prenaša veliko hupa, zaradi izravnalne gredi pa ni niti veliko vibracij. Sicer z naraščanjem vrtljajev postane motor glasnejši, nikoli pa moteč. Saj če ga priganjate v višje vrtljaje, tudi pričakujete, da bo vožnja bolj dinamična in glasnejša. Zavidljiva moč, ki prihaja iz tega agregata, znaša 125 Km in 170 Nm navora, kar je dovolj, da avto, težak 1,3 tone, do 100 km/h pospeši v 11 sekundah in doseže 195 km/h končne hitrosti. Nekdo, ki ne ve, da je pod pokrovom le litrski motor, bi zatrdil, da ta avto poganja motor z vsaj 1,6 litra prostornine.

Jasno je, da od tega motorja ne gre pričakovati čudes, mu pa moči res nikoli ne zmanjka, še več, ob posebnih trenutkih, recimo pri prehitovanju, je kratkotrajno na voljo tudi overboost z dodatnimi 30 Nm navora. Je pa ena stvar res drugačna od denimo 1,6-litrskega motorja. Zahvaljujoč dobrem menedžmentu motorja, majhni masi, start/stop sistemu, pa tudi dobro preračunanim stopnjam ročnega 6-stopenjskega menjalnika, je poraba občutno nižja. Tudi ko se vozite v režimu, kjer ne gledate ravno na porabo in se ne držite navodil za nizko porabo, se ta vrti v režimu pod 8 litrov. Če pa malo pazite pri pritiskih na stopalko za plin in pravočasno uporabljate menjalnik,

da ne presegate 3000 vrtljajev, pa se lahko poraba spusti tudi za dva litra, kar pa je odličen rezultat.

Štiri generacije Focusa so le del avtomobilske zgodbe, s katerimi je Ford napisal nekaj najbolj pomembnih strani zgodovine kompaktnih modelov. Novi Focus je zagotovo eden najnaprednejših avtomobilov v svojem segmentu in model, ki ponuja cel niz sodobnih sistemov in opreme že od osnovnih izvedb naprej. Med te napredne stvari pa spada tudi trivaljni bencinski motor.



TEHNIČNI PODATKI

Motor: bencinski, 3-valjen, 4 ventili na valj turbo polnilnik,	
Prostornina (ccm):	999
Moč (kW/KM):	92/125
Navor (Nm/min):	200/1400
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski/spredaj
Mere	
Dolžina (mm)	4378
Širina (mm):	1825
Višina (mm):	1471
Medosna razdalja (mm):	2700
Prtljažnik (l):	375–1354
Masa vozila (kg):	1322
Zmožljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10,3
Najvišja hitrost (km/h):	198
Kombinirana poraba (l/100km):	6,5
Emisija CO ₂ (g/km)	112

Samo najboljšo je dovolj dobro

Avtomobilske znamke Bugatti verjetno ni treba posebej predstavljati. Znamka je skozi svojo zgodovino postala simbol hitrosti, prestiža ter predmet poželenja, nekaj, kar si lahko privoščijo le največji, najboljši, najmočnejši.

Prav nič drugače ni z njihovim novim partnerjem na področju kolekcije ur, ki predstavljajo vse to, kar predstavlja znamka Bugatti. Morda celo več, trenutek, ko ob pogledu na kompleksno sestavo ure dih zastane »vsega hudega« vajenemu Bugattijevemu inženirju. Na letošnji meki ur Baselworld 2019 smo lahko bili priča tudi novemu partnerskemu sodelovanju. Povezala sta se Bugatti in priznani izdelovalec ur Jacob & Co.

»Za ta projekt smo v Jacob & Co. našli pravega partnerja, ker smo oboji popolnoma predani inovacijam z vrhunsko tehnologijo, absolutno lepoto, obrtništvu in najvišji kakovosti materialov,« je pojasnil predsednik Bugatti Stephan Winkelmann.

Novo partnerstvo so začeli z omejeno serijo Twin Turbo Furious Bugatti. Omejeni časomer je narejen v poklon Bugatti Chironu, ki je bil narejen ob častitljivi 110-letni zgodovini podjetja. Že na prvi pogled daje jasno vedeti, da ne govorimo o »običajni« uri. Notranjost ure je obdana z dvojnimi tourbillonom, merilec zaloge moči pa so odeli v barve francoske zastave. Osrednji del ure je rezerviran za Bugattijev logotip. Twin Turbo Furious bo narejena v zgolj 39 primerkih, od tega 18 odetih v karbonska vlakna, 18 v rose zlato, trije primerki pa bodo rezervirani za diamantno različico. Tako kot velja za Bugattijeva vozila, se tu o cenah le-teh ne govori. Pravzaprav vsaj za njihove bodoče lastnike niti niso pomembne.



JACOB & CO
for
BUGATTI

Praznujte v stilu

Prestižna avtomobilska angleška znamka Bentley letos praznuje svojo stoto obletnico obstoja. Kot se za tovarno najboljših vozil na svetu spodobi, so svojim kupcem ponudili posebno izvedenko Bentleya Muslanne WO Edition, ki smo ga tudi lahko videli na letošnjem ženevskem avtomobilskem salonu. Poleg vozila pa lahko jubilejno obletnico nadgradite tudi z njihovimi unikatnimi časomeri Bentley Centenary Limited edition, katero za njih izdeluje Breitling.



Divja mačka? Zakaj pa ne!

Tokrat v kratki besedi predstavljamo uro iz živalskega sveta. Jaquet Droz ponuja omejeno serijo ur, kjer je prikazana miniaturna podoba divje mačke. Ohišje je narejeno iz 18-karatnega rdečega zlata. Notranjost številčnice pa prekriva ročno narisana umetnina leva. Pašček je narejen iz aligatorjeve kože. Spodnja stran ure prekriva safirjevo steklo, ki ponuja pogled v čudovito drobovje. Ura je omejena na 28 primerkov.

»Downsizing« tudi v urarski industriji

Verjeli ali ne, tako imenovani »downsizing« je doletel tudi urarsko industrijo. Trend popularnosti glomaznih ur se vendarle, kot kaže, končuje, v ospredje pa prihaja rek »manj je več«. Številni proizvajalci ur, ki so sloveli kot proizvajalci velikih časomerov, so sedaj v ponudbo vključili tudi ure manjših fijejev. Seveda, urarski downsizing nima kaj dosti skupnega z ekološkimi standardi, tu veljajo zakoni lepote trendov.

**N kot Napredno, Novo, Noro dobro,
N kot Najvišja raven kakovosti**



Omejena serija vozil •

- Brezplačni paketi opreme FREE • Vinjeta •
- Izjemno financiranje • Brez skritih stroškov •

Novi
Santa Fe
že od 35.120 eur

Novi
Tucson
že od 19.710 eur

Kona
že od 15.450 eur



Novi
Tucson N Line
i30 N/N Line
5-vrat / fastback



5 LET
GARANCIJE
BREZ OMEJITVE KILOMETROV



Najboljša
terenska
vozila po
mnenju
Slovencev*

Povprečna poraba goriva: 4,1 – 8,5 l/100 km, emisije CO2: 109 – 179 g/km.

Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM10 in PM2,5 ter dušikovih oksidov. Slike so simbolne. Akcija velja do razprodaje zalog. Cene vozil vključujejo popust in strošek transporta. Več informacij vezanih na akcijsko ponudbo je na voljo pri pooblaščenih prodajalcih vozil Hyundai. Pogoji garancije in podatki o specifični porabi goriva in emisijah CO2 so na voljo na www.hyundai.si. * Kupci ste v raziskavi QUDAL (Quality meDAL) terenskim vozilom Hyundai podelili priznanje NAJVIŠJA RAVEN KAKOVOSTI NA SLOVENSKEM TRGU. Vir: <http://www.qudal.com/SLOVENIA-461PD93>.



Prepoznavni škorpion

Na poti k novi šoferski zgodbi smo se odpeljali na Gorenjsko, na obrobje našega največjega železarskega mesta, kjer smo se srečali s prevoznikom, ki prihaja z Blejske Dobrave, prisega na Renaultove tovornjake in se dodobra spozna na ekonomično vožnjo. Njegova največja ljubezen v srcu pa je neločljivo povezana s Scanio.

Gorenjska je v transportu pomembna kot geografska in tudi gospodarska pokrajina. Od tod prihajajo številni veliki in znani prevozniki, ki svoje flete vozil štejejo v trimestnih številkah. Mi pa smo se srečali s prevoznikom, čigar transportno podjetje takole v absolutnih številkah ne šteje trimestnih števil kvote vlačilcev, je pa zagotovo eno največjih in najboljših promotorjev prevozniške panoge, ki v današnjih časih še kako potrebuje dobre glasnike. Vsi, ki vsaj malo spremljate slovensko transportno panogo, verjetno že veste, o kom govori uvodni zapis.

Tomaž Koblar, prevoznik z veliko začetnico. Morda se zdi zljajnano, vendar se je vselej lepo srečati z nekom, ki ne glede na težave poklica v njem vidi veliko dobrega in lepega. Prav zaradi takih glasnikov imamo danes eno najbolj popularnih šoferskih srečanj v Lescah, ki nas razveseljuje že več let zapored. In prav zaradi takih imamo tudi predstavnike na mednarodnih to-

vornjakarskih tekmovanjih in prav oni so tisti, ki slovensko šofersko panogo predstavljajo izven njenih meja. Prav vse to počne Tomaž Koblar. Sam sicer ne izhaja iz prevozniške družine, a ga je ljubezen do tega poklica pripelja-

la do tega, da je pri 19 letih sedel za volan tovornjaka. Šofersko pot je začel leta 2000 pri podjetju Baland transport iz Škofje Loke, sedem let kasneje pa stopil tudi v čevlje samostojnega podjetništva in s svojim prvim rablje-



S svojim prvim Magnumom je uspel narediti 900 tisoč kilometrov brez težav.

nim tovornjakom Daf XF 95 začel tlakovati prevoziško pot.

Prevoziški začetki z Daf XF 95

Nesreča je hotela, da je bilo treba zamenjati rabljenega Dafa in ker so bile tedaj zelo dolge čakalne dobe za prevzem novega tovornjaka pri veliki večini proizvajalcev, se je odločil za Renaulta Magnuma, ki ga je lahko dobil najhitreje. A kot sam pravi, te odločitve ne obžaluje. Renaultovi tovornjaki so tudi toliko let kasneje njegova paradna znamka, ki jim tudi popolnoma zaupa. S svojim prvim Magnumom je uspel narediti 900 tisoč kilometrov brez težav, a kot je dejal, je to mogoče le z rednim servisiranjem. Njegova flota tovornjakov pa je dobila tudi poslikavo škorpjiona, ki je v tem času postal njegov zaščitni znak. Dokaz, da verjame v to znamko, je tudi njegovo udeleževanje na Renaultovih tekmovanjih najbolj ekonomičnih voznikov, kjer je leta 2017 zmagal na OptiFuel Challenge v Sloveniji in se uvrstil na veliki finale v Španiji, kjer je končal na 25. mestu. Finale OptiFuel Challengea je bilo sestavljeno iz dveh sklopov, teoretičnega ter praktičnega. Trideseterica sodelujočih tekmovalcev je mora-



la najprej pokazati teoretično znanje o ekonomični vožnji, nato je sledil praktični del, kjer so vozniki z Renaultovimi tovornjaki morali prevoziti razdaljo z najmanjšo porabo ter najhitrejšo komercialno hitrostjo. Finalnega tekmovanja se je prek regijskih tekmovanj udeležilo kar 3000 voznikov.

Predvidljivost pomemben dejavnik na poti k ekonomični vožnji

Ekonomična vožnja je danes navkljub številnim pomagalom zahteven voziški element. Izkoristiti vso moč tovornjaka in seveda pri tem porabi-

ti najmanj goriva. Kot pravi Koblar, je prav predvidljivost ključen in najpomembnejši dejavnik za ekonomično vožnjo. Seveda je v realnosti to vselej težko uresničiti, nepredvidljivi dogodki in hitrost sta v svetu vihtenja volana postali stalnica. Stalnica pa postaja tudi odlična, če ne celo najboljša slovenska prireditev pod okriljem društva Carji cest, ki ga vodita Tomaž Koblar in Florjan Koselj. Vse skupaj se je začelo prav z obiskom le-teh v tujini, idejo pa sta kmalu realizirala tudi v Sloveniji. Tovrstni dogodki delujejo obojestransko, zato so druženja in udeleževanja izven naših meja še kako pomembna. Skupaj z veseljem obiščeta številne tuje šove in tudi tako poskrbita, da lahko ljubitelji transporta v Sloveniji vidijo tudi tuje predstavnike tega poklica.

Da pa ljubezen ne pozna meja, že dolgo vemo, to pa je občutil tudi zagreti renojevec Tomaž, ki mu je že pred časom pot prekrizal Scaniin tovornjak. Toda ne katerikoli, ta, ki ga sedaj upravlja njegova boljša polovica. »Ljubezen je ključ, ki odpira vsa vrata,« pravi pregovor. Predvsem tista, ki veljajo največ.



Tomaž Koblar, prevoznik, ki ne glede na težave poklica v njem vidi veliko dobrega in lepega.



Njegova flota tovornjakov nosi poslikavo škorpjiona.



Od letal do tovornjakov

Po kar nekaj neuspešnih poskusih zagona proizvodnje tovornjakov v Jugoslaviji je vse skupaj hitro ustavila druga svetovna vojna. Med njo so nacisti v Mariboru zgradili veliko tovarno letalskih delov in usposobili veliko število inženirjev in delavcev. Po vojni pa se je proizvodnja pričela hitro širiti s prvim tovornjakom z nosilnostjo 3,5 tone.

Med obema vojnama je v tedanji Jugoslaviji s skromno industrijo v transportu dominirala relativno dobro razvita železnica, zato so bila ustanovljena številna podjetja za razvoj in popravilo železniških vozov in infrastrukture. Avtomobili in tovornjaki so bili redki, določen napredek v cestnem transportu pa beleži le proizvodnja avtobusov. V drugi polovici 20. let se je v Jugoslaviji ustavilo kar nekaj resnih proizvajalcev avtomobilov z namenom postavitve tovarne na ozemlju Jugoslavije, a je tedanja politika zaustavila vse projekte. Pogoji, katere je postavil Peugeot, ki je želel postaviti tovarno v Čačku, so bili označeni za nesprejemljive, istočasno pa so se izvajala pogajanja s Fordom. Američani so takrat želeli postaviti evropsko tovarno na območju Mediterana, predvsem zaradi lažjega transporta, in kot resna opcija se je pokazal Bari. Ko so se že o vsem sporazumeli, pa so beograjske oblasti želele, da se tovarna postavi v Kragujevcu v vojaško-tehnič-

nem zavodu, kjer naj bi bilo zaposlenih približno 12.000 delavcev, in ne v Bariju. Ford se s tem ni strinjal in je kasneje tovarno postavil v Carigradu.

Veliko zanimanje za razpis

Izgubljene priložnosti je oblast želela nadoknaditi v zgodnjih 30. letih z razpisom za nujno motorizacijo voj-



IMR iz Rakovice je še pred vojno odkupil licenco češkega tovornjaka Praga RN-8, kar je država hitro nacionalizirala. Proizvodnja se je nadaljevala v Mariboru. Model TAM Pionir je nastal na osnovi modela Praga RN-13 in je imel nosilnost 3,5 tone.



Proizvodnja v Mariboru je v samo treh letih prehitela proizvodnjo v Rakovici, kjer so leta 1951 ustavili proizvodnjo in se usmerili na proizvodnjo traktorjev.

Primerjava proizvodnje Pionirja v Mariboru in Rakovici

Leto	TAM	IMR
1947	27	122
1948	113	296
1949	288	318
1950	446	422

ske, s pogojem, da se proizvodnja izvaja v Jugoslaviji. Na razpis so se prijavili Austro-Fiat, Chevrolet, Dodge, Fiat, Gräf&Stift, MAVAG, Opel, Renault, Saurer, Steyr, Škoda in Walter, ker pa se je razpis vlekel kar 4 leta, je svojo ponudbo oddala tudi povsem na novo ustanovljena ljubljanska Avtomontaža. Model Triglav, narejen v sodelovanju z nemškim DKW-jem, se je izkazal z odličnimi karakteristikami in ugodno ceno. Natančno načrtovana proizvodnja se je zaključila že po prvi manjši seriji, saj se je v državi že začel čutiti nacistični vpliv.

Znotraj slabe avtomobilске industrije pa se je pojavilo več letalskih tovarn, katere so vodili izkušeni piloti iz prve svetovne vojne. Zgleden primer je bil IMAD (Industrija motora akcionarsko društvo) iz Rakovice. Podjetje je bilo ustanovljeno leta 1927 kot tovarna letalskih motorjev. Po lastniškem vstopu države v podjetje se je hitro pojavila težnja po proizvodnji tovornjakov, za kar so pričeli iskati strateškega partnerja. V začetku leta 1939 so testirali deset različnih znamk tovornjakov in se na koncu odločili za nakup licence češke Prage RN-8. Za proizvodnjo motorjev in šasij je bila zgrajena povsem nova tovarna, medtem ko so kabine in nadgradnje prihajale iz delavnice Jesenica iz Smederevske Palanke. Tik pred vojno se je potreba po tovornjakih povečala, pa so v Kragujevcu izdelali približno 320 Chevrolet tovar-

njakov in v IMAD 320 Prag, nato pa je vse skupaj prekinil nemški napad na Jugoslavijo aprila 1941.

Tovarna letalskih delov Maribor

Po drugi svetovni vojni v socialistični Jugoslaviji je tako kot po celi Evropi obstajala velika potreba po tovornjakih zaradi povojne obnove in tudi zaradi razrušene železniške infrastrukture. Težava je bila še večja, saj so med vojno nastradale številne tovarne in obrati, v katerih bi lahko pričeli s povojno proizvodnjo. Ena od takšnih tovarn je bila Tovarna letalskih delov Maribor-Tezno, katero so leta 1941 zgradili

Nemci, dve leti kasneje pa je bila v zavezniških bombardiranjih močno poškodovana. V začetku leta 1945 je tovarno zapustila večina delavcev, saj jih je bil del mobiliziran v nemško vojsko, ostali pa so se javili k partizanom. Konec aprila je uprava med begom želela po železnici prek Dravograda odpeljati čim več strojev, kar pa so partizani preprečili in vrnilo stroje v tovarno. V osvobodilni zmešnjavi so tovarno 8. maja zasedle bolgarske enote, ki so jo v vsega štirih dneh dodobra devastirale, po tem pa so nadzor prevzele jugoslovanske oblasti. 14. maja je bil objavljen razpis in povabilo delavcem, naj se vrnejo na delovna mesta. Povabilu se je odzvalo 4000 delavcev. Razdeljeni v dve skupini so v vsega 14 dneh sanirali večji del škode, nastale v vojni. 1. junija je tovarno obiskal Josip Broz – Tito in v navdihujočem govoru delavcem sporočil, da se od te tovarne veliko pričakuje, pa čeprav takrat še niso točno vedeli, kaj bodo v njej delali.



Leta 1957 je bilo proizvedeno desettisoče vozilo. V desetih letih se je število ur za izdelavo enega vozila s 1750 zmanjšalo na samo 700.

Rojstvo TAM-a

Najprej so eksperimentirali s prikolicami, premičnimi poljskimi kuhinjami, pnevmatskimi stroji, ventilatorji za rudnike, betonskimi vibratorji, kompresorji, deli za avtomobile in traktorje, kmalu pa pričeli tudi s sestavljanjem tovornjakov GMC in Dodge, ki so iz Amerike prihajali prek zveze UNRRA, namenjeni pomoči evropskim državam pri povojni obnovi. S tem je bil postavljen temelj tovarne in v Beogradu so 17. 8. 1945 odločili, da se v Mariboru organizira avtomobilska proizvodnja. Do konca leta 1945 je bilo sestavljenih 969 vozil, naslednjega leta pa še 174 ameriških tovornjakov. Z zaključkom tega dela posla so pričeli z iskanjem novih proizvodov, edina razpoložljiva licenca v Jugoslaviji pa je bila tista, ki jo je imel IMAD s Prago. In ker je licenca vključevala možnost povečanja in širitve proizvodnje, so odkupili še dokumentacijo povojnega modela RN-13, ki je imel povišano nosilnost z 2,5 na 3,5 tone. Tovornjak so pričeli izdelovati paralelno v Mariboru in v Rakovici, pod simboličnim imenom Pionir. 31. 12. 1946 je vlada FNRJ sprejela odlok, katerega sta podpisala Josip Broz – Tito in minister za industrijo Boris Kidrič, s katerim so Tovarno letalski delov preimenovali v Tovarno avtomobilov Maribor, in ravnost dan se smatra za rojstvo TAM-a.

Leta 1948 se je Jugoslavija uprla mednarodnemu komunističnemu informacijskemu biroju – Informbiroju in na pomolu je bila nova vojna. Zaradi ekonomske blokade s strani držav var-



Nastop Pionirja na prvomajski proslavi v Ljubljani leta 1961, tik pred koncem petnajstletne kariere.

šavskega pakta je bila prekinjena dobava sestavnih delov, ki so se vgrajevali v model Pionir. Takrat je prišla na plan iznajdljivost ter visoka usposobljenost zaposlenih v TAM-u, saj so nemudoma pričeli sami s proizvodnjo manjkajočih delov. Maribor je imel tudi dober geografski položaj, saj se je napad pričakoval iz smeri Madžarske, Romunije ali Bolgarije, pa se je zato večji del proizvodnje Pionirja selil iz Rakovice v Maribor. Potem ko je leta 1950 pretežni del Pionirjev prihajal iz tovarne v Mariboru, se je v Rakovici ukinjala njegova proizvodnja in se preusmerjala na proizvodnjo traktorjev. V TAM-u se je Pionir proizvajal polnih 15 let. Skupaj so izdelali natančno 17.416 primerkov, če k temu dodamo še izdelane primerke v Rakovici, pa je bilo skupaj narejenih 18.300 kosov.

Prvi avtobus

Prvo gospodarsko vozilo tedanje države je pustilo neizbrisano sled, saj so na njem zaposleni v TAM-u nabirali nepotrebne izkušnje v proizvodnji vozil. Z začetnih 1750 ur je bil leta 1957 čas za proizvodnjo enega vozila spuščen na »vsega« 700 ur in tistega leta je bilo narejenih kar 2749 vozil. Istočasno se je zmanjševala odvisnost od uvoza, saj so dele pričeli izdelovati kooperanti, katerim je TAM pomagal z znanjem in potrebno dokumentacijo. Prav tako se je v tistem času pričela širiti namembnost vozil, pa je na osnovi Pionirja nastal tudi prvi TAM-ov avtobus PB 56. Pionir in PB 56 sta tako postala temelj za nadaljnji razvoj avtomobilske proizvodnje v TAM-u.

(Se nadaljuje.)

Na osnovi Pionirja je v 50-ih letih nastal prvi TAM-ov avtobus PB 56 s 24 sedeži. Z bencinskim motorjem s prostornino 3468 ccm in močjo 70 KM je dosegal hitrost 70 km/h in porabil okoli 37 l/100 km.



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