



Štiri tisoč konjev



70 let Volkswagnove ikone

Februar 2020

Letnik 4, številka 19

# Tranzit



## Renault Trucks za modelsko leto 2020



Cestninski nadzor



Reli Dakar 2020



»Tamič« – kralj dostave



»Kot Obrtnik leta 2019 vem, da tudi v letu 2020 šteje vsaka poslovna poteza. Zato se na vseh poteh zanesem na vozila Mercedes-Benz.«

*Aleksander Gorečan, Obrtnik leta 2019.*



Kombinirana poraba goriva: 5,8-6,8 l/100 km. Kombinirani izpust CO<sub>2</sub>: 153-179 g/km. Emisijska stopnja: EU6. Emisija dušikovih oksidov (NO<sub>x</sub>): 0,0319-0,0985. Emisija trdih delcev: 0,00052-0,00177. Število trdih delcev: 4,79x10<sup>9</sup>-9,46x10<sup>10</sup>. Ogljikov dioksid (CO<sub>2</sub>) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjšega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjšega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM<sup>10</sup> in PM<sup>2.5</sup> ter dušikovih oksidov. Naročnik: Autocommerce, d.o.o.

## Kamorkoli vas odpelje posel. Tudi do naslova Obrtnika leta.

Za vse poti izberite Vito Mixto ali Tourer. S prihrankom najmanj 8.500 EUR. Pripravite se na izzive vseh velikosti z vozili Mercedes-Benz Vito Mixto in Tourer. Navdušili vas bodo s samodejnim 9-stopenjskim menjalnikom, novimi izboljšanimi motorji in bogato opremo za vsak teren. Več na [mercedes-benz.si](http://mercedes-benz.si)

---

Vito Mixto ali Tourer  
s prihrankom najmanj 8.500 €

---

Akcija velja za omejeno število vozil do odprodaje zaloge. Slike so simbolične.

**Mercedes-Benz**  
Vans. Born to run.





# MODULARNI DELOVNI PULTI

Debelina pločevine vseh nosilnih delov modularnih delovnih pultov je 1 mm kar delovnemu pultu nudi stabilnost, vzdržljivost in raznovrstno uporabo.

Nudimo vam širok nabor raznovrstnih dodatkov za boljšo organiziranost delovnega mesta.

S parapetnim kanalom lahko elektrificiramo delovno mesto. Parapetni kanal standardno vsebuje 2 vtičnici, pri dolžini 1500 mm pa 4 vtičnice. Parapetni kanal nima urejene predhodne vezave.

LED luč z nizko porabo energije in visoko svetilnostjo je na razpolago v različnih dolžinah. S pomočjo priloženih adapterjev je možno luči med seboj povezati. Nosilec luči je nastavljen po višini in globini.

EUROloch perforacija omogoča uporabo večino standardnih dodatkov. Sistem nadgradnje delovnega pulta s perforiranimi ploščami nudi raznovrstne postavitve in prilagoditve željam uporabnika.

Ojačana vodila omogočajo večjo stabilnost predalov in nosilnosti do 100 kg.





www.petrol.si

# VEČJA ZANESLJIVOST V ZIMSKIH RAZMERAH, VEČ SVOBODE ZA VAS.

Občutite jo z gorivom Q MAX iQ Diesel, ki zmanjšuje porabo in podaljšuje doseg vašega vozila.

**NOVO** **iQ** DIESEL

VISOKOKAKOVOSTNO GORIVO IZ PETROLA



**MAX**

**PETROL**

## Počitnice

December je mesec, ko se mize šibijo pod težo peciva. Le redki so tisti, ki se uspešno uprejo prazničnim dobrotam. Nato pa pride januar, ko se »strezimo« in se zaobljubimo, da bomo pričeli telovaditi, manj jesti in piti. A vse skupaj po navadi ne traja dolgo in kmalu začnemo živeti po starem. Zakaj imamo ljudje tako radi sladko hrano?

Sladek okus pomeni, da ima hrana najverjetneje več kalorij in zato nudi več energije. Ko pojemo nekaj sladkega, se v možganih sprosti živčni prenašalec dopamin. Dopamin je tesno povezan z dobrim počutjem. Če med prazniki ne želite jesti preveč sladkega, vam lahko pomaga sledeče: jejte dovolj beljakovin in pijte dovolj vode. Če boste lačni ali žejni, boste hitreje podlegli želji po sladkem. Beljakovine poskrbijo, da ste dlje siti, voda pa napolni želodec brez dodatnih kalorij. Bodite naspani. Študije kažejo, da neprespanost povzroča hrepenenje po sladkarijah in drugi hitri hrani. Umaknite se iz prostora s sladicami in počnite kaj drugega. Če to uspete združiti s kakšno aktivnostjo, boste še uspešnejši. Najbolj pomagajo telovadba, sprehod in topel tuš. Preizkusite, kaj vam zmanjša potrebo po sladkorju.

Mi pa smo vam pripravili nove bombončke, a v obliki zanimivega branja v prvi letošnji številki. Kot vedno smo najprej pregledali trg vseh po cesti vozečih vozil v lanskem letu ter preverili, kako deluje DARSov cestninski nadzor. Preverite, če so uspešni, koliko prekrškarjev ustavijo vsak mesec in kako jih kontrolirajo.

Sedaj bodo kmalu počitnice in čeprav še nismo dobili zelene pošiljke snega, vseeno upam, da se bodo vsaj otroci nasankali in nasmučali.

Borut Štajnahr



## Kazalo

Po puščavi: <b>Kamaz nesporen kralj Dakarja</b>	6
DARS cestninski nadzor	8
Novice	12
Statistika prodaje v 2019	16
Po cesti s <b>prenovljenimi Renaulti</b>	26
Po cesti z <b>VW Multivanom</b>	28
Po cesti z <b>Neoplanovim Tourlinerjem</b>	34
Dobrodelno srečanje	36
Na roki	38
S telefonom	39
Po cesti z <b>Mazdo CX-30 Skyactive-X</b>	40
Izza ovinka	41
Proizvodnja gospodarskih vozil v bivši skupni državi	44



26



28



34



38



40

## Revija Transit

**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-transzit.si

**Marketing:** 041 331 781, info@revija.transzit.si

**Tisk:** Schwarz print d.o.o.



# Kamaz nesporen kralj Dakarja

Končana je 42. izvedba slovitega relija Dakar, ki se je tokrat preselil iz Južne Amerike na peščene sipine Savdske Arabije.

Po prevoženi 7850 kilometrov dolgi dirki, od katere so na »polno« prevozili 5100 tekmovalnih kilometrov, je v kategoriji tovornjakov ponovno slavil Kamaz. Ruski tovornjaki so že leta nepremagljivi, njihovo vzdržljivost pa kronajo dobro usposobljeni vozniki. Andrey Karginov (Андрей Каргинов) si je po 46 tekmovalnih urah pripeljal 42-minutno prednost pred kolegom Antonom Shibalovom, prav tako iz moštva Kamaz Master. Karginovu je

to že druga zmagata na Dakarju, prvič je slavil leta 2014. Letos je bil na dirki zelo prepričljiv, saj je zmagal kar na sedmih od 12 etap. Tretje mesto z dobrima dvema urama zaostanka pa je zasedel Belorus Sjarhei Viazovich za volanom MAZ-a. Tudi četrto mesto je zasedel Kamazov tovornjak in sicer z Dmitryem Sotnikovim. Na peto mesto pa je pripeljal prvi Iveco z Martinom Macikom za volanom. V kategoriji tovornjakov z delovno prostor-





Na odru so stali Rusi in Belorusi.



Karginov se je močno trudil in si na koncu pripeljal 42 minut prednosti.



Shibalov v eni od atraktivnih voženj, ki jih ponuja Dakar.

nino manjšo od 10 litrov pa je prvo mesto zasedel Teruhito Sugawara (Hino Team Sugawara), ki je v skupnem seštevku osvojil celo deseto mesto.

Med avtomobilisti je bil na koncu najhitrejši Carlos Sainz za volanom Minija. Sainz je pri svojih 57 letih Dakar osvojil tretjič (2010 in 2019). Španec je zmagal na štirih etapah in na koncu ugnal Katarca Nasserja al-Attiyaha za šest minut in pol.

Zmagovalec v konkurenci motociklov je Ricky Brabec, ki je postal prvi Američan, ki je osvojil Dakar. S svojo Hondo je to naredil zelo prepričljivo, saj je za kar 16 minut in pol premagal drugouvrščenega Čilenca Pabla Quintanilla na Husqvarni.

Slovenske barve je na Dakarju zastopal Simon Marčič. S svojo Husqvarno je tudi letos nastopil v kategoriji motociklov brez asistence, tako da je za popravila motorja moral skrbeti sam. V konkurenci 42 motociklistov v kategoriji Original je zasedel odlično 8 mesto v skupni razvrstitvi motociklov pa se je zavihtel na 50 mesto.







# Brez plačila ne gre

Za vozila nad 3,5 tone največje dovoljene mase je od 1. aprila 2018 v veljavi elektronsko cestninjenje v prostem prometnem toku, poimenovano DarsGo. Dotrajani sistem cestninjenja prek cestninskih postaj smo zamenjali s sodobnim mikrovalovnim sistemom, ki težka vozila cestnini s pomočjo portalov nad avtocestami in hitrimi cestami.

DarsGo je sodoben elektronski cestninski sistem v prostem prometnem toku, ki velja za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone. Cestninjenje se izvaja s pomočjo posebne naprave DarsGo, ki mora biti nameščena v vozilu. Celotno omrežje avtocest in hitrih cest v skupni razdalji 623 km je razdeljeno na 130 cestninskih odsekov. Na vsakem odseku je nad avtocesto cestninski portal, skozi katerega pelje vozilo. Portal med prehodom zazna napravo DarsGo v vozilu, kar je osnova za obračun cestnine za prevoženi odsek. Cestnina se tako zaračuna popolnoma samodejno in na podlagi prevožene razdalje.

Cestnina se plačuje za vsak cestninski odsek, ki ga vozilo prevozi. Njena višina je odvisna od dolžine posameznega odseka in značilnosti vozila, kot sta število osi in EURO-emisijski razred vozila.

### Kontrola na cesti

Velika gostota tovornega prometa pa omogoča, da se kakšen tovornjak tudi izogne plačilu cestnine. Na dolo-

čenih portalih so nameščene kontrolne kamere, ki zabeležijo prehod brez plačila ali nepravilno nastavljeno DarsGo napravo, in prav kmalu vas lahko že na cesti ustavi kontrola ali pa dobite kazen po pošti na dom. Globe se začnejo pri 800 evrih, globa sledi tu-

di v primeru, da ni finančnega kritja na napravi DarsGo, da ima uporabnik nastavljeno napačno število osi ali pa da uporablja DarsGo napravo, ki ni bila izdana za konkretno vozilo. Moram povedati, da sistem deluje, saj sem tudi sam plačal 400 evrov kazni zara-



Vse patrulje so popolnoma avtonomne pri izvajanju nadzora.





Na mestih, kjer so bile prej cestninske postaje, so nastale nadzorne točke.



Kazni za nepravilno uporabo in napačno cestninjenje znašajo od 800 do 1000 evrov.

di nepravilno nastavljenih osi. Ker pa smo ljudje različni, nekateri smo le pozabili preklopiti na več osi, drugi pa goljufajo namerno, smo se o načinu izvajanja kontrole pogovarjali z Deanom Polcem, vodjo službe za cestninski nadzor.

**Po 1. aprilu 2018 imamo elektronski plačilni sistem za tovornjake. So se prevozniki že navadili nanj?**

Prevozniki so bili zelo veseli uvedbe novega načina plačevanja cestnine, saj se to, da ni treba ustavljati na cestninskih postaji, odraža tudi na manjši porabi ter na času, ki ga ne izgublajo več zaradi čakanja v koloni.

**Koliko je portalov in nadzornih kamer na portalih?**

Na našem avtocestnem križu je nameščenih 130 portalov, od tega jih je 15 opremljenih z nadzornimi kamerami v obe smeri. Kamere posnamejo vozilo in preverijo registrsko številko vozila ter jo primerjajo s številko na DarsGo napravi (naprava ni prenosljiva in je vezana na eno vozilo). Nadalje kamera prebere število osi na vozilu in jih primerja s prijavljenim številom osi na DarsGo napravi ter vse podatke posreduje v centralni sistem.

**Kako najpogosteje goljufajo?**

Zelo pogost pojav, ki ga kljub temu uspešno odkrivamo, je, da se vozijo po cesti brez naprave DarsGo in le-to namestijo le takrat, ko pripeljejo pod nadzorni portal. Do sedaj smo odkrili 156 strank, ki z 250 tovornjaki na ta način zlorablja sistem.

**Kaj pa vožnja izven avtocest?**

Zaznavamo tudi to obliko izogibanja plačila, a to je bolj stvar Policije. Mi jih o tem obvestimo, oni pa potem ukrepajo v skladu z zakonom.

**Na mestih, kjer so bile prej cestninske postaje, so nastale nadzorne točke?**

Tako je. Vseh nadzornih točk je 7. Dogovorili smo se z vsemi organi, ki izvajajo nadzor na avtocestah: Policijo, Finančno upravo RS, Carino, Prometnim inšpektoratom, Veterinarsko inšpekcijo, da opremimo določene točke na avtocesti, kjer bomo lahko nemoteno in predvsem varno izvajali kontrolo in nadzor. Te točke s pomočjo info portalov omogočajo hitro preusmeritev vozil iz prometa ali sprostitvev prometa, če je nadzorna točka polna.

**Kako pogosto se odločate za nadzor prometa in kako se uskladite z ostalimi službami?**

Vsak organ pripravi načrt dela, nato pa si te načrte izmenjujemo. Skupaj določimo datum in uro in če se kateri od organov odloči sodelovati pri nadzoru, se prijavi, pošlje določeno število patrulj, na podlagi prijavljenih organov v nadzoru pa se nato organizira delo na točki nadzora. Vsi nadzori so tako načrtovani in usklajeni med organi. Izjema je le Policija, ki izvaja določene naloge, usklajene na višjem nivoju.

**So morali nadzorniki opraviti kakšen poseben ali dodaten tečaj usposabljanja?**

Naši nadzorniki so opravili različna usposabljanja, da lahko uporabljajo računalniški sistem, ki izvaja nadzor



Cestninski nadzornik ima v vozilu vse ključne informacije za voznike, prevedene v kar 28 jezikov.



## Za eno hidroelektrarno

Zelo pozitiven vpliv na zmanjšanje vplivov prometa na okolje je imela uspešna uvedba sistema DarsGo, sodobnega elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku, ki velja za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone. Tovornim vozilom se od 1. aprila 2018 ni več treba zastavljati na cestninskih postajah, kar zmanjšuje porabo goriva in izpuste toplogrednih plinov v ozračje. Uspešno uveden sistem DarsGo, kar je bil še zadnji pogoj za začetek odstranjevanja cestninskih postaj, ki bo zaključeno v letošnjem letu, je eden izmed pomembnih okoljevarstvenih ukrepov v Republiki Sloveniji. V letu 2020, ko na naših avtocestah in hitrih cestah ne bo več cestninskih postaj, bo poraba goriv težkih vozil nižja za 168 GWh, kar je enako letni proizvodnji električne energije hidroelektrarne.

in kršitve posreduje mobilnim enotam na teren in v naš nadzorni center. Vse patrolje so popolnoma avtonomne pri izvajanju nadzora, saj dobijo vse potrebne informacije neposredno v vozilo in se nato odločijo za kontrolo na terenu.

### Vas vozniki na terenu upoštevajo, tudi kadar z vami ni Policije?

Moram povedati, da smo imeli na začetku veliko težav z vozniki osebnih vozil, ki so se ob nadzoru prerekli ali niso želeli ustaviti, to se občasno zgodi še danes. Obstajala je bojazen, da bo z vozniki tovornih vozil še slabše, a temu ni bilo tako. Kljub temu da prihajajo z različnih koncev sveta, z vzhoda, zahoda, severa, bližnjega vzhoda ... precej manj komplicirajo kot vozniki osebnih vozil in prej plačajo globo. Verjetno je

to tudi zato, ker so vezani na rok dostave in se nimajo časa prerekat na cesti.

### Omenili ste, da prihajajo tovornjaki z različnih koncev sveta. Kako se sporazumevate z njimi?

Cestninski nadzornik ima v vozilu vse ključne informacije za voznike, prevedene v kar 28 jezikov, vključno s pravnim poukom, posledicami neplačila globe ali neplačila cestnine, tako da voznika praktično v njegovem jeziku seznanimo s prekrškom, ki ga je storil, in s sankcijami, ki sledijo.

### Kaj pa, če nimajo denarja za plačilo globe?

Ko govorimo o tujih voznikih ali tudi naših voznikih, za katere obstaja sum, da bodo zapustili državo in izterjava plačilnega naloga ne bo možna, lah-



Na začetku je bilo veliko težav z vozniki osebnih vozil, ki so se ob nadzoru prerekli ali niso želeli ustaviti.

ko cestninski nadzornik kot pooblaščen oseba na podlagi zakona o prekrških začasno odvzame vse potne listine, ki jih ima voznik pri sebi, vključno z registrsko tablico. Vse te listine se zadržijo do plačila globe.

### Kakšen je postopek kontrole in ali imate kakšno posebno opremo za kontrolo GoBoxov?

Cestninski nadzor je razdeljen na dva dela. En je tehnični nadzorni center, ki je v Postojni. Ta nadzira cestninjenje po celotni državi in dobiva podatke iz centralnega sistema v trenutku. Če je kar koli narobe, sistem prepozna sum na neskladje in ponudi kontrolorju, da na prvem nivoju zadevo preveri ter na drugem nivoju določi, ali gre za prekršek ali ne. Če gre za prekršek, sta na voljo dve možnosti. V kolikor gre za slovenskega uporabnika oz. vozilo, registrirano v Sloveniji, običajno pošljemo plačilni nalog po pošti, predhodno pa od pravne osebe pridobimo podatke o vozniku. Če pa gre za tujca, nadzornik iz nadzornega centra obvesti najbližjo patroljo (s pomočjo sledilnih naprav točno vemo, kje se nahajajo naše patrolje), da prestreže in sankcionira prekrškarja.

Drugi del nadzora pa se nanaša na mobilne enote. Vsaka patrolja ima na vozilu strešno enoto, ki omogoča, da med vožnjo po cesti ali po parkirišču izvaja nadzor mimo vozečih vozil. Na vozilu je zopet kamera za prepoznavanje registrskih tablic in antena za branje mikrovalovnih signalov.

## R3 – prvi cestninski razred



Motorna vozila z dvema ali tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg, in skupine vozil z dvema ali tremi osmi, katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3.500 kg.

Cena/km v EUR brez DDV:  
**0,205940**

## R4 – drugi cestninski razred



Motorna vozila z več kot tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg, in skupine vozil z več kot tremi osmi, katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3.500 kg.

Cena/km v EUR brez DDV:  
**0,428356**



## Nagrada za DARS



Na Okoljskem srečanju 2019, ki poteka v organizaciji časnika Finance, je predsednik uprave družbe DARS, dr. Tomaž Vidic prejel priznanje za okolju prijazno storitev 2019. Člani komisije so družbi DARS to priznanje podelili za uspešno uvedbo storitve elektronskega cestninskega sistema DarsGo. Tovornjakom sedaj ni treba več ustavljati in speljevati na cestninskih postajah, kar je zmanjšalo porabo, obremenitev na okolje, vozniki pa privarčujejo tudi čas.

Imamo pa tudi ročno napravo, katero uporabljamo na parkiriščih, kjer se nadzornik sprehodi med tovornjaki z ročno napravo in preveri zadnje transakcije parkiranega vozila.

### **Govoriva o kontroli števila osi in registrskih tablic, kaj pa emisijski razred, tudi ta je pomemben?**

Mi tega ne preverjamo, saj mora voznik ob registraciji vozila predložiti določene listine, ki dokazujejo emisijski razred, na podlagi česar se vpišejo tudi podatki na napravo DarsGo. V tehnično izpravnost vozila se mi sicer ne vtikamo, lahko pa obvestimo ustrezne organe, če nadzornik opazi, da ima kontrolirano vozilo tehnične pomanjkljivosti ali če pri kontroli tahografov opazimo neskladje oz. manipulacijo.

### **V povprečju koliko je kršitev na mesec?**

Nadzorniki mesečno ujamejo okoli 800 kršiteljev.

### **Kakšne so kazni?**

Kazni za nepravilno uporabo in nepačno cestninjenje znašajo od 800 do 1000 evrov. Če se globa poravnava v 8



Kako poteka nadzor, nam je razložil g. Dean Polc, vodja službe za cestninski nadzor.

dneh, je možno plačati polovičko. Treba je poudariti, da je tudi negativno stanje na predplačniški napravi prekršek, ki ga portal zabeleži in takoj javi v nadzorni center. V primeru težjih prekrškov in namerne goljufije pa lahko kazen znaša tudi 4000 evrov. Ko naprava DarsGo ob prevozu pod portalom

enkrat zapiska, je vse tako, kot mora biti, če naprava zapiska večkrat, pa obiščite servis DarsGo, kjer lahko zadeve uredite.

Na dan 31. 10. 2019 je bilo v sistemu DarsGo registriranih 79.346 strank in 319.015 vozil. Do navedenega dne smo izdali 292.101 naprav DarsGo.



## ČIŠČENJE VSEH VRST DPF FILTROV IN KATALIZATORJEV ECO WASH CLEANING DO ČISTEGA FILTRA ŠE ISTI DAN!



**SERVISNE ENOTE:**

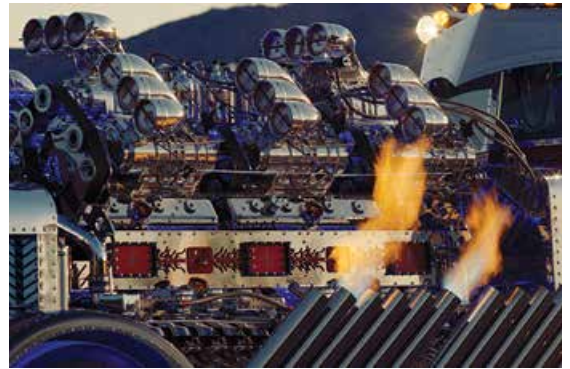
NOVO MESTO, NA LAZU 1:	07 33 75 333
LJUBLJANA, DOLENJSKA CESTA 136B:	01 428 06 06
MARIBOR, ZAGREBSKA CESTA 76:	02 426 11 11
CELJE, TRNOVELJSKA CESTA 2:	03 491 95 10
SLOVENSKA VAS, OBREŽJE (HR):	+385 (0) 91 203 02 10

# 040 575 468 / 07 33 75 555

## WWW.DPF-CISCENJE.SI



## Tovornjak s 4000 konji



Ameriški mogotec Mike Harrah je predelal svojega Peterbilta. Na tovornjak je vgradil motor, ki razvija neverjetnih 3974 konjev moči. Vsa moč prihaja iz 4 šestvaljnih motorjev, povezanih med sabo. 24-valjni motor je dolg 244 centimetrov, visok dva metra in je opremljen z 12 turbo polnilniki. Mike je tovornjak predeloval sedem let in za predelavo porabil 6,9 milijona dolarjev. Celoten vložek pa si je že povrnil, saj je bil tovornjak na dražbi Worldwide Auctioneers prodan za neverjetnih 12 milijonov dolarjev.

## MAN v Vatikanu



MAN Italija je Vatikanu podaril tovorno vozilo, namenjeno protipožarni zaščiti v Vatikanu. Tovornjak je blagoslovil sam papež. Tovornjak MAN TGE 6.180 bo ob protipožarni varnosti skrbel tudi za varnost in podporo helikopterjem prve pomoči, ki vsakodnevno vzletajo in pristajajo na helidromu v Vatikanu, od koder omogočajo podporo pediatrični kliniki Bambino Gesù v Rimu.

## Električni Sprinter

Mercedes-Benz je pričel s proizvodnjo eSprinterja v tovarni v Dusseldorfu. S tem je Sprinter vstopil v novo obdobje elektrifikacije, ki se vse bolj uveljavlja v distribucijskem sektorju. Proizvodnja eSprinterja pa pomeni tudi nov izziv za proizvajalca in tovarno v Dusseldorfu.



## Sem nezaustavljiv

Jaz sem nezaustavljiv je naslov akcije, ki jo Iveco izvaja v Sloveniji in na Hrvaškem ob promociji novega tovornjaka S-Way. Akcijo, ki postavlja voznika v središče, je pripravila agencija Ogilvy in podpira voznika in njegovo delo. Na svečani predstavitvi novega vozila na Rudniku so to tudi poudarili in prvim trem kupcem ter njihovim voznikom, Ivanu Sečniku – Sečnik transport, Egonu Klautu – Klaut transport, Tomažu in Gašperju Lužnici – Tojal d.o.o, zaželeli srečno pot.





# ALUCA®

Oprema za dostavnike...

100 % ALUMINIJ



INDIVIDUALNE REŠITVE PO MERI ...



... ZA DOSTAVNIKE VSEH ZNAMK



VARNOST, UREJENOST, VARČNOST ...



 **ŠPAN**<sup>®</sup>  
Center mobilnosti

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

**PremiumPartner**  
von Volkswagen Nutzfahrzeuge

VanPartner by  
Mercedes-Benz

 **ZERTIFIZIERTE  
AUFBAUTEN**

 **RENAULT  
PRO+**



## Ford se širi po Evropi



Turki resno nastopajo na starem kontinentu. Zastavljen cilj uspešno izpolnjujejo. Potem ko so odprli predstavništva v Litvi, na Poljskem, v Španiji in na Portugalskem, je sedaj Ford Trucks objavil, da je bilo ustanovljeno podjetje F-Trucks Italija, ki bo skrbelo za prodajo in servis težkih tovornjakov Ford. V Sloveniji že poldrugo leto za Fordove tovornjake skrbi podjetje Kam i Bus Importer d.o.o. na Celovski cesti v Ljubljani.

## Boxer 4x4

Peugeotov Boxer je zelo priljubljen dostavnik, sedaj pa se bo lahko podal tudi na bolj zahtevne naloge. S štirikolesnim pogonom Dangel, posebnimi pnevmatikami ter povečano oddaljenostjo od tal je primeren za različna raziskovanja brezpotij. Tovorni del je predelan v sobo za tri osebe, na voljo pa je tudi manjša kuhinja in kemična toaleta. Za raziskovanje okolice vozila pa je na voljo električno kolo in kanu za uživanje na bližnji reki ali jezeru.



DE  
BR

IV *debria*

Kje nas dobite?



## Rezervni deli

za tovorna vozila, prikolice in avtobuse

DEBRIA d.o.o., Gojače 62, 5262 Črniče

tel.: 05 364 3600

**WABCO**



**SAF**



**Haldex**



**JURID**



**MERITOR**

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



## Ko se pokvari metro

V Amsterdamu so izvedli vajo »Ko se pokvari metro«. V tem primeru je nujna hitra akcija, za kar imajo pripravljena dva Unimoga, ki lahko skupaj iz tunela povlečeta tudi prek 200 ton težko kompozicijo in ob tem premagata 4-odstotni klanec. Unimoga U 423 sta opremljena z 231 KM močnim motorjem, ki ima vgrajeno posebno sklopko za pretvarjanje navora, da se moč enakomerne prenese na drseče železniške tise.



## Nova DA Fova pogonska os

Zahvaljujoč znižanju notranjega trenja ter znižanju lastne mase prinaša nova DA Fova zadnja pogonska os do 2 % prihranka pri porabi goriva ter podaljšane servisne intervale. Za izdelavo nove osi so uporabili komponente iz avtobusne industrije, tako da se tudi udobje v vožnji sedaj dviga na višjo raven.



## Nova linija pnevmatik

Continental je predstavil novo linijo pnevmatik za avtobuse v medmestnem prometu z nazivom Conti CoachRegio. Nove pnevmatike nudijo zanesljivo in varno potovanje v pogojih spremenljive hitrosti, veliko zaviranja in speljevanja. Linija vključuje gume za vse osi, ki nosijo oznako 3PMSF (Three-Peak Mountain Snowflake) in so uporabne vse leto. Indeks nosilnosti znaša 154/149, za ekonomičnost nosi oznako C, B za vožnjo po mokri cesti, med vožnjo pa ustvarja 71 dB hrupa.



# NAJSODOBNEJŠA OPTIKA VOZILA



**OPTIKA ZA TOVORNA  
VOZILA VSEH ZNAMK**

SERVISNI CENTER PRIGO BRDO

MLADINSKA ULICA 89

1000 LJUBLJANA

**KONTAKT: 051 683 000**

**Zakaj je pomembna pravilna  
optična nastavitve podvozja?**



- zmanjšuje porabo goriva in obrabo pnevmatik
- povečuje udobje in varnost vožnje
- pripomore k bolj ekonomični in varčni vožnji

**JOSAM cam-aligner**



**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  
☎ 051 683 000

🌐 [www.prigo.si](http://www.prigo.si)  
✉ [servis@prigo.si](mailto:servis@prigo.si)  
📱 Servis in trgovina tovornih vozil



# Scania in MAN narekujeta tržišče

Leto je naokoli in zopet smo potegnili črto pod lanskim letom ter pregledali, kakšna vozila in koliko smo jih Slovenci kupili v letu 2019.



Leto 2019 je bilo malo manj uspešno kot leto poprej. Če so prodajne številke ob polletju še nekako sledile prejšnjemu letu, pa se je od poletja naprej trg precej ohladil. Tega nikakor ne smemo pripisovati krizi, temveč dejstvu, da je trg v letu 2018 dosegel svoj vrh, katerega bomo težko ponovno dosegli.

Pa če začnemo najprej z osebnimi avtomobili, jih ni prav pretirano manj kot lani, le za dobra dva odstotka, je pa res, da se pri osebnih avtomobilih poz-

najo izvozi. Teh je za kar 30 %, kar pomeni, da namesto prodanih 70.000 vozil ostane v Sloveniji 50.000 teh ali še kakšno manj.

Še naprej sta najbolj uspešni znamki v Sloveniji Volkswagen in Renault, ki imata skupaj tretjinski tržni delež, Škoda na tretjem mestu pa se je močno približala desetim odstotkom tržnega deleža. Sledijo Opel, Peugeot, Dacia, Hyundai, Citroen, Fiat in Nissan, ki zaključuje deseterico.

Pričenja pa se tudi pri nas ofenziva električnih modelov, zaradi česar bo avtomobilsko leto 2020 po ocenah analitikov v znamenju elektrike. Z elektrificiranimi avtomobili, kamor poleg

## Trg osebnih vozil

	Proizvajalec	2019
1	<b>Volkswagen</b>	<b>12150</b>
2	Renault	10313
3	Škoda	7282
4	Opel	4157
5	Peugeot	3934
6	Dacia	3590
7	Hyundai	3395
8	Citroen	3295
9	FIAT	3290
10	Nissan	2666
11	Toyota	2636
12	Seat	2451
13	Kia	2228
14	Ford	2019
15	BMW	1534
16	Ostali	8253
<b>Skupaj</b>		<b>73193</b>

Še naprej najbolje prodajan avtomobil v Sloveniji je Renault Clio, ki se izdeluje v Sloveniji in je tudi prejel naziv avto leta 2020.





100-odstotno električnih vozil štejemo še hibride in priključne hibride, proizvajalci vozil lovijo »zadnji vlak« pred uveljavitvijo strožje zakonodaje EU glede izpustov ogljikovega dioksida v ozračje, ki bo kršilec prinesla astronomske denarne kazni.

### Gospodarska vozila

Razred lahkih gospodarskih vozil do 3,5 tone se je popravil za 5 % oziroma za dobrih 600 vozil. Na prvo mesto se je presenetljivo zavihtel Fiat s 2166 prodanimi vozili, sledijo pa mu Renault s 1936, Volkswagen s 1822 in Ford s 1714 prodanimi vozili. Te štiri znamke držijo kar 65 % trga.

V razredu pick-upov smo lani registrirali 580 vozil, tu pa je konstantno najboljši Ford z modelom Ranger, ki je našel skoraj polovico vseh kupcev.

### Trg lahkih gospodarskih vozil do 3,5 t

Proizvajalec	2019
<b>1 Fiat</b>	<b>2166</b>
2 Renault	1936
3 Volkswagen	1822
4 Ford	1714
5 Citroen	761
6 Peugeot	709
7 Dacia	637
8 Mercedes-benz	326
9 Opel	320
10 Škoda	284
11 Mitsubishi	142
12 Toyota	104
13 Iveco	95
14 Man	93
15 Nissan	30
16 Ostali	22
<b>Skupaj</b>	<b>11161</b>

### Dolgoprogaši

Pa pogledajmo še nam bolj zanimiv segment, to so težka gospodarska vozila. Celoten trg težkih gospodarskih vozil je z 2344 sicer padel za 14 %, a smo še vedno precej nad evropskim povprečjem, kjer se proda približno 1000 vozil na milijon prebivalcev. 93 vozil je bilo registriranih v razredu od 6



### Najbolje prodajani dostavniki do 3,5 tone

	Proizvajalec	Model	2019
1	FIAT	Ducato	1414
2	Ford	Transit Custom	1044
3	Renault	Master	919
4	Volkswagen	Crafter	812
5	FIAT	Doblo Cargo	724
6	Volkswagen	Caddy	609
7	Renault	Kangoo	593
8	Peugeot	Boxer	530
9	Dacia	Dokker	520
10	Citroen	Jumper	423

do 15,99 ton, kar predstavlja 4 % celotnega trga, vsa ostala vozila pa pripadajo razredu nad 16 ton in so pretežno namenjena za mednarodne prevoze.

Prej omenjene številke nakazujejo, da smo Slovenci še naprej orientirani predvsem na dolgoprogaški, mednarodni transport, kjer poskušamo izkoristiti vsak centimeter in kilogram vozila, za nekaj malega pa se je popravil

tudi trg vozil za gradbeništvo. Vrstni red je podoben lanskemu, pri čemer je na trg največ vozil poslal MAN (512). Sledijo mu Scania (494) ter Mercedes (439) in Volvo (366). Drugi del razpredelnice pričinja DAF (219), sledita pa Iveco (149) in Renault (145). Novinec na trgu Ford Trucks je v prvem polnem letu na trg pospremil 20 vozil. MANova ponudba je najbolj raznovrstna, saj



Po številu prodanih tovornih vozil na milijon prebivalcev smo v samem vrhu evropskega trga.



## Trg nad 6 ton

Proizvajalec	2018	2019	Razlika
DAF	329	219	-110
Ford	9	20	11
Iveco	151	149	-2
<b>MAN</b>	<b>552</b>	<b>512</b>	<b>-40</b>
Mercedes-Benz	470	439	-31
Renault	164	145	-19
Scania	542	494	-48
Volvo	476	366	-110
Ostalo	34	14	-20
<b>Skupaj</b>	<b>2727</b>	<b>2358</b>	<b>369</b>

## Trg od 6 do 16 ton

Proizvajalec	2018	2019	Razlika
DAF	5	4	-1
Iveco	36	26	-10
<b>MAN</b>	<b>59</b>	<b>36</b>	<b>-23</b>
Mercedes-Benz	22	16	-6
Renault	7	5	-2
Volvo	1	4	3
Ostalo	3	2	-1
<b>Skupaj</b>	<b>133</b>	<b>93</b>	<b>-40</b>

## Trg nad 16 ton

Proizvajalec	2018	2019	Razlika
DAF	324	215	-109
Ford	9	20	11
Iveco	115	123	8
MAN	493	476	-17
Mercedes-Benz	448	423	-25
Renault	157	140	-17
<b>Scania</b>	<b>542</b>	<b>494</b>	<b>-48</b>
Volvo	475	362	-113
Ostalo	31	12	-19
<b>Skupaj</b>	<b>2594</b>	<b>2265</b>	<b>-329</b>

kljub temu, da je prodal največ vozil, ni na prvem mestu v nobenem podsegmentu. Scania je nesporen favorit v segmentu vlačilcev, saj je 85 % vseh Scanij (427) iz tega podsegmenta, medtem ko je največ šasij za nadgradnjo prodal Mercedes (228).

Če še malo razdelamo podsegmente vlačilcev in šasij, lahko zapišemo, da je bilo šasij prodanih za 5 % več kot leta 2018. Velika nihanja v prodaj

ji so se dogajala tudi po mesecih.

Tradicionalno najboljši mesec je januar. To gre pripisati tudi dejstvu, da precej kupcev vozila, ki so bila nabavljena v prejšnjem letu, registrira nekoliko kasneje, ali pa čaka na kakšno nadgradnjo ali posebno opremo. Drugi najboljši mesec je bil junij, tik pred dopusti, medtem ko smo najmanj vozil registrirali julija in avgusta, ko se je že

## Trg šasije nad 16 ton

Proizvajalec	2018	2019	Razlika
DAF	46	45	-1
Ford	0	2	2
Iveco	50	106	56
MAN	142	167	25
<b>Mercedes-Benz</b>	<b>249</b>	<b>228</b>	<b>-21</b>
Renault	73	58	-15
Scania	93	67	-26
Volvo	60	57	-3
Ostalo	32	2	-30
<b>Skupaj</b>	<b>745</b>	<b>732</b>	<b>-13</b>

## Trg vlačilci nad 16 ton

Proizvajalec	2018	2019	Razlika
DAF	278	170	-108
Ford	9	18	9
Iveco	65	17	-48
MAN	351	309	-142
Mercedes-Benz	199	195	-4
Renault	84	82	-2
<b>Scania</b>	<b>449</b>	<b>427</b>	<b>-22</b>
Volvo	415	305	-110
Ostalo	8	10	2
<b>Skupaj</b>	<b>1858</b>	<b>1533</b>	<b>-425</b>

## Rabljena vozila nad 7,5 t

Proizvajalec	2018	2019	Razlika
DAF	163	163	0
Iveco	177	147	-30
MAN	625	476	-149
<b>Mercedes-Benz</b>	<b>1121</b>	<b>939</b>	<b>-182</b>
Renault	83	81	-2
Scania	173	144	-29
Volvo	168	141	-27
Ostalo	17	19	2
<b>Skupaj</b>	<b>2527</b>	<b>2110</b>	<b>-417</b>

prišel poznati trend umiritve oz. znižanja prodaje.

Da panoga vseeno ni v krizi, kaže podatek, da smo lani registrirali še dobrih 2110 rabljenih tovornih vozil. Med uvoženimi rabljenimi tovornjaki je daleč na prvem mestu Mercedes, saj je bilo uvoženih 940 njihovih vozil, sledita MAN s 476 ter DAF z 163 vozili.



## DAF, Cordia d.o.o.

Leto 2019 je bilo za Cordio in proizvajalca vozil DAF dokaj uspešno. Ponosni smo na LF, CF in XF vozila, slednja ponujajo odlični in varčni motor, izjemen dizajn v notranjosti in prepoznavno zunanost. Veste, da sta sprednja maska in oblika volana identični? Kot zanimivost.

V tem letu smo se prepričali, da imamo resnično dober produkt, namreč XF vlačilec ima že nekaj let največji tržni delež v Evropi. Veseli smo, da imamo zadovoljne kupce, kar je seveda velika naložba v prihodnost našega podjetja. Želimo biti še boljši, kar pomeni prisluhniti našim kupcem in izpolniti njihova pričakovanja. Še naprej se bomo trudili z učinkovitimi transportnimi rešitvami in povečevali konkurenčno prednost naših strank. Vse z namenom, da se bodo naši kupci sami prepričali, da smo vredni njihovega zaupanja in da dobijo le najboljše.

Za leto 2019 je bil plan vzpostaviti dobro linijo pri servisiranju vozil in polpriklonikov, certificiranje ATP certifikatov v sodelovanju z RTI Maribor, poudariti pa smo tudi želeli, da imamo zaposlene specialiste tudi za popravila hladilnih sistemov, seveda s pooblastili podjetja Schmitz Cargobull.

Zahvala gre vsem kupcem naših vozil DAF, lastnikom polpriklonikov, kot tudi lastnikom drugih znamk, ki zaupajo našim serviserjem. Želimo jim srečno in zdravo leto 2020.



Majda Bitenc Menart in celotna ekipa Cordia d.o.o

Bo pa to leto tudi pomembno leto za nas. Cordia praznuje 30 let delovanja in DAF praznuje 25 let predstavnosti v Sloveniji. Kaj vam pripravljamo v bodoče, pa seveda budno spremljajte, zanimivo bo in za vsakogar se bo sigurno nekaj našlo. Hvala vam. Brez vas ni nas.

## Volvo Trucks, Volvo d.o.o.

Lansko leto je bilo polno izzivov, še posebej ker so se pojavile govorice o nestabilnem gospodarskem okolju in novi recesiji. Kljub vsemu je Volvo Trucks lansko leto zaključil z dobrimi prodajnimi rezultati na področju novih vozil in uspešnostjo pri opravljanju storitev za naše stranke. Še posebej smo ponosni, da smo predstavili koncept »I-Save«, ki z določenimi spremembami na motorju in programski opremlitvi zagotavlja dodatne prihranke pri porabi goriva brez vpliva na zmogljivosti tovarnega vozila. Izzivov nam nikoli ne zmanjka in tudi leto 2020 ne bo izjema, predvsem pa vsem želimo uspešno novo leto 2020!



Tomislav Orehovec, vodja prodaje Volvo d.o.o.



## VSE ZA TAHOGRAFE

[www.tahogرافي-cuderman.si](http://www.tahogرافي-cuderman.si)

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

### PE KRANJ

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

### PE TRZIN

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



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

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



## Avtobusi in prikolice

Zanimiv je tudi trg Avtobusov, ki se že leta vrti okoli številke 120, kakšno leto več, kakšno leto manj. Lani pa je prve registrske tablice prejelo 141 novih avtobusov, kar je 15 % več kot leto poprej. 61-% tržni delež si tu odrežeta Mercedes (76) in Setra (10), sledi Iveco z 18 avtobusi in takoj za njim MAN s 17 vozili. V statistiko so se vpisali še Scania Higer (9), Irizar (6), TAM (3) ter Otokar in Van Holl s po enim vozilom.

## Iveco, Iveco pisarna v Sloveniji

Leto, ki je za nami, je bilo leto, v katerem je Iveco predstavil novo generacijo težkega tovornjaka S Way, naslednika priljubljenega modela Stralis, katerega smo tudi na slovenskem trgu ponudili v prodajo novembra. Padec trga za 15 %, še posebej v drugi polovici leta, je kriv, da smo z rezultati delno zadovoljni. Nas pa navdaja z veseljem uvedba novega modela in reakcije kupcev na novi S Way, kar nam kaže, da smo na pravi poti, ob tem pa najavljamo tudi uvedbo novih modelov, s čimer bomo zaokrožili obnovo celotne game svojih težkih tovornih vozil.



Ivica Đurović, Iveco market manager za Slovenijo in Hrvaško.

## Novi avtobusi

Proizvajalec	2018	2019	Razlika
Irizar	0	6	6
Iveco	13	18	5
MAN	17	17	0
<b>Mercedes-Benz</b>	<b>64</b>	<b>76</b>	<b>12</b>
Neoplan	4	0	-4
Otokar	5	1	-4
Scania	11	9	-2
Setra	5	10	5
TAM	0	3	3
Van Hool	0	1	1
Ostali	4	0	-4
<b>Skupaj</b>	<b>123</b>	<b>141</b>	<b>18</b>

## Novi avtobusi po namenu

	2018	2019	Razlika
Mestni	7	25	18
Primestni	49	53	4
Turistični	67	63	-4
<b>Skupaj</b>	<b>123</b>	<b>141</b>	<b>18</b>



Trg avtobusov je precej odvisen od razpisov večjih mestnih avtobusnih prevoznikov.

## Ford Trucks, Kam i bus importer d.o.o.

V letu 2019 se je uspešno začela prodaja FORD F-MAX-a na slovenskem trgu. Opazno se je povečala prepoznavnost blagovne znamke, čemur je sledilo povečano zanimanje za celotno paleto vozil in večje število naročil. Nagradi za ITOY 2019 in Slovenski tovornjak leta, potrjeni s fantastičnimi re-

zultati testov, v katere se je prepričalo veliko uporabnikov, so pomagali govoriti o F-MAX-u v presežkih. V letu 2020 ne pričakujemo rasti trga, pričakujemo pa znatno rast deleža FORD-a, predvsem s prodajo vlačilcev FORD F-MAX in naraščajočo prodajo gradbenih tovornjakov.



Lari Host, regionalni direktor prodaje vozil Ford Trucks.



## MAN, MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o.

Kljub splošnemu padcu slovenskega trga gospodarskih vozil v letu 2019 je MAN-ovim tovornim vozilom nad 6 t skupne mase uspelo povečati tržni delež za 1,9 % in tako vodilno mesto z doseženim 22-odstotnim tržnim deležem še dodatno okrepiti. Kot je poudaril Claus Wallenstein, direktor MAN Truck & Bus Slovenija, so s številnimi dosežki in zmagami, ki so zaznamovale leto 2019, vsi v podjetju izjemno zadovoljni. »Še posebej smo ponosni, da sta MAN-ov dostavnik in avtobus, ki že danes odgovarjata na mobilnost prihodnosti, že tretje leto zapored osvojila prestižno priznanje. Električni MAN eTGE, ki smo ga začeli prodajati konec leta 2019, je bil okronan za električni dostavnik leta. Električni mestni avtobus MAN Lion's City E pa je prejel laskav naziv avtobus leta.« »Verjamem, da so odlični rezultati odsev izjemnega timskega dela, zavzetosti in predanosti celotne ekipe, ki se vedno osredotoča na potrebe strank, kar nam v kombinaciji z najboljšimi transportnimi rešitvami zagotavlja uspeh in vodil-

no mesto na trgu. Ne glede na vse dosežke zadovoljstvo naših strank ostaja naša ključna prioriteta. Še močneje se bomo z visoko motiviranimi in usposobljenimi sodelavci trudili ustvariti inteligentne in trajnostne transportne rešitve, ki poenostavijo poslovanje naših strank in ga naredijo učinkovitejšega in uspešnejšega. V letu 2020 se naše stranke lahko veselijo številnih novosti in najboljšega portfelja, kar jih je MAN kdaj imel. Več pa naj zaenkrat ostane skrivnost.



Claus Wallenstein, direktor podjetja MAN Truck & Bus Slovenija.

## Renault Trucks, Volvo d.o.o.

Za nami je leto, v katerem se je na našem trgu zmanjšalo povpraševanje po novih tovornih vozilih. Podobno zmanjšanje je bilo zabeleženo v večini držav EU. Tudi pri Renault Trucks smo zabeležili manjši upad prodaje, kljub temu pa smo z rezultatom zadovoljni, saj smo ponovno uspeli povečati tržni delež na področju težkih gospodarskih vozil. Leto 2019 je bilo tudi mejnik, saj smo na trg lansirali tovorna vozila s standardom Euro 6d, ki so se že izkazala kot zelo ekonomična in učinkovita. Pri Renault Trucks se bomo tudi v letu 2020 trudili, da svojo storitev še izboljšamo, vsem kupcem pa se zahvaljujemo za zaupanje in jim želimo veliko uspeha. Novih izzivov nam nikoli ne zmanjka in tako bo tudi v letu 2020!



Silvo Kastrevc, direktor prodaje Renault Trucks, Adriatic North Volvo d.o.o.

## Turistični avtobus ULYSO

Moč motorja: 233 kW (320 KM)  
Menjalnik: avtomatski ZF Ecolife 6  
Sedeži: 39+1+1  
Prtljažni prostor: 5,5 m<sup>3</sup>

Prodaja:  
Setekar d.o.o.  
Kidričeva ulica 25  
3000 Celje



## SCANIA, Scania Slovenija d.o.o.



Teodor Naka, direktor Scania Slovenija & Scania Hrvaška.

Leto 2019 je bilo za Scania v Sloveniji zelo uspešno. Zabeležili smo rekordni tržni delež, ki ga držimo že drugo leto za-

pored, skupaj z vodilno pozicijo na trgu težkih tovornih vozil prek 16 ton. Tovornjak Scania R450 je že tretje leto zapored dobil naziv najbolj ekološkega vozila v Evropi, zato Scania še naprej aktivno vlaga v razvoj različnih novih alternativnih pogonskih rešitev. Naš tržni delež je zrasel na 22,8 % v primerjavi z 20,9 % v lanskem letu. V Sloveniji smo dobavili skoraj 500 novih vozil, kar je za trg, ki je padel za skoraj 17 % v primerjavi z letom 2018, izjemen dosežek. Zato bi izkoristil to priložnost in se posebej zahvalil direktorju prodaje v Sloveniji, Elvisu Madruši in njegovi celotni ekipi za odlično opravljeno delo. V letu 2020 si prizadevamo tržni delež obdržati in še naprej nuditi prvovrstne storitve prodaje, servisa in trajnostnega razvoja. Naš cilj ostaja enak – spodbujati spremembe v skladu s trajnostnim transportnim sistemom in s tem izboljšati svet mobilnosti za podjetja, ljudi in okolje.

## Renault, Renault-Nissan Slovenija d.o.o.

Leto 2019 je bilo za nas na področju prodaje lahkih gospodarskih vozil uspešno in predvsem obnovljeno, saj smo trgu predstavili prenovljena modela Trafic in Master in tudi nove motorje, ki izpolnjujejo zadnjo normo na trgu, s katerimi želimo graditi uspešno zgodbo Renaultovih gospodarskih vozil. Generalno gledano so rezultati zadovoljivi, a vseeno je še veliko prostora za izboljšanje, kar se bomo trudili uresničiti v letu 2020. Trgu ponujamo široko izbiro številnih izvedenk, prilagojenih različnim potrebam raznolikih kupcev. Tudi ugodni stroški celotnega lastništva nam gredo v korist, saj poleg nakupne cene štejejo tudi še kako pomembni stroški uporabe in vzdrževanja teh vozil. Ne nazadnje imamo razvito tudi dobro servisno mrežo po celotni Sloveniji, s katero lahko lastnikom nudimo hitro pomoč. Veseli smo tudi še nadaljnega povečanja pri zanimanju za električne dostavnike, kjer naš Kangoo Z. E. še vedno osta-

ja daleč najbolj prodajana rešitev za brezemisijsko dostavo po mestnih središčih. Kot že omenjeno, v letu 2020 želimo še bolje izkoristiti svoje adute in kupcem ponuditi nove rešitve pri lahkih gospodarskih vozilih.



Adem Dizdarević, produktni vodja za LGV.

## Volkswagen, Porsche Slovenija d.o.o.

Kljub nekaterim negotovostim v napovedih gospodarskih kazalcev med letom smo pri znamki Volkswagen Gospo-

darska vozila s prodajnimi številkami v letu 2019 v celoti zelo zadovoljni. Kupcem smo uspeli predati v uporabo rekordno število vozil. Najbolj smo ponosni na popoln prodajni uspeh modela Crafter v rastočih segmentih C in D, s katerim smo dokazali, da je projekt tovarne iz leta 2016 v celoti uspel. Prodaja se je v prvem polnem letu ponudbe vseh izvedenk modela Crafter močno okrepiła. V segmentu B smo med letom dožive-



Vladimir Štupica, vodja prodaje Volkswagen Gospodarska vozila pri Porsche Slovenija.

li prenovu družine Transporter, Caravelle, Multivan in California, ki smo jo več kot uspešno lansirali na slovenski trg. Veseli nas, da je našim zvestim in seveda novim kupcem sedaj na voljo najnovejši paket asistenčnih sistemov, kar same vozne lastnosti popolnoma približa občutkom osebnih vozil Volkswagen.

Tudi s prodajo v segmentu A, kjer naše barve zastopa model Caddy, smo v izteku pred prenovno modela zelo zadovoljni. Prodajne cilje smo v celoti dosegli tudi z našim »urbanim kavbojem«, modelom Amaro, ki s svojimi voznimi zmogljivostmi in prepričljivim V6 motorjem vzbudi marsikatero skrito željo ljubiteljev pick-up vozil. V preteklem letu smo za tri nove partnerje razširili tudi prodajno servisno mrežo, ki po novem obsega 20 pooblaščenih trgovcev. Letošnje leto nikakor ne bo enostavnejše od lanskega. Čaka nas prenova družine Caddy, ki je še posebej pomembna pri mestnih dostavnih. Ob nespremenjenih gospodarskih gibanjih verjamemo, da se bo dokaj visok slovenski trg lahkih gospodarskih vozil obdržal na podobni ravni kot v letu 2019. Ob tem smo prepričani, da bodo Volkswagen Gospodarska vozila ponovno na nakupnih seznamih večine kupcev lahkih gospodarskih vozil v Sloveniji.



## Mercedes-Benz, Autocommerce d.o.o.

Leto 2019 je prineslo pričakovano normalizacijo obsega prvič registriranih tovornih vozil nad 7,5 t, saj se je trg novih tovornih vozil prvič po letu 2012 skrčil. Padeč trga je glede na leto 2018 znašal 12 %, tako da je obseg trga dosegel nivo iz leta 2015 oz. 2016. Veseli nas, da smo s prenovljenim Actrosom v drugi polovici leta zadržali vodilno pozicijo v segmentu šasij in izboljšali tržni delež v segmentu vlačilcev. Za leto 2020 pričakujemo nadaljnje ohlajanje trga in oster konkurenčni boj med ponudniki na trgu. Z nekaterimi novostmi, ki bodo predstavljene v drugi polovici leta, bomo trgu ponudili nekatere inovacije, ki bodo nakazale razvojne trende v naslednjih letih na področju gospodarskih vozil. V skladu s trendom na trgu novih vozil je tudi trg rabljenih tovornih vozil v letu 2019 doživel ohlajanje, saj se je obseg trga skrčil za 16 %. Blagovna znamka Mercedes-Benz v tem segmentu v zadnjih letih tradicionalno dosega več kot 40-odstotni tržni delež, v letu 2019 pa je ta znašal skoraj 45 %, kar je dodatna potrditev zaupanja v našo blagovno znamko. Tako skoraj vsako tretje tovorno vozilo (novo ali rabljeno), ki je bilo v letu 2019 prvič registrirano na slovenskem trgu, pripada blagovni znamki Mercedes-Benz. Avtobusni trg je znašal 141 enot, kar je na zgornji meji obsega, doseženega v zadnjih letih. Z blagovnima znamkama



Damjan Cirman, direktor področja gospodarskih vozil.

Mercedes-Benz in Setra smo v letu 2019 dosegli rekordnih 86 prvih registracij oz. kar 61-odstotni tržni delež, kar je naš absolutno najboljši rezultat do sedaj. Poleg vrnitve na vodilno mesto v segmentu primestnih avtobusov nas še posebej veseli, da smo v letu 2019 po dolгих letih prodali tudi večje število vozil iz družine mestnih avtobusov Citaro.



## TACHOGUARD+

### NAPOVEDOVANJE DELOVNEGA ČASA

Dovolj preračunavanja! Napovedajte vožnjo in počitke vaših voznikov na klik!

- Prihranite svoj čas s predlogi za optimalno koriščenje vožnje, delovnega časa, odmorov in počitkov na dnevem nivoju
- Prejmite opozorilo ob kršitvi pravil
- Olajšajte si delo z avtomatiziranimi pravili o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti
- Napovedujte in spremljajte aktivnosti voznika v skladu z veljavno zakonodajo Evropske Skupnosti (Uredba 561/2006/ES)

080 70 71 | [info@cvs-mobile.com](mailto:info@cvs-mobile.com) | [www.cvs-mobile.com](http://www.cvs-mobile.com)



**CVS**  
Advanced Telematics



## Samostojni transport



Švedski proizvajalec tovornjakov Volvo pospešeno razvija avtonomne rešitve transporta. Pred časom so že predstavili model Vera, najnovejše samovozeče vozilo pa se imenuje Electric Site, ki lahko samostojno prevažata material znotraj rudnika. Rezultat se odraža v varnejšem delovnem okolju ter v brezemisijem prevozu materiala.

## Trans Felix d.o.o. odpira vrata v Šentjurju



Januarja je podjetje Trans Felix d.o.o. odprlo novo poslovalnico, trgovino z rezervnimi deli v Šentjurju. Njihova ponudba zajema širok izbor rezervnih delov za tovorna vozila, pnevmatike, karoserijo, pnevmatske komponente, svetila, avtokozmetiko, hladilne in tekočine proti zmrzovanju, motorna olja, čistila in še marsikaj. Obiščete jih lahko na Lesni ulici 8 v Šentjurju, vsak dan od ponedeljka do petka od 8. do 16. ure ter ob sobotah od 8. do 13. ure.

## Prepoved prehitevanja za tovornjake na Češkem

Od 1. 1. 2020 so na Češkem uvedli prepoved prehitevanja za tovornjake, težje od 12 ton. Prepoved velja na delih avtocest od Prage do Brna, Plzn, Usti nad Labo in Hradec Kralove v obe smeri. Natančen podatek, kje je prepoved uvedena, označujejo prometni znaki. Čehi so o tej prepovedi že dolgo razmišljali, intenzivneje pa odkar se je konec leta 2018 paraliziral promet na cesti D1. Kljub izredno slabim vremenskim pogojem so številni tovornjaki neuspešno poskušali prehitevati kolono. Češki poslanci si glede prepovedi niso povsem enotni, saj nekateri zahtevajo popolno prepoved prehitevanja tovornjakov po celotni državi.



## Za prosti čas

Citroen je predstavil posebno izvedbo Spacetourerja kot multifunkcionalno, moderno in povezano vozilo – The Citroenist. Vozilo omogoča hiter in preprost pobeg od vsakodnevnih obveznosti v objem narave, saj je podvozje dodatno dvignjeno, moč iz 150-konjskega motorja pa se na podlago prenaša prek vseh koles.





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](http://www.fordtrucks.si)



**KAM i BUS**  
IMPORTER

KAM i BUS Importer d.o.o.  
[www.fordtrucks.si](http://www.fordtrucks.si)

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

1210 Ljubljana-Šentvid  
[info@fordtrucks.si](mailto:info@fordtrucks.si)



**TRUCKS**

Sharing the load



# Prenovljeno delovno mesto

Renault Trucks za modelsko leto 2020 posodablja svoje tovornjake v seriji T za mednarodni transport in D za distribucijo.

Notranjost serije T je sedaj prešla boljše materiale, vključujoč s sedežema, ki sta preoblečena s posebnim tekstilom, na obeh straneh sedeža sta sedaj naslona za roko, nov pa je tudi v usnje oblečen volan. Slednji se lahko izdatno nastavlja v tri smeri. Armaturna plošča je v barvi karbona, na voljo pa so tudi aluminijaste ročice in kovinski pragovi. Povečali so tudi notranjo prostornino omaric, ki odvisno od izvedbe znaša vse do 221 litrov. Kot pomoč vozniku je sedaj na voljo nova funkcija Roadpad +, ki voznikom omogoča poslušanje glasbe, varnejše manevriranje zahvaljujoč zadnjim in bočnim kameram ter pomoč pri navigaciji.

Renaultovi vlačilci za pogon uporabljajo DTI 11 in DTI 13 motorje, ki izpolnjujejo Euro 6 D stopnjo in so sedaj še bolj ekonomični glede na predhodno generacijo. Vlačilca in T high imata lažjo zadnjo os in zavore, kar še ugodneje vpliva na porabo. Za doplačilo pa je na voljo še nekaj aerodinamičnih dodatkov za znižanje porabe.

### Udobneje tudi na razvoz

Tudi serija D, namenjena distribuciji in razvozu robe, je bila konkretno posodobljena. Redizajnirana je plošča z me-

rilniki, nov je volanski obroč, dodana so držala za tablični računalnik, telefon ter dva vhoda USB-C. Na voljo je tudi nov radijski aparat, ki podpira tudi DAB+ radijsko mrežo. Za večje udobje se ponuja tudi paket Comfort Pack, ki vključuje v usnje oblečen volanski obroč, voznikov sedež z dodatno bočno oporo, do-

datne pregrade za odlaganje in senčnik za zaščito pred soncem.

Renault Trucks D in D Wide sta sedaj opremljena s prilagodljivim tempomatom, ki vzdržuje razdaljo do vozila pred nami, samodejno zavira in pospešuje, s čimer omogoča bolj lagodno vožnjo ter tako zmanjšuje utrujenost voz-







nika. V službi večje varnosti pa je paket Protect pack, ki vključuje še LED zadnje luči, pomoč pri speljevanju v klancu, steklo na spodnjem delu desnih vrat in alarm pri premikanju vozila nazaj.

### Omreženost

Da bi se povečala produktivnost, sta oba modela standardno »omrežena«, tako da sta kompatibilna s telemetrijskimi sistemi za upravljanje z voznim parkom Optifleet. S pomočjo Optifleeta se aktivnosti vozila upravljajo v realnem času, kar pomeni, da lahko ves čas nadziramo način vožnje, poraba, lokacija ...

Oba modela poganjajo Euro 6 D motorji in sicer v serijo D se vgrajujeta DTI 5 (210, 240 KM) in DTI 8 (250 in 280 KM), v serijo D Wide pa DTI 8 (250, 280, 320 KM) ter DTI 11 (380 in 430 KM). Za večjo produktivnost je na voljo Fuel Eco Pack, ki vključuje nastavljiv strešni spojler, samodejno zaustavitev motorja po treh minutah delovanja na mestu, Optiroll free wheel, ki občasno izklaplja pogon in uporablja lastno inercijo, optimiran Fuel Eco software menjalni-



ka in občasno izklapljanje kompresorja za zrak, ko so rezervoarji polni.

Serija D ponuja širok izbor izvedb kabine in opreme ter skupno maso od 7,5 do 18 ton, serija D Wide pa od 18

do 26 ton. Vse izvedbe serije D za modelsko leto 2020 bodo na voljo tudi s pogonom na stisnjen zemeljski plin CNG, pa tudi na 100-% električni pogon.

**GB Leasing**



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

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

[www.gb-leasing.si](http://www.gb-leasing.si)

[info@gb-leasing.si](mailto: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





## Nostalgija in bogata tehnologija

**Najnovjši Volkswagen Transporter in z njim tudi izvedba Multivan je na trgu v svoji 6. generaciji, ki pa je bila pred kratkim tudi obsežno modificirana v izvedbo T6.1. Dvobarvna karoserija, retro dizajn, lita platišča, radarski sistemi, napredni motorji ...**

V svetu tovrstnih vozil izgled ni na prvem mestu, zato boste najnovjšo izvedbo Multivana na cesti težje prepoznali. Pri Volkswagenu pa še posebej trdijo, da tistega, kar je dobro, ni treba menjati. Bližji pogled pa vseeno odkrije, da je avtomobil dodelan, kvalitetnejši, modernejši... krasi ga nova maska, v kateri so ožje luči z LED dnevnim podpisom. Debeli kromirani letvica deli masko na dva dela, mogočnejši pa je tudi odbijač. Dimenzije ostajajo enake.

Na testu smo tokrat imeli Multivana v dvobarvni kombinaciji, ki se vizualno približa svojemu 70 let staremu predniku. A tokrat potniki zagotovo bolj uživajo v vozilu, kot so pred desetletji, prav tako je voznik osvobojen in razrešen številnih delovnih operacij v vozilu, kot denimo to, da avto sam vklaplja brisalce, sam preklopi med dolgimi in kratkimi lučmi, zatemnjuje vzvratno ogleda-



Popolnoma digitalizirana armatura je sestavljena iz dveh velikih ekranov z visokoločljivostnima barvnima zaslonoma.



lo, greje vetrobransko steklo, opozarja na predmete v mrtvem kotu, zavira ob možnosti naleta ...

## 20 novih sistemov

Multivan je s prenovno prejel elektro-mehanski krmilni mehanizem, kar je omogočilo vgradnjo številnih novih sistemov za pomoč v vožnji. Omenimo le, da je sedaj serijsko vgrajen sistem za pomoč pri bočnem vetru ter aktivni sistem za vzdrževa-



Novo je tudi odlagališče za mobilni telefon z dvema USB vtičnicama.

nje vožnje med dvema črtama. Če k temu dodamo še napredni tempomat, ki v kombinaciji s sedemstopenjskim DSG menjalnikom omogoča funkcijo stop & go, ki samodejno zavira vozilo in tudi spelje, ko se kolona pred nami premakne, smo dobi-

li že polavtonomno vozilo. Iz osebne programa Volkswagnovih vozil je Multivan sedaj prejel še sistem XDS, ki z blagim zaviranjem notranjih koles v zavojih izboljšuje lego na cesti. To je le nekaj od 20 novih sistemov, ki jih prinaša izvedba T6.1.

Zaradi nove oblike armaturne plošče je malo manj prostora v predelu desnega kolena, kjer se nahaja ročica menjalnika, a povišan položaj sedenja in velike steklene površine nudijo odlično preglednost. Sedeži so vsi prvovrstni, sprednja dva ogrevana. Štirje so posamični, zadnja klop pa je skupna, a vseeno nudi veliko udobja med vožnjo. Vsi sedeži v drugi in tretji vrsti so vzdolžno pomični, srednja dva je možno tudi zavrteti in ustvariti konferenčno dvorano. Tako srednja kot

tudi zadnja sedežna vrsta imata zasebno ventilacijo z regulacijo na stropu. Seveda so potniki zadaj deležni tudi USB-vhodov, kakor tudi 230-V vtičnice.



Storitev Volkswagen We Connect spremeni vaš pametni telefon v daljinski upravljalnik za vozilo.



Največja sprememba, ki je opazna pri generaciji 6.1, pa je zagotovo povsem digitalna izvedba notranjosti. Digitalni ali drugače povedano narisani merilniki sedaj omogočajo različno osnovo ter ponujajo različne informacije. Kaj bomo spremljali med vožnjo, tako izberemo sami.



Multivan ponuja prevoz potnikov na 6 visokokakovostnih sedežih. V srednji vrsti lahko sedeža tudi obrnemo za 180°.

### Ves čas povezan

Največja sprememba, ki je opazna pri generaciji 6.1, pa je zagotovo povsem digitalna izvedba notranjosti. Na prvem mestu to pomeni, da je na armaturi precej manj gumbov in stikal, sama sredinska konzola pa je postavljena bolj pokončno. Digitalni ali drugače povedano narisani merilniki sedaj omogočajo različno osnovo ter ponujajo različne informacije. Kaj bomo spremljali med vožnjo, tako izberemo sami. Na sredini pa je sedaj 9,2-palčni zaslon, občutljiv na dotik, za katerim se skriva najnovejša generacija informativno-zabavnega sistema MIB3. V praksi to pomeni, da je tudi v Multivanu sedaj na voljo eSIM kartica, kar pomeni, da je vozilo ves čas povezano. Pazljivo oko bo hitro opazilo, da so na armaturi nove odprtine za prezračevanje, nav-



Dvobarvna karoserija je spomin na bogato preteklost.

### Tehnični podatki Volkswagen Multivan T6.1

Motor: štirivaljen dizel, start & stop, Euro 6	
Prostornina (ccm)	1968
Moč (kW/KM)	146/199
Navor (Nm/min)	450/1500
Pogon	na vsa kolesa 4Motion
Menjalnik	samodejni 7-stopenjski DGS
Mere D x Š x V (mm)	4904 x 1904 x 1970
Medosna razdalja (mm)	3000
Masa praznega vozila (kg)	2120
Nosilnost (kg)	900
Posoda za gorivo (l)	70
Pospešek 0–100 km/h (s)	8,9
Najvišja hitrost (km/h)	202
Povprečna poraba (l/100 km)	8,9
Emisija CO <sub>2</sub> (g/km)	199

duši pa tudi nov multifunkcijski volan, ki je na spodnjem delu športno prirezan.

Z novim T6.1 Multivanom je na voljo tudi novi, super zmogljivi TDI. Volkswagen sicer vse stavi na dvolitrskega dizelaša, ki pa ima sedaj v najmočnejši izvedbi kar 199 KM. Ta izvedba motorja je opremljena z dvema turbina in nudi 450 Nm navora. Hitro delovanje dvosklopnega

menjalnika DSG omogoča, da vozilo kljub dvema tonama teže premeta hitrost 200 km/h. Da bi izkoristili vso moč, moramo biti kar odločni pri pritisku stopalke za plin. Avto bo tako suvereno pospeševal, ne da bi enkrat zavrtel kolesa v prazno, za kar skrbi napreden sistem štirikolesnega pogona 4Motion. Prav tako je avto zelo suveren pri vožnji skozi zavoje, pa čeprav je karoserija precej visoka.

Multivan prinaša velik update v izvedbi T6.1 s širokim spektrom inovativnih sistemov podpore, tako da se lahko postavi po robu marsikateremu osebnemu avtomobilu, saj je njegova umetna inteligenca zares velika.



# 70 let

**Tovarna Volkswagen je s proizvodnjo vozil Transporter začela 8. marca 1950 v Wolfsburgu. Cena prvih vozil Transporter je bila 5.850 DEM. Začetna zmogljivost tovarne je bila 10 vozil na dan.**

Na prelomu leta 2019 in 2020 praznujemo sedemdesetletnico legendarnega vozila Volkswagen Transporter. Prvo skico zanj je že leta 1947 narisal g. Ben Pon, nizozemski uvoznik, prvi izvozni partner podjetja Volkswagen. Pokazal jo je takratnemu direktorju podjetja Volkswagen, g. Heinrichu Nordhoffu, ki je takoj prepoznal potencial genialno preproste ideje: spredaj človek, zadaj motor, vmes pa prostor za 750 kg tovora. To se je dogajalo takoj po drugi svetovni vojni, ko je bila vsa Evropa v ruševinah, takratno gospodarstvo pa je potrebovalo prav to – robustno transportno vozilo po ugodni ceni.

Tako so razvili vozilo s samonosno karoserijo, ki je bila takrat revolucionarna novost na področju gospodarskih vozil. Tip 2 (Type 2) so prvič predstavili na novinarski konferenci novembra 1949. To je bilo vozilo z motorjem prostornine 1131 ccm, z močjo 25 KM in najvišjo hitrostjo 80 km/h. S proizvodnjo so začeli v marcu leta 1950 in v prvem letu izdelali le 8.000 vozil. V naslednjem letu so v program najprej uvrstili luksuzno izvedbo Samba, v decembru pa še izvedbo reševalnega vozila. Leta 1952 so začeli proizvajati izvedbo s kesonom. Razvili so tudi nov motor z večjo prostor-



Prva generacija Type 2 oz. T1 in aktualna generacija T6.1.

nino 1192 ccm, večjo močjo 30 KM in zato večjo končno hitrostjo skoraj 100 km/h. V oktobru leta 1954 so izdelali že stotisoče vozilo Transporter. Tega leta se je proizvodnja Transporterja iz Wolfsburga preselila v Hannover.

Leta 1967 je predstavljena druga generacija Transporterja. Avto je malo večji, ima velike steklene površine in enodelno vetrobransko steklo, serijska drsna vrata ter bistveno boljše podvozje. Zračno hlajeni bo-

kser motor v zadku sedaj zavzema manj prostora, moč pa se je povečala do 70 KM. Prvič je na voljo opcijski avtomatski menjalnik, prejel pa je tudi bogatejšo varnostno opremo – varnostne pasove.

Leta 1979 je predstavljena modelska generacija Transporterja T3 tip 2. T3 je občutno večji in širši. V vozniki kabini in tovornem prostoru je bistveno več prostora. Struktura dna vozila je že od začetka zasnovana za štirikolesni pogon in diferencialne na sprednji premi. Velik napredek predstavlja neposredno krmiljenje z zobato letvijo, namesto torzijskih vzmeti so spredaj in zadaj uporabljene vijačne vzmeti.

Leta 1983 je tovarna začela izdelovati veliko prostorsko limuzino Caravelle. Iste leta je tovarna ponudila motorje z neposrednim vbrizgavanjem s katalizatorjem ali brez njega ter servo



Bogata dediščina traja že 70 let in se razteza skozi 6 generacij.

volan. Leta 1985 je tovarna predstavila pogon na vsa štiri kolesa »syncro« in turbodizelske motorje.

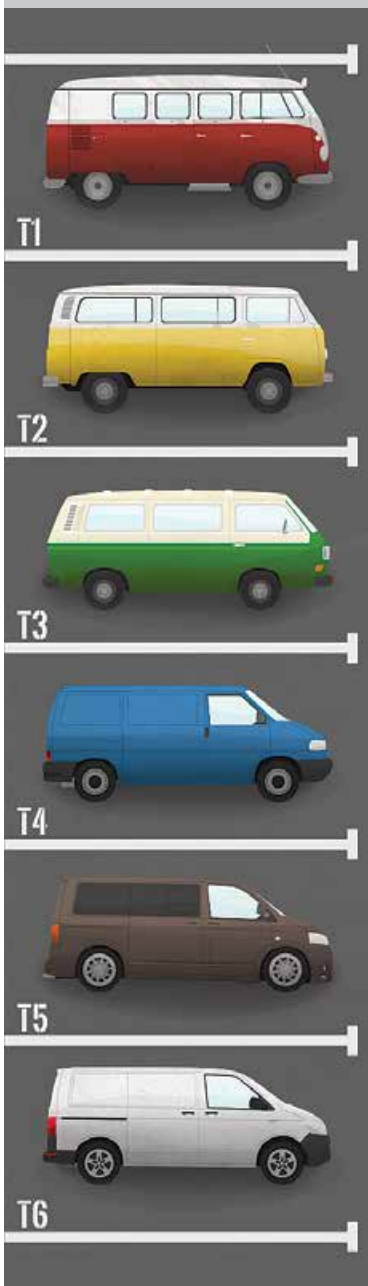
Volkswagen leta 1990 na trg pošlje novo generacijo Transporterja T4. Popolnoma na novo zasnovano vozilo, se pohvali s sprednjim pogonom in spredaj vgrajenimi pogonskimi agregati. Na voljo je širok izbor različic, kot je furgon, zastekljeni kombi, kesonar z enojno ali dvojno kabino, ter kot prvič šasija za nadgradnjo. Na voljo pa sta tudi dve medosni razdalji, ki zadovoljita različne zahteve.

Leta 2003 znamka Volkswagen Gospodarska vozila predstavi že peto generacijo Transporterja, ki je



Izredno pokončno postavljen volanski obroč, merilec hitrosti in količine goriva ter dvodelno vetrobransko steklo.

### Volkswagen Transporter – razvoj



#### 1950–1967

Prvi model velike ikone, ki je nastala neposredno iz modela VW Beetle. Proizvodnja je stekla leta 1950. Imel je majhen zračno hlajen motor zadaj in razdeljeno vetrobransko steklo. Proizvajal se je vse do leta 1975, nazadnje v Braziliji.

#### 1967–1979

Podoben koncept z motorjem zadaj, a veliko več uporabnega prostora. Vetrobransko steklo iz enega dela in precej zakrivljeno. Leta 1968 je bila predstavljena izvedba Camper, ki je kmalu postal najbolj priljubljen kombi za prosti čas.

#### 1979–1992

Okrogle linije so postale bolj ravne – ostre. Ta model se ni prodajal v Južni Ameriki, saj so izdelovali še prejšnjega. Izvedbo za kampiranje so poimenovali Joker in je bila zelo bogato opremljena. Tik pred koncem življenjske dobe je prejel še danes znano ime California.

#### 1990–2003

S tem modelom se je motor preselil naprej, prav tako je pogon speljal na sprednja kolesa. Vožnja z njim je postala kot vožnja z večjim avtomobilom. Prvič je prejel štirikolesni pogon Syncro. Nosilnost se je dvignila do 1200 kilogramov. Predstavljen je bil Multivan.

#### 2003–2014

Sledil je smernicam predhodnika, a je bil zaradi zmogljivših motorjev in boljšega podvozja ter novega vzmetenja še bolj uporaben. Z osmimi karoserijskimi različicami, 375 izvedbami, 4 dizelskimi in 2 bencinskima motorjema, je transporter izpolnil vsakršne želje.

#### 2014 do danes

Sodobnejše linije, popolnoma predelana notranjost in zmogljivi Euro 6 motorji so na voljo v vseh štirih izvedbah. Transporter za težko delo, Caravelle za prevoz do 9 oseb, Multivan za večnamensko uporabo na visokem nivoju ter California kot vozilo za prosti čas.

povsem drugačen od dosedanjih serij, ob novih merah pa je Transporter prvič na voljo s tremi višinami strehe. Novi model ima tako večjo tovarno prostornino tudi zaradi bolj pokončnih sten karoserije. Volkswagen kot prvi proizvajalec v segmentu transportnih vozil v kombinaciji z ESP ponudi zavorno asistenco. Aktivni varnostni paket zaokrožata serijski 4-kanalni ABS in regulacija zdrsa pogonskih koles (ASR).

Danes je na cesti že njegova šesta generacija v pomlajeni izvedbi, ki pri sami obliki ne odkriva tople vode, saj je njegova oblika ravno prav zaobljena, da notranjost ponudi največ možnega prostora. Vozilo je tudi izredno modularno, saj je na voljo z dvema medosnima razdaljama, tremi višinami, tremi dolžinami ... To pomeni, da lahko zadovolji različne potrebe uporabnikov, od klasičnega furgona dostavnika in šasije s kabino pa vse do izvedbe za prevoz potnikov.

Naj gre za Transporterja za velike in težke naloge, Caravelle za najvišje zahteve na področju profesionalnega prevoza oseb, Multivan z veliko prostornostjo in prilagodljivo izrabo prostora ali Californio kot avtomobilom: T6 se ponaša z raznolikostjo in se optimalno prilagaja najrazličnejšim zahtevam, s katerimi se srečuje v službi ali v prostem času.





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 razsvetlavo, 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 CO<sub>2</sub>: 284,4–189,7 g/km. Kombinirana poraba goriva: 10,838–7,231 l/100 km. Emisijska stopnja: Euro 6. Emisije NO<sub>x</sub>: 0,0604–0,0394 g/km. Število delcev: 2,26 x 10<sup>10</sup>–0,03 x 10<sup>11</sup>. Ogljikov dioksid (CO<sub>2</sub>) 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 PM<sub>10</sub> in PM<sub>2,5</sub> ter dušikovih oksidov. Nekatera prikazana in navedena oprema je na voljo opcijsko. Porsche Slovenija d.o.o., Bravničarjeva 5, 1000 Ljubljana. Slika je simbolna.





# Na turi s Hansom Zimmerjem

**Neoplanov Tourliner je na trgu že tri leta in je redno opažen na avtocestah širom Evrope. Tokrat pa smo lahko preizkusili posebno izvedenko, namenjeno simfoničnemu orkestru na turi.**

Navedimo nekaj splošnih podatkov o novem Tourlinerju, ki se lahko sedaj pohvali z veliko boljšim zračnim uporom, ki je za kar 20 % nižji in je primerljiv z večjimi dostavniki. K temu je veliko doprinesla nova sprednja stran avtobusa z novimi usmerjevalci zraka ter nova, bolj aerodinamična vzratna ogledala. Tudi MANov motor iz družine D26 prinaša nekaj bonusa pri porabi. V našem primeru je 13,9 metrov dolgega in 3,8 metra visokega troosovincega 12,4-litrski šestvaljnik,

ki razvija 470 KM in 2300 Nm navora. Za prenos je skrbel soliden MANov robotiziran 12-stopenjski menjalnik TipMatic. To je odlična kombinacija za brezbrizno križarjenje po evropskih avtocestah, saj je avtobus s tem motorjem tudi ob polni obremenitvi kos vsem klancem in jih premaguje s končno hitrostjo.

In sedaj tisto, zaradi česar je ta avtobus poseben. Na 13,9 metrov dolžine je v vozilu le 35 VIP sedežev, ki so postavljeni po trije v eno vrsto. Potniki

ki v tem avtobusu res potujejo udobno kot v poslovnem razredu. Sedeži na desni strani avtobusa so dvojni, a je razmaka med njim toliko, da je med sedežema nameščena široka opora za komolec, ki se preklopi, nagib sedeža pa je precej izdatnejši kot pri klasičnih izvedbah. Na levi strani je vrsta enojnih, prav tako izdatno nastavljenih sedežev ali bolje rečeno foteljev. Hodnik med sedeži je dvignjen, tako da je pod raven, brez podesta, s čimer je potnikom olajšan



Na skoraj 14 metrih je »vsega« 35 razkošnih sedežev. Vsi so izdatno nastavljivi in opremljeni z USB in 230-V vtičnicami. Potnikom je na voljo točilni pult, kuhinja, hladilnik, toaleta ...



dostop do vrhunskih sedežev.

Luči po avtobusu so oblikovane tako, da potnikom ponujajo občutek dodatne prostornosti, celotna notranja osvetlitev pa je izvedena v LED tehnologiji. V avtobusu je tudi zmogljivejši sistem prezračevanja, ki izboljšuje mikroklimo, potnikom pa so ves čas na dosegu roke USB priključki, na voljo pa so tudi 230-V priključki.

Voznikov sedež je ergonomičen, okoli njega pa je kar nekaj predalov za odlaganje plasten z vodo ali fasiclov.

Ta nevsakdanji avtobus je namenjen prevozu glasbenikov na turneji in predstavlja njihov drugi dom, saj se glasbeniki v njem med potovanjem lahko sprostijo in spočijejo. V avtobusu se potniki lahko počutijo kot do-

luje kot mobilno oko, saj prepoznavna prometna znaka, opozarja na pešce in kolesarje ter druge objekte v mrtvem kotu.

Pri Neoplani so izdelali dva takšna avtobusa, ki sta namenjena za prevoz 60-članskega simfoničnega orkestra ter spremljajočih pevcev v okviru turneje »The world of Hans Zimmer«. Kjer koli se avtobus pojavi, izziva veliko pozornosti, tudi na naši poti in postanku



Tudi vozniku je namenjeno veliko prostora in zelo ergonomično delovno mesto.

bolj znanih filmskih skladateljev današnjega časa. Precej skladb, ki jih je napisal in zanje prejel Oscarja, Grammya in Zlati globus, se je znaš-



Opazna kombinacija zlate in bele barve simbolizira moč glasbe in predstavlja pozitivne vibracije premične glasbene turneje.

ma, zahvaljujoč dobro postavljenim monitorjem si lahko enostavno krajšajo potovanje z gledanjem filmov, na voljo jim je hladilnik, točilni pult, praktična kuhinja, toaleta ...

Avtobus je tudi izredno varen, saj je vanj vgrajena cela armada sistemov za varno in učinkovito vožnjo. Med njimi lahko izpostavimo Efficient cruise control, ACC (Active Cruise Control), LGS (Lane Guard System), EBA (Emergency Brake Assist), BA (Brake Assist) in MSC (MAN EfficientCruise and Maximum Speed Control) ter poseben sistem ADAS, ki de-

na Trojanah je bilo tako. Opazna po- lepitev predstavlja ime turneje, ki je postavljeno med dve vertikalni liniji, ki spominjata na glasbene frekvence. Opazna kombinacija zlate in bele barve simbolizira moč glasbe in predstavlja pozitivne vibracije premične glasbene turneje.

Hans Zimmer je eden naj-

lo v filmskih uspešnicah, kot so Levji kralj, Gladiator, Pirati s Karibov ... Večina koncertov po Evropi je že dolgo razprodana.

Acron, Astronef, Astron, Altano, Astromega

Novi in rabljeni  
**Van Hool**  
Avtobusi

**VANHOOL**

info: miran.perme@gmail.com

# Prigo proslavil okrogli jubilej



**Podjetje Prigo je konec lanskega leta obeležilo kar nekaj okroglih obletic. 45 let delovanja obrti, 30 let obstoja podjetja, 20 let servisa za tovorna vozila, 10 let kot pooblaščen serviser za osebna vozila znamke Mercedes-Benz.**

Prigo je družinsko podjetje, katerega začetki segajo še v sedemdeseta leta, ko je Igor-Izidor Pristavec kot obrtnik pričel s transportno dejavnostjo. Leta 1989 je skupaj s soprogo registriral podjetje pod imenom PRIGO, d.o.o., katerega ime je sestavil iz začetnic priimka PRistavec in imena IGOr. Podjetje se je hitro in uspešno razvijalo ter v poslovanje vključevalo nove programe. Servisna dejavnost podjetja obsega dve lokaciji: Brezovico in Brdo. Na lokacijo Brezovica so se preselili leta 1994 in na njej še danes opravljajo storitev pooblaščenega servisa za osebna in lahka gospodarska vozila znamke Mercedes-Benz. Leta 2010 so s strani tovarne Mercedes-Benz prejeli tudi certifikat za pooblaščen servis oseb-

nih vozil Mercedes-Benz. Uredijo vsa vukanizerska dela za vaše osebno vozilo in so pooblaščen zastopnik za prodajo pnevmatik Michelin in BF Goodrich. Ponudijo vam lahko tudi malo rabljeno Mercedesovo vozilo iz svoje prodajne mreže. Ne smemo pa pozabiti niti tehničnih pregledov, sklepanja zavarovanj ter odličnih malic v lokalu.

### Razširitev na Brdo

Leta 2012 so se znamki Mercedes pridružile še znamke MAN, Thermo King (2016) in Michelin in širitev je bila nujna. Razširili so se na novo lokacijo na Brdo, kjer so zgradili nove delavnice za tovorna vozila, ter tako ločili dejavnosti, povezane z osebnimi in tovornimi vozili.

Delavnice na Brdu so sedaj namenjene izključno tovornim in priklopnim vozilom, tu pa je tudi centralno skladišče v velikosti 3.000m<sup>2</sup>.

V servisnem centru Brdo poleg pooblaščenega servisa tovornih vozil Mercedes-Benz in MAN nudijo tudi generalno zastopstvo za hladilne agregate Thermo King, pooblaščenice storitve za prikolice Schmitz Cargobull, Krone, Schwarzmüller, Kögel in Wielton ter pooblaščen servis zavornih osi SAF in BPW, opravljajo pa tudi servis zavornih sistemov KNOR in HALDEX.

### Prednovoletno srečanje s pridihom dobrodelnosti

Tik pred novim letom so na podje-



Zahvala s strani predstavnikov podjetja MAN Truck & Bus Slovenija za dolgoletno vzorno sodelovanje.



Prednovoletnega srečanja so se udeležili številni slovenski prevozniki in partnerji podjetja Prigo.





Priznanji očetu Izidorju za 45 in Štefanu za 20 let predanosti in prizadevnosti v podjetju.



Štefan je prejel pozdravno pismo nekdanjega prvega moža Mercedesa, Dietra Zetscheja, ki mu ga je predal predstavnik Mercedes-Benz.



Prednovoletno srečanje na Brdu so spremljali ples, zabava in sproščeno vzdušje.



Darilo za rojstni dan: 40 let star SL 450.



Prednovoletno srečanje je imelo tudi pridih dobrotelnosti, saj so se zbirala sredstva za Zvezo prijateljev mladine.



Zabavo je s svojimi hiti popestril Davor Radolfi.

tju pripravili prednovoletno srečanje za prevoznike, partnerje, zaposlene ..., ob tem pa proslavili 30 let obstoja podjetja.

Na zabavi so se presenečenja kar vrstila. Kot pooblaščen serviser je direktor Štefan Pristavec prejel pozdravno pismo nekdanjega prvega moža Mercedesa, Dietra Zetscheja, ki mu ga je predal predstavnik Mercedes-Benz. Dogodek pa je imel tudi do-

brodelno noto. V sklopu dogodka so se zbirali prostovoljni prispevki, ki so bili ob pomoči Zveze prijateljev mladine Slovenije namenjeni petim pomoči potrebnih družinam. Vsem, ki ste pomagali v okviru svojih zmožnosti, se pri podjetju Prigo iskreno zahvaljujejo, prav tako se zahvaljuje tudi direktor Štefan Pristavec, ki je na dogodku s partnerji proslavil tudi rojstni dan: »Veseli me, da je slovenski

transport ponovno stopil skupaj ter da smo s skupnimi močmi uspeli pomagati petim slovenskim družinam. Pomembno je, da se zavedamo težav drugih ter pomagamo po svojih najboljših močeh. Vsem, ki ste prispevali k dobrotelnemu cilju, se iskreno zahvaljujem.« In na koncu se je veseli družini pridružil še Davor Radolfi, tako da se je zabava v njegovih ritmih nadaljevala pozno v noč.

## Rdeča magija

Pri priznanem švicarskem izdelovalcu ur Hublot so znova šokirali urarsko javnost. Na trg so poslali časomer, ki postavlja nove standarde na področju prestižnih ročnih ur. Hublot Big Bang MP 11 Red Magic s svojo barvno in oblikovno drznostjo dreza v nove smernice v urarski industriji. Rdeča barva je pogosta pri špor-



tnih urah, medtem ko v segmentu elegance in prestiža še ni dobila prave veljave. Novinka v hišni kolekciji želi napraviti spremembe tudi v tem segmentu. Big Bang MP 11 pa še zdaleč ne izstopa zgolj po nenavadni barvi. Gre za visokotehnološki časomer, ki bo zadovoljil še tako petične kupce. Posebnost ure se skriva v 45-milimetrskem keramičnem ukrivljenem ohišju, ki sicer ni novost v industriji, nekaj podobnega smo lahko že videli pri njihovem dražjem modelu La Ferrari. Pod safirnim steklom se bohoti središče ure, caliber HUB9011, sklop precizne mehanike iz 270 delov, ki omogoča kar 14-dnevno rezervo moči. Za to skrbi sedem vzporednih mehanizmov, ki uri dajejo unikatno obliko. Preostanek rezerve moči se prek mehanič-



nega kolesja prikazuje na spodnjem delu ure. Novost je tudi safirno steklo na stranskem delu ure, ki tako omogoča vpogled v drobovje tudi s stranskega dela. Rdeča magija, kot so jo poimenovali, bo omejena na vsega 100 primerkov. Temu primerja je tudi njena cena, ki bo znašala okoli 85 tisoč ameriških dolarjev, kar pa zagotovo ne predstavlja težav za večino njihovih strank.

nega kolesja prikazuje na spodnjem delu ure. Novost je tudi safirno steklo na stranskem delu ure, ki tako omogoča vpogled v drobovje tudi s stranskega dela. Rdeča magija, kot so jo poimenovali, bo omejena na vsega 100 primerkov. Temu primerja je tudi njena cena, ki bo znašala okoli 85 tisoč ameriških dolarjev, kar pa zagotovo ne predstavlja težav za večino njihovih strank.

## Dončičeva lepota

Košarkarski zvezdnik Luka Dončić navdušuje s svojimi predstavami na košarkarskih igriščih. Nič manj pa ne zaostaja tudi pri svojem stilu. Urarski navdušenci so kaj hitro na njegovi roki opazili zlato lepoticico Royal Oak Extra Thin, ki je delo urarske hiše Audemars Piguet. Ura z 39-milimetrskim ohišjem iz 18-karatnega rumenega zlata in safirnim steklom seveda ni poceni. Cena na trgu znaša dobrih 50 tisoč evrov.



## V pričakovanju filma



Bližamo se novemu filmu Jamesa Bonda, No Time To Die, ki bo na filmska platna prišel v mesecu aprilu. Na premiero pa so se pripravili tudi pri Omegi, ki je uradna ura Jamesa Bonda. V ta namen so za oboževalce pripravili večdelni komplet v kovčku, ki so ga poimenovali »Secret«. Ta vsebuje dve uri Omega Seamaster Diver 300M in dodatne zapestnice za omenjeni uri. Cena takega kompleta znaša okoli 38 tisoč evrov, na voljo pa bo 257 tovrstnih kompletov.

## Batmanov časomer

Lansko leto je ikonični stripovski in filmski junak Batman praznoval 80 let. V ta namen so pri Udone pripravili dve izvedenki ur, dve poglavji Batmana, The Caped Crusader in kasnejše The Dark Knight. Uri sta cenovno ugodni, za vsako bo treba odšteti okoli 350 evrov.





## V trgovino le še s telefonom

Danes že vsaka trgovina ponuja svoje kartice ugodnosti. Kaj hitro se zgodi, da nastane v denarnici premalo prostora in nemalokrat kot zmedeni iščemo tisto ta pravo. Mnogokrat jo tudi pozabimo doma in to ravno takrat, ko želimo izkoristiti posebne ugodnosti. In ne nazadnje, zgodi se lahko tudi, da jo izgubimo.

Ta večni problem s karticami so odlično rešili z mobilno aplikacijo Stocard – kartica zvestobe. Podpira vse glavne kartice zvestobe, kot so kartice letalskih družb, kartice drogerij, nastanitvenih storitev in vse do najbolj priljubljenih multipartnerskih kartic. Aplikacija je izjemno preprosta za uporabo, dodamo pa lahko nešteto kartic. Dodajanje nove kartice vzame samo par sekund. Dodamo jo lahko z optičnim branjem črtne kode na kartici, pri čemer kartico podržimo pred kamero ali pa številko črtne kode vnesemo ročno. Aplikacijo pa lahko uporabimo tudi za druge države, v meniju Izberite regijo so na izbiro številne države.

Aplikacija je brezplačna, z registracijo računa pa si v pri-

meru izgube ali zamenjave telefona prihranimo čas za ponovno dodajanje kartic. Ima tudi lasten skener telefona za hitrejšo transakcijo v primerno opremljenih trgovinah. V primeru da trgovina nima možnosti branja kartic iz mobilne naprave, pa preprosto na blagajni poprosimo, da številko kartice zvestobe vnesemo ročno in tako izkoristimo ugodnosti.

V meniju Ponudbe najdemo aktualne kataloge in akcije, kupone, popuste in reklame. Tako si prihranimo čas za dodatno iskanje pravega letaka.

Aplikacijo enostavno naložimo prek trgovine Google Play. Njena ocena je 4,8, prenosov pa je več kot 10 milijonov.



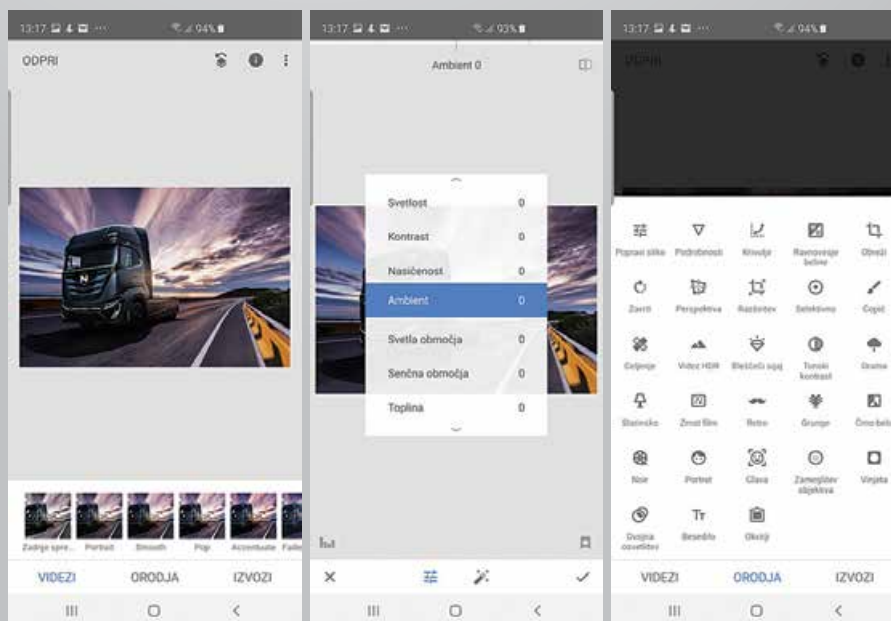
## Nepogrešljivi pripomoček za fotografe

Google tudi na področju urejanja fotografij ne počiva. Razvil je profesionalno in izvrstno aplikacijo Snapseed za mobilne naprave za enostavno in hitro urejanje fotografij. Aplikacija ima zelo dobro oceno: 4,6 na Google Play. Njene glavne funkcije vsebujejo kar 29 orodij in filtrov za obdelavo fotografij. Orodja so tako rekoč povsem enaka tistim v profesionalnih namiznih aplikacijah,

le da imajo nekoliko manjšo bero možnosti, a to še zdaleč ne pokvari splošnega vtisa. Z njimi lahko obrezujemo, dodajamo fotografijam filtre in barvne tone. Delovanje je enostavno, saj že z nekaj potezami hitro uredimo sliko za nalaganje na družabna omrežja. Ravno njena enostavna uporaba je velika prednost v primerjavi s tovrstnimi programi, ki sicer v računalniških izvedenkah potrebujejo kar nekaj predznanja.

Aplikacija podpira JPG in tudi profesionalni RAW format, kar je še posebej priročno za naprednejše uporabnike. Aplikacija omogoča lastne predstavitve, ki jih pozneje hitreje uporabimo za nove fotografije.

Izbrano sliko lahko po potrebi obrežemo na poljubno velikost, ji spremenimo svetlost, ostrino, dodamo besedilo (slog, pisava). Zavrtimo jo lahko za 90° ali pa poravnamo poševno obzorje. Iz barvne slike lahko naredimo črno-belo ali videz HDR, z Retro funkcijo pa fotografijo preprosto postaramo. Pri portretnih slikah na obrazu poudarimo oči, zgladimo kožo, dodamo za obraz specifično osvetlitev. Na osnovi tridimenzionalnih modelov je možno popraviti položaj obraza. Poleg vseh teh funkcij so na voljo še mnoge druge, kot so perspektiva, ravnovesje beline, selektivno – slavna tehnologija »Control Point«, krivulje, zameglitev objekta, tonki kontrast, grunge. Na koncu fotografijo preprosto izvozimo v JPG format. Mobilna aplikacija, ki nam bo ponudila veliko veselja pri obdelavi fotografij, četudi nismo mojster obdelave fotografij.





# Najboljše iz obeh svetov

**Že kar nekaj časa vlada SUV mrzlica v prav vseh avtomobilskih segmentih, saj se vsi proizvajalci trudijo odgovoriti na zahteve trga. Eden zadnjih oz. novjših predstavnikov v tem segmentu je Mazda CX-30.**

CX-30 je sodoben, kompakten crossover, narejen na osnovi Mazde 3, a se z dolžino 4395 mm postavlja ravno med modela CX-3 in CX-5. Zato je praktično na pol poti med klasičnim kompaktom z odrezanim zadkom in SUV-jem in ravno v tem se skriva njegova posebnost. Če bi avto horizontalno prerezali na polovico, bi na zgornjem delu opazili celo kupejevsko linijo, kjer se streha prične hitro spuščati proti zadku, medtem ko spodnji del poudarja terenske lastnosti z izrazitimi zaščitami blatnikov in pragov ter motorja. Pa tudi povišano podvozje spominja na allroad avtomobile.

Še večja posebnost Mazde CX-30 pa je njen motor – dvolitrski bencinec. Mazda nikoli ni upoštevala pravil downsizinga, kjer so proizvajalci zniževali prostornine motorjev in s pomočjo turbin dvigali moč. Mazda je vedno uporabljala motorje, ki so ravno pravšnji za določen model, a novi Skyactive-X motor je vsekakor nekaj posebnega, saj združuje vse najboljše karakteristike dizelskih in bencinskih motorjev. Motor uporablja dizelski način kompresijskega vžiga bencinske zmesi. V valj vpihuje dva- do trikrat siromašnejšo zmes goriva

in zraka, kot to predvideva stehiometrijsko razmerje (14,7 g zraka na 1 g goriva). Motor uporablja edinstveno Mazdino tehnologijo s svečko upravljanega kompresijskega vžiga (SPCCI). Varčno porabo goriva, značilno za dizelske motorje, združuje z močjo in odličnimi vozni lastnostmi bencinskega motorja. Motor brez prekinitev preklaplja med običajnim vžigom s svečko in kompresijskim vžigom, pri katerem siromašna mešanica goriva in zraka zaradi kompresije zgori bolj učinkovito. To je najboljše iz obeh svetov.

Motor razvije visokih 180 KM, kar omogoča vzorno dinamiko, a tu na prvem mestu niso zmogljivosti, temveč učinkovitost v zelo širokem razponu vrtljajev. Najvišji navor 224 Nm motor doseže že pri 3000 vrtljajih, kar je približno 1000 vrtljajev manj kot pri pri-

merljivih bencinskih motorjih. Končni rezultat se meri v porabi in izpušnih: poraba je nižja za približno 20 %, emisije CO<sub>2</sub> pa tudi za 30 %. Seveda pa k tem znižanju pripomorejo tudi drugi sistemi, kot je denimo blagi hibrid s 24-V napeljavo.

Mazda se z novim modelom CX-30 že spogleduje tudi s predstavniki premium razreda, ko k vsemu dodamo še bogato opremo, dober avdio sistem, odlične materiale in vrhunsko končno obdelavo, imamo pred sabo res kakovosten avto.



### TEHNIČNI PODATKI

<b>Motor: bencinski, 4-valjen</b>	
Prostornina (ccm):	1998
Moč (kW/KM):	132/180
Navor (Nm/min):	224/3000
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski/na sprednja kolesa
<b>Mere</b>	
Dolžina (mm)	4395
Širina (mm):	1795
Višina (mm):	1540
Medosna razdalja (mm):	2655
Prtljažnik (l):	430/1406
Masa vozila (kg):	1395
<b>Zmogljivosti</b>	
Pospešek (0–100 km/h):	8,9
Najvišja hitrost (km/h):	195
Kombinirana poraba l/100km):	7,1
Emisija CO <sub>2</sub> (g/km)	133



# Burja, ki je spremenila zgodovino

Tam malo nad Vipavo je vas, ki ji danes pravijo Vrhpolje. V nemških časih, v 13. ali 14. stoletju, se je imenovala Oberfeld, pozneje Vercpole.



Tik nad vasjo Vrhpolje je prekrasen borov gozd in tam je gospa Andreja Škrlj postavila čudovit leseni glamping.

Pa ime sploh ni važno, zgodovinarji pravijo, da je bila tam malo pod vasjo v smeri proti Dupljam in Zemonu leta 394, bilo je 5. ali 6. septembra, znamenita bitka, ki so ji pravili »bitka pri Mrzli reki«, to je pri današnji reki Vipava, ali »bitka pri Frigidu«, tudi »bitka za vero in oblast«, pa čeprav uradna cerkev te bitke ne priznava, četudi se je Flavius Theodosius Augustus I. kot kristjan s svojima poveljnikoma Alarikom I. in Stilichom na čelu 100.000 vojakov, od tega 20.000 Vizigotov, boril proti poganski vojski, ki je imela podporo rimskega senata. Na njenem čelu je bil od senata postavljen cesar Evgenij, vojskovodja je bil Arbogast. V bitko je usodno posegla znamenita vipavska burja, ki je pihala tako močno, da je puščice Evgenijeve vojske vračala nazaj in pri tem »pobila« večino vojakov. Zmagal je Teodozij in s tem v zahodnem delu cesarstva utrdil krščanstvo.

Tik nad vasjo Vrhpolje je prekrasen borov gozd in tam je gospa Andreja Škrlj postavila čudovit leseni glamping, lesene hiške s talnim ogrevanjem, ki imajo zunanje in notranje kadi. Vendar pozor. Že ob sami misli o

novi turistični pridobitvi v tem delu Vipavske doline je sklenila, da bo ohranila gozd takšen, kot je. In tega se drži. Prva hišica je le nekaj korakov od Teodozijevega križa, ki ga je izdelal domači umetnik Lucijan Lavrenčič, postavili pa so ga ob 1600-letnici bitke. Andreja Škrlj bo postavila še dve hiški, potem pa konec, saj morata gozd in gost lažje dihati, se umiriti in po možnosti izkoristiti bližnjo energetska točko. In kar je za okolico velikega pomena, celoten glamping so postavili, zgradili in uredili domačini. In ker je tam blizu tudi gostilna Teodosius z domačo hrano, ni čudno, da so ta prostor domačini vzeli za svojega.

### Na Nanos

Sicer pa se v Vipavsko dolino, ki zadnje čase razmišlja o skupni turistični propagandi, iz notranjosti Slovenije pripelješ mimo vasi Razdrto, vasi, ki je najlepše izhodišče za izlet na Nanos, ki tako spokojno bdi nad vasjo. Toda pozor, Nanos (1262 m) sploh ni tako miren, kot izgleda, saj ima med drugim kar 50 plezalnih sten. Razdrto, ki so ga postavili med Nanosom na seve-

ru in Golim vrhom na jugu, je bil nekoč bogat kraj, imenoval se je Preval, saj je imel pošto in nekaj gostiln, kjer so prenočevali furmani. Njegovi lastniki so bili med drugim tudi plemiška rodbina Rossetti, ki danes počiva v grobnici cerkve Svete Trojice. Po cesti skozi kraj so nekoč kar množično tovorili smreke, ki so jih potem uporabili kot jambore na ladjah, ki so jih izdelovali v tržaški ladjedelnici. Danes avtocesta obide kraj, toda leto, dve tega so spet tovorili mogočno, 25 metrov dolgo jelko iz gozda v bližini Rakitne. Za šolsko jadrnico italijanske mornarice. Malo nad vasjo je razvodje. Reke z zahodne strani razvodja tečejo v Jadransko morje, tiste z vzhodne pa v Črno morje.

### Mogočen obrambni zid

Sicer pa zadnje čase več govori in pišejo o tako imenovani Claustra Alpium Iulianum, o 130 km dolgem obrambnem zidu, ki je branil rimsko mejo pred napadi sovražnih plemen, razprostiral pa se je vse od Reke, šel skozi Jelenje, čez Babno polje, Bloško planoto, Razdrto pa vse tja gor do reke Bače v Posočju. Najkrajši



Teodozijev križ je delo domačega umetnika Lucijana Lavrenčiča.





Na Planini nad Ajdovščino je 64 letni Zmagoslav Petrič sezidal sodobno vinsko klet, v njej pa pravkar vrta v živo skalo hodnik, ki bo namenjen za zorenje penine.

odkriti del so našli v Tabršču, meri 15 metrov, najdaljši pa je tako imenovani Ajdovski zid nad Vrhniko, ki je dolg 6700 metrov in ima kar 35 obrambnih stolpov. Zelo dolg zid, debel je kar dva metra, ima med ljudmi tudi več imen: rimski zid pa rimska stena, šance, gestunge, cvinger, tudi ajdovski zid, turški zid, pa še kakšno ime mu bi našli.

Vipava. Domačini ji pravijo kar trg. Nekateri jo imenujejo tudi Slovenske Benetke, pa je to brez zveze, saj je tudi sama po sebi lepa, privlačna in zanimiva. Že izvir reke Vipave pritegne pozornost, saj je to edina reka v Evropi, ki ima deltast izvir, vse druge imajo deltast izliv, zato so morali zgraditi kar 25 mostov, najimunitnejši in najstarejši je most za Lantherijevo graščino.

Stari grad nad Vipavo iz 11. stoletja je v ruševinah, na tamkajšnjem pokopališču pa si lahko ogledamo dva štiri tisoč let stara egipčanska sarkofaga, ki ju je v Vipavo dal prepeljati avstrijski diplomat Anton Lavrin. V Vipavi je tudi prvi vinarski muzej in seveda Vinska klet iz leta 1894. Pred leti so jo prodali avstrijskemu vinarju Hannesu Sabathiju z avstrijske Štajerske. Domačini so ga sprejeli z nezaupanjem, ko pa je za upravljanje sestavil avstrijsko-slovensko mešano ekipo in ko je poravnal dolgove 350 domačim vinarjem, pri tem pa jim je dal jasno vedeti, da morajo odslej delati drugače, so ga sprejeli za svojega. Znano

je bilo, da je marsikateri vinar kleti dal slabše grozdje, dobro pa je obdržal zase. Klet je v kratkem dala na svetlo novo linijo vrhunskih vin: Lanthieri, ki ima etiketo v slovenščini in nemščini, domačini pa so jo, klet namreč, spet sprejeli kot svojo.

### V dvorcu je doma gostilna

Nedaleč od Vipave je na 139 metrov visokem griču Lanthierijev lovski

dvorec, zgrajen leta 1683 v poznorenesančnem stilu. V njem niso nikoli stanovali, dokumenti, ki naj bi pojasnili tudi skrivnost stenske slikarije, avtor namreč ni znan, pa so se že zdavnaj izgubili. Znano je le to, da je bil prvi lastnik Francesco Antonio Lanthieri, ta ga je prodal baronu Levetzovy, ta Evgenju Majerju ...

Zadnja leta je v dvorcu odlična »Gostilna pri Lojzetu«. Točno to,



V vipavske vinograde se vračajo stare, avtohtone sorte. Osem jih je.





»Ime gostilna izhaja iz gosta in k meni prihajajo gostje,« pove Tomaž Kavčič.

gostilna. Takšno ime je nosila, ko so bili Kavčiči še v Dornberku in jo je vodil Lojze Kavčič. Najemnik dvorca, ki je že dve leti v lasti nizozemske finančne družbe TVPD, pa je sedaj gostilničar Tomaž Kavčič. »Vedno sem imel in bom imel gostilno. Te so imeli tudi moji predniki, jaz sem četrta generacija, in ker jih spoštujem, imam tudi jaz gostilno in ne restavracijo ali kaj podobnega. Ime gostilna izhaja iz gosta in k meni prihajajo gostje.« Sicer pa ima Tomi, kot mu pravijo, še nekaj pravil. Že njegova mama Katja, ki je bila dolga leta alfa in omega kuhinje, je uporabljala predvsem bližnje lokalne sestavine. Tudi jedila temeljijo na starih, vendar izboljšanih receptih. »Osebjem moraš primerno nagradi-

ti in spoštovati,« pravi Tomi in morda je to tisti recept, po katerem je njegova gostilna ne samo na vrhu dobrih, ampak tudi na vrhu najbolj obiskanih.

Če bi bili vsaj malo pesniško navdahnjeni, bi lahko rekli, da je Vipavska dolina ena sama dobrota, en sam vinski cvet. Ni čudno, da so tu doma umni vinarji, saj jih je o vinu poučeval Matija Vertovec, doma iz Šmarje na Vipavskem, slovenski duhovnik, zgodovinar, vinogradnik in strokovni pisec. Sodi med najvidnejše slovenske strokovne pisce 19. stoletja. Njegova Vinoreja za Slovence je napisana na osnovi njegovih lastnih izkušnj in znanja. V Kmetijskih in rokodelskih novicah je objavil spis Vinske trte hvale, ki je navdih za Staničevo pesem

Hvala vinske trte in z njo tudi, vsaj deloma, za Prešernovo Zdravljico.

### Lepa Klara

Povedali smo že, da so na Vipavskem umni vinarji. Veliko jih je, zadnji, ki si je na Planini nad Ajdovščino sezidal veliko, sodobno vinsko klet, v njej pravkar vrta v živo skalo hodnik, ki bo namenjen za penine, je 64 letni Zmagoslav Petrič, ki je že leta 2008 prešel v EKO proizvodnjo. »Ne moremo konkurirati velikim,« je dejal, delamo tako, kot je to delal moj oče. Imamo pa več tehnologije in delamo po sonaravni predelavi. Rodil sem se istega leta, ko je moj oče Jožef prejel priznanje za grozdje stare sorte pinela. To je ostalo v meni. Pravijo, da človek lahko zbeži s kmetije, a kmetija iz njegovega srca nikoli.« Petrič ima poleg sodobne kleti 16 hektarjev vinogradov, njegova favorita sta zelen in pinela in blagovna znamka Guerila. Ime si je izmislila njegova soproga.

Ne samo pri Petričih, tudi pri drugih vipavskih vinarjih se v vinograde vračajo stare, avtohtone sorte. Ker so njihove. Osem jih je. Na prvem mestu je zelen, avtohtona vinska sorta. Tu je pinela, pa klarnica, tudi stara vinska sorta, ki je dobila ime po lepi Klari, ki se je pred mnogimi občudovalci strivala za mejo iz trte. Tu je zelenkasto rumeni pergulin, pa pikolit, poljšakica, njo je vinogradnik Poljšak prinesel v Šmarje iz okolice Maribora. Pravo ime so pozabili. Naslednja je vitovska grganja, pa glera.

Vendar ne moremo mimo tega, da je obstoj Vipavske doline v združenju vsega, kar vsaj spominja na turizem. Pa čeprav je pred kratkim eden od županov, ki se je javno še pred kratkim zavzemal za združevanje v ožjem krogu, dejal, da »on sicer je za združevanje, toda pri njih bodo točili samo njihova vina«.

In malo za šalo, malo zares. V novogoriškem HITu so nam povedali, da imajo le skupaj z Vipavsko dolino lepšo prihodnost, kajti Kitajci, ki so zadnje čase njihovi najbolj številni gostje, so prepričani, da sta Gorica in Nova Gorica predmestji Benetk.





## Kralj dostave

Visok odstotek domačih delov in razvoj samostojnih modelov neodvisno od tujih licenc bi moral zagotoviti vzdržnost proizvodnje jugoslovanske avto industrije. »Tamič« je skoraj v celoti izpolnjeval te pogoje in odlično zapolnil potrebe tržišča, pa kljub temu mariborski tovarni ni prinesel zelenega zaslужka.

V začetku 50-ih let je postala jugoslovanska industrija manj odvisna od centraliziranega političnega upravljanja. S tem so tovarne dobile več svobode v ustvarjanju lastne poslovne politike, ker pa je bil večji del tovarne še v razvoju, so bile vseeno močno odvisne od državnih sredstev. Med takšne lahko štejemo tudi avto industrijo, ki je v le nekaj letih obubožanemu trgu ponudila mobilnost skozi osebna vozila, tovorna vozila z nosilnostjo od 1,5 do 7 ton in avtobuse s karoserijami iz različnih tovarn. Žal pa je bila to dolga pot od razvoja do prodaje zadostne količine vozil, da se je na koncu investicija izplačala.

### Povečanje proizvodnje

Najstarejši in najbolj izkušen proizvajalec v tistih časih je bil zagotovo TAM, saj je še iz vojnih časov nasledil tovarno in strokovni kader, ki je že več kot desetletje razvijal in posodabljal razvojne procese. Precej mlajši FAP, ki je začel poslovati praktično iz ničesar, je v tem času šele ustvarjal lasten strokovni kader, vsem pa je bila prioriteta povečanje proizvodnje. V TAMu so leta 1959

zato odprli nov pogon na 16.000 m<sup>2</sup> z modernim procesom strojne obdelave in predvideno letno proizvodnjo 3600 vozil. Istega leta so prvič izdelali prek 1000 tovornjakov in šasij, kar se je v naslednjih treh letih podvojilo.

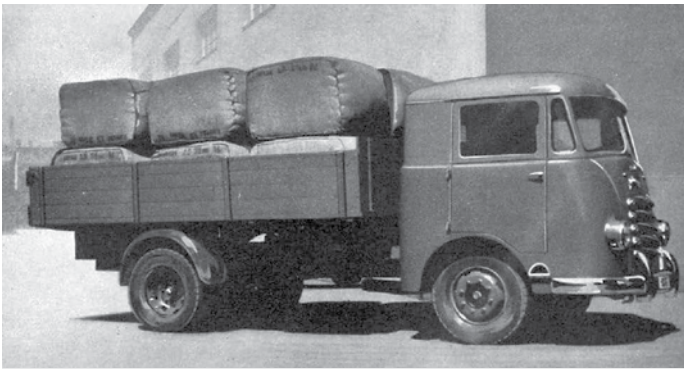
Zastava je pospešeno osvajala proizvodnjo modela 600 (fičo), od katerega se je pričakovalo, da bo motoriziral

takratno Jugoslavijo, za kar je bilo treba zgraditi večjo tovarno z večjo kapaciteto. V času, ko je bilo v Jugoslaviji registriranih 13.000 osebnih avtomobilov, se je letna proizvodnja z 12.000 enotami zdela povsem razumljiva. Kljub temu pa je takratni direktor Zastave zahteval dvig proizvodnje na 32.000 enot, česar pa takratna oblast ni želela finanč-



TAM Prvenac – prvi prototip s trambus kabino na skrajšani šasiji Pionirja je nastal že leta 1949, vendar serijska proizvodnja ni nikoli stekla.





TAM Luka, kasneje preimenovan v TAM 4500 B, pri čemer je črka B pomenila oznako za trambus kabino. Ta model se je sredi 50-ih let že znašel v TAM-ovih prodajnih brošurah, a je žal končal v prototipni fazi.



Na osnovi velikih izkušenj je bilo izdelanih kar nekaj prototipov tovornjaka z nosilnostjo 2 toni, ki se je leta 1960 znašel v serijski proizvodnji.



Ob klasičnih nadgradnjah z ali brez cerade so bili že na samem začetku na voljo prekucniki, hladilniki, vozila za prevoz kruha, minibusi, gasilska vozila.

no podpreti. Zastavi so vseeno omogočili, da sama poišče način financiranja, in našla ga je pri Italijanih. S Fiatovo pomočjo so leta 1960 pričeli graditi tovarno, ki bi imela proizvodno kapaciteto 82.000 vozil letno.

### Potreba po domačih delih

Dodatno težavo pri proizvodnji vozil je predstavljal velik odstotek uvoženih sestavnih delov, za nabavo katerih so tovarne potrebovale devize. Do njih so domače tovarne lahko prišle le z izvozom na konvertibilne trge, a izvoz je bil takrat le simboličen. Zaradi tega je država pomagala avto industriji z devizami, ki so jih ustvarile druge proizvodne panoge, vendar je bil ta vir zelo omejen. Zato je bil nujen ukrep povečati delež domačih sestavnih delov.

TAM je bil še v času ekonomske blokade Informbiroja prisiljen v izdelavo lastnih delov, da bi se obdržala proizvodnja modela Pionir. Na temelju teh izkušenj je TAM v vsega štirih letih po odkupu licence od Deutza popolno-

ma osvojil proizvodnjo tega tovornjaka. V tem času je bil delež domačih delov v Zastavi in FAPu pod polovico, pa čeprav so licence dobili prej kot TAM.

### Reorganizacija

Največji potencial proizvodnje delov je ležal v sorodnih domačih proizvodnih obratih, pri čemer je bila zelo pomembna dobra organizacija mreže kooperantov. Zaradi boljšega sodelovanja je 45 kolektivov, vključenih v avto industrijo, leta 1960 ustanovilo Svet industrije motorjev in motornih vozil, ki je tesno sodeloval s tovarnami s ciljem večje domače produktivnosti. Priporočila Sveta pa so bila tudi ključna pri dodelitvi deviznih sredstev iz državnih zalog.

FAP je leta 1961 ustanovil skupino IZV (Industrija transportnih vozil), v katero so bile poleg pribojske tovarne vključene še tovarne Famos Sarajevo, IMR Rakovica, Zmaj Zemun, Utva Pančevo, Ikarus Zemun, 11. Oktomvri Skopje, Avtokaroserija Zagreb in Kompressor Beograd.



Prvi »tamič« je imel dvodelno vetrobransko steklo in vrata, ki so se odpirala »nazaj«, z drsnimi okni in vzvratnimi ogledali na sprednjem delu kabine. Merilniki so bili postavljeni na sredino armature, ročica menjalnika pa je bila na stebru volanskega obroča.

TAM pa je leta 1962 ustanovil oddelek za standardizacijo in tehnološko pripravo, ki je uskladi proizvodne procese podjetij, ki so delovala znotraj njegove kooperantske mreže. Ob proizvodnji delov za lastne potrebe so številna podjetja v naslednjih letih pričela izdelovati dele tudi za tuje, zahodnoevropske partnerje, kar se je pri TAMu kasneje razširilo tudi na cele motorje. Ta izvoz pa je že pokrival potrebe po konvertibilni valuti pri uvozu, ki je bil v določeni meri še vedno potreben.

Takšen način delovanja je veliko pred vodilnimi proizvajalci osvojil koprski Tomos, ki je kmalu po začetku proizvodnje mopedov po licenci Pucha pričel izdelovati in izvažati sestavne dele za Citroën. Zasluge od proizvodnje

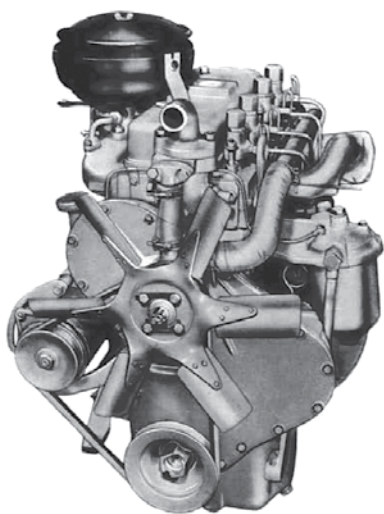


TAM 2000 CB je predstavljal minibus s 13 do 16 sedeži, izvedenka 2000 CF pa furgonsko nadgradnjo.

delov je bil dovolj, da so že v nekaj letih postavili novo tovarno, v kateri so pričeli s proizvodnjo modela CV 2, pri nas bolj znanega po imenu spaček, tovarno pa je 14. 7. 1959 odprl sam tovariš Tito. Ob proizvodnji domačih delov ter ob protivrednosti delov, ki so prihajali iz Francije, je celoten avtomobil dobil status domačega izdelka.

### Lasten razvoj

Ob osvajanju proizvodnih smernic pa je Svet industrije motorjev in motornih vozil zahteval samostojen razvoj izdelkov, saj so tuje licence predstavljale visoke stroške. TAM je več kot desetletje vlagal velike napore v to smer, a napredka še ni bilo na obzorju. Prvi prototip TAM Prvenac je bil razvit že leta 1949 in bi moral nadgraditi pomanjkljivosti Pionirja. Medosna razdalja je bila za 1,2 metra krajša kot pri Pionirju, kar je Prvenecu zmanjšalo obračalni krog, ob tem pa je tovorni prostor ostal enako velik, predvsem na račun trambus kabine, ki jo je dobavila Avtokaroserija Zagreb. S pre-



Srčno rano je predstavljal ekonomičen dizel motor iz Rakovice, ki je bil podvržen visoki licenčni odškodnini za vsak izdelan primer, kar je skoraj ogrozilo proizvodnjo »tamiča«.

delavo na motorju so odstranili težave s pregrevanjem, krajša redukcija na diferencialu pa je odpravila težave z manjko moči, a se je tudi končna hitrost znižala z 80 na 65 km/h. Podvozje so ojačali z listnatimi vzmetmi in sicer 8 listov spredaj in 14 zadaj. Po 1700 prevoženih testnih kilometrih pa v Mariboru niso bili zadovoljni z rezultati in so celoten projekt opustili.

Nekaj let kasneje je nastal nov model Luka, poimenovan po vzdevku narodnega heroja in enega od ustanoviteljev tovarne, Franca Leskoška Luke. Kljub modernejši trambus kabini, nosilnosti 4,5 tone in bencinskem motorju iz Pionirja ni mogel konkurirati FAPu in upravičiti visokih stroškov, ki bi zagnali serijsko proizvodnjo. Ko so se že skoraj odločili, da za vozilo iz tega razreda poiščejo tujo licenco, pa so pričeli z razvojem manjšega tovornjaka z nosilnostjo 2 tona, ki je bil razvit na osnovi potreb trga, ter odpravi napak predhodnih prototipov.

### Prekletstvo uspeha

Leta 1960 je stekla proizvodnja modela TAM 2000, ki je odlično zadel potrebe takratnega tržišča. Njegova šasija je z lahkoto prenesla slabe jugoslovanske prometnice in večne preobremenitve. Ob trambus kabini in medosni razdalji 2,6 metra je bil obračalni krog le 11,5 metra. Ob običajni keson nadgradnji je tedaj že velika mreža kooperantov izdelala tudi hladilno nadgradnjo, vozilo za razvoz kruha in več vrst gasilskih vozil, v TAMu pa so razvili tudi zaprt tip karoserije – furgon ter minibus s 13 do 16 sedeži. Ekonomičen dizel motor IMR 034/V je imel delovno prostornino 3140 kubikov ter moč 56 KM. Omogočal je najvišjo hitrost 85 km/h ter porabo med 12 in 14 litri na sto kilometrov.

TAMovi strokovnjaki so sami izdelali vsa orodja za proizvodnjo, tako da je »tamič« ostali jugoslovanski avto industriji predstavljal šolski primer izpolnjevanja vseh zahtev in smernic Sveta industrije motorjev in motornih vozil. V lastno konstrukcijo so bili vgrajeni sami domači deli, a je vseeno na površje privrela malenkost, ki ga prek intelektualnega lastništva povezuje s tujim izvorom.

Vgrajeni motor je bil narejen v podjetju IMR iz Rakovice, ki pa je izdelovalo motorje po zelo slabih licenčnih pogojih s strani britanskega Perkinsona, kjer



Zastava 620 B. Po začetni proizvodnji modela 615 B v Kragujevcu po Fiatovi licenci so kmalu trgu ponudili tudi model 615 D z dizelskim motorjem. V Zastavi so leta 1961 samostojno razvili za 30 cm podaljšan model, kateremu so nosilnost z 1,5 tone dvignili na 2 tona in ga poimenovali 620 B. B pomeni, da je bil vanj vgrajen bencinski motor, da bi bil avtomobil lažji in da bi omogočal upravljanje z B kategorijo vozniškega dovoljenja. To je bila tudi edina prednost pred »tamičem«, kateremu pa model 620 B s podaljšanim nosom vseeno ni mogel konkurirati.

je pogodba zahtevala zelo visoko namoštvo za vsak izdelan primer, tako da je proizvodnja »tamiča« in sama profitabilnost postala vprašljiva. Prekinitev pogodbe ni bila mogoča zaradi velikih potreb tržišča, prav tako ni bila možna korekcija vnaprej dogovorjene cene vozila. S tem je mariborska tovarna postala talec uspeha svojega prvorojenega otroka, kar se ni spremenilo naslednjih 30 let.

TAM je poskušal z racionalizacijo proizvodnje, a je po uvodnih letih učenja za proizvodnjo enega vozila leta 1962 bilo potrebnih 828 delovnih ur, leta 1970 pa le še 393. In ko so novi pogodbeni pogoji omogočali nabavo motorjev po nižjih cenah, tovarna vseeno ni veliko zaslužila s tem modelom. V kriznih časih v sedemdesetih in osemdesetih letih je bila cena »tamiča« večinoma politično delegirana, kar pomeni, da je ostajala enaka ne glede na galopirajočo inflacijo.

Tako je bil TAM 2000 v osemdesetih letih cenejši od Golfa JGL iz sarajevskega TASA in nikoli ni uspel narediti večjega premika proti konvertibilnim trgov. V Jugoslaviji je vse do 90. let slovel kot absolutni kralj dostave. Država je zahtevala velike količine teh vozil, tako da je »tamič« predstavljal kar polovico celotne proizvodnje tovarne, kljub temu da so proizvajali tudi boljše, izvozno naravnane modele. Še danes jih lahko srečamo nekaj na naših cestah, ki pa niso le muzejski primerki, ampak ljudje z njimi delajo.



# 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