

Caddy,
Volkswagnov
multipraktik



Španski dizajn,
švedska tehnika



Marec 2020

Letnik 4, številka 20

Tranzit



Novi MAN tovornjaki



Pomlajeni Volvo tovornjaki



Alarm za krajo goriva



Koktajl iz Priboja



Povečajte stopnjo digitalizacije
svojega prevozniškega poslovanja
na timocom.si

 **TIMOCOM**
AUGMENTED LOGISTICS



Vsi govorijo. Eden uresniči.

Novi Actros.

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

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

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



ALUCA®

Oprema za dostavnike...

100 % ALUMINIJ



INDIVIDUALNE REŠITVE PO MERI ...



... ZA DOSTAVNIKE VSEH ZNAMK



VARNOST, UREJENOST, VARČNOST ...



 **ŠPAN**[®]
Center mobilnosti

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

PremiumPartner
von Volkswagen Nutzfahrzeuge

VanPartner by
Mercedes-Benz

 **ZERTIFIZIERTE
AUFBAUTEN**

 **RENAULT
PRO+**

Vabimo vas, da si ogledate spretnosti bodočih avtomehanikov – dijakov srednješolskega programa avtoserviser, ki se bodo pomerili v reševanju teoretičnih in praktičnih nalog ter se borili za laskavi naziv



MLADI MEHANIČAR

SLOVENIJE 2020

Prestavljeno na 14. 5. 2020!

~~26. 3. 2020~~ od 12. ure dalje
v prostorih TipStop Vianor,
vrhunske servisne in vulkanizerske delavnice,
Letališka 38, Ljubljana

Organizator:

Tranzit

Medijski partner:



Organizacijski partner:



V sodelovanju z:



Glavni pokrovitelj:



Pokrovitelj:



Energija za življenje



Pokrovitelj:



Virus gor, virus dol

Mimo je že več kot mesec dni, odkar je pričel svoj pohod koronavirus, z njegovim pohodom pa rastejo tudi težave, s katerimi se srečuje ekonomija. Zagotovo bodo številna proizvodna podjetja doživela poslovno škodo, ki je v tem trenutku še ne moremo napovedati. Po celem svetu odpovedujejo polete, ladje stojijo v pristaniščih, tovornjaki ne odhajajo na pot, športni dogodki se odvijajo pred praznimi tribunami, v karanteni so mesta in celo pokrajine.

Začetek pandemije na Kitajskem je prizadel oskrbovalne verige in celo ustavil proizvodnjo. To se je zgodilo tudi v Revozu v Novem mestu, ki je moral zaradi nedobavljenih motorjev za nekaj dni zaustaviti proizvodnjo. Številna podjetja se že organizirajo na drug način, iščejo dobavitelje v svoji bližini in tako skrajšujejo oskrbovalno pot. To niti ni slabo, saj bo zaživila dodatna proizvodnja, se pa bojo verjetno dvignile cene.

Po mojem mnenju večjo škodo kot koronavirus gospodarstvu delajo stroge mere previdnosti, ki jih uvajajo državne inštitucije z zapiranjem mest in celih pokrajin. Kar nekaj primerov imamo tudi v naši neposredni bližini. V Italiji je v karanteni skoraj cel sever države. Na Hrvaškem bi radi vse voznike, ki vozijo v Italijo, poslali v karanteno, a so se prevozniki temu močno uprli.

Večja podjetja izdajajo posebna navodila o zaščiti pred virusom, uvajajo tudi določene restrikcije za voznike. Tako voznikom pri nakladu ali razkladu ni več treba izstopati iz kabine, kar pa tudi ni slabo.

Mi smo se kljub virusu potrudili pripraviti novo številko, v kateri je spet polno novosti, novic, testov in nasvetov. Umivajte si roke, kašljajte v robec in ne približujte se drugim osebam na manj kot meter in pol, svetujejo državni organi, pa bomo živeli mirno še naprej.

Borut Štajnahr



Kazalo

Aktualno: Transport v Italijo, da ali ne?	6
Novice	8
Po cesti z novim MANom TGX	14
Novi Volvo tovornjaki	20
Predstavljamo novi VW Caddy	24
Po cesti s Fordom Custom Sport in MHEV	28
Po cesti z Irizarjem i6S	30
Aktualno: Naloži in odpelji	32
Nasveti: Avto vas bo imel raje	34
Eko sklad: Subvencionirane pnevmatike	36
Na roki	38
S telefonom: Digitalni trener	39
Po cesti s Ford Mondeo karavan	40
Izza ovinka: »Strahote« ljubljanskega gradu	42
Proizvodnja gospodarskih vozil v bivši skupni državi	46



Revija Transzit

Založnik: Borut Štajnahr s.p., Dajnкова 21, 1000 Ljubljana

Glavni urednik: Borut Štajnahr

Avtorji: Tomaž Ficko, Jože Jerman-Jeri, Igor Jelen, Zoran Samardžič, Matjaž Gregorič

Grafični prelom: 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.



Transport v Italijo, da ali ne?

V zadnjem času nas močno pesti koronavirus. Največ okuženih v Evropi je trenutno v Italiji, kjer so zaprli šole, športne prireditve se odvijajo pred praznimi tribunami, zaprti pa so tudi nekateri proizvodni obrati. Vpliv na mednarodni prevoz blaga se povečuje. Koronavirus je v Evropi. Število okužb z virusom SARS-CoV-2/COVID19 trenutno najbolj narašča v Italiji.

V Italiji je od 8. marca dalje v uveljavi zakon, ki je brez presedana v Evropi, namreč zaradi širjenja koronavirusa je do 3. aprila v karanteni praktično cela severna Italija, skupaj okoli 16 milijonov prebivalcev. Preostali del države pa se mora držati posebnih navodil. Vstop in izstop iz te velike cone od Milana, glavnega ekonomskega centra države, do Benetk, velike svetovne turistične atrakcije, je sedaj močno omejen.

Glede na to, da je celotna Italija razglašena za področje visokega rizika ter da se tam situacija neprestano spreminja, so prevozniki z razlogom zaskrbljeni. Nekaj pojasnil, kako opravljati transport v Italijo, nam je posredoval Timocom.

Po trenutnih informacijah je do 3. aprila zaprta celotna Lombardija in še 16 pokrajin. Če niste prepričani glede razmer na kraju nakladanja ali na cilju, svetujemo, da se pozanimate o trenu-

tnih omejitvah potovanj s strani pristojnih italijanskih institucij in se o tem nato posvetujete s svojim naročnikom.

Razmere in varnostni napotki se lahko hitro spremenijo.

Več informacij o tem najdete tukaj: <https://www.gov.si/podrocja/zdravje/preventiva-in-skrb-za-zdravje/obvladovanje-nalezljivih-bolezni/koronavirus/>

Kakšna je pravna situacija pred začetkom prevoza?

Če se prevoz še ni začel, je lahko pri trajnih zaporah podana tako imenovana objektivna nezmožnost. Prevozne pogodbe, ki jih v praksi ne mo-

re izpolniti nihče, na splošno veljajo kot nične. To pomeni, da takšna pogodba ne bi povzročila obveznosti. V tem primeru špediterju ali prevozniku ne bi bilo treba zagotoviti tovornega vozila, izvajalec naročila pa po drugi strani ne bi prejel nobenega nadomestila za izpadlo vožnjo.

Če je pred nalaganjem blaga znano, da naročnik ali prejemnik ne obratujeta zgolj zaradi previdnosti pred koronavirusom, bi moral breme tega izpada nositi naročnik, razen če je od uradnega organa prejel prepoved dela ali obratovanja.

V takšnem primeru priporočamo,

Posvetujte se z odvetnikom

Podane informacije ne štejejo kot pravni nasvet. V konkretnem primeru se posvetujte s svojim odvetnikom, da boste lahko upoštevali vse posebnosti in nacionalne predpise in zakone.

da že vnaprej stopite v stik s svojim naročnikom.

Kakšna je pravna situacija, ko je prevoz že v teku?

Če ste kot prevoznik ali špediter v sistemu pametne logistike (Smart Logistics System) sprejeli naročilo prevoza, na splošno velja pravno zavezujoča pogodba, ki ste jo sklenili s svojim naročnikom.

Če je prevoz iz regije ali v regijo, ki jo je prizadel koronavirus, že v teku, t.j. največkrat po začetku nakladanja, lahko zaradi uradnih ukrepov naletite na zapore dovoznih poti ali celotnih krajev, iz katerih ali v katere naj bi dostavili blago. V tem primeru je podana t. i. ovira pri prevozu. Tukaj veljajo člen 14 in sledeči členi konvencije CMR oziroma ustrezni predpisi nacionalnega transportnega prava. V tem primeru mora potrebna sprememba naročila prevoza obsegati navodilo naročnika, kako naj se zadevni prevoz po potrebi izvrši drugače, na primer z dogovorom alternativnega ciljnega kraja.

14. člen CMR

1. Če je iz kakršnega koli vzroka nemogoče ali če postane nemogoče izpolniti pogodbo po pogojih, ki so navedeni v tovornem listu, preden prispe blago v kraj, ki je označen za izročitev, mora prevoznik zahtevati navodila od tistega, ki je upravičen razpolagati z blagom po določbah 12. člena.

2. Če pa so okoliščine take, da dopuščajo prevoz le pod drugačnimi pogoji, kot so navedeni v tovornem listu, in prevoznik ni mogel v razumnem roku dobiti navodil od tistega, ki je upravičen razpolagati z blagom po določbah 12. člena, ukrene, kar se mu zdi najbolje za upravičenca.

V takšnih primerih je prevoznik praviloma upravičen do povračila dodatnih stroškov, kot so na primer dodatni stroški vožnje zaradi podaljšane poti.

Šele če prevoznik tudi na poziv ne prejme nobenih navodil od naročnika ali če so prejeta navodila neizvedljiva, sme prevoznik končati prevoz. Toda pozor! V takšnem primeru je prevoznik dolžan zagotoviti ustrezno hrambo blaga. V nekaterih primerih, na primer pri pokvarljivem blagu, je treba razmisliti o nujni prodaji.

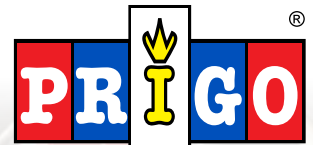
Enako velja, če je na primer obrat

pošiljatelja ali prejemnika zaprt ali blokiran in nakladanje oziroma razkladanje tovornega vozila ni mogoče. V primeru dvoma mora prevoznik zagotoviti dokazila o blokadi oziroma zaprtju obrata.

Če že vozite ali načrtujete prevoze v teh regijah ali iz njih, svetujemo, da pravočasno stopite v stik s svojim naročnikom in razjasnite situacijo, da se izognete poznejšim razpravam in nesporazumom.

Več informacij o trenutnih omejitvah tovornega prometa najdete tudi na www.truckban.info.

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 nastavev 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

✉ servis@prigo.si

📱 Servis in trgovina tovornih vozil

Ali ste vedeli, da ...

- ... se steklo lahko v celoti reciklira?
- ... da si z banano lahko uravnate raven sladkorja v krvi, kar pomaga pri sproščanju stresa?
- ... da Jadranska magistrala na Hrvaškem sodi med deset najbolj nevarnih cest na svetu?
- ... da ima Švedska najvišji odstotek žensk v parlamentu med državami članicami?
- ... da se je povprečna življenjska doba v zadnjih štirih desetletjih v Evropi povišala za 8 let? Moški danes v povprečju živimo 75, ženske pa 82 let.

Ford F-Max tovornjak leta



Potem ko je novi Fordov tovornjak F-Max prejel priznanje za mednarodni tovornjak leta 2019, je podobno nagrado prejel od specializiranih medijev v Rusiji. Izbor je bil del tekmovanja za najboljše gospodarsko vozilo v letu 2019 v Rusiji, ki se je odvijalo na sejmu gospodarskih vozil v Moskvi, kjer je bil prisoten tudi Ford.

Novi dvonadstropni Volvo

Volvo nadaljuje z razvojem najnovejše generacije turističnih avtobusov iz serije 9. Po predstavitvi novih 9700 in 9900, so sedaj predstavili novo vozilo 9700 DD. To je dvonadstropni avtobus, ki naj bi zadovoljil visoke potrebe do 96 potnikov na daljših razdaljah s svojo fleksibilnostjo, udobnostjo in varnostjo. Avtobus je opremljen z ergonomskimi sedeži in posebnim klimatskim sistemom za vsako nadstropje.



www.tracknav.eu



TRACKNAV

Digitaliziramo največje flote zahodne Evrope

Upravljanje in optimiranje poteka dela

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

Upravljanje in evidentiranje delovnega časa

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

Spremljanje parametrov vožnje

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

info@lxtrack.si

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

+386 (0)3 425 76 77

Alarm za krajo goriva

Scania ponuja poseben sistem, ki nadzira raven goriva v posodi. Če se le-ta prične hitro zniževati, se vklopi prodoren glas alarma, uporabnik pa prejme SMS obvestilo prek



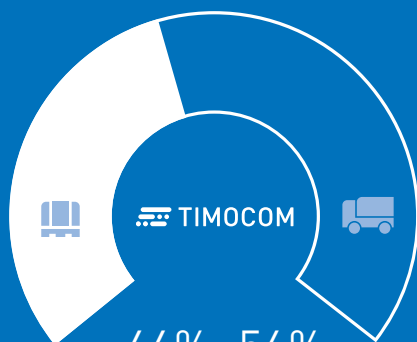
sistema Scania Fleet Manager. Scania Fuel Theft Alarm se bo oglasil, vsakič ko bo kdo poskušal odpreti posodo za gorivo ali ob predrtju posode za gorivo. Na pokrovčku je jasno narisano simbol alarma, kar bi lahko odvrnilo tatove.

Posebna serija Super Space Cab



Tako je DAF na trg poslal posebno serijo modelov XF, s katero bodo proslavili 25 let in 250.000 prodanih primerkov kabine Super Space Cab. Posebna serija tako nosi tudi pomenljivo ime »Celebration Edition«. Zahvaljujoč prostornosti, uporabnosti in udobju je ta kabina prešla veliko odobravanja med vozniki po celem svetu. Primerki iz posebne serije so tudi opremljeni s posebnimi dodatki. Notranjost je obložena z usnjem v barvi konjaka, vgrajena je zmogljivejša navigacijska naprava DAF TNR, na hrbtno stran kabine je nameščena nočna klima ... DAF XF Super Space Cab Celebrating Edition je na voljo v konfiguraciji 4 x 2 in 6 x 2 z motorji Paccar MX 11 450 oziroma Paccar MX 13 480 ali 530. Vozila iz posebne serije so že na voljo pri pooblaščenih prodajalcih.

Transportni barometer



EU ▶ EU

44% 56%

SI ▶ AT	13 87	AT ▶ SI	18 82
SI ▶ BA	49 51	BA ▶ SI	02 98
SI ▶ CZ	08 92	CZ ▶ SI	21 79
SI ▶ DE	18 82	DE ▶ SI	06 94
SI ▶ FR	18 82	FR ▶ SI	02 98
SI ▶ HR	30 70	HR ▶ SI	08 92
SI ▶ HU	16 84	HU ▶ SI	03 97
SI ▶ IT	18 82	IT ▶ SI	32 68
SI ▶ NL	03 97	NL ▶ SI	08 92
SI ▶ PL	18 82	PL ▶ SI	09 91
SI ▶ RS	64 36	RS ▶ SI	04 96
SI ▶ RU	05 95	RU ▶ SI	34 66

Tovor in tovorni prostor v %
Obdobje od 4.2.2020 do 4.3.2020
Powered by TIMOCOM

**TAHOGRAFI
CUDERMAN**

VSE ZA TAHOGRAFE
www.tahogرافي-cuderman.si

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

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

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



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

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

Ni čas za smrt

Po štirih letih čakanja bomo ljubitelji filmov o najbolj znanem agentu njenega veličanstva 007 Bondu letos dočakali novo nadaljevanje: Ni čas za smrt (No time to Die). Sicer so snovalci zaradi koronavirusa premiero filma z aprila prestavili na november, a film je gotov. Pri snemanju filma je s svojimi logističnimi uslugami v



veliki meri pomagalo podjetje DHL. To je že petič, da je DHL sodeloval pri snemanju filma o Jamesu Bondu, saj se je sodelovanje pričelo leta 2006 ob nastajanju filma Casino Royale.

DHL je pri snemanju zadnjega filma prevažal celotno opremo za film in kaskaderske scene. Prevažali so tudi legendarni Aston Martin pa opremo za podvodno snemanje, obleko in razne druge rekvizite. Kot logistični partner je DHL ves čas skrbel za opremo obeh filmskih ekip in prevažal robo med snemalnimi lokacijami od Norveške, preko Jamajke, Italije in seveda Velike Britanije.

KLUB ZVESTOBE
MyCITROËN
— ZA PODJETJA —



**PRIROČEN
FRANCOZ**



CITROËN JUMPER FURGON
Confort L1H1 BlueHDi 120 BVM6 EURO 6.2

15.850 € + DDV*
v primeru Citroën Financiranja

4 LETA
JAMSTVA

INSPIRED BY PRO

* Navedena ponudba velja za fizične in pravne osebe za nakup vozila preko Citroën Financiranja. Ponudba velja za nakup vozil/a oziroma za sklenjeno prodajno pogodbo o nakupu vozil/a od 1. 3. 2020 do vključno 30. 4. 2020 pri pooblaščenih prodajalcih Citroën, ki sodelujejo v promociji. Navedbe cen so informativne narave. Slika je simbolična. Več informacij na www.citroen.si.

Primer informativnega izračuna finančnega lizinga Citroën Financiranje za vozilo JUMPER FURGON (Confort 30 L1H1 BlueHDi 120 BVM6 EURO 6.2) – mesečno odplačevanje; maloprodajna cena brez DDV in vključenim bonusom Citroën Financiranje (v ceni je obračunanih 1.230 EUR popusta brez DDV v primeru financiranja Citroën – ob vsaj 24-mesečni dobi financiranja) je 15.850 EUR; mesečni obrok je 189 EUR brez DDV pri pologu v višini 30% in ročnosti 84 mesecev; plačilo DDV v višini 3.487 EUR ob sklenitvi financiranja; višina pologa je pri akciji omejena od 10 do 30%, doba financiranja je vezana na ročnost od 48 do 84 mesecev; izračun temelji na indeksu obresti – 3-mesečni EURIBOR s skupno letno obrestno mero 9,6%; financirana vrednost 11.095 EUR brez DDV; skupni znesek za plačilo 20.196 EUR brez DDV; stranka v primeru Citroën Financiranja prejme tudi jamstvo za dobo 4 let (vključuje dvoletno pogodbeno garancijo) oziroma 100.000 km. Za podrobnosti o ponudbi se obrnite na prodajalca vozil Citroën.

DKV Box Europe - obračunavanje cestnine za tovorna vozila po vsej Evropi s samo eno napravo v vozilu

DKV Euroservice tudi slovenskim podjetjem predstavlja novo storitev - DKV BOX EUROPE, ki pomeni občuten prihranek na času ter enostavnejše plačevanje cestnin za tovorna vozila, ne glede na sistem, ki ga prakticira posamezna država.



DKV Euroservice podjetja in samostojni podjetniki, ki delujejo v segmentu transporta in logistike, že poznajo po njihovih odličnih storitvah. DKV kartica je sinonim za brezgotovinsko plačevanje različnih storitev, ki jih prevozniki potrebujejo na poti. Poleg različnih ugodnosti le-ta omogoča enostaven pregled nad porabo, saj so vse transakcije združene na enem DKV računu.

DKV Euroservice transportnim podjetjem ponuja novo storitev – to je DKV BOX Europe, ki omogoča vožnjo po Evropi brez ustavljanja. Rešitev, ki je uporabna za vse cestninske sisteme v Evropi, uporabniku prihrani čas in ter manipulacijo na cestninskih postajah. DKV Box Europe lahko preprosto naročite na spletni strani DKV Euroservice. Sodobna naprava DKV Box Europe je preprosta za vgradnjo, enostavna za uporabo in 24-urno podporo. Vse, kar je potrebno storiti, je, da izberete cestninske storitve za posamezno vo-

zilo v vaši floti ter tako nemoteno in neprekinjeno opravljate transportne storitve po Evropi. Vse transakcije oziroma plačane cestnine se beležijo na preglednem in enotnem DKV računu, še dodatno pa na DKV e-REPORTINGU.

DKV Box Europe sistem se enostavno kombinira tudi z ostalimi DKV storitvami.

V tem trenutku sistem transevropskega plačevanja cestnin deluje v Belgiji, Nemčiji, Avstriji, Franciji, na Portugalskem, v Španiji, sistem pa pokriva tudi cestnine v tunelih: Liefkenshoek v Belgiji ter tunela Warnowquerung in Herren v Nemčiji.

Italija, Norveška, Poljska, Slovenija, Češka in Madžarska bodo v sistem transevropskega plačevanja cestnin vključene v bližnji prihodnosti.

Z DKV Box Europe bo vaše podjetje še dodatno lahko optimiralo delovne procese, prihranilo na času in pri postopkih. Brez ustavljanja po Evropi pomeni še bolj kakovostno in optimalno storitev prevoza in dostave.

Več informacij o napravi DKV BOX EUROPE najdete na spletni povezavi: <https://www.dkv-euroservice.com/sl/storitve/cestnina/dkv-box-europe/>

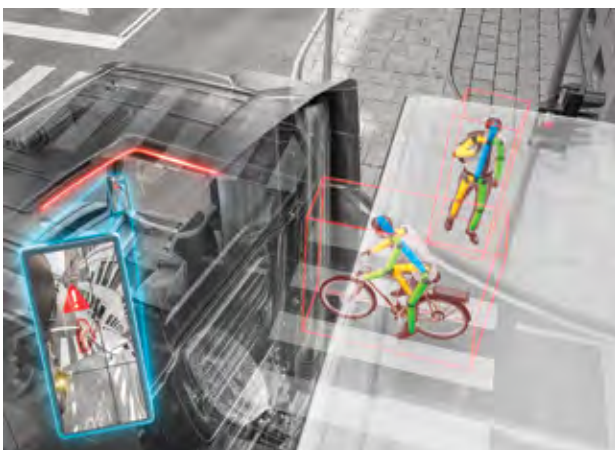


Ni desnega zavijanja brez sistema za opozorilo

Avstrijska prestolnica uvaja prepoved zavijanja desno za vsa tovorna vozila nad 7,5 tone, če vozilo ni opremljeno s sistemom za opozarjanje na nevarnost pri zavijanju (right turn assist).

Predpis, s katerim se uvaja ta prepoved, stopa v veljavo že aprila letos, vendar so dunajske oblasti dovolile prehodno obdobje, ki bo trajalo do konca letošnjega leta. Prepoved se nanaša na celotno področje mesta, izvzete pa so avtoceste.

Sistem za opozarjanje pri zavijanju je tudi natančno predpisan. Sestavljajo ga kamere in ekrani, senzorji ter zvočni in vizualni efekti. Novi tovornjaki so s tem sistemom opremljeni že serijsko, v večini primerov se imenuje Sideguard Assist, dodatna vgradnja sistema na rabljene tovornjake pa stane cca. 3000 evrov.



Otokar in Iveco združila moči



Turški proizvajalec avtobusov je z CNH Industrial konec februarja podpisal dogovor o proizvodnji avtobusov znamke Iveco Bus v Otokarjevi tovarni v Turčiji. Partnerski dogovor se nanaša na proizvodnjo obstoječih modelov iz programa Iveco Bus, kakor tudi razvoj in proizvodnjo modela, namenjenega vzhodnoevropskemu, azijskemu in afriškemu trgu. Vse modele bodo poganjali motorji FTP Industrial. Prvi avtobus naj bi iz turške tovarne prišel naslednje leto.

GB Leasing



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

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

www.gb-leasing.si

info@gb-leasing.si

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

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

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

GB Leasing d.o.o.
PE Kranj
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

Omejitev hitrosti bo stala 19 milijonov



Od 12. marca dalje je na nizozemskih avtocestah pričela veljati splošna omejitev hitrosti 100 km/h. Omejitev velja od 6. ure zjutraj do 19. ure zvečer. To prepoved so uvedli zaradi zniževanja emisij škodljivih plinov. Za samo izvedbo predpisa pa je Nizozemska zapravila kar 19 milijonov evrov, saj je bilo treba postaviti nove in modificirati na tisoče obstoječih prometnih znakov ter svetlečih napisov in uvesti novo programsko opremo.

Imajo gume rok trajanja?

Ni pravih znanstvenih in tehničnih podatkov, na osnovi katerih bi lahko določili specifično maksimalno starostno mejo za neuporabljene, nove pnevmatike tako za osebna kot tudi tovorna vozila.

Evropsko združenje proizvajalcev pnevmatik in platišč (European Tyre and Rim Technical Organization, ETRTO) prav tako ne postavlja končnega roka, do kdaj je treba pnevmatiko prodati oz. uporabiti, priporoča pa način skladiščenja, da bi pnevmatike zadržale vse svoje karakteristike.

S pravilnim skladiščenjem se zagotavlja zaščita pred visokimi in nizkimi temperaturami oziroma pred prevelikimi temperaturnimi nihanji, vlažnostjo, ozonom, UV žarki, olji ter agresivnimi kemikalijami.

Združenje nemške gumarske industrije, Zveza proizvajalcev in Zveza vulkanizerjev Nemčije pa navajajo, da je pnevmatika nova, če ni starejša od pet let. Zanimivo pa je, da v tem dokumentu omenjenih nemških orga-



nizacij nikjer ne govorijo o tem, da se pnevmatike po pretečeni dobi pet let ne smejo več prodajati oziroma da so po petih letih neuporabne. Navajajo le, da bi bilo dobro pred uporabo pnevmatik, starejših od pet let, ki so še vedno neuporabljene, dobiti mnenje strokovnjakov ali proizvajalcev o ustreznosti njihove uporabe.

Na postavljeno sporno vprašanje o

staranju pnevmatik in o njihovi življenjski dobi so se oglasile tudi strokovne revije, nacionalna združenja distributerjev in vulkanizerjev po večjih evropskih državah, kakor tudi proizvajalci pnevmatik. Vsi v en glas zatrjujejo, da pnevmatike niso pokvarljiva roba, ob tem pa vsi poudarjajo, da je ključ do dolge življenjske dobe pravilno skladiščenje pnevmatik.

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

PRODUKT
AVTOSERVISNA OPREMA

30 let

T: 01/52 00 450

E: info@produkt.si

www.produkt.si



VSE ZA TOVORNE DELAVNICE





Bavarski lev z novo grivo

Nemški proizvajalec težkih tovornih vozil MAN je na gala predstavitvi v Bilbao končno predstavil povsem novo vozilo. Številni povabljeni so se najprej spopadli z močnim vetrom, ki je pihal nad Evropo, nato pa uživali v spektakularni predstavitvi v soju luči in glasbe.

Ravno tiste dni na začetku februarja, ko smo se odpravljali v Bilbao na predstavitev novega tovornjaka, je nad Evropo pihal močan veter in številni poleti so bili odpovedani ali pa so se vrstile dolge zamude. No, naša ekipa je imela srečo in se je na pot podala že dan prej, tako da nas niti večja zamuda ni zaustavila, da se ne bi udeležili predstavitve. Kljub vsemu so

Nemci v veliki hali razstavišča v španskem Bilbao pripravili spektakularen šov in s pomočjo svetlobnih in zvočnih efektov predstavili novi tovornjak, ki smo ga nestrpno čakali zadnjih 5 let. Takoj za največjim modelom TGX so nam predstavili tudi manjše izvedenke za gradbeništvo in ostalo proizvodnjo (TGS) pa primerke za lokalni prevoz srednje velikega in težkega

tovora (TGM), predstavitev pa je zaočkrožila paleta najlažjih tovornjakov iz serije TGL.

Lev s črnim nosom

Osnova kabine ni veliko spremenjena, so pa za izdelavo uporabljeni boljši materiali, drugače pa je urejena tudi organizacija prostora v kabini. Najprej v oko pade sprednji del



Merilniki so digitalni in postavljeni na 12,3-palčnem displeju. Na levi je merilnik hitrosti, na desni pa merilnik vrtljajev v dobro poznani obliki. Sredino pa si uredite po želji. Tudi tam je lahko 12,3-palčni displej, lahko pa je displej manjši.



Aktivator menjalnika je sedaj v ročici za volanom na desni strani.



Desno za volanom na armaturi je postavljena nova tipka za električno parkirno zavoro.



Številni priklopi: 12 V, 24 V, 230 V, USB in AUX.

tovornjaka, ki je po besedah strokovnjakov iz MANa zamišljen tako, da spominja na lice leva s črnim nosom. Prepoznavna rešetka hladilnika s simbolom leva je daljša in se razteza preko odbijača. Sprednji del je tako vidno dinamičen, kljub na videz bolj zaprti obliki. Optimalno oblikovane lopatice v maski zelo usmerjeno vodijo tok zraka skozi hladilni del. Odbijač se sedaj razteza skoraj do tal in skupaj z dnevnimi lučmi in smernim kazalcem tvori optično celoto. Bolj obla karoserija tudi s pomočjo novih

zračnih deflektorjev skrbi za dobro aerodinamiko, saj slednji usklajujejo dinamiko pretoka zraka proti vходу v vozilo ob boku kabine. Glavni žaromet je sestavljen iz več svetilnih segmentov, kar omogoča vgradnjo različnih žarnic, tudi povsem novo generacijo LED diod.

Kabina brez tablic

Tudi kabina je zasnovana povsem na novo in je razdeljena na dva dela: delovni in spalni. Tisto, kar se opazi takoj po vstopu vanjo, je, da so se

Bavarci držali precej bolj konservativnega načina razvoja kot denimo njihovi konkurentje iz Stuttgarta. V kabini tako ne bomo srečali »fensi« kamer in zaslonov namesto ogledal, tudi armatura je klasičnega izgleda, ne spominja na kakšno računalniško tablico. Vse deluje sodobno in tradicionalno, na kupcu pa je, da se odloči, ali želi klasično notranjost ali digitalno.

Tradicionalizem prinaša tudi to, da so vsa stikala in ročice tam, kjer smo nanje navajeni in jih pričakujemo ter dosegljive z vozniškega sedeža. Neka-

MAN SmartSelect

Ena od uporabnejših novosti pa so hitra stikala MAN EasyControl, nameščena na voznikovih vratih. Prek teh stikal lahko voznik, ne da bi vstopil v kabinu, vklopi vse štiri utripalke, vklopi luč za kabinu, odklene sovoznikova vrata, zapre strešno okno, zažene odgon ...

Dostop do stikal je enostaven, saj so nameščena na notranji strani vrat in zaščitena pred vodo in umazanijo. Vsako stikalo ima oznako, da ga voznik prepozna že po otipu. Odvisno od načina uporabe vozila, lahko kupec sam izbere, katere funkcije bo lahko upravljal prek hitrih stikal na vratih, lahko pa mu tudi kasneje v servisnem centru dodajo ali zamenjajo funkcije posameznih stikal.



MAN SmartSelect

MAN je zato namenoma opustil uporabo zaslona na dotik pri informacijsko-zabavnem sistemu. Pri zaslonu na dotik namreč voznikov pogled samodejno sledi prstu – in je tako usmerjen stran od ceste.

Sistem MAN SmartSelect, ki je bil posebej razvit za novo generacijo tovornjakov, je prav za področje tovornih vozil razvil sistem za upravljanje z vrtenjem in izbiranjem. Slednji je ergonomsko nameščen na instrumentni plošči ob voznikovem sedežu, dopolnjuje pa ga sledilna ploščica. Na ta način MAN SmartSelect zagotavlja intuitivno in hitro upravljanje s kar najmanj motenja v vseh voznih okoliščinah in je idealen za upravljanje sistema MAN media.



terim novim rečem pa se vseeno niso mogli povsem odreči. Krožno stikalo za vklop menjalnika je sedaj zgodovina. TipMatic samodejni menjalnik sedaj vklopimo s pomočjo desne obvolanske ročice, prek katere krmilimo tudi dodatno zavoro (retarder in/ali motorna). Nova je tudi električna parkirna zavora, kjer je stikalo postavljeno na armaturi desno za volanom, še naprej pa ostaja v uporabi klasičen ključ, ki ga vstavimo v utor na volanskem drogu za zagon motorja.

Merilniki vseeno digitalni

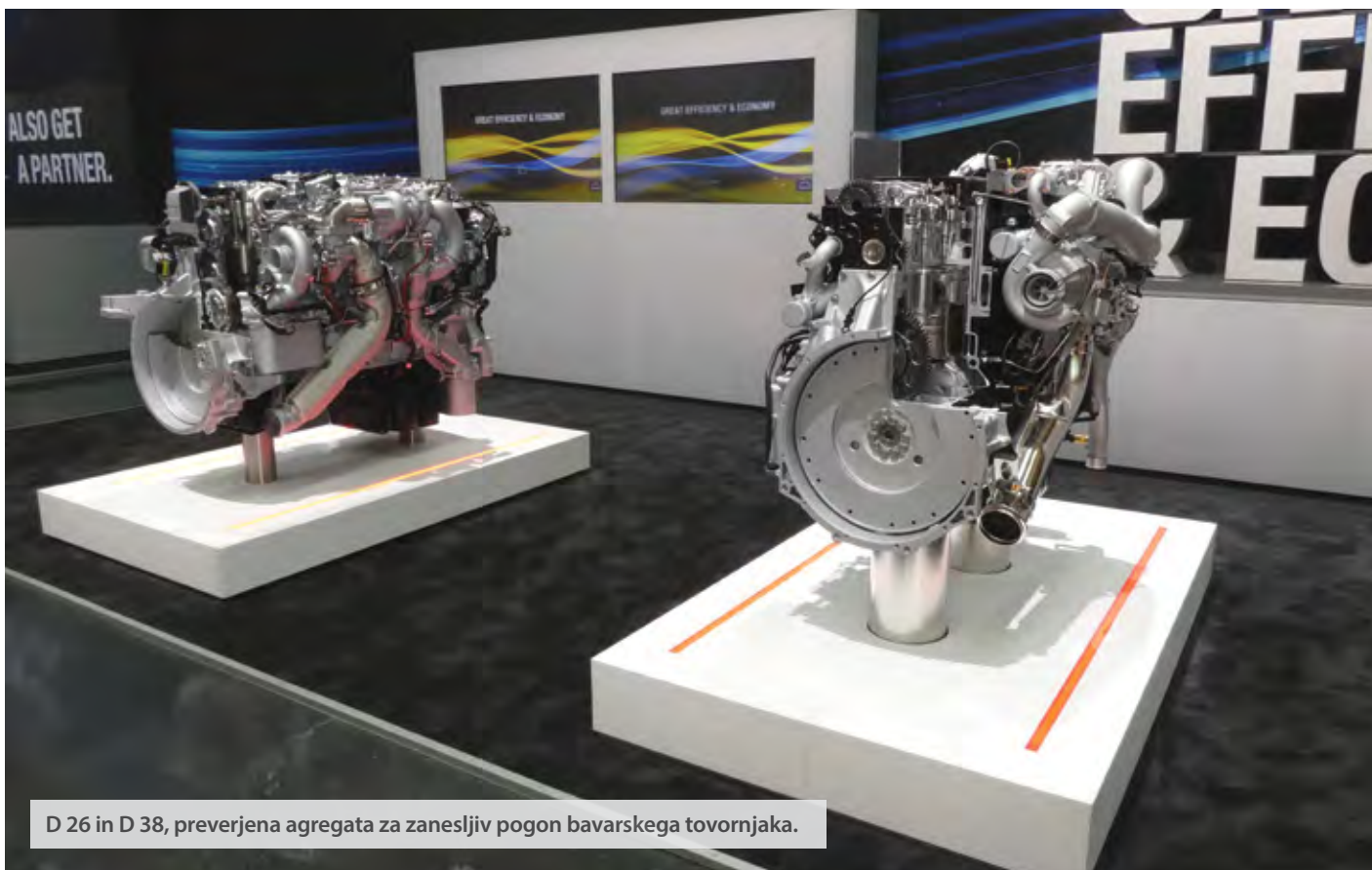
Plošča z merilniki ima sicer standardni izgled, a so merilniki narisani – digitalni. Vrtijo se v 12,3-palčnem barvnem zaslonu z visoko ločljivostjo. Na levi je merilnik hitrosti, na desni pa merilnik vrtljajev v dobro poznani obliki. Vmes je dodatno območje zaslona, ki prikazuje enostavno berljiva obvestila, ki se nahajajo natanko na sredini voznikovega vidnega polja. Večino informacij je možno upravljati prek multifunkcijskega volana,

ki je sedaj tudi izdatneje nastavljen in omogoča lažje nastavljanje delovnega položaja ne glede na različne višine in telesno konstitucijo voznikov. Klimatsko napravo, radio, navigacijo, telefon in številne druge funkcije pa krmilimo prek dodatnega zaslona na sredini armature. Tu je na voljo več ekranov, vse do velikosti 12,3 palca. Zaslom omogoča predvsem hitro in zanesljivo branje informacij med vožnjo. Po zaslonu se premikamo z novim sistemom MAN SmartSelect, ki vključuje upravljanje z vrtljivima stikaloma in izbiranje s pritiskom na vrh stikala.

V delu za počitek srečamo novo, večjo in udobnejšo posteljo. Pod njo je hladilnik in predal za drobnarije, še več predalov in omaric pa je nad posteljo (če izberete le eno posteljo) in seveda nad vetrobranskim steklom, kamor lahko shranimo tudi mikrovvalovno pečico in aparat za kavo. Vsi tovornjaki so dobili tudi novo, elektronsko platformo, ki jasno nakazuje, kaj proizvajalec pričakuje od bližnje prihodnosti, ko bo večina vozil med sabo povezanih, novi MAN pa že sedaj lahko samostojno komunicira na različne načine. Najbolj uporabna je zagotovo komunikacija med tovornjakom, voznikom, lastnikom in delavnicom, kar omogoči pravočasno načrtovanje vzdrževalnih del in popravil



Veliki multifunkcijski volanski obroč, oblečen v usnje.



D 26 in D 38, preverjena agregata za zanesljiv pogon bavarskega tovornjaka.

8 % varčnejši

Tipičen vlačilec v konfiguraciji 4 × 2 z motorjem nove generacije D26 porabi do 8 % manj goriva od primerljivega modela iz prejšnje generacije. To pri MANu pripisujejo optimizirani pogonski osi, izboljšani aerodinamiki in tempomatu, ki za delovanje uporablja GPS podatke. Da lahko vozniki optimalno izkoristijo tehnične novosti z uporabo digitalnih aplikacij, ima MAN v svoji ponudbi tudi ciljno usmerjene in praktične možnosti usposabljanja, ki prispevajo k bolj učinkoviti vožnji.



Glavni žaromet je sestavljen iz več svetilnih segmentov, kar omogoča vgradnjo različnih žarnic, tudi povsem novo generacijo LED diod.



Smernik na blatniku ima tudi lepoto funkcijo.



MAN še naprej prisega na klasična ogledala v velikih enodelnih ohišjih.



Večja in udobnejša postelja s počivalnim naslonom. Če v kabini ni druge postelje, so lahko tam dodatne omarice.

Projekt v številkah

Predstavitev nove generacije MANovih tovornjakov je najambicioznejši projekt podjetja v 20 letih. Projekt se je pričel aprila leta 2015. V okviru projekta je bilo opravljenih 12.000.000 delovnih ur, 4.000.000 testnih kilometrov, 2.800.000 vrstic programske kode, v novi dizajn vozila je bilo vloženi 167.000 delovnih ur, v projektu je neposredno sodelovalo 2.100 MANovih delavcev, 8 velikosti kabin, 3.000 barv kabine v standardni ponudbi, štiri serije: MAN TGX, TGS, TGM ali TGL!



Model	TGL	TGM	TGS	TGX
Dovoljena skupna teža	7,5–12 ton	12–16 ton	18–41 ton	18–41 ton
Motorji (kW/KM)	D8 – štirivaljni 118/160	D8 – šestvaljni 184/250	D15 – šestvaljni 242/330	D15 – šestvaljni 242/330
	D8 – štirivaljni 140/190	D8 – šestvaljni 213/290	D15 – šestvaljni 265/360	D15 – šestvaljni 265/360
	D8 – štirivaljni 162/220	D8 – šestvaljni 235/320	D15 – šestvaljni 294/400	D15 – šestvaljni 294/400
	D8 – šestvaljni 184/250		D26 – šestvaljni 316/430	D26 – šestvaljni 316/430
			D26 – šestvaljni 345/470	D26 – šestvaljni 345/470
			D26 – šestvaljni 375/510	D26 – šestvaljni 375/510
				D38 – šestvaljni 397/540
				D38 – šestvaljni 426/580
				D38 – šestvaljni 470/640

brez dodatnega čakanja ob morebitnem naročanju rezervnih delov.

D8, D15, D26 in D38

MAN je še pred prihodom novega tovornjaka povsem predelal motor MAN D26, ki tvori osnovo za pogon. 12,4-litrski, šestvaljni motor razvija 430, 470 in 510 KM ter navor od 2200 do 2600 Nm. K učinkovitosti in nizki porabi goriva sta med drugim prispevala tudi optimizirana geometrija zgorevalne komore z izboljšanimi kompresijskimi lastnostmi ter manjše povratno vodenje izpušnih plinov.

Popolnoma prenovljen je bil tudi devetlitrski D15 motor, ki ponuja 330, 360 in 400 konjev moči, odlikujejo pa ga moč, nizka teža in robustnost, kar pomeni, da je idealen za uporabo v gradbeništvu, zmernem in celo težkem distribucijskem transportu pa tudi za lažje Transporte na dolgih razdaljah. Vrhunec ponudbe pa predstavlja motor D38, ki razvija 540, 580 in 640 KM in je namenjen najbolj zahtevni uporabi. Sodobni motorji in kakovostni materiali omogočajo, da se servisni interval lahko raztegne tudi do 140.000 km ali na 18 mesecev. Najdaljši interval čiščenja filtra trdnih



Prostorna notranjost, kjer se pod posteljo skriva priročen hladilnik.

delcev pa lahko traja tudi do 800.000 kilometrov.

V sklopu predstavitve v Bilbau smo imeli tudi priložnost zapeljati novega bavarskega leva. Po približno 50 prevoženih kilometrih je težko oceniti in podati kakšne večje ocene oz. primerjave s predhodnikom. Zgotovo si pogonski sklop ne zasluži nobene graje, tudi vibracij je zelo malo, hrup pa je v mejah pričakovanega.

Novi tovornjak je opremljen tudi z bogatim naborom varnostnih sistemov. Temeljno načelo pri ustvarjanju najboljšega možnega delovnega mesta za voznika se odraža tudi v asistenčnih sistemih, ki pomagajo vozniku opravljati njegove naloge. V novem MANu so vgrajeni že preizkušeni, kakor tudi številni novi asistenčni sistemi, ki zagotavljajo še več varnosti in udobja.



Vzporedno s predstavitvijo največjega TGXA so Bavarci predstavili tudi manjša modela TGL in TGM.



Klasika na pomladitvi

Volvo tovornjaki spadajo med veliko sedmerico evropskih proizvajalcev težkih tovornih vozil. Njihovi tovornjaki so zmogljivi, sodobni, prostorni, varni in predstavljajo pravo klasiko v tem segmentu. No, napredna klasika pa je sedaj še modernejša, saj Volvo Trucks predstavlja štiri nova tovarna vozila z velikim poudarkom na voznikovem okolju ter njegovi varnosti in produktivnosti.

Približno dve tretjini naročil družbe Volvo Trucks predstavljajo štiri težka tovarna vozila: Volvo FH, FH16, FM in FMX. Zato ni čudno, da se je Volvo odločil, da jih konkretno posodobi tako navzven, še posebej pa v notranjosti, ki je voznikov drugi dom. Pričakovano naraščajoče povpraševanje po prevozih ustvarja pritisk na razpoložljivost usposobljenih voznikov po vsem svetu. V Evropi na primer je po ocenah približno 20 odstotkov vseh delovnih mest za voznika prostih. Da bodo lahko Volvove stranke lažje pridobile in ohranile najboljše voznike, so se pri družbi Volvo Trucks osredotočili na razvoj novih tovornih vozil, da bodo ta še varnejša, učinkovitejša in privlačnejša delovna orodja za usposobljene voznike.

Raznoliki modeli tovornih vozil v ponudbi družbe Volvo Trucks so na voljo s številnimi modeli kabin in jih je mogoče optimizirati za najrazličnejše vrste prevozov. Zato so bile ključne točke pri razvoju vseh novih modelov

tovornih vozil vidljivost, udobje, ergonomija, raven hrupa, manevrske sposobnosti in varnost. Zunanost tovor-

nih vozil je bila nadgrajena tako, da s privlačnim videzom odraža lastnosti novih tovornih vozil.



Volvo Trucks predstavlja štiri nova težka tovarna vozila z velikim poudarkom na voznikovem okolju ter njegovi varnosti in produktivnosti.

FH in FH16 s prilagodljivimi žarometi

Volvo FH in FH16 se lahko pohvalita z na novo zasnovano kabino, inovativno varnostno opremo in delovnim okoljem, osredotočenim na voznika. Za drzni novi videz zunanosti poskrbijo značilni žarometi v obliki črke V, ki so bili pomaknjeni navzven, da so poravnani z značilno linijo vrat kabine. Tudi smerniki so bili premaknjeni do vrat, kar izboljša aerodinamiko tovornega vozila in poskrbi za samozavesten videz. Plošča za brisalce je čistejša in tanjša, s še večjim železnim emblemom pa je novi Volvo FH jasno prepoznaven tudi od daleč.

Gibanje v kabini po zaslugi nove, vitkejšje in ergonomsko oblikovane ročice menjalnika I-Shift še nikoli ni bilo tako enostavno. Za voznike, ki potrebujejo veliko več električne energije, je na voljo pametni sistem dvojnih akumulatorjev, ki skrbi za to, da je vedno dovolj rezervne energije za zagon motorja. Na voljo je tudi bogata po-



Nova generacija vozila Volvo FH združuje najuspešnejše elemente predhodnih vozil serije FH s pametno tehnologijo in funkcionalno zasnovano, osredotočeno na človeka.



Novo armaturo sestavljata 12-palčni zaslon z merilniki in 9-palčni stranski zaslon za informacije in razvedrilo.

nudba možnosti prilagajanja z novimi tkaninami in barvami.

Novi Volvo FH je prvo težko tovorno vozilo na svetu s prilagodljivimi dolgimi žarometi. Sistem izboljša varnost vseh udeležencev v prometu tako, da samodejno izklopi izbrane segmente dolgega svetlobnega snopa LED, ko se tovorno vozilo približa nasproti vozečim vozilom ali vozilu pred sabo. Dolgi žarometi se prilagodijo, ko kamera in radar zaznata druga vozila ali ko kamera zazna spremembe v količini svetlobe okoli tovornega vozila.

Nova Volvo FH in FH16 vključujeta tudi sistem prepoznavanja prometnih znakov, ki je prikazan na zaslonu instrumentne plošče. Sistem zazna različne prometne znake, med drugim za omejitve hitrosti in prehitevanja ter vrsto ceste.

Vidljivost je mogoče še dodatno izboljšati tako, da dodate kamero na sopotnikovi strani, ki na stranskem zaslonu prikazuje dodaten pogled na stranski del tovornega vozila.

Odslej digitalni instrumenti

Voznikov prostor ima zdaj popolnoma nov vmesnik za informacije in komunikacijo, ki zmanjšuje stres ter motnje tako, da olajša pregled in upravljanje različnih funkcij. Prikaz instrumentne plošče je popolnoma digitalen z 12-palčnim zaslonom, ki vozniku omogoča, da v vsakem trenutku izbere potrebno informacijo. Na doseg voznikovih prstov je tudi dodatni 9-palčni stranski zaslon za informacije in razvedrilo, navigacijo, informacije o prevozu ter nadzor s kamerami. Funkcije je mogoče upravljati z gumbi na volanu, glasovnim nadzorom ali zaslonom na dotik in nadzorno ploščo zaslona.



Odvisno od voznih razmer in zelenih prikazanih podatkov lahko na zaslonu instrumentne plošče voznik izbira med štirimi različnimi pogledi.

Več prostora in boljša vidljivost za FM in FMX

Novi vozili Volvo FM in Volvo FMX imata povsem novi kabini in številne enake funkcije zaslona instrumentne plošče kot večja Volvo tovorna vozila. Prostornina notranjosti je za do en kubični meter večja, kar zagotavlja več udobja in delovnega prostora. Vidljivost je zdaj po zaslugi večjih oken, nižjih vrat in novih ogledal še boljša. Volanski obroč je opremljen s funkcijo nagiba, ki vsakemu vozniku omogoča boljšo prilagodljivost položaja za vožnjo. Spodnja postelja v spalni kabini je vgrajena višje kot



Kabina modela FM ima prav tako nov izgled luči in smernikov.



Pri FMXu so krmilni koti povečani, kar zagotavlja boljše manevrske sposobnosti in manjšo obrabo pnevmatik.

prej, kar zagotavlja več udobja in ustvarja dodaten odlagalni prostor pod posteljo. Dnevna kabina ima nov 40-litrski predal z notranjo osvetlitvijo na zadnji steni. V kabini je poskrbljeno za še več udobja z izboljšano izolacijo, ki kabino ščiti pred mrazom, vročino in motečim hrupom, medtem ko klimatska naprava z ogljenim filtrom, ki jo upravlja tipalo, v vseh razmerah zagotavlja kakovosten zrak.



Z novimi lučmi in smerniki se je izboljšala tudi aerodinamika

Izboljšani varnostni sistemi

Varnost je še izboljšana z rešitvami, kot so prilagodljivi dolgi žarometi za Volvo FH in Volvo FH16. Volvo Trucks je prvi proizvajalec tovornih vozil, ki je predstavil to rešitev. Sistem izboljša varnost vseh udeležencev v prometu tako, da samodejno izklopi izbrane segmente dolgega svetlobnega snopa LED, ko se tovorno vozilo približa nasproti vozečim vozilom ali vozilu pred sabo.

Vožnjo olajšata tudi izboljšani prilagodljivi tempomat (ACC), ki deluje vse do popolne zaustavitve, in tempomat za vožnjo po klancu navzdol, ki samodejno vklopi kolesne zavore, če je potrebna dodatna zavorna sila za ohranjanje stalne hitrosti pri spustu po klancu. Elektronsko upravljani zavorni sistem (EBS), ki je predpogoj za varnostno opremo, kot sta opozorilo pred trkom z zaviranjem v sili in elektronski program stabilnosti, je odslej del serijske opreme novih tovornih vozil. Tudi Volvov dinamič-

Flexi-Gold Contract Volvo

Nova servisna pogodba strankam pomaga izboljšati denarni tok. Hiter razvoj povezanih storitev omogoča prevoznikom popolnoma nove načine povečevanja razpoložljivosti vozil in optimiziranja njihovega izkoristka.

Volvo Trucks predstavlja pogodbo Flexi-Gold Contract Volvo, ki zagotavlja enako kritje kot zlata Volvo pogodba po isti predvidljivi ceni, hkrati pa ponuja veliko več možnosti pri prilagajanju spreminjajočim se poslovnim zahtevam. 40-odstotni prilagodljivi razpon za predvideno letno število prevoženih kilometrov omogoča spreminjanje mesečnega nadomestila. To prevoznikom zagotavlja boljšo prilagodljivost na sezonske spremembe in spremenljivo povpraševanje po prevozih.



Delovni FMX ima dodatne zaščite luči in motorja.

ni krmilni sistem z varnostnima sistemoma pomoč za vzdrževanje smeri znotraj voznega pasu in podpora stabilnosti je na voljo kot dodatna oprema. Sistem prepoznavanja prometnih znakov zazna in na zaslonu instrumentne plošče prikazuje prometne znake, med drugim za omejitve hitrosti in prehitevanja ter vrsto ceste.

Vidljivost je mogoče še dodatno izboljšati tako, da dodate kamero na sopotnikovi strani, ki se vklopi ob zavojih in na stranskem zaslonu prikazuje dodaten pogled na stranski del tovornega vozila.

Varčni motorji in alternativni pogonski sklopi

Pomembna dejavnika za prevozniška podjetja sta tako okolje kot varčnost. Ker ne bo enega samega vira energije, ki bi reševal vse težave podnebnih sprememb, in ker so za različ-

ne segmente prevoznitva in prevoze potrebne raznolike rešitve, bo v bližnji prihodnosti še naprej vzporedno obstajalo več vrst pogonskih sklopov.

Na mnogih trgih sta Volvo FH in Volvo FM na voljo z motorjem na LNG, ta izpolnjuje zahteve standarda Euro 6, ki omogoča varčno porabo goriva in zmogljivost, kar je primerljivo z Volvovimi enakovrednimi dizelskimi tovornimi vozili, vendar z veliko manjšim vplivom na podnebje. Plinski motor lahko poganja bioplín, ki zmanjša emisije CO₂ za do 100 odstotkov, ali zemeljski plín, ki zmanjša emisije CO₂ za do 20 odstotkov v primerjavi z Volvovimi enakovrednimi dizelskimi tovornimi vozili. To velja za emisije vozila med uporabo, imenovane tudi emisije od rezervoarja do koles.

Novi Volvo FH je mogoče prilagoditi tudi z novim varčnim dizelskim motorjem Euro 6, ki je vključen v paket I-Save in omogoča znatne prihranke goriva in veliko manj emisij CO₂. Pri prevozih na velike razdalje na primer novi Volvo FH z opremo I-Save združuje nov motor D13TC s paketom funkcij in lahko tako zagotovi varčnejšo porabo goriva za do 7 %. Na voljo so tudi izboljšave za različici Euro 3 in 5 s funkcijami, kot je Volvo Torque Assist.



Najbolj opazna novost na kabini so novi žarometi, ki so oblikovani v izrazito črko V in so poravnani z linijo vrat kabine.

Caddy, Volkswagnov multipraktik



Volkswagen je predstavil novo, peto generacijo svojega »multipraktika«, ki ponuja še več prostora, digitalno notranjost, višjo stopnjo varnosti, nove varčne dizelske in bencinske motorje, bogatejšo opremo in seveda večjo uporabnost.

Caddy se je na trgu prvič pojavil leta 1978, ko je na osnovi Golfa 1 nastala njegova tovorna izvedenka. V 42 letih so jih izdelali prek 3 milijone, od tega v desetih letih, med 1982 in 1992, 200.000 tudi v Volkswagnovi tovarni TAS v Sarajevu. Potem so se nizali različni Caddyji v treh generacijah, vendar lahko rečemo, da je tisto, kar je Volkswagen zarisal leta 2003 s tretjo generacijo, pravzaprav to, iz česar je začel rasti Caddy, ki ga poznamo tudi danes.

Ponovno Golf

Caddy sedaj ponovno temelji na Golfu (vmes je bil postavljen na platformo Pola in Tourana), kar pomeni, da je postavljen na prečni modularni platformi MQB, ki odpira vrata novim tehnologijam in inovativnim sistemom za varnost in pomoč v vožnji. Nove tehnologije pa Caddy pretvarjajo v pisarno oziroma mobilni telefon na kolesih.

Na prvi pogled boste rekli, da na vozilu ni veliko sprememb, a je zunanost zares povsem nova, kar ka-

žejo tudi tehnični podatki. Avto je od predhodnika daljši za 9 centimetrov, tako da je sedaj presegel dol-



Ob klasičnem Caddyju bodo na voljo tudi posebne izvedenke, kot sta podaljšan Maxi ali izvedba za prosti čas Panamericana.



Če govorimo o Caddyju kot dostavnem vozilu, je tudi ta lahko izredno bogato opremljen, v tovorni prostor pa naložimo euro paleto tudi skozi bočna drsna vrata, ki so po potrebi nameščena na obeh straneh.

žino 4,5 metra. Streha je nižja za 2,5 centimetra, tako da višina znaša 1797 milimetra, a je v notranjosti vseeno za 7 milimetrov več prostora v višino, predvsem v tovornem delu, saj je spuščen pod vozila. Caddy je tudi za 6 centimetrov širši, ob tem pa je medosna razdalja povečana za 7 centimetrov. Oblikovalci so izkoristili te nove proporce in Caddyju podari-

li izjemno karizmatično in aerodinamično karoserijo. Količnik zračnega upora (cX) se je zmanjšal z 0,33 na 0,30, kar je najmanj v tem avtomobilskem razredu.

Z vidika tehnike in opreme Caddy odlikujejo številni novi elementi. Če govorimo o Caddyju kot dostavnem vozilu, je le-ta lahko izredno bogato opremljen, a se kupci večinoma od-

ločajo za cenejše izvedbe z osnovnim kokpitom in radiem ter tršo armaturo, odpornejšo na poškodbe. Če pa govorimo o potniškem Caddyju, pa ga lahko opremite z vsem, kar vam pade na pamet. V njem se lahko pelje do sedem oseb, svetlobo daje 1,4 m² veliko panoramsko strešno steklo, če pa ga želite spremeniti v družinsko limuzino, potem vam



Gospodarska
vozila

VW CRAFTER

Pripravljen na velike naloge.



Bon za
financiranje
1.000 €

Podjetniški
bonus **2.500 €**

www.autodelta.si

Volkswagen

Dunajska 122

+386 1 320 12 11

+386 41 600 408



Caddy sedaj ponovno temelji na Golfu, kar pomeni, da je postavljen na prečni modularni platformi MQB.

lahko Caddy ponudi tudi električno odpiranje obojih bočnih drsnih vrat. Prvič je Caddy opremljen z električno parkirno zavoro ter s sistemom za odklepanje vrat in zagon motorja brez uporabe ključa (Kessy), strešnim ventilatorjem, ki omogoča boljše prezračevanje tudi v zadnjem delu vozila, novost pa so tudi 18-palčna aluminijasta platišča ter nove LED luči spredaj in zadaj. Na voljo je tudi 19

varnostno-asistenčnih sistemov. Nekoliko so spremenjene tudi stopnje opreme, pri čemer opremo Trendline menja naziv Caddy, Comfortline je postal Life, Highline pa Style.

Digitalna notranjost

Prava renesansa se je zgodila tudi v notranjosti. Zlitje digitalnih merilnikov in 10,25-palčnega ekrana na sredini armature ustvarja nov, t.i.

Innovision Cockpit, ki je precej podoben tistemu v Golfu 8. generacije. Z vgrajeno OCU enoto in eSIM kartico omogoča vozilo dostop do različnih mobilnih uslug in servisnih funkcij »Volkswagen We«, kar pomeni, da je novi Caddy vedno povezan.

Na predstavitvi v Dusseldorfu smo pričakovali, da nas bodo Volkswagnovi predstavniki zasuli z informacijami, da je prihodnost do-



Notranjost je lahko klasična, lahko pa je povsem digitalna. Ni več okroglega stikala za vklop luči, prvič pa je Caddy opremljen z električno parkirno zavoro ter s sistemom za odklepanje vrat in zagon motorja brez uporabe ključa (Kessy).



Prva generacija Caddyja sega vse v pozna sedemdeseta leta, v osemdesetih pa so ga izdelovali tudi v Sarajevu.



Na predstavitvi ni bilo veliko govora o elektriki, Caddyja bo še naprej poganjal dobri stari dizel.

stave v električnih vozilih. Na veliko presenečenje je elektrika tokrat izostala in na prvo mesto ponovno prihaja dobri stari dizel. Le-ta je sedaj s pomočjo tehnologije twindosing, ki je prek dveh SCR katalizatorjev in dvojnega vbrizgavanja AdBlue še bolj čist, saj so emisije CO2 precej nižje kot pri električnem avtomobilu, ki se napaja z elektriko, ki je nastala v termoelektrarni.

Dvolitrski TDI lahko razvija 75, 102 ali 122 KM, medtem ko 1,5-litrski turbo bencinski TSI motor razvija 114 KM, na voljo pa je tudi 1,5-litrski TGI motor, katerega napaja plin in s pomočjo turbopolnilnika razvija 130 KM. Šibkejši motorji so združeni z ročnim 6-stopenjskim menjalnikom, medtem ko je najmočnejša dizelska izvedba lahko opremljena s 7-stopenjskim DSG menjalnikom in 4-kolesnim pogonom 4Motion.

Kot smo že na začetku zapisali, je Caddy sedaj še bolj uporaben in se postavlja kot odličen izbor za vse družine, ki obžalujejo počasno, a vztrajno izgubljanje enoprostorcev s trga.



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 | www.cvs-mobile.com





Športno varčni prevoz

Da bi obogatili ponudbo in svojim uporabnikom zagotovili bolj dinamičen izgled vozila, so se pri Fordu odločili, da svojo ponudbo lahkih gospodarskih vozil razširijo s serijo vozil Sport in blagim hibridnim sklopom.

Mi smo preizkusili Tourneo Custom Sport, ki se od ostalih verzij navzven razlikuje po dveh dinamičnih črtah na karoseriji po celotni dolžini. Velik kombi, ki omogoča prevoz do osem potnikov, sicer ne vzbuja vtisa športnega vozila, ampak je namenjen bolj za udobna potovanja večjih skupin. Dve udobni sedežni vrsti v zadnjem delu omogočata, da si potniki sami nastavljajo ne le sedeže, temveč tudi klimatsko napravo. A ko voznik prevzame krmilo in spelje, kmalu ugotovi, da je Tourneo Custom Sport precej dinamičen, prav tako kot je dinamično njegovo ime. Za to je zaslužen dvolitrski EcoBlue dizelaš, ki iztiska 170 KM in 405 Nm navora. Motor strumno požene dve toni težko vozilo, ob hitri in redni uporabi 6-stopenjskega ročnega menjalnika ste tako lahko na cesti zelo hitri.

Prav tako je Sport izvedenka bogato opremljena s številnimi sistemi za udobno in varno vožnjo, med katerimi lahko poudarimo: Active Park Assist, Adaptive Cruise Control z In-

telligent Speed Limiterjem, Lane-Keeping Aid, ter Blind Spot Information System.

Druga zanimiva izbira pa je Custom, opremljen prav tako z dvolitrskim EcoBlue motorjem ter dodatnim blagim hibridnim sistemom, ki

lahko zniža porabo tudi za 6 % in več. Nova 48-voltna tehnologija blagega hibrida (mild hybrid), EcoBlue Hybrid, je na voljo za izbrane različice z ročnim menjalnikom in je optimalno prilagojena za še učinkovitejšo porabo goriva. Vgrajeni zaganjalnik/genera-



Enostavna, a pregledna in sodobna notranjost.



Levo Ford Tourneo Custom Sport, desno Ford Tourneo Custom PHEV.

tor s pogonom prek jermena (BISG) nadomešča standardni alternator in omogoča pridobivanje in shranjevanje energije med upočasnjevanjem vozila ter polnjenje 48-voltnega litij-ionskega zračno hlajenega paketa Li-Ion akumulatorskih baterij. BISG deluje tudi kot motor in z uporabo shranjene energije zagotavlja dodaten navor motorju pri običajni vožnji in pospeševanju, prav tako pa omogoča delovanje električne dodatne opreme vozila. Napredna tehnologija Auto Start–Stop pogona EcoBlue Hybrid deluje v več situacijah, vključno z mirovanjem vozila v izbrani prestavi in pri vožnji pod hitrostjo 12 km/h do ustavljanja.

Vsi pogonski sklopi Tournea



V enem in drugem vozilu se bo udobno, hitro in vrano peljalo do 8 oseb.



ECO način vožnje predvsem v mestih zares privarčuje nekaj goriva.

Custom omogočajo tudi izbiro načina ECO za še manjšo porabo goriva. Ta funkcija optimalno prilagodi konfiguracijo vozila in nastavitve, da zagotovi največjo možno učinkovitost porabe goriva.

Ford Tourneo Custom je izredno uporaben dostavnik, sicer z njim v osnovi prevažamo potnike, a se tudi tovora ne bo branil. Boste pa zagotovo opazni, saj njegov zunanji izgled vzbuja pozornost na vsakem koraku.



Španski dizajn, švedska tehnika

Irizar, izdelovalec avtobusov z Iberskega polotoka, že vrsto let sodeluje s Scanio, pri čemer na švedsko osnovo namestijo nadvse zanimivo nadgradnjo. Tudi sami so preizkusili njihov 12-metrski turistični avtobus, ki ponuja udobno in varno potovanje.

Tovrstni avtobusi so odlični za turistična pohajkovanja tudi po mestnih središčih. S tem se strinjajo tudi prevozniki, saj jih je v voznih parkih vedno več. Irizar pa s svojo pojavo izziva pravi »wow« efekt, saj

je zelo vpadljiv, kar se tiče dizajna.

Krasi ga eleganten ukrivljen slog s strešnim robom, ki izvira iz famoznega predhodnika, Irizarja PB, katerega je i6 zamenjal. Zato so posebno pozornost pri načrtovanju avtobu-

sa namenili identiteti vozila, ki zastopa značaj blagovne znamke Irizar, pa čeprav je pod njegovo »kožo« Scania osnova. Tako spredaj kot zadaj ga zaznamuje linija v obliki črke V z dodatki iz nerjavčnega jekla. Uporaba LED luči še dodatno potrjuje agresivne linije. Tudi vzratna ogledala na dolgih rokah so skladno zaobljena v stilu celega avtobusa. Stranske linije bolj sledijo avtomobilskim smernicam kot avtobusnim. Prav tako izstopa okrogel zadek z režami za hlajenje motorja in LED lučmi. Na vsakem boku so vrata prtljažnega prostora, ki se pnevmatsko odpirajo s pritiskom na stikalo in odpirajo 12 kubikov velik prtljažni prostor. Le-ta je urejen in ekonomično razporejen, nad zadnjo osjo je tudi omarica z baterijami, poleg nje pa prostor za voznikovo prtljago. Pred prtljažnimi loputami je rezervoar za gorivo, Adblue pa polnimo na zadnji levi strani poleg zadnje osi. Glavna potniška vhodna vrata odpirajo prostorno stopnišče, na katerem je zložen sedež za vodiča. Podobno velika so tudi zadnja vrata, za katerimi pa so precej strme, a zelo uporabne stopnice.



V zadku avtobusa se vrtil Scaniin DC 13-litrski šestvaljnik, ki razvija solidnih 410 KM.



Pri Irizarju se velike lopute prtljažnikov zapirajo pnevmatsko.

Tudi notranjost zaznamuje stropna LED osvetlitev, LED bralne luči, servisna stikala in 22-palčni zasloni ter moderni in udobni sedeži, ki imajo višji naslon za glavo in boljšo ergonomijo od marsikaterega konkurenta. Sedežev je v avtobusu 51, saj testni model ni bil opremljen s toaleta. Zahteve potnikov na linijskih in turističnih prevozi so vse večje. Da bi jim čim bolj ustregli, sta med sedeži dva USB priklopa, na voljo pa so tudi 230-V vtičnice. Velika bočna stekla dajejo lepši pogled na naravo ob poti.

Nekoliko bolj očem prikrito je na novo dodelano prezračevanje v potniškem prostoru. Na novo konstruirani zračni kanali omogočajo boljše zračenje in odzračevanje. Pri slednjem sesanje zraka poteka po celotni notranji dolžini. Ogradje ka-

roserije prevzame večino energije pri prevračanju, avtobus pa je opremljen tudi z najsodobnejšimi sistemi za zagotavljanje stabilnosti in zmanjševanje tveganj v nepredvidljivih situacijah, zato i6 z lahkoto izpolnjuje predpise ECE R66.02.

Dovršen je tudi voznikov delovni prostor. Instrumenti in navigacijski zasloni so strateško postavljeni. Veliki večfunkcijski volan je voznikom Scaniinih tovornjakov dobro znan, kakor tudi plošča z merilniki. Ob številnih sistemih za pomoč in večjo varnost v vožnji je vozniku na voljo multimedijijski sistem, kakršnega srečamo le v Irizarju. Na levem panelu se nahaja 7-palčni zaslon, občutljiv na dotik, a vozniku se ga ni treba dotikati, saj ima vse komande na volanu.

V zadku avtobusa se vrti Scaniin DC 13-litrski šestvaljnik, ki razvi-



Voznikov delovni prostor je prerisan iz Scanie, zato ergonomija ni vprašljiva.

ja solidnih 410 KM in 2250 Nm navora, za prenos pa skrbi prav tako Scaniin osemstopenjski avtomatizirani menjalnik Opticruise. Kombinacija motorja in menjalnika omogoča lepo nadzorovan pospešek z ne veliko oklevanja med prestavljanjem. Križarjenje po avtocesti je zato lagodno in ne obremenjujoče. Tudi zaviranje je zanesljivo in nadzorovano, da se izognemo zanašanju in nagibanju vozila. Vožnja v sprednjem delu je zelo tiha, medtem ko se zadaj nekoliko sliši brundanje motorja, a malo glasbe in pogovora med potniki to povsem izniči.

Irizar i6S je poseben avtobus, a ne v slabem smislu. Vse pohvale si zasluži pogonski sklop, kakor tudi izgled karoserije, veliko pozornosti pa so snovalci posvetili tudi ugodni aerodinamiki in znižanju mase praznemu vozilu. Prav tako pohvalen pa je podatek, da morajo lastniki i6S na servis peljati šele na vsakih sto tisoč kilometrov.



Potniki se bodo peljali na velikih in udobnih sedežih, kjer so nasloni za glave povišani.

Tehnični podatki

Dimenzije in masa	
Dolžina (mm)	12.200
Medosje (mm)	6100
Višina (mm)	3931
Širina (mm)	2550
Lastna masa (kg)	12.700
Skupna dovoljena masa (kg)	18.000
Prostornina prtljažnika (m ³)	12,6 brez toaleta
Motor	
Tip	Scania DC 13
Št. valjev	6
Prostornina (l)	12,9
Največja moč (kw/KM)	302/410
Najvišji navor (Nm)	2150
Menjalnik	8-stopenjski Opticruise



Naloži in odpelji

Viličarji, ki jih lahko pritrdimo na zadnji del priklopnika, se imenujejo oprtni viličarji. Njihova odlika je predvsem oblika, ki jim omogoča boljši dostop do tovora.

Viličarji, pripeti na prikolico, niso nobena novost. So si pa države različno tolmačile njegovo uporabo. Večina jih je bila mnenja, da viličar podaljšuje skupno dolžino in da mora lastnik zato prijaviti poseben prevoz.

Poenotena Evropa

Končno se je Evropa dogovorila in že lani uskladila v predpisu 32436 Evropske komisije, zadolžene za transport in motorizacijo, kjer so opredelili, da priklop viličarja na zadnji del kompozicije ni več kaznivo dejanje. Uporaba viličarja, ki se skupaj s tovornjakom vozi naokoli, zelo olajšuje manipulacijo, razklad in naklad tovora, še posebej tistega na paletah, ki ga je treba iztovoriti na mestih, kjer za to nimajo posebne opreme. Na področju Velike Britanije in Skandinavije s tem niso imeli težav, saj so bili tovrstni dodatki na prikolicah dovoljeni, medtem ko so bili v drugih predelih EU prepovedani.

Takoj pripravljeni

Ko imate viličarja na zadku, je ta pripravljen za delo, takoj ko ga spustite na tla. Uporaba je tudi precej preprostejša kot pri viličarjih, ki so zloženi in spravljani pod tovornim prostorom. Ob tem je viličar tudi lažje postaviti na zadek kot pa pod tovorni del, saj imajo sodobne polprikolice tam zelo malo prostora. Dovoljenje za pripenjanje viličarjev na zadek je odprlo povsem novo tržišče

pri že renomiranih proizvajalcih tovrstne opreme, kot so Palfinger, Moffet, Hiab, Manitou ...

Po novih pravilih pa mora biti dodaten viličar vpisan





v prometno dovoljenje, kjer mora biti naveden podatek o zadnjem previsu z dodanim viličarjem, kakor tudi velikost previsa brez viličarja. Ta podatek potem omogoča vožnjo brez ali z viličarjem. Postavitev viličarja in potrebne opreme za njegovo pripenjanje mora biti izvedena v skladu z vsemi varnostnimi predpisi, predvidenimi za tovor in obremenitev zadnjega dela vozila (UN/ECE 58/02).

Varnost na prvem mestu

Po veljavnih predpisih morajo tovornjaki, ki se vozijo z ali brez viličarja, zagotavljati enako stopnjo varnosti za potnike v vozilih, ki se vozijo za njimi in bi se v določenem primeru lahko zaleteli v zadek. Namestitev viličarja je treba homologirati. To se lahko naredi ob nakupu novega priklopnega vozila ali z naknadno vgradnjo. Pritrjevanje viličarja mora biti izvedeno s posebno opremo, kot

je veriga, jeklenica ali mehanski bloki, vse pa mora biti homologirano po UN-ECE normativih. Če postavitev viličarja zahteva spremembe strukture vozila, kar je navedeno v členu 236 prej omenjenega pravilnika, mora biti to posebej odobreno s strani konstruktorja. Motorna vozila pa ne smejo uporabljati iste opreme za priklop viličarja in za vleko prikolice.



POVEZUJEMO EVROPO.



Z DKV BOX EUROPE za nemoten prehod meja.

Končno! Enostavno, hitro in zanesljivo po Evropi – samo z eno napravo za cestninjenje. DKV Box Europe omogoča enostavno namestitev (Plug-and-Play-Installation), avtomatsko zaračunavanje in uporabniku prijazne funkcije za maksimalen prihranek časa.

dkv-euroservice.com/cestnina-Evropa



You drive, we care.





Avto vas bo imel raje

Prišel je čas, ko bomo težke bunde in jakne pospravili v omaro in jih zamenjali s tanjšimi ter si prilagodili garderobo. Po hladni zimi pa morate poleg sebe misliti tudi na svoj avtomobil. Ponujamo vam pet nasvetov, da vam bo avtomobil dobro služil tudi v pomladnih dneh.

Preverite zavore in pnevmatike

Slabi vremenski pogoji, slabe ceste, sol na cestah in podobno so v veliki meri obremenili vaše vozilo, še

posebej zavorni sistem in pnevmatike. Preverite stanje zavornih oblog in zavornih kolotov. Zamenjajte zimske gume z letnimi, če pa opazite, da so le-te slabe, kupite nove, nikoli ne ča-

kajte, da se pnevmatika iztroši na zakonsko dovoljeno globino profila 1,6 mm, ampak jih zamenjajte prej. Pazite tudi na pravi tlak v pnevmatikah.



Ne čakajte, da se pnevmatike iztrošijo pod dva milimetra.

Preverite svetlobna telesa in metlice brisalcev

Naredite krog okoli avtomobila in preverite, ali delujejo vse žarnice. Prav tako preverite, če so žarometi celi, da vam jih niso poškodovali kamenčki s cestišča. Dobro je tudi očistiti žaromete s kakšnim čistilnim sredstvom. Ob lučeh posvetite pozornost tudi metlicam brisalcev. Te so pozimi večkrat primrznile na vetrobransko steklo in obstaja velika verjetnost, da so poškodovane. Z roko podrsajte po njih in preverite, ali je guma mehka in upogljiva; če ni, brisalce zamenjajte z novimi.



Na pomlad preverite upogljivost gume na brisalcih in jih po potrebi zamenjajte.



Zima pusti posledice tudi na akumulatorju, preverite njegovo napetost.

Preverite akumulator in sistem za prezračevanje

»Zdrav« akumulator, poln elektrike, je ena od najbolj potrebnih stvari za zagon avtomobila. Odstranite vse sledove rje z njega ter preverite kapaciteto napolnjenosti. Čeprav prihajajo za akumulator prijaznejši, toplejši dnevi, pa ga ob zaznavi manjše napetosti in »mučenja« pri zagonu, zamenjajte. Ob elektriki preverite tudi prezračevalni sistem in delovanje klimatske naprave. Ni slabo, če za-

menjate kabinski filter, saj boste tako imeli v kabini bolj svež zrak.

Zamenjajte olje, zračni filter, preverite hladilno tekočino

Se spomnite, kdaj ste nazadnje menjali olje in zračni filter? Verjetno so vam to naredili na servisu in imate kje obešen listek z datumom in kilometri. Če se je to zgodilo pred več kot enim letom, je dobro razmisliti o zamenjavi olja in oljnega filtra. Tudi zračni filter je pomemben. Prepustnost zraka

preverite enostavno tako, da za filter postavite 60-vatno žarnico in če skozi filter ne vidite svetlobe, ga obvezno zamenjajte! Preverite tudi nivo hladilne tekočine in jo po potrebi dodajte, saj sedaj prihajajo vroči dnevi, ko bo ta tekočina še kako pomembna. Dolijte tudi tekočino za pranje stekel.



Dokazano je, da pranje avtomobila doma zmanjšuje ali celo odpravi stres.

Temeljito operite avto

Ceste so po zimi soljene in sol se nalaga na podvozju, ob toplejšem vremenu pa še bolj razjeda pločevino. Zato ga dobro operite, še posebej podvozje. Prezračite avtomobil, da se znebite vlage, gumijaste tepihe lahko zamenjate s tekstilnimi ter dobro posesajte notranjost. Zagotovo se boste boljše počutili v očiščnem avtomobilu.



Preverite vse tekočine: olje, zavorno olje, hladilno tekočino in tekočino za pranje stekel in jih po potrebi dolijte.

Novi in rabljeni avtobusi



Info: miran.perme@gmail.com



Subvencionirane pnevmatike

Prevozniki segment gospodarstva je eden najpomembnejših v deželi na sončni strani Alp. Tako ali drugače predstavlja kruh številnim družinam v Sloveniji. Prevoznikstvo danes bije mnogo bitk, po eni strani popoln razcvet, spet po drugi šofersko problematiko in nenazadnje boj z Evropo, ki si želi čistega transporta in trajnostne mobilnosti. Eko sklad je v lanskem letu stopil korak naprej s spodbudo nepovratnih sredstev pri nakupu pnevmatik višjega energijskega razreda.



S tovrstnim ukrepom želijo pri Eko skladu prispevati k zmanjšanju emisij ogljikovega dioksida, hkrati pa prispevati k večji varnosti in gospodarnosti tovornih vozil.

Eko sklad je 22. novembra 2019 objavil javni poziv za subvencijo nepovratnih sredstev pri nakupu pnevmatik višjega energijskega razreda za tovorna vozila in avtobuse. Temu so namenili 1.500.000,00 EUR sredstev, pobuda pa bo veljala do preklica oziroma porabe sredstev. S tovrstnim ukrepom želijo pri Eko skladu prispevati k zmanjšanju emisij ogljikovega dioksida, hkrati pa prispevati k večji varnosti in gospodarnosti tovornih vozil. Ker je od poziva minilo že nekaj mesecev, smo preverili, kakšno je zanimanje pri slovenskih prevoznikih za tovrstno subvencijo, saj vemo, da pnevmatike predstavljajo ključen faktor tako v prometni varnosti kot tudi na področju finančnega bremena prevoznikov.



Vsekakor je dobro gume zamenjati, preden se vam zgodi kaj podobnega.

Za kakšno subvencijo gre?

Morda velja v samem začetku obnoviti, za kakšno subvencijo pravzaprav gre, zato objavljamo izvleček iz javnega poziva Eko sklada.

Predmet javnega poziva so nepovratne finančne spodbude/pomoči (v nadaljnjem besedilu: nepovratne finančne spodbude) za okoljske naložbe nakupa in montaže energijsko učinkovitih pnevmatik razreda A in razreda B kategorij C2 in C3 (kot je opredeljeno v Uredbi (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov,

sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Ur. l. št. 200 z dne 31. 7. 2009, str. 1; v nadaljnjem besedilu: Uredba (ES) št. 661/2009 o homologaciji za pnevmatike)), ki so kupljene in nameščene od vključno dne 1. 1. 2019 do vključno dneva objave zaključka javnega poziva v Uradnem listu Republike Slovenije pri vozilih za cestni promet kategorij N2, vendar le za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 7,5 t (kot je opredeljeno v Odredbi o omejitvi prometa na cestah v Republiki Sloveniji (Uradni list RS št. 75/11)), kategorij N3, kategorij M3, kategorij O3, kategorij O4.



Za pridobitev sredstev je treba izpolniti in podpisati Vlogo 77SUB-PN19.

35 evrov na pnevmatiko

Višina nepovratne finančne spodbude znaša 35 evrov za posamezno pnevmatiko, ki je kupljena in nameščena od vključno 1. januarja 2019 dalje do porabe sredstev. Omejeno bo tudi število pnevmatik, ki se lahko namestijo na posamezno tovorno vozilo in avtobuse.

Veliko zanimanje

Tovrstna akcija je, kot kaže, obrodila sadove, saj je zanimanje za nepovratna sredstva pri nakupu pnevmatik višjega energijskega razreda dobro. Do sedaj je bilo oddanih 240 vlog in iz tega naslova porabljenih 260.000 EUR. Najbolj zavzetni so primorski, dolenjski in štajerski prevozniki. Zanimanje pa se kaže neodvisno od velikosti prevozniškega podjetja.

V boj s »kitajci«

Zagotovo je ta spodbuda dober korak naprej tudi k večji varnosti in trajnostni mobilnosti, a vendarle si navkljub dobremu odzivu ne smemo zatiskati oči. Pnevmatika višjega energijskega razreda pomeni seveda tudi višjo nabavno ceno, kar predvsem pri večjih prevoznških avtoparkih pomeni veliko finančno razliko, kjer v primeru nakupa »kitajcev« navkljub subvenciji pomeni še vedno ogromno razliko v končni ceni pnevmatike. Kitajske pnevmatike predstavljajo hudo cenovno konkurenco, a žal je s ceno povezana tudi kakovost, ki je praviloma pri njihovih pnevmatikah bistveno slabša, s tem pa tudi povezana gospodarnost in predvsem slabša prometna varnost.

Kako do nepovratnih sredstev?

Izpolniti in podpisati je treba Vlogo 77SUB-PN19, ki jo dobite na spletni strani Eko sklada, priložiti je treba kopije prometnih dovoljenj, dokazilo o plačani ekološki taksi, račune za nakup pnevmatik ter dokazila o montažah le-teh, pnevmatike morajo biti kupljene in montirane od vključno 1. 1. 2019 dalje do vključno dneva objave zaključka javnega poziva v Uradnem listu Republike Slovenije.

Legenda na zapestju

Pred časom se je vrnila britanska legenda terenskih vozil. Na ceste je zapeljala nova generacija Land Roverja Defenderja. Vstaja legende pa se nadaljuje tudi izven cest, utelešenje robustnosti, uporabnosti in nenazadnje, vsaj v preteklih generacijah, tudi skromnosti se nadaljuje na zapestju.



Da, prav ste prebrali, Land Rover Defender ima tudi svoj časomer. Pravzaprav je to že četrta generacija ur, ki so plod sodelovanja med Land Roverjem in švicarskim Zenithom. Zadnja je dobila ime Defy 21 Land Rover, ki, kot pravijo vodilni možje obeh znamk, še najbolj posebejlja Land Roverjev zadnji model. Bližnji pogled na uro nam da vedeti, da lahko najdemo kar nekaj stičnih točk. Tako kot Defender želi ura ponuditi uporabnost, ki ima prioriteto pred tehnologijo, predvsem pa želi biti trdoživa, po čemer so sloveli tudi britanski terenci. Ohišje ure je veliko 44 milimetrov in je narejeno iz titanovih materialov, kar uri prinese lahkost, a hkrati pomembno trdnost. Pri uri je poleg gumiranega paščka še tudi platneni pašček »Adventure«, ki še bolj zapelje v preteklost Land Roverja. Njena vizualna podoba ima zagotovo tako prirvržence kot tudi take, ki jim to ne bo všeč. Dejstvo je, da njena številčnica ne deluje preveč dizajnersko komplicira-

no, kar omogoča enostaven pregled ure in morda na prvi pogled deluje celo monotono. A ravno uporabnost in zanesljivost sta ključni vrline znamke Land Rover. Osrčje časomera ima avtomatično gibanje ElPrimero 9004, del katerega lahko vidimo tudi skozi stekleno dno ure. Defy 21 ima 50-urno zalogo moči, kar še zdaleč ni slabo. Zapestna legenda pa je prodajno omejena na 250 primerkov. Seveda je tudi cena te omejene serije primerna, dobrih 14 tisoč zelencev, kar pa niti ni tako zelo veliko, če štejemo, da je to ena bolj dovršenih ur iz vrhunskih materialov. Je pa tudi res, da tako kot predhodnik v avtomobilski izvedbi ponuja skromen, a trdoživ dizajn, kjer ničesar ni preveč, a tudi ničesar premalo. In tako se zgodba o legendi nadaljuje tako na cesti kot tudi na zapestju.



Baselworld prestavljen



Koronavirus ni prizanesel niti urarski industriji. Zvoljo varnostnih razlogov je odpovedan tudi največji urarski dogodek Baselworld v Ženevi, ki bi sicer moral svoja vrata odpreti konec meseca marca. Dobra novica je, da ga bomo lahko videli prihodnje leto med 28. januarjem in 2. februarjem. Baselworld vsako leto obišče prek 85 tisoč obiskovalcev in 3 tisoč predstavnikov sedme sile.

V soju lune



Z modelom Endeavour Perpetual Moon Concept Aventurine pri prestižni urarski znamki H. Moser & Cie ponujajo zapestno lepoticu, kjer poleg ure lahko opazujemo luno in prečudovito ozvezdje na številčnici ure. Deluje na avtomatični mehanizem s sedemdnevno rezervo moči, ljubitelji pa lahko izbirajo med dvema modeloma: v jekleni izvedbi ali v izvedbi z rdečim zlatom. Obe pa sta omejeni na vsega 50 kosov. Cene zaenkrat urar še ni razkril, a poceni prav gotovo ne bo!

Digitalni trener

Tempo našega vsakdana med tednom je postal zelo hiter. Zjutraj vstanemo, mogoče še uspemo popiti kavo v miru in tišini, preden nas v realnost vrne služba, otroci in ostale obveznosti. Pri tem pa se nemalokrat zgodi, da zanemarjamo telesno aktivnost, ta pa ima ključno vlogo pri vzdrževanju fizične in duševne kondicije.

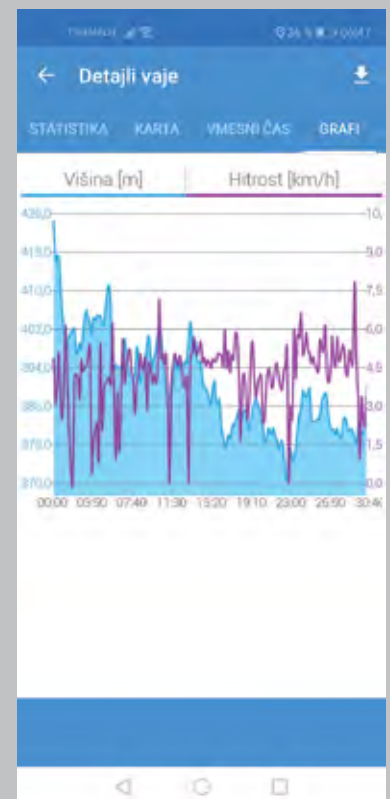
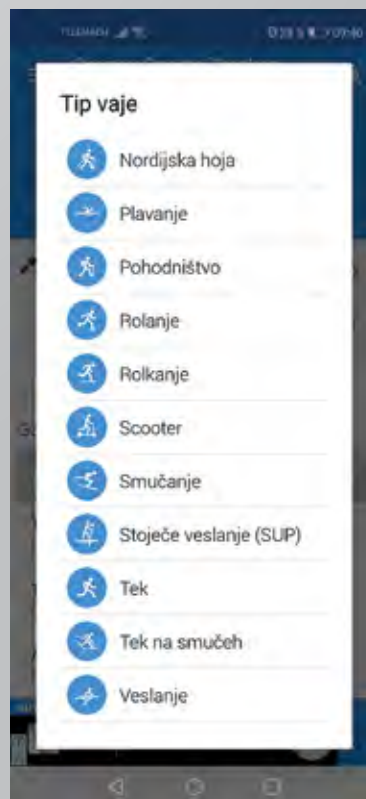
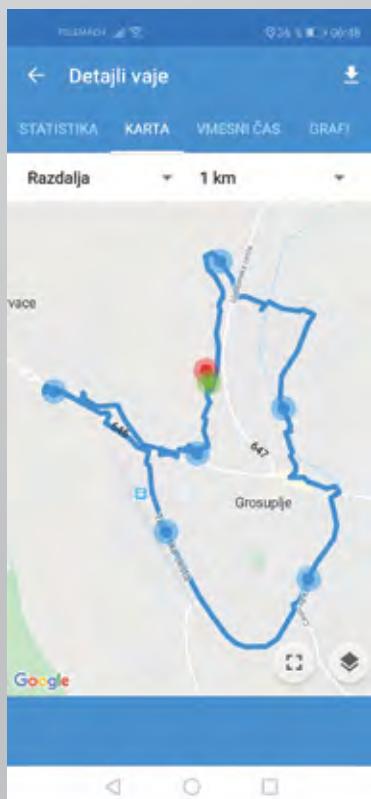
Zdrav duh v zdravem telesu, pravi znani rek. To pa lahko dosežemo le z zdravim načinom življenja in telesno aktivnostjo. Danes imamo na voljo veliko možnosti, kako spremljati svoj napredek pri telesni rekreaciji, osebni trenerji so ena izmed možnosti, vendar so velikokrat zaradi časovnih ali finančnih razlogov težje dosegljivi. Na srečo pa sodobne novotarije veliko prinašajo tudi na tem področju. Danes so na voljo tudi digitalni trenerji, ki beležijo naš sleherni kilometer, najsi bo na nogah, kolesu ali kako drugače. Proizvajalci so digitalne pomočnike vgradili v pametne ure ali kot aplikacije za telefon in nam tako na dlan prinesli digitalnega športnega pomočnika. Tokrat vam predstavljamo aplikacijo GPS Sports Tracker, vašega novega osebnega trenerja pri doseganju zastavljenih ciljev, ki ste jih do sedaj le prelagali. Je hitra in uporabniku prijazna aplikacija, za katero ni potrebna registracija in je brezplačna. Vsebuje slovenski jezik, na mobilni napravi pa zasede dobrih 10 MB. Aplikacija vsebuje kar 22 tipov vaj, kot so tek, hoja, kolesarjenje, plavanje, pohodništvo, rolanje, smučanje in še ogromno drugih. Pri izbiri vaje aplikacija meri opravljeno razdaljo, hitrost, kalorije, korake.

Za sledenje dejavnosti aplikacija uporablja GPS napravo. Napredku lahko sledite v živo na zemljevidu. S funkcijo TTS (Text to Speech) takoj dobite glasov-

ne informacije o trajanju, razdalji, hitrosti, izgorelih kalorijah, hitrostih. Premore zazna samodejno, lahko pa vajo začasno prekinete ročno. Pri samodejnih premorih lahko nastavite, kdaj naj se vključijo. Za večji izziv pri izboljšanju vzdržljivosti si lahko postavite cilj vadbe (čas ali razdaljo). Za večerne oziroma nočne aktivnosti ali med močno izpostavljenostjo soncu je na voljo temni pogled. Svoje nove dosežke lahko delite s prijatelji na družabnih omrežjih (Facebook, Google+ itd.). Aplikacija vsebuje zgodovino preteklih aktivnosti, podatke pa po želji lahko tudi shranite v storitvi GoogleDrive, vadba se zapiše v format GPX in TCX. Nadzorno ploščo za prikaz informacij si lahko prilagodite na tiste, ki so za vas najpomembnejše. Seveda pa ne gre brez statistike o opravljenih vadbah, rezultate lahko primerjate v dnevnikih, tedenskih in mesečnih presledkih.

Truckers life fundacija

Truckers life fundacija je neprofitna organizacija, ki skrbi za fizično aktivnost poklicnih voznikov širom Evrope. S pomočjo sponzorjev so uspeli postaviti pohvalno številko fitnes naprav ob cestnih počivališčih, ki jih lahko zasledimo na Poljskem, v Nemčiji, Češki in Litvi. Do sedaj je v omejenih državah na voljo prek 110 lokacij, kjer lahko vozniki tovornjakov naredijo tudi nekaj za svoje zdravje. Truckers life pa je na voljo tudi kot mobilna aplikacija, ki ponuja nasvete, lokacije fitnesov in še kaj. O njej bomo pisali v prihodnjih prispevkih. Statistika kaže, da je zdravje poklicnih voznikov, prav zavoljo stresnih situacij v prometu in pri naročnikih, zelo krhko. Zatorej ga velja ohraniti v dobri kondiciji, saj se bomo le tako izognili morebitnim nezaželenim zdravstvenim dogodkom.





Luksuz za praktične zadeve

Mondeo je zgodba, ki se odvija že zelo dolgo časa. Avtomobil iz srednjega razreda je debital leta 1993, ko je zamenjal kontroverzni model Sierra. Zgrajen je bil s povsem novih temeljev ter prejel sprednji pogon. S tem se je za Ford pričela povsem nova era.

V srednjem razredu so največji hit tako imenovani »lifestyle« karavani. Glede na to, da so namenjeni predvsem potrjevanju uspešnega lastnika, se skoraj vse karte polagajo na vizualno prijeten izgled, praktičnost je sicer dobrodošla, ni pa primarnega pomena, kakor tudi ne nosilnost. Zaradi tega se največ pozornosti namenja kakovosti vgrajenih materialov in natančni končni obdelavi celega vozila ter tako tudi velikega prtljažnika.

Tako se tudi največje vrednote Mondea pričnejo tam, kjer se končajo zadnja vrata in prične prtljažni prostor. Za zadnjo sedežno klopjo se namreč razteza prtljažnik, ki v osnovi nudi 550 litrov do roloja, ko pa se sedeži zadaj preklopijo, dobimo prek 1600 litrov prostora, kamor lahko naložimo tovor, težak tudi več kot 600 kg, saj je nosilnost avtomobila 720 kilogramov. Vse to je dovolj za uspešne sezonske selitve na morje, brez bojzani, da bi morali pustiti doma kakšno priljubljeno otroško igračko ali rekvizit za vod-

ne športe. Niti kakšen kos bele tehnike ali pohištva ne bo spravil Mondea v neroden položaj, saj je velik prtljažnik z lahkoto kos zaupani nalogi. Dno prtljažnika je povsem ravno in ši-

roko kar 1,14 metra. Notranji blatniki te širine skoraj nič ne zmanjšujejo, izredna pa je tudi dolžina, saj če imate podrto zadnjo klop, se prtljažnik raztegne na 1,9 metra.



V srednjem razredu so največji hit tako imenovani »lifestyle« karavani.



Voznikov delovni prostor je prostoren, merilniki so veliki in pregledni, sredinska konzola je očiščena odvečnih stikal.

Mondeo je eden izmed boljše vozečih avtomobilov glede na svojo velikost in le sprednji pogon. Namenjen je tistim, ki imajo radi udobje, pa vseeno fokus postavljajo na dinamiko in želijo v vsakem trenutku občutiti, kaj se dogaja pod kolesi. Tako ob velikem prtljažniku Mondeo ponuja tudi odlične vozne lastnosti. Kljub izredni dolžini, ki znaša 487 centimetrov, in teži 1,6 tone je izredno stabilen na cesti ne glede na obremenitev. Volan je natančen, podvozje nekoliko trše

in zavore odlične. To so vsi predpogoji za uživanje v vožnji. Seveda morate izbrati še pravi motor in tu Mondeo ponuja povsem nov dvolitrski dizelski motor EcoBlue.

Motor EcoBlue zamenjuje prejšnji TDCi motor in s pomočjo SCR tehnologije in dodatka AdBlue izpolnjuje stroge ekološke norme Euro 6, tako da spada med čistejše dizelske motorje na tržišču. Razvija 150 ali 190 KM, mi pa smo preizkusili močnejšega. Je izredno prožen in poskočen



Fordova zanimivost: okroglo stikalo za aktivacijo 8-stopenjskega samodejnega menjalnika.

ter v kombinaciji s prav tako novim osemstopenjskim samodejnim menjalnikom dodatno optimizira učinkovitost porabe goriva ter zagotavlja odzivno zmogljivost in uglasjeno, hitro prestavljanje.

Z zadnjo generacijo je avtomobil prejel tudi številne asistenčne sisteme za pomoč v vožnji in za večjo varnost. Med njimi lahko izpostavimo prilagodljivi tempomat s Stop & Go funkcijo in pametnim omejevalcem hitrosti, ki deluje v sodelovanju s sistemom za prepoznavanje znakov. Info-zabavni sistem Sync 3 dopolnjuje 8-palčni zaslon, občutljiv na dotik, ki podpira tudi kretneje in je združljiv z Apple CarPlay kot tudi z Android Autom.

Mondeova tržna pot nikakor ni rožnata, saj mu konkurira precej modelov, tako iz Francije kot iz Nemčije, vsekakor pa ima nekaj svojega šarma, katerega imajo kupci radi in se bodo še naprej odločali za kakovosten, dobro opremljen, varen in predvsem prostoren Mondeo karavan.



Niti kakšen kos bele tehnike ali pohištva ne bo spravil Mondea v neroden položaj.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: dizel, vrstni, 4-valjen, prisilno polnjen	
Prostornina (ccm):	1996
Moč (kW/KM):	140/190
Navor (Nm/min):	400/1450
Menjalnik/pogon:	8-stopenjski samodejni/ na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4871
Širina (mm):	1921
Višina (mm):	1482
Medosna razdalja (mm):	2850
Prtljažnik (l):	550/1600
Masa vozila (kg):	1610
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	8,9
Najvišja hitrost (km/h):	210
Kombinirana poraba l/100km):	6
Emisija CO ₂ (g/km)	120



»Strahote« ljubljanskega gradu

Samo v zrak je treba pogledati in videli boste nekaj, kar že tisoč in več let krasi slovensko glavno mesto.

Samo nekaj številka za ogrevanje, da ne boste mislili, da s tistim »krasi« nismo mislili resno. Ali veste, da imajo na Gradu tako imenovane števice prehodov, tako da o številu obiskovalcev ne govorijo kar tako na pamet. Ti so lani zabeležili, da je Grad obiskalo kar 1.336.190 obiskovalcev in da je nekoč tako zmerjana in popljuvana vzpenjača, pardon, županji Vika Potočnik in Danica Simšič, prva je začela z gradnjo, druga nadaljevala, dokončal pa jo je uspešni ljubljanski župan Zoran Jankovič, prepeljala kar 590.128 potnikov. Toda 5. aprila lani jih

je zabeležila skupno kar 4 milijone in to od konca leta 2006, ko je začela obratovati. Še vedno smo pri ogrevanju. Lani so obnovili Grajsko kavarno, razširili ponudbo z Grajsko vinoteko, odprli stalno postavitev Grajsko orožje v Erazmovem stolpu in prenovili galerijo S. In ne smemo pozabiti, da so napolnili prve steklenice grajskega vina, belpin in rdečegrajc, pa še bi lahko naštevali, kaj vse so naredili.

Kako na Grad? Lahko! Nanj lahko pridete peš z več strani, s kolesom, z vzpenjačo ali avtomobilom po ces-

ti, ki nosi ime cesta Slovenskih kmečkih uporov. Ta vas lahko pripelje tudi do spomenika kmečkim uporom. Pa vam ta zadnjo, z avtomobilom, še najmanj priporočamo, ne samo zato, ker je najmanj slikovita, tudi zato, ker je na vrhu večni problem s parkirišči. Na Gradu se nenehno kaj dogaja, zato se domačini na vrh skoraj pod nujno raje pripeljejo in prepustijo vzpenjačo tujcem. In zakaj je na vrhu takšna gneča? Odmislimo tiste, ki pridejo na vrh samo na jedačo ali pijačo. Verjeli ali ne, na Gradu so v okviru turistične dejavnosti izvedli kar 1215 različnih vodstev v grajskih prostorih, od porok naprej, v jazz klubu, lutkovnem teatru, kapelici in drugih pa so gostili kar 610 različnih dogodkov. Med temi dogodki je izstopala tudi razstava, ki jo je strokovna javnost razglasila za razstavo leta, in sicer retrospektivna razstava Alana Hranitelja, ki je bila še tista pika na i v njegovem umetniškem ustvarjanju, ki mu je prinesla tudi nagrado Prešernovega sklada.

Uresničen Hribarjev sen

Tujci, no ja, ne samo tujci, se s Krekovega trga najraje podajo na vrh s tirno vzpenjačo. Ne brigajo jih vaško-mestni prepiri večnih godrnjal, ki so hoteli





preprečiti njeno gradnjo, tako kot so do zdaj preprečili gradnjo podzemne garaže pod mestno tržnico. Bolj kot dejanje civilne iniciative boli dejstvo, da to sploh ni civilna iniciativa, ampak je skupina, ki je podprta s strani neke politične stranke in morda tudi s strani lastnikov prostorov pokrite tržnice. Če ne bi snovalci nove podzemne garaže načrtovali tudi dozidka Mahrove hiše v cenejši hotel in prostore pokrite tržnice, bi bile garaže že zgrajene, tako pa jih boli dejstvo, da bi bili ali pa še bodo z njeno selitvijo ob kar velik kos denarne po-gače.

Skozi vzpenjačine steklene kabine se počasi odpira veličasten pogled na naše glavno mesto in po 117 metrih vožnje, ki ves čas poteka ob ostankih nekdanjega srednjeveškega obzidja, in po 60 sekundah ste z mojstrovino Mihe Kerina in Majde Kregar na vrhu. No ja, tik pod vrhom. Na vrh greste lahko peš, za gibalno ovirane pa je na voljo dvigalo.

Zamisel o nekakšnem dvigalu pa ni tako nova, kot bi si kdo mislil. Prvi jo je izrekel nekdanji in še danes najbolj uspešni ljubljanski župan dr. Ivan Hribar in to leta 1897.

Takole je pisal. »Ker je razgled z dotičnih prostorov Ljubljane očarovalno lep in ker bi se sedanje senčna-to dvorišče dalo prav dobro porabiti, da bi bil grad, če se napravi nanj dvigalo, po katerem bi se prišlo na vrh za kakšnih deset krajcarjev ali še ceneje, bil vedno, zlasti pa še poleti zvečer, prav dobro obiskan.«

Potem pa smo čakali in čakali in do-

čakali. Vsi tisti, ki so imeli pred gradnjo toliko povedati proti gradnji, so zdaj že dolgo tiho. Ko smo že pri županu Hribarju. Nekateri zgodovinarji trdijo, da ob uničujočem potresu ni bilo hudo prizadeto samo mesto, ampak tudi grad, drugi pa so zapisali, da je bilo mesto toliko porušeno, da ga je dal župan dr. Ivan Hribar skoraj na novo urediti in iz vaškega jedra je naredil pravo mesto, da pa Grad ni bil skoraj nič poškodovan. Dejstvo pa je, da je na začetku 20. stoletja Grad dobil novega lastnika, od državnih oblasti ga je 16. maja 1905 za 60.200 kron ali 320.000 današnjih evrov Hribar odkupil od državnih oblasti. Z njim je imel velike in velikopotezne načrte, toda realnost je bila kruta in zaradi silne stanovanjske stiske so Grad že kmalu zasedli prvi stanovalci, reveži predvsem. Občasno je gor živelo tudi po 500 stanovalcev in šele januarja 1964 so iz njega izselili zadnjo družino.

Ljubljana ima mestni vinograd

Smo rekli, da gre vzpenjača ob starem obzidju. S pridobitvijo mestnih pravic v prvi polovici 13. stoletja je mesto dobilo tudi pravice, da si zgradi mestno obzidje. Obdajalo je tri ločena jedra: Stari, Mestni in Novi trg. V mesto je vodilo šest vrat, ki so jih zapirali od aprila do septembra ob devetih zvečer, sicer pa uro prej.

Obrambnega zidu niso porušili sovražniki, omenimo naj Hune v petem stoletju pa Turke, ti so prvič napadli mesto leta 1415, ampak meščani, saj je konec 18. stoletja nevarnost sovražnih napadov minila.

Smo rekli, da se da na Grad priti s skoraj vseh strani. Ena izmed pešpoti

vodi tudi mimo grajskega vinograda, ki leži na južnem pobočju Grajskega griča pod Orlovim vrhom, ki so ga zasadili leta 2006, ko je Ljubljana upravičeno nosila naslov »Zelena prestolnica Evrope«. V grajskem vinogradu raste kar 1050 trt, od tega 500 bele sorte belpin, ki je zrasla na osnovi križanja beline in pinota, in 550 trt sorte rdečegrajc. Tega smo bolj poznali pod imenom zweigelt. Vino iz tega vinograda že uspešno prodajajo v novi grajski vinoteki Strelec, poleg 200 ostalih slovenskih vin iz vseh treh slovenskih vinorodnih regij. Še to. Korak, dva od sedanjega grajskega vhoda uspešno raste potomka najstarejše trte na svetu, mariborske 400-letne stare dame z Lenta. Že leta nazaj so imenovali Ljubljano mesto trte in vina, zagrizeni Štajerci pa so se »močvirnikom« posmehovali: »Od kdaj pa imate vi vi-



no in trte?« Pa ni bilo čisto res. Že takrat so imele številne ljubljanske hiše, še posebej tiste za Bežigradom, v Šiški in tudi na Viču na svojih vrtovih trte. No, odkar ima mesto še svoj vinograd, pa so posmehi utihnili.

Predolgo bi bilo, da bi opisali vse, kar so na Gradu naredili in kar pokažejo. Od zanimivega Lutkovnega muzeja, kjer je »doma« Sapramiška, ki je »odigrala« kar 1800 predstav. Tam so lutke mojstra Milana Klemenčiča iz leta 1919. So čisto majhne, saj doma zanje ni imel dovolj prostora. Ne pozabimo si ogle dati priljubljene Žogice Marogic iz leta 1951. Zanimiva je tudi kapelica Sv. Jurija. Saj veste, kdo je bil Sv. Jurij. Predstavnik krščanstva, ki je ubil hudobne-



ga zmaja ali predstavnika poganškega verovanja. Prvi hip ko stopiš v kapelico, sploh ne opaziš, da je drugačna od drugih, da pravzaprav takšne v Sloveniji in še kje ni. Namesto slik na stropu, ki so povsod drugod nabožne vsebine, so tu naslikani grbi in simboli kranjskih dežel-nih glavarjev. Šestdeset jih je, tam pa so še grbi 5 avstrijskih vladarjev in en grb Kranjske, Istre in Slovenske marke.

Grozljive grajske ječe

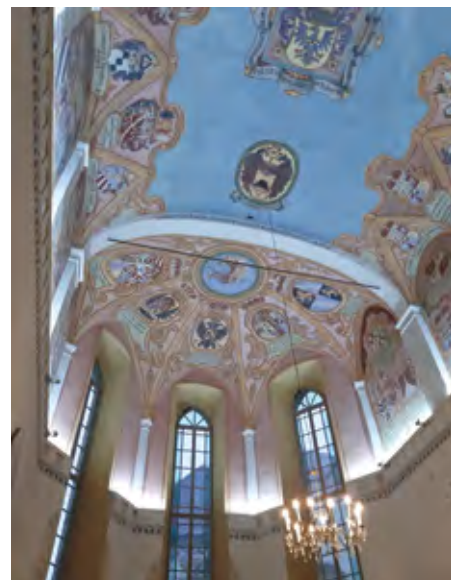
Grad, tako pravijo, ni bil nikoli dom grajske gospode. Ta je živela v mestu. V enem delu, samo za primer, je bila smodnišnica in vse mesto je zaradi nje trepetalo. Predvsem so se bali neviht z bliski, s strelami. Kaj če udari v grajsko smodnišnico? To bo groza. Na srečo so jim strele prizanesle. So pa še danes vidni ostanki mlina za oglje, ki je bilo poleg žvepla in kalijevega nitrata surovina za smodnik. Včasih so kalijev nitrat imenovali kar angleška sol, mi pa poznamo njenega najbolj znanega tovarnika, tihotapca bi mu lahko rekli, Martina Krpana, doma iz Sv. Trojice. Zmotno je, da je tovoril navadno sol.

Seveda ne smemo mimo dela, kjer so namestili stalno razstavo Sloven-

ska zgodovina. Tu je zbrano, prikazano na sodoben način, skoraj vse, kar se je dogajalo na slovenskih tleh vse do 200.000 let nazaj. Pa najsi gre za kopijo vaške situle ali najstarejšega kolesa z osjo na svetu, pa do prve in prave partizanske poljske kuhinje, ki jo je muzeju poklonil novinar Edo Svetek.

Zanimiva je grajska trgovina. Friderik ji je ime, ki pa ni čisto nič drugega kot najstarejši grajski prebivalec, podganček Friderik. Po cesarju Frideriku ima ime. Pa še nekaj. Na Gradu, ki so ga premišljeno obnavljali, saj so na ogled dali vse stile, skozi katere je šel v stoletjih, je tudi marsikaj »umazanega«. Bil je vojašnica, pa bolnišnica, pa ječa. Izven obzidja, v Grajskem parku je vodnjak s pohodnim gonilnim kolesom. Imel je tako imenovano gonilno kolo, v katero sta morala vstopati po dva kaznjenca in ga do onemoglosti poganjati in premikati. Kolo se je ohranilo do danes in sodi med evropske vrhunske tehniške dediščine.

Pod Palacijem so bile ječe, namenjene tako moškim kot ženskam s Kranjske in Koroške, ki so bili obsojeni na do deset let ječe. Leta 1880, tako pišni viri, je bilo v ječah kar 380 zaporni-



kov. Pa notri niso bile samo navadne barabe, med njimi je bil tudi madžarski grof Batthyany Lajoš, seveda ne prav dolgo. Najbolj znan politični zapornik je bil pisatelj Ivan Cankar. Če je res, tako so zapisali, je bil majhen, droben možic – genij, tako zoprn, da so ga predčasno izpustili iz ječe. Zanimivo je, da so ječe opremljene še z originalnim stavbnim pohištvo in izgledajo še bolj grozne, kot so v resnici bile. Temu moramo dodati še zvočne krike in srečen si, ko greš proč.

Dokaj grozljivo je bilo tudi kopanje, čiščenje vodnjaka za potrebe kaznilnice. Da so očistili star vodnjak, so določili dva kaznjenca in jima po končanem očiščenju obljubili prostost. Eden je po 18 letih dela umrl, drugega, ki je prišel do vode, pa so res izpustili.

Na zahodni strani Gradu je bilo stranišče in ko so ga obnavljali, so pod njim odkrili skrivni rov, ki je vodil iz Gradu ven. Le kdo bi si mislil, da vodi pot na prostost skozi stranišče? In ko smo že pri stranišču, si predstavljate, kako je izgledala grajska ječa na prostem? Kaznjenci, ki so bivali v njej, niso imeli strehe nad glavo. Pral jih je dež, naletal sneg, bili so ali v vročini ali v mrazu. In kar je bilo najhuje, veliko potrebo so morali opravljati kar v tem majhnem prostoru, kjer so jedli in spali na golih tleh.

Vsega, kar premore Ljubljanski grad, ne moreš na kratko opisati. Na srečo je pred dnevi izšla knjiga »Ljubljanski grad, krona slovenske prestolnice« pisca Marka Brunskoleta, ki resnično lepo predstavlja biser nad mestom.



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 boljše 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.



Koktajl iz Priboja



Zahteve trga so bile vse večje in FAP je leta 1961 pripravil tovornjak s trambus kabino, narejen v kombinaciji licenčnih in domačih komponent. Takšen način ustvarjanja novih modelov z relativno modernimi rešitvami in nizko ceno je obeležil prihodnost tovarne v Priboju.

V celotni Evropi je druga svetovna vojna povzročila zastoj v razvoju civilnega tovornega programa. Zaradi tega se je po končani vojni proizvodnja naslonila na predvojne modele, medtem ko so novi modeli pričeli prihajati šele v začetku 50-tih let. Večinoma so bili to še vedno konservativni tovornjaki z »nosom«, ki so odlično sodelovali pri povojni obnovi. Z zaključevanjem obnove je prihajalo do padca gradbenih del, pričela pa se je rast industrije in trgovine. Vse bolj prisoten je postal tudi mednarodni transport, ki pa je od tovornjakov zahteval večje spalne trambus kabine. Podobno

so zahtevali tudi prevozniki na domačih linijah, saj so trambus kabine brez nosa pred kabino omogočale daljši tovorni prostor.

Kabine na osnovi avtobusov

Prevoz na daljše razdalje se je znatno povečal tudi v Jugoslaviji, še posebej po normalizaciji mednarodnih odnosov, veliko gospodarsko rastjo in solidnim razvojem cestnega omrežja. Ob pomoči vojske in mladinskih delovnih brigad so bile zgrajene moderne prometnice kot recimo Jadranska magistrala in avtocesta Bratstva in enotnosti od Ljubljane do

Skopja. Ceste so bile zgrajene, manjkali pa so tovornjaki z večjimi kapacitetami za bolj ekonomičen prevoz. FAP se je v tem času ukvarjal predvsem z razširitvijo in modernizacijo proizvodnje, medtem ko je bil TAM okupiran z razvojem »Tamiča« in osvajanjem delovnih procesov okoli »Dojca«.

Kljub temu sta obe tovarni po vzoru zahodnih proizvajalcev ponudili v svojem programu tudi trambus kabino, ki pa je bazirala na sprednjem delu avtobusnih karoserij. FAPov model 7GV1 je imel vgrajen motor z solidno močjo 150 KM, vendar je bila nosilnost 7 ton premajhna za zahtevnejše naloge. TAM je z modelom 6500 BVL, ki je nastal v sodelovanju s TVŽ Boris Kidrič, ponudil prostornejšo kabino, ki je zaradi svoje štirioglate oblike prejela vzdevek »trafika«, a so bile tehnične specifikacije še slabše. Nosilnost je znašala le 6,5 tone, motor pa je razvijal vsega 85 KM.

Pravi koktajl

V 60-tih letih pa se je razvoj trambus kabin v Evropi že močno razširil. Med renomiranimi proizvajalci je bil tudi italijanski OM, ki je že pripravljaval naslednika za svoj model Super Orione; s tega tovornjaka je kabino uporabljal tudi FAP-



TAM 6500 BVL, prva TAM trambus kabina, nastala v sodelovanju z TŽV Boris Kidrič, je ponujala veliko prostora, ampak je bilo vozilo zaradi omejene nosilnosti in šibkega motorja predvsem uporabno za komunalne naloge.



Saurer 9 GV5F-B, FAPov zahodni partner, je uporabljal Omovo trambus kabino, kar je služilo za odkup licence od italijanskega proizvajalca.



FAP 18 B je bil prvi jugoslovanski tovornjak s spalno trambus kabino in Leylandovim motorjem, ki je razvijal 204 KM, kar je zadostovalo za končno hitrost 75 km/h (po ravnem).

-ov partner Saurer v modelu 9GV5F z nosilnostjo 10 ton. Na temelju te povezanosti je FAP kmalu sklenil licenčni dogovor z Omom za proizvodnjo prejšnje generacije kabin. Po tem dogovoru so Italijani prodali tudi celotno orodje za izdelovanje kabin, saj ga niso več potrebovali.

FAP je novo (staro) kabino nameral vgraditi na tovornjak s skupno maso 18 ton, ki bi bil zmožen vleči tudi prikolico. Zaradi tega je potreboval tudi nov motor in rešitev se je našla pri britanskem Leylandu. Ponovno so v ospredje prišle odlične pogajalske sposobnosti predstavnikov FAPa, tako da so po ugodni ceni odkupili licenčno pogodbo za 11,1-litrski 6-valjni motor, ki je razvi-

jal 204 KM, za nameček pa je FAP moral kupiti 150 Leylandovih mestnih avtobusov, ki so jih s pomočjo političnih kanalov hitro razprodali javnim podjetjem po državi.

Koktajl, zmešan z različnimi licenčnimi dogovori in domačim tehničnim razvojem, je bil predstavljen leta 1961 z imenom FAP 18 B, kjer je številka označevala skupno dovoljeno maso, črka B pa je že prej postala jugoslovanska oznaka za trambus kabino. To je bil prvi tovornjak, pri laterem je 11-tonska nosilnost močno preseгла lastno težo vozila, ki je znašala 7 ton. Odlične tehnične lastnosti pa je kvarila kabina, saj domača interpretacija trambus kabine oblikovalsko ni bila tako uspešna kot italijan-

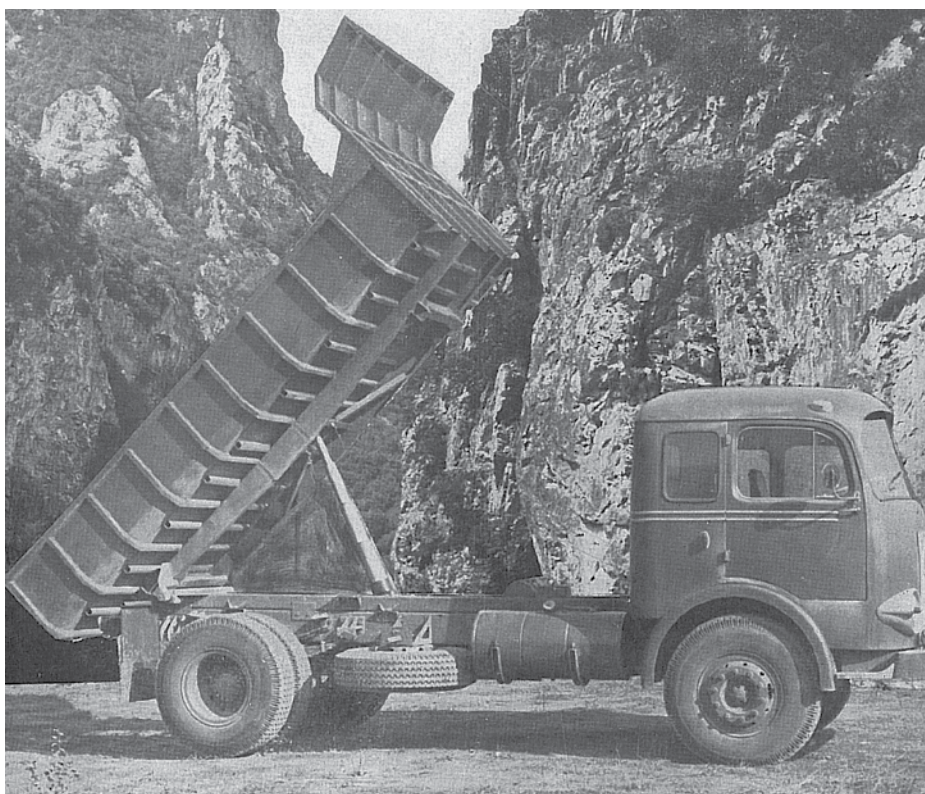
ski original. Delno je bil za to kriv tudi skromen izbor barv, zato se ga večina spomni po ne ravno privlačni rumeni barvi, ki se je iz neznanega razloga držala v uporabi vse do konca proizvodnje in je postala kar prepoznavni znak za večino FAPovih tovornjakov do konca skupne države.

Domači motorji in nove izvedbe

Kljub pridobljenim zastarelim ceninim licencam je postalo nujno zniževanje stroškov s pomočjo lastnega razvoja, pri čemer se je znotraj FAPove zveze najbolj izkazal proizvajalec motorjev FAMOS. Prav kmalu so pričeli v model 18 B namesto Leylandovega vgrajevati 11-litrski 6-valjni motor FAMOS 2F74 z močjo 200 konjev, ki je zaradi hrupnega delovanja prejel vzdevek »Bombarder«. Za potrebe držav, kjer je skupna masa omejena na 16 ton, je nastal lažji model 16 B, prav tako pa so pripravili tudi težak triosni model 22 B, na voljo pa je bila tudi skrajšana – dnevna trambus kabina.

Naslednji iz ponudbe je bil model srednjega razreda FAP 13 B, v katerega je bil vgrajen nov model iz lastnega razvoja FAMOS FF s prostornino 8,28 litra in močjo 145 KM. Vzporedno pa so ta motor vgrajevali tudi v konservativni model z »nosom«, ki je bil kljub zastarelosti, saj je bil v Jugoslaviji prvič predstavljen leta 1953, korenine pa vleče še iz predvojnega obdobja, iz leta 1934, še naprej prvi izbor kupcev v tem razredu.

In ko se je pričel približevati konec 10-letnega podpisa pogodbe s Saurerjem, se je slednji znašel v težavah, tako da je leta 1959 končal v lastništvu Steyer-Daimler-Puch. Novonastali tuji partner pa se ni imel interesa ukvarjati z intelektualnimi pravicami glede zastarelega



FAP 18 B, novejši model (prenovljena zadnja bočna stekla) s prekucno nadgradnjo. Z vgrajenim motorjem FAP 2F/4 (10 litrov, 6 valjev, 200 KM).



FAP 22 B, s tretjo osjo je nosilnost zrasla na 13,5 ton.



FAP 2222 B, po pričetku sodelovanja z Mercedesom so bile uvedene štirimestne oznake, čemur so v drugi polovici sedemdesetih sledili tudi močnejši motorji 2F 111 B (11 litrov, 220 KM).



FAP 13, kljub nosu je ostal v srednjem razredu tovornjakov še naprej najbolj priljubljen model. Leta 1962 ga je FAP pod novimi oznakami razglasil za lasten model, čeprav se je minimalno razlikoval od Saurerjevega originala.

modela, kar so v Priboju s pridom izkoristili in leta 1962 predstavili model FAP 13. Nova oznaka namesto skupne mase označuje nosilnost, tovornjak pa razen v nekaj drobnih malenkostih ni drugačen kot model 6G in Saurerjev original, a ga je FAP vseeno razglasil za nov, lasten model. V skoraj enaki obliki se je proizvodnja nadaljevala kar naslednjih 30 let. Skozi to obdobje je bil večkrat modificiran, saj je prejel nove motorje, sinhroniziran menjalnik, modernejši zavorni sistem, večjo nosilnost ... a oblika je ostala enaka.



FAP 1009 B je bil prvi samostojno razviti model, kjer je prednjačil ugoden način izdelave v obstoječih delavnicah z lahkotno prilagoditvijo glede na različne konfiguracije.

Na podoben način je tudi TAM razvijal »Dojca«, a je tudi ta model v začetku 60-tih let že čutil starost. Kljub vsemu sta »Dojca« in »Trinajstica« dolgo gospodarila v srednjem razredu tovornjakov na izredno konservativnem jugoslovanskem trgu, kjer so kupci cenili čvrstost, zanesljivost in lahek način popravljanja enostavne tehnike.

Nova Trafika

Čeprav je bil FAP 13 B že v začetku zastarel model, so se vodilni odločili, da gre proizvodnja naprej, le da bo treba znižati stroške. Pri tujih partnerjih ni bilo možno najti cenejše alternative od stare Omove konstrukcije, tako da je za lastni razvoj ostala edina alternativa, kar pa se je tudi ujemalo s smernicami tedanje oblasti. Realizacija v postavljenem roku je bila zelo zahtevna za FAP-ove strokovnjake, ki so se prvič srečali s takšno nalogo. Praktično nemogoče je bilo v tako kratkem času razviti novo kabino ter izdelati orodja za njeno proizvodnjo. Ob tem ni bilo primernih obratov, kjer bi lahko kabina nastajala.

Na koncu je nastala še ena »Trafika«, katere s kompaktnim objektom za prodajo časopisa ne veže le izgled, temveč tudi način izdelave in uporabljeni materiali. Izgled kabine, obložene z ravni-

mi ploščami, je prilagojen neposrednemu sestavljanju na že izdelano šasijo. Ta »spatek« se je malokomu dopadel, je pa bila izdelava poceni, sama izvedba prilagodljiva na različne modele, štiroglata oblika pa je omogočala namestitve tudi druge postelje v kabini.

Prvi samostojni FAPov model je na začetku nosil oznako 10 B, uporabljal pa je IMR motorje s prostornino 5 litrov in 88 KM ter 5,8 litra in 118 KM. Kasneje je na trg prišel model 15 B, ki je uporabljal 9,5-litrski FAMOS 2F motor z močjo 160 KM in je zamenjal dražja modela 13 B in 16 B z OM kabino. Še nekoliko kasneje pa je »Trafika« prejela štirištevilčno oznako 1213 ali 1516, to pa se je zgodilo po podpisu licence z Mercedesom, s čimer je FAP dodatno zaokrožil konfiguriranje vozila po ugodni ceni s pomočjo različnih tehničnih komponent. Tovornjak je ostal v proizvodnji vse do leta 1978, ko se je pričela urejati tehnična osnova, na kateri se je kasneje pričela vgrajevati nagibna kabina po licenci Mercedesovega modela NG. Kot eden najmodernejših evropskih tovornjakov je bil NG za domače prevoznike predrag, a je FAP s pomočjo domačih kooperantov, konservativne tehnike in siromašnejše opreme še enkrat uspel sestaviti precej cenejši koktajl.



Modela 1213 in 2226 iz sodelovanja z Mercedesom ter stara Trinajstica.

LESENE HALE



JEKLENE HALE







NAPIHLJIVE HALE



INŽENIRING

 info@dbs-engineering.com

 www.dbs-engineering.com

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