



Ford Grand Tourneo



Iveco ponovno na vrhu



Intermodalni transport prihodnosti

November 2019

Letnik 3, številka 17

Tranzit



Vozili smo prenovljeni MB Actros



Dvajset let tradicije



Peti družinski član



Boj v dostavnem segmentu



Gospodarska
vozila

Novi Transporter 6.1

Posodobljena ikona

Zanesljiv partner za vse, ki morate vsak dan pošteno poprijeti za delo, je sedaj na voljo v novi, izpopolnjeni izvedbi. Z novim ergonomskim delovnim mestom voznika, optimizirano notranjo LED razsvetljavo, senzorsko zaščito bočne strani ter številnimi asistenčnimi sistemi bo novi Transporter poskrbel, da boste opravili vse, kar morate. Efektivno in varno! Tako kot on.



Emisije CO₂: 284,4–189,7 g/km. Kombinirana poraba goriva: 10,838–7,231 l/100 km. Emisijska stopnja: Euro 6. Emisije NO_x: 0,0604–0,0394 g/km. Število delcev: 2,26 x 10¹⁰–0,03 x 10¹¹. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. 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. Nekatera prikazana in navedena oprema je na voljo opcijsko. Porsche Slovenija d.o.o., Bravničarjeva 5, 1000 Ljubljana. Slika je simbolna.

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+**

Širok nabor pnevmatik priznanih blagovnih znamk

URADNI
ZASTOPNIK

**nokian[®]
TYRES**

HANKOOK

Za osebna vozila,
avtoprevoznike,
vulkanizerje,
gradbena podjetja
in številne druge
poslovne dejavnosti

- Enostavno naročilo prek spleta.
- Največja mreža distribucije v državi.
- Lokalni skrbnik in strokovna pomoč. Kontaktirajte nas: 01 586 35 35

www.petrol.si/poslovne-resitve/resitve/pnevmatike

Petrol med drugim zastopa



PETROL

Energija za življenje

Zimski čas

Jesen je polna krasnih doživetij. Letošnja je bila še posebej lepa in razvajala nas je z visokimi temperaturami. Je pa jesenski čas oziroma zadnji vikend v oktobru rezerviran tudi za premik ure. Že nekaj časa se krešejo mnenja o tem, ali je to še potrebno, in tudi moje mnenje je, da ni. Pri nas smo uro na poletni čas prvič premaknili leta 1983. Danes to dela večina držav po svetu, vendar ne povsem usklajeno. Študije govorijo v prid premiku, saj s premikom izkoristimo več dnevne svetlobe. Tako naj bi ljudje manj spali, ko zunaj sije sonce. Ob uporabi premika ure oziroma prestavljanja časa med zimskim in poletnim se varčuje tudi pri porabi električne energije, saj se dnevni delovni čas podjetij in ustanov prilagaja večjemu izkoristku dnevne svetlobe, zato je posledično manjša poraba tako električne kot toplotne energije. To so študije v prid premikanju ure, obstaja pa tudi veliko argumentov, zakaj naj ure ne bi več prestavljali. Tudi tokratni premik ure je namreč pri nekaterih povzročil zmedenost, utrujenost, brezvoljnost, saj se jim je porušil bioritem. Zdravniki ugotavljajo, da potrebuje telo za prilagoditev vsaj tri tedne. Zaradi tega imajo težave tudi živali in z njimi kmetovalci. A pretežni del Evrope in tudi Slovenija bo očitno še naprej vztrajala pri prehodu na poletni oziroma zimski čas.

Nas ta menjava ni preveč pretresla, saj smo kljub temu pravočasno pripravili še eno številko revije *Tranzit*, kjer večjo pozornost namenjamo intermodalnemu transportu, v katerem se prepletajo transporti po vodi, železnici in cestah.

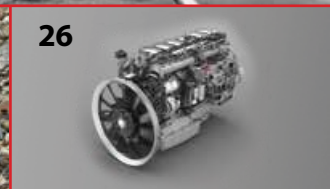
Želimo vam prijetno branje.

Borut Štajnahr



Kazalo

Novice	6
Novo v Sloveniji	14
Trajnostni tovornjak leta	16
Po cesti z Mercedes-Benz Actros	18
Po brezpotju z Renault Trucks K 520 Rigid 8x4	24
Novost Scania DC13 166, 540 KS	26
Na poti z Garminom Dezl 780 LMD	28
Izza tovornjaka	30
Po cesti s Ford Grand Tourneo Connect	38
Na roki	40
Po cesti z Audijem Q3 35 TFSI	42
Po cesti z Jeepom Renegade 1,3 TCT	43
Izza ovinka	44
Proizvodnja gospodarskih vozil v bivši skupni državi	46



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: Colorid, Uroš Sterle 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.

Ali ste vedeli, da ...

- ... so temelj za sodobne dirke postavili že stari Grki in Rimljani, ki so tekmovali s konjskimi vpregami? Dirke so bile že takrat zelo drage, vozniki pa so bili po navadi sužnji, saj so bile nesreče pogosto smrtno.
- ... je bil prvi semafor na svetu postavljen že petega avgusta 1914 v Združenih državah Amerike?
- ... je kar tri četrtine vseh avtomobilov Rolls-Royce, ki so bili kdajkoli izdelani, še vedno v voznem stanju?
- ... v zadnjem času, ko se v avtomobilskem svetu največ govori o elektrifikaciji in avtonomni vožnji, pri Hondi napovedujejo prvi avtomobil z dušo?
- ... sta si bila Karl Benz in Gottlieb Daimler do leta 1926 konkurenta, tistega leta pa sta se podjetji združili v Daimler-Benz in na trg je pripeljal prvi Mercedes-Benz.



Renault uvaja vodik

Renault uporabo električnih lahkih gospodarskih vozil razširja z uvedbo vodika. Vozila so opremljena z gorivno celico za povečevanje dosega, ki zagotavlja 10 kW električne in toplotne moči, s tem pa doseg modelov Renault Master Z.E. Hydrogen in Renault Kangoo Z.E. Hydrogen poveča na več kot 350 km. Dodatna prednost vodika je, da polnjenje traja le pet do deset minut. Vodik omogoča izpolnitev potreb poklicnih uporabnikov, ki jih za sedaj električna vozila še ne morejo, to je intenzivna raba vozil in vožnje na daljše razdalje.



Amarok v ABT-jevih rokah

Amarok je danes eden boljših in zmogljivejših pick-upov na stari celini. Ko pa ga v roke vzame priznani nemški tuner, ABT postane zverina. Trilitrski V6 dizelski motor v osnovnem Amaroku že razvija visokih 258 KM, ABT-jevi strokovnjaki pa so moč dvignili na 306 KM in navor na 630 Nm. To omogoča, da Amarok do 100 km/h kljub dobrima dvema tonama lastne teže potrebuje manj kot 8 sekund, končna hitrost pa znaša 215 km/h.

 **VERIGA**[®]
SINCE 1922

www.veriga-lesce.com



Veriga**SNOW**

LKW

PRIPRAVITE SE NA ZIMO.

T: 04/537 09 00 | E: prodaja@veriga-lesce.com | [f VerigaKF](https://www.facebook.com/VerigaKF)

KODA ZA 20% POPUST: Z1MA.B3LA
Vnovčite ga na naši spletni strani, velja do vključno 15.11.2019



Iveco in Hahn ponovno na vrhu

Iveco je drugič zapored osvojil naslov konstruktorskega prvaka v FIA evropskem prvenstvu dirk s tovornjaki. Za volanom zmagovitega Iveca je tudi letos sedel Jochen Hahn, ki je osvojil že svoj šesti naslov prvaka. Z Ekipo Die Bullen von Iveco je Iveco prevzel vodstvo v skupnem seštevku že na prvi dirki v Misano in jo držal vse do predzadnje dirke v Le Mansu, kjer je teden dni pred zadnjo dirko v Jarami že slavil naslov zmagovalca. Zahvaljujoč izrednim zmogljivostim dirkalnega Stralisa 440 E 56 XP-R, ki ga poganja Cursor 13 in ki razvije neverjetnih 1180 konjskih moči, je Hahn pometel s konkurenco, saj je na kar 13 dirkah v sezoni zmagal, na 18 pa je stal na odru za zmagovalce, kar je na koncu pomenilo prepričljivo zmago v skupni uvrstitvi. S četrtem mestom je svoj delež k Ivecovi konstruktorski zmagi dodala še Steffi Halm, ki je na stopničkah za zmagovalce stala 11-krat.



Končni vrstni red

1. Jochen Hahn (IVECO) – 370
2. Antonio Albacete (MAN) – 268
3. Adam Lacko (Freightliner) – 261
4. Steffi Halm (IVECO) – 212
5. Sascha Lenz (MAN) – 192



Dobra izbira Yokohama

Yokohama, ves čas razvija nove tehnologije in tako skrbi tudi za nižjo porabo goriva ter zmanjšanje okoljskih emisij. Pnevmatike Yokohama so v svetu poznane po tem, da uporabniku omogoča več kilometrine, enakomerno obrabo in nizek strošek na prevožen kilometer. Robert M. Šurca iz podjetja FammCo d.o.o., za uporabo na dolgih progah priporoča pogonsko pnevmatiko TY517E v dimenziji 315/60 R 22,5, saj zagotavlja dolgo življenjsko dobo, enakomerno obrabo in dober oprijem na mokrem.



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

GB Leasing



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

www.gb-leasing.si

info@gb-leasing.si

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

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

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

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

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

Deutsche Bahn zahteva pol milijarde

Ni še tako dolgo nazaj, ko so morali največji evropski proizvajalci tovornjakov plačati 4 milijarde visoko kazen zaradi kartelnega dogovarjanja o cenah. Leta 2017 je enako tožbo vložil tudi Deutsche Bahn (nemške železnice), kateremu je vsa pooblastila za izterjatev dala tudi nemška vojska in še 45 drugih oškodovancev, ki so kupili več tisoč tovornjakov. Sedaj naj bi skupaj z obrestni od proizvajalcev zahtevali že več kot pol milijarde evrov. Da bi postopek stekel hitreje, so nemške železnice celo pripravljene na pogajanja in izvensodne poravnave.



Raziskave prometnih nesreč

Že pred 50 leti je Volvo ustanovil skupino za raziskovanje prometnih nesreč ART (Accident Research Team), ki ima nalogo zbirati in analizirati dogodke pri nesreči. Tako pridobljena znanja so odlični temelj za razvoj varnostnih sistemov in konstrukcijo vozil v prihodnosti, da bi bil transport, predvsem pa tovornjaki, varnejši za vse udeležence v prometu. Delo ARTa je usmerjeno v izboljšanje aktivne in pasivne varnosti. V delu pasivne varnosti želijo čim bolj zmanjšati posledice nesreč, medtem ko pri aktivni varnosti želijo s pomočjo številnih asistenčnih sistemov preprečiti nesrečo in ublažiti posledice ter materialno škodo.



Je vaš vozni park pripravljen na zimo?

PETROL

Energija za življenje

So pnevmatike vaših osebnih in tovornih vozil, traktorjev, gradbenih strojev ali demperjev pripravljene na prihajajoči mraz? Ne? Pomagajo vam lahko v Petrolu.

V podjetju vsem, ki pri opravljanju svoje dejavnosti potrebujejo kakovostne pnevmatike in zanesljivo dobavo, ponujajo nabor vrhunskih gum priznanih blagovnih znamk, ki poklicnim voznikom omogočajo ekonomično in varno vožnjo. Naročite jih lahko kar prek spleta, za brezplačno storitev in strokovno pomoč pa poskrbi lokalni Petrolov predstavnik.

Avtoprevozniki, vulkanizerji, gradbena podjetja in ostali lahko izbirate med izjemno ponudbo pnevmatik, zasnovanih za brezskrbno premeravanje kilometrov, svoj vozni park pa lahko še okrepite z naborom Petrolovih vrhunskih motornih olj in novih akumulatorjev VARTA.

Navara je še bolj varčna

Navara je eden bolj prepoznavnih pick-upov na trgu in da bi tako tudi ostalo, so pri Nissanu pripravili nekaj posodobitev, ki vplivajo na komfort in ekonomičnost. 2,3-litrski dizelski motor sedaj zadovoljuje norme Euro 6d-Temp. Na voljo je tudi povsem nov 6-stopenjski ročni menjalnik, disk zavore pa so sedaj nameščene na vsa kolesa.

Ob povečanem udobju je povečana tudi nosilnost in sicer v povprečju, odvisno od izvedbe, za 100 kilogramov.





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



Nagrada za trajnostni avtobus 2020

Na sejmu Busworld v Bruslju so podelili tudi nagrade za najbolj trajnostni avtobus. Žirija je nagrade podelila Mercedes-Benz eCitaru v kategoriji mestnih avtobusov, saj predstavlja najboljše razmerje med trajnostjo, udobnostjo in varnostjo. Pri Mercedesu pa poudarjajo, da je eCitaro odskočna točka za nove tehnološke korake.

V kategoriji linijskih ali medkrajevnih avtobusov je nagrado prejel Iveco Bus Crossway Natural Power NF1. Ta avtobus poganja 360-konjski motor, katerega napaja plin. Posode za plin so postavljene na streho, tako da je še vedno na voljo celoten prtljažni prostor.

V kategoriji turističnih avtobusov pa je nagrado prejela VDL Futura FHD2. Zahvaljujoč novi konstrukciji je avtobus za 100 kg lažji, nove tehnologije in sistemi pa omogočajo nižjo porabo goriva.



Van Hool z novimi avtobusi



Avtobus z oznako EX11 širi ponudbo v razredu do 11 metrov, kar je rezultat večjega zanimanja za tovrstne avtobuse. Modeli EX prihajajo iz tovarne v Skopju, kjer proizvajajo EX15, EX16 in EX17, sedaj pa se jim bo pridružil še EX11. To je avtobus, dolg 10.700 mm in bo na voljo z dvema višinama, 3575 mm in 3805 mm. Za pogon je zadolžen motor Paccar/DAF iz serije MX 11 v izvedbah z 270 kW (367 KM) in 1.900 Nm, 300 kW (408 KM) in 2.100 Nm, za najvišjo izvedbo pa tudi 330 kW (449 KM) ter 2.300 Nm navora. Za prenos moči so na voljo ročni menjalnik GO210, TF TraXon (avtomatizirani) ali menjalnik ZF EcoLife (samodejni).

PRIPRAVITE VOZILO na zimo

- AKUMULATORJI
- ČISTILA VETROBRANSKEGA STEKLA
- HLADILNE TEKOČINE
- LOPATE
- METLICE BRISALCEV
- SNEŽNE VERIGE
- SERVISNI PAKETI

po akcijskih cenah!

PONUDBA VELJA DO 30. 11. 2019.

Darilo

OB NAKUPU
NAD 100,00 EUR

METLICA
ZA SNEG



in



OSVEŽILEC
ZRAKA



www.transfeliX.si

b2b.transfeliX.si

fb.com/transfeliXdoo

01 755 78 51

Pridržujemo si pravico do sprememb in napak v tisku.



VISOKO ZMOGLJIVO EKOLOŠKO DELOVANJE

Odlikuje ga vrhunski potencial za prevoz blaga na dolge razdalje, hkrati pa omogoča nemoteno vožnjo po mestnih območjih, zato je novi 13-litrski plinski motor Scania skoraj nepremagljiv. Moč in navor, ki so ju prej nudili le dizelski motorji, zagotavljata,

da je to naš najzmogljivejši plinski motor do sedaj. Prevoz tovora na dolge razdalje še nikoli ni bil tako okolju prijazen – ne glede na to, kako oddaljen je vaš cilj, bo naš motor, zasnovan za trajnostno poslovanje, pripeljal vas in vaš tovor, kamorkoli

želite. Menjalnik Scania Opticruise pa zagotavlja nizko porabo goriva ter hitro in natančno menjanje prestav. Uporabite ga skupaj s kabino serije G ali R in enim izmed rezervoarjev za gorivo iz naše ponudbe za čistejšo in bolj trajnostno naravnano delovanje.

Ekološke prednosti v primerjavi z Diesel EURO 6

- do 90 % nižje emisije CO₂ (bio plin) oziroma 15 % (naravni plin)
- 52 % nižje emisije NOx

Prihranki v primejavi z Diesel EURO 6

- nižja cena goriva
- nižji stroški cestnine
- možnost pridobitve eko subvencije

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

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

SCANIA

Neustavljivi Zetros

Mercedes je posodobil model Zetros, zmogljivo off-road vozilo namenjeno predvsem vojaškim in posebnim potrebam v civilnem sektorju.

Mercedes-Benz Zetros je bil predstavljen leta 2008 na pariškem sejmu vojaške opreme Eurosatory 2008 kot zmogljivejša izvedba Unimoga, predvsem v smislu večje nosilnosti, saj lahko ob odličnih off-road zmogljivostih prepelje tudi do 30 ton tovora. Zetros je vsestranski tovornjak, saj lahko preko terena ponese različne nadgradnje, od klasičnih furgonskih nadgradenj, cistern, dvigal pa vse do gasilskih, sanitetnih, servisnih in drugih podobnih nadgradenj za vojaško uporabo. Seve-



da je Zetros tako popolnoma primeren za transportne naloge na dolгих in zahtevnih poteh. A zmore še veliko več. Je močan v rudarstvu in sektorju oskrbe z električno energijo, učinkovit na gradbiščih in zanesljiv v nujnih operacijah ali na ekspedicijah.

Nova generacija prinaša mogočnejšo masko z izrazitejšimi rešetkami hladilnika, v kateri so prečke postavljene tako, da omogočajo boljši pretok zraka in s tem boljše hlajenje. Olajšan je tudi vstop v kabino, v katero ni več treba »plezati«. V notranjosti je izboljšana ergonomija, novi pa so tudi merilniki. Vozilo je prejelo številne tehnične izboljšave, dodani so bili sodobni varnostni sistemi, na voljo pa je tudi močnejši motor, ki sedaj razvija do 510 KM in 2400 Nm navora. Zetros je na račun vsekolesnega pogona možno uporabiti povsod, tudi v najbolj ekstremnih pogojih in podnebnjih, od vroče Afrike do zahtevne Arktike.

TOVORNE PNEVMATIKE



ROUTE CONTROL S



ROUTE CONTROL D



ROUTE CONTROL T

LJ | 041 788 866 MB | 041 37 37 70 CE | 051 681 681 NM | 041 754 003 GO-KP | 051 277 998



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

2019 INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



F-MAXIMALNA MOČ

Ford F-MAX, dobitnik mednarodne nagrade Tovornjak leta 2019, zagotavlja lastnikom maksimalno moč in učinkovitost z lastnim motorjem Ecotorg, moči 500 KS in navorom 2 500 Nm.

www.fordtrucks.si



KAM i BUS
IMPORTER

KAM i BUS Importer d.o.o.
www.fordtrucks.si

Celovška cesta 492
Tel. +386 (0)1 8107 501

1210 Ljubljana-Šentvid
info@fordtrucks.si



TRUCKS

Sharing the load

Volkswagen Passat



Avto, ki je bil prvič predstavljen leta 1973, je skozi 8 generacij do danes našel več kot 30 milijonov zadovoljnih kupcev. Številni novi dizajnerski elementi krasijo zunanost, medtem ko v notranjosti srečamo kvalitetnejše materiale, nove dekorativne elemente, optimizirano sredinsko konzolo ter povsem nov volanski obroč, digitalni merilnik ter nov na dotik občutljiv sredinski zaslon, ki je lahko velik 8,0 ali 9,2 palca. V tem razredu so še vedno najbolj priljubljeni dizli, zato se ponudba razteza od 120 pa do 240 KM. Za prenos skrbita ročni 6- in samodejni DSG 7-stopenjski menjalnik, na voljo je 4Motion štirikolesni pogon in PHEV hibridna verzija. Novi Passat je pri nas na voljo od 25.600 evrov naprej.

Škoda Kamiq



Kamiq je novi, sedaj že tretji, Škodin model, ki vstopa v najštevilčnejši razred SUV-jev. Zunanji izgled se nekoliko razlikuje od ostalih hišnih modelov, zato pa je notranjost precej podobna pred kratkim predstavljenemu modelu Scala. Žal ni na voljo štirikolesnega pogona, so pa tu Škodine Simply clever rešitve in zmožljiva 3-ter 4-valjni bencinski motor z močjo od 95 do 150 KM ter 1,6-litrski TDI s 115 KM. Kamiq je postavljen na koncernsko platformo MQB, kar mu omogoča na 4,2 metra dolžine izredno veliko prostora v notranjosti. Osnovni Kamiq s trivaljnim bencinskim motorjem stane 15.382 evrov in naprej.

Mitsubishi ASX



Novi ASX je sedaj zasnovan za nove dogodivščine. Novinec je prejel novo sprednjo masko po vzoru ostalih hišnih modelov, zraven pa je precej kroma ter nove LED luči, tako da ASX sedaj izgleda precej večji in bolj luksuzen. Zadnji del je prejel aluminijasti difuzor, modernejše luči in bolj športen izgled. Avtomobil je preprost za vožnjo, preprost za parkiranje, z novim elektronsko nadzorovanim sistemom 4WD pa omogoča preprostost vožnje tudi v najzahtevnejših pogojih. Za moč skrbi novi 2,0 MIVEC bencinski motor s 110 kW, ki združuje zmogljivost, učinkovito porabo goriva in okoljsko prijaznost. ASX z dvokolesnim pogonom in dvolitrskim bencinskim motorjem s 150 konji je na voljo od 15.990 evrov dalje.

Hyundai Kona Hybrid



Hyundai že nagrajeno modelno družino Kona dopolnjuje s popolnoma novo različico Kona Hybrid. Novi model predstavlja logično dopolnitev Konine flote in je hkrati popoln odziv na vse večje povpraševanje evropskih kupcev po okolju prijaznih športnih terenih. Hibridna Kona je opremljena z 1,6-litrskim bencinskim štirivaljnikom z direktnim vbrizgom, ki razvije 77,2 kW (105 KM) in 147 Nm navora. Podporo mu zagotavlja stalni električni motor, ki prispeva še 32 kW (43,5 KM) in maksimalen navor 170 Nm. Za električno moč skrbi litij-ionska baterija s kapaciteto 1,56 kWh, ki se ponaša z učinkovitim delovanjem, pametno porabo energije in hitrim polnjenjem. Tovrstna Kona je pri nas na voljo od 22.900 evrov dalje.

“Sem veliko na poti,
zato je Hyundai moja prva izbira. “

Jernej Kuntner vozi Tucsona.



Hyundai SUV. Št. 1 v kakovosti po mnenju Slovencev!

Brez
obresti!

+
4 zimske
gume

Kona Electric Kona

že za 150 € /mesec

Izjemno
financiranje



i30

že za 120 € /mesec



Tucson

že za 170 € /mesec

Nova Kona Hybrid



Povprečna poraba goriva: 0,0 - 8,5 l/100 km, emisije CO₂: 0,0 - 179 g/km.



Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Slike so simbolne. 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 poddelili priznanje NAJVIŠJA RAVEN KAKOVOSTI NA SLOVENSKEM TRGU. Vir: <http://www.qudal.com/SLOVENIA-461PD93>. Kupci ste avtomobilski blagovni znamki Hyundai poddelili priznanje BestBuy Award MILLENNIALS – najboljšo razmerje med ceno in kakovostjo na slovenskem trgu. Vir: <http://www.bestbuyaward.org/slovenia-619XW88>.

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%, - fiks-na • efektivna obrestna mera: 0,413 % na dan 26.08.2019. Pogoji 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%, - fiks-na • efektivna obrestna mera: 0,404 % na dan 26.08.2019. Pogoji 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. Pogoji za koriščenje ugodnosti po tej akciji je veljavno sklenjena leasing pogodba s Summit Leasing Slovenija d.o.o.

Digitalizacija – nova meja trajnosti

Nagrade za trajnostni tovornjak leta 2020 so bile podeljene v prvem tednu novembra. Slovesnost je potekala na Ecomondu, referenčni razstavi za sektor zelenega gospodarstva v evro-sredozemskem območju v Riminiju.

Tekmovanje je bilo izvedeno četrtrič v treh kategorijah: tovornjak za mednarodni transport – vlačilec, tovornjak za mestni in primestni transport – distribucija in kategorija lahka gospodarska vozila – dostavnik.

Zmagovalci, ki so zaznamovali letošnje leto, so: Mercedes-Benz Actros, Scania Hybrid in VW e-Crafter. Vsi trije zmagovalci so si med sabo precej različni, še posebej v pogonskem smislu, saj Actrosa poganja dizelski motor, Scania se naslanja na hibridni sistem,

medtem ko je Crafter gnan izključno s pomočjo elektrike. Seveda pa so si modeli različni tudi po namenu uporabe, kljub temu pa imajo eno skupno točko – digitalizacijo, ki predstavlja novo mejo trajnosti.

Z uvedbo te umetne inteligence, ki ima še vedno velik neizkoriščen potencial, je prišlo do rasti kakovosti, učinkovitosti in zmogljivosti vseh vozil ob hkratnem zmanjšanju porabe, povečanju stopnje varnosti in omejevanju vpliva na okolje kot še nikoli doslej,

izboljšanju upravljanja vozil ter znatnim zmanjšanjem izpadov. Komisija je osredotočena na novosti iz sveta gospodarskih vozil, ki so dejansko na voljo na trgu. Nagrada za vse tri kategorije (vlačilec, distribucija, dostavnik) se podeljuje v skladu z merili trajnosti in učinkovitosti, ki niso osredotočeni le na zmanjšanje porabe in emisij, temveč vključujejo tudi vse vidike celotnega vpliva vozila na okolje, upoštevajoč tudi posledice celotnega razvojnega in proizvodnega cikla.

Trajnostni tovornjak v kategoriji »Distribucija« za leto 2020 je Scania Hybrid

Scania z novo hibridno generacijo pogona izboljšuje zmogljivosti tako, da kombinira delo dveh motorjev (dizelski petvaljnik in elektromotor). To je alternativni pogon z zelo nizkim vplivom na okolje in učinkovito zmogljivostjo. Scania trdno verjame v hibridni potencial kot alternativo dizlu, še posebej za mestni promet in distribucijsko dejavnost. Distribucijski model je na voljo s štirimi različnimi kabinami in različnimi višinami okvirja. Predvsem zaradi uporabe v mestnih središčih in območjih, ki so izpostavljena tranzitnim omejitvam, je Scania bistveno izboljšala zmogljivosti in doseg, saj lahko vozilo v popolnem električnem načinu delovanja sedaj prevozi do deset kilometrov, preden se ponovno vklopi dizelski motor.



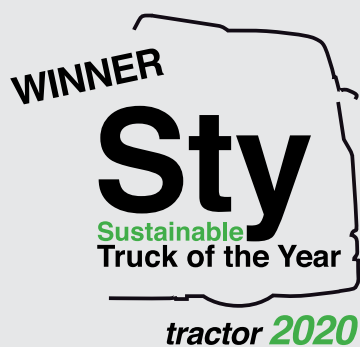
Trajnostni tovornjak v kategoriji »Dostavnik« za leto 2020 je VW e-Crafter

Volkswagen e-Crafter je narejen po meri uporabnikov. To ni le elektrificirana različica kombija z dizelskim motorjem, temveč povsem nov in samostojen izdelek, ki ga je Volkswagen zasnoval in razvil na temeljih resničnih potreb tistih, ki opravljajo distribucijo blaga v mestna središča. Seveda pa je električni Crafter deležen vse opreme in tehnologije, kot jo ima njegov klasičen brat z dizelskim motorjem. Vozilo ima dejansko avtonomijo 70 do 100 kilometrov z enim polnjenjem, najvišja hitrost pa je omejena na 90 km/h. To je povsem dovolj za distribucijo, ob tem pa lahko 2,5 tone težko in skoraj 6 metrov dolgo vozilo prepelje več kot 900 kilogramov tovora, kar dviguje njegovo uporabnost na višji nivo.



Trajnostni tovornjak leta v kategoriji »Vlačilec« za leto 2020 je Mercedes-Benz Actros.

Peta generacija Actrosa je zazrta v prihodnost kot še nikoli doslej. Gre za model, ki predstavlja veliko prelomnico in ki bo za vedno spremenil tovornjake kot take, pa tudi samo zaznavanje tovornjakov in način pristopa do prevoza tovora. Actros je napreden v vsakem pogledu, ob tem pa je tudi prvi tovornjak, ki prihaja serijsko brez običajnih vzvratnih ogledal, kar povečuje varnost in zmanjšuje porabo. Je tudi prvi tovornjak, ki po zaslugi aktivne pomoči pri vožnji (Active drive assist) omogoča, da se 40-tonska kompozicija vozi po avtocesti samostojno, varno in učinkovito. ABA 5 pa skrbi tudi za varnost ostalih udeležencev v prometu, predvsem pešcev in kolesarjev.



Razširite svojo
logistično mrežo
z novimi poslovnimi
partnerji

na timocom.si

 **TIMOCOM**

AUGMENTED LOGISTICS

Digitalni svet



Mislím, da ni več nikogar, ki ne bi vedel, da od spomladi prenovljeni Actros nima več zunanjih ogledal in da je klasične merilnike zamenjala digitalna tablica. Kako se ta digitalizacija obnese na cesti, pa smo tokrat preizkusili na naši testni progi.

V današnjem času pametnih naprav, pa naj bo to telefon, tablica, računalnik ali kaj drugega, ni več ovir za uvedbo digitalne armature in različnih multimedijskih ter interaktivnih sistemov, ki naredijo vožnjo lažjo in prijaznejšo do voznika. Za takšno potezo se je odločil Mercedes pri prenovi Actrosa, ki na ta način ponovno dviga letvico in izziva konkurenco s sloganom: »Vsi govorijo. Eden uresniči.« Tisto, o čemer vsi govorijo, Actros uresničuje, saj na trg v serijskem tovornjaku uvaja rešitve, ki smo jih še pred kratkim videvali v prototipih ali pa v zelo dragih osebnih avtomobilih. Prva takšna rešitev je odstranitev ogledal in uvedba dveh 15-palčnih zaslonov, postav-

ljenih na A stebriček, a o tem smo že precej pisali, tako da se bomo tokrat posvetili bolj armaturi ter številnim sistemom in njihovem vplivu na vožnjo.

10–12 palcev

Ob posedanju na velik, izdatno nastavljen sedež se pred nami pokaže multifunkcijski volan, za njim računalniška tablica, desno od nje pa še ena. Na začetku vas bo to nekoliko zmedlo, saj z obema ekranoma in vsemi funkcijami in podatki, ki jih nudita, ne boste takoj na »ti«, ampak bo potrebno kar malo privajanja, predvsem pa se boste morali sprehoditi skozi vse menije in podmenije ter se spoznati z vsemi možnostmi, ki so na voljo. Naj po-

udarim, da se boste morali navaditi na obe digitalni plošči, vožnja v to ne spada, saj so vse potrebne funkcije še vedno postavljene na volan in dve ročici ob njem, kar pa je pri Mercedesu že stara zgodba, vožnja pa lahkotna in neobremenjujoča.

Plošča z merilniki je na voljo v dveh velikostih in sicer kot 10- ali 12-palčna tablica, v obeh primerih pa si pogled nastavljam skozi tri glavne postavitve: osnovno, advanced in interaktivno. Osnovna nastavitve je še najbližje prejšnjim merilnikom, saj se nam na ekranu izrišeta klasičen merilnik hitrosti in vrtljajev, med njima pa je nekaj kontrolnih lučk in lučk sistemov za pomoč pri vožnji. Advanced ali napre-



Tako je izginilo tudi klasično stikalo za vklop luči. Večina funkcij se sedaj krmili prek desnega ekrana, občutljivega na dotik, za vse ljubitelje klasike pa je Mercedes vseeno pustil pod ekranom 11 tipk ali bolje rečeno bližnjic, ki omogočajo bolj neposreden dostop do zelene funkcije. Tu lahko ročno vklopljate luči, sicer pa se bodo vklopile kar same. Vse funkcije lahko vklopite tudi z dotikom ekrana in potegom prsta levo ali desno, medtem ko se na ekranu izrisujejo prepoznavne ikone, vi pa z dotikom potrdite ikono. Svetujem, da se po meniju, vsaj prvič, premikate, ko stojite, saj je na voljo neomejeno število funkcij, katere pa lahko tudi nadgradimo.

Skozi menije se lahko sprehajamo tudi prek stikal na volanskem obroču, kjer imamo postavljeni posebni blazinici – touch pod, ki reagirata na prehod prsta levo in desno. Z njuno pomočjo se premikate po menijih, s pritiskom na blazinico pa potrdite izbrano funkcijo. Z blazinico na levi strani krmilimo ploščo z merilniki in izbiramo funkcije na njej, medtem ko z blazinico na desnem volanskem kraku krmilimo desni večnamenski zaslon.

Po krajšem času se boste navadili na nov intuitiven način sprehajanja med funkcijami, saj jih večino že poznate, raziskovali pa boste njihovo

ve dodatne možnosti. Multimedijske vsebine, kot so radio, telefon, navigacija, mobilni z dvema SIM karticama, bluetooth, internet, e-mail, so že nekaj običajnega. V Actrosu pa si lahko samodejno prilagodite zaslon na osnovi svojega pametnega telefona s pomočjo funkcij Apple Car Play ali Android Auto, odlagališče nad ekranom pa omogoča tudi brezžično polnjenje mobilnega. Na ekranu si lahko nastavite tudi servisne storitve prek Mercedesovega Uptime in Fleet managementa, preverite lahko pritisk v pnevmatikah, sistem pa po novem prikazuje tudi temperaturo v pnevmatikah.

Economy +

Z vsako novo generacijo proizvajalci težijo k temu, da je njihov tovornjak učinkovitejši in ekonomičnejši. Enako je tudi s prenovljenim Actrosom, ki ima na račun prej omenjenih kamer namesto ogledal izboljšano aerodinamiko. A tista res prava zadeva, ki izboljšuje učinkovitost in zmanjšuje porabo, se imenuje PPC ali prevedeno predvidljivi tempomat, ki pri Mercedesu vstopa že v drugo generacijo. PPC je odslej aktiven tudi na magistralnih cestah, ne več le na avtocestah, saj ob podatkih tridimenzionalnih satelitskih kart uporablja tudi podatke, pridobljene iz tovornjakov, ki so to ruto že pre-

den način nam na sredini nariše le en velik merilnik hitrosti ter desno v njem še merilnik vrtljajev, levo in desno pa so podatki iz tahografa ter drugi sekundarni podatki. Najbolj napreden prikaz pa je zagotovo interaktivni, kjer se nam na sredini izriše cesta, medtem ko sta merilnika hitrosti in vrtljajev v drugem planu in postavljena v podnožje merilnika. Kateri koli način izgleda izberete, vam bo ponudil številne informacije, ki na že znane načine dvigujejo učinkovitost in varnost. Vse nastavitve, ki ste si jih nastavili, se tudi shranijo in ko boste naslednjič vstavili svojo tahografsko kartico v režo v tem vozilu, se bo vse postavilo na zadnjo nastavitve, tudi jezik, saj je Mercedes vse menije lepo prevedel v slovenščino.

Brez stikal

Z vgradnjo dveh ekranov so iz vozila izginila skoraj vsa klasična stikala.



Mislím, da ni več nikogar, ki ne bi vedel, da od spomladi prenovljeni Actros nima več zunanjih ogledal.



Dva najbolj prepoznavna elementa prenovljenega Actrosa: LED dnevne luči znotraj glavnih luči, ki imajo sedaj tudi funkcijo smernika, in Mirror Cam sistem kamer.

vozili. Podatki tako niso več omejeni le na topografijo, temveč vključujejo prometne znake, geometrijo zavojev, križišč in krožišč, zaradi česar PPC ne optimira več vožnje samo v klanec in na spustih, temveč tudi na regionalnih, zavitih cestah in v naseljih, kjer je bila uporaba tempomata do sedaj zelo omejena. GPS podatke odslej uporablja tudi elektronika samodejnega menjalnika PowerShift 3 in na najboljši način prilagaja strategijo prestavljanja. Menjalnik ima vnaprej pripravljene tri programe: standard, economy in economy +. Prvi program je namenjen bolj zahtevni vožnji, pri kateri imamo na poti več klancev, in kadar želimo z vozilom rokovati povsem samostojno. Drugi program, kot že samo ime pove, dela vožnjo bolj ekonomično, ob limitirani končni hitrosti

85 km/h. Pri tretjem programu pa je hitrost omejena na 82 km/h. Ta program je uporaben na predelih, kjer ni veliko prestavljanja, saj menjalnikova



Ročica električne parkirne zavore ima sedaj več funkcij prek dodatnih stikal na njej. Levo stikalo je Hill Holder, ki drži vozilo zavrto v klanecu brez časovne omejitve, desno stikalo pa je namenjeno samostojnemu zaviranju polprikolice.



»Gentlemen, start your engines,« zagon motorja brez uporabe ključa.

elektronika dovoljuje, da vrtljaji padejo celo na 800, preden bo prestavila v nižjo prestavo.

Vozi sam

Mercedes z novo generacijo Actrosa že ves čas razvija tehnologijo avtonomne vožnje, kar pomeni,



Multifunkcijski volan, pri katerem s stikali na levem kraku krmilimo funkcije na plošči z merilniki, s stikali na desnem kraku pa funkcije na osrednjem zaslonu.



Dve klasični obvolanski ročici. Prek leve krmilimo smernike, brisalce, peremo vetrobransko steklo, spreminjamo snop luči, prek desne pa samodejni menjalnik in retarder.



Novi ključ omogoča odklepanje in zaklepanje vozila do oddaljenosti 50 metrov ter preizkus luči. Številne dodatne funkcije lahko preverjate prek pametnega telefona.

da lahko tovornjak, če so izpolnjeni določeni pogoji, vozi povsem sam. Žal zakon tega še ne dovoljuje in avtonomna vožnja je šele na stopnji 2 od 5, zato Mercedes vseh teh tehnologij še ne more/ne sme serijsko vgrajevati v tovornjak, kljub temu pa številni sistemi, ki so že vgrajeni na tovornjaku, omogočajo delno avtonomno vožnjo. Najvažnejši sistem,

ki to omogoča, pri Mercedesu imenujejo Active Drive Assist. Ta vam omogoča, da na avtocesti z jasno izrisanimi črtami in ob vklopljenem aktivnem tempomatu za 15 sekund dvignete roke z volana. Po 15 sekundah bo prvič opozoril z zvočnim in vizualnim signalom v rumeni barvi, po 30 sekundah pa bo zvočno opozorilo kontinuirano, vizualno opozo-

rilo na armaturi pa se bo obarvalo rdeče. Če še ne boste prijeli za volan, se bo sistem po eni minuti sam izklopil. Aktivni pomočnik v vožnji vam ponuja tudi izbor linije vožnje. Lahko se peljete po sredini voznega pasu med dvema črtama, lahko pa ste bližje levi ali bližje desni črti. Ključni del tega pomočnika je nov električni volanski mehanizem. Me-



POKLIČITE NAS
041 653 375

KONEC IZGOVOROV

SNEMANJE ZA VSAKIM OVINKOM



PETROL

Snemanje voznikovih kartic na vseh Petrol bencinskih servisih



SNEMALNIKI

Ročni snemalniki za lastno uporabo



CVS MOBILE

Snemanje na daljavo



PARTNERSKE DELAVNICE

Strokovno snemanje na lokacijah po vsej Sloveniji

PROGRAM TAHOPRO

Popolna rešitev za pregled voznikovih kartic in digitalnih tahografov.

KONTAKTIRAJTE NAS

Z veseljem vam bomo pomagali pri izbiri načina snemanja za vaše podjetje.

www.taho-pro.si





Prek zaslona na sredinski armaturi upravljamo skoraj z vsemi funkcijami, ki so na voljo, za tiste bolj konzervativne pa so na voljo bližnjice v obliki gumbov pod ekranom.

hanizem omogoča lahkotno vrtenje volana, ko smo na mestu ali pri nižjih hitrostih, medtem ko pri višjih hitrostih postaja volan bolj trd. Prav tako se vam povečuje upor na volanu, če želite prečkati črto, ne da bi vklopili smernik, ko ste že na črti, pa vas sam vrača ponovno v vozni pas. To ustvarja Lane Assist, ki je del sistema Drive Assist, drugi pomemben sistem Active Drive Assista pa je Active Brake Assist, sedaj že bolj znan kot sistem ABA 5. Sistem je močno napredoval predvsem v pogledu prepoznavanja pešcev, saj bo ob pojavu ovire pred vozilom samodejno zavrl in popolnoma ustavil vse od hitrosti 50 km/h navzdol. V ta sistem je sedaj

vključeno tudi prepoznavanje prometnih znakov in samodejno zaviranje ob nižji hitrosti. V praksi to pomeni, da če imate tempomat nastavljen na 85 km/h in če sistem prebere na poti znak za omejitev na 60 km/h, bo samodejno znižal hitrost na 60 km/h, ko pa bo prebral znak za konec omejitve, bo samodejno pospešil na prej nastavljeno hitrost. Izboljšano je tudi predvidevanje, saj sistem na osnovi kamer, dveh radarjev in liderja ter številnih senzorjev veliko prej predvidi določeno situacijo, kar privede do hitrejše reakcije umetne inteligence pri sprejemanju pomembnih odločitev. Omenimo še funkcijo stop & go, ki samodejno zaustavi vozilo, ko se pred nami ustvari kolona; ko se kolona premakne, se tudi naše vozilo



Če spustite volan za več kot 15 sekund, se bo na zaslonu pred vami pojavilo rumeno opozorilo, slišali pa boste tudi opozorilni ton. Po 30 sekundah se bo opozorilo obarvalo rdeče, piski pa bodo kontinuirani. Po eni minuti, če ne boste prijeli za volan, se bo Active Drive Assist izklopil.

samodejno premakne za njo.

Za konec povejmo še par besed o sistemu Sideguard Assist, ki opozarja na objekt v desnem mrtvem kotu. Čeprav je ta kot zaradi uvedbe kamer sedaj skoraj izničen, pa se še vedno lahko na desni strani pojavi pešec ali kolesar, na katerega nisimo pozorni in ga ob zavijanju desno lahko zadenemo. Dvosmerni radar pred pogonsko osjo bo to opazil in če bo ocenil, da lahko pride do trka, bo samodejno zavrl in ustavil vozilo. Prav tako bo vozilo samodejno ustavilo, če se bo na poti ob zavijanju des-



Na stebričku A nameščen ekran, ki zamenjuje vzvratna ogledala.



Predvidljivi tempomat je zmeril, da bo čez 105 metrov oster desni zavo, skozi katerega bi bilo najbolj varno peljati s hitrostjo 33 km/h. Sistem bo pred zavojem sam znižal hitrost, po zavoju pa jo ponovno dvignil na prej nastavljeno.



Možna izbira izgleda plošče z merilniki: osnovna, advanced in interactive. Osnovna nastavev je še najbližje prejšnjim merilnikom, saj se nam na ekranu izrišeta klasičen merilnik hitrosti in vrtljajev. Advanced ali napreden način nam na sredini nariše le en velik merilnik hitrosti ter desno v njem še merilnik vrtljajev. Interaktivni prikaz nam na sredini izriše cesto, medtem ko sta merilnika hitrosti in vrtljajev v drugem planu in postavljena v podnožje merilnika.



V interaktivnem načinu nam merilnik prikazuje, da imamo še 5 metrov do STOP znaka ter da je 28 metrov pred nami vozilo, ki se premika s hitrostjo 27 km/h.

no znašel kakšen količek, ki bi ga ob manevru lahko povozili.

V praksi ti sistemi zares delujejo, še vedno pa niso namenjeni avtonomni vožnji, temveč le pomoči. Najbolj zanimiva pa je predvidljiva vožnja po lokalnih cestah v zavoje in tudi skozi rondo, če je le jasno vidna robna črta. Sistem oceni, se skozi prihajajoči zavoj 40-tonski tovornjak lahko pelje 35 km/h in bo samodejno prilagodil hitrost, po zavoju pa zopet zvišal hitrost na nastavljeno. Je že res, da je takšna vožnja precej počasnejša, kot pa če bi zavoj prevozili sami, vendar v smislu varnosti in ekonomičnosti zadeva »pije vodo«.

Digitalizirajte vozni park.





TRACKNAV



Digitalizirajte pisarno.



Napredni sistemi za upravljanje voznega parka.

Upravljanje in optimiranje poteka dela

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

Upravljanje in evidentiranje delovnega časa

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

Spremljanje parametrov vožnje

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

www.tracknav.eu

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

+386 (0)3 425 76 77

info@lxtrack.si

Dvajset let tradicije



Renaultov Kerax si je v svetu tovornjakov za gradbeništvo nedvomno ustvaril velik sloves, o njegovi vzdržljivosti pa pričajo tudi uspehi na tekmovanju Pariz–Dakar. S prihodom povsem novih modelov tega francoskega proizvajalca tovornjakov so Keraxi odšli v pokoj, nadomestila pa jih je nova serija K.

Še pred kratkim je večina iz velike evropske sedmerice za gradbene namene ponujala zelo konzervativne izvedbe tovornjakov ali boljše rečeno – prekucnike in druge posebne nadgradnje so postavljali na šasije tovornjakov iz velikoserijskih družin. Prvi, ki je zbral dovolj »poguma« in trgu ponudil posebej prirejen tovornjak za gradbeništvo, kamnolome, rudnike, peskokope – skratka za vse, kjer se v praksi od vozila pričakuje, da pokaže svojo robustnost, moč in neustavljivost, je bil Iveco z modelom Euro Trakker. Ni pa minilo dolgo (leta 1997), ko se je na trgu s še boljšim izdelkom pojavil Renault Trucks. Njihov tovornjak je nosil ime Kerax. Kerax je zaslovel po svoji veliki zanesljivosti, robustnosti, veliki oddaljenosti od tal ter izjemni prilagodljivosti in odličnih terenskih zmogljivostih. Več kot 13 let je Kerax kraljeval na trgu, nato pa so se prebudili tudi ostali proizvajalci, a Renault Trucks je na osnovi izkušenj, ki jih je zbral na terenu, že pripravljal novo generacijo tovornjaka, ki bo vse skupaj še nadgradil. In tako je s prihodom povsem

nove serije Renault Trucks tovornjakov leta 2013 na trg prišla tudi nova generacija tovornjakov za gradbeništvo. Od takrat dalje se ti tovornjaki ne imenujejo več Kerax, temveč serija K.

Nova generacija

Pri svojih vozilih za gradbeno dejavnost Renault Trucks ponuja dve različni seriji – serijo C za splošne

gradbene namene in serijo K za zahtevna dela v gradbeni dejavnosti. Slednje smo lahko preizkusili tudi mi na izredno zahtevnem terenu v kamnolomu Verd in to še na dan, ko je pred tem celo noč deževalo, tako da so bili pogoji zares zahtevni. Serija K se ni obotavljala, jaz pa tudi ne, hitro smo se zapeljali po strmini, v blato, vodo, med kamenje in pesek, kjer so do izraza prišli trdnost, robustnost,



Sneg, dež, blato, kamenje K serija preмага vse.



Robusten in zmogljiv

Čvrstoti v prid govori tudi jeklen odbijač iz treh delov, ki lahko odrine marsikateri predmet na poti, lažje pa ga je tudi zamenjati. Zavarovane so luči, pa tudi spodnja stopnica je upogljiva in odpornejša na poškodbe. Še posebej je zaščiten spodnji del motorja in menjalnika, pa čeprav je vozilo od tal oddaljeno kar 30 centimetrov. Vzmetenje zadnjih osi je prilagojeno terenski vožnji in ponuja dovolj udobja in stabilnosti, kadar je vozilo polno obremenjeno in kadar je prazno. Sistem ponuja tudi samodejno kontrolo višine v vožnji, ko pa se vozilo zaustavi in motor ugasne, se samodejno aktivira električna parkirna zavora.

okretnost in večkolesni pogon ter odličen vstopni kot, ki presegata 32 stopinj. Natančnost krmiljenja in majhen obračalni krog omogoča odlično vodljivost.

Med mnogimi funkcijami, ki jih ponuja serija K, so izjemne tudi tiste, ki omogočajo prostornejšo, udobnejšo in bolj ergonomsko kabino z vrtljivimi gumbi. Kabina je sodobna, saj so izredno veliko časa namenili udobju voznika, tako je položaj za vožnjo bolj naraven, kar omogoča velika nastavljivost volana in ergonomičen sedež, na katerem je sedaj za Renaulte že prepoznaven rdeč varnostni pas. Plošča z merilniki je pregledna, vsa stikala pa na dosegu roke, saj je včasih treba hitro dodati v pogon še eno os, reducirati prenos ali vklopiti kakšno blokado na pogonu. Večino informacij voznik prebere s plošče z merilniki, vse doda-



Odličen je tudi pripomoček za speljevanje v klanec, ki manj obremenjuje sklopko, pa tudi voznika.

tne pa prek 7-palčnega HD zaslona na osrednji konzoli, vozniku pa so na voljo še 12-in 24-V vtičnice.

Močna konjenica

Kar 520 konjev je bilo na voljo v testnem tovornjaku, kjer se je moč na kolesa prenašala prek 12-stopenjskega Optidrive samodejnega menjal-

nika, kateri ima dodano še prestavo za reševanje iz blata (crawling) ter 5 vzvratnih prestav, od katerih je ena izjemno kratka. Menjalnik omogoča številne nastavitve, med drugim tudi ročno prestavljanje, kar je še posebej dobrodošlo pri vožnjah v večje in daljše klanec, kjer že v podnožju nastavimo prestavo in hitrost in vozilo se bo samo vzpenjalo brez izgube moči sredi klanca. 12,8-litrski šestvaljnik s pomočjo neposrednega vbrizga in turbo polnilnika ponuja kar 2550 Nm navora, ki je na voljo od 1000 do 1430 vrtljajev. Kompakten sistem za obdelavo izpušnih plinov temelji zgolj na SCR tehnologiji s filtrom trdih delcev. Uspešno zastavljanje po klanecu navzdol vzdržuje motorna zavora Optibrake+, ki ponuja 382 kW moči, na voljo pa je tudi 450-kW Voithov retarder.

Ko se odločiš za nakup tovrstnega tovornjaka, dobiš zagotovo več kot le tovornjak. Serija K je narejena za opravljanje najtežjih nalog in ne bo razočarala.



Na sredini plošče z merilniki lahko venomer vidim katere osi so v pogonu, kateri diferencial je blokiran, katera prestava je aktivirana ...



Peti član

Konec avgusta je Scania objavila, da tudi ona, sicer zadnja med velikimi evropskimi proizvajalci težkih tovornjakov, v ponudbo 13-litrskih vrstnih šestvaljnih motorjev uvaja močnejšo verzijo od 500 konjev. Novinec je odlična alternativa najšibkejšemu V8 motorju iz domače proizvodnje, saj je lažji, ob tem pa zagotavlja več moči.

Že nekaj časa so vrstni šestvaljniki z delovno prostornino okoli 13 litrov in močjo, višjo od 500 konjev, reden izbor evropskih prevoznikov, ki potrebujejo vlačilec ali solo tovornjak za težke ustaljene ture z veliko vzponi in vedno polno obremenitvijo. Ti motorji omogoča-

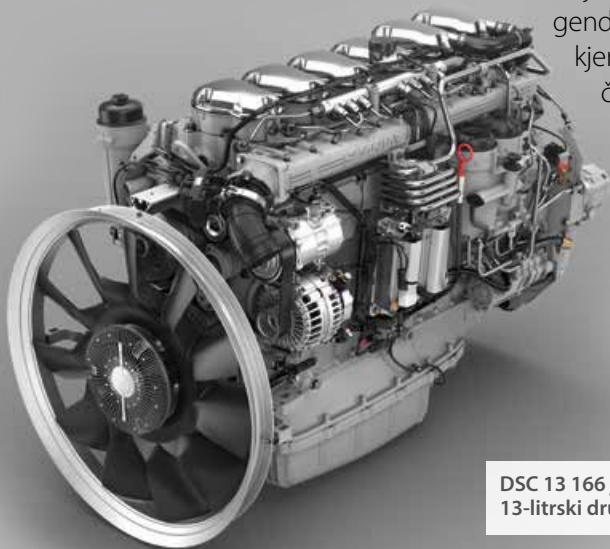
jo premagovanje klancev v kar krajšem času ob večji povprečni hitrosti. Skoraj po pravilu so to najbolj iskani agregati med triosnimi vlačilci (6 x 4 ali 6 x 2), radi pa jih imajo tudi lastniki najtežjih, štiri-osnih prekucnikov.

Kupce s takšnimi potrebami je do sedaj Scania usmerjala na svojo legendarno ponudbo V8 motorjev, kjer se ponudba motorne moči motorja DC16 116 z delovno prostornino 16,4 litra prične pri 382 kW/520 KM in najvišjim navorom 2700 Nm, ki je na voljo že pri 1000 vrtljajih. Zaradi precej višje cene od motorjev s podobnimi karakteristikami za tovrstnim, pa tudi ostalimi »osmicami« ni

velike gneče. Kupujejo jih tisti, ki zares potrebujejo večjo moč, ter resnični ljubitelji tovrstnih motorjev in Scanie kot blagovne znamke. Na koncu cena ni niti toliko pomembna kot dejstvo, da so V8 motorji zaradi specifične gradnje težji od podobnih šestvaljnih motorjev. Vsi pa vemo, da se danes v transportu išče vsak dodaten kilogram uporabne nosilnosti, in še posebej tisti, ki imajo večne probleme s preobremenjeno prvo osjo. Ravno za takšne bo odslej na voljo nova verzija DC13 motorja, s katerim Scania ustvarja skladen kompromis med neto maso samega motorja in skupno maso transportne kompozicije, moči in ekonomičnosti.

Finomehanika

Osnova novega agregata je že dlje časa dobro uveljavljena družina vrstnih šestvaljnikov z delovno prostor-



DSC 13 166 je sedaj najmočnejši motor v 13-litrski družini.

Scania Euro VI motorji s prostornino 13 litrov

	DC13 162 370 KM	DC13 163* 410 KM	DC13 164 450 KM	DC13 165 500 KM	DC13 166 540 KM
Razpored valjev	v vrsti				
Število valjev	6				
Ventilov na valj					
Delovna prostornina	12,7 litrov				
Premer x hod valja	130 x 160 mm				
Kompresijsko razmerje	23:1		21:1		
Vbrizg goriva	Scania XPI				
Kontrola emisije	Scania SCR				
Moč motorne zavore	242 kW pri 2.400 vrt/min				
Količina olja v motorju	40 litrov				
Najvišja moč (kW/KM)	272/370	302/410	331/450	368/500	397/540
Najvišji navor (Nm/min)	1.900/900– 1340	2.150/900– 1340	2.350/900– 1340	2550/925– 1340	2700/1000– 1300

* Na voljo tudi v izvedbi s pogonom na utekočinjen plin (LNG).



Po meritvah nemških novinarskih kolegov je Scania R 450 najboljša v porabi in emisijah CO2 v svojem razredu.

nino 12,7 litra. Ta družina je do sedaj imela štiri člane: 370, 410, 450 in 500, kjer številke povedo moč motorja v KM. S temi motorji novinec deli praktično celotno konstrukcijo ob manjših spremembah in izboljšavah.

Pri Scanii tega sicer niso izrecno poudarili, je pa najbližje resnici dejstvo, da glavnina razvojnega napredovanja temelji na posodobitvi softwara ob dodatni finomehaniki na znižanju notranjega trenja in uvajanju »pametnih« pomožnih komponent.

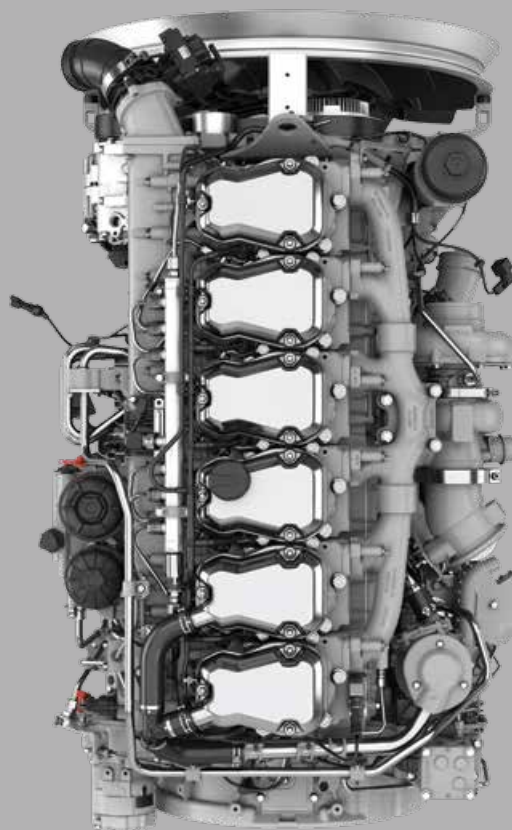
Ni suma, da bo novi DC13 166 najagilnejši motor v družini, pa tudi zanesljiv, robusten in ekonomičen. Ne bo mu lahko, saj ima v družini odlični večkrat nagrajen motor, to je izvedba s 450 KM. Motor, ki je vgrajen v model Scania R 450, je že tretje leto zapored osvojil »zeleno« nagrado – Green Truck 2019. Motor se je najbolje odrezal na testu porabe goriva, katerega organizirata nemški reviji za gospo-

darska vozila VerkehrsRundschau in Trucker. Ta vlačilec je bil razglašen za najvarčnejšega in ekološko najsprejemljivejšega v svojem razredu. Sedaj je čas, da tudi novinec pokaže, kaj zmore.

Kaj ponuja konkurenca

V razredu vrstnih šestvaljnih motorjev z delovno prostornino okoli 13 litrov, močnejših od 500 konjev, vseh šest konkurentov iz velike evropske sedmerice proizvajalcev tovornjakov nudi vsaj en agregat, kateremu bo sedaj konkurirala tudi Scaniina »mašina«. Novi Scaniin motor je vse premagal po navoru, ki je z 2700 Nm vsaj za 100 Nm višji od konkurentov. S 540 konji je prav tako med najmočnejšimi, po moči ga prekaša le Iveco s Cursor 13 motorjem, ki razvija 420 kW/570 KM, a ima Italijan najmanjši navor med vsemi konkurenti.

Motor	Delovna prostornina (l)	Moč (kW/KM)	Navor (Nm)
MAN D2676	12,4	375/510	2.600
Renault DTI 13	12,8	382/520	2.550
Mercedes OM 471	12,8	390/530	2.600
Volvo D13K	12,8	397/540	2.600
DAF-Paccar MX-13	12,9	390/530	2.600
Iveco Cursor 13	12,9	375/510 420/570	2.300 2.500



Enaka konfiguracija, različna moč – od 370 do 540 »konjev«.



Na voljo so tudi prve fotografije, na katerih je novinec za prvo poziranje nameščen v trosnem vlačilcu R 540.

Pomoč profesionalcem

Sodobne navigacijske naprave so že zdavnaj zamenjale klasične papirnate zemljevide. Sodobne navigacijske naprave, namenjene profesionalnim voznikom, imajo poleg iskanja destinacije tudi dodatne opcije, ki opozarjajo, kam velika vozila ne smejo, skrbijo za delovni čas voznika in izbirajo pot glede na vnesene podatke o gabaritih vozila.



Profesionalni vozniki tovornjakov in avtobusov moraj danes skrbeti ne le za poznavanje poti, kamor bodo dostavili tovor, temveč tudi za čas: kako dolgo vozijo, kdaj morajo priti na cilj in še posebej ali lahko s svojim vozilom pridejo po zastavljeni poti. To niti ni tako težko, če vozite po rutah, ki jo poznate, če pa vozite v različne smeri po tujini, pa to ni več tako preprosto, saj se nam ob samo enem zgrešenem pogledu na znak, ki prepoveduje vožnjo vozilom, težkim več od 3,5 tone, ali znak, ki pove, da je pred nami podvoz, nižji od 4 metrov, lahko naredi zelo veliko škodo. Tu v pomoč priskočijo sodobne navigacijske naprave. Ena takšnih naprav je Garminova serija Dezl. Serija ponuja tri modele: 580, 780 in 785. Mi smo preizkusili srednji model, ki je na voljo z velikostjo ekrana 5,0 ali 6,95

palca. Naprava z večjim ekranom je vsekakor bolj pregledna. Na začetku moramo poudariti, da je napravo treba pravilno nastaviti in vanjo vnesti vse parametre, povezane z vozilom, da potem lahko naprava pravilno deluje. Ko to naredimo, bo naprava iz-



računala pot na osnovi vnesenih podatkov o dolžini, višini, širini in teži vozila, pa tudi na osnovi tovora, ki ga prevažate, saj če vnesete, da prevažate nevaren tovor, bo naprava upoštevala tudi to in vas vodila samo po cestah, kjer je dovoljena vožnja za takšna vozila. Naprava ponuja tudi brezplačne prometne informacije, tako da boste vedno vedeli, kaj se dogaja pred vami. Smartphone Link



je brezplačna mobilna aplikacija, preko katere se Dezl 780 poveže z vašim pametnim telefonom. Po povezavi lahko dostopate do vseh prometnih informacij, kamer, ki kažejo promet v živo, lahko spremljate vreme in dobite številne druge podatke, ki jih potrebujete.

Naprava pa ne bo samo navigirala, na poti vam bo merila čas vožnje in vas opozarjala na potreben počitek. Pri tem vam bo ponujala tudi najbližja parkirišča, kjer boste lahko počivali. Počivališča so le del t.i. POI (point of interest) točk, ki so lahko še kako uporabne, saj lahko Dezl tudi glasovno poprosite, naj vam najde najbližjo bencinsko črpalko, hotel, bankomat, lahko pa tudi pozicije državnih služb: policija, prva pomoč, gasilci ...

Naprava pa je lahko tudi servisni opomnik, saj ponuja zapisnik, v katerega vnesete datum in vrsto opravljenega servisa, nakar bo naprava sama beležila število prevoženih kilometrov in vas opozarjala, kdaj bo treba ponovno zamenjati olje, pnevmatike ali kaj drugega.





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



Intermodalni transport

Proizvajalci priklopnih vozil in nadgradenj dosledno spremljajo zahteve intermodalnega transporta, saj proizvajajo lažje, univerzalne, enostavne za rokovanje, varnejše in seveda pametnejše prikolice, ki so povezane z najmodernejšimi telematskimi sistemi.

Intermodalni transport je transport, kjer isti tovor prepeljemo z več različnimi vrstami prevoznih sredstev, pri čemer pa ne vplivamo na tovor, temveč ga le preložimo z ladje na železniški vagon ali tovornjaško prikolico oz. obratno. Najpogosteje se takšna vrsta transporta opravlja s kontejnerji. Zato za uvod navedimo nekaj dejstev, ki najavljajo lepšo in varnejšo prihodnost intermodalnega transporta: največji evropski proizvajalec priklopnih vozil Schmitz Cargobull je sporočil, da po skoraj petih letih v proizvodni program ponovno vrača kontejnerske polprikolice. Drugi največji proizvajalec priklopnih vozil, prav tako nemški, Krone pa je sporočil, da bo v naslednjem letu podvojil proizvodnjo zamenljivih boks nadgradenj (swap bodies), ki so vse bolj priljubljene v kombiniranem cestnem transportu, na kar 25.000 enot.

Poslovni strategiji Schmitz Cargobulla ocenjujejo, da trenutno po celem svetu prometuje 38 milijonov kontejnerjev in da jih bo vsako leto vse več. Kako se je trend zviševal, nazorno povedo statistični podatki: leta 2002

se je po našem planetu »vrtelo« 15,9 milijona kontejnerjev (po obračunski enoti TEU – Twenty-foot Equivalent Unit, 20-ft (čeveljski) kontejner, dolg 6058 mm; uporabljajo se tudi 40-ft kontejnerji, ki pa so dolgi 12.192 mm). Čevelj je angleška dolžinska mera, ki se označuje s ft. Izvirno je mera pomenila dolžino človeškega stopala. Enota je enaka 12 palcem (colam) ali 30,48 centimetrom.

Sedem let kasneje, leta 2012 je bilo v uporabi že 20,5 milijona kontejnerjev, v naslednjih sedmih letih pa se je število praktično podvojilo. In še en preverjen podatek pravi, da se kar 98 odstotkov vsega blaga, ki prehaja (v prihodu ali odhodu) skozi največje nemško pristanišče Hamburg, prevaža v kontejnerjih.

Vzporedno z rastjo števila kontejnerjev rastejo tudi potrebe po posebnih polprikolicah in prikolicah, katere jih lahko vozijo po cestah. Pri Schmitzu navajajo, da so se takšne prikolice v zadnjih letih prodajale med 9 in 12 tisoč kosov na leto.

prihodnosti



Vedno bolj napredne

Čeprav sta oblika in namen teh prikolic že nekaj časa enaka, pa so tovrstna vozila vseeno ves čas na izpopolnjevanju. Dokaz za to je Kässbohrerjeva multifunkcionalna kontejnerska polprikolica, ki je nedavno prejela visoko evropsko priznanje: nagrado za inovacijo 2019 (Trailer Innovation Award) v kategoriji šasije. Strokovnjaki tega podjetja, ki je bilo včasih nemško, sedaj pa je v turški lasti, so uspeli rešiti večno težavo teh vozil, staro že več kot 30 let – torzijska zvijanja, ki ustvarjajo trajne poškodbe glavne konstrukcije, ko se polprikolica uporablja v teleskopskem načinu uporabe (je raztegnjena, da lahko prepele najdaljši kontejner). Turki so na šasijo vgradili osrednjo gred v obliki osemkotnika, ki se povsem razlikuje od nosilne komponente pravokotne oblike na vseh ostalih konvencionalnih kontejnerskih polprikolicah.

Nove rešitve

Na kontejnerskih prikolicah in polprikolicah ter na zamenljivih nadgradnjah se sedaj uvajajo tudi nove rešitve za lažjo in hitrejšo manipulacijo s kontejnerji, uvaja pa se tudi moderna telematska oprema, ki omogoča, da so

tudi vozila te vrste karseda povezana. Nanje sedaj vgrajujejo dele opreme klasičnih polprikolic s ponjavo, pri katerih srečamo elektronsko nadzirane zavore, LED osvetlitev, satelitsko povezane module ... Ob tem lahko poudarimo, da so tudi klasične polprikolice za mednarodni transport v zadnjih desetih letih doživele velik tehnološki razcvet, kar jim omogoča ne le cestni transport, temveč tudi kombinirani transport na železniških vagonih ter rečnih in morskih ladjah, ki so prav tako pomemben člen modernega mednarodnega intermodalnega transporta.



Ponovno v ponudbi kontejnerske polprikolice, vendar te ne bodo prihajale iz Schmitzove tovarne v Gothi v osrednji Nemčiji, temveč jih bodo iz Schmitzovih komponent po Schmitzovem »receptu« in ob strogi kontroli kakovosti izdelovali v partnerski tovarni v Koluman Otomotiv Endüstri v turškem Mersinu, mediteranskem mestecu s približno 950.000 prebivalci, v katerem je tudi največja turška luka.



Pomemben segment intermodalnega transporta so tudi vse bolj priljubljeni snemljivi zabojniki, tudi njih odlikuje univerzalnost, kar ilustrira ta frigo-boks na podstavkih.



Večina triosnih kontejnerskih polprikolic ima dvizžno prvo os, kar ima lahko dvojni učinek, ko je dvignjena, in sicer se zmanjšuje obraba pnevmatik, kadar je polprikolica prazna ali le delno obremenjena, ob slabšem stiku s podlago v težjih pogojih pa lahko ustvarimo večji pritisk na sedlo in s tem tudi na pogonsko os vlačilca.

Schmitzova S.CF Goosnesck 45 Euro Light je olajšana izvedba kontejnerske polprikolice, z lastno maso vsega 4250 kilogramov, namenjena prevozu 40- in 45-ft kontejnerjev.



Kombinirani transport v Sloveniji

Razvoj kombiniranega transporta se je v Sloveniji začel pred 50 leti na železnici. Železnica je bila prva, ki je strankam v tistem času ponudila to transportno storitev in zagotovila redne prevoze blaga v kontejnerjih. Danes so Slovenske železnice še vedno pomemben dejavnik v kombiniranem transportu, saj prepeljejo okrog 27 % tovora na leto v kombiniranem prevozu, od tega dve tretjini z zabojniki. Leta 2017 so prepeljali 5500 kontejnerskih vlakov, kar pomeni, da je bilo vsak dan na cesti 1500 tovornjakov manj.

Luka Koper

V Luki Koper so leta 2000 pretovorili 100.000 TEU, leta 2010 že pol milijona, lani pa so že skoraj dosegli en milijon, bolj natančno 988.501 TEU. Od tega so jih naložili na ladje 461.158 in razložili z ladij 527.343 TEU. Povečevanje naj bi se nadaljevalo in sicer so projekcije iz analiz tržnega potenciala v kontejnerskem prometu naslednje: leta 2025 naj bi v LKP pretovorili 1,5 milijona TEU, leta 2030 2 milijona TEU in leta 2040 3 milijone TEU.

Od celotnega prometa s kontejnerji je bil 1 % transshipment, torej z ladje na ladjo, delež tistega, ki je potoval v zaledje ali prišel iz njega, pa je v razmerju 50 : 50 med cesto in železnico.



9912

Robustne, varne in fleksibilne

Iz izkušnje optimirane kontejnerske šasije **S.CF 40' LX**, **S.CF 45' EURO** in **S.CF 45' EURO LIGHT** vam nudijo varnost in polno variabilnost za prevoze v intermodalnem prometu. Prepričajo z dolgo življensko dobo, gospodarnostjo in preprosto uporabo. Več informacij na: www.cargobull.si

SCHMITZ
CARGOBULL 
The Trailer Company.



Vodeči evropski proizvajalec kontejnerskih polprikolic in prikolic je Krone. V široki ponudbi tovrstnih vozil je na voljo tudi izvedba, namenjena transportu kontejnerjev s kontrolo temperature. To omogoča pod šasijo vgrajen generator (lahko je znamke Genmark, Carrier ali Thermoking), ki proizvaja električno energijo, potrebno za napajanje hladilne tehnologije. Generator poganja poseben dizelski motor z lastnim rezervoarjem za gorivo.



Kässbohrer je prepričan, da bo z novo osemktno obliko osrednje gredi uspel »pozdraviti« Ahilovo peto večine konvencionalnih kontejnerskih polprikolic, ki se pri raztegnjeni formi torzijsko zvijajo. Za to rešitev so prejeli tudi nagrado, ob tem pa je ta polprikolica zmožna prevažati največje kontejnerje tudi do 45 ft.



Univerzalnost je ena od največjih vrlin kontejnerskih polprikolic, predvsem zahvaljujoč raztegljivi šasiji, zato lahko z eno prikolico prevažamo 20-, 30-, 40- in celo 45-ft. kontejnerje.

SPARKASSE 
Leasing

Z vami na poti k uspehu!

Financiramo:

- tovorna vozila,
- priklopnike,
- viličarje.



Oglasite se v eni izmed naših enot:

Sparkasse Leasing S d.o.o.

Cesta v Kleče 15
1000 Ljubljana
T +386 1 561 56 70
T +386 1 583 22 11
E info@s-leasing.si
www.s-leasing.si

PE Celje

Sparkasse Leasing S d.o.o.
Kidričeva ulica 24 a
3000 Celje
T +386 3 425 86 10
E info@s-leasing.si
www.s-leasing.si

PE Šempeter pri Gorici

Sparkasse Leasing S d.o.o.
Znidarčičeva 19
5290 Šempeter pri Gorici
T +386 5 393 42 00
E info@s-leasing.si
www.s-leasing.si

Nadgradnje na dieti

Snemljive nadgradnje, ki imajo v intermodalnem transportu veliko in pomembno vlogo, so prav tako na treningu za znižanje lastne mase. Na lanskem sejmu IAA v Hannoveru smo lahko videli eno najlažjih zamenljivih nadgradenj na trgu, ki je že tako velika kot klasična polprikolica s cerado, njena teža je le 3900 kilogramov, prihaja pa iz Kässbohrerjevih delavnic. Narejena je iz lahkih, a čvrstih materialov in omogoča, da se po njenem podu vozi tudi viličar, težak 7,2 tone. Z nakladalno kapaciteto 34 euro palet omogoča fleksibilnost v prevozu, kakršno ponujajo najboljše polprikolice s cerado. Ima pa nadgradnja še eno prednost; medtem ko so klasične polprikolice s cerado vedno v pogonu, lahko snemljivo nadgradnjo uporabimo za začasno skladiščenje tovara.



Snemljive nadgradnje postajajo vse daljše, dosegle so že mere klasičnih polprikolic s cerado, uporabniki pa še odkrivajo vse njihove prednosti.

Nižja masa

Ekonomski in ekološki izzivi, s katerimi se srečujejo prevozniki v zadnjem času, se reflektirajo tudi na proizvajalce gospodarskih vozil in s tem tudi na proizvajalce priklopnih vozil. Od njih se pričakuje največje možno znižanje neto mase, brez učinka na varnost, vzdržljivost in nosilnost ali celo povečano nosilnost. Današnje 40-ft. kontejnerske polprikolice tehtajo med 4,1 in 4,2 tone, kar jim omogoča visoko uporabno nosilnost. Tehnična nosilnost je lahko tudi 34 ton, medtem ko je operativna/stvarna nosilnost 27–28 ton.

Teža današnjih sodobnih kontejnerskih polprikolic je med 4100 in 4200 kilogrami.



Klasične polprikolice s cerado lahko prevažamo tudi po železnici. Za to so opremljene s posebej ojačanimi robovi za oprijem na okvirju polprikolice. Oprijemna mesta so označena, da ne pride do izgube ravnotežja in prevrnitve. Če je polpriklopnik certificiran po DIN EN 12642 Code XL, je zasnovan tudi za prevoz na hitrih tovornih vlakih s hitrostjo do 140 km/h.

		20' zabojnik		40' zabojnik		45' zabojnik	
		imperialno	metrično	imperialno	metrično	imperialno	metrično
zunanje mere	dolžina	19' 10,5"	6,058 m	40' 0"	12,192 m	45' 0"	13,716 m
	širina	8' 0"	2,438 m	8' 0"	2,438 m	8' 0"	2,438 m
	višina	8' 6"	2,591 m	8' 6"	2,591 m	9' 6"	2,896 m
notranje mere	dolžina	19' 3"	5,867 m	39' 5 45/64"	12,032 m	44' 4"	13,556 m
	širina	7' 8 19/32"	2,352 m	7' 8 19/32"	2,352 m	7' 8 19/32"	2,352 m
	višina	7' 9 57/64"	2,385 m	7' 9 57/64"	2,385 m	8' 9 15/16"	2,698 m
notranja prostornina		1.169 ft ³	33,1 m ³	2.385 ft ³	67,5 m ³	3.040 ft ³	86,1 m ³
največja bruto teža		66.139 lb	30.400 kg	66.139 lb	30.400 kg	66.139 lb	30.400 kg
prazna teža		4.850 lb	2.200 kg	8.380 lb	3.800 kg	10.580 lb	4.800 kg
neto tovor		61.289 lb	28.200 kg	57.759 lb	26.600 kg	55.559 lb	25.600 kg

Zamisel iz Amerike

Oče klasičnega kovinskega kontejnerja, kakršnega poznamo še danes, je ameriški prevoznik Malcom McLean. Ideja se mu je porodila med neskončnim čakanjem na naklad tovara na njegov tovornjak leta 1956. Ali ne bi bilo bolje, da se namesto potratnega čakanja na naklad, ko so kos po kos nalagali na tovarni del tovornjaka, ta operacija izvede v mobilni, neodvisni, večnamenski kovinski boks, ki bi bil uporaben za prevoz različnih vrst tovara in z različnimi prevoznimi sredstvi, se je takrat vprašal McLean. Hitro je našel isto misleče in le nekaj let zatem je na prvo pot med ZDA in Portorikom krenil prvi kontejner.

Enajst let kasneje, leta 1967, so te kovinske parapipede standardizirali in tako so v uporabi že več kot 50 let v treh osnovnih izvedbah: 20, 40 in 45 ft. Širina je vsem enaka: 2438 mm, višina pa variira od 2591 do 2896 mm.



Danes nezamenljivi v transportu od vrat do vrat.

KÖGEL
NOVUM: LIGHT & STRONG

Kögel Cargo

Robustni tekač na dolge proge



- ✓ Manjša teža za več tovara
- ✓ Uporabniku prijazna
- ✓ Raznolika individualna oprema

Generacija **NOVUM** –
Odkrijte dobiček

www.koegel.com



Ne moreš ga ne imeti rad

Izredno praktičen in funkcionalen, z ogromno prostora za do sedem potnikov in njihovo prtljago, z dobrim turbodizelskim motorjem ter dobrimi voznimi lastnostmi. To je Tourneo Connect, zato ga ne moreš ne imeti rad.

V razredu potniških dostavnikov nedvomno kraljujejo Francozi, no, Ford se jim uspešno postavlja po robu z modelom Connect. Podaljšana potniška izvedba s sedmimi sedeži, ki smo jo lahko preizkusili, na prvi pogled ni dizajnerski presežek, ni pa niti škatla na kolesih. Za tovrstno avtomobilsko karoserijo ne izgleda slabo. Sprednji del je celo atraktiven in spominja na druge hišne modele, medtem ko je preostali del karoserije podrejen uporabnosti. Škatlast zadnji del tako omogoča, da bosta tudi potnika v tretji sedežni vrsti imela dovolj prostora tako za kolena, ramena kot tudi glavi. V skoraj pet metrov dolgem avtomobilu sta tista dva sedeža v tretji vrsti povsem enakovredna in celo nastavljiva. V primeru da se v vozilu prevažata sedem potnikov, je za tretjo vrsto še vedno 320 litrov prtljažnega prostora.

Zaradi pokončnih vrat in visoke strehe lahko prtljago lepo zložite v višino. Če tretje vrste ne rabite, sedeže zložite in na voljo je takoj 1300 litrov prostora, če pa preklopite še

drugo sedežno vrsto, se velikost prtljažnika podvoji. Vgrajeni materiali so dobri, kakor tudi zvočna izolacija. Ni treba posebej poudarjati, da ima vozilo številna odlagalna mesta



Notranjost in voznikov delovni prostor sta povsem v stilu Fordovega osebnega programa.



V skoraj pet metrov dolgem avtomobilu sta tista dva sedeža v tretji vrsti povsem enakovredna in celo nastavljiva.



V primeru da se v vozilu prevažata sedem potnikov, je za tretjo vrsto še vedno 320 litrov prtljažnega prostora.

in predale, paket opreme titanium pa prinaša tudi malo luksuza, saj se lahko Connect pohvali z enakim infotainment sistemom z osrednjim ekranom, občutljivim na dotik, kot ga poznamo pri modelu Focus. Voznikov prostor je uspešna kombinacija udobja osebnih in robustnosti dostavnih avtomobilov. Sem spada tudi digitalna plošča z merilniki, ki se narišejo šele, ko vzpostavite kontakt motorja.

Del teksta o občutkih v vožnji začnimo z motorjem. Kljub temu da ima prazno vozilo kar 1,8 tone, pa so si pri Fordu enotni, da je za pogon povsem dovolj 1,5-litrski turbodizeljaš, ki razvija solidnih 120 KM. Motor je novinec v tem programu in se še dokazuje, moram pa reči, da kar solidno opravlja svojo nalogo, dokler je delno obremenjen, pri sedmih potnikih na krovu pa je spustil nekaj »znojaka«. Hitro pa mu na pomoč

priskoči odličen 8-stopenjski samodejni menjalnik, ki prestavi kakšno prestavo nižje in hitro smo zopet v potovalnem ritmu.

Podvozje, ki je prevzeto od Focusa, predvsem na račun dolge medosne razdalje odlično pobira neravnine, izkaže pa se tudi, ko je vozilo polno obremenjeno. Connect lahko namreč nosi do 600 kilogramov tovora in v teh okvirih ne bo sprednji del nič kaj bolj v zraku. Vozne lastnosti so vedno dobre, kljub višji karoseriji in malenkost slabši aerodinamiki.

Zaradi velikih steklenih površin, pa tudi velikih zunanjih vzvratnih ogledal, v katerih je tudi detektor mrtvega kota, je preglednost v vse smeri dobra. Res pa je, da je za vzvratno vožnjo potrebno malo prakse, zato so parkirni senzorji zadaj odličen pripomoček. Kot vsa Fordova vozila v

osebnem programu je tudi Connect bogato založen z asistenčnimi in varnostnimi sistemi, kjer bi izpostavil Pre-Collision Assist, ki prepozna tudi pešce, Active Park Assist in Intelligent Speed Limiter, nadzor vektorjev navora, sistem za prepoznavanje prometnih znakov, brezžično polnjenje mobilnega telefona ...

Ford Transit Grand Tourneo Connect, kar je njegov polni naziv, je odličen avtomobil za prevoz potnikov in prtljage/tovora tudi na daljše razdalje, v katerem bo brez dvoma tudi voznik svojo nalogo izpolnjeval z veliko mero zadovoljstva.



Srebrni strešni nosilci in steklena streha dodajajo dozo luksuza.



Sprednji del je celo atraktiven in spominja na druge hišne modele.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljen, dizel, turbinski polnilnik, neposreden vbrizg	
Prostornina (ccm):	1498
Moč (kW/KM):	88/120
Navor (Nm/min):	270/1750
Menjalnik/pogon:	8-stopenjski samodejni menjalnik/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4825
Širina (mm):	1840
Višina (mm):	1847
Medosna razdalja (mm):	3062
Prtljažnik (l):	322/1287/2620
Masa vozila (kg):	1890
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	12,9
Najvišja hitrost (km/h):	175
Kombinirana poraba (l/100km):	6,5
Emisija CO ₂ (g/km)	176

Retro industrijski stil

TAG Heuer je predstavil tretjo od petih ur v omejeni seriji, Monaco 1989-1999 Limited Edition Step 3, v čast 50-letnice te ikonične ure. Novi Monaco je zmes retro in industrijskega stila iz 90-tih let.

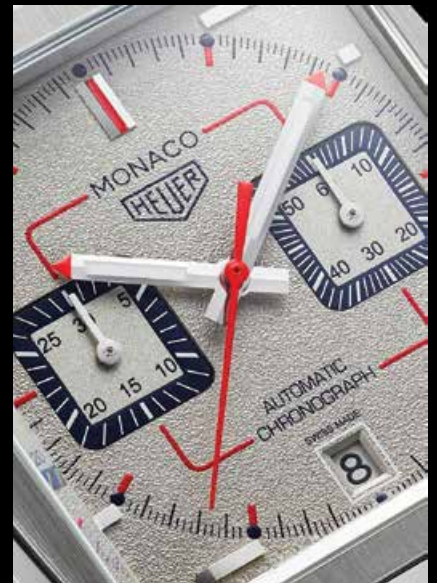
TAG Heuer je predstavil tretjo od petih ur v omejeni seriji, Monaco 1989-1999 Limited Edition Step 3, v čast 50-letnice te ikonične



ne ure. Novi Monaco je zmes retro in industrijskega stila iz 90-tih let.

Najnovejša ura je posvečena 90. letom prejšnjega stoletja in prihaja na trg po tem, ko so že predstavili uro, ki obeležuje 70. leta, in drugo uro, ki obeležuje 80. leta.

Tretja od petih Monaco ur (dve seriji še prideta) je navdih dobila v trendih in stilu devetdesetih let. Z močnim industrijskim izgledom, ki se odraža v uličnem stilu, karakterističnem za to desetletje, ima ura lahko modri ali srebrni izgled z dinamičnimi rdečimi elementi. Štirioglasta ura je narejena iz nerjavečega jekla in ima zrnasto številčnico ter speškano podlago za modro minutnico. Logotip je v modri barvi, medtem ko so kazalci beli z rdečimi vrhovi, kar ustvarja hraber kontrast. Ta barvitost se nadaljuje na modernem perforiranem pasku iz telečjega usnja z rdečimi šivi. Kakor pri originalu so gumbi na desni strani ohišja, medtem ko je krona na levi strani. To je zelo nekonvencionalen detajl, po katerem pa se



Monaco od ostalih razlikuje zadnjih 50 let.

V ohišju je znani kaliber 11, moderna izvedba kronografa s samodejnim navijanjem, ki je bil predstavljen v originalnem Monacu leta 1969. Če jo boste želeli imeti, se bo treba kar potruditi, saj bo narejenih le 169 primerkov.

Tudi Kimi ima svojo uro

Richard Mille RM 50-04 Tourbillon Split-Seconds Chronograph Kimi Raikkonen je polno ime te ure, ki je bila uradno predstavljena pred mesecem dni na dirki za veliko nagrado Singapurja.

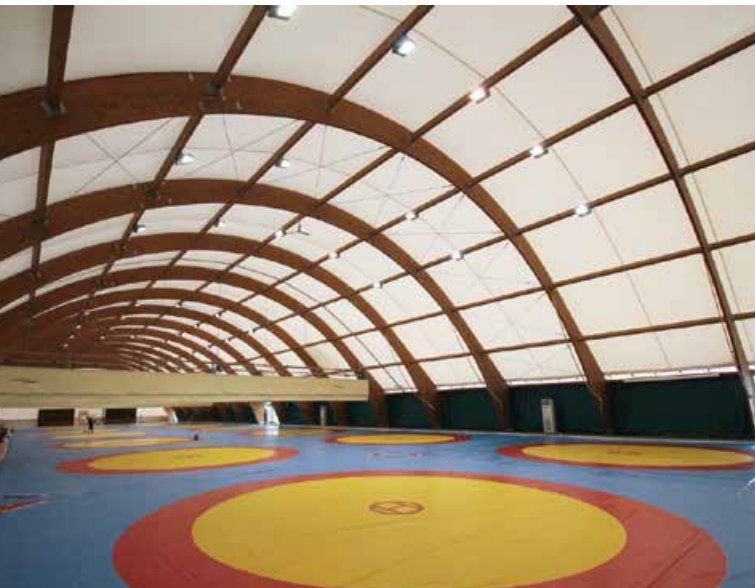
Ura na prvi pogled izgleda precej zapletena in težka, v resnici pa je povsem lahka. Kaliber RM50-04 tehta le 7 gramov in si povsem zasluži naziv ultralahkosti. Skrivnost je v uporabi titana in ogljikovih vlaken pri izdelavi. Oblika deluje kot nora kombinacija detajlov in rdeče, bele ter črne barve, kakršen je dirkalnik F1 Alfa Romeo C38, katerega letos vozi Kimi. Ura je izdelana iz lahkih karbonskih kompozitov, zaprtih v ohišje, veliko 44 mm.



Po mehanski strani ima ura standardni mehanizem za navijanje, dodana pa sta dva kronografa, postavljena na šest in devet, na 11 pa je indikator moči v obliki ventilatorja. Mehanizem ima frekvenco 21.600 bph in rezervno moč za 70 ur. Tudi ta ura bo zelo redka, saj so izdelali le 30 primerkov.



LESENE HALE



NAPIHLJIVE HALE



JEKLENE HALE



INŽENIRING

✉ info@dbs-engineering.com

🌐 www.dbs-engineering.com

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



Dizajnerska evolucija, digitalna revolucija

Druga generacija priljubljenega Audijevega SUV-ja Q3 je posodobila karoserijsko obliko in, kot se to vedno zgodi, je postala večja, kakovostnejša, udobnejša ... največja novost pa je nova notranjost v duhu popolne digitalizacije.

Lahkotno *nabildana* karoserija skriva agresivnost, tako da tudi novemu Q3 ni neznanka Audijeva samozavest. Postavljen je na že znano MQB platformo, tako da je sedaj za kar 10 cm daljši od prejšnje generacije. To se odraža predvsem na večjem prostoru v notranjosti, še posebej na zadnjih sedežih, lažje pa je vanj naložiti tudi prtljago. Spredaj pa ravne horizontalne linije armature poudarjajo širino kabine, čvrsti in kakovostni materiali dokazujejo visoke standarde, digitalna armatura pa se sklada z novo tehnolo-

ško dobo. Poudarek je na digitalizaciji skoraj vseh funkcij, zato voznik gleda v narisane merilnike, številne funkcije pa upravljamo prek zaslona na dotik in MMI sistema s kombiniranim prikazom podatkov o vožnji in navigaciji na 12,3-palčnem zaslonu pred voznikom in 10,1-palčnem na sredinski konzoli. Pod velikim sredinskim ekranom pa so vseeno ostala še klasična krožna stikala za nastavitve klimatske naprave.

Uporabniku tega Audija so ponujene vse opcije povezovanja z internetom in pametnim telefonom, še najbolj zanimiva pa je aplikacija myAudi, s pomočjo katere lahko uporabnik prek mobitela upravlja z navigacijo, glasbo, spremlja in analizira podatke o vožnji, poišče avtomobil na parkingu ... Vgrajeni pa so seveda tudi vsi varnostni sistemi, od samodejnega zaviranja do prilagodljive-

ga tempomata, ki povsem zaustavi vozilo in tudi sam nadaljuje z vožnjo.

Tudi podvozje je na novo nastavljeno. Večji osni razmak in širši kolotek omogočata veliko boljšo lego na cesti. Nagibanja karoserije v ostrejših zavojih se skoraj ne čuti, v sistemu Drive select pa lahko izbirate med šestimi profili delovanja motorja, menjalnika in trdote vzmetenja. Novost je Offroad program.

Dizelska afera je tudi v tem segmentu omogočila večji napredek bencinskih motorjev in ne boste se zmotili, če se odločite zanj. V Q3 je namreč na voljo odličen 1,5-litrski TFSI. Oznaka na zadku avtomobila je sicer malo čudna: 35 TFSI, kar označuje 110 kW/150 KM močan motor, ki je tih, ekonomičen in za normalno uporabo povsem zadovoljiv, v mirnem režimu vožnje pa celo izklopi dva valja iz de-

lovanja. Ta motor je sicer na voljo le s sprednjim pogonom, prihaja pa v kombinaciji s 7-stopenjskim samodejnim menjalnikom S tronic.

Čeprav je Q3 med manjšimi v družini Audi, pa pri tehniki in komunikacijski opremitvi ter varnostnih in asistenčnih sistemih nič ne zaostaja za večjimi brati.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: bencinski, štirivaljen z možnostjo izklopa dveh valjev, turbo polnilnik, neposredni vbrizg

Prostornina (ccm):	1498
Moč (kW/KM):	110/150
Navor (Nm/min):	250/1500
Menjalnik/pogon:	7-stopenjski avtomatizirani/na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm)	4484
Širina (mm):	1849
Višina (mm):	1585
Medosna razdalja (mm):	2680
Prtljažnik (l):	530-1525
Masa vozila (kg):	1570

Zmogljivosti

Pospešek (0-100 km/h):	9,2
Najvišja hitrost (km/h):	207
Kombinirana poraba l/100km):	7,5
Emisija CO ₂ (g/km)	134





Po poteh Willysa

Jeep je znamka, znana po izdelavi vrhunskih terenskih avtomobilov. V času, ko so na trgu vse bolj priljubljeni crossover modeli in SUV-ji, jim ta tradicija pride še kako prav.

Renegade je bil predstavljen že pred petimi leti in to je bil tudi prvi – in recimo temu uspešen – vstop Jeepe v razred SUV. V zelo konkurenčnem razredu je vnesel veliko osvežitev in pravo mešanico dveh povsem različnih avtomobilskih svetov. Robusten in povsem škatlast dizajn je spomin na originalne Jeepe, tako da Renegade spada med avtomobile, ki se vam takoj dopadejo ali pa jih ne razumete. Do sedaj sem srečal več tistih, ki jim je avtomobil všeč, kar gre predvsem na račun prepoznavnega sprednjega dela z velikimi, okroglimi lučmi in standardno Jeep masko s sedmimi kromiranimi režami. Karoserija pravilnih oblik z visoko streho obljublja tudi veliko prostora v notranjosti ter občutek prostornosti in preglednosti.

Razigran škatlast izgled se nadaljuje tudi v notranjosti. Kvadratne oblike in zanimive malenkosti, kot so majhni logotipi po celotni kabini ali X-i na dnu držal za pijačo, dajejo poklon slavnemu Jeepu Willysu in delajo notranjost originalno in funkcionalno. Ergonomija je zadovoljiva, medtem ko je multimedijski sistem na sredinski konzoli ravno tam, kjer bi si ga želel vsak uporabnik. Morda je slaba stran tovrstne oblike le večji zračni upor in malo več hrupa v vozilu pri višjih hitrostih, ampak vsaj več, da se pelješ in

da ni vse v vozilu sterilno. Nekaj zaupanja si mora v začetku priboriti tudi voznik, saj visoka karoserija na prvi pogled ne dovoljuje hitrejših prehodov skozi zavoje. Pri Renegadu temu ni tako, saj je menjava težišča neopazna, lega na cesti pa odlična, predvidljiva in varna. V pomoč pa so tudi številni sistemi, ki pri takšni varni vožnji tudi pomagajo.

S prenovo pa je Renegade prejel tudi povsem nov 1,3-litrski turbo bencinski motor, ki prihaja iz nove družine motorjev GSE. Motor je skoraj v celoti narejen iz aluminija in s pomočjo najnovejše generacije neposrednega vbrizga goriva MultiAir razvija spoštljivih 150 konjev moči, ob tem pa izpolnjuje najstrožje ekološke standarde. Moči iz motorja je vedno dovolj, na kolesa pa se prenaša prek 6-stopenjskega samodejnega menjalnika z dvojno sklopko. Motor s svojim uglajenim delovanjem in ob umirjenem tempu lastnika nagradi

tudi s skromno porabo.

Jeep je z Renegadom uspel združiti najboljše lastnosti iz sveta klasičnih terenčev in crossoverjev in že v svojem prvem poskusu očitno lekcijo mnogim konkurentom, saj za izdelavo dobrega SUV-ja ni dovolj le dvigniti podvozje od tal in dodati nekaj stilskih elementov, kot so zaščita motorja in obrobo blatnikov. Ker pa je večini kupcev to všeč, je Renegade kljub svoji slavni preteklosti v izdelovanju zmogljivih terenčev na voljo tudi v izvedbi s samo sprednjim pogonom.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljen, bencinski, turbo polnilnik, neposredni vbrizg MultiAir	
Prostornina (ccm):	1332
Moč (kW/KM):	110/150
Navor (Nm/min):	270/1850
Menjalnik/pogon:	6-stopenjski samodejni z dvojno sklopko/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4228
Širina (mm):	1805
Višina (mm):	1667
Medosna razdalja (mm):	2570
Prtljažnik (l):	351/1297
Masa vozila (kg):	1320
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9,4
Najvišja hitrost (km/h):	200
Kombinirana poraba l/100km):	7,3
Emisija CO ₂ (g/km)	143



Samo lepa narava je premalo

Po primorki pripeljete do odcepa Unec, potem desno, dol, pa dol, pa skozi Rakek, Martinjak, kjer mimogrede ugledate zanimiv zvonik, malo naprej pa umetno štokljino gnezdo, in že je tu Bloška Polica.

S ceste ga ni videti, vsaj jeseni in pozimi ne, svetovno znano, presihajoče Cerkniško jezero. Ubogo jezero. Kaj vse so delali z njim. Da ga bodo izsušili, so grozili eni, drugi pa metali v ponorje kamenje, da bi ga zamašili in bi jezero ostalo veliko. Na srečo se narava ni ozirala na bolj ali manj neumne človeške domisljice in je ostalo takšno, kot je bilo že stoletja. Lož. Kraj, ki s svojo industrijo hrani ljudi na naši in hrvaški strani. Kaj bi brez njega? Potem je že tu Pudob, kjer prečkate potok Veliki Obrh, ki potem postane del Ljubljaničice, reke sedmerih imen. Babno Polje, najbolj mrzel slovenski kraj. In potem Prezid, vas, ki bi rada živela lepše, pa kaj, ko je tu narava skopa, hrvaški zakoni, ki preprečujejo razvoj kmečkega turizma, vsaj takšnega, ki bi ga lahko razvili tukaj, pa zanje slabi.

Resda je v vasi ena slaba gostilna, toda za kavo in kaj popiti je dovolj dobra, zato pa imate za videti in doživeti marsikaj drugega. Lahko si ogledate ostanke rimskega zidu Claustra Alpinum lualirum, ki se je raztezal vse od Reke na Hrvaškem do Baške grape v Sloveniji. Ob zidu so našli keramiko, ki datira 900 let pred Kristusom. Ta zid je branil Liburne pred Japodi in Rimljanje pred Iliri.

Nekoč je bil Prezid last Petra Zrinskega in Krste Frankopana, toda potem, ko so ju 30. travnja 1671 skrajšali za glavo, je prišel v last avstrijskega

dvora in madžarskih fevdalcev. Ne eni in ne drugi niso za kraj naredili nič pametnega. Je pa v kraju že leta 1847 delala parna žaga, ena prvih na Hrvaškem. Da je bilo v teh krajih vse povezano, priča podatek, da se je Prezid nekoč imenoval Babino Polje, naše Babino Polje pa Loško Polje. Zdaj imamo mi Babno Polje. Še zanimiv podatek. Naše Babino Polje so leta 1528 požgali Turki, ki so kar pogosto plenili po teh krajih. A niso samo plenili, marsikateri Turek je tu ostal in zato ni nič čudnega, če smo na nedavnem obisku, ki je potekal v okviru Interrega Slovenija–Hrvaška v Prezidu, srečali domačina, ki se je pisal Turk. »Ja, v tej vasi nas je kar veliko Turkov in nič me ne moti, če me imajo za potomca nekdanjih osvajalskih Turkov,« je dejal.

V Prezidu pa je, kljub mrazu in kljub temu, da tam ni »pametne« gostilne, marsikaj za videti in doživeti. Tako so domačini ponosni na svojo Goransko etno hišo, ki je bila nekoč v lasti Marije in Antuna Vesela, nakar jo je kupil podjetnik Marijan Filipović in podaril mestu Čabar. Potem so jo obnovili, večino etno predmetov pa so darovali kar krajanji sami. Sama koča predstavlja tipično hišo Gorskega kotarja v obdobju med 17. in 19. stoletjem. Zgradili so jo leta 1858.

Pridelki tu zgoraj, na mrazu, mrzel veter pogosto piha iz Snežnika, dokaj



Krompir je osnova kulinarike iz njega delajo krompirjevko.

poznajo dozorijo. Tudi krompir, ki je osnova njihove kulinarike, in krompirjevka je jed, na katero so najbolj ponosni.

»To je kraj z veliko legendami in malo možnostmi za pameten turistični razvoj,« je dejala gospa Milka, ki se trudi, da njihovo izročilo ne bi bilo pozabljeno, in ki upa, da se bodo Hrvati zgedovali po Slovencih in na kmečkih turizmih dovolili prodajati še kaj drugega, ne samo tisto, kar sami pridelajo.

Druga naravna zanimivost je izvir Trbuhovice, eden od izvirov, ki potem tvori reko Ljubljanico. Iz tega izvira so hodile pit žene, ki so želele zanosit, zato je izvir dobil ime po nosečni-



Trubarjeva Hiša v Rašici



Domačini so ponosni na svojo Goransko etno hišo.

škem trebuhu. To je ena, ta fina zgodba. Drugo pa morate videti sami. Ta izvir pride ven med dvema hriboma, ki sta od daleč videti kot ženski nogi, voda pa priteče vmes. Nič zato, če morate za videti kaj takega imeti malo, kaj malo, zelo veliko domišljije. Če bi imeli domačini malo fantazije, bi Trbuhovico proglasili za Žensko vodo, tako kot so nekoč Bosanci imeli v Kladnju Moško vodo. Že sam Janez Vajkard Valvasor je napisal, da sega dežela Kranjska vse do Hudičevega vrtca pri Prezidu. Tu so počivale čarovnice, ki so na metli potovale proti Kleku.

V okviru projekta Naj tura, Uživam tradicijo, Interreg nas je pot vodila mimo najbolj medvedje vasi, Sodražice, do Rašice, vasi, kjer se je rodil Primož Trubar. Hiša je že na pogled mogočna, kajti Trubarjevi so bili kar

premožni, občina Velike Lašče pa res zglledno skrbi za spominsko hišo z mlinom in žago.

Leta 1984 so hišo razglasili za spomenik lokalnega pomena, super, saj je bil Primož Trubar, avtor prvih slovenskih knjig Katekizem in Abecednik, »nepomemben« reformator. Trubar, utemeljitelj slovenskega knjižnega jezika, za osnovo je vzel ljubljanski govor, ki je bil takrat del dolenskega narečja, včasih ga pišejo tudi kot Truber, Trobar, se je rodil 8. ali 9. junija 1508, umrl je 28. junija 1586 v Deredingenu v Nemčiji. Imel je dva brata in sestro. Poročil se je z Barbaro, hčerjo Mateja Sitarja iz Kranja, po njeni smrti pa se je poročil še dvakrat. Od petih otrok so preživel trije: Primož, Magdalena in Felicijan.

Sicer pa, tokrat nismo bili v Rašici, izgovori v Rašici, zaradi Primoža Tru-



V Rašici imajo svoj božični kruh ali poprtnik.

barja, pa čeprav smo si s spoštovanjem ogledali hišo, ki predstavlja njegov dom, ampak smo bili tam zaradi prizadevanj tamkajšnjih pridnih žena, da ne bi utonil v pozabo njihov božični kruh ali poprtnik. Sicer ima številna imena, od poprtnik, podprtnik, poprtnjak, miznik, mižnik, stolnik, župnik in še kakšnega, toda ženske iz teh krajev skrbijo, tudi prek delavnic, da ne bi izginil.

Nekdaj so ljudje veliko bolj živeli z naravo, tako je tudi zimski čas povezan z navadami in običaji, ki so izražali veselje, da svetloba preganja temo. Božič tako predstavlja luč, ki preganja temo. In s tem je povezan tudi običaj peke poprtnjaka.

V predkrščanskem obdobju so z motivi živalskega in rastlinskega sveta izražali željo po rodovitnosti in prihodu pomladi. Okrašen obredni kruh je v tej želji dobil magično moč – prinašal naj bi blagostanje, zdravje in moč.

Kmečke žene iz Rašice so naredile že veliko, toliko, da poprtnik ne bo izginil z družinskih miz. Škoda le, da ga preveč vežejo na krščansko izročilo, to pomeni, pekle naj bi ga samo za božič. V Italiji, na primer, pečejo božični kruh v tovarni Bauli že vse od leta 1922, vse leto, v različnih velikostih, največ seveda v času pred božičem. Poskusili smo naš poprtnjak. Vsaj tega, ki so nam ga ponudile domačinke. In je boljši od italijanskega.



Cerkniško polje, na katerem nastaja in izginja Cerkniško jezero.



Boj v dostavnem segmentu

Za proizvodnjo avtomobilov in lahkih dostavnih vozil so jugoslovanske oblasti zadolžile kragujevsko Zastavo, vendar so jim plane delno pokvarili lokalni entuziasti iz Novega mesta.

Začetek proizvodnje tovornjakov FAP leta 1953 je pomagal bivšim tovarnam letal Ikarus in Utva v preusmerjanju proizvodnje iz vojaške v civilno. V Ikarusu so pričeli proizvajati avtobusne karoserije in hladilnike, v Utvi pa prikoliče. V SR Srbiji je ostal še kragujevški Vojno-tehnični inštitut z 12 tisoč zaposlenimi, ki je v svoji 100 let dolgi zgodovini vedno delal le za potrebe vojske, ob tem pa si je pridobil tudi nekaj izkušenj z montažo vozil. Med drugo svetovno vojno je bilo tam sestavljenih okoli 320 Chevroletovih tovornjakov, po letu 1953, po otoplitvi odnosov z zahodom,

pa so sestavili še 162 Jeepovih modelov Willys. In čeprav so bila ta vozila del povojne ameriške pomoči, je Willys Overland kot matični proizvajalec zahteval odškodnino za vsak sestavljen model, na kar pa jugoslovanske oblasti niso pristale. Kljub temu je bila 26. 8. 1953 z delavskim referendumom potrjena ideja o proizvodnji vozil v Kragujevcu.

V tem času so v TAM-u že vpeljali linijo za proizvodnjo tovornjakov, začetek proizvodnje tovornjakov FAP pa se je pričel tudi v Priboju (beri prejšnja nadaljevanja). Zaradi tega so Kragujevcu namenili proizvodnjo lažjih vozil in

so takoj na začetku načrtali pot trem modelom. Povezava z JLA se ni zmanjšala, zato je bila v prvem planu izdelava novega terenca namesto Jeepovega Willysa. Gospodarstvu je bil namenjen lahek tovornjak, manjši od tistih, ki so jih proizvajali v TAMu in FAPu. V načrtih pa je bila tudi izdelava osebnega avtomobila, kar je izzvalo močan upor ortodoksnega dela Komunistične partije, ki je to smatral kot del uvajanja kapitalizma, vendar je bil zaradi tržnih potreb vojske in gospodarstva ter hitre sanacije kragujevske tovarne tudi ta predlog sprejet.



Zastava AR-51 – po razhodu z Willysom so v Kragujevcu za potrebe vojske leta 1954 pričeli s proizvodnjo modernejše izvedbe po Fiatovi licenci. Že naslednje leto so pričeli izdelovati posodobljeno izvedenko AR 55, katere so do leta 1974 izdelali 9089 primerkov v šestih karoserijskih izvedbah



V začetku 50-tih let so nastali prvi modeli tovornjakov, med katerimi je bil tudi Fiat 615, po njegovi licenci pa je od leta 1955 v Kragujevcu nastajala Zastava 615. Na začetku je vse tri Zastavine modele poganjal enak 1385-kubični bencinski motor, kmalu pa so mu dodali tudi večjega 1,9-litrskega.

Licenca za moderne Fiatove modele

Hitro so pričeli iskati novega licenčnega partnerja po zgledu FAPovega razpisa, skozi katerega so se že ustvarili določeni kontakti z zahodnoevropskimi proizvajalci. Zaradi pogoja, da zaradi lažje proizvodnje in vzdrževanja vse tri modele poganja enak motor, je na tokratnem razpisu zmagal Fiat, pred Renaultom, Alfa Romeo, Austinom, Delahayem, Willysom in Roverjem. Po preimenovanju podjetja v Zavodi Crvena Zastava dne 12. 8. 1954 je bil podpisan dogovor o desetletni licenčni proizvodnji 7000 vozil Fiata 1400, 1500, terenskih vozil Campagniola in 1500 dostavnih vozil Fiat 615.



Prvo samostojno vozilo v Jugoslaviji je bilo proizvedeno v Novem mestu. Na tem vozilu, namenjenem policiji (milici), je že viden novi logotip, ko se je Motomontaža preimenovala v IMV.

Že oktobra tega leta se je pričela proizvodnja limuzine Zastava 1400 BJ, mesec dni kasneje pa proizvodnja terenskega modela Zastava AR-51. Leto kasneje so pričeli s proizvodnjo lahkega tovornjaka Zastava 615. Po prihodu FAPovih dizelskih tovornjakov z no-



Potniška izvedba Turist je bila na voljo tudi kot De Luxe s pomično streho.

silnostjo 5–7 ton so TAMovi Pionirji z bencinskim motorjem postali nekonkurenčni. Tudi Zastavo 615 je poganjal bencinski motor, a je bil to veliko bolj moderen model, saj je originalni model nastal šele leta 1951. Vozilo je bilo okretnejše, manjše, lažje za upravljanje, manjšo nosilnost 1,5 tone pa so opravičevali z možnostjo upravljanja samo z B kategorijo vozniškega dovoljenja. Vozilo je bilo tudi zelo prilagodljivo, saj ga je bilo možno naročiti kot furgon z zaprtim tovornim prostorom, kot prekucnik, kot sanitetno vozilo ali kot minibus s 14 sedeži.

Presenečenje iz Novega mesta

V senci velikih, politično podprtih projektov, se je skoraj istočasno z Zastavinimi projekti pričela montaža vozil v Novem mestu na pobudo Franje Bulca. Že v zgodnji mladosti je bil podjetniško naravnani. Začel je že leta 1918, ko je kot sedemnajstletnik postal dobavitelj hrane za majhno avstrijsko ujetniško taborišče na Mirnskem gradu. Po prvi svetovni vojni je vzel v najem termalno kopališče v Šmarjeških toplicah. Leta 1932 je na Mirni uvedel moderno proizvodnjo emajliranih oznak nase-

lij, ulic in hišnih števil, emajliranih peči Lucifer, proizvajal je tudi več vrst krede.

Kljub temu, da je bilo v tedanji Jugoslaviji za Dolenjsko predvideno, da še naprej ostane poljedelska pokrajina, pa je bil Bulc mnenja, da so domači kadri sposobni za zagon kompleksne avtomobilske proizvodnje in razvoj samostojnega vozila, neodvisno od tujih licenc. Kot temelj se je uveljavila delavnica za servisiranje poljedelskih strojev Agroservis, ki se je 28. 4. 1954 preimenovala v podjetje Motomontaža, Bulc pa je bil njegov prvi direktor.

Na samem začetku je bila neizbežna povezava s tujim partnerjem in nakup licence, pri čemer pa se Bulc ni mogel zanesti na politično podporo, vendar je kot bivši svetovalec ljubljanskega Tehnuniona že imel določen kontakte z nemškim podjetjem Auto Union. 1. septembra 1954 je bil podpisan dogovor o zastopstvu in montaži. Do konca tega leta so sestavili dva avtomobila in štiri kombije ter v sklopu dogovora o zastopstvu prodali še tri motocikle in dva avtomobila znamke DKW. Že v prva dva avtomobila so bila vgrajena stekla in sedeži iz domače proizvodnje, kar se je že naslednje leto razširilo še na akumulatorje, luči, hladilnike in posode za gorivo. To so bili prvi koraki k lastni proizvodnji, pa tudi ustvarjanje mreže domačih kooperantov.

Največji potencial so prepoznali v proizvodnji lahkih dostavnih vozil, saj takšnih vozil ni bilo na jugoslovanskem trgu in njihova prodaja ni bila problematična za jugoslovanski vrh. Skromni prostori Motomontaže, ki so bili sestavljeni iz delavnice za popravilo traktorjev, bencinskih črpalk ter nekaj lesenih šup, niso mogli več zadovoljiti potreb trga. Celoten prihodek je bil zato namenjen razširitvi proizvodnih kapacitet, pri čemer je poglobitvno vlogo odigral Jurij Levičnik, ki je leta 1955 na poziv Fra-



Zaradi sprednjega pogona je bil IMV 1000 odličen za različne prilagoditve tovornega prostora na zadnjem delu. Ena takšnih izvedb je tudi z odprtim koritom in možnostjo pokritosti s cerado.



IMV 1000 je bil uspešen tudi na avstrijskem trgu pod nazivom Donau 1000.

nje Bulca postal direktor Motomontaže. Rezultati, ki jih je takratni podpolkovnik v JLA in predavatelj na beograjski Vojni akademiji dosegel s kombinacijo vojaške discipline in entuziazma zaposlenih, so bili zares impresivni. Že leta 1957 so primitivno orodje, kot so bili leseno kladivo in leseni stezniki, zamenjali z najnaprednejšo proizvodnjo linijo v tedanji Jugoslaviji. Za primerjavo povejmo, da je Zastava v tem času že dve leti osvajala proizvodnjo modela 600, pri čemer je bil delež domačih delov 16 %, sama proizvodnja na manufakturni ravni pa je prinašala le nekaj deset vozil letno.

Prvo samostojno vozilo v Jugoslaviji

V tem času je tudi model kombija prenesel številne konstrukcijske modifikacije ob odličnem občutku za potrebe trga. DKW-jev koncept dvotaktnega



Zastava 1100 T. Po prihodu prvih IMV-jevih prototipov je Zastava leta 1959 odgovorila z novim modelom po Fiatovi licenci, ki je tudi v Italiji na trg prišel šele dve leti pred tem. Čeprav je bil to nov model, pa s štiritaktnim motorjem in z zadnjim pogonom ni mogel konkurirati kombiju iz Novega mesta.

motorja s sprednjim pogonom je omogočal velike dejavnosti v zadnjem delu vozila, kjer se je nahajal tovorni del, tako da je ekipa mladih strokovnjakov pod vodstvom Martina Severa že leta 1956 pripravila številne lastne rešitve za širšo paleto modelov. Tako so ob klasičnem furgon dostavniku ponujali tudi sanitetno vozilo, premično delavnico in tudi minibus, s čimer je novomeški izdelek celo prekosil nemški original. To pa je bil šele temelj za razvoj povsem lastnega vozila, za katerega se je izvedelo leta 1958. Zaradi dobre kakovosti so obdržali DKWjevo pogonsko skupino, ob tem pa je v Novem mestu nastala povsem nova karoserija modela z izredno izkoriščeno notranjostjo ter čvrsto šasijo, odporno na slabe jugoslovanske ceste. Prototip je bil predstavljen na jesenskem Zagrebačkem velesajmu leta 1958 in takoj je izzval zelo velik interes. V tem času pa so fantje v Novem mestu že gradili novo proizvodno linijo, v kateri so večino orodja naredili sami delavci tovarne. Proizvodni obrat so odprli naslednje leto, ko so tudi zamenjali naziv podjetja. Iz Motomontaže je nastalo podjetje IMV (Industrija motornih vozil), predstavili pa so tudi novi logotip podjetja.

Leta 1960 se je pričela serijska proizvodnja modela IMV 1000, katerega oznaka nakazuje na prostornino motorja. 981-kubični motor je zamenjal 896-kubičnega, razvijal je 29 kW/44 KM, vozilo pa je doseglo 95 km/h končne hitrosti. To je bil za svoj čas izredno dinamičen kombi, zato je postal reden član v vozniških parkih prve pomoči in gasilcev. Že na samem začetku so bile ob osnovni furgon izvedbi na voljo tudi izvedbe servisnega vozila, minibus Turist in Turist De Luxe s platneno streho, pa tudi poltovornjak z odprtim tovornim delom in nosilnostjo od 1 do 1,2 tone. Dodatna prednost pa je bila, da so vse izvedenke lahko vozili uporabniki z B kategorijo vozniškega dovoljenja.

Uspeh brez politične podpore

Nastanek IMV-ja in njihovega kombija se je postavil po robu tedanjim

oblastem, ki so v tem segmentu predvidevale vozila iz pogonov Crvene Zastave. Konkurenčnost modela 615 je bila ogrožena, so pa v tem času v Kragujevcu zgradili pristen odnos s Fiatom, tako da je bila kmalu po predstavitvi originala leta 1959 predstavljena Zastava 1100 T. To je bilo v času, ko je bil IMV še v prototipni fazi. Kljub podobni obliki in dimenzijam karoserije pa je zadnji pogon zahteval določene kompromise v tovornem prostoru. Ponudba različnih modelov je bila prav tako skromnejša in tudi štiritaktni 38-konjski motor ni mogel parirati dinamiki dvotaktnega 44-konjskega motorja iz IMVja.

Ob tem neuspelem poskusu konkurence iz Kragujevca pa se je mo-



Prvi večji tržni uspeh je bil ustvarjen leta 1963, ko je IMV zmagal na čehoslovaškem razpisu za 1200 vozil prve pomoči.

ral IMV soočiti tudi s sabotažo prodajno-servisne mreže in zato so poiskali lastne partnerje, kar se je izkazalo za odlično potezo tudi v nadaljevanju. Kar nekaj moči so usmerili tudi v marketing, kar se je po uspehu na domačem trgu kmalu obrestovalo tudi v tujini. Prvi večji tržni uspeh je bil ustvarjen leta 1963, ko je IMV zmagal na čehoslovaškem razpisu za 1200 vozil prve pomoči. Istega leta je vozilo prejelo tudi avstrijsko homologacijo, tam so ga pričeli prodajati pod nazivom Donau 1000. Izvoz na zahodnoevropske trge je bil ključnega pomena za izvor deviz, katere so potrebovali za nabavo pogonskih sklopov od tujega partnerja. Se je pa denarni dotok močno povečal že leta 1965, ko so v IMV-ju pričeli s proizvodnjo kamp prikolic.

JAZ SEM NEUSTAVLJIV

(Razen, zaradi dobrega razloga)



IVECO  **S-WAY**

DRIVE THE NEW WAY.

**VEČ UDOBJA, VEČ POVEZLJIVOSTI, VEČ STORITEV KOT KDAJKOLI.
BODI NEUSTAVLJIV, Z IVECO S-WAY.**

Čas za sprostitev, kosilo, kavo in seveda nekaj lepih trenutkov ob poti: nič drugega vas ne bo ustavilo, ko boste na poti. S ponosom predstavljamo IVECO S-Way, najbolj udoben in povezljiv tovornjak, ki smo ga kdajkoli zasnovali: sopotnik, ki vas bo spremljal in podpiral ves čas, na vaši poti.



IVECO

BENUSSI

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