



Ni ovir za Unimog



Alexa v novih tovornjakih

Februar 2021

Letnik 5, številka 26

Tranzit

Piaggio prihaja z novim Porterjem



Se dizel poslavlja



Trg gospodarskih vozil 2020



Nesojeni jugoslovanski Unimog



Gospodarska
vozila



Odpira nove poslovne priložnosti Tudi brez ključa*

Novi Caddy Cargo

Delovno mesto prihodnosti? Na štirih kolesih. Odkrijte novi Caddy Cargo. Zahvaljujoč najsodobnejšemu digitalnemu okolju (Innovision Cockpit) in glasovnemu upravljanju je vedno povezan z vsem, kar potrebujete. Z asistenčnimi sistemi, prilagodljivim prostorom in ločenim zaklepanjem tovornega dela pa vam na poti do vsake nove poslovne zmage zagotavlja varnost in sproščenost!

Pripravljen na vse

Kombinirana poraba goriva: 4,7–3,9 l/100 km. Emisije CO₂: 110–102 g/km. Emisijska stopnja: EURO 6. Emisije onesnaževal zunanjskega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjskega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Nekatera prikazana in navedena oprema je na voljo opcijsko. Slika je simbolna. *Sistem za odpiranje in zagon brez ključa Kessy (Keyless Access), je na voljo za doplačilo. **V ceno vozila je že vključen bonus v obliki znižanja maloprodajne cene vozila v vrednosti 1.000 EUR z vključenim DDV, do katerega je leasingojemalec upravičen v sklenitve pogodbe o finančnem ali operativnem leasingu ali kreditu vozila z družbo Porsche Leasing SLO d.o.o. firma za leasing, Ljubljana in hkratno sklenitvijo kasko in obveznega zavarovanja vozila preko zavarovalnega zastopnika družbe Porsche Zavarovalno Zastopništvo d.o.o. (zastopa zavarovalnice: Porsche VersicherungsAG, podružnica v Sloveniji, Zavarovalnica Sava d.d., Zavarovalnica Triglav d.d., Zavarovalnica Generali d.d.) pod pogoji akcije VWGVBON_2021. Več na www.porscheleasing.si. Porsche Slovenija d.o.o., Bravničarjeva 5, Ljubljana.

že od
15.177 EUR+ DDV**

DIZEL ALI PLIN? NI VAM POTREBNO IZBIRATI.



IVECO S-WAY

IVECO S-WAY NP

Paleta vozil IVECO S-WAY je vaša izbira, ne glede na vaše poslanstvo. Izberite novo kabino in vrhunsko vozno udobje. Uživate v popolni povezljivosti in uporabnejših storitvah. Izberite 95% manj izpustov PM in 90% manj NO₂ z metanom, in 95% manj CO₂ z biometanom. Prevozite do 1600 km z enim polnjenjem, z najnižjimi stroški lastništva (TCO) v industriji.

NI POTREBNO VEČ IZBIRATI, IVECO NUDI VSE REŠITVE.

DRIVE THE NEW WAY.

IVECO

BENUSSI

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



Pametna moč na gradbišču

Novi Arocs je prepričljivo močan in inteligenen. Podrobnosti so nadvse pomembne tudi v zahtevnem okolju. Zato Arocs poleg robustnosti prepriča z novimi in inteligentnimi funkcijami, kot sta inovativni sistem MirrorCam in napredni multimedijski kokpit. S tem omogoča uspešno in udobno delo. Več informacij najdete na spletni strani www.mercedes-benz.si ali pri pooblaščenem prodajalcu tovornih vozil Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Saj po novem letu boljše bo

Saj po novem, saj po novem, saj po novem letu boljše bo, je pesem, ki jo prepeva Tomaž Domicelj. Je že skoraj ponarodela in vedno si tudi sami rečemo, pa saj po novem letu boljše bo, malokdo pa sliši, da Domicelj povsem na koncu pesmi doda še, kakor za koga. Zdaj smo že več kot mesec dni v novem letu, pa se prav veliko ni obrnilo na bolje, le da smo dobili cepivo, ki pa ga je premalo, in preteklo bo še veliko Save, preden se bomo precepili. Po podatkih NIJZ naj bi do konca marca v Slovenijo prišlo »komaj« 245.500 doz cepiva Pfizer/BioNTech. Od tega se bo porabilo 136.300 odmerkov za prvo in 109.200 za drugo cepljenje. Seveda bodo na voljo še druga cepiva, ampak vseeno kaže, da se bo cepljene zavleklo vse do jeseni.

Mi smo tokrat malo pregledali trg vozil na Slovenskem in ugotovili, da je padec pri prodaji bil, a še zdaleč ne tako hud kot v letih 2008 in 2009. Glede na to, da se transport odvija naprej, je pričakovati, da bodo tudi transportna podjetja ponovno potrebovala nove tovornjake in prikolice, zato bo letošnje leto skoraj zagotovo obeležila rast prodaje. Zanimivo pa je, da se je v času krize močno okreplil gradbeni sektor in da se je v tem sektorju prodalo precej več tovornjakov kot v prejšnjih letih.

Ob statistiki pa smo vam pripravili še cel kup zanimivega branja, saj, kot rečeno, proizvodnja, ob tem pa tudi razvoj novih vozil, ne pojenja. Na plano prihajajo tudi novi zakoni in predpisi, eden takšnih je tudi prepoved prehitevanja na avtocestnem odseku A1 od Šentilja do Kopa. Kazen je 300 evrov, to verjetno že veste, naj pa omenim, da je na tem odseku vseeno dovoljeno prehitevanje tam, kjer so na voljo trije vozni pasovi. Takšnih odsekov je proti Kopru 16 v skupni dolžini 29 kilometrov, v obratni smeri proti Šentilju pa jih je 13, v skupni dolžini 22 kilometrov.

Pa srečno na poti.

Borut Štajnahr



Kazalo

Aktualno V 2021 začnejo veljati številni novi predpisi	6
Novice	10
Tovornjaške novosti	13
Aktualno Ali se dizel poslavlja	15
Tehnika Amazon Alexa v novih tovornjakih	16
Novo v Sloveniji	17
Statistika prodaje v 2020	18
Predstavljamo Piaggio Porter NP6	28
Predstavljamo Ni ovir za Unimog	30
Predstavljamo Ford Custom z Raptorjevim obrazom	34
Po cesti s Toyota Proace City Verso 1.5 D-4D	36
Tehnika Kako antifriz vpliva na menjavo olja	38
Na roki	40
S telefonom	41
Po cesti s Škodo Octavio 2,0 TDI	42
Po cesti z Dacia Sandero Stepway Eco-G 100	43
Izza ovinka Leptica, ki postaja vedno lepša	44
Proizvodnja gospodarskih vozil v bivši skupni državi	47



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.



V 2021 začnejo veljati številni novi predpisi

Leto 2020 nas je precej upočasnilo, a življenje gre naprej. Transport bo moral delovati naprej, tudi z avtomobili se bomo vozili še naprej, zato je EU že predpisala nove standarde, ki bodo začeli veljati v tem letu.

Nov emisijski standard za avtomobile

Že od začetka leta morajo vsa novo registrirana osebna vozila izpolnjevati nov emisijski standard Euro 6d-ISC-FCM. Do sedaj je bil v veljavi standard Euro 6d-TEMP, novi standard pa vnaša merjenje emisij, ki jih vozilo oddaja

med vožnjo. Razlika v odstopanju med laboratorijskim testom in tistim v realnem prometu je precej zmanjšana. Proizvajalci so na novi standard že nekaj časa pripravljeni, je pa kar nekaj avtomobilskih modelov odšlo v pokoj, saj se proizvajalcem njihova posodobitev ni izplačala.

Nov emisijski standard za motorna kolesa

Od 1. januarja morajo tudi motorna kolesa izpolnjevati nov, strožji emisijski standard Euro 5, ki predpisuje nižje vrednosti izpustov. Tudi tu so proizvajalci na nove standarde že pripravljeni, a je Evropska komisija vseeno dovolila dvoletno prehodno obdobje, tako da bodo proizvajalci in trgovci lahko prodali morebitne zaloge.

Kakšna je dejanska poraba

Od začetka letošnjega leta morajo proizvajalci Evropski komisiji pošiljati podatke o dejanski porabi avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil. Te podatke pošiljajo števeci porabe, vgrajeni v novejša avtomobile (OBFCM). Prvih pet let bo šlo le za testno fazo, v času katere želi EU primerjati dejanske podatke iz vozil s tistimi, ki jih navajajo proizvajalci na podlagi testov.

Od 1. septembra 2021 se zaostrojujejo tudi pogoji glede vgradnje in privezanosti potnikov na zadnji klopi. Poseben piskač mora opozarjati na privezanost potnikov zadaj. Ta sistem



Avtocesta A1; prepoved prehitovanja za tovornjake med 6 in 18 uro.



Vlada je nekaj kazni za prehitro vožnjo znižala, kazen za prehitovanje s tovornjakom pa znaša 300 evrov.

mora biti vgrajen v vseh novih modelih že od leta 2019, od letošnjega leta dalje pa mora biti sistem vgrajen tudi v nove že obstoječe modele vozil, v katerih sistema doslej ni bilo, sicer vozila ne bo možno registrirati na območju EU.

Kaj pa doma?

Pri nas večjih sprememb ne bo, pripravljajo pa se zakon, ki bo uredil uporabo električnih skuterjev, znižujemo kazni za prehitro vožnjo,

zvišujemo pa kazni za uporabo mobilnih telefonov med vožnjo. Pripravljajo se popravki zakona o cestah s ciljem preverjanja varnosti cestne infrastrukture, ki naj bi dvignila obstoječe minimalne standarde varnosti cest. Poleg tega se bo letos začelo zbiranje gradiv in priprava predloga nove Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2023–2032, priprava osnutka sprememb zakona o voznikih ter povezanih podza-

konskih predpisov ter spremembe zakona o prekrških v delu, ki se nanaša na voznike.

Novosti bodo tudi na področju digitalizacije cestnih prevozov blaga in evidence temeljnih kvalifikacij. Ministrstvo obljublja tudi nadaljevalne aktivnosti načrtovanja in gradnje na 3. in 4. razvojni osi in hitri cesti Ptuj–Ormož, nadaljevanje s postopki umeščanja avtoceste Postojna–Jelšane in hitre ceste Koper–Dragonja. Letos naj bi nadaljevali tudi priprave na umeščanje tretjega voznega pasu na ljubljanskem obroču.

Prepoved prehitovanja

Ena bolj opaznih sprememb pri nas bo uvedba elektronske vinjete za vožnjo osebnih vozil po avtocestah. Le-te naj bi bile uvedene že 1. decembra 2021. Letne vinjete bodo nato veljale leto dni od dneva nakupa.

Sredi januarja pa smo uvedli prepoved prehitovanja tovornjakov na avtocesti A1 med Šentiljem in Koprom v času med 6. in 18. uro. Kazen za prehitovanje znaša 300 evrov, možno pa je prehitovati na odsekih, kjer so vpeljani trije vozni pasovi. Kontrolo nad upoštevanjem tega ukrepa bo izvajala nova avtocestna policija, ki naj bi začela šele v sredini marca, sedež pa bo imela v Postojni.

Sekcijsko merjenje hitrosti

Ponovno se veliko govori o uvedbi sekcijskega merjenja hitrosti, ki smo ga pred leti že imeli na območju trojanskega predora. Letos naj bi bil projekt ponovno aktualen, in to na kar sedmih odsekih po celotnem avtocestnem križu, in sicer:

Štajerski avtocestni krak:

- A1, smer Ljubljana na odseku Vransko–Blagovica,
- A1, smer Maribor na odseku Blagovica–Vransko,
- A1, smer Ljubljana na širšem območju Celja med priključkoma Dramlje in Arja vas.

Dolenjski avtocestni krak:

- A2, smer Novo mesto na višnjegorskem klancu na odseku Grosuplje–Ivančna Gorica.

Primorski avtocestni krak:

- A1, smer Koper med priključkom Logatec in viaduktom Ravbarkomanda,
- A1, smer Koper med priključkoma Brezovica in Vrhnika,

- A1, smer Ljubljana med priključkoma Vrhnika in Brezovica.

Ob tem namerava policija uvesti še mobilne tehnične preglede ter okrepiti nadzor na regionalnih cestah. Pripravljajo se sistem za samodejno prepoznavanje registrskih tablic, bolj pa se bo policija posvetila upoštevanju varnostne razdalje.





Povečano kontrolo prometa na avtocestah bo prevzela avtocestna policija, ki naj bi zaživela šele v sredini marca, sedež pa bo imela v Postojni.

Omejitve po Evropi

Velika Britanija ni več članica EU. Ker za zdaj še ni sklenjen sporazum, velja, da morajo vsi državljani EU za vstop v VB po 1. oktobru 2021 upo-

rabljati potni list, osebna izkaznica ne bo več zadostovala. To velja, če se do takrat ne bodo dogovorili drugače. Od takrat naprej bo za zavarovanje na cesti spet potrebna tudi zelena karta.

Španija je zaostрила hitrost vožnje v naseljih. Za to sicer velja šestmesečni prehodni rok, a že zdaj se bo treba navaditi, da v naselju, kjer sta označena vozna pasova, lahko vozimo s hitrostjo vsega 30 km/h, če vozna pasova nista označena, pa le 20 km/h. Hitrost 50 km/h ostaja dovoljena le v naseljih, kjer v isto smer pelje več voznih pasov.

Tudi v **Bruslju** je na vseh običajnih mestnih ulicah od 1. januarja hitrost omejena na 30 km/h. Le na vpadnicah in drugih glavnih cestah ostajata omejitvi 50 oziroma 70 km/h. O podobnih ukrepih znižanja omejitev s 50 na 30 km/h zelo resno razmišljajo tudi na Nizozemskem.

Avstrijci so povišali kazni za prehitro vožnjo in uvedli digitalno vozniško dovoljenje, kar pomeni, da bo lahko voznik policistu ob kontroli namesto klasičnega vozniškega dovoljenja pokazal potrdilo na telefonu.

Češka je s 1. januarjem 2021 uvedla digitalno vinjeto, ki si jo moramo urediti pred vstopom v državo, saj papirnatih nalepk ni več.



Ministrstvo obljublja nadaljevanje aktivnosti načrtovanja in gradnje na 3. in 4. razvojni osi.



Novi Piaggio Porter - Pravi mestni tovornjak

S Piaggio Porter NP6 se je rodil prvi mestni tovornjak! Velika zmogljivost v resnično majhnem vozilu. Porter NP6 je zasnovan na način, da omogoča prevoz tovora na kratke razdalje in je ob tem sposoben prevažati tovor, ki je težji od njega samega. Namenjen je zmanjšanju porabe energijskih virov, pozornosti do okolja in izboljšanju kakovosti življenja. Novi Piaggio Porter NP6 nudi pogon CombiFuel z izvedenko 1,5 litrskega motorja, ki se polni s kombinacijo bencina in plina LPG ali CNG.

Ni potrebno več izbirati! Piaggio Porter izpolni vaše maksimalne zahteve.

Benussi d.o.o. LJUBLJANA, Cvetkova ulica 1, 1000 Ljubljana, 08/205 33 47
MARIBOR, Miklavška cesta 82, 2311 Ilče, 02/805 15 30

Ali ste vedeli, da ...

- bi sistem e-vinjet pri nas lahko zaživel že decembra letos?
- pripravlja EU za okrevanje evropske avtomobilske industrije po koronakrizi kar 100 milijard evrov vreden paket?
- 30 % celotnih vlaganj v raziskave in razvoj na nivoju EU prihaja iz avtomobilske industrije?
- je koronavirus po svetu povzročil, da se vozimo hitreje? Europol, evropska policija je namreč sporočila, da je v zadnji polovici leta obravnavala dvakrat toliko kršitev zaradi prekoračene hitrosti kot v enakem obdobju v preteklih letih.
- da je bohinjska občina kot prva za sedaj v Sloveniji uvedla možnost plačevanja parkirnine prek aplikacij Viber, Facebook, Messenger, Apple Business Chat.

Umetnik v prahu



Prah in umazanija na zadnjem delu tovornjaka sta stalnica. Tudi ko opereš vozilo, je to na tem mestu že kaj kmalu umazano. Mehiški emigrant in danes voznik tovornjaka Arnulfo Gonzales je to izkoristil in na zadnjem delu vozila v prahu začel

ustvarjati prave umetnine. Arnulfo je od nekdaj želel postati slikar, a so se sanje hitro razblinile v realnost, saj mu umetnost ni prinašala denarja, tako da se je zaposlil kot voznik tovornjaka.

Vse se je začelo leta 2016, ko je čakal na naklad. Ko se je sprehajal okoli tovornjaka, je opazil umazano zadnjo stran. Stopil je bliže in s prsti začel risati po prahu. Kmalu je nastal portret ženske. S svojim delom je bil zelo zadovoljen in ob naslednji priložnosti je že slikal nove motive.



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 Kocljca 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

ë-Berlingo

Citroën predstavlja ë-Berlingo Van, električno izvedenko lahkega gospodarskega vozila, ki poklicnim uporabnikom zagotavlja večjo produktivnost po zaslugi novih inovativnih tehnologij, modularnost in uporabne zmogljivosti, ki so drugim od nekdanj za zgled. Vsemu naštetemu se pridružujejo še prednosti električne vožnje.



Po Evropi z le eno napravo



Nogometaši Barcelone s Cupro

Nogometaši Barcelone se bodo v novem letu vozili z vozili Cupra. To je znamka, ki nam je bolj znana po športno prirejenih modelih Seata, a zdaj je to samostojna znamka. Nogometaši Lionel Messi, Antoine Griezmann, Gerard Piqué, Sergio Busquets, Sergiño Dest, Miralem Pjanić, Frenkie De Jong in že dosedanji ambasador znamke Cupra Marc-André ter Stegen se bodo odslej vozili z novim modelom Cupra Formentor, ki je prvi model, razvit in oblikovan za novo avtomobilsko znamko.



DKV Box Europe je naprava, ki omogoča samodejni obračun cestnin za tovornjake znotraj EU, in to z uporabo le ene naprave. Vse transakcije imamo pregledno predstavljene na svojem uporabniškem računu. Plačamo jih čisto preprosto prek obračuna DKV. Za prosto vožnjo po Evropi!



ŠIROKA PONUDBA. OPTIMALNA LOGISTIKA. TO FITS.

Deli za gospodarska vozila in kmetijske stroje. Imate potrebe po delavcih ali opremi? Ponujamo vam visoko kakovostne rezervne dele lastne blagovne znamke Winkler. Na zalogi imamo vedno več kot 200.000 rezervnih delov. Dostavimo po pošti, kamor želite!

Preizkusite nas!
www.winkler.de

Naročila dostavimo z ekspresno dostavo. Naročilo, oddano do 18.30 ure, dobavimo že naslednji dan. Naročila, oddana do 10.00 ure, so že isti popoldan v Mariboru, na Ptuj in njuni okolici.

Winkler Austria GmbH
Gradnerstrasse 140
8054 Gradec
Telefon: +43 316 255 500-0
graz@winkler.de

winkler
Das passt.

Naročite prek spleta vsak dan!

winkler.de/shop

Samodejni priklop



ZF predstavlja sistem, ki omogoča samodejni priklop vlačilca in polprikolice. Sistem ne bo le olajšal tega postopka, ampak bo na višjo raven dvignil tudi varnost. ZF trdi, da je takšen sistem med prvimi na svetu. Zahvaljujoč inovativnemu elektronsko-računalniškemu sistemu vlačilec samodejno zapelje do polpriklopnika in se pripne na sedlo polprikolice. Pri tej operaciji se voznik sploh ne dotika volana, vse operacije opravi mini računalnik s pomočjo elektrohidravlike in sistema kamer.

Na to se nanaša še ena novost: ZF jo imenuje Advanced Reversing Assist. To je izboljšana funkcija sistema za pomoč pri vzvratni vožnji. Zadaj nameščena kamera pošlje sliko na zaslon na sredinski konzoli tovornjaka, ki se sicer uporablja za navigacijo in druge informacije. Obe rešitvi pomagata zmanjšati nevarnost nesreč na nakladalno-razkladalnih mestih, skrajšati čas, potreben za izvedbo manevrov, in zmanjšati stres ljudi.

Tovornjak »leti« tudi 150 km/h

Za potrebe kontrole na avtocestah je francoska žandarmerija naročila šest tovornjakov Renault Trucks T. Posebej opremljeni tovornjaki lahko dosežejo hitrost tudi do 150 km/h. Tovornjaki bodo namenjeni kontroli prometa. Predvsem nadzoru voznikov v tovornjaki, ki ponoči med vožnjo gledajo televizijo ali brskajo po internetu ali telefonu ali pa v kabini delajo kaj drugega, kar ni dovoljeno. Tovornjaki bodo opremljeni tudi z radarskim sistemom Gatso Milla, ki lahko spremlja vozila v prihodu ali v oddaljevanju. Kamere bodo snemale prekrške in kaznovani bodo lahko tudi vozniki osebnih avtomobilov. Za ta namen je odstranjena postelja, v njenem delu pa je urejen prostor s snemalnimi napravami. Tu je tudi manjša pisarna za opravljanje birokratskih poslov. Na tovornjaki so policijske barve, modre luči, na hrbtu pa tudi tabla s svetlečim napisom »Follow me«.



UPRAVLJANJE Z DOKUMENTI (DMS)

PRIHRANITE ČAS S PREPROSTIM UPRAVLJANJEM DOKUMENTOV.

Profesionalna sistemska rešitev za skeniranje, pošiljanje in prejemanje dokumentov med voznikom in pisarno.

- Profesionalni tablični računalnik OBC740 omogoča **enostavno skeniranje, pošiljanje in prejemanje** dokumentov med pisarno in voznikom.
- Pametno prepoznavanje perspektive izboljša **kakovost skeniranja dokumentov**.
- Skenirani dokumenti so poslani **v obliki PDF** in **varno shranjeni v mobileWEB** platformi.
- Svojim kupcem lahko **takoj po dostavi blaga izstavite račune** in prihranite sredstva za financiranje vašega voznega parka.
- Zagotavlja nadzor nad **ustreznostjo opreme vozil, prikolic in veljavnostjo dokumentov za celotni vozni park ter voznike**.
- S tabličnim računalnikom OBC740 lahko voznik enostavno **slika tovorni prostor, poškodbo vozila ali poškodovano blago**, vi pa lahko preverite, koliko prostora je še na razpolago, ali pa nemudoma ocenite obseg poškodb tovora in vozila ali prikolice ob menjavi voznikov.



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

CVS
Advanced Telematics

Polprikolice z aerodinamično streho varčujejo gorivo



Schmitz Cargobull pošilja na ceste novo polprikolico s prilagodljivo streho. Nove polprikolice prihajajo iz serije Eco Generation in naj bi s svojo inovativno zasnovo spuščanja zadnjega dela strehe privarčevale do 5 % pri porabi goriva. Schmitz Cargobull ponuja tri različne prikolicice, ki so prilagojene različnim obremenitvam in potrebam. Pri vseh se lahko zadnji del strehe pri vratih spusti, s čimer se ustvari manj vrtničenja zraka za polprikolico. Aerodinamična slika se lahko izboljša celo za 10 odstotkov in zato je lahko občutno nižja tudi poraba.

Kdor prevažata tovor, ki ne sega v višino, lahko izbere model Eco Fix. V tem modelu je zadnji del trajno znižan, višina naklada znaša 220 centimetrov. Druga izbira je polprikolico Eco Flex, pri kateri lahko zadnji del strehe prilagajamo med nakladalno višino 220 in 265 centimetri. Tretja izvedenka se imenuje Eco Varis, pri kateri pa je znižano podvozje. Pri tej polprikolici je možno znižati ne le zadnjega dela strehe, temveč tudi sprednjega. Tako prilagajamo višino vozila glede na višino vlačilca.

Dvigovanje in spuščanje strehe se izvajata prek stikal za krmiljenje posebne hidravlične črpalke. Za pravilno zategovanje cerade je ta izvedena na poseben način, saj ko je streha spuščena, jo prepognemo in fiksiramo na notranji strani, preostanek cerade pa na klasičen način zategnemo.



Zadnja vrata so vedno enako velika; ko se streha dvigne, se z nje spusti poseben zastor, ki pokriva razliko med višino vrat in višino strehe.

Proizvajalec zagotavlja, da prilagoditve na različne višine lahko izvede voznik sam, za operacijo pa ne potrebuje več kot 10 minut.



DAFovo leto

Prav vsako leto na trg pride kakšen nov tovornjak. In ker že nekaj časa prejemamo fotografije zamaskiranih DAFov, lahko sklepamo, da prihaja letos na trg povsem nova kabina DAF. To lahko razberemo tudi s tovornjaka na sliki, ki je opremljen z večjo kabino, ki je na sprednjem delu videti celo nekoliko podaljšana. Na boku sicer še nosi klasična ogledala, a videli smo že tudi izvedbe s kamerami. Za oznakami se skriva model XF 530, ki ga Nizozemci testirajo skupaj s kupci. Zanimivo je tudi to, da je medosna razdalja že na oko daljša in zagotovo meri vsaj 4 metre. Kdaj bo tovornjak na trgu, še ne vemo, zagotovo pa bo leto 2021 DAFovo leto.



Se Iveco prodaja?

CNH Industrial, matično podjetje Iveca, je nadaljevalo pogajanja s kitajskim podjetjem FAW o prodaji podružnice tovornjakov CNH Iveco. Obe strani sta julija lani prekinili pogajanja, ker državno podjetje FAW za Iveco ni ponudilo dovolj denarja. Ponudba je takrat znašala tri milijarde evrov. Tik pred prelomom leta pa sta EU in Kitajska sklenili nov obsežen trgovinski sporazum. To je spodbudilo stranki k ponovnim pogajanjem.

FAW je na Kitajskem največji proizvajalec vozil. Tovornjake izdelujejo pod imenom JieFang. Z Ivecom bi kupili tudi veliko moderno tovarno dizelskih motorjev FPT (Fiat Power Train). Po mnenju vpletenih bi se FAW, ki na domačem trgu že sodeluje z VW in Toyoto, rad razširil tudi preko meja Kitajske. Posledično so se delnice CNH na milanski borzi že dvignile.

IVECO

FAW



Renault T520, posebna serija

Renault Trucks je leta 2019 praznoval 125. obletnico obstoja. Bolj natančno, to je bila obletnica ustanovitve podjetja Berliet, ki jo je Renault prevzel v sedemdesetih letih. Ob obletnici je Renault predstavil posebno serijo vlačilcev z nazivom 1894 Edition. Vozilo je tudi danes na voljo s tovarniškimi dodatki. Na strehi je zlat nosilec za dodatne luči, prav takšne barve je tudi pesto kolesa. Videz je zelo dinamičen, še posebej v kombinaciji modre in rumene barve.



Vrača se Powerliner

Po 25 letih Mercedes vrača naziv Powerliner. Včasih so to oznako nosili najzmogljivejši modeli iz serije SK (Schwere Klasse), ki so jih izdelovali med leti 1989 in 1998, zdaj pa je to ime prejel tudi Actros.

To je sicer demo vozilo, namenjeno nizozemskemu trgu, a verjamem, da se ga ne bi branil noben šofer. Vozilo predstavlja tovarniške zmožnosti številnih načinov nastavitve in dodelave. Zato je njegov videz zelo atraktiven.

Osnova je največja gigaspaces kabina, povsem zračno vzmetena, in 15,6-litrski motor, ki razvija 630 KM, dodani

pa so paketi multimedije, udobja, varnosti, osvetlitve ... Kot stari Powerliner ima tudi novi Actros pesto koles v rdeči barvi, nanj pa so privita aluminijasta platišča. Posebna je tudi osvetlitev, saj najdemo dodatne luči v odbijaču, na strehi in v sončnem ščit. Še večja posebnost tega vozila pa je, da nima več ogledal. Ta je seveda zamenjal sistem kamer Mirrorcam. Kamere pa so zdaj zamenjale tudi sprednje ogledalo in tako v sistemu Cornereye ena leča spremlja dogajanje pred vozilom in ob njegovem boku.



Ali se dizel poslavlja

Sedem največjih evropskih proizvajalcev tovornjakov je podpisalo skupen dogovor, da bodo do leta 2040 prenehali s proizvodnjo in prodajo dizelskih tovornjakov, kar je deset let prej, kot zahtevajo oblasti.

Zveza Daimlerja, Scanie, MANa, Grupe Volvo, DAFa, Iveca in Ford Trucksa se je zavezala, da bo opustila razvoj dizelskih motorjev po letu 2040. Namesto tega se bodo proizvajalci tovornjakov osredotočili na razvoj novih tehnologij, novih baterij, gorivnih celic in čistejših goriv.

Sporazum so kot odprto pismo predali britanski medijski hiši Financial Times. Proizvajalci gospodarskih vozil so se tako združili v grozd in najavljajo, da bodo v razvoj novih tehnologij vložili med 50 in 100 milijardami evrov.

O zaustavitvi razvoja dizelske tehnologije se je razpravljalo že nekaj časa in postavljena je bila meja 2050, ko naj bi se popolnoma prenehali proizvajati tovornjaki z dizelskim motorjem. Najnovejša dognanja v tehnologiji pa so prepričala proizvajalce tovornjakov, da je bolje že prej prenehati z optimizacijo dizelskih



motorjev, saj bo ceneje razvijati vozila brez škodljivih plinov.

V odprtem pismu pa proizvajalci tudi pozivajo oblasti, naj začnejo vlaganja v novo infrastrukturo, predvsem vodikove

polnilnice in v proizvodnjo sintetičnih goriv. Ob tem pa tudi pozivajo odgovorne k zvišanju davkov na izpuste v EU, da bi tudi drugi znižali naložbe v razvoj tehnologij s pogonom na fosilna goriva.

Prigo d.o.o. Pooblaščen serviser vozil Mercedes-Benz

Servisni center Brdo

Akcijska ponudba originalnih delov Mercedes-Benz.



Napenjalec
jermena

MP3 od 105,76 €*
MP4 od 214,06 €*



Turbo
polnilnik

MP2/MP3 od 669,66 €*
MP4 od 882,11 €*

Izkoristite
možnost
dobropisov
ob vračilu
starega dela

Cene ne vsebujejo DDV-ja. Akcijska ponudba velja do 30. 6. 2021 oz. do razprodaje zalog. Možne so napake v tekstu. Slike so simbolične.

*Akcijska cena z odštetim dobropisom, ki velja ob vračilu starega dela.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Prigo, d.o.o., Brezovica, PE Brdo | Pooblaščen serviser gospodarskih vozil Mercedes-Benz
Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana | T: +386 (0)1 365 82 22 | M: +386 (0)31 349 999 | E: servis@prigo.si | www.prigo.si

Amazon Alexa v novih tovornjaki

Novi Volvo FH, Volvo FH16, Volvo FM in Volvo FMX bodo prvi komercialni težki tovornjaki, ki bodo na voljo z vgrajeno Alexo. Integracija Alexa bo voznikom tovornjakov omogočila, da bodo dobili navodila, telefonirali, poslušali novice in dostopali do zabave, vse s preprostimi glasovnimi ukazi. Volvo tovornjaki z Alexo bodo na voljo od marca 2021 v Avstriji, Franciji, Nemčiji, na Irskem, v Italiji, Španiji in Združenem kraljestvu.

Septembra 2020 je Volvo Trucks začel s prodajo štirih novih tovornjakov, ki so bili razviti z močnim poudarkom na voznikovem okolju, varnosti in produktivnosti. Tovornjaki imajo nov, prilagodljiv uporabniški vmesnik z digitalno instrumentno ploščo, ki vozniku v vsaki situaciji daje ustrezne informacije in mu olajša sprejemanje pravih odločitev.

»Razvili smo značilne tovornjake Volvo, vključno z vso ergonomijo, udobjem in varnostjo, in jih združili z inovativno tehnologijo, kot je Alexa, da ustvarimo še privlačnejše in produktivno voznikovo okolje,« pravi Samuel Nerdal, produktni vodja za elektroniko



in električne rešitve pri Volvo Trucks.

Z uporabo Alexe lahko vozniki držijo roke na volanu in oči na cesti. Če je novi tovornjak opremljen z navigacijsko programsko opremo, ki je pri Volvu del serijske opreme, lahko voznik z

glasovnim ukazom Alexo prosi za pomoč na poti in ta se bo prikazala na zaslonu. Poleg tega lahko Alexa vozniku pomaga telefonirati, predvajati glasbo in dostopati do novic in zvočnih knjig.

»Veseli smo, da Volvo Trucks razume, da je glasovna tehnologija bistvena za ustvarjanje optimalne izkušnje za voznike težkih tovornjakov in veselimo se, da je lahko Alexa del nove vozniške izkušnje,« je dejal Ned Curic, podpredsednik podjetja Alexa Automotive. »Alexa je lahko koristna prijateljica na cesti za voznike tovornjakov Volvo, saj so z njeno pomočjo bolj povezani in produktivni, ob tem pa jih tudi zabava.«

Pripravljen na vse! Novi Caddy.

Spontan kot življenje in pripravljen na vse izzive sodobnega vsakdana. Novi Caddy na svoje predhodnike spominja po zanesljivosti, prilagodljivosti in funkcionalnosti, sicer pa je temeljito prenovljen in napreden bolj kot kadarkoli prej.

Poleg nove vznemirljive oblike novi Caddy prinaša naj-sodobnejše asistenčne sisteme – mednje sodita asistenca za odparkiranje (Rear Cross Traffic Alert) in sistem Travel Assist z asistenco za zaustavitev v sili (Emergency Assist) – ter popolnoma na novo zasnovano notranjost, ki jo definira visoka stopnja digitalizacije; glasovno upravljanje, inovativni infotainment sistem (Innovision Cockpit), napredna spletna storitev We Connect, aktivno prezračevanje potniškega prostora in udobni sedeži ErgoComfort, je le nekaj izmed njegovih glavnih adutov, ki vam izboljšajo vsakdan.

Podobno napreden je tudi Caddy Cargo, ki nove poslovne priložnosti lahko odpira tudi brez ključa (Keyless Access), ravno tako pa navdušuje z najsodobnejšim digitalnim okoljem (Innovision Cockpit), glasovnim upravljanjem, prilagodljivim prostorom in ločenim zaklepanjem tovornega prostora. Ne glede na to, katerega izberete, ste z novim Caddyjem res pripravljeni na vse, kar vam ponuja življenje – tudi na novo pustolovščino, ki jo s premišljeno zasnovanim ležiščem, majhno izvlečno kuhinjo in kempirno mizo zagotavlja novi Caddy California.



Volkswagen Variant

Volkswagen je predstavil novi Golf Variant. Njegove linije se lahko pohvalijo z odlično aerodinamiko, značilnim sprednjim delom in dvignjenimi rameni v slogu Shooting Brake. Karavanska različica golfa ostaja večnamenski avtomobil športnega videza, z veliko prostora, zahvaljujoč prtljažniku s kar 1642 litri. Avto je za 35 centimetrov daljši od navadnega golfa. Ob uvedbi na trg bodo za Golf Variant sprva na voljo blagi hibridni pogon (eTSI z močjo 81 kW (110 KM) in 48-voltno tehnologijo) ter dva turbodizelska motorja s tehnologijo dvojnega vbrizgavanja (TDI z močjo 85 kW (115 KM) in 110 kW (150 KM)). Kot samostojni model bo na trg prišel Golf Alltrack s štirikolesnim pogonom 4MOTION. Cenovna paleta se začne pri 21.390 evrih.



Prenovljeni Peugeot 3008



Prenovljeni 3008 se ponaša z novim videzom sprednjega dela. Posebne dnevne LED luči v obliki levjih zob so zdaj značilne tudi za 3008. V notranjosti je 3008 prejel 12,3-palčno digitalno instrumentno ploščo, ki zagotavlja boljšo berljivost in kontrast, nov pa je tudi osrednji 10-palčni zaslon na dotik, na dnu katerega je nameščenih sedem »klavirskih tipk« za lažji in hitrejši dostop do bistvenih funkcij. V ponudbi motorjev sta dva bencinska in dva dizelska motorja ter en priključni hibrid. Vozila so pretežno na voljo z 8-stopenjskim samodejnim menjalnikom in možnostjo izbire voznega programa (normal, sport ali eco). Slednji lahko samo s pomočjo elektrike prevozi do 60 kilometrov. Cenovna paleta se začne pri 21.300 evrih.

Citroënov C4

Na trg je prišel čisto nov Citroën C4, ki nakazuje, kako bodo v prihodnje videti Citroëni. LED luči so postavljene v dva nivoja, prav tako reža za zajem zraka. Veliko pozornosti je posvečeno tudi bočnemu delu vozila in kupejevskemu zadku. Vozilo je opremljeno z bencinskim 1,2-litrskim motorjem (100, 130, 155 KM) in dizelskim 1,5-litrskim motorjem (110, 130 KM), na voljo pa je tudi povsem električna verzija. Za Citroën je udobje že pregovorno in v C4 se to odraža v komfortnih sedežih, odlični ergonomiji, kot novost pa predstavljajo poseben nosilec za tablico Smart Pad Support. Novi C4 je seveda povsem digitalen, ni več klasičnih merilnikov, večino funkcij pa krmilimo prek osrednjega ekrana. Cenovna paleta se začne pri 18 tisočakah, za električno izvedbo pa pri 35.450 evrih.



Audi Q5



V prenovljenem Q5 sta združena športni značaj in prilagojenost za vsakodnevno uporabo. Videz je še drznejši, novost pa so zadnje luči v tehnologiji OLED, ki jo dopolnjujejo dinamični smerniki. Zunanost še naprej zaznamuje velika osemkotna maska ter LED žarometi z novo grafiko. Stranski odprtini za dovod zraka sta postavljeni višje in imata trapezna vstavka. V notranjosti vodoravno usmerjene linije dajejo vtis širine in lahkotnosti. Tridimenzionalno oblikovani, elegantno usločeni dekorativni element ločuje zgornji in spodnji del armaturne plošče. Za pogon so zadolženi en bencinski in trije dizelski motorji s prostornino dveh litrov, le najmočnejši dizel ima prostornino treh litrov. Cenovna paleta se začne pri dobrih 46 tisočakah.



Korona je vplivala tudi na prodajo vozil

Kot vsako leto, smo tudi tokrat potegnili črto pod lanskim letom, ki pa je bilo precej slabo, a še zdaleč ne tako slabo kot leto 2009. Pa pogledjmo, katera vozila in koliko smo jih Slovenci kupili v letu 2020.

Veliko nas je še ob polletju podatke leta 2020 primerjalo s tistimi ob koncu prejšnjega desetletja, ko nas je prizadela velika gospodarska kriza. Pa se je potem drugo polletje izkazalo za precej boljše in nekoliko popravilo celotno sliko. Seveda so številke manjše, in sicer med osebnimi vozili za 26,6 %, med

lahkimi dostavnimi vozili za 28,03 % in med težkimi gospodarskimi vozili za 43,5 %. A če se spomnimo, da je leta 2009 trg težkih gospodarskih vozil padel za več kot 80 % in da smo tisto leto kupili vsega 400 tovornih vozil, potem je lansko leto, ko je nove tablice dobilo dobrih 1300 tovornih vozil, še kar dobro.

Osebna vozila

Pa če začnemo najprej z osebnimi avtomobili. Nove tablice je lani prejelo 53.694 novih vozil, predlani pa 73.193. Še naprej sta najbolj zaželeni znamki v Sloveniji Volkswagen in Renault, ki skupaj pokrivata dobro tretjino trga. Prvi 16,10 %, drugi 15,63 %. Škoda na tretjem mestu je že presegla desetodstotni tržni delež. Na odlično četrto mesto se je zavihtel Hyundai, sledijo pa Peugeot, Dacia, Kia, Nissan, Citroën in Toyota, ki zaključuje deseterico.

Čeprav Slovenci prisegamo na znamko Volkswagen, pa je z naskokom najbolje prodajano vozilo Renault Clio. Z redkimi izjemami, ko ga je za kakšen mesec s trona izrinil Golf, je Clio najbolj slovenski avto že 30 let.

In če je trg novih osebnih avtomobilov zdrsnil, se je za več kot 130 % popravil trg novih električnih avtomobilov. Leta 2019 je nove tablice prejelo 697 električarjev, lani pa že kar 1634. Torej električna ofenziva se je začela, in to ne le pri osebnih vozilih, temveč tudi pri dostavnih in tovornjakih.



Clio je slovenski avto. Izdeluje se v Novem mestu in tudi prodajne številke vedno govorijo v njegovo korist.

Lahka gospodarska vozila

Trg lahkih gospodarskih vozil do 3,5 tone se je skrčil za 28 %. Leta 2019 je kombije najbolje prodajal Fiat, ki pa je lani zdrsnil na četrto mesto, s četrtega na prvo pa se je povzpел Ford, Renault in Volkswagen pa trdno držita drugo in tretje mesto. Te štiri znamke skupaj držijo kar 70 % trga.

V razredu pick-upov smo lani registrirali 317 vozil, tu pa je konstantno najboljši Ford z modelom Ranger, ki je »pobral« kar dve tretjini celega trga, saj je Mitsubishi z novim modelom L200 našel vsega 100 kupcev, Toyota z modelom Hilux na tretjem mestu pa 42. Sledijo še Volkswagen Amarok 33, Nissan Navara 18 in Mercedes razred X 13.



Lani smo pokupili dobrih osem tisoč lahkih gospodarskih vozil.

Trg osebnih vozil

Proizvajalec	2020
1 Volkswagen	8644
2 Renault	8391
3 Škoda	5577
4 Hyundai	3385
5 Peugeot	3217
6 Dacia	2808
7 Kia	2460
8 Nissan	2405
9 Citroen	2243
10 Toyota	1905
11 Fiat	1739
12 Seat	1627
13 Opel	1336
14 Ford	1249
15 Audi	1046
16 Ostali	5662
Skupaj	53.694

Najbolje prodajani dostavniki do 3,5 tone

Proizvajalec	Model	2020
1 Ford	Transit Custom	1317
2 Renault	Master	914
3 Fiat	Ducato	649
4 Volkswagen	Crafter	568
5 Peugeot	Boxer	396
6 Renault	Trafic	368
7 Citroen	Jumper	350
8 Volkswagen	Caddy	348
9 Ford	Ranger	317
10 Renault	Kangoo Express	287

Trg lahkih gospodarskih vozil do 3,5 t

Proizvajalec	2020
1 Ford	1927
2 Renault	1635
3 Volkswagen	1192
4 Fiat	797
5 Citroen	600
6 Peugeot	522
7 Dacia	326
8 Mercedes-Benz	261
9 Opel	228
10 Škoda	192
11 Mitsubishi	106
12 Man	84
13 Toyota	80
14 Iveco	50
15 Nissan	19
16 Ostali	14

Skupaj 8.033

Trg nad 6 ton

Proizvajalec	2019	2020	Razlika
DAF	219	126	-93
Iveco	149	93	-56
MAN	512	329	-183
Mercedes-Benz	439	224	-215
Renault	145	68	-77
Scania	494	205	-289
Volvo	366	265	-101
Ford	20	12	-8
Ostalo	14	9	-5
Skupaj	2358	1331	-1027

Težka tovorna vozila

Pa si oglejmo še najtežji segment vozil, ki je žal zabeležil tudi največji padec. Celoten trg težkih gospodarskih vozil je s 1331 registriranimi vozili v letu 2020 glede na 2344 vozil v letu 2019 zdrsnil za 43,5 %.

77 vozil je bilo registriranih v razredu od 6 do 15,99 tone, kar predstavlja slabih 6 % celotnega trga, vsa ostala vozila pa pripadajo razredu nad 16 ton in so pretežno namenjena za mednarodne prevoze. Če so bile ceste v spomladanskih mesecih bolj prazne, pa se je jeseni transport odvijal bolj ali manj nemoteno. Iz pomladnega dela smo se naučili, da moramo tovarne napolniti in iz njih odpeljati gotove izdelke, tudi trgovine in bencinske servise je treba napolniti, tako da smo na cesti srečali veliko več tovornjakov kot marca in aprila.

DAF, Cordia d.o.o.

DAF je del velike skupine Paccar in veseli smo, da smo tudi mi del tega, saj lahko tako svojim strankam ponudimo samo najboljše. Ponosni smo na vozila LF, CF in XF, slednja ponujajo odlični in varčni motor, izjemen dizajn v notranjosti in prepoznavno zunanost. Kot že vsa leta je tudi leto 2020 kazalnik, da je v kategoriji vlačilcev na starem kontinentu še vedno najbolj priljubljeno ravno naše vozilo: DAF XF.

Leto 2020 je bilo za Cordio izjemno zanimivo. Obeležili smo 25. obletnico predstavnosti DAF v Sloveniji in izjemnih 30 let delovanja. Veseli smo, da imamo zadovoljne kupce, kar je seveda velika naložba v prihodnost našega podjetja. Želimo biti še boljši, kar pomeni prisluhniti našim kupcem in izpolniti njihova pričakovanja. Še naprej se bomo trudili z učinkovitimi transportnimi rešitvami in povečevali konkurenčno prednost svojih strank. Vse z namenom, da se bodo naši kupci sami prepričali, da smo

vredni njihovega zaupanja in da dobijo le najboljše.

V letu pred seboj pričakujemo nekaj novosti na svojem največjem tovornjaku, a naj to za enkrat ostane še skrivnost.

Zahvaljujemo se vsem kupcem

vozil DAF, kot tudi lastnikom drugih znamk, ki zaupajo našim serviserjem v Medvodah in Mariboru. Srečno, zdravo in uspešno leto 2021. Vi ste z nami, mi smo z vami.



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

Ford Trucks, Kam in Bus Importer d.o.o.

Leto, ki se je začelo z dobrimi napovedmi, se je izkazalo za eno globalno najbolj zahtevnih let. Trg novih težkih gospodarskih vozil se je na nove okoliščine odzval s precejšnjim upadom. V takih okoliščinah smo lahko le delno zadovoljni z dosežki. Leto 2021 bo prvo leto okrevanja gospodarstva in zato pričakujemo znatno povečanje deleža vlačilcev Ford Trucks, še posebej pa prodajo gradbenih tovornjakov na nekoliko večjem trgu.



Lari Host, regionalni direktor prodaje vozil Ford Trucks

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

Leto 2020 je bilo v vseh pogledih negotovo in brez primere. Epidemija covid-19 je globoko posegla v vse pore družbe. Njenega vpliva na gospodarstvo in ne nazadnje na naša življenja pa si ni mogel predstavljati nihče. Slovenski trg tovornjakov je upadel za 42 %, kar je največji padec trga tovornih vozil v Evropi. Kljub temu je MAN Truck &

Bus Slovenija uspel povečati tržni delež in močno okrepil vodilni položaj. Kot je poudaril Claus Wallenstein, generalni direktor MAN Truck & Bus Slovenija: »Zelo sem vesel in ponosen, da smo s 25,4 % dosegli najvišji tržni delež v zgodovini podjetja. Prepričan sem, da je to rezultat našega trdnega poslovnega odnosa, ki stranke vedno postavlja na prvo mesto in ki je v času koronakrize prišel še posebej do izraza. Kot pravi že stari pregovor: »Pravega prijatelja spoznaš v težavah.« In prav to smo v paketu z najboljšimi transportnimi rešitvami ponudili našim strankam. Naj poudarim še nekaj pomembnih mejnikov, ki so zaznamovali preteklo leto. Po dvajsetih letih smo uspešno predstavili novo generacijo tovornjakov MAN. Nova vozila so izjemno dobro sprejeta. Za MAN e-mobilnost ni več vizija, ampak resničnost. To smo pokazali konec leta s svojo pobudo za trajnostno dostavno logistiko na področju gospodarskih vozil in mestnega potniškega prometa. Skupaj s partnerji projekta smo tako postavili temelje za razvoj e-mobilnosti v Sloveniji. Ponosni na izjemne dosežke in pripravljeni na nove zmage se v MAN Truck & Bus Slovenija resnično veselimo leta 2021, ko pričakujemo okrevanje gospodarstva po vsej Evropi in še posebej v Sloveniji.«



Claus Wallenstein, direktor podjetja MAN Truck & Bus Slovenija

MAN še naprej na vrhu

Vrstni red se je nekoliko premešal. Na vrhu je še vedno MAN, ki je na trg poslal 309 vozil. MAN je v lanskem letu po dvajsetih letih predstavil povsem novo paletu tovornjakov iz serije TGX in TGS in jih v drugi polovici leta pričel prodajati tudi v Sloveniji. Po prvem valu navdušenja nad novimi tovornjaki znamke Scania pa je ta z drugega mesta padla na četrto, saj je nove tablice dobilo »le« 205 njihovih tovornjakov. Tako sta jo prehitela Volvo z 265 tovornjaki in Mercedes z 222. Drugi del lestvice pričinja DAF, ki mu je kljub krizi vseeno uspelo prodati 122 novih tovornjakov, sledita pa mu Renault s 66 in Iveco s 47 vozili. Koronakriza je nekoliko prekrizala načrte podjetju Kam in Bus, ki v Sloveniji zastopa tovornjake znamke Ford. Po dobrem začetku prodaje in prejetem naslovu tovornjak leta se je lani za turške tovornjake odločilo zgolj 12 kupcev.

Kot že prej rečeno, ima MAN zdaj najmlajše tovornjake, kupci pa so zelo



Kljub slabi prvi polovici leta pa trg vseeno ni padel tako kot leta 2009.

raznovrstni in kupujejo tovornjake za različne namene. Zato MAN, kljub največjemu številu prodanih tovornjakov, v nobenem podsegmentu ni na prvem mestu. Med vlačilci je največ tovornjakov Volvo, med tovornjaki s šasijo, namenjeno za različne nadgradnje, pa vodi Mercedes.

Če še malo
r a z d e l a m o

podsegmente vlačilcev in šasij, lahko zapišemo, da je šasij 30 %, medtem ko je vlačilcev kar 70 %. Glede na prejšnja leta se je lani prodalo več šasij, kot je pa je kazal trend. Velika nihanja v prodaji so se dogajala tudi po mesecih. Tradicionalno najboljši mesec je januar, ko je bilo registriranih

Trg od 6 do 16 ton

Proizvajalec	2019	2020	Razlika
DAF	4	4	0
Iveco	26	46	20
MAN	36	20	-16
Mercedes-Benz	16	2	-14
Renault	5	2	-3
Volvo	4	0	-4
Ostalo	2	3	1
Skupaj	93	77	-16

Trg nad 16 ton

Proizvajalec	2019	2020	Razlika
DAF	215	122	-93
Iveco	123	47	-76
MAN	476	309	-167
Mercedes-Benz	423	222	-201
Renault	140	66	-74
Scania	494	205	-289
Volvo	362	265	-97
Ford	20	12	-8
Ostalo	12	6	-6
Skupaj	2265	1254	-1011

Trg šasije nad 16 ton

Proizvajalec	2019	2020	Razlika
DAF	45	17	-28
Iveco	106	23	-83
MAN	167	100	-67
Mercedes-Benz	228	138	-90
Renault	58	27	-31
Scania	67	40	-27
Volvo	57	38	-19
Ford	2	1	-1
Ostalo	2	3	1
Skupaj	732	387	-345

Trg vlačilci nad 16 ton

Proizvajalec	2019	2020	Razlika
DAF	170	105	-65
Iveco	17	24	7
MAN	309	209	-100
Mercedes-Benz	195	84	-111
Renault	82	39	-43
Scania	427	165	-262
Volvo	305	227	-78
Ford	18	11	-7
Ostalo	10	3	-7
Skupaj	1533	867	-666

215 vozil, kar je šestina celoletne prodaje. To gre pripisati tudi dejstvu, da precej kupcev vozila, ki so bila nabavljena v prejšnjem letu, registrira nekoliko kasneje, ali pa čaka na kakšno nadgradnjo ali posebno opremo. Drugi najboljši mesec je bil februar, medtem ko zaradi znanih razlogov marec, april in maj niso bili najbolj naklonjeni prodaji težkih tovornih vozil. Nekoliko nato izstopajo junij in zadnji trije meseci prejšnjega leta.

Rabljena tovorna vozila

Trg rabljenih tovornih vozil pa je prvič po zelo dolgem času presegel trg novih vozil in je padel le za 14 odstotkov. Po navadi je bil trg rabljenih vozil za 10 % manjši ali celo enak trgu novih vozil. No, lani pa se je v Slovenijo iz tujine pripeljalo skoraj 1900 rabljenih tovornjakov, kar je za 630 enot več kot novih. Še vedno prevozniki najbolj zaupajo nemškima znamkama, saj je Mercedes že pregovorno najbolj vzdržljiv tovornjak iz druge roke, sledi pa mu MAN. Skoraj 800 Mercedesov in 450 MANov je skupaj kar dve tretjini vseh rabljenih tovornjakov, ki so lani v Sloveniji prvič dobili tablice. Predvsem se tu pozna, da je v vzponu gradbeni sektor, s sproščanjem omejitev pa bo zagotovo letošnje leto ponovno bolj izenačeno med rabljenimi in novimi vozili.

Kolaps trga avtobusov

Trg novih avtobusov je v Sloveniji močno odvisen od razpisov večjih



Ker je turistični sektor praktično v popolnem mirovanju, se je na to odrazil tudi trg avtobusov, saj turističnih potovanj že celo leto ni.



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

Rabljena vozila nad 7,5 t

Proizvajalec	2019	2020	Razlika
DAF	175	158	-17
Iveco	150	113	-37
MAN	497	449	-48
Mercedes-Benz	962	797	-165
Renault	81	47	-34
Scania	152	178	26
Volvo	154	125	-29
Ostalo	11	17	6
Skupaj	2182	1884	-298

prevoznikov, kot so LPP, Arriva, Nomago ... Po navadi se trg vrti okoli 120 vozil, pretežno namenjenih za mestne in turistične namene. Leto 2019 je bilo eno boljših v tem segmentu, saj je bilo prodanih 141 novih avtobusov, no, v letu

2020 pa je zamrl turizem in to se je še kako poznalo na prodaji novih avtobusov. Vsega skupaj je lani nove tablice dobilo le 34 vozil. Od tega je samo Mercedes prodal 22 novih avtobusov, ostalih 11 pa se je razdelilo

Novi avtobusi

Proizvajalec	2019	2020	Razlika
Irizar	6	0	-6
Iveco	18	4	-14
MAN	17	5	-12
Mercedes-Benz	76	22	-54
Neoplan	0	0	0
Otokar	1	0	-1
Scania	9	1	-8
Setra	10	2	-8
TAM	3	0	-3
Van Hool	1	0	-1
Ostali	0	0	0
Skupaj	141	34	-107

Iveco, Iveco pisarna v Sloveniji

Pandemija covid-19 je precej pretresla tudi transportno industrijo in pokazala, da je zelo težko načrtovati dolgoročno. Tudi med zaprtjem gospodarskih dejavnosti je Iveco zagotovil stabilnost poslovanja, omogočil odprto servisno mrežo za nudenje storitev našim strankam ter dobavo nadomestnih delov v najkrajšem možnem času. Zaradi izrednih razmer in pomanjkanja podpore finančnih institucij so prodajni rezultati praviloma nižji od načrtovanih.

Tudi v letošnjem letu ostaja še kar nekaj neznank, da bi lahko z gotovostjo napovedali prodajne načrte, čeprav je nemogoče pričakovati, da se bodo vrnili na raven leta

2019. Vsekakor pa pričakujemo premik v pozitivno smer. Hkrati ostaja Iveco usmerjen h kupcem in nizkim stroškom poslovanja s ponudbo modelov na zemeljski plin (LNG), pa tudi s prihodnjimi modeli na vodikov pogon, načrtovanimi v sodelovanju z Nikolo. Pripravljamo pa tudi osvežitev aktualne ponudbe v segmentu dobave in gradbeništva.



Ivica Đurović, Iveco market manager za Slovenijo in Hrvaško

Mercedes-Benz, Autocommerce d.o.o



Damjan Cirman, direktor področja gospodarskih vozil

Leto 2020 je poleg pričakovanega nadaljevanja ohlajanja trga prineslo še covid-19, ki je dodatno pospešil upad povpraševanja po novih gospodarskih vozilih. Veseleli nas, da nam je kljub težkim razmeram na trgu uspelo zadržati vodilno pozicijo v segmentu šasij in tržni delež celo nekoliko izboljšati. Za leto 2021 pričakujemo postopno povečanje povpraševanja in oster konkurenčni boj med ponudniki na trgu. V prvi polovici leta načrtujemo predstavitev novega modela v segmentu vlačilcev Actros F in nove omejene serije vozil Actros Edition 2, v sredini leta pa začetek serijske proizvodnje modela eActros.

Obseg trga rabljenih vozil se je v letu 2020 skrčil le za slabih 14 odstotkov, kar je bistveno manj kot pri novih gospodarskih vozilih in celo nekoliko manj kot v letu 2019 (-16 %). Blagovna znamka Mercedes-Benz v tem segmentu v zadnjih letih tradicionalno dosega več kot 40-% tržni delež, v letu 2020 pa je ta znašal nekaj več kot 42 %, kar je dodatna potrditev zaupanja v našo blagovno znamko.

Za trg avtobusov je bilo leto 2020 leto, ki ga bomo želeli vsi čim prej pozabiti. Obseg se je skrčil za tri četrtine, na vsega 34 enot v letu 2020. Z blagovnimi znamkami Mercedes-Benz in Setra smo v letu 2020 dosegli 24 registracij, kar skupaj predstavlja skoraj 71-% tržni delež, kar je naš najboljši rezultat do zdaj. Za letošnje leto načrtujemo predstavitev prenovljenega primestnega avtobusa Inturo in po tistem upamo, da bomo na slovenskem trgu registrirali prvi električni avtobus s trikrako zvezdo.

Goodyear, Goodyear, Dunlop, Sava tires d.o.o.

Lansko leto je bilo zagotovo leto, polno izzivov za marsikatero panogo, in enako je veljalo tudi za transportno in avtomobilsko industrijo. Pandemija je ob samem začetku zagotovo prinesla nekoliko nestanovitno povpraševanje,



Vid Repolusk, direktor prodaje, tovarne pnevmatike Adria, Goodyear Dunlop Sava Tires d.o.o.

a kljub temu v letošnje leto vstopamo s pozitivno naravnostjo in trenutno ocenjujemo, da bo potencial trga tovornih pnevmatik rasel, saj pričakujemo postopno odpiranje trga avtomobilске industrije in pa tudi okrevanje avtobusne panoge. Kot visokotehnološko podjetje nenehno vlagamo v razvoj produktov in naprednih pametnih rešitev za spremljanje in upravljanje pnevmatik. Tako bomo tudi letos dopolnili in razširili določene segmente Goodyear Total Mobility, naše ponudbe za transportna podjetja, ki temelji na celovitem in personaliziranem pristopu – vredno si je namreč vzeti čas in skupaj s končnim uporabnikom s kritičnimi očmi pregledati ter identificirati področja, na katerih lahko z ustreznim izborom rešitev ustvarjamo dodano vrednost za uporabnika in optimiziramo njihove operativne stroške delovanja. Le na ta način se lahko zares učinkovito odzivamo na potrebe prevoznikov po povečanju učinkovitosti, ki je v času epidemije prišla še toliko bolj do izraza.

med Setro, Ivecom in MANom.

Tudi trg rabljenih avtobusov ni doživel boljših časov. Prepoved potovanj in izletov je pač oklestila nabavo avtobusov, zato je preko meje v Slovenijo prišlo le 17 avtobusov, od tega 5 Seter in 4 primerki Mercedesovega Tourisma.

EU okreva

Če je bil pri nas padec prodaje gospodarskih vozil večji kot 40 %, pa je na ravni EU precej manjši, in sicer 25,7 %, ob tem pa je bil december že mesec, ki je nakazoval okrevanje, saj je bilo registriranih za 7 % več vozil kot decembra 2019.

Konstantno je največji trg v Evropi za težka gospodarska vozila Nemčija. Leta 2019 je tam dobilo nove tablice 98 tisoč vozil, lani pa 74 tisoč. Trg se je v Nemčiji tako skrčil za 24 %. Največji padec prodaje v letu 2020 beležijo na Cipru, in sicer -60 %, ter v Estoniji -52 %. Najmanjši padec prodaje pa beležijo na Irskem, -12 %, in v Italiji, -14 %. Skupaj smo v Evropi lani kupili skoraj 300 tisoč vozil, leto poprej pa 404 tisoč.

Trg lahkih gospodarskih vozil, ki je pri nas zdrsnil za 28 %, je na Evropski ravni zdrsnil za 18 %. Lani je nove tablice dobilo skoraj 1,8 milijona vozil, leta 2019 pa 2,18 milijona. Zanimivo je, da so kar 22 % vseh kombijev (401.000) kupili v Franciji, prva naslednja država pa je Nemčija z 268 tisoč vozili. Med državami je največji padec prodaje zabeležila Švedska, in sicer -42 %, sledi Litva z -32 %, nato pa je na lestvici že Slovenija. Najmanjši padec prodaje lahkih gospodarskih vozil pa je zabeležila Danska z -6 %.

Rabljeni avtobusi

Proizvajalec	2019	2020	Razlika
Setra	19	5	-14
Mercedes-Benz	12	4	-8
MAN	18	2	-16
King Long	0	2	2
Iveco	3	1	-2
Neoplan	7	0	-7
Ostali	5	3	-2
Skupaj	64	17	-47

Novi avtobusi po namenu

	2019	2020	Razlika
Mestni	25	6	-19
Primestni	53	8	-45
Turistični	63	20	-43
Skupaj	141	34	-107



In če pogledamo še trg avtobusov, se je ta na evropski ravni znižal za 22,6 %. Lani je kljub koronakrizi in prepovedi potovanja nove tablice po Evropi dobilo 35.800 avtobusov, leta 2019 pa 46.300. Največji padec v prodaji je zabeležila Irska, in sicer -71

%, zelo blizu pa smo tudi v Sloveniji. Zanimivo pa je, da so na Švedskem uspeli prodati kar 27 % več avtobusov kot leta 2019, na Češkem pa 12 % več. Največ novih avtobusov je bilo lani prodanih v Nemčiji, 6460, in v Franciji, 6050.

Renault Trucks, Volvo d.o.o.

Za nami je leto, v katerem smo bili na preizkušnji, kako znamo sodelovati v vseh ravneh. Sodelovati znotraj družine, organizacije, s poslovnimi partnerji, kot država, na ravni EU ...

Odkrivali smo nove priložnosti in se prilagajali dejanskim situacijam. S ponosom lahko potrdim, da smo zmogli in da je ekipa Renault Trucks pripravljena na nove izzive. Vsem kupcem se zahvaljujemo za zaupanje, potrpežljivost in želimo veliko uspeha. V letu, ki je pred nami, bomo izkoristili vse znanje in svoje storitve naredili še boljše.



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

Volkswagen, Porsche Slovenija d.o.o.

Padec prodaje znamke Volkswagen Gospodarska vozila v Sloveniji je znašal 24,1 %, kar je primerljivo s padcem znamke na svetovnem nivoju. Bolj kot spremembe poslovnega okolja so nas pestile težave z dobavo, ki so nastale kot posledica zapiranja tovarn v prvem valu pandemije. V leto 2021 zremo bolj optimistično, saj smo prodajno leto začeli s čisto novim Caddyjem. Konec leta pričakujemo še čisto novi T7 Multivan, ki bo popestril prodajno paleto v razredu enoprostorskih limuzin. V letu 2021 načrtujemo 10-% rast v primerjavi s prodajnimi številkami iz leta 2020.



Vladimir Štupica, vodja prodaje Volkswagen Gospodarska vozila pri Porsche Slovenija

SCANIA, Scania Slovenija d.o.o.

Po odličnem poslovanju v zadnjih treh letih smo vstopili v vzpodbuden začetek leta 2020. Naš prenovljeni mestni avtobus Scania Citywide je v tem letu pridobil laskavi naziv Avtobus leta 2020. Kmalu pa smo se znašli sredi pandemije koronavirusa, ki je močno ohromila celotno gospodarstvo, a po drugi strani presenetljivo prinesla nenehno naraščajoče povpraševanje po logističnih rešitvah.

V času epidemije je bilo moč opaziti povečano povpraševanje po rabljenih vozilih, saj so stranke vozila potrebovale v najkrajšem možnem času. Zaradi nestabilnega trga je veliko strank prekvalificiralo nakupne navade in se osredotočilo na našo pestro in svežo ponudbo rabljenih vozil.

Scania je v letu 2020 svoj portfelj trajnostno usmerjenih vozil razširila s hibridnimi vozili ter popolnoma električnim vozilom za mestno distribucijo. Novi trendi v transportu gredo v smeri povečanja števila plinskih vozil, zato si želimo, da bi se v bližnji prihodnosti tudi pri nas razvila ustrezna infrastruktura.

V letu 2021 si bomo prizadevali strankam ponujati še več možnosti za prilagajanje vozil njihovim potrebam in željam ter izpopolnjevati tehnologijo v naših vozilih. Pripravljamo tudi novo generacijo avtobusov s podarkom na trajnostnih rešitvah, kar vključuje elektrifikacijo, plinske in hibridne rešitve ter osredotočenost na urbana mestna okolja.



Urška Von Satler, regionalna direktorica prodaje

Ford, Summit motors Ljubljana

Ford je edina znamka na trgu, ki ne le, da je ohranila število prodanih vozil v primerjavi z 2019, ampak ga je celo povečala. Tako kot v Evropi je Ford tudi v Sloveniji velesila na področju lahkih dostavnikov. Najširša paleta mo-



Tomaž Oblak, direktor prodaje in marketinga

delov, pogonskih sklopov in rešitev za prav vse potrebe podjetnikov. Nenehno ponuja nove ali izboljšane modele, s 4-letnim jamstvom brez omejitve kilometrov, kar naši kupci zelo cenijo. Tako bodo tudi nekateri segmenti kupcev navdušeni nad novima še posebej atraktivnima različicama Active in Trail.

Lansko leto je bilo na avtomobilskem trgu seveda zelo zahtevno in letošnje se tudi ni prav obetavno pričelo, avtomobilski saloni ostajajo zaprti oz. je možna le prodaja na daljavo, vendar luč na koncu tunela je in le vprašanje časa je, kdaj bo možno bolj normalno poslovanje, tako da pričakujemo nekoliko večji trg, kot je bilo korona-leto 2020, in optimizem v gospodarstvu nasploh

Renault, Renault Nissan Slovenija d.o.o.

V Sloveniji je prodaja lahkih gospodarskih vozil v letu 2020 padla za 27 %, predvsem kot posledica vpliva pandemije na slovensko gospodarstvo. V teh zahtevnih časih nam je v Renaultu uspelo, da je prodaja naših vozil padla manj kot celotni trg, saj smo prodali za 16,8 % manj lahkih gospodarskih vozil kot v letu poprej. To nam je pomagalo povečati tržni delež, žal pa ne tudi same prodaje. Zelo smo ponosni, da Renault ostaja med najbolj prodajanimi znamkami lahkih gospodarskih vozil slovenskim podjetjem, s Kangoojem, Traficom in Mastrom med najbolj zaželenimi vozili na tem trgu. To nam daje nekaj optimizma za letošnje leto, vendar pa je več ali manj vse odvisno od koronskih razmer in možnosti podjetij, naših strank, da svoje poslovanje spet vrnejo na običajno raven. Še naprej jih bomo pri tem podpirali s svojo ponudbo, ki bo spomladi nadgrajena s prihodom novega vozila Renault Express. Z njim se na trg vrača ime, ki je



François Delion, generalni direktor Renault Nissan Adriatic

v preteklosti predstavljalo prodajno uspešnico. Tudi novi Express bo podjetnikom in obrtnikom spet ponujal odlično razmerje med vrednostjo in ceno. Spomladi, ravno takrat, ko naj bi spet lahko začeli potovati, bomo lansirali tudi prenovljeni Renault Trafic v potniški različici Passenger. To bo ob pravem času prava rešitev za podjetja, ki zagotavljajo prevoz potnikov. Žal je slovenska politika subvencij za električna vozila postala še manj prijazna do tistih podjetij, ki želijo svoje vozne parke pomladiti z okolju prijaznejšimi lahкими gospodarskimi vozili. Vseeno upamo, da bodo ta podjetja še vedno ostala motivirana za tak razvoj, kjer je že tradicionalno električni Kangoo tržni zmagovalec.

Volvo Trucks, Volvo d.o.o.

Leto, ki ga ne bomo nikoli pozabili, je za nami. Uspešno nam je vrniti se na drugo mesto najbolje prodajanih znamk v segmentu novih gospodarskih vozil nad 16 ton. Zahvaljujoč programu Selected+ in Volvo financiranju smo ustvarili rekordno leto prodaje rabljenih vozil. Skratka, najboljša ekipa in zvesti kupci so razlog, da nam je to uspelo. Volvo je prvič v zgodovini na povsem nov način predstavil kar 4 nove modele, FH, FH16, FM in FMX – digitalno in s pomočjo socialnih omrežij. V letošnjem letu pričakujemo okrevanje trga in s tem povečanje prodaje tovornih vozil Volvo s posebnim poudarkom na distribucijskem in gradbenem segmentu.



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

Kobal Transporti d.o.o.

V letu 2020 smo se tako kot drugi, tudi v našem podjetju soočali z novimi izzivi ter nepričakovano Covid situacijo, ki je ohromila marsikatero poslovno dejavnost. Na veliko srečo naše podjetje in poslovanje ni bilo ogroženo, saj je naša primarna dejavnost notranji promet pretežno živilskih izdelkov. Seveda pa smo morali kljub temu poskrbeti za reorganizacijo postopkov dela, predvsem z vidika zaščite pred virusom. Odgovornost, da zaščitimo naše zaposlene in partnerje s katerimi poslujemo je bila za nas najvišja prioriteta in ostaja še danes. Pohvalimo se lahko, da smo imeli med zaposlenimi zelo redke posamezne primere okužbe, kar je pokazatelj, da smo se na Covid krizo dobro in pravočasno pripravili. Leto 2020 smo zaključili uspešno in tako nadaljujemo tudi v novem letu.



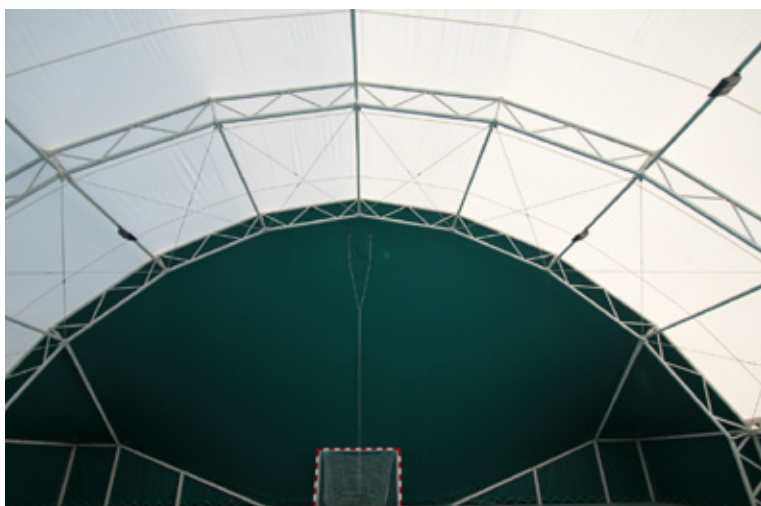
Dušan Kobal, direktor

LESENE HALE

NAPIHLJIVE HALE



JEKLENE HALE



INŽENIRING

info@dbs-engineering.com

www.dbs-engineering.com

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



Novi mestni tovornjak

Piaggio je znan po odličnih skuterjih, po trikolesnem dostavniku Ape in nekoliko večjem Porterju. Na ta način lahko pri Piaggu opravljajo dostavo na dveh, treh ali štirih kolesih. In ker se spreminja svet, se spreminja način življenja in spreminja se tudi transport.

Skoraj 20 let po predstavitvi modela Porter leta 1992 so pri Piaggio Group predstavili novo znamko Piaggio Commercial in z njo povsem novi model Porter, mali mestni tovornjak. Novi Porter je kompaktno, lahko, visoko zmogljivo, vsestransko, udobno, priročno in okolju prijazno gospodarsko vozilo. Porter NP6 je zasnovan tako, da se odlikuje pri prevozu tovora na kratke razdalje in je idealen spremljevalec za najširši možni niz poklicnih potreb v urbanih okoljih, s strogimi omejitvami proti emisijam.

Preprosta, a ergonomična kabina

Nova kabina je narejena tako, da nudi uporabniku varen in udoben delovni prostor s kar se da ergonomskim položajem za volanom. Velike steklene površine omogočajo dobro preglednost okoli vozila, s čimer je olajšano parkiranje.

Takoj ko zasedemo prostor za volanom, dobimo občutek, da imamo vse pod nadzorom, z intuitivno armaturno ploščo, ki se hitro in preprosto bere, pa tudi s krmilnimi elementi. Dva okrogla merilnika in ekran med njima ponujajo vse potrebne informacije o delovanju

motorja in o vožnji. Na sredinski konzoli pa sta radio DAB + Bluetooth in klimatska naprava. V zgornjem delu je predal za telefon z nedrsečo podlago in USB vtičnico. Na sovoznikovi strani je prostoren predal za rokavice, poleg praktičnega držala za očala in plastenke. Standardna oprema vključuje voznikovo zračno blazino, samodejni

sistem v sili eCall in električno nastavljiva bočna ogledala, ki jih je mogoče zložiti in so električno ogrevana.

Odlično razmerje med velikostjo in nosilnostjo

Piaggio Porter NP6 je zasnovan tako, da ponuja izredno veliko nosilnost in



Kabina je narejena tako, da nudi uporabniku varen, ergonomičen in udoben delovni prostor.



Porter je vestni spremljevalec, z različnimi nadgradnjami ponuja do 1400 različnih kombinacij, ki jih je mogoče prilagoditi za katero koli vrsto poklicnih potreb.

da ob tem ne priškrne svojih okretnih lastnosti, ki so v mestnih okoljih izredno dobrodošle, saj se tam vedno srečujemo s preobremenjenim prometom in ozkimi ulicami, hkrati pa vozilo uporabniku ponuja visoko stopnjo varnosti in udobja.

V primerjavi s prejšnjo generacijo se je širina kabine povečala le za 245 mm in meri 1640 mm, kar pomeni, da je vozilo še vedno za vsaj pol metra ožje od podobnih lahkih gospodarskih vozil. Uporaba kompaktne kabine omogoča namestitve večjega tovornega prostora z večjo nosilnostjo. Zato se lahko Porter pohvali z rekordnim razmerjem med velikostjo in nosilnostjo. V svoji največji različici ponuja nosilnost 200 kg/m². To pomeni, da lahko Porter pri enokolesni različici zadnje osi prepelje 1.275 kilogramov tovora, pri dvokolesni različici pa kar 1.610 kilogramov, pri čemer skupna teža ne presega 2.800 kilogramov. Porter je tako sposoben prevažati tovor, ki je težji od njegove teže.



Porter se bo prodajal in servisiral skozi že postavljeno mrežo zastopnikov, ki bodo kupcem zagotavljali celovite usluge. V Sloveniji za Piaggio Commercial skrbi podjetje Benussi d.o.o..

Možnost kombiniranja kratke (L1) ali dolge (L2) medosne razdalje z eno- (SW) ali dvokolesno (TW) opremljeno zadnjo osjo omogoča namestitve fiksnih ali prekucnih nadgradenj. Porter

tako v kombinaciji z različnimi nadgradnjami ponuja do 1400 različnih kombinacij, ki jih je mogoče prilagoditi za katero koli vrsto poklicnih potreb ali želja končnega uporabnika. Pri enojnih zadnjih kolesih je lahko medosna razdalja dolga 2650 ali 3070 mm, pri dvokolesni različici pa 3000 oziroma 3250 mm.

Piaggio Porter NP6 uporablja za pogon CombiFuel izvedenko 1,5-litrskega motorja, ki se polni s kombinacijo bencina in plina LPG ali CNG. 1498-kubični štirivaljničnik z aluminijasto glavo z lahkoto izpolnjuje standarde Euro 6D Final. Kljub nizki prostornini razvija kar 78 kW (107 KM) moči in 136 Nm navora. Odvisno od uporabljene različice polnjenja goriva uporablja Porter enega ali več visokotlačnih rezervoarjev, nameščenih pod šasijo, zato nimajo nobenega vpliva na nosilnost.

Če je prejšnji Porter nastajal v sodelovanju z Daihatsujem, je novi Porter povsem italijanski. Izdelujejo ga v tovarni v Pontederi. V Sloveniji pa je zastopnik za Piaggio gospodarska vozila podjetje Benussi.



Odvisno od konfiguracije in nadgradnje pa naj bi se cena pričela pri 15 tisočakah za bencin/LPG izvedenko.



Ni ovir za Unimog

Konec lanskega leta je minilo 70 let od prevzema podjetja Unimog s strani Daimler-Benz AG. S tem datumom se je rodil zdaj že legendarni Mercedes-Benz Unimog, ki je svoje zmogljivosti dokazal že več sto tisočkrat.

Po izjemno uspešni razstavi takrat revolucionarnega »Unimoga« v oddaji Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft (DLG), ki se je predvajala poleti 1950 v Frankfurtu, je direktorjem podjetja Boehringer Bros iz Göppingena postalo hitro jasno, da brez večjih vlaganj v proizvodnjo ne bodo mogli zadovoljiti izredno velikega povpraševanja po Unimogu. Poleg tega dobava motorjev od Dai-



Prvi Unimog sploh ni imel kabine, le šasijo, na katero so namestili motor, volan, sedež in tovorni del za prevoz drv po težko dostopnih gozdnih poteh.



Preprost koncept gradnje, je kljub špartnski opremlitvi požel veliko odobranja.



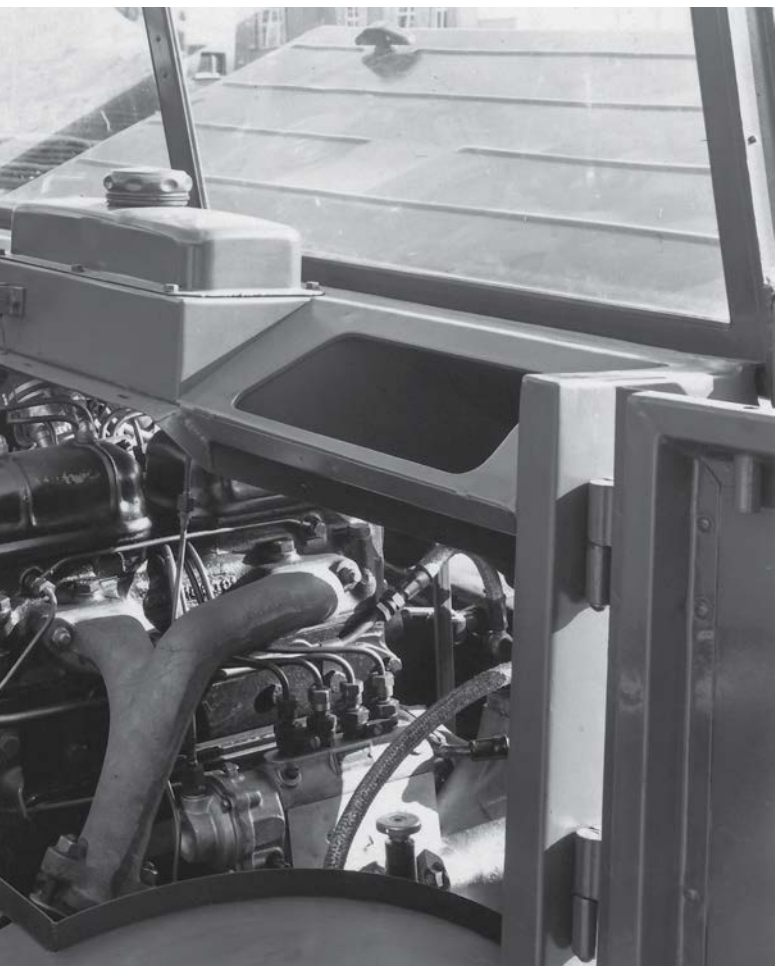
maler-Benz prav tako ni bila v celoti zagotovljena glede na potrebe podjetja in na zmogljivosti v času povojnega gospodarskega razcveta.

Ni dovolj motorjev

Omenjeni motor je bil dizelski motor OM 636, razvit za osebni avtomobil Mercedes-Benz 170 D, ki ga je Daimler dobavljal Boehringemu za njihove modele Unimog 70200. Pri Unimogu je bilo 38 KM motorja omejenih na 25 KM. Ta uspešni motor, prvi dizelski motor za osebna

vozila, izdelan po vojni, se je serijsko vgrajeval v osebna vozila med letoma 1949 in 1963, svoje mesto pa je imel tudi v Unimogu.

Pogajanj sta se udeležila dva predstavnika podjetja Daimler-Benz AG in šest delničarjev razvojne družbe Boehring Unimog. Med njimi je bil tudi oče Unimoga, Albert Friedrich, pa tudi Rolf in Werner Boehring kot predstavnika proizvodnega podjetja Boehring Bros iz Göppingena. Pogovori o prevzemu Unimoga so se začeli že 5. septembra 1950. Med temi pogovori je Daimler-Benz pisno izjavil, da namerava prevzeti Unimog z vsemi pravicami in obveznostmi. Pogajanja so se zaključila 27. oktobra 1950. Tega leta so bili v avtomobilski skupini Daimler s sedežem v Stuttgartu vzpostavljeni vsi pogoji za uspešen tehnični razvoj, vzpostavljena pa je bila tudi prodajna mreža.



Po začetnem uspehu, so zasnovali kabino, ki je še danes prepoznavna.



Takoj po Mercedesovem prevzemu, se je na maski pojavila trikraka zvezda.



Njegovo uporabnost so spoznali na različnih delovnih področjih.

Unimog pa je še starejši

Universal-Motor-Gerät – univerzalna motorna naprava – Unimog pa je še starejši. Za projektom je stal inženir Albert Friedrich, ki je delo na vozilu začel oktobra leta 1944. Po kapitulaciji Nemčije je Friedrich svoje načrte predal novim direktorjem, ki pa niso pokazali veliko zanimanja za projekt. Kljub temu so se dogovorili, da izdelajo 10 vozil in jih stestirajo na različne načine. Tako je bil 9. oktobra leta 1946 sestavljen prvi prototip tega vozila. Prvi Unimog sploh ni bil videti kot vozilo, ki je kasneje zaznamovalo več kot pol stoletja. To vozilo sploh

ni imelo kabine. Imelo je le šasijo, na katero so namestili motor, volan, sedež in tovorni del za prevoz drv po težko dostopnih gozdnih poteh. Za takšen špartanski videz je bilo krivo povojno obdobje, ko je primanjkovalo vseh materialov in tako tudi sestavnih delov za vozila. Po tem, ko so ugotovili, kaj vse to vozilo zmore, pa so se zanj začeli svetli dnevi.

In res, Unimog se bo v naslednjih desetletjih uporabljal za najbolj raznovrstne namene, od traktorja do vozila za vleko drugih tovornjakov, pa za popravila na železniških progah, modificirana gasilska vozila, ki se



Zimske službe ga imajo izjemno rade.



Z manjšimi predelavami lahko Unimog zapelje tudi na železniške tire.

uporabljajo za gašenje na najbolj nedostopnih krajih in v najtežjih vremenskih pogojih. Unimog je sodeloval na različnih misijah, od puščave Gobi do visokih vrhov v Čilu. Skratka, odkar se je pojavil na trgu, je navduševal s svojimi nadnaravnimi zmogljivostmi.

Do danes je bilo prodanih že več kot 400.000 različnih enot Unimoga, s čimer se poudarja njegov edinstveni položaj v mednarodnem poslovanju s komercialnimi vozili.



Svoje mesto si je izboril tudi v številnih vojskah po celem svetu.



Na voljo je v različnih dolžinah, konfiguracijah za različne namene.



Ford Custom z Raptorjevim obrazom

Ekskluzivne nadgradnje zunanosti in notranosti poskrbijo, da vozili v še tako zahtevnih pogojih razvajata z udobjem in zmogljivostjo ter dinamičnim videzom, ne da bi bila pri tem praktičnost kakor koli zmanjšana.

Novi različici Active modelov Transit Custom in Tourneo Custom idealno dopolnjujeta življenjski slog zasebnih in poslovnih uporabnikov, ki jih navdušujejo različne dejavnosti. Karoserija je zaščitena z dodatnimi oblogami, izbira diferenciala mLSD pa zagotovi dodaten oprijem na neutrjenih, spolzkih ali mehkih podlagah. Zunanost z elementi športnih terencev doda vizualno privlačnost in poveča praktičnost, ko se poslovite od asfaltnih cest.

Trail za vse pogoje

Različice Trail so prepoznavne po dodatnih črnih oblogah sprednjega in zadnjega odbijača ter stranic. Velik napis »Ford« na mat črni maski uteleša dogodivščin željnega duha vozila, ki se ne ustraši nobenega izziva. Po legendarni terenski različici Raptorja povzete oblikovne smernice iz oddelka Ford Performance dopolnjujejo unikatna 16-palčna platišča iz lahke litine z logotipom »Trail« na sprednjih vratih. Za še večjo vsestranskost je lahko Transit Custom opremljen tudi s strešnimi nosilci in bočnimi stopnicami.

Izbira pogonskih sklopov nudi izboljššan oprijem v zahtevnih pogojih.

Modeli Transit Custom Trail s sprednjim pogonom so serijsko opremljeni z diferencialom mLSD za samozavestno vožnjo v vseh vremenskih in terenskih pogojih, ki predstavljajo izziv za voznika. Diferencial mLSD, razvit v sodelovanju s specialisti za pogonske tehnologije podjetja Quaife, pri slabem oprijemu samodejno prenese navor motorja

kolesu z največjim oprijemom. Sistem za elektronski nadzor stabilnosti vozila je na novo umerjen za skladno delovanje z diferencialom mLSD.

Modele Trail odlikuje tudi izboljšana notranja oprema, saj serijsko popolnoma usnjeno oblazinjenje sedežev poskrbi za dodatno razkošje in trpežnost, za čiščenje kabine pa zadošča že poteg s krpo.



Za model Tourneo Custom Active je značilno oblikovanje zunanosti po zgledu športnih terencev.



Različni dodatki na karoseriji poskrbijo, da je vozilo izredno atraktivno.

Transit Custom Trail je na voljo v različnih karoserijskih izvedbah, med katerimi so tudi furgon, furgon z dvojno kabino in kombi z dvema medosnima razdaljama ter s skupno maso vozila od 3000 do 3400 kg.

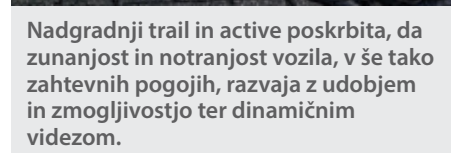
Vsestranski Active za življenje na prostem

Transit in Tourneo Custom Active prinašata dodaten slog športnega terenca ter izboljšano praktičnost z edinstvenimi oblikovnimi elementi in prilagojeno opremo, ki ustreza zahtevam tako zasebnih kot poslovnih uporabnikov. Izjemna prostornost in možnost prevoza večje količine prtljage oziroma tovora omogočata pustolovski življenjski slog.

Za model Tourneo Custom Active je značilno oblikovanje zunanosti po zgledu športnih terencev, ki vključuje: unikatna 17 palčna platišča iz zlitine, značilno masko z mrežico

Active, dodatne obloge na blatnikih, ob straneh, na zadnjem odbijaču in pokrovih ogledal, nalepko Active po celotni širini zadnjega dela in oznaki Active na obeh blatnikih ter serijske strešne nosilce. Tourneo Custom Active odlikuje edinstvena oprema notranjosti z delno usnjenim oblazinjenjem sedežev, armaturno ploščo modela Tourneo Custom Active pa krasijo modri poudarki.

Vsestransko notranjost Tourneo Custom Active z osmimi sedeži je možno preprosto prilagoditi uporabnikovim željam. Pomik sedežev potnikom zagotavlja več prostora za noge ali povečanje prtljažnika, še več prostora pa je na voljo v različici z dolgo medosno razdaljo. Sedeže je možno tudi zasukati v konferenčno konfiguracijo ali jih odstraniti za kar največ prostora za tovor. Pritrdišča za sedeže je možno uporabiti za namestitvev nosilcev za kolesa, ki omogočajo



Nadgradnji trail in active poskrbita, da zunanost in notranjost vozila, v še tako zahtevnih pogojih, razvaja z udobjem in zmogljivostjo ter dinamičnim videzom.



Notranjost je že prepoznavna, pregledna, ergonomija je odlična, novi vmesnik za komuniciranje in razvedrilo SYNC3 pa lahko upravljamo tudi s pomočjo glasu.

varnejši prevoz koles v vozilu.

Obe novi različici pogonja Fordov napredni dvolitrski dizelski motor, ki ponuja 130, 170 ali 185 KM. Vse motorje lahko dopolnjuje samodejni ali ročni menjalnik. Poleg tega izbrani modeli nudijo prednosti varčnejše porabe elektrificiranih pogonskih sklopov, saj lahko kupci izberejo hibridni pogon. 48-voltna blaga hibridna tehnologija med upočasnjevanjem zajema energijo in jo shranjuje v 48-voltnem baterijskem paketu, da z njo zagotovi učinkovitejšo porabo goriva.

Družina gospodarskih vozil je imela lani pomembno vlogo pri zagotavljanju laskavega naziva najbolj priljubljene znamke gospodarskih vozil v Evropi, ki ga je Ford dosegel že peto leto zapored.



Praktičen na več načinov

Nastal je v sodelovanju s koncernom PSA. Proace City Verso prevzema titulo najbolj praktičnega in vsestranskega Toyotinega modela. Proace City je zdaj že četrti avto na enaki osnovi (Berlingo, Rifter, Combo), a vseeno nakazuje nekaj japonskih genov.

Enoprostorci, med njimi tudi Toyota Prius Plus, so vse bolj redek pojav na cestah. Lahki dostavniki s kompaktnimi dimenzijami pa se prodajajo kot vroče žemljice. Z odsotnostjo enoprostorcev ceno pridobivajo tudi njihove potniške izvedenke. Z modelom Proace City Verso se Toyota vrača v ta segment, kakor tudi z malenkost večjim Proace, ki je prav tako nastal v sodelovanju s PSA koncernom.

Veliko je torej dobro znanega, od motorja do dimenzij, a nekatere manjše podrobnosti ostajajo neločljivo povezane s Toyoto. Navsezadnje Japonci računajo na dodatne adute, kot je moč blagovne znamke, široka mreža in ugodno financiranje, a hibridizacija kot žrtev sodelovanja ni ena izmed njih.

Pragmatičnost v prvem planu

Testni model je imel karoserijo standardne dolžine (440 cm, podaljšane 475 cm), ki na ravnih linijah na najboljši možni način izkorišča prostor. Takšen je tudi prtljažni prostor, ki ponuja skoraj 600 litrov prostora, če

pa podremo drugo vrsto, se le-ta raztegne do dveh kubikov.

Dodaten bonus, še posebej v ozkih ulicah ali ob šoping centrih, so drsna stranska vrata, pa tudi raven nakladalni prag, oddaljen od tal le 57 cm. Ko že govorimo o oddaljenosti od ceste, recimo, da voznik sedi na dokaj visokih 61 cm, kar je že SUVejevska vrлина,

medtem ko 16 cm oddaljenosti od tal pride prav v boj z visokimi robniki.

Jasno je, da je tu v ospredju praktičnost, zato omenimo velika ogledala, polico nad vetrobranskim steklom, velik predal med sprednjima sedežema, predelke na zgornji strani armature, na tleh, a tudi zahvaljujoč inovativni postavitvi zračnih blazin



Japonci računajo na dodatne adute, kot so moč blagovne znamke, široka mreža in ugodno financiranje.



V velik prtljažnik lahko natovarjate tudi le skozi odprto okno. Dodatno pregradno mrežo je potrebno naročiti takoj, kasnejše predelave so težje in dražje.

pod streho najdemo dva predala spredaj. Pritožujemo se lahko le, da sovoznikovega sedeža ni mogoče zložiti, kar bi omogočalo nakladanje daljših predmetov. Po drugi strani pa bo veččlanska družina vesela treh isofix pritrdišč.

Arhitektura notranjosti je v bistvu enaka arhitekturi bratov PSA, vendar je Toyota bolj mirna kot igriva. Dobra novica je, da so ti lahki transporterji v primerjavi z močno tovorno naravnanimi predhodniki naredili pomemben korak naprej v smislu udobja.

Seveda povzročajo visoko težišče v kombinaciji s škatlasto karoserijo še vedno izrazitejše nagibanje telesa v ovinkih. To delno kompenzirajo sedeži z dobro bočno oporo. Toda za razliko od francoskih bratov to Proace City Verso obvladuje bolj stoično. Poleg tega 1,5-litrski dizel s svojimi 300 Nm povsem dobro obvlada karoserijo, težko skoraj 1,6 tone. Vmesni

pospešek od 80 do 120 km/h v 8,9 s ni ravno impresiven, je pa zato pojemek zavidanja vreden, saj se Proace City Verso s hitrosti 100 km/h ustavi v vsega 35,6 metrih. Avto je varen v vseh voznih razmerah.

Vsakodnevni heroj

Visoka silhueta in velike hitrosti na avtocesti niso prednost te karoserije, zato v teh primerih poraba zraste tudi čez osem litrov. Druga skrajnost je lokalna cesta, ko z malo predvidevanja v vožnji z ne preveč energičnimi pritiski na plin poraba pade tudi na 5,5 litra, k čemur pripomore tudi dobro preračunano prestavno razmerje ročnega 6-stopenjskega menjalnika. V mestu smo na krajših razdaljah in v hladnem vremenu dosegli porabo sedmih litrov, tako da je na koncu povprečje testa pokazalo porabo 6,7 litra.

Cenovno se Toyota Proace City



Dizel je še naprej najbolj optimalna rešitev v takšnem vozilu.

Verso s paketom opreme family premika v okviru bratske konkurence, a je na voljo v kar petih paketih opreme, kar olajša personalizacijo glede na želje in možnosti. Vozilo je ob izbiri Toyota financiranja na voljo za malo manj kot 22 tisočakov. Ne gre zanemariti petletne garancije brez omejitev kilometrine. Torej, če je Toyota vaša izbira, ne boste našli bolj praktičnega modela, kot je Proace City Verso, pa čeprav ni hibridne različice.



Prepoznavna notranjost, preprosta stikala, številna odlagališča, kar dva predala pred sovoznikom.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljen dizel	
Prostornina (ccm):	1499
Moč (kW/KM):	96/130
Navor (Nm/min):	300/1750
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4403
Širina (mm):	1848
Višina (mm):	1844
Medosna razdalja (mm):	2785
Prtljažnik (l):	597/2100
Masa vozila (kg):	1575
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	11,5
Najvišja hitrost (km/h):	184
Kombinirana poraba l/100km):	6,7
Emisija CO ₂ (g/km)	119

Kako antifriz vpliva na menjavo olja

Življenjska doba motorja z notranjim zgorevanjem in še posebej uporaba motornega olja sta v veliki meri odvisni tudi od hladilnega sistema in posledično od kakovosti hladilne tekočine.

Sistem za hlajenje motorja je zadolžen za zagotovitev, da motor vedno deluje v optimalnem ritmu. Ob hladnem zagonu mora zagotoviti čim hitrejše doseganje delovne temperature motorja ter jo nato ves čas vzdrževati. Tekočina, ki se uporablja za hlajenje, nosi že ponarodelo ime antifriz.

Korozija

Vse dokler je v hladilnem sistemu tovarniško nalita hladilna tekočina in je sistem brezhiben, po navadi ni težav. Težave se znajo pojaviti, ko menjamo hladilno tekočino, kar po navadi delamo prepozno, izven predpisanih servisnih intervalov. Takrat se lahko

motor prične pregrevati, mi pa v želji, da bi prihranili kakšen evro, v sistem vlijemo ceneno tekočino neadekvatne kakovosti, včasih celo kar samo vodo, kar v nadaljevanju privede do pospešene korozije hladilnika in ostalih elementov v hladilnem sistemu.

Posledica oksidacije je rja. Njeni delčki se zbirajo in nalagajo na kanalih v hladilniku, kar ustvarja manjšo pretočnost in manjšo zmožnost odvajanja toplote. Vse skupaj se lahko še poslabša, če pride do degradacije hladilne tekočine, tako da se v njej začnejo ustvarjati grudice. Če se je v ekspanzijski posodi ustvarila želatinasta masa, takrat je motor še posebej izpostavljen pregrevanju in le vprašanje časa je, kdaj se bo v mestnem režimu vožnje pri večkratnih zaustavitvah motor tudi dejansko pregrel. Para, ki prihaja izpod pokrova motorja, to že nakazuje, ob tem pa se ustvarja velika možnost, da bo prišlo do zvitja glave motorja in da se bosta zmešala olje in voda.

Oksidacija aditivov v olju

To je vidni del posledice pregrevanja motorja, obstaja pa tudi nevidni



Para, ki prihaja izpod pokrova motorja, nakazuje, da se je motor pregrel.

del. Pri blagem večkratnem pregrevanju motorja prihaja do intenzivne oksidacije aditivov v motornem olju, kar vodi v propadanje njegove baze. Posledice so vidne kasneje, saj prihaja do povečanih usedlin in oblog na delih motorja z notranjim zgorevanjem. V nadaljevanju se ponovno zmanjša učinkovitost hladilnega sistema, saj tudi olje nase veže del toplote in jo odnaša v oljni hladilnik, medtem pa prihaja do večje amortizacije motornih delov zaradi povečanega trenja.

Če vam je motor zakuhal, je to čas tudi za zamenjavo olja, če pa ste na poti, to storite takoj ob vrnitvi. Sedaj ko smo razčistili, kako antifriz slabe kakovosti vpliva na mazanje in hlaje-

Slaba tesnitev vodne črpalke – lužica pod vozilom.



Vodna črpalka

Povprečna življenjska doba vodne črpalke znaša 150.000 do 200.000 prevoženih kilometrov vozila. Lahko tudi več, lahko pa tudi manj. Predčasna okvara je lahko posledica prostega gibanja ali zatikanja ležaja, erozije rotorja, uničenja ali deformacije gredi, pojava razpok ali lukenj na ohišju, hude korozije.

Okvara črpalke je večinoma posledica poškodbe njenega tesnila. Med tem hladilna tekočina pride do ležajev in z njih spere mast, zato se hitro pokvarijo. Tudi nepravilna namestitvev pogonskih jermenov je lahko vzrok za poškodbo črpalke.

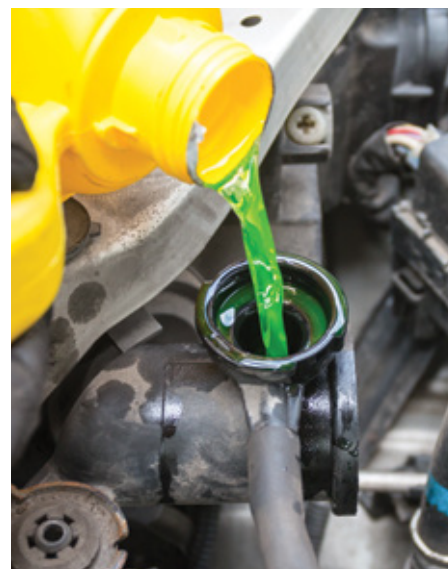
Do poškodb elementov črpalke pride tudi zaradi oksidacije ob uporabi hladilne tekočine slabe kakovosti. Tudi poškodba tesnilnega pokrova je lahko vzrok za korozijo, saj omogoča nastanek zračnih mehurčkov. Mehanske poškodbe pa lahko nastanejo zaradi nenadnih sprememb temperature ali vibracij motorja.

Znaki okvare vodne črpalke so trkanje, rožljanje in cviljenje pod pokrovom motorja ter iztekanje hladilne tekočine. Znižanje njenega nivoja v ekspanzijski posodi pokaže posebna kontrolna lučka. Poleg tega je v kabini pogosto opazen vonj sredstva proti zmrzovanju, njegove sledi pa so lahko vidne na tleh pod avtomobilom.

Kako izbrati vodno črpalko

Črpalke se razlikujejo glede na proizvodni material rotorja. Narejene so lahko iz litega železa, jekla in plastike. Deli, izdelani iz litega železa, imajo večjo odpornost proti koroziji, plastični deli so priljubljeni zaradi plastičnosti, jekleni rotorji pa so najpogostejši, saj je njihova izdelava poceni, delovanje pa zanesljivo.

Avtomobilske vodne črpalke se druga od druge razlikujejo tudi po vrsti pogona. Pri nakupu je pomembno upoštevati način delovanja črpalke, njene konstrukcijske lastnosti, količino montažnih lukenj in premer rotorja, obliko in debelino njenih lopatic. Upoštevajte, da se vodne črpalke lahko prodajajo v kompletu s tesnilnim obročem in pogonsko jermenico ali brez njih. Da bi kupili zagotovo združljiv del, upoštevajte blagovno znamko, model, leto proizvodnje avtomobila in značilnosti njegovega motorja.



Hladilne tekočine se ločijo tudi po barvi. Vedno uporabite hladilno tekočino, ki jo je predpisal proizvajalec.

nje motorja, pa je treba povedati, da je to le ena plat zgodbe.

Slab antifriz bo skrajšal življenjsko dobo tudi tesnilom na vodni črpalci. Če je vodna črpalka gnana z zunanjo jermenico, menjava ne bo problem, če pa črpalko žene zobati jermen, potem bo delo za menjavo bolj obsežno, predvsem pa dražje. Če pa se za lužico pod vozilom zaradi slabega tesnjenja ne zmenite, se lahko zgodi, da bo vodna črpalka zablokirala, kar pa v skrajnem primeru lahko privede do tega, da se bati in ventili srečajo, to pa je že nov problem.

Po namestitvi nove vodne črpalke je priporočljivo zamenjati tudi hladilno tekočino.

1000 milj

Mille Miglia je za mnoge najlepši dirkaški dogodek na svetu. Toda dirka ni dirka, če na njej ni časomerov. Za merjenje te italijanske poslastice skrbijo pri švicarskem urarju Chopard. V čast prepoznavne dirke so predstavili tudi nove zapestne časomere.

Stari rek pravi, da se prebivalec Brescie po žilah namesto krvi pretaka bencin. Metaforična trditev, ki pa ni tako daleč od resnice. Dirka 1000 milj, bolj poznana pod izvirnim imenom Mille Miglia, avtomobilistična dirka, ki je potekala med letoma 1927 in 1957 v Brescii, danes velja za eno najlepših dirk na svetu. V sodobnejši izdaji sicer nima takega dirkaškega naboja, a na še vedno 1000 milj dolgi progi od Brescie do Rima in nazaj lahko vidimo izjemne starodobne dirkaške primerke, ki so v letih njenega začetka kraljevali po cestah Italije.

Za tokratno dirko so pri švicarskem urarju Chopard izdali posebno serijo zapestnih ur. Tokrat so na trg ponudili dve različici modela Mille Miglia Race Edition. Obe imata v svojem skeletu avtomatični mehanizem in na zadnji strani ure safirjevo steklo, ki omogoča edinstven vpog-



led v osrčje mehanizma. Pri dražji izvedenki je luneta ode-ta v rožnato zlato, kar časomer naredi dražji, a bolj edinstven. Obe izdaji sta omejeni, prva na tisoč in druga na 250 primerkov, za klasično je treba odšteti 6200 evrov, za izvedenko z rožnatim zlatom pa še tisočaka in pol več. Da bi zadostili tistim največjim željam, pa so pri Chopardu pripravili še časomer za 20 izbrancev; model Mille Miglia Lab One je narejen iz titana, z avtomatičnim mehanizmom 04.03-M in tourbillonom, ki sta sestavljena iz 485 komponent. Časomer predstavlja vrh njihove ponudbe in je prepoznaven po edinstveni obdelavi in unikatni grafiki na številčnici. Ura ima 60-urno rezervo moči, cena za maloštevilno zapestno lepoticu znaša slabih 130 tisoč evrov.

Joe Biden je zbiratelj ur



Novoizvoljeni 46. predsednik Združenih držav Amerike je zbiratelj ročnih ur. Na njegovih predvolilnih nastopih je poznavalcem ročnih ur uspelo »ujeti« kar nekaj zapestnih časomerov, ki pa, zanimivo, niso bili vselej v kategoriji najdražjih. Med njimi so se našli Seiko, Apple Watch, najpogosteje pa je bil na shodih opažen z Omeginim modelom Seamaster.

Obeležite kitajsko novo leto z uro



Za ljubitelje kitajske kulture in časa je na voljo zapestna ura proizvajalca Swatch. Ta je pripravil model Ox Rocks 2021, ki obeležuje bližanje kitajskega novega leta. Leto 2021 se bo po kitajskem zodiaku zapisalo pod znamenje bivola, zato je v številčnici tudi njegova podoba, hkrati pa sta na njej tudi rdeča in zlata barva, ki prinašata srečo in uspešnost. Proslavite torej kitajsko novo leto v stilu.

Ni odveč imeti te aplikacije

Risanje po zaslonu



Flow by Moleskine je izjemno zabavna aplikacija za uporabnike, ki se jim čez dan utrne na stotine zamisli, ki bi jih bilo dobro spraviti na papir. V tem primeru kar na zaslon. Od preprostih risb do kompleksnih slik. Flow omogoča vse to. Drsanje po zaslonu spremlja zvok risanja po pravem papirju, kar je zanimiv prijem. Aplikacija se za zdaj dobi le na operacijskem sistemu iOS.

Očistite telefon

Clean Master Boost & Antivirus je ena boljših aplikacij za sprotno čiščenje in optimizacijo pametnega telefona. Uporabniku na enem mestu namreč ponuja:

- odstranjevanje neuporabnih datotek in obvestil ter čiščenje predpomnilnika,
- pametno zapiranje aplikacij, ki niso v uporabi, in s tem sproščanje delovnega pomnilnika RAM,
- ohlajanje procesorja, če se ta zaradi preobremenjenosti pregreva, in s tem podaljševanje njegove življenjske dobe,
- varčevanje z baterijo,
- protivirusno zaščito,
- zaklepanje aplikacij pred nepovabljenimi pari očmi.

Vse te uporabne funkcije so zapakirane v pregleden in preprost uporabniški vmesnik, ki se ga uporabnik navadi mimogrede.



Clean Master

#1 Optimizer & Security App On Google Play

- Remove Junk Files**
Analyze and safely remove the junk files that take up your storage space.
- Memory Boost**
Kill off buggy apps that slow down your phone and steal your memory.
- Security & Privacy**
Defend your privacy & security with real-time scanning to identify and eliminate vulnerabilities and exploits.
- App Manager**
Analyze the apps on your device to remove unwanted ones and malicious apps.

Bodite fotomodel

Profilna fotografija na družbenem omrežju mora biti vedno lepa. S popravilanjem svetlobe, barv in dodajanjem učinkov smo na koncu videti kot pravi fotomodel. Aplikacija Lensa pa nas »popravi« kar sama od sebe. Zgladi nam kožo, odstrani podočnjake, pobelje zobe in zamegli ozadje.



Dva zaslona

Včasih delo na računalniku zaradi preglednosti vsebine zahteva dva zaslona. Mogoče se nam doma nikjer ne valja dodaten monitor, imamo pa pri sebi tablični računalnik. No, prek aplikacije Dual Display bomo lahko svoj računalnik preprosto povezali na tablico in tako izkoristili dvojni zaslon. To utegne biti uporabno tudi za nekoga, ki je veliko na poti in sta prenosnik in tablica največ, kar lahko s seboj prenaša. Povezujemo lahko na prave različnih operacijskih sistemov.



Češki simbol



Češki simbol Octavia v četrtni generaciji prinaša napredek v vseh pogledih. Prostorna je bila vedno, vozne lastnosti so bile na ravni koncerna, zdaj je še digitalizirana.

Pri Škodi pri izdelavi nove generacije Octavie niso veliko eksperimentirali. Načelo največ za manj denarja je še vedno tu, čeprav Škoda že dolgo ni več poceni. Njena napredna tehnologija simply clever skupaj z zanesljivo Volkswagnovo tehnologijo jo je pripeljala do stopnice, na kateri se ji cena niti ne zameri več.

Sodobna karoserija limuzinske Octavie se razteza na 4,7 metra. Sprednji del zaznamujejo LED-lučiči Crystal light matrix, ki odlično osvetljujejo prostor pred vozilom. Ob lučeh sta markantnejša tudi maska in odbijač. V notranjosti navduši digitalna armaturna plošča z velikim ekranom na sredinski konzoli, ki je zdaj praktično brez stikal, celo start/stop sistem se upravlja na digitalnem zaslonu, občutljivem na dotik, kjer pa se prstni odtisi skoraj ne opazijo. Zagotovo pa je najbolj opazen del notranjosti »samo« dvokraki volanski obroč. Je odličnega videza, lepo sede v roko in ponuja upravljanje s številnimi funkcijami, povezanimi z vožnjo, nastavimo pa si lahko tudi različen pogled na merilnike.

Udobje? Odlično. Vse

od obilice prostora do udobnih sedežev, veliko pozornosti pa požanje prtljažnik, ki v osnovi nudi neverjetnih 600 litrov prostora. To pa je tisto, kar ceni vsak družinski človek.

Po moje je kombinacija dvolitrskega TDI motorja, ki razvija 150 KM, in DSG menjalnika daleč najboljša. Dvosklopčni samodejni menjalnik je v ponudbi že 20 let in ne predstavlja velike novosti, je pa prišel do dodatne prestave, tako jih je zdaj skupaj 7. Iz vozniškega dela je izginila tudi ročica menjalnika, ki jo zdaj menja tristopenjsko stikalo, predstavljamo pa lahko tudi z ročicami za volanom, a to bomo bržkone naredili le nekajkrat, nato pa se bomo prepustili samodejnemu delovanju. Morda bomo večkrat vklopili opcijo

sport, ki omogoča prestavljanje pri višjih vrtljajih.

Škoda je v vožnji zelo elegantna, lepo pobira neravnine in je zelo suverena v dolgih zavojih na avtocesti. Omenimo le, da je postavljena na podvozje zadnje generacije Golfa, zato Octavia ni več »alternativa« za poslovni avto, ampak je kar pravi družinski in poslovni avto. Skratka, Slovenci smo že ji pripisali tudi naziv slovenski avto leta.



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjen turbo dizel, 4 ventili na valj, common-rail	
Prostornina (ccm):	1968
Moč (kW/KM):	110/150
Navor (Nm/min):	360/1700
Menjalnik/pogon:	DSG 7-stopenjski samodejni/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4689
Širina (mm):	1829
Višina (mm):	1470
Medosna razdalja (mm):	2669
Prtljažnik (l):	600/1550
Masa vozila (kg):	1470
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	8,7
Najvišja hitrost (km/h):	220
Kombinirana poraba l/100km):	5,8
Emisija CO ₂ (g/km)	96



Tudi na plin

Dacia je edina avtomobilska znamka, ki v vseh svojih avtomobilskih modelih ponuja motorje na dve vrsti goriva – utekočinjen zemeljski plin (LPG) in bencin. In to že nekaj časa. Tokrat smo lahko preizkusili Sandera v različici Stepway.

Tokratni testni avtomobil je bil malenkostno poseben, saj je ob bencinu za pogon uporabljal tudi zemeljski plin. Dacia ima tovrstni pogon v ponudbi že nekaj časa, a je v novejši izvedbi 1,2-litrski bencinski motor zamenjal manjši, a veliko potentnejši trivaljni turbo motor, ki nudi več moči in višji navor.

Tudi sam sistem polnjenja je bolj dodelan in s tem še prijaznejši do okolja. Posoda za plin je postavljena v prtljažnik, na mesto, kjer naj bi bilo rezervno kolo. Njena kapaciteta je 40 litrov, a zaradi varnostnih razlogov sprejme 32 litrov plina. Na trivaljni tisočkubični motor so dodatno nameščeni uparjalnik plina, tri dodatne šobe za vbrizg, vse skupaj pa krmili dodatna elektronika.

Motor danes nosi oznako Eco-G. Tovarniška vgradnja te tehnologije je jamstvo za njeno varnost in zanesljivost. Tovarniška garancija, servisni intervali in stroški vzdrževalnih posegov ter velikost prtljažnika so enaki kot v različicah z bencinskimi motorji. Med vožnjo na plin ima Sandero v povprečju za 11 odstotkov manjši izpust CO₂ kot z enakovrednim bencinskim motorjem. Ob tem ima s polnima posodama

za obe vrsti goriva doseg tudi več kot 1000 kilometrov.

Katero gorivo uporabljate v določenem trenutku, lahko spremljate na posebnem merilniku z LED-diodami, ki tudi označuje količino plina v posodi. Motor se vedno zažene s pomočjo bencina, nato pa odvisno od ogretosti samodejno preklopi na delovanje s pomočjo plina. Preklop med gorivi se ne občuti in je praktično nezaznaven.

Tudi polnjenje je povsem preprosto in hitro. Popolnoma prazen rezervoar napolnimo v dveh minutah. Čep za polnjenje je postavljen zraven klasične odprtine za dotok goriva. Ventil je standardiziran (DISH) in ne potrebuje nobenega dodatnega nastavka. Preprosto pripnemo točilno pištolo na ventil in začnemo pretakati plin.

Se pa motor pohvali tudi z dejstvom, da ne potrebuje ločenega sistema za dodatno mazanje ventilov v glavi motorja.

Za konec pa še nekaj dejstev v korist plinu. Če stane liter bencina evro, je cena za liter plina 60 centov, tako da je strošek goriva ob podobni porabi kar 40 odstotkov nižji. Vozilo ponuja za 10 % večjo zmogljivost in do 60 % večji doseg, ob tem pa v zrak spusti za 11 % manj emisij. Tovarniška vgradnja pa ohranja vsa garancijska jamstva.



TEHNIČNI PODATKI

Motor: trivaljni, bencin/plin LPG	
Prostornina (ccm):	998
Moč (kW/KM):	74/101
Navor (Nm/min):	170/2000
Menjalnik/pogon:	ročni 5-stopenjski/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4069
Širina (mm):	1733
Višina (mm):	1618
Medosna razdalja (mm):	2589
Prtljažnik (l):	320/1200
Masa vozila (kg):	1100
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10,5
Najvišja hitrost (km/h):	174
Kombinirana poraba l/100km):	6 l bencina/7 l plina
Emisija CO ₂ (g/km)	115



Lepotica, ki postaja vedno lepša

Tako kot so v spomladanskem času epidemije koronavirusa obiskovalci napolnili slovensko obalo, tako se je silna gneča ob zimskem zaprtju Slovenije dogajala v Kranjski Gori.

Sicer pa je o kraju, ki so ga prvič omenili leta 1326, malo znanega. Bilo je odmaknjeno od vseh takratnih tokov, smučanja še niso poznali, jezera Jasna še ni bilo, bili so samo visoki hribi, ki so se jih takratni prebivalci bali, saj so na vrhovih živela čudna bitja, med njimi so bile tudi ajdovske deklice, ki ti sicer niso hotele nič zlega, vendar so zato pričakovale, da jih pustiš lepo pri miru. Kljub njihovi milini so znale biti zelo hude, saj so tistim, ki so hoteli k njim, poslale v pogubo točo, nevihte in plazove. Najbolj znana je tista ajdovska deklica, ki so jo preklele njene sovrstnice zato, ker je izdala lovcu iz Trente tajnost, kako lahko pride do Zlatoroga. Njegovi rogovi so bili ključ do neizmerne, skritega zaklada. Ta je seveda izkoristil priložnost, saj mu pohlep ni dal miru, in je ubil Zlatoroga, klepetavo ajdovsko deklico pa so preklele, da se je v hipu spremenila v kamen. V severni steni Prisanka še danes vidimo njen okamneli obraz, ki je najlepše viden z grička pri Poštarski koči na Vršiču, pa tudi od Erjavčeve kočice. Nihče ne ve, ali je mladi lovec res našel zaklad, znano je le, da so iz Zlatorogove krvi zrasle prelepe

gorske rože, planinke jim pravijo.

Lastniki nekdanje Kranjske Gore so bili briksenski škofje, pozneje ortenburški grofje, kraj je postal pomemben šele ob začetku 1. svetovne vojne, saj so se skozenj in čez težko prehodno Vršič valile horde vojakov, ki so hoteli na Soško fronto.

Leta 1915 je postala Kranjska Gora pomembna strateško-vojaška točka, zato so začeli graditi cesto čez Vršič. Kar 10.000 ruskih ujetnikov jo je začelo graditi maja 1915. Toda 8. marca 1916 je

prihrumel silen snežni plaz, v njem je, tako domnevajo, umrlo od 170 do 300 ruskih ujetnikov in od 10 do 80 avstrijskih stražarjev. Večino umrlih so pokopali v skupnem grobu na Vršiču, nekaj pa tudi v Trenti. Leta 1916 so ruski vojaki v spomin umrlim sotovarišem, postavili ob cesti na Vršič kapelico, posvečeno Sv. Vladimirju, zgrajeno v ruskem pravoslavnem slogu, in jo poimenovali »Sinovom Rusije«.

In zakaj je Ruska kapelica tako pomembna? Zato, ker so domačini iz



Blizu je Planica, trenutno najbolj čudovit skalni center na svetu, njegove temelje je na nekdanjih teniških igriščih zarisal Stanko Bloudek.



V severni steni Prisanka še danes vidimo okamnelli obraz Ajdovske deklice.



Okoli jezera Jasna se je zgradilo pravo vikendaško naselje.

Kranjske Gore že od nekdaj skrbeli za kapelico, še posebej potem, ko so v letih 1936–37 zbrali posmrtno ostanke umrlih in jih pokopali v skupni grobnici, ki je v obliki piramide. Tudi sedanje občinsko vodstvo skrbi, da sta sama kapelica in njena okolica urejeni, in tega Rusi ne morejo pozabiti. Ni čudno, da prihaja na vsakoletno žalno slovesnost v Kranjsko Goro in s tem v Slovenijo skoraj celotno državno rusko vodstvo. Tudi predsednik Vladimir Putin je že bil na Vršiču in s tem seveda tudi v Kranjski Gori.

Bodo prišli bogati Američani

»To je edini kraj, edini smučarski center, ki bo lahko uspešno konkuriral bogatim avstrijskim smučarskim centrom,« je zadnjič dejal A.J.J., njegova spremljevalka, ki živi in dela v Miamiju, pa je dodala, da bo lahko, takoj ko minejo težave zaradi koronavirusa, pripeljala v Slovenijo veliko bogatih Američanov.

»Lepe in velike hotele pa igralnice imajo tudi oni in si ne želijo bivanja v hotelih, kjer je še nekaj sto gostov, nimajo pa tega, kar ima Slovenija in kar ima Kranjska Gora,« je dejala in s tem mislila na čudovito naravo, bogato kulinariko v zanimivih gostilnah, zgodbe iz pradavnine, lep center mesta. Ne smemo pozabiti na bližnjo Liznjekovo domačijo, zgrajeno v 17. stoletju, enkratnega spomenika takratne bivalne kulture, kjer je predstavljena etnografska dediščina Kranjske Gore. Blizu je Planica, trenutno najbolj čudovit skakalni center na svetu, njegove temelje je na nekdanjih teniških igriščih zarisal Stanko Bloudek. Tu so Zelenci – izvir reke Save, tu je Mojstrana in njena pot do Vrat, do vznožja Triglava. In Dovje s spomenikom pogumnih gornikov, ki

so prvi osvojili nekdanjo slovensko svetogoro Triglav.

Tisti dan, ko je bila po nalogu vlade Slovenija zaprta, je bilo v Kranjski Gori nekaj tisoč gostov, da so se celo domačini, ki so vajeni gneče, hudovali. Vendar pa je bil poleg vseh sprehajalcev, užitkec svežega Gorenjskega zraka, ljubiteljev snega še en, skrivni gost, ki ga skoraj nihče ni videl, vsaj od domačinov ne.

Na ogled je prišel Maks, ki je po skoraj meter visokem snegu, ja, toliko ga je letos zapadlo v Zgornjesavski dolini, prišel s kraške planote Snežnik. In kje je zdaj Maks?

Kot vedo, se ris Maks, ki so ga k nam pripeljali iz Slovaške, zadržuje v okolici Martuljka.

Vprašanje je, kako ga bodo sprejeli domačini, ki so do tujcev, pa čeprav jih poleti in pozimi kar mrgoli, zelo nezaupljivi. Ne do turistov. Ti pridejo, porabijo nekaj denarja in gredo. Do tistih, ki so se ali pa se še bodo priselili v kraj in tam ostali.

Znani slovenski novinar, športnik, mož s tisočnimi idejami, med njimi tudi avtor znamenitega kolesarskega maratona Franja, Tone Fornezzi – Tof naj bi bil Kranjskogorčan. Naj bi bil. Tam živi že več kot 50 let, njegova soproga Jana je domačinka, pa vseeno. Še danes ni domačin. Je pritepenec, tako pravijo domačini, ki so danes že v veliki manjšini.

Kranjska v svetovni knjigi rekordov

Ko smo že pri Tofu. Kot znajo povedati, je bil on tisti, ki je odličnega Kranjskega mesarja Antona Arvaja pripravil do tega, da je v Kranjski Gori predstavil največjo kranjsko klobaso na svetu in jo vpisal v Guinnessovo knjigo svetovnih rekordov.

Kranjska klobasa, ta avtohtona slovenska narodna jed sicer ni dobila imena po Kranjski Gori, ampak po deželi Kranjski, je postala tako svetovno znana, da so celo v daljni Ameriki leta 2016 v Clevelandu v sklopu muzeja Polka organizirali Festival kranjske klobase.

Sicer pa je v Kranjski Gori veliko dobrih gostiln. Morda je kulinarika tisti pravi magnet, ki vabi tako italijanske kot tudi avstrijske goste. Veliko jih ima tudi kranjsko klobaso, jed, ki so jo zaščitili leta 2015. Znana je postala po tem, ko je cesar Franc Jožef potoval z Dunaja v Trst, bilo je poldne, cesar je postal lačen, pa so se ustavili v Naklem. »Kaj imate za jest'?'« je vprašal. Gostilničar je mencial z odgovorom, naposled pa rekel, »Samo klobaso.« Cesar jo je pojedel in zadovoljen rekel: »To ni navadna klobasa, to je kranjska klobasa.«

Kranjska Gora je na mejnem trikotniku Italije, Avstrije in Slovenije in temu primerna je tudi ponudba hrane. Tako v Ratečah prisegajo na pohanega piščanca. V stari gostilni Pri žerjavu je bil na kosilu tudi Josip Broz – Tito s svojim tesnim sodelavcem Stanetom Dolancem.

Tu je doma Kekec

Najbolj pa je mestece, predvsem mladim, približal domačin Josip Vandot (1884–1944), ki je napisal tri romane o najmlajšem in najbolj znanem slovenskem junaku, Kekcu. Kekec na hudi poti, Kekec nad samotnim breznom in Kekec na volčji sledi so bili podlaga za tri filme o Kekcu, ki so potem junaške dogodivščine mladega, zvitega fanta ponesli po vsem svetu. Toda filmi o mladem junaku niso bili edini, ki so ponesli lepote Zgornjesavske doline po svetu. Na Vršiču so snemali film

Heidi po literarni predlogi švicarske pisateljice Johanne Spyri, ki je izšla leta 1881 in ki je prevedena v skoraj vse svetovne jezike. To je zgodba mestnega dekleta, ki gre živeti v hribe k dedku in ki mora kmalu, zelo nerada, nazaj v mesto, saj je tu dobila čudovite prijatelje. Eden med njimi iz žalosti porine njen invalidski voziček v prepad, češ, brez njega Heidi ne bo mogla v dolino in bo ostala gor. Na Vršiču so snemali ravno ta prizor, ko fant porine voziček v prepad in se ta na tleh razbije. Danes smo na to že malo pozabili. Kot so na vse skupaj pozabili v Bovcu, kjer so snemali prehod čez Sočo v filmu Zgodbe iz Narnije. Takrat so namreč načrtovali, da bodo most, ki so ga za film morali podreti, po koncu snemanja ponovno zgradili in s tem privabili številne gledalce filma v Bovec, pa do danes niso nič naredili.

Ima pa Kranjska Gora tudi, že drugi mandat, zelo odločnega župana, ne samo po postavi, ampak po dejanjih, Janija Hrovata. Da je odločen mož, je pokazal že pred časom, ko je s prostovoljci začel urejati skoraj 20 let zaprto in neurejeno pot, ki vodi v dolino Male Pišence in sodi pod Triglavski narodni park. Medtem ko so jo urejali, je tja prišel nadzornik TNP in zahteval dovoljenje, ki ga seveda niso imeli. Po eni zgodbi naj bi župan odrinil nadzornika, da je padel po nevarni strmini, po drugi zgodbi pa župan pravi, da nadzornika sploh ni videl, kar je tudi možno, saj



Kranjska Gora je dobila priznanje za leto 2019 kot najboljši večji turistični kraj.

gospoda župana čez pas ni tako malo, da bi po poti lahko šla dva naenkrat. Pot žal še danes ni urejena in odprta, škoda, saj bi kraj dobil staro – novo, lepo in zanimivo pot, ki bi tja zvalila marsikaterega turista.

Kranjska Gora je dobila priznanje za leto 2019 kot najboljši večji turistični kraj. Leta 2017 so izplačali vse kredite in lahko so začeli bolj smelo načrtovati. Da ljudje verjamejo svojemu županu, je dejstvo, kajti sam pravi, da mora načrtovati tako, da domačini kljub povečanemu turizmu, ki prinaša lepe denarce, tega ne smejo čutiti. »Ne smejo se počutiti utesnjeni, saj nam turizem tudi vrača, s tem pa se dviga tudi standard krajanov. Tako imamo nadstandard v Domu starejših v Čečovju, cenejše varstvo otrok, več pomoči na domu. Letos bomo odprli

vrtec v Mojstrani, uredili športni park Ruteč, pa dve nogometni igrišči z vsemi pripadajočimi objekti, tudi z gostiščem. Uredili bomo vstop v Vrata, tudi parkirišče, do njega organizirali javni prevoz in s tem vrnili pot pešcem, pa parkirišče na vrhu Vršiča. Dokončali bomo urejanje pločnikov v Martuljku, pa dostopno cesto v Planico, ki jo moramo dokončati do marca 2023, ko bo v Planici svetovno prvenstvo v nordijskih disciplinah.«

Smučanje ni tako staro

Smučanje vseeno ni tako staro, kot si predstavljamo. Zibelka smučanja v srednji Evropi so dokazano vas Bloke. Prvi znani zapis o njih je leta 1689 zapisal polihistor Janez Vajkard Valvazor in opisal, kako krajanje tečejo in vijugajo po snegu s smučmi. Je pa RTC Kranjska Gora najstarejša smučarska infrastruktura v Sloveniji.

Sanj o gondoli na Vitranc ne sanjamo več, je dejal Jani Hrovat, zato pa je povsem uresničljiva žičniška povezava iz Kranjske Gore, to je z Velike Doline prek 1250 m visokega Loma v Planico, druga povezava pa gre od Planice prek Loma do Kranjske Gore. Pri sedanji policiji naj bi zrasel nov hotel in še garažna hiša.

Seveda pa ne moremo mimo Rateč in tamkajšnjega športno poslovnega entuziasta Mateja Sokliča, nekdanjega reprezentanta in olimpijca v smučarskih tekah, ki nenehno skrbi za tekaške steze v Ratečah. Drugi se kaj prida zanje ne zanimajo.

Dejstvo je, da v Kranjski Gori nenehno skrbijo za razvoj turizma, ta pa zanje pomeni boljše ceste, večja parkirišča, bolj urejena smučišča in kar je še tega, saj dobro vedo, da bo turizem prinesel več denarja. Tudi v njihove žepe.



Zelenci – izvir Save dolinke.

Nesojeni jugoslovanski Unimog



Deset let po predstavitvi tamiča so v mariborskem TAMu razvili že drugi samostojni model. Nov terenski tovornjak je zaslužen za nadaljevanje TAMove dominacije v voznem parku jugoslovanske vojske, v mnogih detajlih pa je postavil tudi temelj za razvoj prihodnjih modelov.

Sredi 50-tih let prejšnjega stoletja je bil eden večjih razlogov za napetost med TAMom in FAPom boj za naklonjenost JLA kot enega največjih domačih kupcev gospodarskih vozil. V Mariboru so že pri iskanju tujih licenc izvedli anketo o potrebah trga, pri čemer so bile potrebe vojske na prvem mestu. Zaradi tega se je že ob začetku proizvodnje Dojca začela tudi proizvodnja vojaške različice s pogonom na vsa kolesa in vitlom na sprednji strani. Dojc je tako

postal strateško vozilo JLA, medtem ko je FAP ostal omejen na znatno manjše količine zalednih vozil.

Drugi val obnove

Kmalu pa tudi Dojc ni več zadovoljeval sodobnih potreb vojske, čeprav so bili v voznem parku JLA še stari modeli Pionir, tovornjaki iz povojne donacije UNRR ali celo vozila, ki so jih partizani odvzeli med vojno. Njihovo vzdrževanje je oteževalo pomanjkanje

rezervnih delov. Leta 1966 so ob popisu ugotovili, da je v vojski kar 129 različnih znamk in 320 modelov vozil. Takrat so se odgovorni dogovorili, da je za vojsko z namenom unifikacije voznega parka treba nabaviti sodobna vozila z vsekollesnim pogonom. Natančno so določili pet tipov vozil. Osnovo bi tvorila dva modela, eden z nosilnostjo 750 kilogramov in drugi 1,5 tone. Ti dve vozili sta postavljeni na dve osi s pogonom 4 x 4. Sledijo vozila s tremi osmi 6 x 6 in



Prototip TAM 1500 na testiranjih pri vojski. Po 50.000 kilometrih je več kot zadovoljil vse kriterije, ki jih je postavila JLA.



Magirus-Deutz 130 T 7 FAL ja nastal v istem času, a ostal v prototipni fazi, saj se je nemška vojska odločila za Mercedes Unimog.



TAM 110 T 7 BV 4x4 – pod novo oznako se je proizvodnja začela leta 1974.

nosilnostjo 3 oz. 6 ton. Največji model z nosilnostjo 9 ton pa mora imeti 4 osi in pogon 8 x 8. Zaradi večnih težav z devizami uvoz ni bil sprejemljiv, nobeno vozilo iz domačih delavnic pa ni zadovoljevalo navedenih kriterijev. Zaradi tega je bil nujen razvoj novih modelov, ki jih bo obsežno financiral SSNO.

TAM nad vsemi

Čas je pokazal, da je predvidena obnova trajala več kot deset let, ob tem pa projekti posameznih vozil niso bili realizirani niti do konca skupne države. Najprej je bil zagnan projekt za drugo skupino vozil iz kategorije 4 x 4 z nosilnostjo tone in pol. Leta 1970 so tovarne TAM, Bratstvo Novi Travnik in Zmag



TAM 150 T 11 BV 6x6, po modularnem pristopu je na enaki osnovi nastal prvi TAMov triosovinec z nosilnostjo 5 t na cesti in 3 t na terenu. Vgrajeval se je V6 motor F 6 L 413 F, ki je v kasnejši fazi razvoja dosegel že 9572 ccm, 150 KM in 490 Nm.

Zemun vojski na testiranje ponudile prve prototipe. Po 50.000 prevoženih kilometrih v težkih pogojih je bil izbran TAM 1500, ki je zadovoljil ali celo prekosl pričakovanja. V razpisu je pisalo, da mora premagati 80 centimetrov globoko vodo, TAM pa je lahko zapegljal v meter globoko vodo. Premagal je 67-% naklone, razpis pa je zahteval 60 %. Bočno je lahko vozil po nagibu 35 %, na neravnem terenu pa so kolesa ostala v stiku s podlago tudi pod kotom 24 stopinj. Sporna je bila le masa, ki je s štirimi tonami in pol preseгла zahteve, kar pa so zanemarili, saj je vozilo dosegalo želeno nosilnost tone in pol na terenu, medtem ko je na utrjeni cesti

lahko prepeljalo tudi tono tovora več s hitrostjo 90 km/h.

Nova delovna zmaga

Malo v senci predstavitve novega vozila Zastava 101 je bil na sejmu v Beogradu leta 1971 predstavljen tudi TAM 1500. Ker je bilo to eno od najbolj sofisticiranih vozil, ki je prišlo iz domačih tovarne, seveda ni moglo ostati povsem neopaženo. Pri TAMu so se hvalili, da so ga razvili v vsega osmih mesecih, kar je težko verjeti, prav tako pa je težko verjeti, da je vozilo nastalo povsem neodvisno in samostojno, saj se je kmalu na trgu pojavil Magirus-Deutz 130T 7 FAL. Izredna podobnost TAMa in



Preprost in tesen kokpit z visokim motornim tunelom in s kar petimi ročicami, prek katerih se je prestavljal menjalnik, pogon med dvema in štirimi kolesi, reduktor menjalnika, vitel in dodatni PTO odgon.



Prva TAMova nagibna trambus kabina po vojaškem razpisu je vključevala tudi mehko zložljivo streho in preklopno vetrobransko steklo, opsijsko pa je bila v ponudbi tudi hard top streha z možnostjo snemanja.



Čez čas so bili z minimalnimi spremembami ponujeni tudi modeli za civilno rabo.



Deutza, ki je bil prav tako razvit po pogojih za nemško vojsko, da slutiti, da sta pri razvoju obe podjetji sodelovali, kar tudi potrjuje kratek čas razvoja.

Kljub podobnosti na prvi pogled pa je opazno, da je Deutz krajši in širši, kar poudarjajo tudi večja kolesa, 20 namesto 18 palcev. Razlika v dimenzijah znaša 3 do 7 centimetrov, bolj izražene pa so razlike v konstrukciji. Kljub temu da je Deutz uporabljal večji 6,1-litrski V6 motor, je bilo vozilo za 750 kilogramov lažje od TAMa. Ne glede na to pa je TAM 1500 doživel velik uspeh in tri leta kasneje se

je pričela serijska proizvodnja pod novim imenom, ki se ga še spomnimo, in sicer: TAM 110 (celotna oznaka: TAM 110 T7 BV 4x4). Medtem pa je Magirus-Deutz 130 ostal v prototipni fazi, saj je nemška vojska izbrala Mercedes Unimog.

TAM 1500 je bilo prvo vozilo, v katero je bil vgrajen 4-valjni motor nove generacije F 4 L 413 R z neposrednim vbrizgom. Ob večji moči in boljšem navoru so pri tem motorju odstranili težave s pokanjem aluminijastih glav, posebej za vojsko pa so izdelali možnost vgradnje svečk in novih razdelivcev vžiga, kar je

omogočalo uporabo bencina namesto dizla. Za dober marketing so pri TAMu komunicirali, da je v vozilo vgrajenih vsega trideset uvoženih delov, med njimi tudi ključne komponente iz nemškega ZF-a, kot so: hidravlični volanski mehanizem, 5-stopenjski sinhroniziran menjalnik z dvostopenjsko redukcijo in pogonske osi Banjo s samodejno blokado diferenciala ter sistem za polnjenje pnevmatik iz voznikovega prostora.

V različnih nadgradnjah

Kot prvi realiziran strateški tovornjak nove generacije je ta model TAMu omogočil obdržati primat med dobavitelji opreme vojski. To je štiri leta kasneje še nadgradil model 150 T 11 BV 6x6, ki je izpolnil zahteve tretje kategorije vozil iz vojaškega razpisa (6 x 6 in 3 tone nosilnosti). Kmalu so nastale tudi civilne izvedenke teh tovornjakov, ki so z različnimi nadgradnjami izpolnjevale številne gospodarske dejavnosti: gasilci, gozdarji, komunalci, gradbinci, servisne službe ... S podjetjem Riko iz Ribnice so pripravili številne zahtevnejše nadgradnje, gnane s pomočjo odgonov, ki so se prodajale znotraj programa Univoz. Ime namerno spominja na Unimog, saj so s tem veliko cenejšim vozilom želeli konkurirati Nemcem na tujem trgu, a je bila glavnina proizvodnje zasedena in namenjena za domače vojaške potrebe.

Zaradi tega ta vozila niso nikoli dosegla večjega civilnega tržnega uspeha, so pa s številnimi detajli zastavila smernice za prihodnji razvoj. To so bili prvi TAMi z nagibno trambus kabino, model 150 pa je bil tudi prvi domač tovornjak s tremi osmi in modularno gradnjo. S tem so bili postavljeni temelji za prihajajočo serijo B, ki je s preprosto trambus kabino in nizom skupnih delov ustvarjala široko ponudbo tovornjakov skupne mase od 6 do 26 ton.

CROSS-COUNTRY VEHICLES

Cross-Country Vehicle TAM 150 T11 BV-6 x 6	
Engine	TAM F6 L413 F
Wheelbase	113 kW (154 hp)
Payload	3100 mm x 1200 mm
Perm. Total Weight	5000 kg (on the road), 3000 kg (off the road)
Manufacturer	11400 kg (on the road), 9400 kg (off the road)
	TAM Maribor

Cross-Country Vehicle TAM 110 T7 BV-4 x 4	
Engine	TAM F4 L413 F R
Wheelbase	84 kW (115 hp)
Payload	2650 mm
Perm. Total Weight	2500 kg (on the road), 1500 kg (off the road)
Manufacturer	7000 kg (on the road), 6000 kg (off the road)
	TAM Maribor

Želje po večjem in profitabilnem izvozu je ugasnila vojska, saj je »požrla« praktično celotno proizvodnjo.