



Volvo
ponovno uvaja
turbo compound



Po cesti s Citroën Berlingom in Peugeot Rifterjem

Julij 2019

Letnik 3, številka 15

Tranzit



Vozili smo novi Iveco S-Way



Miti z obale Lima



I.D. Volkswagnova
e-mobilnost



Visoke kazni za
nepritrjen tovor

Napovedovanje
delovnega časa



Advanced
Telematics

Več na strani 17.



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



NOVI DAILY SPREMENI VAŠ POGLED NA POSLOVANJE



VRHUNSKA ZMOGLJIVOST

2.3-litrski in 3.0-litrski motorji,
do 210 KM in 470 Nm

UČINKOVITEJŠI KOT KDAJKOLI

Do 10% prihranka pri porabi goriva
Do 10% nižji stroški vzdrževanja

VOŽNJA BREZ STRESA IN VARNOST

Popolnoma nov krmilni sistem in
asistenčni sistemi za pomoč pri vožnji

NAPREDNA POVEZLJIVOST IN STORITVE

Izboljšano delovanje
in učinkovitost
z Daily B-Link rešitvami

Novi Daily: revolucionarna evolucija, ki bo spremenila vašo poslovno perspektivo. Nova linija motorjev za delovanje vašega podjetja **trajnostno** in **donosno**. Produktivno **delovno okolje** in vrsta novih **asistenčnih funkcij** za pomoč pri vožnji ponuja popolnoma novo **izkušnjo vožnje**. Nova raven **povezljivosti**, ki omogoča svet **prilagojenih storitev**.

Novi Daily je resnično vaša popolna transportna rešitev, prilagojena vašemu podjetju.

IVECO

Vaš partner za trajnostni transport

BENUSSI

Cvetkova ulica 1, Rudnik, Ljubljana, tel: 08/2053 347

Miklavška cesta 82, Maribor, tel: 02/8051 530

Pripravljeni na izziv

Uradni zastopnik za Slovenijo

PROTECT TRADE d.o.o.

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



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

**NOVA
GENERACIJA**



F HR 4

m+s

PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

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



D HR 4

m+s



PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

- Veliko prevoženih kilometrov
- Izjemen oprijem
- Večja obstojnost



T HR 4

m+s

PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

- Veliko prevoženih kilometrov
- Izboljšan kotalni upor
- Boljša obstojnost

www.matador.tires/transport

Matador. Continentalova blagovna znamka.

 **Matador**[®]

Prijeten dopust

Poletno obdobje, ko se začno dopusti, je zagotovo eno najlepših obdobj v letu.

Sonce, morje, raziskovanje novih krajev, nova poznanstva, čas za družino in zase. Zaslužen in težko pričakovan dopust je čas, ko naposled vdihnemo. Pustimo za seboj stres in skrbi, povezane s službo. Zapremo računalnike, stišamo telefone. To je čas, ko bližnje večkrat pogledamo v oči, se več smejimo, čas, ko se znova povežemo s svojim bistvom. Tudi mi se po izidu revije odpravljamo na dopust, še prej pa smo vam pripravili poletno revijo z veliko zanimivega branja.

Zagotovo je zvezda tega poletja novi Iveco S-Way, katerega so nam predstavili v Madridu, mi pa vam prenašamo vsa svoja opažanja in vtise s prvih testnih voženj. Tovornjak bo pri nas na voljo z jesenjo, ko ga bomo lahko preizkusili tudi na naših cestah.

Zanimiva je odločitev Volva, da ponovno uvede tehnologijo turbo compound, s katero obljublajo kar nekaj odstotkov nižjo porabo. Predvsem nižja poraba in boljši izkoristek motorja pa sta cilj vseh proizvajalcev, saj predstavlja nakup goriva skoraj tretjino vseh stroškov, povezanih s transportom. Nekoliko smo vas opomnili tudi na pravilno privezovanje tovora, saj si lahko z nepravilno nameščenimi povezovalnimi trakovi prislužite visoko kazen.

Pa dajmo sedaj kazni v drugi plan. Odložite delo, parkirajte tovornjak in se odpravite na počitnice. Najlepše počitnice so doma! Seveda se postavlja vprašanje, kako geografsko pojmuje dom. Nekateri dopustniki bodo rekli, da je njihov dom Evropa. Napolnite si baterije in jesen bo prijetnejša.



Kazalo

Visoke kazni za nepritrjen tovor	6
Novice	10
Izza tovornjaka	16
Po cesti z novim Iveco S-Wayem	18
Po cesti z Volvom FH I-Save s turbo compound tehnologijo	24
Po cesti s Citroën Berlingom in Peugeot Rifterjem	30
Po cesti z Oplovimi gospodarskimi vozili	35
Po cesti z novim Fiat Ducatom	38
I.D. Volkswagnova e-mobilnost	40
Tudi kolo potrebuje servis	42
Po cesti s Ford Fiesto ST	44
Po cesti z Mitsubishi Outlanderjem PHEV	45
Izza ovinka	46
Miti z obale Lima	48



10



16



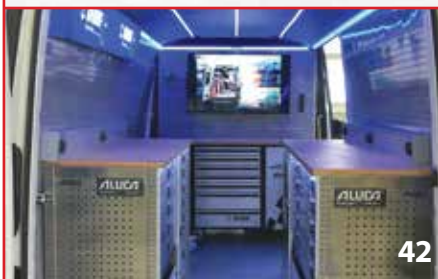
30



35



44



42



46

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.



Vse bolj zahtevno delo od šoferja zahteva vse več delovnih operacij. Ni več dovolj, da le vrtil volan in pripelje blago z enega konca na drugi. Voznik mora danes odpirati prikolico, odstranjevati bočne letve, pomagati pri nalaganju in ponovno zapreti ter zategniti cerado. Vmes pa je najvažnejše delo: pravilno pritrditi tovor.

Kontrolni organi v tujini ob pregledu dokumentacije in delovnega časa pogledajo tudi v tovorni del, če je tam tovor primerno pritrjen in/ali zavarovan. Nemalokrat se zgodi, da si voznik zaradi pomanjkanja časa, lahko pa tudi iz malomarnosti, ni vzel dovolj časa za pravilno pritrditev tovora, saj je mnenja, da se 15-tonski betonski blok pa že ne bo premaknil. Pa to ni povsem res. Zvitek papirja, ki je težak dobro tono, lahko pri naglem zaviranju dobi takšno inercijo, da ga katapultira tudi preko vozila ali v samo kabino in posledice so lahko katastrofalne. Nevarno je tudi blago, ki je pričvrščeno na paleti, a ta ni povsem polna; še posebej če so kartonske škatle slabo povezane z raztegljivo folijo, lahko pride do hitrega prevračanja. Plastične posode s tekočino se lahko pri nenadnem zaviranju zaletijo v zid prikolice in se tako deformirajo, da zaradi pritiska odleti pokrov, vsebina pa se razlije po prikolicah in naprej v naravo.

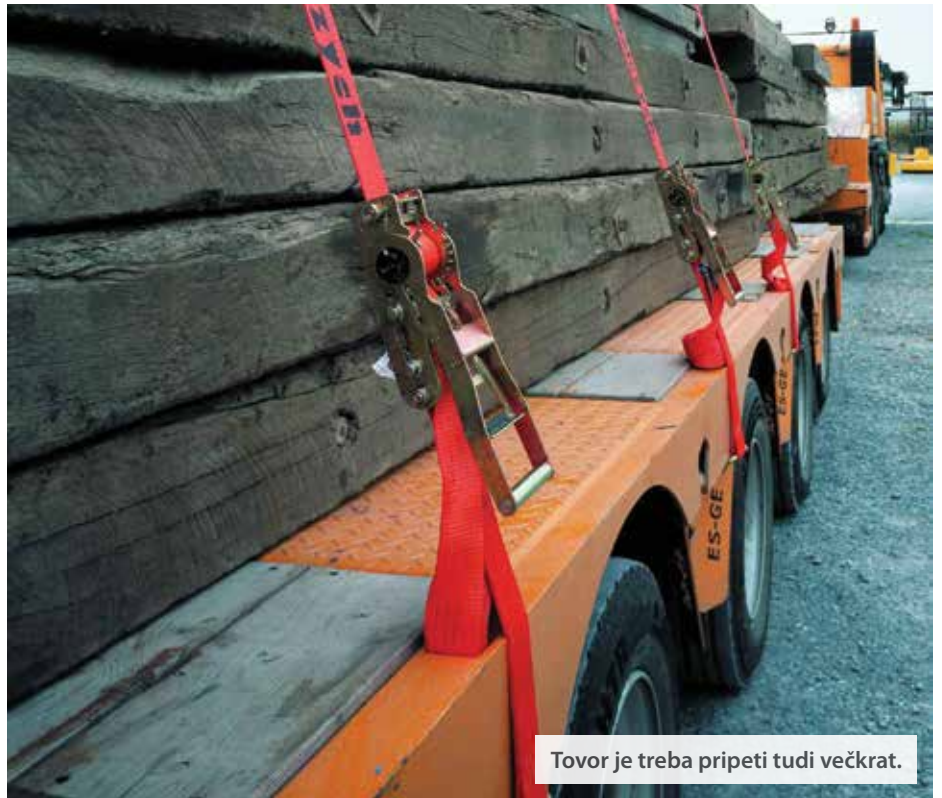
Trakovi so različnih barv

Vsi, ki se resno ukvarjajo s prevozniškim poslom, dobro vedo, da se tudi najtežji tovor pri sunkovitem zaviranju ali zavijanju premakne, zato ga je treba primerno pritrditi. Za pritrjevanje uporabljamo različne pripomočke, še največkrat pa povezovalne trakove ali bolj priljubljeno gurtne. Gurtne so lahko zelene, modre, rumene, rdeče ali oranžne. Zmotno je mišljenje, da barva določa

moč, čeprav so v praksi najpogostejše najmočnejši trakovi oranžne barve. Tudi število trakov ni najpomembnejše pri pravilni pritrditvi, temveč je pomemben način uporabe in moč posameznih trakov. Evropska uredba EN 12195-2 natančno določa pogoje, katere morajo trakovi izpolnjevati. Zaradi tega mora vsak trak imeti na sebi priloženo etiketo, na kateri so zapisane vse lastnosti traku. Zato je pri nakupu po-



vezovalnih pasov treba pogledati na etiketo in se ne zanašati na barvo. Med sabo se po barvi razlikujejo tudi etikete, kar pa označuje, iz česa so narejeni trakovi. Najpogostejša barva etikete je modra. To pomeni, da je trak narejen iz poliestra (PET). Ti trakovi so najbolj vzdržljivi, saj ne menjajo svojih lastnosti vse od -40 pa do $+100$ °C, odporni so na obrabo, poškodbe in na delovanje kislin, zgubljajo pa na jakosti, kadar so mokri. Če je etiketa na traku zelene barve, pomeni, da je trak narejen iz poliamida (PA). Tudi ta trak je uporaben v enakem temperaturnem obsegu kot poliestrni, ni pa odporen na kisline ter izgubi tudi do 15 % jakosti, ko je moker. Če je etiketa rjave barve, pomeni, da je trak narejen iz polipropilena (PP). Ti trakovi so prav tako zelo čvrsti, vendar se pri temperaturi nad 80 °C prično topiti. Pomemben podatek na etiketi je tudi podatek o raztezanju traku. Ta podatek je izražen v odstotkih in v skladu z direktivo EU 12195-2 ne sme biti večji od 7 %, strokovnjaki pa priporočajo, da se kupujejo trakovi s stopnjo raztezanja največ 5 %. Etiketam nam pove tudi podatek o dolžini traku, mora pa vsebovati tudi podatek o standardu, katerega izpolnjuje. Če trak ne izpolnjuje standardov evropske direktive, vas lahko organi pri pregledu debelo kaznujejo. Zato pred pričetkom naslednjega prevoza preverite etikete na trakovih, preverite, če trakovi niso poškodovani, in pazite, da niso mokri.



Tovor je treba pripeti tudi večkrat.

Podatki iz Nemčije

Ker domačih podatkov nimamo na voljo, smo povzeli podatke, ki jih je zbralo združenja nemških zavarovalnic. Po njihovih podatkih se po Nemčiji vsak dan vozi kar 70 % tovornih vozil z nepravilno pripetim oziroma zavarovanim tovorom. Vsaka peta nesreča s tovrnjakom je po njihovih ocenah povzročena zaradi prevrnitve ali celo izgube tovora. Vsako leto se v Nemčiji zgodi okoli 1500 težkih prometnih nesreč zaradi nezavarovanega tovora, pri čemer

se posledice in stroški nesreč merijo v milijonih evrov. Nepravilno pripet tovor je bil še pred kratkim lažji prekršek, a sta tako Nemčija kot Avstrija močno zaostri zakonodajo na tem področju. Nepravilno pripet tovor se lahko sankcionira s kaznijo tudi do 7000 evrov, v najhujših primerih pa lahko organi kontrole zahtevajo tudi pretovor, kar pa za sabo potegne še večje stroške. Zato si vzemite čas in pritrdite tovor, predvsem zaradi lastne varnosti, šele nato zaradi kazni ob morebitni kontroli.



Različni tovari zahtevajo različne načine pripenjanja.

Ne uporabljajte raztrganih ali kakorkoli poškodovanih trakov.

Za kaj vse boste kaznovani

Pravilna izbira traku, pravilne lastnosti in standardi še niso pogoj, da ne boste kaznovani. Denarno kazen lahko dobite tudi, če:

- uporabljate trak z neberljivo ali poškodovano etiketo;
- uporabljate zvit trak na privezanem tovoru;
- je mehanizem za zategovanje postavljen na rob tovora;
- uporabljate moker povezovalni trak;
- uporabljate poškodovan ali izrabljen, zadebeljen ali mehak povezovalni trak.



Za pritrjevanje uporabljamo različne pripomočke, še največkrat pa povezovalne trakove ali bolj priljubljeno gurtne.

Oznake na etiketi

Vsak povezovalni trak mora imeti svojo etiketo, všito na en konec traku. Etiketna predstavlja osnovne karakteristike traku, kot so:

- A** – Ime proizvajalca in naslov
- B** – Kapaciteta vezanja LC (Lashing Capacity) daN
- C** – Datum izdelave
- D** – Opis materiala iz katerega je narejen
- E** – Sledilna številka
- F** – Odstotek raztezanja
- G** – EU norma

- 1** – Ime proizvajalca in naslov
- 2** – Datum izdelave
- 3** – Opis materiala iz katerega je narejen
- 4** – Sledilna številka
- 5** – Odstotek raztezanja
- 6** – EU norma
- 7** – Kapaciteta vezanja LC (Lashing Capacity) daN
- 8** – Trak ni primeren za dvig
- 9** – Skupna dolžina
- 10** – Dolžina prostega dela traku
- 11** – Dolžina traku z zategovalni mehanizmom
- 12** – Logo podjetja
- 13** – Standardna ročna sila SHF (standard hand force)
- 14** – Standardna sila zategovanja STF (standard tension force)



Barva etikete glede na material, iz katerega je narejen trak:

MODRA – poliester (PES)

ZELENA – poliamid (PA)

RJAVA – polipropilen (PP)



Pokličite nas,
ponujamo vam
popolno rešitev
za vaš posel!

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. 7. 2019 in 31. 8. 2019.

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 predstavljenega paketne mesečne cene.



Novo 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



Novi Fordi v Sloveniji

Ford je podjetju VOC Celje dobavil 8X4 FORD šasijo 4142D s prekucnim kesonom znamke Palfinger. Vozilo bo opravljalo prevoz asfalta in različnih granulacij peska in skal. Njegovo prvo delovišče bo na območju Vranskega, kjer poteka sanacija cestninske postaje Vransko.

Podjetje Močnik d.o.o. Novaki je prevzelo novega F-Maxa 1850. Vozilo bo služilo za prevoz okroglega in rezanega lesa na relaciji Slovenija-Italija. Vozilo skupne mase 18.000 kg z zmogljivim 500-KM motorjem je opremljeno z najsoodnejšimi asistenčnimi in varnostnimi sistemi.

Tudi Jože Oražem je prevzel F-Maxa 1850, vlačilec s prekucno hidravliko. Vozilo bo služilo za prevoz različnih polprikolic (kontejnerska polprikolica, polprikolica s pomičnim dnom in polprikolica za prevoz hlodovine).



Uvedba in delitev CEMT dovolilnic

Prehodni rok o medsebojnem priznanju EU licenc za prevoze med EU in Veliko Britanijo se izteče 31. 12. 2019. Ali bo dogovor ostal veljaven še naprej, pa ostaja odprto vprašanje. Zaradi tega nemško združenje prevoznikov DSLV predlaga, naj pristojno ministrstvo preveri kriterije, na osnovi katerih bi se ponovno pričele deliti CEMT dovolilnice za naslednje leto, ki bodo v primeru Brexita brez dogovora edine dovolilnice, na osnovi katerih bodo prevozniki iz EU lahko opravljali prevoze na območju Velike Britanije. CEMT dovolilnice se delijo že oktobra za naslednje leto.



čisto belo
PRALNICA IN ČISTILNICA

Operemo, očistimo in
posušimo vse vrste tekstila.

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

T: +386 30 333 327 E: info@cistobelo.si



Prosta parkirna mesta

V Avstriji je pričel delovati nov sistem za obveščanje, prek katerega lahko vozniki tovornjakov dobijo ažurne informacije o prostih parkirnih mestih na večjih parkiriščih, namenjenih tovornjakom.

Asfinag, avstrijski upravljalec avtocest, je zagnal sistem, ki ves čas spremlja in informira voznike o prostih parkiriščih na parkirnih prostorih ob avtocestah in hitrih cestah. Sistem sestavlja 135 LED monitorjev, nameščenih na portalih nad cesto ali ob njej, ter kamere, ki na posameznih parkiriščih snemajo dogajanja.

Na ekranih se prikažejo številke prostih mest na parkiriščih v okolici. Prav tako je možno videti tudi slike iz kamer in se prepričati o praznih parkiriščih. Slike so dostopne na spletni strani administratorja ali na aplikaciji Unterwegs, kjer lahko najdete tudi posebna počivališča s hrano, tušem, gorivom ...

NEO serija tovornih pnevmatik

AEOLUS se predstavlja s popolnoma novo tehnologijo NEO, ki je izdelana s patenti in tehnologijo podjetja Pirelli. Aeolus je skupaj s Pirellijem del skupine ChemChina, ki je eden vodilnih svetovnih proizvajalcev tovornih pnevmatik. Robert M. Šurca, strokovnjak za tovarne pnevmatike iz podjetja Famm Co., ki je generalni zastopnik za AEOLUS pnevmatike v Sloveniji, je izpostavil, da serijo NEO odlikuje predvsem povečana vzdržljivost, izboljšana kilometrina, nižji kotalni upor in višji prihranek goriva. Prav tako pa so pnevmatike NEO zelo primerne za obnovo. Kot dodano vrednost izpostavlja tudi novo AEOLUS garancijo, ki velja v celotni življenjski dobi pnevmatike.



GB Leasing



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

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

www.gb-leasing.si

info@gb-leasing.si

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

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

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

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

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

Čas piknikov

Začetek poletja je čas za druženje ob dobri hrani in pijači. Za to sta letos ponovno poskrbeli podjetji Kobal in Petrans. Pri Kobalu so na domačem dvorišču v Zalogu

pripravili različne igre, od vleke tovornjaka do človeškega namiznega nogometa ter jahanja električnega bika. Podelili so tudi priznanja zvestim delavcem, dogodek pa je s svojim nastopom popestrila tudi Kataya.



Podjetje Petrans d.o.o. je piknik pripravilo prav tako na domačem dvorišču, kjer so strankam predstavili tudi široko paleto Kögel prikolic, katere zastopajo v svojem bogatem programu. Program je povezoval in goste v smeh spravljala Kondi Pižon, gostje pa so se lahko pomerili v dirkanju z gokarti.



Novi in rabljeni avtobusi

VANHOOL



Info: miran.perme@gmail.com

2019
AAA

Boniteta odličnosti

AS KENDA d.o.o.

Matična št.: 5700841

Bisnode d.o.o./31.5.2019



Podjetje s tradicijo od leta 1992

- IZDELAVA NADGRADENJ na tovornih vozilih in prikolicah
- IZDELAVA TANDEM PRIKOLIC enoosne in dvoosne
- ZASTOPSTVO in prodaja tovornih prikolic Wecon
- ZASTOPSTVO, servis in vgradnja nakladalnih ploščadi Dautel
- SERVIS nadgradenj in prikolic
- PRODAJA malo rabljenih tovornih vozil Mercedes-Benz

since 1992
ASKENDA
 www.askenda.com

Obiščite nas v prodajno – servisnem centru
na Lesnem Brdu 17 na Vrhniki

Tel: 01 750 25 35, 051 727 048

www.askenda.com

FB: as kenda since1992

Lani 5 vozil več

Slovenski trg težkih tovornih vozil ostaja še naprej izjemno močan. Če smo lani poročali, da je trg dosegel vrh, nas očitno čaka še eno uspešno leto, saj polletni prodajni rezultati kažejo, da smo v prvih 6 mesecih kupili 1477 težkih tovornih vozil, lani v enakem obdobju pa 1482. To pomeni 5 vozil maj kot lani in padec trga za 0,3 %, kar je zanemarljivo.

Še naprej na trgu prepričljivo vodi Scania, ki je v pol leta prodala že 335 vozil, kar je za 53 vozil več kot lani. Sledijo MAN, Mercedes, Volvo DAF, Renault, Iveco in Ford. Malenkostno se je zmanjšal delež vlačilcev, pri katerih je zabeležen padec trga za dobre 4 %, se je pa povečal delež šasij in to za kar 10 %, s

čimer se je delež šasij dvignil na skoraj 30 % celotnega trga. Raste tudi delež plinskih tovornjakov, med katerimi vodita Iveco in Volvo, medtem ko za električne, hibridne in podobne tovornjake pri nas ni zanimanja.

Trg težkih tovornih vozil torej vleče vzporednico z lanskim letom, zato pa trg lahkih gospodarskih vozil do 3,5 tone ponovno presega vse meje. V prvih šestih mesecih je bilo prodanih 5931 vozil, kar je za 915 več kot leto poprej, v odstotkih pa skoraj 20 % več. Tokrat statistika kaže, da je konkretno na prvem mestu Fiat, sledita pa mu Ford in Volkswagen. Renault, dolgoletni vodilni na lestvici, pa je zdrsnil na zanj skromno četrto mesto.

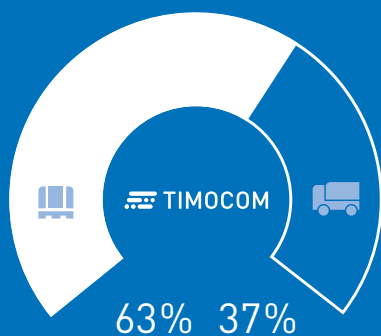
Trg do 3,5 ton	1-6 2018	1-6 2019
Fiat	646	1157
Ford	1061	1057
Volkswagen	701	967
Renault	894	921
Peugeot	386	415
Citroen	445	398
Dacia	200	343
Mercedes-Benz	148	161
Opel	65	144
Škoda	140	135
Ostali	335	238
Skupaj	5021	5936

Trg nad 6 ton	1-6 2018	1-6 2019
Scania	282	335
MAN	288	298
Mercedes-Benz	249	264
Volvo	301	224
DAF	163	180
Renault	89	99
Iveco	95	43
Ostali	15	34
Skupaj	1482	1477

Trg nad 16 ton	1-6 2018	1-6 2019
Scania	282	335
MAN	270	268
Mercedes-Benz	242	254
Volvo	301	223
DAF	159	177
Renault	87	97
Iveco	77	37
Ostali	13	31
Skupaj	1431	1422



Transportni barometer



EU ► EU

SI ► AT	49 51	AT ► SI	29 71
SI ► BG	53 47	BG ► SI	11 89
SI ► CZ	40 60	CZ ► SI	23 77
SI ► DE	58 42	DE ► SI	09 91
SI ► FR	34 66	FR ► SI	05 95
SI ► HR	52 48	HR ► SI	32 68
SI ► HU	51 49	HU ► SI	09 91
SI ► IT	36 64	IT ► SI	28 72
SI ► NL	12 88	NL ► SI	09 91
SI ► PL	40 60	PL ► SI	12 88
SI ► RS	66 34	RS ► SI	33 67
SI ► RU	29 71	RU ► SI	27 73

Tovor in tovorna vozila v %
Podatki od 05.06.2019 do 04.07.2019
Powered by TIMOCOM

60 let varnostnega pasu

Letos mineva 60 let, odkar je Volvo v serijsko opremo uvedel tritočkovni varnostni pas. Tudi danes se varnostni pas smatra kot največja inovacija med varnostnimi sistemi v prometu, strokovnjaki pa ocenjujejo, da so varnostni pasovi v tem času rešili na milijone človeških življenj. Leta 1959 je Nils Bohlin razvil, vgradil in patentiral tritočkovni varnostni pas, kakršnega poznamo še danes. Kljub temu, da je izum patentiral, pa so se pri Volvu odločili, da mora ta patent ostati dostopen vsem proizvajalcem avtomobilov, da ga lahko vgradijo v svoja vozila. Ta odločitev je bila sprejeta v širšem interesu splošne varnosti, kar se je izkazalo za zelo koristno po celem svetu.

Danes ne poznamo drugega varnostnega sistema, ki bi se v smislu reševanja človeških življenj približal učinkovitosti varnostnega pasu. Čeprav rešuje življenja, pa se ta odlična inovacija ne uporablja redno, saj številni vozniki menijo, da za privezovanje ni potrebe, še posebej če sedijo v velikih avtomobilih ali tovornjakih.



Novi Volvo tovornjaki

Na prvi poletni dan je podjetje FLORO Transport d.o.o. iz Žirovnice prejelo novo vozilo. Gre za novega Volva FH 13 G13C 460 KM 4x2, ki v tem trenutku predstavlja najmodernejše ekološko vozilo na plin.

Podjetje Grm prevozi in storitve d.o.o iz Stranic je svojo floto vozil nadgradila z novim Volvo FH 13 s 500 KM. Barva Solid Orange ustreza barvam podjetja, vozilo pa s svojo zmogljivi-

vostjo nadgrajuje njihovo ponudbo. Podjetje Pleles d.o.o., ki se ukvarja s krovstvom, kleparstvom in tesarstvom, je prevzelo novo vozilo Volvo FMX 460 HP 8x4 R Tridem. Njegova posebnost je tudi elektro-hidravlično krmilna pogonska os, ki omogoča učinkovit prevoz tovora, zaradi okretnosti pa je izboljšana vožnja po zahtevnem terenu.



WEST LAKE
PREMIUM TRUCK TYRES

TOVORNE PNEVMATIKE ZA KAMIONE IN AVTOBUSE

NOVO

WTR1
prikolica



VISOKA KVALITETA:

PRVA VGRADNJA NA PRIKOLICAH SCHMITZ CARGOBULL

KVALITETA IN KILOMETRINA PRIMERLJIVA S "TOP" ZNAMKAMI

3-LETNA GARANCIJA NA IZDELAVO

UPORABLJENO VISOKOKVALITETNO JEKLO

NIŽJI KVALITETNI RAZRED:

GOLDEN CROWN
TYRES

LJ | 041 788 866 MB | 041 37 37 70 CE | 051 681 681 NM | 041 754 003



Prigo, d.o.o., Brezovica
Podpeška cesta 10
1351 Brezovica pri Ljubljani

PE Brdo
Mladinska ulica 89
1000 Ljubljana

☎ 01 365 82 22
✉ 01 320 18 33
☎ 051 659 217

🌐 www.prigo.si
✉ servis@prigo.si
📍 Servis in trgovina tovornih vozil



Kögel tudi na dirkah

Kot uradni pokrovitelj ekipe Hahn-Racing je Kögel sodeloval tudi na veliki tovornjaški fešti na Nürburgringu, kjer Truck Show z dirkami tovornjakov doseže vrhunec. Na prireditvi so predstavili Kögel Trucker Trailer (KTT), novo različico popolne prikolicice. Dogajanje na prireditvi je bilo pestro, saj so pri Köglu pripravili več pogovorov s petkratnim prvakom Jochenom Hahnom, izvedli kampanjo za zbiranje sredstev za poklicne voznike, podeljevali so navijaške rekvizite ter se veselili z navijači, prevozniki, vozniki, kupci ...



Krone novosti

Na sejmu Transport Logistic v Münchnu je Krone uradno predstavil napredni hladilni sistem Celsineo, o katerem smo že pisali. Na razstavnem prostoru je bil prikazan tudi polpriklopnik Profi Liner z novo cerado Safe Curtain z ojačanimi kovinskimi trakovi ter Mega Liner v izvedbi Comfort, ki z inovativnimi rešitvami omogoča odpiranje v vsega 30 sekundah. Ob prikolicah je Krone predstavil tudi cel niz rešitev za povezovanje, diagnostiko in lažjo logistiko.

Knapen in Krone združila moči

Konec junija je skupina Krone Commercial Vehicle Group podpisala pismo o nameri prevzema 100-odstotnega deleža podjetja Dutch Knapen Group, vključujoč tudi vse njene podružnice. Podjetje Knapen Trailer je evropski lider v izdelovanju prikolic s pomičnim podom, odslej pa bo delovalo v okviru podjetja Krone, prav tako enega od vodilnih evropskih proizvajalcev prikolic. Knapen bo še naprej deloval neodvisno pod enakim imenom, sodelovanje obeh inženirskih timov pa bo dobrodošlo predvsem za končne uporabnike.



En sistem, ena mreža, ena prihodnost

Timocom v zadnjih letih iz ponudnika tovora zrasel v ponudnika različnih informacijskih tehnologij za lažje delo v transportu. Na sejmu v Münchnu so pod sloganom »One system. One network. One future.« predstavili novo platformo, prilagojeno posamičnim potrebam, ter najnovejše funkcije aplikacije Smart App.



Nagrada za Schmitz Cargobull

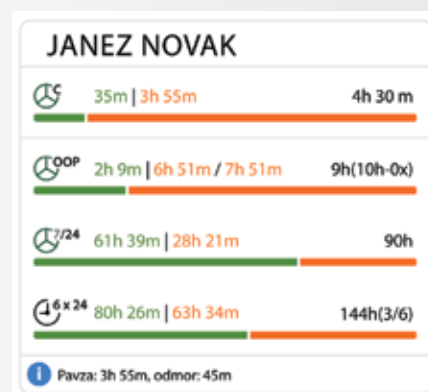
V Nemčiji so že triindvajsetič izbirali najboljša podjetja v transportni industriji. Glavni kriterija sta bila imidž in kakovost izdelkov. V kategoriji prikolic s posebnim temperaturnim režimom je lovriko prejelo podjetje Schmitz Cargobull. »Ponosni smo, da so nas prepoznali kot vrhunskega proizvajalca hladilnih prikolic. Inovativnost in zanesljivost naših priklopnih vozil se dokazuje vsak dan na cestah,« je povedal Andreas Schmitz, predsednik uprave.



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:

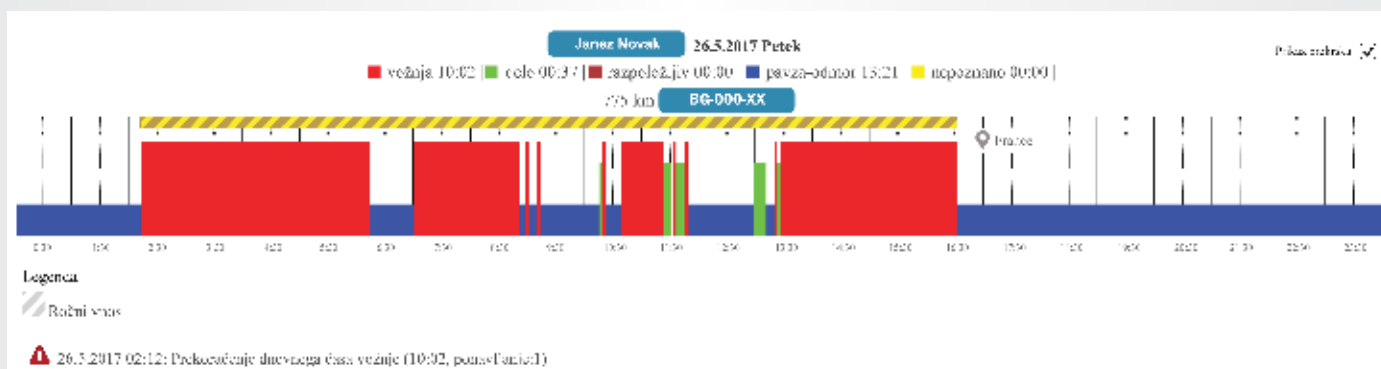
- Neprekinjena vožnja (4:30 h)
- Dnevna vožnja (9h/10 h)
- Čas vožnje 7/14 dni (56h/90 h)
- Delovni teden 6 x 24h (Uredba 561/2006 / ES)



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.

Zvezda poletja

Pred več kot 1000 povabljenimi gosti in 200 novinarji je Iveco v Madridu, kjer ima veliko tovarno, predstavil svojega novega paradnega konja v svetu težkih tovornjakov: S-Way.



S-Waya so predstavili na madridskem sejmišču IFEMA pred približno 1500 povabljenimi strankami, kupci in novinarji. Prisotni so bili tudi Ivecovi partnerji pri tem projektu: Amazon, Microsoft in Shell.



Več kot 500 strokovnjakov je bilo vključenih v razvoj novega vozila. Za razvoj so porabili tri leta, naredili več milijonov testnih kilometrov, pri čemer so jim pomagale tudi stranke. Vse dobre stvari prejšnje generacije so prenesene na novo in nadgrajene, dodanih pa je ogromno novosti, ki so vse prilagojene uporabnikom za lažje upravljanje in vzdrževanje. Zagotovo je novi Iveco S-Way zvezda tega poletja.

Italijanski dizajn

Že na daleč je opazen nov dizajn kabine. Nova streha je popolnoma integrirana v prednji del vozila in je povsem ravna, kar zmanjšuje upor zraka. Sprednja maska ima visoke robove in ostra rebra. V spodnjem delu je vgrajena stopnica. V odbijač, ki je narejen iz več delov za lažje popraviljanje, so vgrajeni novi svetlobni sklopi, ki se zarežejo v blatnik. V enem sklopu so praktično vse luči,

tudi meglenke in zanimiva LED linija dnevnih luči. Nov je paket spojlerjev in deflektorjev, ki so vključeni v aerodinamični komplet in se iz sprednje strani prenašajo na bok, kjer so na novo izvedene stranske obloge z dodatnimi gumijastimi podaljški, ki zapirajo prostor med vozilom in prikolico. Nova oblika vrat, ki pokrivajo vse razen prve stopnice, ustvarja gladko površino na straneh kabine, kar zmanjšuje turbulence pri potovalni



Iveco S-Way se sestavlja v Ivecovi tovarni v Madridu, medtem ko kabine prihajajo iz tovarne v Valladolidu.

Industrial **VE**hicle **CO**rporation



Iveco je italijanski proizvajalec gospodarskih vozil, podjetje pa je nastalo leta 1975, ko se je pod eno streho združilo do tedaj aktivnih pet podjetij: Fiat Veicoli Industriali, OM, Lancia Veicoli Speciali, Unic in Magirus-Deutz. Danes je podjetje Iveco v lasti skupine CNH Industrial, ki je nastala leta 2013, ko sta se zdru-

žila CNH Global in FIAT Industrial. Iveco danes proizvaja tovornjake, kombije, avtobuse, gasilna vozila, vojaška vozila, rudarsko opremo in druga namenska vozila. Tovarne ima v Italiji, Španiji, Rusiji, Argentini, na Kitajskem, v Afriki in Braziliji. Na leto izdelajo okrog 150.000 vozil.

hitrosti. Vse te aerodinamične izboljšave po trditvah Ivecovih strokovnjakov izboljšujejo aerodinamiko za 12 %, kar pa znižuje porabo goriva do 4 %.

Oblikovanje nove kabine je prineslo tudi boljši raspored v kabini. Sedež je spuščen za 6 centimetrov, zato je bila vanj vgrajena debelejša blazina, omogoča pa sedaj izdatnejšo nastavitvev po višini in globini. Volan je na spodnjem delu prirezan, kar ponuja več prostora tudi močnejšim voznikom. Na njem so stikala za upravljanje prav vseh funkcij, ki jih voznik med vožnjo uporablja. Zanimiv je koncept stikal na spodnji strani volana, prek katerih krmilimo jakost radia in izbiramo postajo. Ergonomska razporeditev stikal zagotavlja, da so vse ključne funkcije vozniku zlahka dostopne.

Enaki merilniki

Armatura plošča in sredinska konzola sta preoblikovani in ponujata večjo funkcionalnost. Merilniki pa ostajajo enaki. 7-palčni zaslon na dotik omogoča dostop do novega informacijsko-zabavnega sistema, ki vozniku omogoča, da svoje digitalno življenje prekopira iz telefona z uporabo Apple Car Play. Prav tako ponuja Bluetooth za prostoročno telefoniranje, DAB radio, prepoznavanje glasu in navigacijski sistem za tovornjake. Nova tipka Start/Stop in reža za elektronski ključ z vgrajenim daljinskim upravljalnikom sta priročno nameščena na armaturni plošči za volanom.

Kabina ponuja 2150 mm višine, kljub temu da je na sredini 9,5 cm vi-

sok motorni tunel. To je kar 35 cm več od prejšnje kabine, zato je premikanje po njej in odpiranje omaric ali plezanje na zgornjo posteljo precej lažje. Omarice nad vetrobranskim steklom in predali v armaturi ponujajo kar 270 litrov prostora za shranjevanje, v vratih je reža za odlaganje 1,5-litrskih plastenk, pod posteljo pa sta dva hladilnika, da spravljate hrano in pijačo posebej. Konec pa je z nočnimi klimami, ki so bile nameščene na strehah prejšnjih Stralisov in so postale že nekakšen zaščitni znak, ko so »štrlele« iz zavite strehe. Klima je sedaj nameščena na zadnjo stran, tako da ne kazni izgleda in aerodinamike.



Merilniki niso bili deležni večjih sprememb, zato pa je nov volanski obroč, ki je na spodnjem delu prirezan. Nov je tudi kontaktni ključ, ki ga vstavimo v posebno režo, motor pa zažene s pritiskom na gumb Start/Stop.

Še naprej Cursor

Za pogon so zadolženi motorji iz linije Cursor 9, 11 in 13, kar označuje delovno prostornino motorja. Moč se razteza od 330 do 570 KM. Pri pogonskem gorivu pa Italijani najbolj stavijo na dizel in LNG. Na slednje pri Ivecu polagajo veliko pozornosti, saj je to prvi dolgoprogaš, ki z močjo motorja 460 KM omogoča doseg do 1600 kilometrov. Na ta način se v popolnosti izkoriščajo vse prednosti plina pred nafto, ob tem pa motor ustvarja manj hrupa in vibracij, v izgorelih plinih pa je za 99 % manj trdih delcev in 90 % manj NO_x in CO₂. Za prenos skrbi že znani 12-stopenjski

avtomatizirani menjalnik Hi-Tronix iz ZF-ovih delavnic, ki poleg udobja nudi tudi pomembne prednosti glede stroškov lastništva, saj avtomatska logika izbere idealno hitrost na podlagi ekonomskih načel vožnje, ščiti motor pred prekomernimi obremenitvami in zmanjšuje obrabo, hrup in pogonske sklopke. Menjalniku je v pomoč sistem za predvidevanje vožnje Iveco Hi-Cruise GPS, ki združuje funkcije pomoči, kot so eco-roll, prestavljanje in tempomat s predvidevanjem, z najsodobnejšo tehnologijo GPS kartiranja.

Na voljo pa so tudi številne nove usluge, ki bodo v pomoč pri vzdrževa-

nju vozila in bodo zniževale stroške. Eden takšnih sistemov za pomoč je MyIVECO, ki povezuje, zbira, obdeluje in izmenjuje podatke o vozilu. Uporablja novo platformo, ki jo je razvil Microsoft, in omogoča varno shranjevanje podatkov, upravljanje ter številne druge funkcije in usluge. Omogoča tudi novo modularno ponudbo vrhunsko prilagojenih storitev, vključno s strokovnim svetovanjem ter upravljanjem in vzdrževanjem voznega parka z namenom optimiranja učinkovitosti flote.

Novi S-Way je že možno naročiti, a se bodo prve dobave pričele odvijati z začetkom jeseni, sredi septembra.

MOTORNA PALETA – DIZEL

Motorna paleta	Prostornina (ccm)	Moč (kW/KM)	Navor (Nm/min)
Cursor 9	8,7	228/310	1300/1100–1675
		242/330	1400/1100–1655
		265/360	1650/1200–1530
		294/400	1700/1200–1655
Cursor 11	11,1	309/420	2000/870–1475
		338/460	2150/925–1500
		353/480	2300/970–1465
Cursor 13	12,9	375/510	2300/900–1560
		419/570	2500/1000–1605

MOTORNA PALETA – PLIN LNG

Motorna paleta	Prostornina (ccm)	Moč (kW/KM)	Navor (Nm/min)
Cursor 9 NP	8,7	250/340	1500/1100-1600
		294/400	1700/1200-1575
Cursor 13 NP	12,9	338/460	2000/1100-1600



Novi aerodinamični dodatki ter vrata, ki sedaj pokrivajo vse stopnice razen prve.



CURSOR 9



CURSOR 11



CURSOR 13



CURSOR 9 NP



CURSOR 11 NP



Telovadnica na kolesih

Iveco je predstavil tudi dve zanimivi konceptni kabini: Iveco FIT CAB in Magirus, s katerima nagovarja posebno skupino kupcev, ki si želijo nekaj več. FIT CAB ima v notranjosti pravi mali fitness. Kabina je opremljena z napravami za izboljšanje mobilnosti, stabilnosti, moči in splošne telesne pripravljenosti voznika. Namenske kljuge in ojačana sidrišča omogočajo vgradnjo droga in vrvi za raztezanje. Na voljo pa so tudi različne uteži za dvigovanje. Tudi zložljiva sprednja stopnica v maski se lahko uporabi kot orodje za vadbo.

Kabina Magirus pa daje priznanje bogati zgodovini te znamke in je bogato opremljena ter namenjena še posebej zahtevnim strankam. Vključuje več elementov Magirusa, številne kromirane dele ter dvobarvno kombinacijo, ki je bila zaščitni znak te priznane znamke iz Ulma. Svojo dediščino reinterpretera s prefinjenostjo in visoko tehnologijo. Izredna pozornost je bila posvečena vsakemu detajlu, od vrhunskih usnjenih dodelav in finih tkanin do kovinskih ročic, stikal in vložkov ter široke palete možnosti, ki vsakemu kupcu omogočajo, da postane njegova kabina resnično edinstvena.



Zmogljivosti novega S-Waya smo lahko preizkusili na dirkaški stezi Circuito del Jarama v predmestju Madrida.



IVECO

Bogata zgodovina. Iveco je nastal leta 1975, ko so se pod eno streho združili Fiat Veicoli Industriali, OM, Lancia Veicoli Speciali, Unic in Magirus-Deutz. Pegaso pa je znamka, katero je kupil Iveco leta 1990, leta 1994 je ime izginilo, v njeni tovarni pa se danes izdelujejo Ivecovi tovornjaki.



Stralis odhaja v pokoj, dobrodošel S-Way.

Top skrivnost

Volvo v novem FH vlačilcu ponuja paket za zniževanje porabe goriva, ki ga imenuje I-Save. Srce vsega je še vedno 13-litrski motor, ki je Volvov najuspešnejši motor za dolge prevoze doslej. Skupaj z izboljšavami elektronike, na batih in vbrizgu ter s ponovnim uvajanjem tehnologije turbo compound, Volvo obljublja do 7 odstotkov nižjo porabo. Je to skrivnost? Ni!

Večina blagovnega transporta se še vedno odvija po cestah, s tovornjaki. Kljub nenehnim zaostritvam in novim okoljskim zahtevam, je tovornjakov na cesti čedalje več. So čistejši in so učinkovitejši, kar pa je zasluga inženirjev, ki so na motornih sklopih v zadnjih desetih letih naredili več kot prej v sto letih. Še vedno pa ostaja izziv za strokovnjake, kako znižati porabo tem cestnim velikanom. Kako to delajo pri Volvu, so nam pokazali na testnih vožnjah v okolici Göteborga, Volvovega rodnega mesta. Z uvedbo vsakega novega sistema Volvo privarčuje odstotek ali dva, no, tokrat obljublajo kar 7 %, a so pripravili cel kup rešitev. Prva v nizu rešitev je uvedba t.i. I-Save paketa. Osnova je, kot smo že prej omenili, posodobljen 13-litrski motor, na katerem je izveden niz hardverskih in softverskih posodobitev. Sistem dopolnjuje tudi nova pogonska os, ki zmore prenesti do 12 ton obremenitev in je za kar 100 kilogramov lažja od dosedanje, omogoča pa šest različnih redukcij v diferencialu od 2.31 do 3.36. Znižane porabe pa ne bi bilo brez pnevmatik z nizkim kotalnim uporom v energetskem razredu A ter ob nepopolni uporabi tempomata in naprednega sistema I-See, ki sinhronizira delovanje menjalnika z motorjem in I-Roll funkcijo, ki omogoča premikanje tovornjaka z uporabo lastne energije.



Včasih v letalu

Te funkcije sicer že poznamo, a so nas Švedi tokrat presenetili s ponovno uvedbo tehnologije turbo compound. Ta tehnologija ni novost, saj je znana že iz vojaškega letalstva v drugi svetovni vojni. Tudi Volvo jo je že uporabljal pred skoraj 20 leti, a v motorju D12, ki je takrat razvijal 500 KM, kolikor tudi danes razvija ena od dveh verzij pogonskega agregata s to tehnologijo (460 in 500 KM).

Pred vgradnjo sistema so trinajstletski motor D13 pošteno posodobili. Motor je prejel nove bate, ki so oblikovani na poseben valovit način in so patentirani. Ko brizgalka, ki je nameščena v glavi, v sredino izgorevalnega prostora skozi svojih sedem šob pod pritiskom 2400 barov vbrizga gorivo, se to razprši po valju. Zaradi velikega pritiska in visokih temperatur, ki nastajajo v izgorevalni komori, se gorivo takoj vžge. Ker je premer plamena majhen, ne more izkoristiti vsega kisika, ki se nahaja v komori. Zato so Volvovi strokovnjaki na obodu valjev naredili sedem manjših valov, ki vračajo ta plamen proti sredini. S tem se po-



večuje premer plamena, ki sedaj pokuri ves kisik v komori in je zato zgozrevanje popolnejše, osvobaja se več energije in povečuje energijska učinkovitost motorja.

Dve motorni moči

Volvo sistem turbo compound ponuja v dveh motornih izvedbah in sicer v motorju D13 s 460 in 500 KM. Sistem ne le da izboljšuje izgoreva-

Turbo compound

Način delovanja sistema je na prvi pogled precej enostaven, v resnici pa ni. Vse se prične, ko izgoreli plini zapustijo valj skozi izpušne ventile in prihajajo na vrata klasičnega turbo polnilnika. S pretokom skozi lopatice turbine omogočajo, da se na drugi strani v sesalno vejo dovaja svež zrak pod visokim pritiskom. Pri tem delu se precej energije izgubi, a zaradi velike količine pretoka izgorelih plinov imajo le-ti še dovolj energije za kakšno drugo delo.



Pri klasičnih turbodizelaških bi vsi plini nato odšli v prečiščevanje v katalizator, ki s pomočjo AdBlueja in selektivne katalitične redukcije zmanjša količino NO_x in CO₂, tu pa je tudi filter DPF, ki zadrži vse trde delce (saje), nato pa veselo nazaj v atmosfero. Pri motorjih s turbo compound tehnologijo pa je za klasično turbino še en sklop s turbinskimi lopaticami, preko katerih se zapodijo izpušni plini, preden gredo v katalizator. Lopatice so prek osi povezane z visco sklopko, le-ta pa prek sistema zobnikov z motorno osjo. Sistem tako izkorišča dodatno silo, ki nastane v obliki dodatnih 300 Nm navora. Tako se nova sila navora sešteva s silo navora, ki jo ustvarja motor pri izgorevanju goriva.

nje, temveč povečuje tudi navor in to v obeh izvedbah za 300 Nm, to pa je navor v enem dvolitrskem motorju, vgrajenem v osebni avtomobil. Ta dodaten navor omogoča, da se motor brez težav vrti tudi na vsega 900 vrtljajih in še vedno učinkovito poganja tovornjak. Oba motorja sta prej najvišjo moč dosegala pri 1500 vrtljajih, sedaj pa so vsi konji na voljo že pri 1250 vrtljajih na minuto.

To smo lahko občutili tudi med testno vožnjo, kjer se delovanje motorja ni nikoli dvignilo prek 1300 vrtljajev, ne glede na cestišče in topografijo terena. Povišanje vrtljajev lahko dosežete sami s popolnim pritiskom na plin (kick down) ali z ročnim prestavljanjem, za kar pa seveda ni potrebe, saj Volvo I-Shift menjalnik deluje več kot odlično.

Volvu je vrnitev sistema turbo compound ob nižji porabi prinesla tudi več navora, kar pa je kombinacija, ki bo najbolj pogodu lastnikom prevoznih podjetij, pa tudi voznikom, saj več navora vedno prav pride.

Turbo compound zagotavlja do 300 Nm dodatnega navora, ki se sešteva z motornim navorom in je v celoti na voljo v nizkem, a širokem območju med 900 in 1400 vrt/min.



6. asko akademija

Hotel Kempinski Palace Portorož

12. september ob 17:00

vabilo

Save the date...

asko 
international insurance broker

We insure the world of cargo

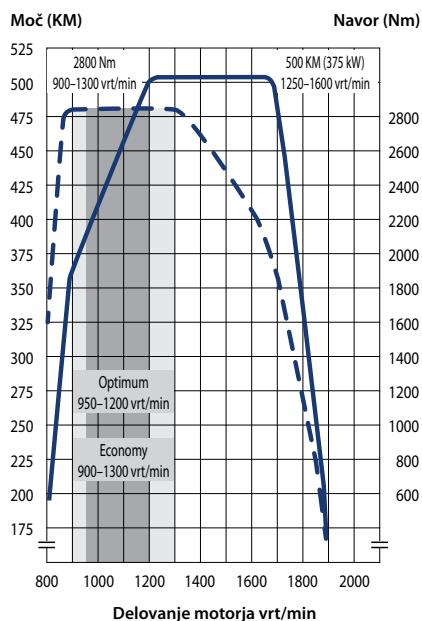
Prijave do 01.09.2019 na mail: mojca.fatur@asko24.com



Volvo sistem turbo compound ponuja v dveh motornih izvedbah in sicer v motorju D13 s 460 in 500 KM.



Odlična oprema: I-Shift menjalnik z dvojno sklopko (dual clutch) tovornjak vleče kot lokomotiva, med prestavljanjem sploh ne zaznate padca moči.



Odlični motorni krivulji.

I-Save paket znižuje stroške

Osnova I-Save paketa, ki ga vključuje motor D13TC, je znižanje porabe, kot neposreden dodatni učinek pa so se pojavile tudi boljše zmogljivosti in to zavidanja vredne. Vsak I-Save paket vključuje:

- motor D13TC (turbo compound) 460 KM (2600 Nm) in/ali 500 KM (2800 Nm);
- nove, za 100 kilogramov lažje, a zmogljivejše pogonske osi, ki prenašajo moč motorja na kolesa z manj trenja, redukcija 2.85 : 1 pa je tista, ki najbolj ustreza mednarodnem transportu;
- ugašanje motorja, če ta dela na mestu: če motor dela na mestu več kot dve minuti, se samodejno ugasne, kar znižuje porabo in emisije izpušnih plinov;
- I-Cruise in I-Roll: oba sistema sta sicer že znana, a sta na novo nastavljena, tako da ima tovornjak malenkost večjo potovalno hitrost, zaradi tega ga lahko sistem prej odklopi iz pogona, tako da prične tovornjak uporabljati lastno kinetično energijo za pogon. Vse to pa pogojuje nižjo porabo;
- črpalko servo volana, ki ima spremenljiv pomik in pretok;
- izboljššan menjalnik I-Shift, kjer izberete ekonomični način vožnje, nato pa bo računalnik in elektronika naredila vse sama. Prestave se bodo vršile v najbolj optimalnem trenutku, če je treba, lahko padejo vrtljaji tudi pod 900, pa še ne bo prestavil v nižjo, saj menjalnik prek funkcije I-See ve, da se bo že v naslednjem trenutku cesta prelomila navzdol in zato ni potrebe po prestavljanju v nižjo prestavo. I-See namreč pozna cesto pred sabo, saj natančno pozicioniranje tovornjaka omogoča nova topografska mapa v visoki resoluciji.

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+**



Življenje gre naprej

Triindvajset let je že minilo, odkar smo na ženevskem avtomobilskem salonu opazovali povsem nov koncept vozila. V karoseriji, dolgi in široki kot pri kakšnem kompaktnem vozilu ter v višini dostavnega vozila, so PSA-jevi inženirji našli veliko prostora za družino, pa tudi za bolj resen posel. Prvič sta se takrat predstavila Berlingo in Partner.

Avtomobila sta nastala na osnovi Citroëna ZX in Peugeota 306. Zanimiv koncept s tovornim delom zadaj in aerodinamičnim sprednjim delom je hitro osvojil trg in prodaja je iz leta v leto rasla. 22 let sta bila to skoraj enaka avto-

mobila, v tretji generaciji pa sta se rahlo ločila, tako po izgledu kot po imenu, v družino pa sta stopila še Opel Combo in Toyota Proace City. Tokrat smo lahko preizkusili bogato opremljenega Rifterja in podaljšanega Berlinga. Vozili sta pos-

tavljeni na modularno platformo EMP2, katero delita z modeloma C4 in 308. To pomeni manjše previse, povsem novo podvozje ter električno namesto mehaničnega upravljanja. Na voljo sta v dveh dolžinah: M 4,4 metra in XL 4,75 metra.



Vozili sta zrasli v vse smeri, a povečanje mer ni ogrozilo slovesa praktičnega in polivalentnega vozila, ki se odlično znajde tudi v mestni gneči.



V tretje najboljša

Na trgu je sedaj tretja generacija obeh vozil. Berlingo je prevzel vse nove oblikovalske poteze tega francoskega proizvajalca vozil in čeprav je še vedno škatlast, je na daleč prepoznaven. Je tudi precej bolj atraktiven, še posebej če ga primerjamo s predhodnikom. Na vsakem koraku privablja poglede in simpatije mimoidočih, ob tem pa se v njem celotna družina dobro počuti. Drugače povedano, škatlasta ob-

lika tovrstnih vozil je sedaj prejela povsem novo dimenzijo, še vedno pa se drži koncepta, da mora oblika slediti funkcionalnosti. Prvenstveno so izpostavljeni številni okrasni elementi, modernejša maska, nove luči in drugi podobni elementi, ki so uskladili dizajn Berlinga z ostalimi Citroënovimi modeli. Tu imamo še posebej v mislih kontrastne obrobo meglenk, dvonadstropne svetlobne sklope in airbump gumijaste obloge na vratih. Strmo od-

sekan zadek in visoko postavljene luči poudarjajo namen vozila.

Peugeot je z Rifterjem tokrat naredil močnejši oblikovalski odmik, ki je še posebej opazen spredaj in z boka, ne pa tudi zadaj, kjer se razlikujeta še v grafiki luči. Spredaj pa je vse drugače in Rifter izgleda bolj robustno. Pod je dvignjen za tri centimetre v primerjavi z Berlingom, zato je razmik med gumami in robovi blatnikov še posebej velik, a je obložen s plastičnimi zaš-



Strmo odrezan zadek skriva velik prtljažni prostor, ki ima povsem ravno dno. Rifter je osnovi ponuja 775 litrov prostora, Berlingo, ki je konkretno daljši, pa kar 1050 litrov. V podaljšani izvedbi sta lahko v prtljažniku še dva sedeža, tako da se lahko v vozilu prevaža do 7 oseb.



Notranjost je povsem v slogu osebnih avtomobilov, ročica menjalnika je dvignjena na sredinsko konzolo, ročna zavora je električna. Pri Rifterju so uporabili Peugeotov I-cockpit, kjer na merilnike gledamo preko zgoraj in spodaj odrezanega volana, medtem ko pri Berlingu na merilnike gledamo skozi volanski obroč.

čitami. Ob zaščiti pragov in spodnjega dela odbijača ima sedaj Rifter manjši crossover pridih. Rifter je sedaj tisto, kar je bil včasih blago povišani Berlingo XTR. Rifterja od Berlinga loči tudi izrazitejša maska ter klasični enodelni žarometi z vgrajenimi dnevnimi LED lučmi.

1,5 litra je dovolj

Oba sta bila opremljena z 1,5 litrskim BlueHDI motorjem, ki razvija 96 kW/130 KM. Motor že nekaj časa poganja PSA-jeve modele, zato je preizkušen in se izkaže z uglajenim delovanjem, nizko stopnjo hrupnosti in skromno porabo. Dizelski zvok tako prepoznate le

na visokih vrtljajih, vibracij pa skoraj ni. Moč 130 KM in še bolj navor 300, ki polno vrednost izkaže že pri 1700 vrt/min, ob dobro preračunanih prestavnih razmerjih ročnega šeststopenjskega menjalnika omogočata povsem solidno elastičnost in pričakovane zmogljivosti. Rifter je sicer s 1450 kilogrami za 150 kilogramov lažji od Berlinga, ampak tudi za 35 centimetrov krajši. To pomeni, da je nekoliko bolj živ in hitrejši, saj do 100 km/h pospeši v dobrih desetih sekundah in doseže 185 km/h končne hitrosti. Berlingo je le malenkost počasnejši, do 100 km/h potrebuje 11 sekund in doseže 180 km/h končne hitrosti. Oba pa bosta navdušila tudi s skromno porabo, predvsem umirjene voznike, ki znajo tudi pravočasno umakniti nogo s plina in ne pospešujejo besno od semaforja do semaforja.



Če se maski na sprednjem delu močno razlikujeta, pa sta zadka enaka, loči ju le grafika luči.



Pri Rifterju za odpiranje pokrova motorja pritisnete nanj in se vratca odpro, med tem ko je pri Berlingu na vratcih klasična odprtina za poteg vratc.

Francosko udobje

Pregovorno mehko francosko podvozje tu ne pride povsem do izraza, saj je vozilo pripravljeno za večje obremenitve. To pa ne pomeni, da vozili nista udobni, je pa res, da sta najbolj udobni, ko sta umerjeno obremenjeni. Dolg medosni razmak, najdaljši v razredu, zopet ugodno vpliva na udobje. Vozili se lepše obnašata pri višjih hitrostih in nista tako občutljivi na bočne vetrove. Občutek stabilnosti in varnosti je tako močno približan občutku v osebnem avtomobilu. Težišče je nekoliko nižje, zato vozili ob pomoči neposrednega servo električnega volana, brez večjih težav premagujeta tudi hitre spremembe smeri. Morali bi se zares pot-



Razigranost na različne načine. Citroën monotonost razbija z dodajanjem barvnih linij na sedeže, medtem ko Peugeot ponuja barvne šive na sedežih in obarvane dodatke na oblogah vrat.

ruditi, da bi ju spravili iz zelene smeri, kar pa se da zelo hitro in enostavno skorigirati, v pomoč pa so tudi elektronska pomagala.

Glede na podaljšano izvedbo Berlinga bi v njem bilo lahko tudi 7 sedežev, a jih je testni avtomobil imel pet. Obilica prostora omogoča, da se ne v enem ne v drugem vozilu pet potnikov ne bo stiskalo in se bo lahkotno peljalo tudi na daljša potovanja, s sabo pa bodo lahko imeli tudi veliko prtljage. Prtljažnik je glede na prejšnjo generacijo zrasel za dobrih 100 litrov. Tako je Rifter v osnovi v prtljažniku ponujal 775 litrov prostora, Berlingo pa kar 1050 litrov. Oba ponujata tudi obilico elektronskih pomagal, kot je denimo električna ročna zavora in električni spust stekel v drsnih vratih ter možnost odpiranja le stekla na prtljažnih vratih. Zanimiva je izvedba sovoznikove zračne blazine »Bag in Roof«. Nameščena je v streho, zato omogoča postavitve zares velikega predala pred sovoznikom. Vseh odprtih in zaprtih odlagalnih površin je za 186 litrov.

Družini prijazen

Če sta vam vozili družinski sopotnik le med vikendom, čez teden pa ju uporabljate za delo, lahko odvisno od potreb sedeže v drugi vrsti posamično preklapljate ali celo odstranite iz vozila. Če prevažate daljše predmete, pa lahko naslon sovoznikovega sedeža preklopite naprej. Posebej je impresiven širok sredinski greben z lepo oblikovano ročico menjalnika, ki v sebi skriva izredno veliko odprtino za shranjevanje drobnarij.



Dobrodošla malenkost, ki omogoča odpiranje le stekla na prtljažnih vratih.



Berlingo ima oblikovno lepše izpeljane strešne letve kot Rifter.

Je pa v notranjosti kar nekaj razlik, predvsem ob pogledu na merilnik. Peugeot tudi v Rifterja uvaja svoj znameniti I-Cockpit, ki zajema manjši volanski obroč, ki je na vrhu in dnu prirezan, ter višje postavljene merilnike, tako da vanje gledate preko volana. Berlingo uporablja klasičen volan in merilnike, katere opazujemo skozi volanski obroč. Na sredinski konzoli pa se pri obeh nahaja 8-palčni zaslon, občutljiv na dotik, z dvema USB in jack vtičnico, funkcijo Bluetooth, kakor tudi z brezžičnim polnjenjem telefona. Sistem podpira Mirror



Pri Berlingu so izpostavljeni številni okrasni elementi, ki so uskladili njegov dizajn z ostalimi Citroënovimi modeli.

BERLINGO Feel XL 1.5 L BlueHDi 130 S&S BVM6	Tehnični podatki	PEUGEOT RIFTER L1 GT LINE 1.5 BlueHDi 130
dizel, štirivaljen, Euro 6	Motor	dizel, štirivaljen, turbo polnilnik, common-rail, štiri ventili na valj, Euro 6 (SCR – AdBlue)
1499	Prostornina (ccm)	1499
96/130	Moč (kW/KM)	96/130
300/1750	Navor (Nm/min)	300/1750
ročni 6-stopenjski	Menjalnik	ročni 6-stopenjski
	Mere	
4753	Dolžina (mm)	4403
1554	Širina (mm):	1554
1848	Višina (mm):	1878
2975	Medosna razdalja (mm)	2785
1050/3000	Prtljažnik (l)	775/2126
1600	Masa vozila (kg)	1450
	Zmogljivosti	
11	Pospesek (0–100 km/h)	10,2
180	Najvišja hitrost (km/h)	185
6,5	Kombinirana poraba (l/100km)	6,2
118	Izpust CO ₂ (g/km)	114

Screen, kompatibilen je z Mirror Link®, Apple Carplay™ in Android Auto™. Glede na trende in potrebe vsakodnevne življenja sta vozili opremljeni tudi z bogato opremo in naprednimi tehnologijami. Poudarimo le sistem za vzdrževanje voznega pasu z aktivno asistenco, sistem za nadzor mrtvega kota, prepoznavanje prometnih znakov, Active Safety Brake, Visiopark kamera za pomoč pri parkiranju. Vozili ostajata še naprej odlična izbira za vse, ki cenijo prostornost in uporabnost po sprejemljivi ceni.



Peugeot je z Rifterjem tokrat naredil močnejši oblikovalski odmik od Citroëna.



Novo lice, nov partner

Opel se lahko pohvali s 120-letno tradicijo izdelovanja lahkih gospodarskih vozil. Danes imajo svojega predstavnika prav v vseh segmentih, od najmanjše Corse do največjega Movana.

Potem ko je Opla prevzela grupacija PSA, je njihova nova generacija LGV prevzela linije svojih novih gospodarjev. Combo je sedaj bratranec Berlina in Partnerja, Vivaro pa Experta in Jumpyja. Le največji član družine Movano se bo še vsaj dve leti, kolikor traja pogodba, izdeloval skupaj z Renaultovim Masterjem.

Zafira in Vivaro

Zafira je znana kot odličen enoprostorec, to je bil prvi avto, ki je nudil posamično vzdolžno nastavljive sedeže in preklapne sedeže v tretji vrsti. Sedaj je

nova Zafira precej večja in bo pri Opelu zadolžena za družinske in poslovne prevoze do 8 oseb. Temu primerno je tudi opremljena, saj lahko dobimo oboja bočna drsna vrata, premikajoča se s pomočjo elektrike, električno odpiranje prtljažnih vrat, odpiranje vrat in zagon motorja brez uporabe ključa ...

Bolj zahtevnim nalogam pa bo namenjen novi Vivaro, ki prekinja sodelovanje z Renaultom in bo odslej namesto Trafica bratranec Experta in Jumpyja. Vivaro, ki je bil predstavljen leta 2001, sedaj obrača nov list in je na voljo v treh dolžinah (do sedaj v dveh)

in sicer je v izvedbi S dolg 4,6 metra, v izvedbi M 4,95 metra in v izvedbi L 5,3 metra. Nosilnost Vivara je dvignjena do 1400 kilogramov, kar je za 200 kg več kot doslej, tovorni prostor pa se lahko raztegne do 6,6 kubika. Odslej lahko Vivaro vleče tudi do 2,5 tone težko prikolico, kar je predvsem zasluga vgradnji novega dvolitrskega motorja, doslej pa je bil Vivaro opremljen z Renaultovim 1,6-litrskim dizelskim motorjem. Dejstvo sicer ostaja, da je lahko tudi novi Vivaro opremljen z PSA-jevim 1,5-litrskim HDi motorjem, ki razvija 102 oz. 120 KM, a bo dvolitrska izvedba zagotovo primernejša, saj ponuja 120, 150 ali 177 KM v kombinaciji z ročnim 6-ali samodejnim 8-stopenjskim menjalnikom. Vivaro je na voljo kot furgon, vozilo za prevoz do 6 oseb in z ločnim tovornim prostorom, platforma za nadgradnje in kot kombi za prevoz do 9 potnikov. Kljub temu da je namenjen zahtevnejšim nalogam, pa je Vivaro tudi bogato opremljen, še posebej v smislu varnostnih sistemov, odslej pa nudi tudi boljšo povezljivost. Avto je tudi prijaznejši do uporabnika, saj je servisni interval dvignjen na 50.000 kilometrov, prihodnje leto pa naj bi bila na trgu na voljo že tudi serijska električna izvedba Vivara.



Vivaro je vsestransko uporaben in je na voljo v treh dolžinah.



Novi Movano skupaj z novim Vivarom in Combom Cargo ustvarja najmlajšo gamo lahkih gospodarskih vozil na trgu.

Modernejši Movano

Novi Opel Movano je modernejši in bolj prijazen do uporabnika. Novi sprednji del poudarja mogočna maska, kjer sta v robove nameščena svetlobna sklopa s sedaj že prepoznavnimi krilci v obliki LED dnevnih luči. Movano na ta način jasno nakazuje prepoznavni obraz Oplove družine. Številni asistenčni sistemi, kot denimo sistem kamer »Rear Vision« za dober pregled nazaj pa opozorilo na mrtvi kot, opozorilo na zupušanje voznega pasu, pomoč pri bočnem vetru ... olajšajo delo uporabniku.

Ker je kabina večkrat tudi kar pisarna, se le-ta lahko pohvali z 22 predali in odlagališči. Zanimiv je 10-litrski predal

pred sovoznikom, ki se odpre kot predal v sobni omarici. Sredinski sedež je lahko tudi mizica za delo z računalnikom, kjer bo v pomoč tudi odlična povegljivost, kompatibilna z Apple CarPlay in Android Auto prek Navi 50 IntelliLink Pro sistema, pametni telefon pa se lahko polni tudi brezžično.

Movano je na voljo v štirih dolžinah in treh višinah z največjo dovoljeno skupno maso do 4,5 tone ter s 17 kubiki tovornega prostora. Zahvaljujoč novim ročnim oprijemom, nedsedem podu in LED notranji osvetlitvi, je tovorni prostor sedaj še bolj uporaben.



Možnost prevažanja daljših predmetov v Vivaru s preklapljanjem sovozniškega sedeža, v petsedežni izvedbi pa lahko preklapimo celo zadnjo klopi in imamo še vedno fizično ločen tovorni del od potniškega.

Izboljšajte proste zmogljivosti svojega voznega parka na timocom.si

TIMOCOM
AUGMENTED LOGISTICS



S prek 170.000 prodanimi vozili je Movano najboljše prodajani dostavnik v E-van segmentu.

Več kot 150 različnih izvedb je na voljo serijsko: furgon, šasija, kabina s platformo, prekucnik s prostorom za posadko do 7 oseb v dveh vrstah, minibus za prevoz do 17 oseb ..., tako da je Movano na voljo res za vsako potrebo. Movano furgon ima dolžino tovornega prostora do 4,38 metra in višino 2,14 metra ter prostornino tovornega prostora do 17 kubikov. Odvisno od izvedbe je lahko najvišja skupna masa tudi 4,5 tone ob nosilnosti 2,4 tone. Nov 2,3-litrski motor je zmožen za sabo vleči tudi do 3,5 tone težko prikolico. Motor se ponaša z BiTurbo tehnologijo, ki ponuja več moči in bolj uravnoteženo porabo. Razvija od 131 do 180 konjev moči, kar je od 5 do 20 konjev več, in od 20 do 40 Nm navora več kot pri prejšnji različici. Motor zadovoljuje tako Euro 6d-TEMP, kot tudi Euro VI-d emisijske standarde. Za prenos sta zadolžena ročni ali samodejni 6-stopenjski menjalnik, pogon pa je speljan na sprednja ali zadnja kolesa, ki so v kategoriji prek 3,5 tone dvojna. Pri izvedbi s pogonom na zadnja kolesa je možno Movano opremiti tudi z diferencialom z omejenim zdrsom, ki prenaša navor na kolo z več oprijema.

Movano svojim uporabnikom omogoča kar se da lahko in varno uporabo, zato so v tovornem delu nove ročice za oprijem, nedrseči pod ter LED notranja osvetlitev. Bočna drsna vrata so dovolj velika za nalaganje europalet s pomočjo viličarja, odvisno od izvedbe lahko v tovorni prostor namestimo do pet europalet.

Novi Movano skupaj z novim Vivarom in Combo Cargo ustvarja najmlajšo gamo lahkih gospodarskih vozil na trgu.



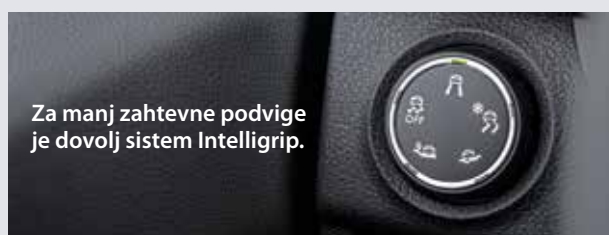
Potujoča pisarna, v kateri se voznik počuti prijetno, saj ima vse na dosegu roke.

Tudi na vsa kolesa

Combo in Vivaro sta lahko opremljena tudi s štirikolesnim pogonom, katerega vgrajuje francosko podjetje Dangel. Vozila prejmejo zaščito podvozja in motorja ter zaščito blatnikov in pragov. So dodatne štiri centimetre dvignjena od tal in omogočajo različne vozne nastavitve. Prek krožnega stikala v kabini izbirate med načinom Eco, kjer je pogon speljan le na sprednji kolesi. Položaj stikala Auto po potrebi vklaplja v pogon tudi zadnja kolesa, medtem ko položaj Lock ustvarja stalen štirikolesni pogon ob zaklenjenem zadnjem diferencialu.



Po vzpetinah, nagibih, blatu... ni težav, če je vozilo opremljeno z Dangel 4x4 sistemom.



Za manj zahtevne podvige je dovolj sistem IntelliGrip.



Zafira je pri Oplu zadolžena za družinske in poslovne prevoze do 8 oseb.



Od marljivega delavca do izkušenega mojstra

Prihaja prenovljeni Fiat Ducato s posodobljenimi motorji, novim samodejnim menjalnikom in dodatnimi asistenčnimi sistemi, prihodnje leto tudi na električni pogon.

Zgodba o uspehu največjega dostavnika znamke Fiat Professional se je začela pisati že daljnega leta 1981 in se nadaljuje vse do danes. Ducato se je namreč že peto leto zapored uvrstil na prvo mesto po prodaji v 12 različnih državah in je vodilni tudi pri prede-lovalcih v počitniška vozila. Z vsako generacijo se je bolj prilagajal potrebam uporabnikov in zahtevam časa. To velja tudi ob tokratni posodobitvi, ki poleg komaj zaznavne osvežitve zunan-

josti prinaša izpopolnjene pogonske sklope in asistenčne sisteme, ki se vse bolj uveljavljajo tudi med lahkimi gospodarskimi vozili.

Prenovljeni dostavnik smo na prvo preizkusno vožnjo zapeljali po prometno zahtevnih ulicah Torina in bližnji okolici. Na prvi pogled na zunanosti ni veliko novega, podrobnejše opazovanje pa razkrije rahle spremembe na maski hladilnika in prednjem odbijaču, ki ga zdaj sestavljajo trije ločeni

elementi. Glavnina sprememb se skriva pod motornim pokrovom, kjer se zdaj vrtijo posodobljene izvedbe znane 2,3-litrskega turbodizelskega štirikavaljnika. Novi turbinski polnilnik z elektronskim krmiljenjem prilagaja dinamiko vrtljajev motorja z nadzorom izpušnih plinov in posledično delovanja kompresorja. Dodatno optimizacija delovanja motorja in porabe goriva zagotavlja t. i. EcoPack, ki vključuje sistem za samodejno zaustavitev in ponovni zagon, pametni alternator, elektronsko krmiljeno črpalko za gorivo in stikalo za ekološki način vožnje. Poleg tega vse motorne izvedbe odlikujeta bolj gladek tek in tišje delovanje.

Motorna paleta se prične z 88-kilovatno izvedbo (120 KM) in se razteza vse do 132 kilovatov (180 KM), ki z ročnim menjalnikom ponuja 400, s samodejnim pa 450 Nm navora. Na nekaterih trgih je na voljo tudi različica s 3,0-litrskim motorjem s pogonom na zemeljski plin in 100 kilovati (136 KM). Pomemben del novosti pri pogonskih sklopih predstavlja nov 9-stopenjski samodejni menjalnik s pretvornikom navora, ki omogoča



V koraku s časom: novi asistenčni in informacijsko-zabavni sistemi ter ročica odličnega 9-stopenjskega samodejnega menjalnika.

enostavno in ekonomično vožnjo zlasti v urbanih središčih. Vozniki lahko izbirajo med tremi različnimi načini vožnje, običajnim, ki je v celoti prepuščen nadzorni elektroniki, ekonomičnim, ki zagotavlja bolj enakomeren odziv pospeševanja in nižjo porabo goriva, ter dodatnim s takojšnjim odzivom in optimalnim prestavljanjem tudi v težkih pogojih. Poleg samodejnega načina, ki upošteva hitrost in obremenitev vozila ter konfiguracijo ceste, voznik lahko prestavlja tudi ročno. Vsekakor je novi menjalnik precej bolj uglajen kot njegov robotizirani predhodnik.

Dodatnega izpopolnjevanja je bil Ducato deležen na področju asistenčnih sistemov in povezljivosti. V to poglavje med drugim spadajo radarska tipala, nameščena v zadnjem odbijaču, za prepoznavanje približujočih se vozil, ki so vozniku nevidna, če se nahajajo v mrtvem kotu vzvratnega ogle-



Fiat Ducato je s tokratno prenovo doživel predvsem na tehničnem in tehnološkem področju.

dala. Vozniku pomagajo tudi tipala za zaznavanje vozil, ki se približujejo s strani med vzvratno vožnjo. Izogiba se nesrečam med manevriranjem. K varnejši vožnji med drugim pripomorejo še sistemi za samodejno zaviranje v si-

li, za opozarjanje pred zapustitvijo voznega pasu, za prepoznavanje prometnih znakov in za uravnavanje dolgega snopa žarometov.

V drugi polovici leta pri znamki Fiat Professional napovedujejo dodatno razširitev vgrajenih sistemov za informiranje in zabavo, ki je trenutno na voljo s 7-palčnim zaslonom na dotik, USB priključkom in radijskim sprejemnikom DAB. Posebej je zanimiva možnost določitve dimenzij vozila, ki navigacijskemu sistemu posreduje podatke, s katerimi prepreči vožnjo v ulice, ki niso dovolj široke, ali v nizke podhode in garaže. Novi sistem vključuje integracijo aplikacije Apple CarPlay in združljivost s sistemom Android Auto.

Prenovljeni Ducato na večino evropskih trgov (po vsej verjetnosti tudi na slovenskega) prihaja jeseni.



Tudi potniki se bodo v njem peljali kar se da udobno.

Ducato tudi z elektriko

Za prihodnje leto pri Fiat Professional napovedujejo tudi električno izvedbo Ducata. Vozilo je v zadnji fazi preizkusov, razvijali pa so ga s pomočjo podrobne študije dejanske uporabe, skozi katero so ugotovili, da je četrтина kupcev dostavnih vozil že pripravljena na električna vozila skozi perspektivo uporabe, poti, dinamike in zmogljivosti. Ducato Electric bo poleg celotne palete različic opremljen z modularnimi velikostmi akumulatorjev, z razponom od 220 do 360 km (cikel NEDC) in različnimi konfiguracijami polnjenja. Zaradi optimizacije porabe elektrike bo hitrost omejena na 100 km/h, električni motor pa bo razvil največjo moč 90 kW in navor 280 Nm. Baterije bodo nameščene pod dno tovornega prostora in ne bodo omejevale njegove velikosti in nosilnosti.





I.D. Volkswagnova e-mobilnost

Volkswagen stavi na e-mobilnost. Večja vlaganja v ta segment so opazna tudi pri nas, saj so že na voljo prva električna vozila.

Volkswagen je napovedal, da bo v električna vozila, ki naj bi predstavljala čistejšo prihodnost, do leta 2023 vložil 44 milijard evrov. S tem vložkom naj bi v naslednjih 10 letih na trg prišlo kar 70 električnih modelov.

Prvi iz te družine je avto kompaktnega razreda ID.3, za katerega naj bi proizvodnja stekla še letos. Trg električnih vozil naj bi v prihodnjih letih v Sloveniji dosegal skokovito rast. Pri Porsche Slovenija predvidevajo, da bo prodaja z okoli 800 električnih vozil v letu 2019 narasla na 3000 vozil v letu 2021. Z željo po spremembah v mobilnosti, ki bodo prispevale k ohranitvi okolja, pri nem-

škem velikanu stavijo na elektriko. Letos naj bi Porsche Slovenija v Sloveniji prodal nekaj več kot 100 električnih vozil, ta številka pa naj bi se že prihodnje leto povečala na 900.

I.D. Buzz

E-mobilnost pa je prisotna tudi na trgu gospodarskih vozil. Ob osebnih vozilih bodo pri VW v kratkem predstavili kar pet novih brezemisijjskih vozil in s tem nov koncept električne mobilnosti za komercialno rabo: I.D. BUZZ CARGO, ABT e-Transporter, ABT e-Caddy, Cargo e-Bike in Crafter HyMotion, ki je opremljen s pogonom na vodikovo gorivno celico.

I.D. Buzz je novodobni Bulli in je namenjen za prevoz oseb, v izvedbi Cargo pa za prevoz tovora. Cargo izvedba uporablja MEB platformo, ki je namenjena vsem novim električnim Volkswagnum. Vozilo je dolgo 5,05 metra z medosno razdaljo 3,3 metra. Nosilnost znaša 800 kilogramov, polno obremenjen pa bo lahko prevozil tudi prek 330 kilometrov. Za pogon skrbi elektromotor, nameščen na zadnji osi, ki razvija 150 kW in omogoča najvišjo hitrost do 160 km/h. Elektromotor napaja sklop Li-ionskih baterij s kapaciteto 48 ali 111 kWh, kar omogoča doseg od 330 do 550 km po WLTP protokolu. Pri Volkswagnum načrtujejo tu-



Buzz je novodobni Bulli in je namenjen za prevoz oseb, v izvedbi Cargo pa za prevoz tovora.



»Dizelska afera je poskrbela za pravo miselno revolucijo pri Volkswagnu,« je dejal izvršni direktor Porsche Slovenija Danilo Ferjančič.



di vgradnjo solarnih panelov na strehi, kar bi dnevno povečalo doseg za 15 kilometrov. Predvideni so tudi različni načini polnjenj in sicer s hitrim polnilnikom z močjo 150 kW je lahko 80 % baterije napolnjenih v vsega pol ure, malo dlje traja s 16-kW 220-V polnilcem, možno pa bo tudi 11-kW brezžično polnjenje.

Buzz oblikovno spominja na moderno verzijo hipijevskega kombija Type 2 iz šestdesetih let. Na ta način je na znane linije nameščena moderna tehnologija.

E-Crafter

Če je Buzz pogled v prihodnost, pa Volkswagen že sedaj ponuja električni dostavnik v znani obliki Crafterja. Tako e-Crafter svoje odlične dostavne lastnosti sedaj dopolnjuje z nultim izpuhom in povsem neslišnim delovanjem, kar je odlična kombinacija za nočne dostave v središča mest. To so dostave, ki dnevno zahtevajo 70 do 100 prevoženih kilometrov. Mnogi med njimi imajo med delom več deset zaustavljanj, zapuščanj vozila in ponovnih speljevanj.

Proizvajalec navaja doseg do 173 kilometrov (po kriterijih NEFZ), kar je ob izključeni klimi in omejeni hitrosti na 90 km/h celo izvedljivo, no, v poletnih dneh bo klima, v zimskih pa ogrevanje za 20 % znižalo domet, a bo ta še vedno konkretno višji od 100 km.

Komplet litij-ionskih baterij je vgrajen v pod vozila, saj tako zavzema manj prostora. Rahlo povišan pod vseeno omogoča izkoristek celotnega 2,6 metra dolžine tovornega prostora in

razpoložljivo kapaciteto 10,7 m³. Nosilnost je kljub težkemu baterijskemu sklopu še vedno dobro tono.

Oblikovno je e-Crafter enak osnovni izvedbi, razlika je le pod motornim pokrovom, kjer se nahaja sinhroni elektromotor z najvišjo močjo 100 kW in 290 Nm navora. Moč se na sprednja kolesa prenaša prek brezstopenjskega menjalnika. Pospeševanje je zelo silovito, hitrost pa je omejena na 90 km/h. Z zmerno uporabo, brez močnega priganjanja ter ob eni toni tovora znaša poraba 24 kWh na 100 kilometrov. Omogoča pa motor tudi rekuperacijo energije, takoj ko spustite stopalko za plin, ob zaviranju ali vožnji po klancu navzdol.

Kakor vse standardne izvedbe je tudi električni Crafter opremljen s številnimi sistemi za pomoč in lažjo ter varnejšo vožnjo. Tako je na voljo aktivni pomočnik pri vzdrževanju voznega pasu, pomočnik za parkiranje z bočno zaščito in s kamero nad zadkom. Tu je tudi tempomat in nadzor mrtvega kota. Za manjšo porabo energije pa so vgrajene full LED luči tako spredaj kot zadaj. Na hitri polnilni postaji 40 kW lahko baterijo s kapaciteto 35,8 kWh napolnimo do 80 % v 45 minutah, na klasični polnilnici pa v 6–8 urah. Polnjenje naj

Med merilniki pri e-Crafterju ni merilnika vrtljajev, temveč merilnik porabe in polnjenja.



bi potekalo ponoči na sedežu podjetja. Poskrbi pa Volkswagen tudi za pravilno polnjenje. V okviru pospeševanja električne ofenzive so v skupini Porsche Holding iz Salzburga razvili blagovno znamko Moon, ki skrbi za dopolnilne storitve e-mobilnosti. V okviru omenjene blagovne znamke Moon ponujajo različne domače polnilne postaje (do 22 kWh), kakor tudi javne polnilnice, pa tudi hranilnike električne energije ter hišne sončne elektrarne. Njihovi svetovalci bodo obenem poskrbeli za individualno svetovanje kupcem, preverili vse možnosti pred samo namestitvijo infrastrukture, pomagali pri vlaganju dokumentacije za pridobivanje subvencij ter omogočali financiranje vseh storitev (Porsche Leasing). Na ta način želijo omogočiti kupcem vse storitve na enem mestu, brez da da bi se morali dogovarjati za tovrstne rešitve pri različnih ponudnikih.

Polnilnica blagovne znamke Moon omogoča tudi hitro polnjenje, pri čemer se baterije do 80 % napolnijo v 45 minutah.





Tudi kolo potrebuje servis

V primeru okvare je treba kolo čim prej popraviti, da lahko kolesar nadaljuje z dirko ali treningom. To pomeni, da mora imeti v karavani mehanika, le-ta pa na voljo vso potrebno orodje, opremo in rezervne dele, in to kar na cesti.

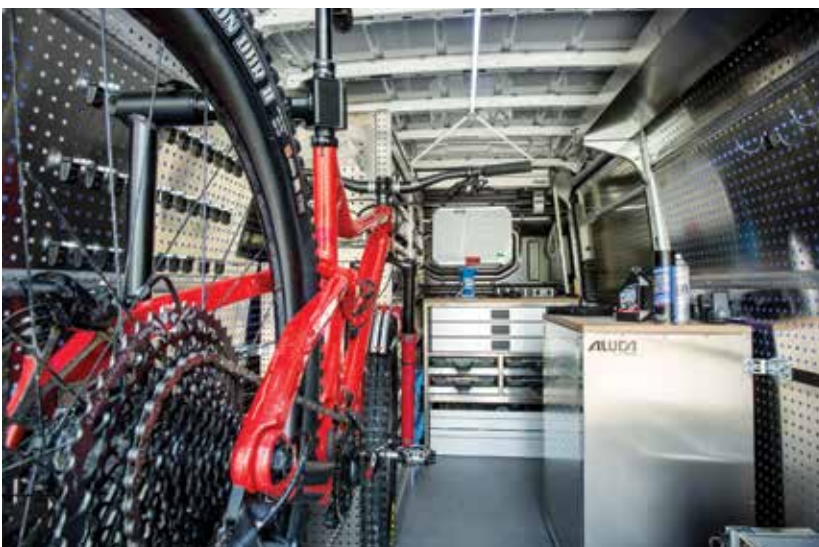
Da bi to lahko izvedli, najprej potrebujete primeren avto, kakršen je denimo Volkswagnov Crafter, v katerem vam pri podjetju Špan s pomočjo kvalitetne opreme Aluca uredijo pravo potujočo delavnico. V delavnici bo imel vsak mojster orodje vedno pospravljeno in rezervne dele vedno pri roki. Takšno kakovostno predelano servisno vozilo so pri podjetju Špan pripravili za tovarniško kolesarsko ekipo UNIOR Devinci Factory Racing team (www.uniordevinci.com). Ker so pri Španu stro-

kovnjaki za kolesa, so točno vedeli, kaj je potrebno za servisiranje tekmovalnih koles na dirkah in zunaj dirk, predelani Crafter pa je tudi odlično spremljevalno vozilo.

Pri Španu so v zadnji del vgradili talne podloge in stenske obloge, omariče s predali za orodje z individualnimi vložki, delovne površine z ustrezno elektro opremo, celotno elektro izvedbo z zunanjim 220-V napajanjem ali napajanjem iz akumulatorja vozila, visokokakovostne prenosljive magnetne LED

luči za osvetlitev delovnega mesta ob nosilcu kolesa, servisni nosilec za vse vrste koles, prenosne kovčke za drobni kolesarski material, pa tudi nepogrešljivi kompresor z avtomatskim navijalnim cevi stisnjenega zraka.

Tukaj pa se sodelovanje med podjetjema Špan in Unior še ni končalo, saj so Španovi strokovnjaki predelali dostavno vozilo VW Crafter v unikatno promocijsko vozilo, ki bo služilo za predstavitev Uniorjevega orodja in ALUCA opremo za dostavnike.



Predelava zajema najrazličnejše rešitve, kot so:

- varnostno-montažna talna podloga,
- ALU perforirane stranske obloge,
- izolacija celotnega tovornega dela,
- polipropilenska obloga stropa,
- predalniki za orodje z vložki za izbrano orodje,
- delovna in predstavitvena površina,
- izvlečni delovni pult s primežem,
- sistem za hitro pritrjevanje UNIOR vozičkov,
- klančine za operiranje z vozički v vozilu in zunaj njega,
- celotna elektro izvedba z zunanjim 220-V napajanjem ali napajanje iz alternatorja vozila in možnost napajanja prek solarnih panelov na vozilu,
- visokokakovostna LED izvedba luči za osvetlitev orodja in delovnega prostora,
- razna pritrdišča za kompresor in druge elemente,
- magnetni nosilci za predstavitev orodja,
- 43" LED TV z izvlečnim mehanizmom za prikazovanje zunaj ali znotraj vozila,
- 12-V kompresorski hladilnik za hrano in pijačo,
- električna tenda ob strani vozila,
- Uniorjeva svetleča LED reklamna tabla v vozil.



Pri podjetju Špan imajo vse na enem mestu. Uredijo vam nakup vozila, homologacijo, izdelajo dizajn in polepijo vaše vozilo, nadgradijo s klančinami in tendami, uredijo ustrezno financiranje vozila, opreme, orodja, strojev in predelave ter uredijo potujočo delavnico

s sistemi Aluca in v omarice namestijo UNIOR orodje po želji in potrebi. Za še večji red v posameznih predalih pa za vas izdelajo vložke za individualno izbrano orodje, kateri omogočajo boljši pregled nad orodjem in enostavnejšo uporabo.





Trije valji, 200 konjev

Ford svojim zmogljivejšim modelom dodaja kratico ST (Sport Technologies) ter naziv Ford Performance in v enega takšnih modelov je sedaj prvič nameščen mali, a zelo potentni 1,5-litrski EcoBoost motor.

Novi 1,5-litrski EcoBoost motor ima vsega tri valje, od katerih se eden celo izklaplja v manj zahtevnih situacijah. Ja, prav ste prebrali, ta športna Fiesta se lahko vozi ob delovanju samo dveh cilindrov. Valj se izključi v vsega 14 milisekundah, zato tega dejanja sploh ne občutite. Občutite pa surovo moč 200 konjev in 290 Nm navora, ki jo s pomočjo posebej prirejene turbine proizvede ta motor in omogoča 1,2 tone težki Fiesti, da do 100 km/h pospeši v 6,5 sekundah in doseže končnih 230 km/h.

Čeprav so danes bolj v modi SUV-ji, tudi Fiesta je na voljo kot povišan crossover z imenom Active, pa so majhni športniki prav tako priljubljeni in če je v vas vsaj malo dirkača, vas bo ta Fiesta zvabila med zavoje, kjer boste z nasmehom dodajali plin in silovito zavirali, vozilo pa bo natančno sledilo vašim ukazom. Za hitro, natančno in brez zdrsov izpeljano speljevanje skrbi »Launch control« sistem, ki optimira razmerje med vrtljaji motorja in kontrolo zdrsa ter ročnim 6-stopenjskim menjalnikom, tako da lahko pri polnem plinu sunkovito spustite sklop-

ko in avtomobil bo potegnil kot »mektek«. Vožnja skozi zavoje je čisti užitek, za kar skrbi odličen volanski mehanizem in mehanska zapora diferenciala Quaife z omejenim zdrsom (LSD), ki skoraj do popolnosti izniči bežanje vozila iz zavoja. Nova je tudi geometrija zadnjega dela podvozja s posebnimi asimetričnimi vzmetmi.

Prvič Fiesta ponuja tudi možnost izbire voznega programa. Na voljo so Normal, Sport in Track. V Sport programu se pojača odzivnost na pritisk stopalke za plin, vozilo postane še trše, volan še bolj neposreden, zvok iz izpuha pa bolj rezek. Track program pa omogoča popolno izključitev kontrole zdrsa, ESC pa se vključuje le delno in še to le takrat, ko je zares potrebno.

Fiesta ST se od osnovne različice razlikuje že na daleč, saj boste takoj

opazili spremenjen sprednji odbijač in masko, masiven zadnji odbijač z dodanim difuzorjem za usmerjanje zraka na podvozju ter spojler nad prtljažnimi vrati, za rezek zvok pa skrbi dvojna kromirana izpušna cev. Voznik in sovoznik se pogrezneta v globoka Recaro športna sedeža, na zaščiti pragov pa vas napis Ford Performance opozarja, v kakšen avto se usedate.

Ne glede na to, kako boste vozili Fiesto, pa je ta vedno dovolj udobna, da jo lahko uporabljamo tudi kot prvi ozioroma edini petratni družinski avto.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 3-valjni, 4-taktni, vrstni, turbobencinski, 4 ventili na valj, izklop valja

Prostornina (ccm)	1496
Moč (kW/KM)	147/200
Navor (Nm/min)	290/1600–4000
Menjalnik/pogon	ročni 6-stopenjski/na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm)	4068
Širina (mm)	1735
Višina (mm)	1469
Medosna razdalja (mm)	2493
Prtljažnik (l)	311
Masa vozila (kg)	1200

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h)	6,5
Najvišja hitrost (km/h)	235
Kombinirana poraba (l/100km)	8
Izpust CO ₂ (g/km)	136





Najbolši plug-in hibrid

Verjamem, da ste že kdaj na cesti srečali Outlanderja, simpatičen Mitsubishijev SUV, ki je na voljo tudi kot najbolje prodajani plug-in hibridni avtomobil v Evropi.

Na boku vozila piše PHEV, kar pomeni Plug-in Hybrid Electric Vehicle. To pomeni, da lahko ta avtomobil uporablja električni in bencinski motor, pri čemer v kombinaciji obeh zniža porabo in obremenitev na okolje. PHEV vozila so vmesni člen med povsem električnimi vozili in vozili na fosilna goriva. Njihova prednost je v tem, da ga lahko priklopite na elektriko, česar pri klasičnih hibridih ne morete, in nato izkoristite to energijo za povsem električno vožnjo nekje do 50 kilometrov.

Vožnja je presenetljiva. Avto ima skoraj dve toni, a se dodatna teža sploh ne občuti. Speljevanje se vedno vrši le na elektriko, nato pa se po potrebi vklaplja bencinski motor, v najtežjih pogojih pa delujeta oba motorja istočasno, kar omogoča odlične pospeške. Vsakič ko popustite stopalko zavore in ob zaviranju pa se vrši rekuperacija in elektromotor postane generator, ki polni baterije. Vse to nadzuruje pametni računalnik, zato vozite avtomobil kot vsak drug avto s samodejnim menjalnikom. V Outlanderju je nameščen CVT brezstopenjski menjalnik, kjer nikoli ne boste slišali prestavljanja v višjo ali nižjo prestavo. Ko so ba-

terije polne, imate veliko možnosti, da boste 50 kilometrov prevozili le na elektriko, ne da se vklopi bencinski motor, še posebej če ste vsaj malo pazljivi s pritiskom na plin.

In kaj dejansko poganja ta avto? Pod motornim pokrovom je 99-kW 2,4-litrski bencinski motor, nato pa je na vsaki osi nameščen še po en elektromotor, zadnji ima moč 70 kW, sprednji pa 60 kW. To sicer ne pomeni, da vozilo skupaj razvija 220 kW, saj bi bile zmogljivosti veliko večje, kot dejansko so. Motorji niso povezani, zato se delovanje ves čas spreminja, ponuja pa avto pospešek 10,5 sekunde do 100 km/h in 170 km/h končne hitrosti. Sklop baterij, ki so nameščene v podu vozila, ima kapaciteto 13,8 kWh; na klasični domači vtičnici jih lahko napolnite v petih urah.



Če delate 80 odstotkov vseh svojih kilometrov do službe in nazaj po mestni gneči, je Outlander odlična rešitev, saj bo 80 odstotkov časa, ki ga boste potrebovali za to pot in nazaj, opravil kot pravi električni avtomobil. Ob tem pa vas ne bo pustil na cedilu niti na daljših potovanjih, zaradi štirikolesnega pogona pa omogoča tudi manjše off-road avanture, pogon pa lahko tudi prilagajate glede na potrebe z izbiro Snow in Sport.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: bencinski, 4-valjen z Atkinsonovim ciklom in dva elektromotorja	
Prostornina (ccm):	2360
Moč (kW/KM):	99/135 in 60 ter 70 kW
Navor (Nm/min):	211/4.500 in 137 ter 195
Menjalnik/pogon:	CVT brezstopenjski, na vsa kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4695
Širina (mm):	1800
Višina (mm):	1710
Medosna razdalja (mm):	2670
Prtljajnik (l):	488 z nizkotonskim zvočnikom
Masa vozila (kg):	1880
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10,5
Najvišja hitrost (km/h):	170
Kombinirana poraba (l/100km):	6
Izpust CO ₂ (g/km)	46



Kmalu zatem, ko ste zapustili Kraški rob in se približali človeški mojstrovini, velikemu Črnokal-skemu viaduktu, joj, kako vse so ga hoteli poimenovati, ste stopili na ozemlje boginje Istre.

Na desni je še pogled na grad Socerb. Socerbske jame, ki je nekaj posebnega, seveda ni videti, vendar pa, če vas pot zanese do gradu, je jama le kakšnih 300 metrov vstran in kot se za slovenski turizem spodobi, je tudi zaklenjena, ključ pa v Kopru. Toda zato lahko vržete pogled na, kolikor nam je znano, edino podzemno cerkev v Evropi, kar skozi železne rešetke. Nekajkrat na leto imajo v njej tudi maše, da pa bi imeli z njo kakšne večje turistične načrte, ni slišati. Kot tudi o tem ne, da bi obnovili grad Socerb. Kako tudi, ko pa je za 40 slovenskih gradov, ki so v lasti države, na voljo le dobra dva milijona evrov ali 3,5 odstotka od skupnega denarja za obnovo kulturne dediščine, predvsem cerkva! Kakšna škoda.

Takoj zatem vas pot zapelje v desno, v dolino, najprej v vas Gabrovica, ki ji ne pravijo zaman uporniška vas. V vasi so že leta 1897 imeli slovensko bralno društvo in ni čudno, da so v kraj večkrat pridrveli fašisti in pretepali prebivalce, saj jim je šlo slovenstvo v nos, pa še kam drugam. Danes je Gabrovica sodobni kraj, skozi katerega pelje pot do, vsaj med plezalci, zelo znane Osapske stene. V Osp so prihajali plezat najbolj znani svetovni plezalci, marsikoga pa je privabila tudi zanimiva osapska jama Grad, ki ima kar 40 metrov široka in 20 metrov visoka vrata. Na dnu jame so kotanje z vodo, pred jamo je ostanek obrambnega zidu, žal pa je vhod spet zaprt.

Sicer pa Osapska stena ni kar tako, saj ima več plezalnih smeri, med njim so Mišja peč, pa Stena nad vasjo ali pa Babna ali velika uharica. Ta je kar 200 metrov visoka in 500 metrov široka in v ali na njej res gnezdi velika uharica, zato v času njenega gnezdenja plezanje ni dovoljeno.

Ko ste v Kopru, mestu, ki je v svoji rasti imelo kar sedem imen: Palada, Aegida, Capris, Iustinopolis, Caput Histriae, Capo d'Istria, Koper, ki naj bi izhajal iz domačega istrskega imena Kuper, morate obiskati Snack bar v Žusterni, ki je slavil 50-letnico. Takrat, pred leti je bil to najsodobnejši lokal, ki je ponujal hitro pripravljeno hrano, vendar veliko pred svojim časom. Takrat Slovenci enostavno niso jedli zunaj in lokal je postal dobro obiskan, vendar samo lokal. Nakar so se v njem zvrstile glasbene skupine, bolj ali manj znane, no ja, marsikatera je postala znana potem, ko je doživela premiero v danes najbolj znanim lokalu na Obali. Je tudi na začetku Obalne ceste, ki so jo zgradili leta 1837, nekaj let je ob njej tekla ozkotirna železnica Istranka ali Parenzana, dokler niso Italijani njene železne tire pretopili v topove in jih poslali v Abesinijo, kjer pa so jih dobili pošteno po grbi. Italijanski fašisti, ne topovi. Danes je nekdanja prometna cesta spremenjena v kolesarsko, namenjena je kolesarjem, pešcem, poleti kopalcem. Pravzaprav je to pravi raj





Grad Socerb

za kolesarje, ki ne prihajajo sem samo iz Slovenije, ampak iz skoraj pol Evrope. In nadaljujejo svojo ravno, vendar zanimivo pot skozi predor do Strunjana in tam spet skozi nekdanji Parenzanin rov do Portoroža. Sicer pa je tudi ta Obalna kolesarska cesta odsev našega karakterja. Narejena je na pol, študentje so si jo predstavljali bolj živahno. V zamudi je posebej izolski del. Ko so jo zaprli, so za promet pustili polovico poti, iz izolske smeri, to je od Krožne poti proti mestu, so jo pustili kar prednostno, pa čeprav dnevno zajame kakšnih sto vozil, cesta, ki vodi od Dolge rebri in po kateri pripelje tisoč in več vozil, pa ni prednostna. In kolesarji ob živahnem kopališču nimajo znaka, ki bi jih opozarjal, naj zmanjšajo hitrost, tako da so razpuščeni kopalci nenehno v nevarnosti.

Znano je, da atraktivnega, skoraj sto metrov visokega stolpa z dvigalom ne bo. Tako je odločil novi župan, s tem pa se je odpovedal dvema milijonomoma že obljubljenih evropskih evrov. Morda je to boljše, saj še vedno niso odkupili zemlje za gradnjo. Novinarska študijska pot pa se je obrnila najprej v Marezige, drugi kraj, ki se ponaša s tem, da so se nekega lepega dne, ko jim je bilo dovolj fašističnega izzivanja, zbrali domači slovenski fantje in fašiste v znamenitem marežanskem uporu pošteno nabutali. Tam pa je pukevalnica domačih vin, predvsem pa prava, pravcata vinska fontana. Rahlo po vzoru žalske pivske so si jo zamislili, iz nje pa tečejo refošk, malvazija, chardonnay in nagrajeni refošk iz Praznika Refoška.

Vas, ki se jo mora obiskati, so tudi Šmarje pri Kopru, vas sredi Šavrinskih

gričev, ki se ponaša z novim vaškim trgom. Vas je bila dvakrat požgana. Prvič so požgali 31, drugič pa kar 120 hiš, zato je zdaj pravzaprav nova, saj so jo leta 1947 v celoti obnovili in to s pomočjo mladinskih delovnih brigad. Na začetku vasi je vinar in oljkar Ludvik Nazarij Glavina po načrtih arhitekta Marka Lavrenčiča dal zgraditi sodobno vinsko klet Santomas, ki meri, na treh nivojih, kar 5000 m².

Potem ko se spustite po klancu proti skoraj vedno zatrpni cesti proti Hrvatski, pridete do znanega kmečkega turizma, do Idile, kulinaričnega središča, ki je nastalo skoraj iz nič in iz srnine omake z domačimi svaljki – njoki. Malo prej se cesta odcepi v hrib, do vasi Padna, vasice, ki jo pozna na tisoče potnikov velikih ladij križark. Ni je, ki ne bi gor »poslala« avtobusa ali treh. To je vas, ki je pred kratkim dobila svoj turistični urad in celo pravo gostilno. V turističnem uradu si lahko izposodite električna kolesa, saj je vožnja po istrskih cestah naravnost čudovita.

Sicer pa so vaščani postali kar podjetni, saj se za vsak »ladijski« obisk dobro pripravijo in na stojnicah ponujajo svoje izdelke in pridelke, ki jih ni malo. Tam se skoraj vsi ukvarjajo z oljkarstvom. Znajo tudi stopiti skupaj. Že v 19. stoletju so zbrali s prodajo blitve ali bledeža denar za gradnjo zvonika cerkve Sv. Blaža, pred štirimi leti pa so začeli in v treh letih zbrali 86.000 evrov, spet za popravilo cerkve.

A ja, še na nekaj ne smemo pozabiti. V vasi je tudi galerija grafik Božidarja Jakca. Ta je v spomin na bivanje njegovih staršev v Padni vasi podaril 45 svojih grafik.



Pot zdravlja in prijateljstva.



Najlepša obmorska kolesarska steza med Žusterno in Izolo.



Miti z obale Lima

V težko dostopnem majhnem srbskem mestecu brez kakršne koli industrijske tradicije je bila povsem na novo zgrajena tovarna tovornjakov. Po odkupu proizvodne licence od Sauerja je jugoslovansko tržišče končno dobilo zmogljiv tovornjak z ekonomičnim dizelskim motorjem, kateremu so z različnimi propagandnimi slogani pripisovali nadnaravne zmogljivosti.

Kljub ekonomski blokadi zaradi zagtegnjenih odnosov z državami Varšavskega pakta je proizvodnja tovornjakov Pionir v TAMu in IMRu v povojnem obdobju nenehno rasla, a je tržišče zahtevalo več. TAM je nenehno izpopolnjeval proizvodne procese, tako da so leta 1956 proizvedli že 2310 enot. Vendar edini domači tovornjak z nosilnostjo 3,5 tone in bencinskim motorjem, močnim 70 konjev, ki je trošil 25 litrov na 100 kilometrov, še vedno ni zadovoljeval transportnih potreb nove države.

Notranje in zunanje politične težave

V zaletu povojne obnove in socialistične izgradnje, pod čvrsto roko enopartijskega sistema, ki je upravljal s celotnim gospodarstvom, je bila skozi petletni plan že leta 1947 sprejeta odločitev o izgradnji povsem nove tovarne, ki naj bi proizvajala kar 20.000 vozil letno. Rok za postavitve je bil 10 let.

Enak dokument pa je ob novih izvedbah modela Pionir predvideval tudi uvedbo novega tovornjaka z nosilnostjo 5 ton, ki bo opremljen z ekonomičnim dizel motorjem.

V TAMu so se ves čas trudili, da bi razvili modernejšo izvedbo modela Pionir s trambus-kabino in celo lasten tovornjak z večjo nosilnostjo, a sta mode-

la Prvenac in Luka ostala v prototipni fazi. Ko je postalo jasno, da domače kapacitete niso sposobne razviti novega tovornjaka, je bila edina rešitev nakup nove licence od renomiranega proizvajalca, kar pa je bilo zaradi političnih razmer precej težko. Ob Titovem jasnem »ne« Stalinu, kar je skoraj privedlo do vojne z vzhodom, so se zara-



Pred pričetkom lastne proizvodnje so se neizkušeni delavci učili tako, da so razstavljali in ponovno sestavljali originalne Sauer tovornjake.



V času pojave prvih FAP-ov je bil tudi na zahodu običajen pojav, da je na maski pisalo, kakšen motor poganja tovornjak, v tem primeru Diesel.

Poleg kesona je bil na začetku v ponudbi tudi prekusnik, kmalu pa še druge nadgradnje v sodelovanju z vse večjim številom dobaviteljev.



di parol »Trst je naš« ohladili tudi odnosi z zahodom.

Ob vse bolj kompliciranih mednarodnih odnosih pa so se pojavljali tudi notranji problemi, katere je pod kontrolo držal enopartijski sistem. Vendar se tudi pod strogo začrtanimi usmeritvami bratstva in enotnosti nacionalne tenzije niso povsem ohladile. V SR Srbiji so deklarirano vojno nevarnost sprejeli kot izgovor za prestavljanje strateške industrije v druge republike. V tem času so namreč večino srbske proizvodnje, ki je bila pretežno usmerjena na izdelavo orožja, po odloku Zveznega zavoda za gospodarstvo prestavili in sicer izdelavo topov iz kragujevškega Vojno tehniškega inštituta v Travnik, proizvodnjo optike v Sarajevo in proizvodnjo letal iz zemunskega Ikarusa in pančevske Utve v pravkar nastalo podjetje Soko Mostar.

Izgradnja nove tovarne za tovornjake

Preusmeritev vojaške proizvodnje s solidnim strokovnim kadrom k proizvodnji za civilne potrebe je bila uspešno izvedena tudi v primeru TAMa, ker pa je bilo zaradi političnih interesov določeno, da bo dodatna proizvodnja tovornjakov organizirana v SR Srbiji, se je kot logična rešitev nakazovala proizvodnja v eni izmed vojaških tovarn. Vendar pa je leta 1951 prišlo do dramatičnega zasuk, saj so ustanovili podjetje FAMOS (Fabrika motora Sarajevo) in pričele so se priprave na izgradnjo nove tovarne v mestu, kjer se večina lokalnega prebivalstva še nikoli ni srečala z avtomobilom.

Kraj Priboj je bil najverjetneje izbran zaradi strateškega položaja med hribovjem Sandžak in reko Lim, saj bi na takšnem terenu lažje branili tovarno pri morebitnim napadom z vzhoda. Ob pričetku del nihče od 2000 prebivalcev ni vedel

za kaj gre, nihče pa ni upal niti vprašati. Najprej se je šepetalo, da gradijo obrat za popravilo vojaške opreme, vendar se je zaradi zaslug Radmila Lavrenčiča spremenilo v proizvodnjo tovornjakov. Ni povsem jasno, kako se je ta rojeni Beograjčan in nedokončani študent strojništva znašel na tem mestu z nalogo postavitve tovarne. Ob tem ni bil niti član KPJ, a je očitno imel močne politične zveze, saj je njegovo idejo podpiral predsednik Gospodarskega sveta zvezne vlade Svetozar Vukmanović Tempo.

Tovarna se je gradila z udarniški delovnimi akcijami lokalnega prebivalstva, zaradi česar so morali premostiti tudi kanjon reke Lim, kjer je na levi strani nastalo delavsko naselje Novi Priboj, ki je v naslednjih desetletjih več kot podeseterilo prebivalstvo. Že novembra 1952 je bil zgrajen prvi del tovarne in tedaj je bilo ustanovljeno podjetje FAP (Fabrika avtomobila Priboj). Do pričetka proizvodnje pa je preteklo še več kot leto, saj je manjkal končni izdelek.



FAP 6G je bil z nosilnostjo 6 ton ter 6-valjnim dizelskim motorjem s prostornino 7982 ccm in močjo 130 KM brez prave konkurence na jugoslovanskem trgu.



Lažji model 4G z nosilnostjo 5 ton je imel štirivaljen motor s prostornino 5320 ccm in 90 KM.

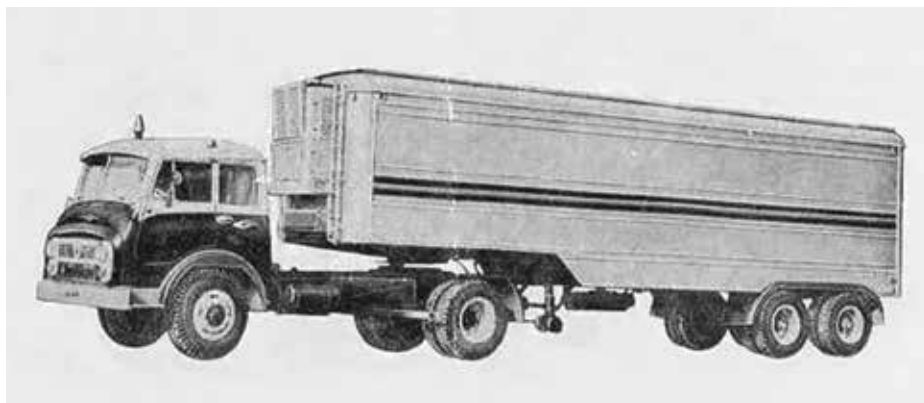
Licenca Sauerja

Takrat se je politična kriza s Trstom že skoraj rešila, kar je ponovno zagnalo gospodarsko sodelovanje z zahodom. Ob zagotovljenih državnih sredstvih se je pričelo iskati partnerja za odkup licence tovornjaka, močnejšega od Pionirja. Prijavili so se Mercedes, Fiat, Renault, Leyland, Deutz in Sauer, kar je FAP-u omogočilo ugodno pogajalsko pozicijo. Po trimesečnih testiranjih v surovih okoliščinah je bil izbran Sauer 4GE-L. Licenca je vključevala odkup 200 tovornjakov s celotno tehnično dokumentacijo in 10-letne pravice za proizvodnjo modelov s 5 in 6 tonami nosilnosti ter dizel motorji z močjo 90 ali 130 KM.

Veliko časa so porabili za šolanje povsem nekvalificiranih delavcev, ki so nabirali izkušnje z razstavljanjem in ponovnim sestavljanjem originalnih Sauer tovornjakov. S tem je Lavrenčič ustvarjal lažno proizvodnjo in pretental različne državne kontrole.

Uradno je tovarno 30. oktobra 1953 odprl član Zveznega izvršnega sveta Jovan Veselinov, ki je z razbijanjem steklenice penečega vina ob karoserijo na trg predal prvi FAP 6 GGF-L. Do konca leta je bilo izdelanih 17 tovornjakov, naslednje leto pa je stekla resna proizvodnja.

Glede na dejstvo, da FAP z dizelskimi motorji ni imel resne konkurence, je na domačem trgu stekla promocijska kampanja, s katero je bil ustvarjen mit o njihovi neuničljivosti. Številni tiskani mediji so spremljali 14-metrski skok FAP-a pri hitrosti 73 km/h, katerega je izvedel tovarniški testni voznik



FAP 7 GV1FS, prvi poskus s trambus kabino na konservativnem trgu, ni niti približno dosegel uspeha vozil z nosom, kljub povečani nosilnosti in večji moči motorja.

Hajrudin Burdžović in po katerem se vozilu ni nič zgodilo. Tudi pri padcu s poškodovanega lesenega mostu v 30 metrov globoko globel se vozniku in vozilu ni nič zgodilo, obstajajo pa tudi posnetki, kjer FAP vozi po reki, povsem potopljen v vodi. Najverjetneje se niti v samem Sauerju niso zavedali episkih zmožnosti vozil, za katera so prodali licenco.

Avtobusi na FAP šasijah

Že pri prvem nastopu na Zagrebškem velesejmu leta 1954 je bil sklenjen posel za 700 vozil, ob tem pa je bil predstavljen tudi prvi avtobus, ki je bil prav tako vključen v spretno pripravljeno licenčni dogovor. Kapacitete v Priboju pa niso dovoljevale dvojne proizvodnje, tako da so po originalnih načrtih Sauerjevega partnerja Rohrbacherja avtobusne karoserije na FAP tovarnjaško šasijo postavljali v zemunskem Ikarusu. S tem je FAP omogočil civilno dejavnost bivši tovarni letal, v kateri se je v tem času pričela proizvo-

dnja hladilnikov za večino tedanjih in bodočih jugoslovanskih motorjev, na podoben način pa so zagotovili delo tudi tovarni UTVA v Pančevem, ki je pričela s proizvodnjo prikolic.

FAP-ove šasije so postale zanimive tudi pri ostalih proizvajalcih avtobusnih karoserij, ki so do tedaj uporabljale nove ali rabljene tehnične osnove različnih proizvajalcev, kot so bili Autokaroserija Zagreb, 11. Oktomvri iz Skopja, Autokaroserija Split, Vasko Misikin Crni iz Sarajeva ter Avtomontaža in SAP iz Ljubljane.

Kmalu je FAP pričel tudi z razvojem lastnega modela 7 GV1FS z nosilnostjo 7 ton in 8-litrskim motorjem z močjo 150 KM, katerega trambus-kabina je uporabljala številne rešitve iz partnerskih avtobusov. Vendar pa se to vozilo ni najbolje odrezalo na konservativnem trgu, ki je imel raje vozila z velikim nosom, katera so obeležila velik del obstoja pribojske tovarne.

(Se nadaljuje.)

Na tehnični osnovi tovornjaka je leta 1954 nastal prvi FAP-ov avtobus 5 GVF, za katerega nadgradnjo so izdelovali v zemunskem Ikarusu.



Pri avtobusih veliko pomeni dobra zamisel oblikovalcev. Ena takšnih je model Dubrava 5 na FAP šasiji 5 GVF. Popularna Raketa je nastala v zagrebški Autokaroseriji.



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