



Od IMV do Clio 5



Vozili smo Volkswagen Transporter T6.1

September 2019

Letnik 3, številka 16

Tranzit



MAN z novim D15 motorjem



Plinski modri koridor



Sprinter 519 CDI Automet



TAM vrača udarec



Razširite svojo mrežo
z novimi naročniki prevozov
na timocom.si

 **TIMOCOM**
AUGMENTED LOGISTICS



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



POPOLN NADZOR na dosegu vaših prstov

Naše napredne telematske rešitve omogočajo učinkovito upravljanje voznega parka kadarkoli in kjerkoli. Na vsakem trgu, kjer poslujemo, nudimo vse na enem mestu - najboljšo podporo, svetovanje in pomoč pri izboru rešitev.

080 70 71 | info@cvs-mobile.com | www.cvs-mobile.com



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

Dve leti

Mineva dve leti, odkar smo pričeli izdajati revijo *Tranzit* v sodelovanju z Zvezo šoferjev in avtomehanikov ter skupaj z njihovim glasilom *Prometni vestnik*. S tem, upam, ste člani prejeli nov vir informativnih vsebin, kot tudi poljudnih člankov za zanimivo branje. Potrudili smo se, da v tem času obe reviji prejimate redno in da ju prejimate na dom vsakih 45 dni, 8-krat na leto. In tako bo tudi v prihodnje, saj gremo v novo dvoletno obdobje, v katerem bomo nadaljevali v še boljšem ritmu, saj se že aktivno pripravljamo na obeležitev stote obletnice Zveze združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije.

Hkrati s pričetkom izdajanja revije *Tranzit* pa smo vam na spletu ponudili še več informacij prek naše spletne strani www.revija-tranzit.si. Spletna stran vsak dan prinaša sveže novice in informacije. Spletna stran postaja med prevozniki in šoferji ter tudi avtomehaniki vedno bolj priljubljena, saj je obisk vedno večji in danes že beležimo prek 1200 obiskov na dan. Predvsem nam je v čast, da naš portal radi obišečejo tudi podjetniki – prevozniki, ki prav tako vedno najdejo kakšno pohvalo na naš račun, kar nam daje še večji zagon za delo. Ne smemo pa zanemariti niti družabnih omrežij Facebook in Instagram, kjer smo prav tako aktivno prisotni.

Za konec pa naj se še zahvalim vsem, ki so do danes sodelovali in pomagali pri nastajanju obeh revij, predvsem stalnim dopisnikom, lektorici in tehnični službi, ki skrbi za prelom, s katerimi smo se odlično ujeli. Upam in verjamem, da bomo s takšnim pristopom, kot smo ga imeli do sedaj, v prihodnje še boljši! In nenazadnje gre posebna zahvala vam, dragi bralci, ki ustvarjalni ekipi dajete navdih in zagon za nadaljnje delo.

Želim vam prijetno prebiranje obeh revij in varne poti!



Kazalo

Plin je in	6
Novice	10
Po cesti z MANTGX D15	18
Supercargo in Vera	22
Električni baby voziček	24
Po cesti s VW Amarokom in MB razreda X	26
Po cesti s prenovljenim Volkswagen Transporterjem	30
Po cesti z Mitsubishiem L200	32
Po cesti s Fordom Raptor	33
Preklopne – zlojljive police za dostavnike	34
Po cesti z minibus Sprinter 519 CDI Automet	36
Po cesti z novim Cliom 5. generacije	38
Čas za boks	42
Hotelski iskalnik na dlani	44
Truck trail je navdušil Slovence	46
Po cesti s Renaultom Kadjar in Citroënom C5 Aircross	48
Izza ovinka	50
TAM vrača udarec	52



13



18



22



34



42



46



50

Revija *Tranzit*

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-tranzit.si

Marketing: 041 331 781, info@revija.tranzit.si

Tisk: Schwarz print d.o.o.



Plin je in

Na ljubljanskem Kongresnem trgu se je v začetku septembra zbralo petnajst vozil, ki jih poganja zemeljski plin. Predstavljena so bila tako osebna vozila kot tudi tovorna vozila in avtobusi.

Predstavitve je potekala v sklopu dogodka Blue Corridor Rally, ki je skupni projekt plinskih družb Gazprom in Uniper ter lokalnih partnerjev, v sklopu katerega si udeleženci prizadevajo spodbuditi uporabo zemeljskega plina kot pogonskega goriva. S tem namenom od leta 2008 prirejajo potovanja po svetu, z avtomobili in tovornjaki na stisnjen (CNG) in/ali utekočinjen (LNG) zemeljski plin. Namen potovanja je pokazati, da je plinska tehnologija za uporabo v transportu že dovolj izpopolnjena in tako smiselna izbira, s katero lahko zmanjšamo tveganje za okolje in znižamo prevozne stroške.

13 milijonov vozil

Evgeniy Pronin, pobudnik projekta, je povedal, da število vozil, ki jih poganja zemeljski plin, narašča po celotnem svetu. Pred 35 leti je bilo v uporabi približno 800.000 takšnih vozil, sedaj pa jih štejemo že 13 milijonov, polnilnic za takšna vozila pa je po svetu okoli 30.000. V Evropi je uporaba vozil, ki jih poganja zemeljski plin, najbolj razširjena v Italiji, kjer štejejo okoli 1 milijona takšnih vozil, v Sloveniji pa je trenutno 335 vozil, večinoma so to avtobusi

in tovorna vozila. Polnilnice za stisnjen plin CNG so v Sloveniji štiri – dve v Ljubljani, ena v Mariboru in ena v Celju, za utekočinjen plin pa ena v Sežani.

Srečko Trunkelj, namestnik direktorja Energetike Ljubljana, je povedal, da sta v Ljubljani že v gradnji še dve polnilnici CNG in sicer na Letališki cesti in na parkirišču P&R na Dolgem mostu, ki bosta končani v prihodnjem letu, v letu 2021 pa načrtujejo še polnilnico

v Grosuplju, kar bo omogočilo, da bo LPP lahko tudi na tej relaciji uporabljal vozila na metan.

Po besedah g. Pronina so električna vozila vsekakor boljše izbira od vozil, ki jih poganja nafta, vendar pa je prihodnost v zemeljskem plinu, saj moramo gledati celotno sliko izpustov, torej tudi izpuste ob pridobivanju premoga in njegovo izogrevanje, ki je potrebno za pridobitev elektrike.



Na Kongresnem trgu smo v sklopu dogodka Blue Corridor Rally, ki je skupni projekt plinskih družb Gazprom in Uniper ter lokalnih partnerjev, lahko videli različna vozila, ki uporabljajo zemeljski plin kot pogonsko gorivo.

Kje v Evropi lahko točite plin

V združenju menijo, da bi država, tako kot subvencionira nakup električnih vozil, morala subvencionirati tudi vozila na plin, saj so ta vozila, enako kot električna, dražja od tistih, ki jih poganjata bencin ali dizel. Država trenutno subvencionira le nakupe vozil za mestni promet in nakupe komunalnih vozil v občinah s sprejetim odlokom o kakovosti zraka. Del tega zagotovo narekuje tudi evropska zakonodaja. Kot je povedal Aleksey Gnatyuk iz družbe Gazprom Export, ima Evropa tako visoke podnebne cilje, da jih ne bo mogla uresničiti brez povečanja uporabe zemeljskega plina.

Zelo kritičen do državnih subvencij za električna vozila je tudi Srečko Trunkelj, ki meni, da je promocija električnih vozil neupravičena, saj proizvodnja elektrike povzroči več izpustov kot vozila na plin. Po njegovih besedah za svet ni upanja, dokler se bodo ljudje odločali za nakup na podlagi subvencij.



Povečanje zavedanja o koristnosti uporabe zemeljskega plina kot pogonskega goriva vozil je torej ključno za zmanjšanje izpustov in nujna smer na poti v brezogljivično družbo.

Subvencije za plinska vozila

Tovornjaki z motorji na plin imajo podobne zmogljivosti kot tisti z dizelskimi motorji, o čemer smo že pisali, ob tem pa imajo nižjo porabo in v zrak spuščajo manj škodljivih snovi. Tudi v Sloveniji imamo že nekaj plinskih tovornjakov, še več pa je avtobusov. Komunalni tovornjaki in avtobusi pretežno uporabljajo stisnjen plin CNG, medtem ko tovornjaki za mednarodni transport uporabljajo utekočinjen plin LNG, ki zaradi specifičnega skladiščenja omogoča daljše dosege. Verjetno bi teh tovornjakov bilo še več, če bi bila infrastruktura, torej točilna mesta bolj razvejana in če bi država sprostila trošarine na plin in ga na ta način pocenila.

Vsi, ki vozijo plinske tovornjake, morajo zato dobro načrtovati svojo pot, da lahko na njej najdejo polnilno postajo. Njim v pomoč sta dve aplikaciji, ki prikazujeta vsa točilna mesta za vse vrste plina po Evropi. Eno aplikacijo ponuja nemška energetska agencija Dena, druga pa je Ivecova.

VOZIM NA METAN

- Ugodno gorivo
- Manjša poraba
- Predplačniška kartica
- Manj škodljivih emisij

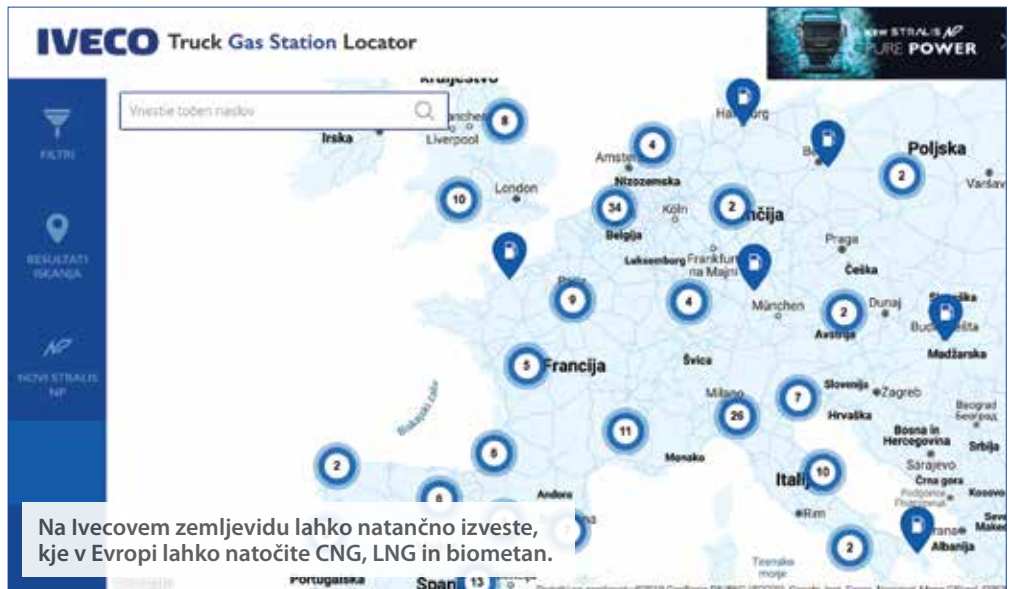
UGODNO.
UDOBNO.
OKOLJU PRIJAZNO.

*In polnim
kar doma!*

Aplikacija nemške agencije Dena ne le prikazuje obstoječe polnilnice LNG v Nemčiji, temveč prikazuje tudi planirane lokacije, kjer se polnilnice gradijo ali pa se še bodo. V Nemčiji so vozila s pogonom na LNG oporoščena vseh dajatev za cestnine, zato je zelo zanimivo dejstvo, da je v celotni Nemčiji le 6 polnilnic! Se pa naj bi zadeva izboljšala že v prihodnjem letu, saj imajo Nemci v planu do konca 2020 zgraditi še 32 polnilnih postaj.

Proizvajalec tovornjakov Iveco je izdelal podobno aplikacijo kot Nemci, ki omogoča lažje iskanje postaj z ekološkim gorivom po celi Evropi. Ivecova aplikacija je celo še bolj obsežna, saj lahko ob ponudniku izbirate tudi vrsto goriva, ki ga potrebujete: CNG, LNG, biometan. Izbirate lahko tudi glede na način plačila in CNG adapter za točenje.

Po Ivecovih podatkih je najbolj razvejana infrastruktura za polnjenje utekočinjenega plina LNG v Italiji, kjer je že več kot 50 polnilnic, sledita pa Španija in Francija z več kot 30 polnilnicami. Kot rečeno, v Sloveniji je ena polnilnica v Sežani, še ena v Ljubljani je v izgradnji. Podjetje Energetika, ki je imelo v Ljubljani mobilno polnilnico, pa jo je zaradi premajhnega interesa zaprlo.



Na Ivecovem zemljevidu lahko natančno izveste, kje v Evropi lahko natočite CNG, LNG in biometan.

Ivecovo aplikacijo z zemljevidom si lahko ogledate na naslovu: <https://private.iveco.com/gas-station-locator/Pages/index.html>



Plinska tehnologija za uporabo v transportu je že dovolj izpopolnjena, da lahko z njo zmanjšamo vplive na okolje.



Dogodek Blue Corridor Rally prirejajo že od leta 2008 in po Evropi potujejo z avtomobili in tovornjaki na stisnjen (CNG) in/ali utekočinjen (LNG) zemeljski plin.

Kako se Slovenija razvija v smislu plina kot pogonskega goriva za tovornjake in avtobuse?

Vlada Republike Slovenije je po zelo dolgem usklajevanju 6. junija 2019 sprejela akcijski program za alternativna goriva v prometu. V omenjenem programu je predvideno sofinanciranje nakupa ali predelave vozil na dvogorivne sisteme z uporabo UZP in usklajevanje pogojev za dobavo UZP, primerljivih s pogoji v sosednjih državah. Utekočinjen zemeljski plin (UZP) je prepoznan kot edina uporabna alternativa dizelskim pogonom. Ker do realizacije predvidenih ukrepov še ni prišlo, ostaja slovenski trg za alternativna goriva za tovornjake in avtobuse v evropskem merilu izrazito nerazvit. Zaradi povečanih cestnih blagovnih tokov se vpliv na okolje in zdravje še naprej slabša, obenem pa slovenska prevozna podjetja izgubljajo na konkurenčnosti.

Mitja Štoka, direktor za UZP pri družbi Butan plin

RENAULT TRUCKS PRAZNUJE 125 LET



125 let strokovnega znanja

Renault Trucks T-Range je zasnovan in izdelan z uporabo številnih strogo preizkušenih rešitev. Podvozje in kabina sta ojačani in zagotavljata maksimalno zanesljivost in trajnost. Ko temu dodamo še ekonomično porabo goriva, edinstveno obliko in vrhunsko udobje, kupci tovornjakov T-Range vedo, da imajo v lasti robustne in ekonomične rešitve, ki prispevajo k donosnosti njihovega posla za premagovanje daljših razdalj skozi daljše obdobje.



renewal-trucks.si

Za vse dodatne informacije se lahko obrnete na naše prodajne predstavnike:

Damjan Lesjak, tel: +386 51 678 186

Daniilo Drobnič, tel: +386 41 274 739

Matjaž Kotnik, tel: +386 41 627 191



Ali ste vedeli, da ...

- ... je DARS povečal odsek plužnih poti na avtocestah, kjer lahko plugi namesto s 50 km/h posipavajo z 90 km/h?
- ... ameriški predsednik Donald Trump grozi, da bo ukinil subvencije za električne avtomobile?
- ... je neki mladi Nемеc v svojem izpitu užival vsega 49 minut? V manj kot eni uri po opravljenem izpitu ga je ustavila policija, saj je v naselju za dvakrat prekorachil dovoljeno hitrost.
- ... je Porsche nekoč izdeloval traktorje na bencinski pogon, katere so uporabljali na plantažah kave? Dizelski motor na kavnih zrnih pusti neprijetno sled, zato so uporabljali traktorje z bencinskim motorjem.
- ... so inženirji Cadillaca leta 1990 kupil Lexus LS 400, ga razstavili in ugotovili, da sami ne znajo narediti tako dovršenega avtomobila?

Novi znaki na Poljskem

Na Poljskem so uvedli nove prometne znake. Trije novi znaki obveščajo udeležence v prometu na merjenje hitrosti. Prvi znak obvešča o avtomatskem merjenju hitrosti in razkriva tudi kraj, kjer se vrši merjenje. Drugi znak obvešča o avtomatskem sekcijskem merjenju povprečne hitrosti in obvešča, kje se to merjenje pričinja, tretji znak pa označuje konec sekcijskega merjenja hitrosti.

GB Leasing



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

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

www.gb-leasing.si

info@gb-leasing.si

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

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

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

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

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



Linglong prihaja na Balkan

V Zrenjaninu je podjetje Linglong s Kitajske v letošnjem letu položilo temeljni kamen za izgradnjo nove tovarne pnevmatik, ki bo dokončana leta 2021 in bo imela skupno zmogljivost 13 milijonov pnevmatik, kar bo dosegla z visoko stopnjo avtomatizacije proizvodnih procesov in naprednimi tehnologijami. Predvidevajo zaposlitev 1200 ljudi. Celoten projekt je ocenjen na 920 milijonov dolarjev.

Podjetje je pred kratkim prenovilo celotno paletu tovornih pnevmatik, tako da njihovi izdelki dosegajo približno enake prevožene kilometre kot uveljavljene blagovne znamke. Svoje resne namere za trajen nastop na evropskem tržišču podjetje kaže tudi s sponzoriranjem italijanskega nogometnega kluba Juventus.

Direktor podjetja Famm Co, Janez Debevec, ki zastopa Linglong v Sloveniji in na Hrvaškem, je začetek gradnje komentiral kot »prelomni trenutek v zgodovini podjetja Linglong in njihove prisotnosti na evropskem trgu«. Podjetje Famm Co. zastopa ugledne proizvajalce pnevmatik že več kot 25 let in ima bogate izkušnje na področju tovornih pnevmatik zaradi tesnega sodelovanja s flotami v Sloveniji in tudi v širši regiji.



UNIORjevih 100 let

Prvih Uniorjevih 100 let je bilo razburljivih. Zato je Unior danes največji zaposlovalec v regiji in sodi med največja podjetja pri nas. Unior d.d. danes v Sloveniji zaposluje 1.825 posameznikov in vsak od njih je nepogrešljiv del ubranega mozaika. Sedež podjetja je v Zrečah, zaposleni pa delajo še na petih lokacijah: v Vitanju, Lenartu, Starem trgu ob Kolpi in v dveh obratih v Slovenskih Konjicah. Skupino Unior sestavlja šestnajst odvisnih in šest pridruženih podjetij v sedemnajstih državah po svetu. Razvejana mreža podjetij omogoča širjenje prepoznavnosti blagovne znamke Unior, kakovostno skrb za kupce, vstopanje na nove trge in s tem povečevanje tržnega deleža in konkurenčnosti. Odgovornost, inovativnost, odličnost, jasna vizija, podjetnost in jeklena volja so lastnosti, ki so jim skupne in zaradi katerih z veseljem pričakujejo nove izzive.



Enostavno učinkovitejši

POWER CURTAIN: Z visokotehnološkimi ponjavami velike trdnosti poenostavimo zasnovu polpriklonnikov s stranskimi zavesami in pri tem opuščamo deske – pri polni nosilnosti. Nalaganje bo hitrejše, načrtovanje bolj fleksibilno in transportiranje učinkovitejše – pri tem boste pa še prihranili na gorivu in stroških nadomestnih delov. www.cargobull.si

večja učinkovitost
+ večja fleksibilnost
+ večji dobiček
= POWER CURTAIN





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

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



www.krone-trailer.com

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



Delo na cesti v Nemčiji

Pred kratkim je zaživela nova spletna stran, ki ponuja vse informacije o registriranih deloviščih na nemških avtocestah: www.baustellen-check.de. Z uvedbo te spletne strani Nemci pričakujejo, da boste lažje planirali svojo pot in da se boste, še preden padete v zastoje, le temu izognili po kakšni obvozni poti. Prva verzija, katero je razvilo podjetje TraffGo Road, nudi možnost iskanja delovišč na cestah s pomočjo grafičnih predstavitev. Ponuja informacije o času in trajanju delovišč po vsej državi, lahko pa si nastavite in spremljate le določen del trase, po kateri se boste v določenem času peljali.

PEMA in Continental optimizirata upravljanje pnevmatik

Podjetje za najem komercialnih vozil PEMA, ki posluje v mnogih evropskih državah, in Continental – tehnološko podjetje in proizvajalec vrhunskih pnevmatik – sta digitalizirala management pnevmatik za več kot 18.000 vozil.

CESAR – digitalni sistem za upravljanje z voznim parkom, ki ga je razvila družba

Continental – je bil integriran v sistemsko okolje PEMA že leta 2018 in omogoča stalno izmenjavo podatkov, ki so pomembni za vozila in strojstvo, prek posebnega vmesnika. Leto kasneje je Wolfgang Beuleke, vodja ekipe za upravljanje s pnevmatikami v PEMA, navdušen nad sistemom: »Prednosti vseh postopkov upravljanja s pnevmatikami prek vmesnika s CESAR-jem so presegle naša pričakovanja. Sistem upravljanja z voznim parkom CESAR je posebej razvit za službo Conti360° – Continentalovo profesionalno službo za gume, ki se kontinuirano optimizira. Podatki o gumah in vozilu se beležijo v sistemu in obdelujejo centralno. Uporabniki lahko preverijo podatke kadar koli, ne glede na to, kje se nahajajo. Na podlagi posameznih potreb kupcev CESAR uporablja avtomatizirane delovne tokove za preslikavo vrste primerov storitev, tako da je mogoče hitro izvesti ustrezne ukrepe – v delavnici, skladišču ali na avtocesti,« je poudaril Thomas Wolf, vodja oddelka za mednarodne flote pri EMEA.

»PEMA lahko z analizo podatkov, podanih v poročilu o floti ContiFleet-Reporting Flota, ponudi tudi priporočila, ki jim pomagajo nadzorovati procese upravljanja pnevmatik za njihove flote v Nemčiji, na Danskem, Švedskem, v Švici, na Češkem in Poljskem z največjo učinkovitostjo.«



DE
BR

I V *debria*

Rezervni deli

za tovorna vozila, prikolice in avtobuse

DEBRIA d.o.o., Gojače 62, 5262 Črniče

tel.: 05 364 3600

Kje nas dobite?



WABCO



SAF



Haldex



JURID



MERITOR

DEBRIA – Zanesljivi partner na vaši poti – **že 25 LET!**

V JESEN Z NOVIMI TOVORNIMI PNEVMATIKAMI

IZKORISTITE POSEBNE PREDNAROČNIŠKE CENE NOVIH IN OBNOVLJENIH PNEVMATIK

Darilo

OB NAKUPU 2 KAMA PNEVMATIK

ČISTILO ZA VETROBRANSKO STEKLO (DO -25 °C, 5L)



OB NAKUPU 6 KAMA PNEVMATIK

KUPON ZA 50 % POPUST NA PRANJE TOVORNEGA VOZILA



dodatna ugodnost

10 %
POPUŠT NA
PREMONTAŽO IN
VIJAČENJE

+ MOŽNOST VRAČILA DELA KUPNINE

PONUDBA VELJA DO 30. 9. 2019.

TRANS FELIX

z vami že od leta **1980**

www.transfelix.si b2b.transfelix.si

[fb.com/transfelixdoo](https://www.facebook.com/transfelixdoo) 01 755 78 51

KAMATYRES GOOD YEAR

DUNLOP FULDA Sava KELLY TIRES

MICHELIN TreadMax Gumil-GRP RECAMIC

Pridržujemo si pravico do sprememb in napak v tisku.

Nov servis tovornih vozil v Mariboru

V Hočah, na že znani lokaciji, kjer je nekoč posloval Kamio servis, je podjetje Pribo d.o.o. odprlo nov, sodoben servisni center za tovorna vozila in hladilne naprave Termoking. Servis bo odprt med tednom od 7. do 20. ure ter v soboto od 7. do 12. ure. Za tovornjake bo skrbelo 6 visoko usposobljenih serviserjev v dveh izmenah, v prihodu pa sta še dva. Da bo servis pravilno deloval in da bodo kapacitete zapolnjene, pa bosta skrbeli Boštjan Polanc in njegova soproga. Boštjan poudarja, da je glede na lokacijo servis sicer nov in sodobno opremljen z usposobljenim kadrom, zgodba pa ostaja enaka. »Na cestah je vedno več tovornjakov, ki potrebujejo kvaliteten servis, in tu smo jim v pomoč mi.« Na servisu imajo tri kanale in dodaten slepi kanal, tako da lahko v pokrito garažo hkrati sprejmejo do štiri tovornjake. Opravljajo tudi vulkanizerske storitve ter prodajajo pnevmatike Michelin in BF Goodridge. Vedno je na zalogi zadostna količina pnevmatik za tovorna in priklopna vozila. Tudi v prihodnje si bodo prizadevali, da bodo stranke s storitvami na Pribo servisu zadovoljne.



Na Češkem nov sistem plačevanja cestnin

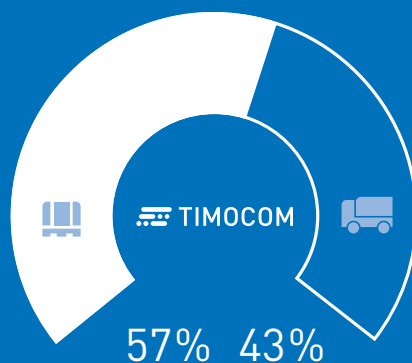
CzechToll je pričel z informativno kampanjo, s katero želi opomniti prevoznike na obvezno registracijo za novi elektronski sistem plačevanja cestnine. V naslednjih treh mesecih bo treba zamenjati več kot 400.000 cestninskih boxov z novimi. Novi sistem bo zaživel 1. 12. 2019, vse potrebne informacije pa so na voljo na www.mitocz.eu.

STORITVE SKLADIŠČENJA
TRANSPORTNE STORITVE
OSTALE STORITVE



BTC Logistični center | 1533 Ljubljana | Letališka 16
telefon: 01 585 11 88 | faks: 01 585 10 07
e-pošta: logisticni.center@btc.si | www.logisticni-center.si

Transportni barometer



EU ► EU

SI ► AT	33 67	AT ► SI	23 77
SI ► BA	57 43	BA ► SI	22 78
SI ► CZ	24 76	CZ ► SI	22 78
SI ► DE	28 72	DE ► SI	16 84
SI ► FR	27 73	FR ► SI	04 96
SI ► HR	45 55	HR ► SI	21 79
SI ► HU	64 36	HU ► SI	12 88
SI ► IT	26 74	IT ► SI	25 75
SI ► NL	03 97	NL ► SI	22 78
SI ► PL	25 75	PL ► SI	15 85
SI ► RS	60 40	RS ► SI	29 71
SI ► RU	21 79	RU ► SI	43 57

Tovor in tovorni prostor v %
Obdobje od 6.8.2019 do 4.9.2019
Powered by TIMOCOM

40.000 Ivecovih Crosswayev

Iveco Bus je izdelal že 40.000 primerkov modela Crossway. Iveco Crossway s serijsko številko 40.000 je bil izdelan v tovarni Vysoké Mýto na Češkem in je bil predan v uporabo podjetju Arriva. Model Crossway je na trgu prisoten že več kot 10 let in je bil že na samem začetku narejen za potrebe mestnega in primestnega prometa z nizkim vstopom in ekološko sprejemljivimi dizelskimi motorji ali motorji na CNG.



Intereuropa®

Globalni logistični servis

Pošta prevzela Intereuropo

Pošta Slovenije je dobila zeleno luč za prevzem logističnega podjetja Intereuropa v transakciji, ki se ocenjuje na 100 milijonov evrov. Intereuropa je največji logist v Sloveniji z močnim deležem tudi v državah okoli nas. V Sloveniji in še v osmih državah, kjer posluje, Intereuropa zaposluje 1330 delavcev. Razpolaga s prek 216.000 m² skladiščnih prostorov in ima še vedno v lasti prek 100 tovornjakov. Po polletnih poročilih naj bi Intereuropa letos naredila za 80,6 milijona evrov prometa ob 3,1 milijona dobička.

90 ton

Za podjetje Tanta je s Švedske prispela prva konfiguracija Scania serije S, ki se ponaša z V8 motorjem 650 KM (A6x2/4) in zračnim vzmetenjem vseh osi. Največja dovoljena masa za to vozilo je 90 ton.



Nudimo vam strokovno svetovanje in pomoč, od osnovne ideje, izbire strojev in orodja, vse do končne izvedbe tehničnih del.

PRODUKT
AVTOSERVISNA OPREMA



T: 01/52 00 450

E: info@produkt.si

www.produkt.si

VSE ZA TOVORNE DELAVNICE



Že 30 let



Road Show na Kozini

Na Kozini je pred znanim kazinojem podjetje Autocommerce, generalni zastopnik za vozila Mercedes-Benz, pripravilo Road Show, kjer so predstavili vsa svoja vozila iz vseh segmentov. Obiskovalci so si lahko ogledali in tudi preizkusili vsa vozila iz segmenta osebnih vozil, vozila iz segmenta lahkih gospodarskih vozil, z novim razredom V na čelu, ter seveda vsa nova tovorna vozila. Na testnih vožnjah so usposobljeni inštruktorji obiskovalce seznanili z najnovejšimi tehnologijami, ki jih ponujajo Mercedesova vozila. Izredno veliko pozornosti je požel novi Actros, ki na trg uvaja sistem MirrorCam in pošilja v pokoj klasična vzvratna ogledala, prinaša pa tudi novi sistem Sideguard za večjo bočno varnost in preglednost ter PPC sistem druge generacije, ki sedaj glede na težo vozila in zahtevnost zavoja sam oceni, s kakšno hitrostjo bo tovornjak najbolj varno prevozil zavoj.



OBRAČUN CESTNINE – TAKO ENOSTAVNO

za vozila nad 3,5 t

BREZPLAČNA
POŠTNINA ZA
GO-BOX



ASIFI | NIAG

» VAŠ DODATEK PRI STORITVAH

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

» VAŠ DODATEK PRI DENARJU

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

» VAŠ DODATEK PRI UPRAVLJANJU VOZNEGA PARKA

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

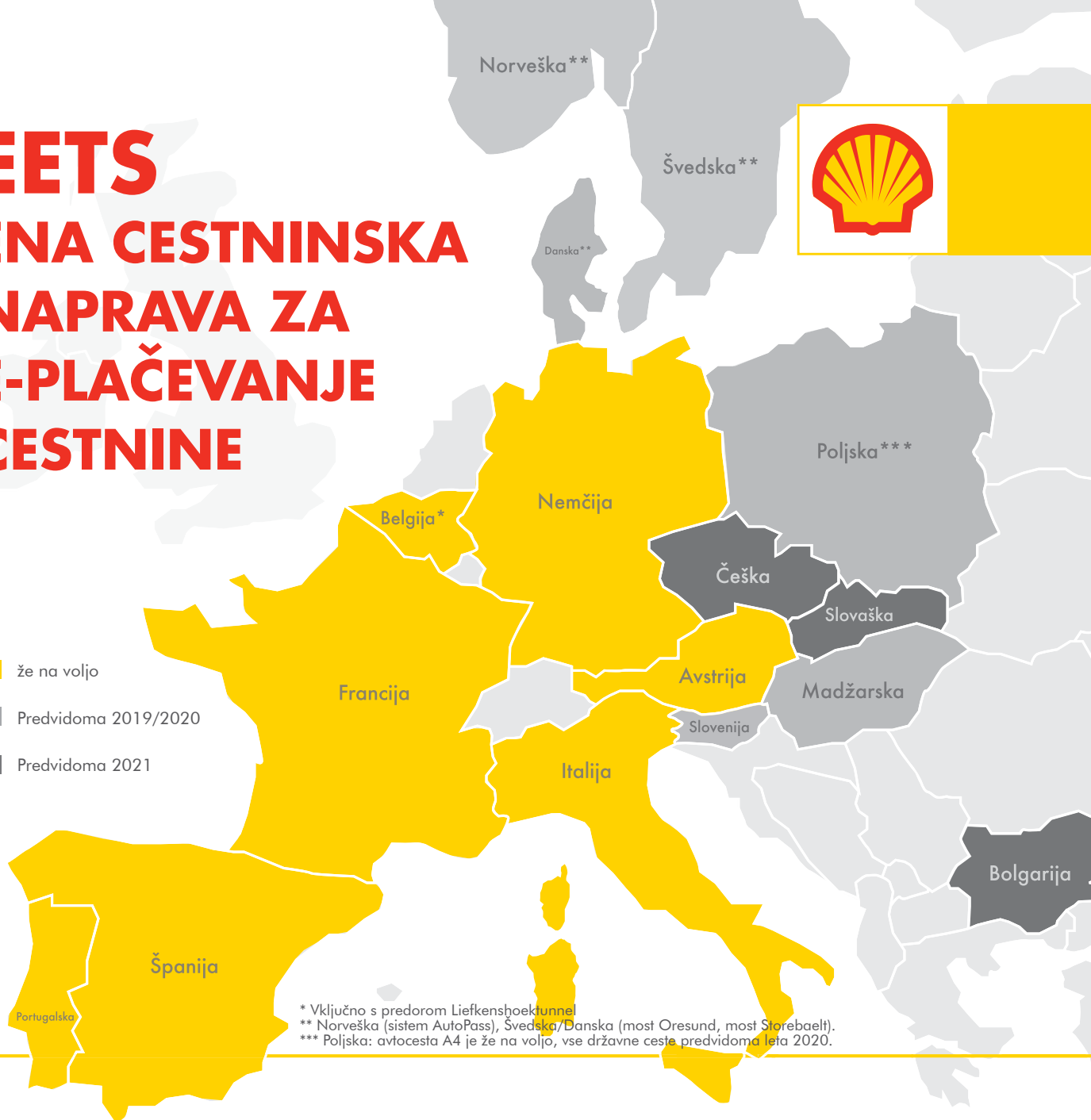
» VAŠ DODATEK PRI ČASU

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

EETS ENA CESTNINSKA NAPRAVA ZA E-PLAČEVANJE CESTNINE



- že na voljo
- Predvidoma 2019/2020
- Predvidoma 2021



* Vključno s predorom Liefkenshoektunnel

** Norveška (sistem AutoPass), Švedska/Danska (most Oresund, most Storebaelt).

*** Poljska: avtocesta A4 je že na voljo, vse državne ceste predvidoma leta 2020.

Vaše prednosti:

- Ena naprava – brezskrbno po Evropi
- Samodejne posodobitve, ko se pridruži več držav
- Ena aplikacija za urejanje podatkov - Fleet HUB
- Ena platforma za popuste in vračila DDV



PRIDOBITE SVOJO POSEBNO PONUDBO ZDAJ!

Stopite v stik s svojim skrbnikom ali našimi strokovnjaki preko e-pošte RoadServicesSpecialist-SI@shell.com, ki bodo za vas pripravili posebno ponudbo!

Več informacij: www.shell.si/eets



SHELL FLEET SOLUTIONS
TOGETHER ANYTHING IS POSSIBLE

Nov igralec v srednjem segmentu

Ne glede na to, kje ste, če ste na avtocesti ali pa opravljate zahtevnejša dela, novi 9-litrski motor bo vedno opravil svojo nalogo. Ob novem motorju je MAN predstavil še nekaj novih sistemov za lažjo in predvsem varnejšo vožnjo.

MAN je predstavil novi 9-litrski motor z oznako D15, ki zamenjuje motor D20 s prostornino 10,5 litra. Kljub manjši prostornini pa motor ponuja enako in celo večjo moč kot D20, ob tem pa je lažji, manjši in kompaktnější. Manjša prostornina zahteva manj goriva in v zrak spušča manj emisij. Motor, ki je svojo premiero doživel v tovornjakih z letošnjim poletjem, se je že dodobra uveljavil v MANovih avtobusih.

Vsestransko uporaben motor

Povsem na novo razviti motor D15 s prostornino 9037 ccm ponuja tri stopnje moči: 243 kW (330 KM), 265 kW (360 KM) in 294 kW (400 KM). Motor se lahko pohvali tudi z visokim navorom od 1600 do 1800 Nm, ki je na voljo že pri 1000 motornih vrtljajih. Zaradi tega motor ponuja odlično razmerje med težo, velikostjo in porabo.

Je odlična alternativa za delo v gradbeništvu, za težje prevoze na krajših razdaljah, pa tudi za lažji transport na dolge razdalje.

Zaradi novega načina razvoja in uporabe sodobnih materialov, ki so optimalno prilagojeni uporabi, motor na tehtnici pokaže suho težo 860 kilogramov, kar je za približno 230 kg manj v primerjavi z motorjem D20, kar omogoča tudi večjo nosilnost.

Novi motor omogoča tudi lažje in kakovostnejše čiščenje izpušnih plinov. Motor se upira le na tehnologijo selektivne katalitične redukcije SCR z uporabo AdBlueja v kombinaciji s samoregenerativnim MAN CRT sistemom filtrov. To pomeni, da motor brez težav



Inovativni motor D15 znižuje porabo in lahko prepelje več tovora zaradi manjše lastne mase.



izpolnjuje emisijske norme Euro 6d. Nov je tudi sistem vbrizga goriva prek skupnega voda z novimi brizgalkami, ki pod pritiskom 2500 barov gorivo razpršijo v fini meglici po celotni izgorovalni površini v valju. Enojni turbo polnilnik zagotavlja optimalno dovajanje energije, kar omogoča veliko odzivnost, da motor doseže največji navor 1800 Nm pri izredno nizkih vrtljajih. Za zanesljivo zaviranje je v pomoč nova nadzorovana motorna zavora Turbo EVBec, ki ponuja do 350 kW motorne zavorne moči.

Program Power

Izboljšan je tudi samodejni menjalnik, pri katerem so klasičnemu programu D dodali še program DP. P bi lahko označili kot Power, saj ob preklopu na ta program sklopka hitreje prime in omogoča hitrejše speljevanje, dovoljuje motorju, da se zavrti v višje vrtljaje in s tem prestavlja kasneje. Vozilo tako hitreje spelje z mesta, zaradi kasnejšega prestavljanja lahko prepeljete križi-

šče brez prestavljanja, v gradbeništvu pa omogoča večjo moč pri speljevanju. Ko te dodatne moči ne potrebujete, preklopite v osnovni D položaj.

Vožnja v okolici Münchna je pokazala, da se motor odlično obnese v distribucijski mreži, kjer je veliko ustavljanj in speljevanj. 400 KM je povsem dovolj tudi za prevoz težjih tovorov, nižja kubatura pa zagotavlja kar nekaj prihrankov.



Izboljšan je tudi samodejni menjalnik, pri katerem so klasičnemu programu D dodali še program DP.



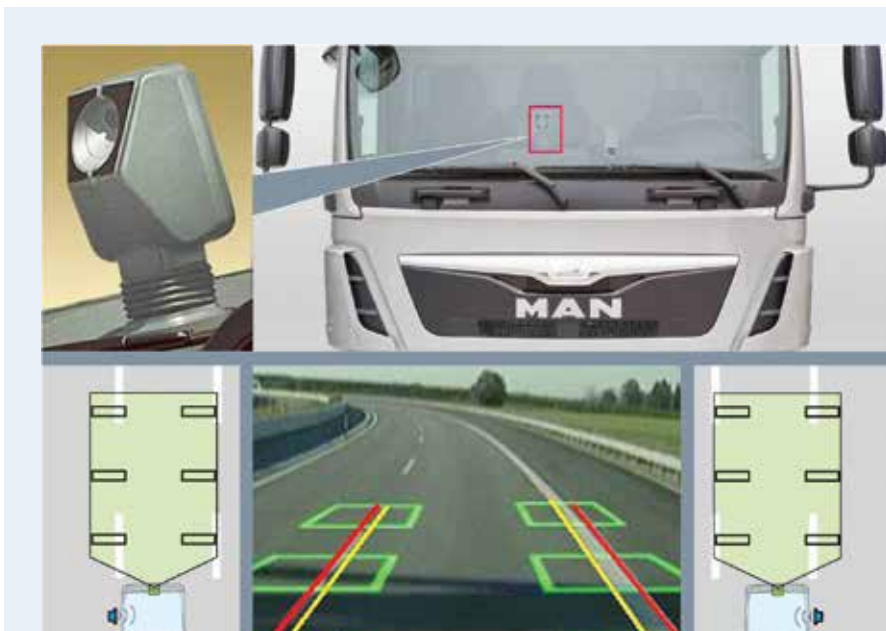
Neposreden vbrizg in nove brizgalke omogočajo natančno vbrizgavanje goriva. Poenostavljen sistem naknadne obdelave izpušnih plinov (SCR) znižuje stroške vzdrževanja.

Motor D15 se je uvrstil nad motorje D08 in pod D26 ter D38 in je na voljo s številnimi tehničnimi novostmi in optimizacijami, ki so vam lahko le v pomoč pri vsakodnevnem opravljanju posla.

Birdview

Vsi vemo, da se okoli vozila nahajajo mrtvi koti, ki jih ne moremo videti prek klasičnih vzvratnih ogledal. MAN ponuja nekaj različnih pomagala za boljšo preglednost, mednje spada tudi MAN Birdview 360°. Ta sistem popolnoma nadzira dogajanje okoli vozila in opozarja na nevarnost. Sistem je možno vgraditi tako na tovornjake kot tudi na avtobuse z največjo dolžino 14 metrov. Sistem sestavljajo štiri HD kamere, deluje pa po principu snemanja okolice tovornjaka s širokokotno lečo. Kamere so postavljene spredaj, zadaj in na obeh bokih ter v realnem času prenašajo sliko visoke resolucije iz ptičje perspektive na 7-palčni zaslon v vozilu. Sistem omogoča tudi snemanje in naknaden ogled za analizo.

Medtem ko vozilo miruje ali se premika s hitrostjo do 15 km/h, sistem prikazuje neposredno okolico vozila. Pri hitrosti od 15 do 40 km/h prikazuje širšo okolico cca 6 metrov okoli vozila, pri hitrosti nad 40 km/h pa se izklopi. Ko voznik vklopi smernik, se vklopi le slika v smeri zavijanja, pri prestavljanju v vzvratno prestavo pa se na celotnem ekranu pokaže slika pogleda za vozilom, kar poveča prikaz dogajanja za vozilom in olajša približevanje nakladalnih rampi.



Novi sistemi

Ne glede na to, kakšne prevoze opravljate, v mestnih ali primestnih območjih, distribucijski ali mednarodni prevoz, morajo biti naloge opravljene hitro in zanesljivo. Zato so pri MANu razvili nove in nadgradili že obstoječe sisteme za varnost in pomoč pri vožnji. Najprej so nadgradili Lane Guard System (LGS), ki opozarja na nenamerno zapuščanje voznega pasu in je v uporabi že nekaj let. Nadgradili so ga s sistemom Lane Return Assist (LRA), ki sedaj pomaga pri vračanju vozila v sredino voznega pasu in temelji na novem sistemu MAN ComfortSteering, ki pomaga vozniku tudi pri lažjem manevriranju. MAN ComfortSteering, aktivni sistem za podporo krmiljenja v serijah TGM, TGS in TGX, temelji na električni pomoči pri krmiljenju. Z rahlim dodatnim navorom, odvisno od situacije, se zmanjšajo krmilne sile, upravljanje pa postane bolj natančno. Voznik to občuti kot bolj gladko krmiljenje ter boljšo stabilnost pri vožnji z višjimi hitrostmi.

Sistem aktivnega tempomata ACC s funkcijo Stop&Go sedaj povsem zaustavi vozilo v koloni in če se kolona premakne naprej v 3 sekundah, bo sistem sam tudi pospešil do nastavljene hitrosti, sicer pa boste morali sami pritisniti na stopalko za plin. Sistem deluje v kombinaciji s sistemom EBA2, ki omogoča tudi samodejno zaviranje v sili.

Posodobljena paleta

MAN je posodobil tudi motorja D26 in D38. Za modelno leto 2019 motor D26 ponuja 10 konjev moči več ter 100 Nm navora več. Motor, ki poganja modela TGX in TGS, sedaj ponuja 430, 470 in 510 KM ter 2200, 2400 oz. 2600 Nm navora. 6-valjni motor D38 je rezerviran za serijo vozil TGX. Razvija 540, 580 in 580 KM in predstavlja vrh MANove motorne ponudbe. Motor, ki razvija tudi 3000 Nm navora, je namenjen predvsem posebnim prevozom in težjim delovnim pogojem.



MAN VAS

Poseben varnostni sistem je uvedba sistema VAS, sistema kamer za nadzor mrtvega kota. Vedno je težko videti, kaj se dogaja na desni strani našega vozila. Če se tam ob zavijanju nahaja kolesar ali pešec, lahko pride do katastrofe, zato voznik potrebuje pomočnika, da lahko ta manever izvede varno in natančno. Pri MANu so uvedli poseben sistem kamer, ki pomagajo vozniku pri spremljanju dogajanja ob desnem boku vozila. Stebrički, parkirana vozila, pešci in kolesarji so sedaj prej opazni in voznik lahko svoj manever zavijanja ali menjanja voznega pasu opravi varneje. Sistem se aktivira, takoj ko voznik vklopi desni smernik, lahko pa voznik sistem vklopi tudi ročno ne glede na čas in vklopljenost smernika.

Na desni strani je postavljena 150-stopinjska širokokotna kamera, ki spremlja dogajanje ob vozilu. Pred A stebričkom na desni strani ima voznik nameščen 7-palčni monitor, ki ga opazi, vedno ko pogleda v desno vzvratno ogledalo.



MAN ponuja nekaj različnih pomagala za boljšo preglednost, mednje spada tudi MAN Birdview 360°, ki s pomočjo 4 širokokotnih kamer pokrije celotno območje okoli tovornjaka.



NAPREDNE REŠITVE ZA SHRANJEVANJE IN DISTRIBUCIJO GORIVA



05 30 17 727



info@toti.si

www.toti.si



TO-TI d.o.o., Tovarniška cesta 15, 5270 Ajdovščina

Supercargo in Vera

**Vedno so bile in vedno bodo inovacije v svetu motornih vozil.
Nekatere so bile uspešne, druge malo manj.**

Ena tistih, ki ni bila najbolj uspešna, je bila predstavljena leta 1983 na sejmu v Frankfurtu. Tam je Manfred Steinwinter predstavil koncept revolucionarnega tovornjaka, kateremu je nadel pomenljivo ime Supercargo 2040! Tovornjak je bil visok vsega meter dvajset in širok dva in pol metra, skoraj v celoti se je zapeljal pod polpriklopnik, ki se je nato zapel na strehi njegove kabine. Na ta način je bila lahko polprikolica nekoliko daljša, poraba goriva pa teoretično manjša.

Zamisel sicer ni bila slaba, saj vsi prevozniki še danes tarnajo, da bi želeli večji prostor za nakladanje. Na današnje dvo- ali triosne standardne polpriklopnike lahko naložimo 33 Euro palet. Ker se Supercargo lahko v celoti zapelje pod polpriklopnik, se s tem lahko poveča tudi

dolžina polpriklopnika, kar bi pomenilo, da bi lahko na polpriklopnik naložili tudi 39 Euro palet.

Notranjost kabine je bila luksuzno opremljena, sedeži so bili usnjeni, kakor tudi volanski obroč, po tleh so bili kakovostni tepihi in armatura je bila obložena z debelo plastiko. Tovornjak je poganjal Mercedesov V6 dizelski motor, za prenos pa je skrbel 16-stopenjski, prav tako Mercedesov, menjalnik.

Eden izmed ključnih razlogov, zakaj tovornjak ni šel v serijsko proizvodnjo, je bila zelo slaba preglednost. Vozniki niso bili zadovoljni tudi s prostorom za počitek in spanje, motor se je močno grel, ker ni bilo dovoda svežega zraka s čelne strani, poraba pa dejansko ni bila nič manjša kot pri klasičnem vlačilcu.





Supercargo 2040 se povsem zapelje pod polpriklopnik. Poganjal ga je Mercedesov pogonski sklop.

Sodobna Vera

Podoben koncept je ubral tudi Volvo z modelom Vera. Slednja sicer nima kabine in se skoraj v celoti zapelje pod prikolico, je pa koncept precej bolj sodoben, saj je tudi 35 let mlajši in prav lahko se zgodi, da bo ugledal serijsko proizvodnjo, saj ga že testirajo in uporabljajo za prevoz po goetenborškem pristanišču.

Volvo je Vera predstavil leta 2018 kot prvo električno, povezano in avtonomno rešitev, zasnovano za ponavljajoče se prevoze v logističnih centrih, tovarnah in pristaniščih. Vozilo Vera je primerno za prevoz velikih količin blaga na kratke razdalje z visoko natančnostjo.

Cilj je vzpostaviti povezan sistem, sestavljen iz več vozil Vera, ki jih nadzoruje kontrolni stolp, in omogočiti nemoten ter stalen pretok, ki se odziva na zahteve po večji učinkovitosti, prilagodljivosti in trajnosti.

Koncept poganja enak električni pogonski sklop kot pri modelih FL in

FE electric, kar pomeni, da naj bi Vero poganjal elektromotor s 185 kilovati (252 KM) moči v kombinaciji z litij-ionskim baterijskim sklopom z zmogljivostjo od 100 do 300 kilovatnih ur, ki zagotavlja do 300 kilometrov dosega z enim polnjenjem. Pri Volvu poudarjajo, da je Vero mogoče priklopiti na vse standardne prikolice, ki lahko skupaj s tovorom tehtajo do 32 ton. Vera je lahko vselej povezana s storitvami v oblaku in z nadzornim središčem, ki bdi nad

njenim položajem, tovorom, servisnimi potrebami in drugimi parametri.

»Avtonomni prevozi z nizkimi ravnimi hrupa in ničnimi emisijami izpušnih plinov imajo pomembno vlogo v prihodnosti logistike ter bodo koristili podjetjem in družbi. Zato ker gre za vozila, ki ne povzročajo izpustov in so obenem tudi zelo tiha, le-ta lahko uporabljajo tudi ponoči. Pri tem se uporabljajo obstoječi priklopniki in infrastruktura, kar omejuje stroške in omogoča integracijo v obstoječi sistem,« je povedal Mikael Karlsson.

Rešitev avtonomnega prevoza se bo še naprej razvijala v smislu tehnologije, upravljanja operacij in prilagoditev infrastrukture, preden bo lahko v celoti delovala. Poleg tega bodo sprejeti potrebni varnostni ukrepi za izpolnjevanje družbenih zahtev za varno pot do avtonomnih prevozov. Pri Volvu verjamejo, da bodo v bližnji prihodnosti večino tovornjakov še vedno upravljali ljudje, pri čemer bomo lahko že kmalu videli samovozna gospodarska vozila na posebnih omejenih območjih.



Vera je novodobno električno, povezano in avtonomno vozilo. Pri Volvu verjamejo, da bodo v bližnji prihodnosti večino tovornjakov še vedno upravljali ljudje.



VSE ZA TAHOGRAFE
www.tahogرافي-cuderman.si

- Ponudba tahografov, kontrole in popravila
- Sodno izvedništvo in cenilstvo za tahografe in tahografske zapise
- Strokovno svetovanje, izobraževanje in tehnična podpora
- Programska oprema TahoPRO (snemanje, analiza in evidenca delovnega časa)

▪ **PE KRANJ**
 Ljubljanska cesta 22, 4000 Kranj
 Tel.: 059 975 651, Gsm: 031 275 651
 E: info@tahogرافي-cuderman.si

▪ **PE TRZIN**
 Blatnica 3a, 1236 Trzin
 Gsm: 064 277 373
 E: as@tahogرافي-cuderman.si



Tahogرافي Cuderman d.o.o., Bašelj 5a, 4205 Preddvor

konkurenčne cene ▪ kakovostne storitve ▪ strokovnost ▪ izobraževanje ▪ vse na enem mestu



Električni baby voziček

Veter v vetrovniku, ki dosega stopnjo 7 po Beauforjevi lestvici, udari v voziček s hitrostjo 60 km/h. Njegova streha divje plapola, vendar se voziček ne da. To ni zaradi parkirne zavore ali ker ga nekdo drži pri miru. Za to je zaslužen samo novi Boschev sistem e-stroller.

To je veliko več kot le električni pogon – gre za sistem za pomoč vozičkom s široko paleto udobnih in varnostnih funkcij: poleg tega, da nudi potisno podporo in funkcijo samodejnega zaviranja, vključuje tudi povezljivost po aplikaciji za pametni telefon, funkcijo alarma in različne visokotehnološke senzorje. Variabilni Boschev sistem je enako primeren za enojne in dvojne vozičke ali vozičke za dvojčke. Na trgu ga bodo predstavili v začetku leta 2020 s švedskim proizvajalcem vozičkov Emmaljunga. V načrtu pa je sodelovanje z več proizvajalci.

Pogonska enota sistema vsebuje dva nizkohrupna električna motorja na zadnji osi, skupaj z modulom Bluetooth in sistemom pametnih senzorjev. Senzorji,

ki so vgrajeni tudi v pametne telefone, merijo hitrost in pospešek vozička, medtem ko ocenjujejo površino ceste, po kateri se premika. Z algoritmi lahko v delih sekunde izračunajo, kaj želi mama ali oče narediti. Po klancu navzgor motorji samodejno pomagajo potiskati voziček, kot to počnejo na e-kolesu. Po klancu navzdol pa pomagajo pri zaviranju. Če starši spustijo voziček, mu motorna zavora prepreči, da bi se nehote odpeljal, elektromehanski zaklep pa vključi parkirno zavoro.

Uporabniki lahko izbirajo med tremi stopnjami električne pomoči v povezani aplikaciji za pametne telefone (na voljo za Android in iOS). Aplikacija komunicira s sistemom e-stroller po Blue-

toothu. Prikaže tudi stopnjo napoljenosti snemljive baterije in uporabnike pravočasno opozori, da bo kmalu prazna. Priročna in lahka 18-voltna litij-ionska baterija je nameščena v predalu, ki ga je mogoče zakleniti. To je enaka baterija, kot se uporablja v standardnih Bosch-ovih električnih orodjih, kot so akumulatorski izvijači, kar pomeni, da lahko baterijo vozička, če potrebujete rezervno, uporabljate za napajanje drugih naprav in obratno. Baterija se polni okoli dve uri in pol. Popolnoma napolnjena pa zagotavlja dolet do 15 kilometrov, odvisno od stopnje izbrane pomoči in teže vozička. Starši lahko z USB-priključkom sistema polnijo svoje pametne telefone. Z aplikacijo lahko aktivirate tudi funkcijo alarma, na primer kadar pustite voziček parkiran pred kavarno. Če je vzpostavljena povezava Bluetooth s pametnim telefonom staršev, ti prejmejo opozorilo, če kdo poskuša voziček odpeljati. Poleg tega se iz vgrajenega zvočnika na vozičku oglasi alarm, ob tem pa se ponovno aktivira parkirna zavora. Če se baterija na sprehodu izprazni, lahko voziček uporabljate kot običajen voziček – brez občutnega upora motorja.



NOVI FORD TRUCKS F-MAX

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

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

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

Ford Trucks
Sharing the load

www.fordtrucks.si



TRUCKS

KAM i BUS
IMPORTER

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



Moč in robustnost

Tokrat smo preizkusili dva najmočnejša pick-upa na našem trgu, ki ob zmogljivem trilitrskem V6 dizelskem motorju ponujata tudi izredno vlečno moč, robustnost in veliko dozo luksuza, kar ni značilno za vozila tega segmenta.

Oba modela sta na trgu relativno kratek čas. Če ju primerjamo s Toyota Hilux, Mitsubishijem L200 ali Fordovim Rangerjem, ki so na sceni že nekaj generacij, pa je bil Amarok predstavljen leta 2011, medtem ko je razred X še mlajši, saj je prišel na trg leta 2017. Volkswagen je segment začel leta 2016, ko je na Amaroku predstavil mo-

tor V6 'EA897' s takrat največjo močjo 221 KM in 550 Nm. Mercedes-Benz pa je že ob samem prihodu na trg napovedal, da bo razred X na voljo tudi z V6, ki pa bo razvijal 258 KM in 550 Nm navora. Ob tej napovedi Volkswagen ni dolgo okleval in je na trgu ponudil enako močan motor – 258 KM ter dodatnih 30 Nm navora, skupaj 580.

Hišni toni

Tako kot pri razredu X je tudi Amarok na voljo le v izvedbi z dvojno kabino, vendar za razliko od svojega tekmeca Volkswagen prihaja izključno z V6 motorji, medtem ko je Mercedes na voljo tudi z 2,3-litrskim dizelašem. Amarok ponuja tri stopnje moči, a je najmočnejša izvedba na voljo izključno s pake-



Ob pogledu na vozili je takoj jasno, da so oblikovalci sledili povsem različnim načelom, pri čemer se je Volkswagen odločil za plemenit in konservativen videz, medtem ko je izgled Mercedes-Benza bolj čuten in dinamičen.



tom opreme Aventura. Takšnih motorjev je danes vedno manj, a v velikem in težkem pick-upu je to že skoraj pogoj. Ob pogledu na vozili je takoj jasno, da so oblikovalci sledili povsem različnim načelom, pri čemer se je Volkswagen odločil za plemenit in konservativen videz, medtem ko je izgled Mercedes-Benza bolj čuten in dinamičen. Mercedesov je tudi precej mlajši model, saj se Amarok kljub enemu faceliftu od leta 2011 ni veliko spremenil. S širino 1954 mm (preko ogledal 2228 mm)

je Amarok najširši pick-up, Mercedes pa je za 35 mm ožji. Je pa Mercedes s 5340 mm dolžine za 80 mm daljši od Amaroka.

Sedem ali osem stopenj

Pri menjalniku smo občudovali natančno in gladko delo sedemstopenjskega samodejnega menjalnika pri Mercedesu, a ta žal ne more premagati Amarokovega osemstopenjskega DSG menjalnika, ki je verjetno najboljši menjalnik na trgu. Na račun menjalnika, višjega navo-

ra za 30 Nm in lažje šasije je Amarok do 100 km/h za pol sekunde hitrejši od razreda X, saj potrebuje 7,4, medtem ko Mercedes 7,9 sekunde. Se pa oba lahko pohvalita z odličnimi voznimi lastnostmi. Mercedes ima na zadnji osi nameščene klasične spiralaste vzmeti, Volkswagen pa listnate. Razlika se čuti predvsem v času, ko sta vozili prazni, saj zadek Mercedes ne poskakuje tako kot Amarokov. No, ko na tovorni prostor naložimo 200 kilogramov, postane tudi vožnja z Amarokom precej bolj udobna. Je pa treba vedeti, da



Kljub precejšnji lastni teži lahko Mercedes nosi 1.067 kilogramov, ne da bi to negativno vplivalo na kakovost in varnost vožnje. Amarok nosi »le« 13 kil manj, oba pa lahko za sabo vlečeta do 3500 kilogramov težko prikolico.



Amarok kot poslastico ponuja odlične ergoconfort sedeže, razred X pa je v zadnje steklo vgradil še eno okence, ki se odpira s pomočjo elektrike.



velika masa in visoko težišče nista dobra spremljevalca za hitre vožnje. Močna motorja nudita odločne pospeške, primerljive s hišnimi limuzinami. Pretiravanje s hitrostjo kljub stalnemu štirikolesnemu pogonu, športnemu voznemu programu in nadzoru stabilnosti hitro pripelje do meje, ki je ne gre prestopiti.

Višji položaj

Zaradi višjega položaja sedenja in velikih steklenih površin je vidljivost in preglednost dobra v obeh vozilih. Mercedes pa ponuja manjšo poslastico v obliki majhnega okenca v zadnjem steklu, ki se lahko tudi odpre. Tovrstna vozila so pravi delavci. Kljub

6,5 ali 8,4 palcev



Kabina Amaroka je praktična z veliko odlagalnih površin, vendar obdana s klasično armaturno ploščo in veliko črne plastike, medtem ko ima razred X vsekakor bolj razgibano notranjost predvsem zaradi uporabe sijajnih dvobarvnih materialov, mu pa primanjkuje funkcionalnosti, saj nimaš kam odložiti denarnice in telefona, saj je pred ročico menjalnika že ekran klimatske naprave.

Oba imata v plošči z merilniki dva velika okrogla števca z dodatnim ekranom med njima. Na sredinski konzoli ima VW vgrajen 6,5-palčni ekran, medtem ko Mercedesov 8,4-palčni »štrli« ven iz armature. Prek ekrana pri obeh krmilimo radio, telefon, na-

vigacijo, uporaben pa je tudi za vzvratno vožnjo, saj se tam prikaže slika. Za sprehajanje skozi menije se morate pri VWju dotakniti ekrana, medtem ko ima MB med sedežema poseben touch pad, ki deluje kot nekakšna miška, s pomočjo katerega se sprehajamo skozi menije z drsanjem in potrjevanjem s prstom na tej podlagi. Oba imata tudi posebej postavljena stikala za klimatsko napravo, a kot rečeno ima VW pod njo še velik odlagalni prostor, MB pa ne. Precej več domišljije je imel MB pri izvedbi rež za prezračevanje, ki so okrogle in spominjajo na turbine. Če zaključimo z notranjostjo, navedimo še to, da ima VW lepše obloženo ročico menjalnika.



4Matic/4Motion



Oba pick-upa sta bila opremljena s stalnim štirikolesnim pogonom, ki v praksi deluje zelo podobno pri obeh, pa tudi imeni sta si podobni. Mercedesov 4Matic navar med prednjo in zadnjo osjo deli v razmerju 40:60. S stikalom voznik lahko vklopi še sredinsko zaporo diferenciala, v najzahtevnejših razmerah pa še reduktor in 100-odstotno diferencialno zaporo na zadnji osi, ki je del doplačljive opreme.

Razdelilno gonilo, vgrajeno v 7-stopenjskem menjalniku, dovaja moč sprednjima kolesoma. Osrednji diferencial z omejenim zdrsom enakomerno razporeja moč med sprednjima in zadnjima premama. Poleg tega elektronski trakcijski sistem za 4 kolesa (4ETS) natančno upravlja zahteve posameznih koles po navoru s senzorji, ki so že nameščeni v vozilu, za sistem proti

blokiranju koles med zaviranjem (ABS) in elektronski program stabilnosti (ESP).

Volkswagnov 4Motion prav tako razporeja moč v razmerju 40 : 60, ko se pogoji na cesti spremenijo, se spremeni tudi razmerje. Inteligentni štirikolesni pogon 4Motion skladno s potrebami porazdeljuje moč motorja na vsa štiri kolesa. Tako se ne zgodi, da bi katero od koles blokiralo ali se zavrtelo v prazno, in vaš avtomobil na domala vsaki podlagi zanesljivo ohranja vlečno silo.

Polno obremenjena Amarok in razred X lahko premagata 45-stopinjske klance. Amarok lahko brodi po pol metra globoki vodi, razred X pa še 10 centimetrov več. Vstopni kot pri Amaroku znaša 29, izstopni pa 24 stopinj, medtem ko pri razredu X znaša vstopni kot 30 in izstopni 25 stopinj. Obe vozili sta od tal oddaljeni 22 centimetrov.

precejšnji lastni teži je Mercedes uspel zagotoviti nosilnost 1.067 kilogramov, ne da bi to negativno vplivalo na kakovost in varnost vožnje. Amarok »nosi« le 13 kil manj, oba pa lahko za sabo vlečeta do 3500 kilogramov težko prikolico. Proizvajalca pri snovanju vozil nista skoparila z asistenčnimi sistemi, saj sta tako razred X kot Amarok opremljena z vsemi sistemi, ki jih proizvajalca ponujata tudi v programu osebnih vozil. Tako na obeh vozilih srečamo kamere, radarje in druge senzorje za zaznavanje nevarnosti med potjo in pri počasnem manevriranju.

Mercedesov V6 motor je v prostem teku uglajen. Rad se zavrti v višje vrtiljaje, a je presenetljivo hrupen, še posebej ko menjalnik prestavi stopnjo ali dve navzdol. Volkswagnov motor se izkaže z bolj elegantnim delovanjem, tudi prestavljanje navzdol manj obremenuje motor.

Na koncu, ko potegnemo črto, bi težko rekli, kateri je boljši. Obe vozili ponujata malenkost drugačen pristop kot večina pick-upov drugih proizvajalcev. Zasnovani sta tako, da privlačita kupce, ki iščejo nekaj več, malo več razkošja in kakovosti, ne da bi pri tem žrtvovali vsestranskost in praktičnost vozila.



Volkswagen Amarok Aventura V6 TDI	Tehnični podatki	Mercedes-Benz razred X V6
šestvaljni dizel, valji v obliki črke V, turbo polnilnik, common-rail, Euro 6	Motor	šestvaljni dizel, valji v obliki črke V, turbo polnilnik, common-rail, Euro 6
2970	Prostornina (ccm)	2987
190/258	Moč (kW/KM)	190/258
580/1250	Navor (Nm/min)	550/1400
8-stopenjski samodejni DSG	Menjalnik	7G tronic samodejni
	Mere	
5254	Dolžina (mm)	5340
1954	Širina (mm):	1919
1834	Višina (mm):	1840
3097	Medosna razdalja (mm)	3150
1620 x 1555	Tovorni del (mm)	1610 x 1585
2145	Masa vozila (kg)	2249
	Zmogljivosti	
207	Pospešek (0–100 km/h)	205
7,4	Najvišja hitrost (km/h)	7,9
234	Izpust CO ₂ (g/km)	236



Orientacijska točka T6.1

Volkswagnova ikona, predstavljena pred 70 leti, je prejela pomladitveni paket, ki Transporterju omogoča dostojnejšo borbo s konkurenco do prihoda povsem nove generacije.

Osvežena je celotna gama vozil, od navadnega Transporterja furgona, šasije z enojno ali dvojno kabino do Transporterja za prevoz potnikov in seveda tudi Multivana. Navzven bomo opazili manjše oblikovne spremembe po zgledu osebnega programa, dodanih je nekaj novih platišč, v podaljšku luči pa je nameščena tablica, na kateri

piše, za kateri model gre (Transporter, Multivan, Bulli ...). H4 žarnice so zamenjale zmogljivejše H7, opsijsko pa so na voljo tudi popolni LED žarometi. Nekaj več novosti je v notranjosti, kjer se srečamo z novim multifunkcijskim volanskim obročem, novimi oblogami in LED notranjo osvetlitvijo. Občutek sodobnosti sedaj daje 10,2-palčni

digitalni kokpit in dodaten 8-palčni ali 9,2-palčni informacijski zaslon na dotik. Klasični radijski sprejemnik je zamenjala sodobnejša tretja generacija infozabavnega sistema MIB3, ki po zaslugi vgrajene SIM kartice omogoča tudi dostop do spleta.

Pri Transporterju je sedaj na voljo osrednje zaklepanje, ki ga je mogoče

S Transporterjem po Amsterdamu



Volkswagnova ikona, predstavljena pred 70 leti, je bila zasnovana v Amsterdamu. Ogromno kanalov se prepleta v okolici in skozi sam Amsterdam.



Z mlini na veter so izsuševali zemljo.



V notranjosti se srečamo z novim multifunkcijskim volanskim obročem, novimi oblogami in LED notranjo osvetlitvijo. Občutek sodobnosti sedaj daje 10,2-palčni digitalni kokpit.



Pod sovozniškim sedežem je velik predal, ki ga je možno tudi zakleniti, skozenj pa lahko potisnemo tudi daljše predmete.

prilagoditi lastnim potrebam, kar pomeni, da lahko zaklepate vsa vrata naenkrat ali pa le potniški oziroma le tovorni del. Ob voznikovem sedežu se nahaja nova 230-V vtičnica, medtem ko je pod dvojnimi sovozniškim sedežem velik predal, katerega lahko zaklenemo. Ta prostor pod sovozniškim sedežem lahko izkoristimo tudi za podaljšanje tovornega dela za 40 centimetrov. Pri normalni medosni razdalji je dolžina tovornega dela tako z 2450 mm zrasla na 2800 mm, pri podaljšanem (LWB) pa z 2900 mm na 3300 mm.

Še važnejše novosti pa so očem prikrite in jih lahko občutite le med vožnjo. Transporter je tako prejel nov elektromehanski volanski mehanizem.

S tem sistemom, ki ga je Transporter prevzel od večjega brata Crafterja, lahko aktivno vzdržuje vožnjo med dvema črtama, s pomočjo Park Assista pa lahko tudi sam parkira bočno in vzvratno, prav tako pa lahko pomaga pri vzvratni vožnji s priklopnikom. Ne smemo pozabiti niti na vgradnjo sistema pomoči pri sunku bočnega vetra, zaviranja v sili in pomoči pri speljevanju v klanec. To je delček izmed 20 sistemov za varno in udobnejšo vožnjo, ki jih ponuja prenovljeni Transporter.

Pri pogonu se Transporter še naprej zanaša na preverjeni dvolitrski TDI, ki razvija od 90 do 199 KM. Motor s pomočjo SCR tehnologije in aditiva AdBlue zadovoljuje stroge ekološke nor-

me Euro 6d. Najmočnejši izvedbi s 150 in 199 KM sta na voljo tudi s štirikolesnim pogonom 4Motion ter samodejnim menjalnikom z dvojno sklopko DSG, medtem ko so šibkejše verzije opremljene z ročnim 5- ali 6-stopenjskim menjalnikom.

Kot vedno ponuja Transporter tudi številne nadgradnje, še posebej pa je zanimiva t.i. nadgradnja Courier, ki zaradi agresivnejše vožnje, večkratnega zaviranja ter večkratnega ustavljanja in speljevanja vključuje močnejši alternator, akumulator in pogonske gredi.

Transport T6.1 bo pri nas na voljo sredi novembra, cena bo za 3 % višja, a bo opremljenost neprimerno bogatejša glede na dosedanji model.



Na Nizozemskem večino elektrike pridobijo iz obnovljivih virov.



Klasične Nizozemske hiše, grajene iz rdeče opeke.



Eden boljših predstavnikov v segmentu pick-upov je ob proslavljanju svoje 40-letnice predstavil peto generacijo modela L200.

L200 je vsekakor globalni model, ki se prodaja po vsem svetu. Z novo generacijo pa je prejel povsem nov izgled, kjer so sprednji del izvedli v t.i. Dynamic Shield dizajnu, ki si ga deli s preostalimi modeli iz domače proizvodnje. V povezavi z močno izraženimi kolesnimi loki vozilo izgleda zelo močno in robustno. Žarometi, ki so tako spredaj kot zadaj v LED izvedbi, so sedaj postavljeni precej višje, kar zmanjšuje možnost poškodb, višje pa je postavljen tudi pokrov motorja. Vstopni kot 30° in izstopni kot 22° sta ostala enaka kot pri prejšnji generaciji. Podvozje je zaradi dobrih off-road zmogljivosti od tal oddaljeno kar 205 milimetrov. Je pa sedaj nameščena močnejša zaščita motorja in podvozja ter bolj robustna odbijača, predvsem na račun večje vzdržljivosti. Vozilo zmora prepepljati skoraj 1,1 tone tovora, saj ima na zadnji osi še vedno nameščene listnate

vzmeti in to sedaj celo eno več kot v prejšnji generaciji. Povsem spremenjena je tudi notranjost, saj se tu srečamo s povsem novo ploščo z merilniki, sredinsko konzolo, na voljo pa so tudi kakovostnejši materiali, kakor tudi boljši sedeži z mehkejšim oblazinjenjem, v vozilu pa je več odlagalnega prostora, na voljo pa so tudi USB vtiči tako spredaj kot zadaj. Robusten off-roader je opremljen s sistemom štirikolesnega pogona Super Select 4 WD ali Easy Select 4 WD. Sistem Easy prinaša v osnovi dvokolesni pogon z možnostjo preklopa v štirikolesni pogon ter redukcijo prenosa, medtem ko sistem Super Select omogoča tudi blokado diferenciala. V obeh izvedbah je na voljo tudi off-road način vožnje, ki omogoča štiri režime vožnje: gravel – gramoz, mud/snow – blato/sneg, sand – pesek in rock – skale. Ko se vklopi off-road način vožnje, vozilo samodejno

upravlja z močjo motorja, prenosi in zavzori ter regulira količino zdrsa za doseganje najboljših zmogljivosti v slabih pogojih. Dodana pa je še ena novost in sicer sistem, ki pomaga pri spuščanju po klancu navzdol, Hill Descent Control. Ob ročnem menjalniku je v ponudbi tudi samodejni, oba imata 6 stopenj, kar nekaj sprememb pa je tudi na podvozju, predvsem zadaj, tako da je L200 sedaj precej bolj udoben za vožnjo, prinaša pa tudi številne varnostne sisteme, ki so že znani iz osebnega programa Mitsubishija. V Evropi je novi L200 opremljen z novim motorjem s prostornino 2,2 litra in zamenjuje prej uporabljene 2,4-litrskega. Motor ima prostornino 2.268 cm³ in razvije 110 kW/150 KM ter 400 Nm navora. Pri nas je na voljo z enojno kabino za dva potnika ali z dvojno kabino za 5 potnikov. Pri prvem se cena prične pri slabih 23 tisočakah, dvojna kabina pa je za 1500 evrov dražja.





Ford ima v Evropi izredno priljubljen pick-up model Ranger, ki je v izvedbi Wildtrack bogato opremljen in zelo zmogljiv.

Kot pravi pregovor, da je le nebo meja, sedaj Ford tudi v Sloveniji ponuja Rangerja v izvedbi Raptor, ki korenine vleče iz preko oceana zelo priljubljene Fordove pick-up serije F, ki je bila tudi najbolj prodajani pick-up na svetu. Lastnosti serije F so veliko bolj športne in vzdržljive. Že samo ime Raptor – Grabežljivec zveni zastrašujoče. Pod motornim pokrovom se nahaja nov štirivaljni dvolitrski dizelaš, ki s pomočjo dvojne turbine razvija 213 KM in kar 500 Nm navora pri 1750 motornih vrtljajih. Moč se na cesto prenaša prek 10-stopenjskega samodejnega menjalnika, ki lahko ob izbiri enega izmed 6 načinov vožnje do 100 km/h pospeši v 10,5 sekunde in doseže 170 km/h končne hitrosti. Ni ravno v ameriškem stilu, kjer bi bil pod motornim pokrovom vsaj V6 če ne že V8 motor, je pa za evropske razmere za vozilo, je težko dobri dve toni in pol, odličen rezultat.

Tisto, kar dela Raptorja posebnega, pa so njegove ojačitve na karoseriji in zmogljivosti. Vozilo je postavljeno na klasično železno šasijo, kateri so v pomoč posebno vzmetenje Fox Racing Shox in masivne pnevmatike. Oboje je tipično za ameriške dirke v seriji Baja, kjer je veliko skokov in trkov. Šasija je spredaj ojačana, debelejša je zaščita podvozja in motorja. Hod blažilnikov je progresiven, spredaj povečan za 32 in zadaj za 18 % v primerjavi z Rangerjem. Manjše neravnine kar požre, pri večjih luknjah pa postane hod nekoliko trši, tako da tudi v primeru skoka vozila pri doskoku kolesa ne bodo udarila ob blatnike, temveč jih bodo blažilniki zadržali. V primerjavi z Rangerjem je zadaj spremenjeno tudi vzmetenje, ki ni izvedeno s pomočjo listnatih, temveč s klasičnimi spiralnimi vzmetnimi in blažilniki, vgrajeni pa so tudi Wattovi členi, ki onemogočajo

prečni pomik osi. Avto je od tal oddaljen skoraj 30 centimetrov, zato vanj vstopamo preko robustne stopnice, ki tudi v primeru prevračanja vozila zdrži celotno njegovo težo. Zaradi izjemne višine lahko avto brodi po 85 cm visoki vodi.

Pogon je speljan na zadnji kolesni par, s posebnim stikalom pa lahko pogon razdelimo tudi med obe osi. Vozilo ponuja tudi 6 različnih voznih programov, ki jih izbiramo kar na volanskem obroču. Izbrani program se prikaže na plošči z merilniki, kjer se nahajata tudi dva analogna okrogla merilnika.

Raptor res ponuja veliko zabave ter bogate terenske izkušnje. Na voljo je tudi bogat nabor varnostnih sistemov ter Fordova multimedijska povezljivost prek sistema Sync 3. Avto je v Sloveniji na voljo za dobrih 52 tisočakov.





Preklopne – zložljive police za dostavnike

Potrebujete police v dostavniku, na katere boste lepo zložili tovor, že jutri pa so vam police odveč, saj prevažate volumenski tovor? Rešitev so zložljive police.

Sistem lahkih polic je že vrsto let uveljavljen pri strankah, ki se ukvarjajo s kurirsko dostavno službo, pri cvetličarjih, selitvenih servisih, skratka pri vseh, ki potrebujejo večjo prilagodljivost svojega dostavnika.

Zložljive police so prilagojene različnim vrstam dostavnikov in različnim dolžinam tovornih prostorov, zato so preproste za uporabo, enostavno pa jih je tudi prilagoditi za različne potrebe. Z njihovo uporabo se znatno povečajo prevozne zmogljivosti dostavnika, saj je tovor, ki ga prevažamo, varno naložen v več nivojih. Odvisno od potreb in velikosti kombija je možno na eno steno namestiti do 6 polic, ki se ob neuporabi enostavno preklopijo ob steno in ponovno nastane povsem prazen prostor z ravnimi stenami in podom. Ob policah so odprtine za namestitvev posebnih ušes za pritrditev tovora s trakovi, da je blago med vožnjo pritrjeno in povsem varno.

Police so zasnovane za prevoz zabojev v standardnih evropskih merah 400 x 300 mm in 600 x 400 mm. Uporabnost polic pa je zelo raznovrstna, saj omogočajo prevoz nadomestnih delov, orodja, pribora, vijakov, maziv, čistil ... Popolno ali le delno zapiranje polic omogoča, da v vozilu prevažamo tudi blago večjega volumna, naloženo na evro paletah, kar pomeni, da jih brez težav nalagamo tudi z viličarjem.

Rokovanje s policami je preprosto, poseben zatič Light Shelf omogoča zaklepanje in odklepanje ter zapiranje in odpiranje police samo z eno roko. Vsaka polica ima nosilnost vsaj 80 kilogramov, dodatno pa jo lahko ojačamo z uporabo posebnih nosilcev in nosilnost dvignemo na 120 kilogramov. Tudi polno obremenjene police ne potrebujejo dodatne ojačitve z jeklenimi žicami ali trakovi na robovih. Ti ojačitveni trakovi znajo biti včasih velika ovira pri nalaganju daljših predmetov. Več



Možno je tudi le delno odpiranje, recimo zgornjih polic, medtem ko spodaj še vedno lahko prevažate širše in težje tovore.

odprtih polic na isti višini tako omogoča prevoz zares dolgih predmetov, ki so tako varno zloženi in pritrjeni na polico in ne na tla vozila kot običajno. S tem je tudi tovor lepše zložen v vozilu, zavarovan pred poškodbami in nalaganjem tovora enega preko drugega, ob tem pa je tudi embalaža manj izpostavljena poškodbam.



Odprte police omogočajo varno nalaganje tovora, zaprte pa dovoljujejo prevoz volumenskega tovora.

Več informacij na www.storevan.si

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+**



Od vrat do vrat

Minibusi so izredno priljubljeni, predvsem zaradi svoje okretnosti, saj lahko z njimi dejansko vozimo potnike od vrat do vrat, tudi po najbolj ozkih mestnih ulicah.

Minibuse izdeluje večina proizvajalcev avtobusov, so pa tudi izredno priljubljeni pri predelovalcih. In ko pride naročilo za kakovosten minibus, predelovalci po navadi vzamejo v predelavo šasijo Mercedesovega Sprinterja. Sprinter je tako eden največkrat predelanih dostavnikov na svetu. Na testu smo tokrat preizkusili izvedenko, ki prihaja iz poljske delavnice Automet.

Podjetje Automet se z izdelavo vozila za prevoz potnikov ukvarja že četrto stoletje. Odlikujeta jih kakovost in inovativne rešitve, kar bomo predstavili v nadaljevanju. Podjetje izpolnjuje vse ISO standarde, pohvali pa se lahko tudi z nemškim certifikatom TÜV.

Tokrat smo lahko zapeljali minibus, ki je narejen na osnovi Sprinterja furgona z medosno razdaljo 4,3 metra. V osnovi je vozilo dolgo 7,36 metra.

Zunanji izgled nove generacije Sprinterja je impresiven in poudarjen z velikimi lučmi ter močno masko. Dvojna kolesa zadaj in zračno vzmetenje omogočata najvišjo skupno maso 5,5 ton, kar je razvidno tudi iz oznake modela 519. Sedežni red je postavljen v konfiguraciji 2+1. Pod je povsem raven. V notranjosti se lahko udobno namesti 19 potnikov, vođač in seveda voznik. Vsi imajo ves čas na razpolago bogato opremo in udobje, ki je znano le Mercedesom vozilom. Vsi sedeži so turistični z naslonom, ki se poleže, preklopnim naslonom za roke, mizico in mrežico za drobnarije. Potniki bodo imeli tudi dovolj prostora za prtljago, saj je nad njihovimi glavami galerija za prtljago. Nad vsakim sedežem je moderne servisni blok, ki ga sestavljajo zvočnik, razsvetljava in dve reži za prezračevanje. Velik prtljažni prostor je tudi pod dvema zadnjima sedežnima vrstama, ki sta za stopnico dvignjeni. Vstop je preprost skozi velika, električno odpirajoča se vrata. Relativno nizek pod omogoča lahkoten vstop v avtobus preko treh stopnic, zraven pa je tudi ograja za katero se potniki lahko primejo. Za lažji vstop se preklopi sovo-



Voznikov delovni prostor je enak kot pri osnovnem Sprinterju, dodana pa so stikala za odpiranje vrat, prezračevanje v zadnjem delu in videosistem.

zniški – vođačev sedež, kar sprosti zares široko odprtino. Tudi hodnik po sredini je dovolj širok za nemoteno pomikanje do zadnjih sedežev.

Notranjost je zelo premišljeno izdelana. Ob beli barvi zunanosti je modro-rumena kombinacija sedežev več kot okusna, k temu pa se lepo podajo še bele zavese ter modro blago na stropu in stenah. Servisni moduli omogočajo individualno prezračevanje in branje, mizice in mrežice za odlaganje drobnarij pa so prevzete od večjih turističnih avtobusov. Sedeži so pomični nazaj, mehko tapecirani, osnovni okvir je iz aluminija, na zunanem delu pa se nahaja tudi pomično naslonjalo za roke. Za še boljše počutje potnikov skrbi dodatni kompresor za hlajenje, nameščen na osrednjem delu strehe, saj je hlajenje voznikovega in potniškega prostora ločeno, ob mrzlih dnevih



Svetla notranjost je odeta v zanimivo modro-rumeno barvno kombinacijo, hodnik je dovolj širok za prehod potnikov, nad glavami pa imajo moderne servisne sete.

Minibus je kompakten in okreten, z lahkoto se zapeljete tudi v ožje mestne ulice.



pa bo prav prišla grelna naprava Eberspacher/Webasto, ki preko radiatorjev v izredno kratkem času zagreje notranjost. Na daljših poteh bo potnikom čas krajšal avdio-video sistem s kakovostnimi zvočniki in 17-palčnim LCD zaslonom.

Razen udobnega potovanja, je potnikom zagotovljena tudi varnost, saj Sprinter ponuja bogat spisek opreme, kot je BAS, Hill Holder, Asistent za bočni veter in vzdrževanje voznega pasu ter že standardne sisteme ABS, ASR in ESP.

Oznaka 519 pove, da vozilo poganja Mercedesov Euro 6 BlueTec turbodizelski motor, ki razvije 140 kW/190 KM moči in 400 Nm navora. V pomoč mu je ročni šeststopenjski menjalnik, kjer sta prvi dve prestavi nekoliko krajši in povsem kos zadani nalogi, tudi ko je vozilo polno obremenjeno. Klance premaguje suvereno, 100 km/h pa doseže brez večjega naprežanja. Zaradi skromnih dimenzij je vozilo kot ustvarjeno tudi za ogled najožjih delov mest, majhen obračalni krog pa zagotavlja okretnost kot v osebnem avtomobilu.



Vstopa se skozi široka električno pomična vrata preko treh stopnic.

Minibus nam je za test odstopilo podjetje Avtobus, d. o. o. iz Maribora, ki jih tudi zastopa in prodaja.

AVTOBUS

Zastopstvo proizvajalcev blagovnih znamk



Novost na trgu!

Minibus

Novi tip Mercedes Sprinter

- število potnikov do 22+1
- skupna masa 5.500 kg
- moč motorja 190 KM

Električni minibus

Kbus, mestni nizkopodni

- število potnikov do 27
- skupna masa 4.500 kg
- doseg 120 km
- klasa M1 ali M2



AVTOBUS projektiranje, trgovina in storitve d.o.o.,
Tržaška cesta 85, 2000 Maribor Tel.: 02 426 01 08, GSM: 041 676 171,
e-pošta: jozep@rtc.si, spleti: www.avtobus-slovenija.si



V Sloveniji že več kot 60 let deluje organizirana proizvodnja motornih vozil. Sredi petdesetih let prejšnjega stoletja sta v Novem mestu pričeli delovati podjetji Agroservis in Moto montaža, ki sta popravljali kmetijske stroje. Od skromnih začetkov delavnice za popravilo kmetijske mehanizacije je podjetje zrastle v eno vidnejših tovarn svetovne avtomobilske industrije.

Moto montaža se je že leta 1959 preimenovala v IMV (Industrija motornih vozil). V tem času so v Novem mestu pričeli s proizvodnjo lahkih gospodarskih vozil in tudi prvih počitniških prikolic. Leta 1967 so podpisali pogodbo z British Motor Company in pričeli s sestavljanjem Austinov. Leta 1972 pa so obrnili nov list in podpisali pogodbo s francoskim Renaultom. Že leto kasneje je na proizvodnih trakovih Austine zamenjala legendarna Katrca – R4, v omejenih količinah pa so izdelovali tudi modele R12, 16 in 18. Leta 1989 se je IMV preimenoval v Revoz

(Renault vozila) in s tekočih trakov je pričel prihajati model R5.

Clio 1–5

Z začetkom devetdesetih let je Renault poslal na trg povsem novo vozilo, namenjeno širšim množicam, in takrat še niso slutili, kakšen uspeh bo to vozilo doseglo. Leta 1990 je bil na salonu v Parizu predstavljen Clio. Bil je zamenjava za Renault 5, katerega pa so v Novem mestu izdelovali še vse do leta 1996. S prvo prenovo aprila leta 1993, ka-

tero so pri Renaultu imenovali Faza 2, pa so Clia pričeli izdelovati tudi v Novem mestu, saj so decembra 1992 upokojili Katrco (od 1973 do 1992 so izdelali točno 575.824 kosov). Faza 3 se je zgodila leta 1996, ko so dokončno prenehali delati tudi model R5. Takrat se je tovarna povsem posvetila izdelavi Clia.

Druga generacija Clia, ki je dokončno postal nacionalni avtomobil, je bila predstavljena leta 1998. Avtomobil so s pomočjo satelitske povezave predstavili v več evropskih mestih naenkrat, med njimi je bilo tudi Novo mesto, saj je bil Clio druge generacije prvi model, ki so ga začeli izdelovati že ob sami predstavitvi.

Tretja generacija vse bolj priljubljenega Clia je bila predstavljena leta 2005 na avtomobilskem salonu v Frankfurtu. Prodaja je stekla leta 2006. To je tudi edini Clio, ki se ni izdeloval v Novem mestu, saj je tovarna takrat prevzela izdelavo modela Twingom. So pa vzporedno s Twingom vse do leta 2015 še naprej izdelovali model Clio 2.



Iz majhne delavnice IMV se je podjetje leta 1989 preimenoval v Revoz (Renault vozila).

Z letom 2017 so ponovno prevzeli izdelavo Clia, tokrat 4. generacije, in od letošnjega leta dalje s trakov prihaja Clio 5. generacije. Ob Cliu 5 v Novem mestu izdelujejo še model Twingo, električni Smart for4, do sredine prihodnjega leta pa ostaja v proizvodnji še tudi Clio 4.

Od leta 1990 do danes je bilo izdelanih prek 15 milijonov Cliov, avtomobil pa je bil tudi dvakrat evropski avto leta (1990 in 2006).

Projekt BJA – Clio 5

Pri snovanju novega Clia je inženirjem uspelo kar mali čudež. Avtomobil je namreč za 1,2 cm krajši in v zadnjem delu za 5 cm nižji od predhodnika. Za 6 mm je krajši tudi medosni razmak, pa vseeno v notranjosti ponuja več prostora, saj je prostor sedaj bolje izkoriščen,



Leta 2018 so v Revozi izdelali dobrih 208 tisoč vozil. Kapaciteta tovarne znaša 220 tisoč, rekordno leto pa je leto 2009, ko so izdelali 212.680 vozil.

prilagojeni pa so tudi sedeži. S 391 litri ima Clio sedaj rekordno velik prtljažnik v svojem razredu. Vozilo ima z novo obliko rekordno nizke zračni upor v razredu (0,27). Povsem na novo je speljan tok zraka okoli vozila in med kolesi, ki so

prav tako aerodinamično optimirana. To izboljšuje zmogljivosti in znižuje porabo. Težišče je znižano za 3 cm, kljub temu da je oddaljenost od tal še vedno 11,5 cm. Avtomobil je zato bolj stabilen, občutek za volanom pa bolj športen.



Novo mesto

Revoz je mesto v mestu. Razteza se na 675 tisoč kvadratnih metrih, od tega je 184 tisoč kvadratnih metrov pokritih površin.

Gotna vas

Revoz

Leta 2004 je Revoz prešel v 100-odstotno last Renaulta. Tovarna v Novem mestu je danes ena od 40 Renaultovih tovarn po vsem svetu. Do danes so izdelali že prek 4 milijone vozil. Trenutno v treh izmenah v tovarni dela 3400 delavcev, ki na dan izdelajo 955 vozil oziroma 44 na uro. Revoz 99,1 % svoje proizvodnje izvozi, v zadnjih treh letih so prihodki zrasli prek 600 milijonov evrov, s čimer je Revoz postal največji slovenski izvoznik, njihov delež v slovenskem BDP pa znaša 3,9 %. Začetek projekta BJA – Clio 5 se je pričel de-

cembra 2017, junija 2019 pa se je pričela serijska proizvodnja. V uvedbo proizvodnje novega Clia so vložili 90 milijonov evrov, s čimer si utrjujejo položaj v skupini Renault, pa tudi v sami regiji. Večina inovacij v proizvodnji je uvedena v varjenje in samo montažo karoserije, ki sta sedaj 75-odstotno robotizirani. V slovenski avtomobilski industriji deluje prek 280 podjetij, ki zaposlujejo 16.000 delavcev, še vsaj petkrat toliko pa jih deluje v oskrbovalni verigi. Naša avtomobilski industrija ustvari okoli 20 % vsega slovenskega izvoza.



3400 zaposlenih v treh izmenah na dan izdela 955 vozil, kar je 44 vozil na uro.



Dostavo in oskrbovanje delovnih mest na montažnih linijah vršijo AGV-ji (automated guided vehicle).



Trenutno s proizvodnih trakov prihaja 60 % Twingov in 30 % Cliov, do konca leta pa naj bi se ta odstotek obrnil. Izdelujejo pa še električni Smart ter do naslednjega poletja še Clio 4.



Proizvodnjo sestavljajo štiri glavni sklopi: presernica, kjer preoblikujejo pločevino, karosernica, kjer sestavljajo in varijo karoserijo, lakirnica in montaža.

Glede na prodajne uspehe četrte generacije se pri Renaultu niso odločili za revolucionarne spremembe v izgledu novega vozila, kljub temu pa se že na daleč vidi, da je to povsem nov avto. Vozilo je nastalo na novi CMF-B (*Common Modular Family*) platformi, ki omogoča vgradnjo pločevinastih delov visoke (HTS) in ultra visoke (UHTS) čvrstote, kar omogoča za 30 % večjo čvrstost karoserije. Motorni pokrov je narejen iz aluminija, kar znižuje njegovo maso. Avtomobil je na evropskem preizkusu trka NCAP prejel maksimalnih 5 zvezdic. Po vzoru Megana je prejel povsem nove full LED luči spredaj, kar je odličen podatek tudi v smislu varnosti. Motorni pokrov ima sedaj vzdolžne gube, večjo masko, bolj vpadljiv prednji odbijač z zelo zajetno in izrazno srednjo odprtino, ki skrbi za učinkovito hlajenje motorja.

Prvi v B segmentu uvaja digitalno armaturo in popolno povezljivost. Tradicionalne analogne merilnike je nadomestil digitalni zaslon. Ta tehnologija je prevzeta neposredno od višjega segmenta. Barvni instrumentni zaslon TFT meri od 7 do 10 palcev in vozniku omogoča zelo intuitivno prilagajanje vozne izkušnje. Novo oblažjenje in mehke obloge armature ustvarjajo boljše počutje. Na voljo je več odlagalnih površin.

Novi Clio ima najbolj celovit nabor voznških pomagala v svojem segmentu, katerih glavni namen je olajšati vožnjo, povečati varnost in potovanje narediti bolj sproščeno. Ti sistemi so razdeljeni v tri sklope: vožnja, parkiranje (združeni so pod oznako Renault EASY DRIVE) in varnost.

Med novimi funkcijami, ki bogatijo funkcionalnosti novega Clia, sta tudi 360-stopinjska kamera in sistem aktivne pomoči pri zaviranju v sili z zaznavanjem kolesarjev in pešcev; obe sta novost v Renaultovi ponudbi. Vrhunec tega nabora je pomočnik za promet in vožnjo po avtocesti (*Highway & Traffic Jam Companion*),



Cena za novi Clio se prične malenkost pod 10 tisočaki.

ki je edinstven v segmentu vsestranskih mestnih avtomobilov. Ta napredni sistem pomoči vozniku je prvi korak k povsem avtonomnemu avtomobilu. Ne gre pozabiti 360-stopinjske kamere pa sistema za opozarjanje na mrtvi kot, prepoznavanje prometnih znakov z opozorilom na prekoračitev hitrosti ...

Z novim Cliom gre v pokoj trivaljni bencinski 898-ccm motor. Zamenjuje ga 998-ccm motor, ki v atmosferski izvedbi SCe razvija 75 KM, v turbo izvedenki TCe pa 100 KM. V ponudbi je tudi novi 1,3 TCe motor s 130 KM, katerega Renault izdeluje v sodelovanju z Daimlerjem. V dizelski ponudbi je tu še naprej že dobro znani 1,5-litrski dCi z močjo 85 oz. 115 KM. Dizelski motor je opremljen s filtrom trdih delcev in SCR siste-



Novi Clio prvi v B segmentu uvaja digitalno armaturo in popolno povezljivost.

mom, ki s pomočjo AdBluea dosega ekološke norme Euro 6d. Šibkejšje verzije so opremljene z ročnim 5-stopenjskim menjalnikom, močnejše pa s 6-stopenjskim ali samodejnim 7-stopenjskim EDC menjalnikom z dvojno sklopko.

Skupina Renault sledi svoji strategiji, po kateri naj bi povezljivost in z njo povezane storitve ponudila v vseh svojih vozilih. Novi Clio je tako opremljen z izboljšano različico sistema Renault EASY CONNECT. Sestavlja ga povsem nova multimedij-ska naprava Renault EASY LINK, ki jo dopolnjuje aplikacija My Renault. Multimedij-ska naprava Renault EASY LINK je v novem Cliu na voljo v treh različicah, vse pa so združljive s funkcijama Android Auto™ in Apple CarPlay.

Novi Clio je pri nas že na voljo, cenovna paleta se prične pri 10.990 evrih, prodajalci pa obljublajo začetni promocijski popust v višini 1000 evrov.

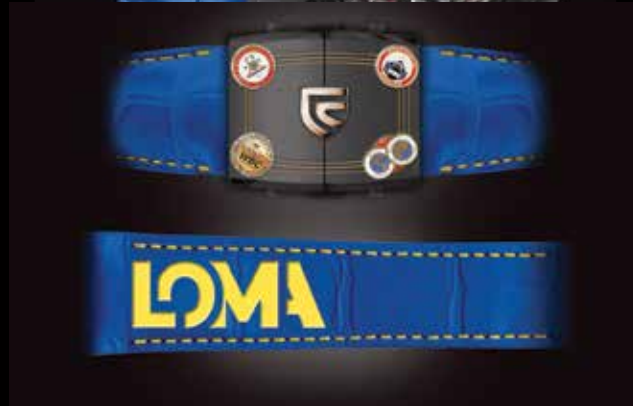


Clio katerekoli generacije je bil vedno naš nacionalni avto in zato vedno najbolje prodajan avtomobil v Sloveniji.

Čas za boks

Ukrajinski boksarski zvezdnik Vasil Lomačenko, znan pod vzdevkom »Picasso«, se lahko pohvali z mnogimi dosežki. V lahki kategoriji je osvojil dve zlati olimpijski medalji v Pekingu leta 2008 in Londonu 2012. Poleg tega je obranil pas v verziji WBO, kot tudi WBA. Postal je evropski ter trikratni svetovni prvak. Sedaj pa je Ukrajinec postal tudi del urarske kolekcije. Loma je nastala v delavnici švicarskega urarja Christopa Clareta.

Christophe Claret je v svojih urah že iskal navdih iz boksa. Leta 2013 je napravil model Kantharos, uro, ki je imela ob pritisku na funkcije zvok zvonca, ki ga slišimo ob začetku ali koncu boksarske runde. Tokrat pa je z Lomo stopil še korak naprej. Sodelovanje med njim in Lomačenkom je prineslo unikatno uro, ki združuje precizno tehnologijo in navidezno robustnost ukrajinskega super zvezdnika. Boks in urarstvo, na videz morda nezdržljiva svetova, sta postala odlična kombinacija tega časomera. Modro-rumena kombinacija paščka iz aligatorjeve kože ponazarja ukrajinske barve, napis Loma pa je krajšava za Lomačenko. Ura je sestavljena iz 570 elementov, ki jih lahko vidimo pod safirjevim steklom tako s sprednje kot tudi z zadnje strani ure. Številčnica je prežeta z mnogimi elementi boksa, med drugim tudi gong kladiva, ki ga lahko vidimo v boksu. Seveda ni šlo brez elementov, ki prikazujeta dve zlati olimpijski medalji. Izjemna je tudi tehnična zasnova, kot je že v navadi, je tudi tokrat Claret poskrbel za unikatne zapletene mehanizme delovanja z mono-potisnim kronografom in udarnim mehanizmom. Ura bo na trg prišla v začetku jesenskih dni, omejena pa bo na 20 kosov.



James Bond vnovič z Omega

Snemanje že 25. filma o Jamesu Bondu tudi tokrat buri duhove. Ne le o samem filmu, mnogi se že sprašujejo, katere znamke njegovih »pripomočkov« se bodo v njem pojavile. Veliko zanimanja je tudi za uro, saj je ta vselej bila pomemben del njegove opreme. Poznavalci so, sodeč po fotografijah snemalnega dne na Jamajki, začeli špekulirati, da naj bi v prihajajočem filmu James Bond nosil novo serijo kolekcije Seamaster 300m priznane znamke Omega.

Monaco Heuer še tretjič

Sloviti Monaco Heuer praznuje svojo 50. obletnico. Časomer z veliko in dolgo zgodovino dobiva svoje novo nadaljevanje. Ob tej častitljivi obletnici so pripravili tretjo omejeno serijo ure, ki so jo na predstavitev pripeljali v sloviti Cipriani Wallstreet. Prva omejena serija je luč ogledala na grand prixu Monaka, desetletje kasneje so jo predstavili v Le Mansu. Tokrat pa so za predstavitev izbrali New York, ki bo sovpadal z začetkom formule E v Brooklynu. Nova lepotica je seveda v prepoznavni obliki, tokrat z zrnatost številčnico in prepoznavnimi modro-rdečimi elementi. Zmore dobrih 40 ur napajanja, tudi to pa poganja sloviti Caliber 11. Ura bo omejena na 169 kosov, cena pa naj bi znašala okoli 7 tisoč ameriških dolarjev.



“Dedek vozi i10, mama i20,
jaz pa Tucsona.”

Luka Vavtar, Murska Sobota



Hyundai SUV. Št. 1 po mnenju Slovencev!

Brez
skritih
stroškov!

Brez
obresti!

Kona

150 eur/mesec

Brez
skritih
stroškov!



i30

120 eur/mesec

Tucson

170 eur/mesec



 **HYUNDAI**

Povprečna poraba goriva: 3,8 - 8,5 l/100 km, emisije CO₂: 99 - 179 g/km.

5 **GARANCIJE**
BREZ OMEJITVE KILOMETROV

Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Slike so simbolične. Akcija velja do razprodaje zalog. Več informacij vezanih na akcijsko ponudbo je na voljo pri pooblaščenih prodajalcih vozil Hyundai. Pogoji garancije in podatki o specifični porabi goriva in emisijah CO₂ so na voljo na www.hyundai.si. * Kupci ste v raziskavi QUDAL (Quality meDAL) terenskim vozilom Hyundai podelili priznanje NAJVIŠJA RAVEN KAKOVOSTI NA SLOVENSKEM TRGU. Vir: <http://www.qudal.com/SLOVENIA-461PD93>.

HYUNDAI i30 1,4 Trend Reprezentativni primer izračuna za Hyundai i30 1.4 Trend: • vrsta financiranja: finančni leasing • predračunska vrednost predmeta financiranja: € 14.580 • lastna udeležba (polog): € 4.500,00 • znesek financiranja: € 10.080,00 • število obrokov: 84 • mesečni obrok: € 120,00 • stroški odobritve: € 145,80 • skupni znesek za plačilo brez lastne udeležbe: € 10.225,80 • letna obrestna mera: 0,00%, - fiksna • efektivna obrestna mera: 0,413 % na dan 26.08.2019. Pogoj za koriščenje ugodnosti po tej akciji je veljavno sklenjena leasing pogodba s Summit Leasing Slovenija d.o.o. / **HYUNDAI TUCSON 1,6 GDI Trend Reprezentativni primer izračuna za Hyundai Tucson 1.6 GDI Trend:** • vrsta financiranja: finančni leasing • predračunska vrednost predmeta financiranja: € 20.210 • lastna udeležba (polog): € 5.930,00 • znesek financiranja: € 14.280,00 • število obrokov: 84 • mesečni obrok: € 170,00 • stroški odobritve: € 202,10 • skupni znesek za plačilo brez lastne udeležbe: € 14.482,10 • letna obrestna mera: 0,00%, - fiksna • efektivna obrestna mera: 0,404 % na dan 26.08.2019. Pogoj za koriščenje ugodnosti po tej akciji je veljavno sklenjena leasing pogodba s Summit Leasing Slovenija d.o.o. / **HYUNDAI Kona 1,0 T-GDI Trend Reprezentativni primer izračuna za Hyundai Kona 1.0 T-GDI Trend:** • vrsta financiranja: finančni leasing • predračunska vrednost predmeta financiranja: € 15.450 • lastna udeležba (polog): € 4.512,94 • znesek financiranja: € 10.937,06 • število obrokov: 84 • mesečni obrok: € 150,00 • stroški odobritve: € 154,50 • skupni znesek za plačilo brez lastne udeležbe: € 12.754,50 • letna obrestna mera: 4,1 %, izračun temelji na osnovi trenutnega indeksa obresti: 3 mesečni Euribor • efektivna obrestna mera: 4,616 % na dan 26.08.2019. Pogoj za koriščenje ugodnosti po tej akciji je veljavno sklenjena leasing pogodba s Summit Leasing Slovenija d.o.o..

Hotelski iskalnik na dlani

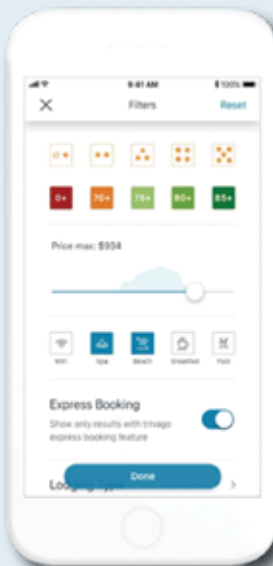
Načrtovanje poslovnih in dopustniških dni je vselej zamudno opravilo. Del slednjih je tudi nastanitev, ki praviloma predstavlja največji strošek. Ker pa se mnogi iskanja lotijo (pre)pozno, lahko iskanje postane prva nočna mora. Pri iskanju najprimernejših nastanitev si lahko pomagamo tudi z mobilno aplikacijo. Predstavljamo hotelski iskalnik na dlani, imenuje se Trivago.

Ponudba hotelskih nastanitev je izredno široka, zato je v poplavi ponudbe izbira še toliko težja. Lokacija, cena in uporabniška izkušnja so pomembni parametri pri iskanju prenočišč. Medmrežje že vrsto let ponuja takšne in drugačne booking strani, kjer lahko poleg rezervacije pridobimo vse informacije o nastanitvenih lokacijah. Skupaj s turizmom se razvija tudi njegov obstranski program. Tokrat govorimo o nekoliko drugačni platformi, ki sama po sebi ne deluje kot digitalna potovalna agencija, »le« oglasovalna platforma, ki z drugačnim pristopom žanje veliko zanimanje. Pred kratkim smo se spoznali s spletno platformo Trivago in njihovo istoimensko mobilno aplikacijo, ki je logična nadgradnja njihovega portala. Zgodba o nastanku sega v leto 2005, ko so se trije univerzitetni prijatelji odločili napraviti modificiran iskalnik hotelov. Rolf Schrömgens, Peter Vinnemeier in Stephan Stubner so svojo zagonsko podjetje začeli tako rekoč v garaži, a je njihovo intenzivno udejstvovanje kmalu obrodilo sadove in že v nekaj letih postalo dobičkonosno. Pogled na

zgodovinsko časovnico podjetja razkrije mnoge uspehe in progresivno rast. Trivago ima danes že prek tisoč dvesto zaposlenih. Bolj kot številke zaposlenih pa so za uporabniško izkušnjo pomembne številke prenočišč, ki jih lahko najdemo v njihovi podatkovni bazi, saj lahko le tako pridobimo širok spekter ponudbe. Trivago tako na računalniški kot tudi na mobilni platformi ponuja veliko bazo, v kateri najdemo več kot tri milijone hotelov oz. prenočišč v sto devetdesetih državah sveta. Spletna platforma ponuja hotele njihovih oglaševalcev, ker pa je »cena na klik«, je slednja zelo priljubljena pri vseh, ki kaj veljajo v spletni hotelski ponudbi. Tako kot medmrežna platforma tudi mobilna ponuja izjemno enostavno rokovanje in hitro iskanje. Omogočeni so različni filtri za iskanje, tako po najugodnejši ponudbi, oceni uporabnikov ali zgolj po trenutni lokaciji. Pri preizkusu aplikacije smo lahko videli, da je delovanje zelo hitro, ob ponujenih rezultatih pa se prikaže tudi ocena uporabnikov, ki nam lahko močno olajša odločitev. V nadaljevanju lahko najde-



te bazo booking strani, kjer nastanitev lahko tudi rezervirate, pod njo pa vse potrebne informacije o nastanitvi, ki so podkrepjene z opisom, preglednimi grafičnimi simboli in zemljevidom. Kar se uporabniške izkušnje tiče, ni treba izgubljati besed, saj je narejena na najvišjem nivoju, kar je za tako svetovno platformo tudi pričakovati. Deluje na obeh znanih sistemih, android in IOS. Bolj kot njena grafična podoba navdušuje njena preprosta in predvsem hitra uporaba. Mobilna aplikacija je lepo zaživela, to dokazuje tudi veliko število prenosov, prek dvesto tisoč, in dobra uporabniška ocena. Dokaz, da govorimo o zelo kakovostni aplikaciji, je tudi ocena britanskega Guardian, ki jo je uvrstil celo med deseterico najboljših aplikacij. Z njo boste prihranili veliko časa, tudi nekaj denarja in imeli predvsem kakšen siv las manj.





Samo najboljši gredo dlje.

Conti Hybrid linija pnevmatik na novo definira regionalni promet: Odlične zmogljivosti na ovinkastih, hribovitih cestah povezane z visoko prilagodljivostjo na dolgih razdaljah zagotavljajo veliko število prevoženih kilometrov ob minimalni porabi goriva.

Kilometer za kilometrom. Tudi v zimskih razmerah.



Za visoko število
prevoženih kilometrov

Truck trail je navdušil Slovence

25 tovornjakov se je zapodilo po strminah v okolici Parka vojaške zgodovine v Pivki.

Prvi tovrstni dogodek je pri nas izzval veliko zanimanje, saj si je dva tekmovalna dneva ogledalo več kot 6000 obiskovalcev. Evropsko tekmovanje v spretnostni vožnji Truck Trail ima v sezoni šest tekem. Po Belgiji, Franciji, Nemčiji in Avstriji se je organizator odločil in obiskal tudi Slovenijo, ostaja pa še ena tekma septembra ponovno v Nemčiji. A prvak je že znan in odločitev je padla v Sloveniji.

Slovenska javnost je tako na najlepši možni način spoznala za nas dokaj neznan šport. V Pivki se je zbralo 25 tovornjakov, ki so razvrščeni v 4 kategorije: 2-osna, 3-osna, 4-osna in prototipi. Tekmovanje je razdeljeno v dva dela in vsak tovornjak, v katerem sedita voznik in sovoznik, ki pomaga pri navigiranju, je moral premagati šest različnih poligonov. Štartne šte-

vilke za prvi dan so izžrebali, medtem ko so drugi dan pričeli v zmagovalnem vrstnem redu prejšnjega dne. Čas tu ni pomemben, pomembno pa je progo prepeljati brez oziroma s čim manj kazenskimi točkami.

V 2-osni kategoriji in pri prototipih bo zmagovalec letošnjega prvenstva znan na zadnji dirki v Nemčiji. V 3- in 4-osni kategoriji pa sta ekipi FSO Truck Sport Team z Marcom Stegmaierjem za volanom in HS-Schoch Hardox Truck Trial Team z Marcelom Schochom za volanom, ki za tekmovanje uporabljata MANov tovornjak, že zbrali dovolj točk, da ju na zadnji tekmi nihče več ne more prehiteti. Marc Stegmaier je tako obranil lanski naslov prvaka, medtem ko je bil Marcel Schoch lani skupno drugi, sedaj pa se je ponovno zavihtel na vrh.

Hitreje v zavoj

Kljub velikosti in teži so tekmovalni tovornjaki izredno okretni, saj ob vseh ostalih sistemih - blokadah diferencialov, vse kolesnem pogonu, več osnem upravljanju ... uporabljajo tudi posebno zavoro, ki zavira notranja kolesa na zadnjih dveh oseh, s čimer se zmanjšuje radij zavijanja. To ni novost, saj podobno zavoro uporabljajo kmetijski stroji in goseničarji, tekmovalnemu tovornjaku pa omogoča, da zavije v precej manjšem loku in bolj natančno. Zavora deluje ko se vozilo premika naprej, aktivira pa se s pritiskom na posebno tipko na armaturni plošči, z njo pa upravlja elektronika.



MAN Truction

Velik podpornik tekmovanja je MAN, ki je v sklopu tekmovanja na posebnem poligonu predstavil tudi MAN TRACTION offroad doživetje. Gledalci so se lahko zapeljali s serijskim MANom, opremljenim s pogonom MAN HydroDrive®, in tako preizkusili, kaj zmore čisto pravi MAN. Tudi slovenski uvoznik za vozila MAN je v Pivki predstavil paletu vozil, novo generacijo MAN-ovih motorjev ter nove varnostne in asistenčne sisteme.



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



SUV revolucija

Ni ga proizvajalca, ki v svoji ponudbi ne bi imel vsaj enega SUV modela. Ker pa so v Evropi tovrstna vozila zelo priljubljena, jih imajo nekateri proizvajalci tudi več. Mi smo tokrat preizkusili dva francoska predstavnika, ki imata v tem razredu že bogate izkušnje.

Citroën je v ta razred vstopil že leta 2007 z modelom C-Crosser. Svoje delo so nadgradili leta 2012 z modelom C4 Aircross. Ta dva modela sta nastala v sodelovanju z Mitsubishijem, saj sta bila tehnološko naslonjena na modela Outlander in ASX. Deset let po predstavitvi prvega SUV-ja pa je Citroën obrnil ploščo in pričel z lastnim razvojem. Nastalo je kar nekaj novih modelov: C3 Aircross, C4 Cactus in največji C5 Aircross. Slednji je v Evropi na trg stopil konec leta 2018, pri nas pa v letošnjem letu. PSA je s tem zaključil vse kompromise in trgu ponudil originalen avtomobil, dolg kar 4,5 metra. Agresivnost ni njegova vrlina, kljub temu pa dvonadstropni svetlobni sklop ponuja veliko samozavesti in

domišljije, kar je odlika vseh Citroënovih vozil. S to podobo se je povsem zilil z linijo preostalih hišnih modelov. Velik odbijač ter zaščita motorja, pragov in blatnikov nedvomno nakazujejo razred, v katerega avtomobil spada, sedaj že prepoznaven Citroënov element pa so airbump zaščite na vratih. Strešni nosilci imajo mehkejšo linije, odlikujejo pa jih kromirani loki. Zadnje luči v obliki štirih modulov se popolnoma prilegajo slogu znamke. Tudi višja oddaljenost od tal in višji položaj sedenja nedvomno kažeta na pravega predstavnika SUV razreda.

Tudi Renault je svojo pot v razred SUV tlakoval leta 2007 z že obstoječim izdelkom Koleos, ki je bil plod Renaultovega oblikovanja, tehnično ga je podprl

Nissan, vse skupaj pa so izdelovali Korejci v Samsungovi tovarni v Busanu.

Po 10 letih

In če se je Citroën na lastno pot s samostojno izdelavo SUV vozila podal leta 2017, je Renault to storil še dve leti prej, najprej z manjšim Capturjem in nato s Kadjarjem, na trgu pa je tudi povsem nova izvedba Koleosa. Mi smo preizkusili Kadjarja, ki je že stari znanec, saj se po naših cestah vozi že od leta 2015, v letošnjem letu pa je prejel obsežen face lift. Kadjar je 5 centimetrov krajši od C5 in ima bolj klasičen izgled. Podaljšan nos nosi veliko masko z v vogale zarezanimi svetlobnimi sklopi, s kromom obrobljene meglenke in velik



Citroën je kot vedno malo drugačen. Z boka ga krasijo obloge airbump, zadaj pa štirje moduli luči.



Renault prepiča s konvencionalnim pristopom, velikimi obrobami koles, zaščito pragov in svetlo imitacijo zaščite podvozja.



Oba imata digitalne merilnike in dodaten zaslon na sredini armature, tudi tu je Citroën bolj razigran, Renault pa tradicionalen. Sicer pa sta obe notranjosti prostorni in svetli, z veliko odlagalnih površin.

Renaultov romb v sredini. Tudi on ima velik odbijač in črno, plastično zaščito pragov in obrobe blatnikov ter svetlo zaščito podvozja. Optično sicer izgleda manj impresivno od C5, kljub temu pa njegov videz ostaja dosleden in očesu prijeten, ponuja pa nekaj manj možnosti personalizacije kot Citroën.

Tudi notranjosti sta različni, čeprav ju sestavljajo podobni elementi. Pri C5 Aircross se pred voznikom izrišejo merilniki na 12,3-palčnem zaslonu, vsa odvečna stikala so odstranjena, večino funkcij krmilimo prek osrednjega 8-palčnega ekrana, občutljivega na dotik. Sovoznikova zračna blazina je postavljena v strop, zato je tam lahko velik predal za rokavice ... Avtomobil se lahko pohvali z 20 sistemi za pomoč v vožnji, med katerimi lahko izpostavimo Highway Driver Assist, sistem za delno avtonomno vožnjo ter že znani Grip Control s funkcijo Hill Assist Descent, štirikolesnega pogona pa sploh ni v ponudbi. Oprema je obogatena z novimi sedeži Advanced Comfort z masažno funkcijo, ki naredi potovanje še udobnejše. K slednjemu veliko doprinese tudi nov sistem blaženja Citroën Advanced Comfort, kjer srečamo blažilnike s progresivnim hidravličnim omejevalnikom (Progressive Hydraulic Cushions), kar daje med vožnjo občutek kot bi se vozili z letečo preprogo.

Kadjarjev kokpit je kot celoten avtomobil bolj konvencionalen. Pred voznikom se izriše en velik okrogel merilnik vrtljajev, v njem pa razberemo digitalno izpisano hitrost. Vse je čisto, jasno in pregledno. Sredinska konzola je povsem nova, na njej pa najdemo 7-palčni zaslon z novo programsko opremo, kjer lahko na enem ekranu spremljamo ali krmilimo več funkcij hkrati: radio, navigacijo, potovalni računalnik ... Pod njim so na-

meščena nova stikala za klimatsko napravo. Ta 5-sedežni športni terenec vas bo prepričal s prijetno in udobno vožnjo ter s preglednim, dvignjenim položajem za vožnjo. Za razliko od C5 Aircross lahko pri Kadjarju izberete tudi vsekolesni pogon, a le pri najmočnejši dizelski različici.

Citroën zadaj ponuja tri ločene sedeže, ki se lahko vzdolžno pomikajo in posamično preklaplajo. Renault ima zadaj sedeže v razporedu 1+2 in v takšnem razmerju lahko tudi preklaplamo naslone, ne moremo pa jih vzdolžno premikati. Kljub temu so sedeži dobro odmerjeni, stopala pa lahko porinemo pod voznikov sedež, tako da bolje sprostimo noge. Najlepše se bosta peljali dve osebi zadaj in si iz sredinskega sedeža naredili naslon za roke. Notranjost obeh vozil je po velikosti približno enaka, prav tako obe vozili ponujata veliko odlagalnih površin.

Bencin ali dizel

Testna avtomobila sta poganjala povsem različna motorja, ki pa oba odlično strežeta zahtevam voznika. Citroën je bil opremljen z dvolitrskim HDI dizelašem, ki razvija visokih 180 KM in moč na cesto prenaša prek 8-stopenjskega samodejnega menjalnika EAT8. Za premikanje dobre 1,7 tone težkega vozila je to več kot dovolj. Hitro spejljevanje in elegantno delo menjalnika brez nepotrebnega zaganjanja. Poraba variira med 6 in 7 litri. Skratka: nastavite si masažo in umirjeno križarite do cilja.

V Kadjarju je bil nameščen nov 1,3-litrski bencinski motor, nastal v sodelovanju z Daimlerjem. Motor s pomočjo turbine razvije kar 160 KM, moč na cesto pa se prenaša prek 7-stopenjskega samodejnega menjalnika z dvojno sklopko EDC. Motor se izredno rad zavrti v višje vrtljaje, ko začne bruhati moč in avto sunkovito pospešuje, saj je kar 300 kilogramov lažji od Citroëna. Tudi menjalnik z dvojno sklopko deluje odlično, prestavljanja sploh ne čutite, vidite le vrtljaje, ki padajo ali se dvigajo.

Citroën je kot vedno malo drugačen, poln razgibanih in barvitih elementov. Na prvi pogled izgleda modernejši od Kadjarja, a le na prvi pogled. Če želite biti opaženi, vzemite Citroëna. Imate raje diskretnost? Potem se odločite za Renaulta.

Citroen C5 Aircross 2.0 blueHdi 180 EAT8	Tehnični podatki	Renault Kadjar TCe 160 FAP EDC
dizelski, štirivaljni, neposredni vbrizg, turbo polnilnik	Motor	turbobencinski, štirivaljni, vrstni, 4 ventili na valj
1997	Prostornina (ccm)	1332
130/177	Moč (kW/KM)	117/160
400/1750	Navor (Nm/min)	260/1750
samodejni 8-stopenjski EAT	Menjalnik	samodejni 7-stopenjski EDC
	Mere	
4500	Dolžina (mm)	4449
1859	Širina (mm):	1836
1695	Višina (mm):	1613
2730	Medosna razdalja (mm)	2646
580–720/1630	Prtljažnik (l):	472–1478
1711	Masa vozila (kg)	1417
	Zmožljivosti	
8,6	Pospešek (0–100 km/h)	9,3
211	Najvišja hitrost (km/h)	210
6,9	Kombinirana poraba (l/100km)	7,5
126	Izpust CO ₂ (g/km)	148



Hribi in notranjost Istre vabita

Morje je še toplo in takšno bo vse tja v oktober, zato ne bo nič narobe, če začnemo svoje popotovanje izza ovinka na drugem delu Slovenije, morje pa pride na vrsto malo pozneje

Ozrimo se najprej v preteklost, ko je naš prvi potopisec Fran Levstik napisal čudovito Popotovanje od Litije do Čateža. Ozrimo se zato, ker se hitro bliža 12. november, ko se bodo na 21 ali 22 km dolgi pohod iz Levstikove ulice v Litiji odpravili proti Čatežu tisoči pohodniki že tridesetega pohoda od Litije do Čateža. Vprašanje je, koliko bi jih bilo, če bi Levstik svoj potopis raztegnil še za kakšnih pet do šest kilometrov, kar je preveč, je preveč, tako pa od pet do šest ur pohoda opravijo tudi najmlajši pohodniki. Nazaj v Litijo se bodo odpeljali z avtobusi, ostal pa jim bo prijeten spomin.

»Baba šči«

Smo na severu naše kokoške. Pravzaprav je jezero Jasna ljubezen dveh, med seboj povezanih umetnih jezer, nahajata se kakšen dober kilometer v stran od Kranjske Gore. Tudi če vam bo med potjo vroče, nič hudega. Sredi poti je stalen izvir prave, mrzle in dobre planinske vode. Kar pil bi jo in pil. Pravijo mu »Baba šči«, na kar opozarja lesen kipec lulajoče ženske, ki, saj ne boste verjeli, med mimohodniki sploh ne vzbuja zgražanja. Pa pri sedanjem potopisu sploh ne gre za jezero Jasna, za ribolov, to je muharjenje, kopanje ali vzpenjanje na šestmetrski stolp, gre za zanimivo simbiozo apartmajev in gostišča. Kar petnajst let je bilo gostišče

Jasna zaprto, okoli njega so se spletale lastninske kriminalke. In, saj ne boste verjeli ali pa tudi ja, da ga je Dominik Černjak lahko odprl, je potreboval kar 122 dokumentov, potrdil in dovoljenj. Tako je uredil zelo drage apartmaje, ni pa pozabil, da k jezeru prihajajo tudi obiskovalci s plitvejšo denarnico, zato je poleg apartmajev odprl gostišče, ki ima popolnoma normalne cene. Polno zasedena terasa priča, da je zadel v polno. Zadovoljen je tudi bronasti kozorog, ki ima zato polno mladih obiskovalcev. Zadovoljen je tudi župan Jani Hrovat, ker je Kranjska Gora polna obiskovalcev, hoteli so zasedeni.

200 let jame

Zdaj gremo proti Primorski, najprej pa do Postojne. Pred dnevi so tam praznovali 200 let organiziranega turizma v Postojnski jami, točneje, praznovali so 200 let od prvega uradnega turističnega obiska Postojnske jame. V teh letih je edinstveni jamski vlak, kakršnega ne poznajo nikjer na svetu, prepegljal več kot 39 milijonov obiskovalcev.

Takrat so tam namestili močna železna vrata, tudi nov most za dostop do jame so zgradili, igrala je godba na pihala, nad vhomom pa se je bohotil napis »Vivat Ferdinandus.« Da, to je bilo 17. avgusta pred dvesto leti, prvi



Od Kranjske Gore so odkupili posebni rdeči avtobus in z njim vozijo obiskovalce iz Kopra v Marezige.

Prva vinska fontana na svetu.



Alen Babič iz Marezig in žalski župan Janko Kos sta si z veseljem izmenjala praktični darili.

obiskovalec, ki se je tudi uradno vpisal v kontrolno vpisno knjigo obiskovalcev, to je poznejšo knjigo obiskov, pa je bil sam prestolonaslednik, nadvojvoda Franc Ferdinand, ki je pozneje umrl v Sarajevu pod streli Gavrilu Principa. Njegov podpis lahko vidite še dandanes. Še eno zanimivost beležijo v zgodovini jame. Osvetljena je bila prej kot marsikatera evropska prestolnica, tudi prej kot Ljubljana, drugi tir pa ima jama že od leta 1967, medtem ko drugega tira do Luke Koper še graditi niso začeli.

In spet ne moremo mimo vasi Osp, Osp po italijansko, ki je ravno toliko oddaljena od Kopra, da je do nje prijeten kolesarski izlet. Sama vas sodi med najstarejše slovenske vasi, saj je bila v pisnih virih omenjena že v 11. stoletju. Ima znamenito Osapsko steno, visoko 200 in široko 500 metrov, ki je nastala tako, da se je udrl strop velike jamske dvorane. Zdaj je postala svetovno znana, saj so po njej plezali sloviti svetovni plezalci. Dostop je lahek, samo do kampa morate priti, tam parkirati, seveda, če ste z avtomobilom. Toda pozor, parkiranje v vasi ni dovoljeno, saj so ulice preveč ozke. Za kolesarje pa parkiranje ne bo problem.

»Jama, pravijo ji Grad, ki je tik za Osapsko steno, ni za obiskovalce. Lahko pridete do 40 metrov širokega in 20 metrov visokega vhoda, vidite ostanke obrambnega zidu, saj so vaščani vanjo bežali pred Turki, ki so sejali grozo po Istri, daleč v notranjost pa ne, saj je ob dežju zelo nevarna. »Po nekaterih raziskavah sodeč je jama dolga kar 22 kilometrov. Če pa ni dežja, bi lahko šli globlje, vendar je za obiske niso uredili,« je dejal domačin, novinar Mi-

loš Ivančič, in povedal tudi nekaj pikarih na račun naravovarstvenikov, ki kar niso hoteli ali pa nočejo poslušati domačinov.

Vinska fontana

Za kolesarje, pa tudi druge obiskovalce notranjosti Istre postaja zadnje čase pravi biser zanimiva vas Marezige, središče Dežele refoška. Zanimivo je, da je njen prepored dosegel Alen Babič, ne, ni iz bližnje vasi Babiči. Najprej je prevzel zanikrno vaško gostilno Karjola in jo naredil v privlačno podeželsko gostilno, nato pa je zgradil tudi prvo vinsko fontano na svetu po zamisli arhitektke Martine Grižančič. Pravzaprav ne gre samo za fontano. Tam je tudi vodna fontana, pa spomenik žrtvam fašističnega nasilja, saj so se Marežgani uprli dokaj zgodaj, tam je lep notranji paviljon, kjer lahko kupite žetone za vinsko fontano, zgrajeno iz istrskega kamna, pročelje je v barvi refoška, skratka, Marezige so do-

bile trg, s katerega je prekrasen pogled tja proti Kopru, proti morju. Bilo je pred dnevi, ko so praznovali leto dni fontane in podpis listine o pobratenju dveh fontan: žalske, v kateri so letos prodali 260.000 vrčkov piva, in marežganske, kjer so v letu dni prodali 25.000 kozarcev vina. Uspeh, katerega niti v Žalcu niti v Marezigah niso pričakovali. Ni čudno, da sta si Alen Babič iz Marezig in žalski župan Janko Kos z veseljem izmenjala praktični darili.

V Marezigah pa je šel Alen Babič še dlje. V Kranjski Gori je kupil posebni rdeči avtobus, ki je nekoč vozil med zgornjesavskimi kraji Kranjska Gora, Rače, Planica, Gozd Martuljek, Mojstana in nazaj, in z njim vozi obiskovalce iz Kopra v Marezige. »Ja, res je,« je dejal kranjskogorski župan Jani Hrovat. »Res smo prodali svoj avtobus, saj ga tisti, ki so bili zanj zadržani, niso vzdrževali, tako kot je treba. Tisti v Marezigah zanj zgledno skrbijo in ni čudno, da se z njim vozi čedalje več obiskovalcev.«



Vesele Istranke.



TAM vrača udarec

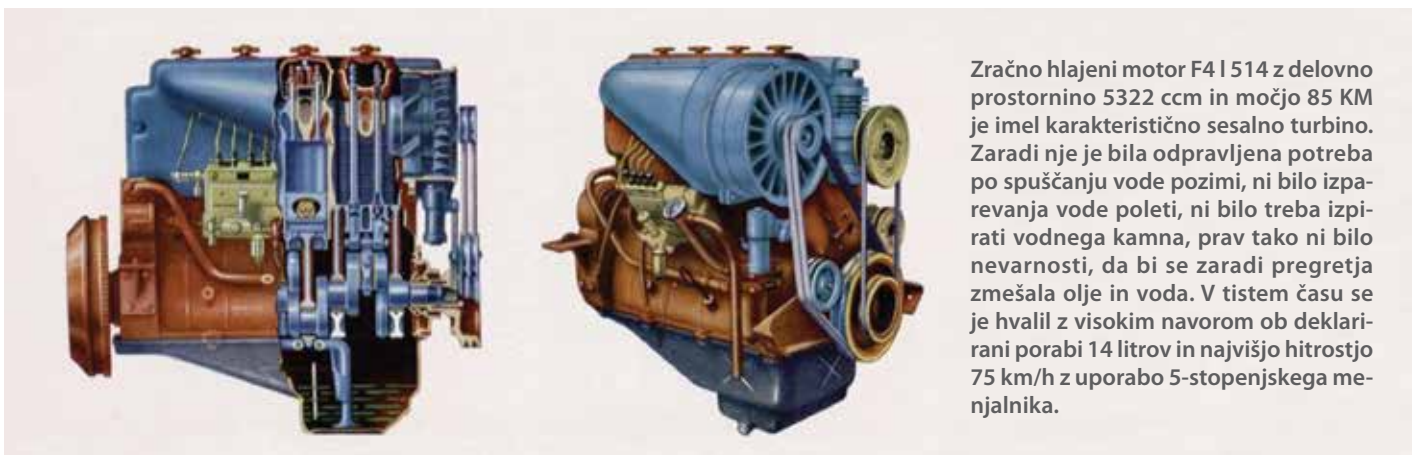
TAM je ob prihodu FAP-a nujno potreboval konkurenčnejši model tovornjaka. Lasten razvoj ni prinesel želenih rezultatov, zato so odkupili novo licenco, tokrat od nemškega Klöckner-Humboldt-Deutz.

Po zaprtju proizvodnje modela Pioneer v rakoviškem IMRu leta 1951 je TAM postal monopolist na trgu tovornjakov v Jugoslaviji, kar pa je trajalo le malo več kot dve leti. Nastanek FAPa leta 1953 ni ustvaril le konkurenčne proizvodnje, temveč je FAP ponudil tudi bolj zmogljiv tovornjak z večjo nosilnostjo ter dizelski motor, narejen po licenci Saurer, kateremu Pioneer ni mogel konkurirati. V Mariboru so

bili seznanjeni z nastankom konkurence iz Srbije, saj so imeli svoje predstavnike v osrednjih političnih krogih, kot sta bila Biro za konstrukcijo in Biro za naprednejšo proizvodnjo, pa so vseeno ves čas zagovarjali lasten razvoj in proizvodnjo. Pri prototipih Prvenec in Luka je bil napredek domačih strokovnjakov viden, a se je pot do serijske proizvodnje izkazala kot nepremagljiva ovira.

Pričetek političnih bojev

Istočasno so v Priboju v vsega dveh letih zgradili povsem novo tovarno, v kateri se je začela proizvodnja precej bolj naprednih in konkurenčnejših tovornjakov po tuji licenci (več o tem v prejšnji številki). Samozavestni voditelji TAMa so predvidevali neuspeh tega projekta zaradi pomanjkanja usposobljenih in izobraženih kadrov v srbski provinci, medtem ko je ustanovitelj



Zračno hlajeni motor F4 I 514 z delovno prostornino 5322 ccm in močjo 85 KM je imel karakteristično sesalno turbino. Zaradi nje je bila odpravljena potreba po spuščanju vode pozimi, ni bilo izparavanja vode poleti, ni bilo treba izpirati vodnega kamna, prav tako ni bilo nevarnosti, da bi se zaradi pregretja zmešala olje in voda. V tistem času se je hvalil z visokim navorom ob deklarirani porabi 14 litrov in najvišjo hitrostjo 75 km/h z uporabo 5-stopenjskega menjalnika.



TAM 4500 – model, s katerim se je mariborska tovarna od leta 1957 upirala konkurenci iz Priboja. Že prvo leto so v manj kot šestih mesecih izdelali 385 primerkov ob 30-% deležu lastnih delov.



TAM 5000 D – od leta 1960 je bil v ponudbi model z nosilnostjo 5 ton, oznaka D pa je nakazovala na vsekolesni pogon 4x4, ki je bil na voljo tudi pri osnovnem modelu 4500, kakor tudi prekučna nadgradnja.

FAPa Radmilo Lavrenčič verjel v uresničitev jugoslovanskih sanj skozi gospodarsko rast na tem zaostalem področju. Človeku, ki sploh ni bil član komunistične partije, se je po robu postavil narodni heroj Franc Leskošek Luka, za katerim je bila dolgoletna komunistična kariera, in ravno njemu se pripisuje največje zasluge za nastanek TAMa, saj je bil leta 1945 na položaju ministra industrije Slovenije, tako da je bil v njegovo čas narejen prototip Luka, ki pa žal nikoli ni ugledal luči serijske proizvodnje.

Po odkupu Saurerjeve licence je Leskošek poskušal organizirati proizvodnjo tovornjakov v Mariboru, na podoben način kot je bil izkoriščen v IMRu z modelom Pionir po licenci češke Prage. V ta namen je obiskal Priboj in s političnim govorom in nastopom v novo-vozgrajeni tovarni že skoraj prepričal delavce o upravičenosti selitve proizvodnje v Maribor, kjer je deloval veliko bolj izkušen kader, a se mu je po robu postavil Lavrenčič, ki je tedaj že pridobil veliko zaupanje tamkajšnjega pre-

bivalstva. Po nepreverjenih informacijah mu je Leskošek celo ponujal mesto direktorja v TAMu, pri čemer je pritiskal tudi na nacionalno noto, saj je bil Lavrenčičev oče Slovenec, mama pa Srbkinja. Vsi poskusi pa so propadli in pričel se je hud boj med svojevrstnim beograjskim samovoljnežem in visokim političnim vrhom.

Licenca KHD

Potem so v TAMu ugotovili, da potrebujejo nov model tovornjaka, in so povsem preobrnilo dotedanjo politiko razvoja lastnega tovornjaka in pričeli iskati novega partnerja za odkup licence. Pri tem je bil v pomoč FAPov razpis, ki je omogočil nove gospodarske kontakte z zahodnimi partnerji. So pa v TAMu takoj opazili, da so se v Priboju odločili za najcenejšo ponudbo, ki je temeljila na 20 let starem Saurerjevem modelu tip B. Domači trg je takšen konzervativni pristop celo podpiral, saj je bil osnovan na preverjeni tehniki. No, v TAMu pa so se usmerili k

bolj modernim povojnim modelom, ki so se v velikem številu pojavili na trgu v začetku 50-tih let. Ob tem so ustanovili tudi skupino za raziskavo trga, ki je pričela delovati leta 1952, v vse skupaj pa je bila kot velik kupec vključena tudi vojska. Na koncu so se pri TAMu odločili za v Priboju zavrženi Klöckner-Humboldt-Deutz, ki je leta 1953 predstavil legendarni model »Eckhauber«, poimenovan po ostrih robovih kabine, zaradi česar je bil odpornejši na poškodbe in udarce. Ta moderni koncept je vključeval elemente šasije, narejene iz U profilov, in spajanje s pomočjo zakovic brez varjenja, kar je povečalo fleksibilnost na terenu in olajšalo zamenjavo poškodovanega dela, medtem ko je nosilnost za razliko od FAPovih modelov presegala lastno težo. Še posebej napredne so bile zračno hidravlične zavore, ki so kljub poškodbi pnevmatskega voda zaradi hidravličnega dela še vedno delovale. V času težav z dobavo antifrizna pa je bil tudi na zahodu zelo priljubljen KHDjev z zrakom hlajeni dizelski motor, kar je še dodatno šlo na roke izdelovalcem, saj se je do takrat kar 20 % vseh okvar zgodilo na hladilnem sistemu pri hlajenju s tekočino.

Pokajo glave

Dobre karakteristike »Dojca« so še posebej navdušile vojsko, kar je izzvalo ostre reakcije v FAPu, kjer so prav tako računali na znaten del tega trga. Lavrenčič je iz tujine dobil podatke o morebitnih pregrevanjih KHD motorjev, kar naj bi povzročilo pokanje



Elementi šasije so bili spojeni s kovicami, kar je omogočilo večjo fleksibilnost na neravnem terenu in lažjo zamenjavo poškodovanih delov. Čeprav je bila nosilnost modela 4500 4,5 tone, kar je manj kot pri FAPovih modelih, pa je krepko presegala maso vozila, ki je znašala 3,8 tone.



TAM 5000 DV – dodatna oznaka V označuje vitel. TAM je s tem modelom močno prekosil FAP v deležu vozil voznega parka JLA.



TAMov tovornjak so uporabljala tudi različna podjetja za distribucijo po celotni državi.

motornih glav. Zato je v času, ko se je vsaka izgovorjena beseda trikrat premislila, poslal pismo Vojaškemu svetu, v katerem ni bilo niti malo politične modrosti. V pismu naj bi navedel, »da jim bodo glave pokale, kakor pokajo na teh motorjih«. Ob tem je zanemaril dejstvo, da je na vrhu tega sveta sedel sam Josip Broz – Tito, ob njem pa Edvard Kardelj in general Ivan Gošnjak.

Kmalu so Lavrenčiča z vodilno ekipo FAPa poslali na ogled tovarn tovornjakov po vzhodni in zahodni Evropi, kar so utemeljili z usposabljanjem za izboljšavo proizvodnje. UDBA naj bi celo poslala lastno predstavnico v Milano, ki je Lavrenčiču sporočila, naj se ne vrača v Jugoslavijo, kar pa je ignoriral, saj se ni čutil krivega. Pri povratku so ga prijeli že takoj na meji, nakar je sledilo šestmesečno sojenje in v avgustu leta 1957 je bil obsojen na 15 let strogega zapora zaradi zlorabe položaja. Obtožnica je temeljila na tem, da je oškodoval podjetje, saj je v imenu FAPa podaril Land Rover tedanji Ljudski obrambi iz Priboja in radijski aparat osnovni šoli v Kučanih. Oba sporna predmeta sta postala lastništvo FAP kot darilo Saurerja ob podpisu licence. Tri leta zatem so mu znižali kazen na šest let. Leta 1967 pa je umrl v prometni nesreči, za katero teoretiki zarte trdijo, da se je zgodila v čudnih okoliščinah.

V Dojcu 30 % domačih delov

Istega dne, ko je bil ujet Lavrenčič, 14. 2. 1957, so objavili, da bodo tam čez tri mesece pričeli s proizvodnjo tovornjakov po KHD licenci. Na

osnovi originalnega Magirus-Deutza A 4500, ki je od leta 1955 nosil dodatni naziv Mercur, so sredi leta 1957 iz tovarne TAM pripeljali prvi tovornjaki TAM 4500. Že v prvih vozilih je bil z namenom, da povsem osvojijo proizvodnjo v vsega treh letih, delež domačih delov 30 %. Zaradi nezanesljivih dobaviteljev se je to raztegnilo do maja 1961. Istega leta se je mariborska tovarna tudi preimenovala v Tovarno avtomobilov in motorjev Maribor. S tem so zadržali enako identiteto pod kratico TAM, kakor tudi logotip znamke, medtem ko je naziv že navedel, da se tu poleg vozil izdelujejo tudi kompletni motorji.

To je bil edini pomembnejši odkup licence v TAMovi zgodovini, ki pa

je bila hitro po osvojitvi tehnologije uporabljena kot temelj za lastni nadaljnji razvoj, kar je bil namen tovarne že od samega začetka. V prihodnje je TAM mnoge komponente, sklope ali kar cele motorje izdeloval tudi za druge proizvajalce, ki so želeli vgrajevati KHD motorje, medtem ko je FAP šel v popolnoma drugi smeri. Nadaljeval je z iskanjem ugodnih licenc, pri čemer je uporabljal izredne pregovorne veščine. Oba pristopa sta skozi čas pokazala svoje dobre lastnosti in tudi pomanjkljivosti, prav tako pa sta se obe podjetji znašli v velikih težavah še pred razpadom države, v kateri sta nastali.

(Se nadaljuje.)



TAM A 3000 – na osnovi »Dojca« je nastal tudi avtobus z 32 sedeži, Pioneer je ostal v proizvodnji do leta 1961.

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