



Kje v EU vozijo najstarejše tovornjake



Katere so dobre lastnosti pravega šoferja

Marec 2021

Letnik 5, številka 27

Tranzit



Vozili smo novi Volvo FM



Novi Caddy je že v Sloveniji



Se bodo znižale trošarine na plin



Mercedes je izdeloval tudi traktorje



Čisto pravi Actros

Novi Actros F. Nepogrešljiv partner s funkcijami, usmerjenimi v učinkovitost. In vaša vstopna točka v svet tovornih vozil Mercedes-Benz. Za več informacij se obrnite na svojega prodajalca tovornih vozil Mercedes-Benz ali www.mercedes-benz.si.

Naročnik oglasa: Autocommerce, d.o.o.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





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 Hoče, 02/805-15-30

RENAULT TRUCKS

T 480.18 4X2 T E6 - vlačilec

PONUDBA
FLEET EDITION 2021

OD 999,99€+DDV / MESEC



OB NAKUPU VSAJ TREH VOZIL.

Velja za model vozila Renault Trucks T 480.18 4X2 T E6 - vlačilec, z vključeno servisno pogodbo Reference za redno vzdrževanje vozila. Izračun je narejen na osnovi 10% pologa, za obdobje financiranja 48 mesecev in opravljenih 520.000 kilometrov. Ponudba vključuje Renault Trucks asistenco za vleko vozila. Z doplačilom je možno kasko zavarovanje in podaljšano jamstvo vozila. Financirano s pogoji VFS d.o.o., ob predhodnem preverjanju bonitetne ocene in pridobljeno odobritvijo.

Za pripravo ponudbe so za vas dosegljivi:

Danilo Drobnič, tel: +386 41 274 739 (Ljubljana, Osrednjeslovenska, Dolenjska in Zasavje)

Matjaž Kotnik, tel: +386 41 627 191 (Podravska, Pomurska, Koroška in Savinjska)

Damjan Lesjak, tel: +386 51 678 186 (Osrednjeslovenska, Gorenjska, Notranjska, Obalno kraška in Goriška)

renault-trucks.si

Ponudba je omejena. Rezervirajte si svoja vozila na renault-trucks.si



Prišla je pomlad

Prvi znanilci pomladi so zgodnje rožice in petje ptic. Mraz je popustil in uživamo lahko v lepšem vremenu, čeprav ne moremo reči, da je bila zima prav huda. Je pa pomlad vseeno dobrodošla sprememba. Pomaga k boljšemu razpoloženju. Višje temperature nas kar popeljejo na sprehode v okolico. A kaj, ko nas politiki še kar naprej dušijo, zapirajo in strašijo z vedno novimi valovi epidemije. Kljub vsemu pa prej ali slej vsako leto nastopi pomlad. Politiki si lahko izmišljajo vse možne zakone, a koledarja ne morejo spremeniti.

Kaj pa vi, ste že poskrbeli za letne gume na svojih vozilih, ste oprali avto in z njega sprali sol? Če še niste, le naredite to, avto vam bo hvaležen. Kako ga pripraviti na lepše vreme, pa si lahko tudi preberete v nadaljevanju revije.

V reviji tudi razpravljamo o tem, ali bo vlada sprostila trošarine na plinska goriva in na ta način povečala priljubljenost tovornjakov s tovrstnim pogonom. Preizkusili smo povsem novo serijo Volvo FM ter se zapeljali z novim VW Caddyjem. Preverili smo tudi, kakšno je stanje tovornjakov v EU, in zanimiv je podatek, da se po cestah v EU vozi približno 6,2 milijona tovornjakov, ki so v povprečju stari 13 let. Kje vozijo najmlajše in kje najstarejše tovornjake, pa preverite v nadaljevanju.

In čeprav je pomlad čas prebujanja narave, pa mnogo ljudi takrat občuti veliko utrujenost. Naše telo se namreč prilagaja vremenskim spremembam in določene skupine ljudi, še posebej tisti z oslabilim imunskim sistemom, starejši in tisti, ki so slabše telesno pripravljene, ta prehod slabše prenašajo. Najbolj učinkovit recept za uspešno spopadanje s spomladansko utrujenostjo je kombinacija gibanja na svežem zraku ter raznolika prehrana, s katero svojemu telesu zagotovimo potrebne vitamine in minerale.

Borut Štajnahr



Kazalo

| | |
|---|----|
| Aktualno Pogon na zemeljski plin: prihodnji transport ali zgolj tržna niša | 6 |
| Novice | 10 |
| Po cesti z Volvom FM 420 | 16 |
| Po cesti z VW Caddy 2,0 TDI | 24 |
| Po brezpotju s Fordovim Raptorjem | 28 |
| Zanimivo 5 karakteristik dobrega voznika tovornjaka | 30 |
| Stanje na cestah v EU | 32 |
| Statistika | 34 |
| Novosti med prikolicami | 35 |
| Zanimivo Mercedes je izdeloval tudi traktorje | 36 |
| Na roki | 38 |
| S telefonom | 39 |
| Po cesti z Mercedes-Benzom GLA | 40 |
| Po cesti s Peugeotom 5008 | 41 |
| Izza ovinka Olimpijska planina Jahorina | 42 |
| Proizvodnja gospodarskih vozil v bivši skupni državi | 45 |



Revija Transit

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

Grafični prelom: Colorid, Uroš Sterle s.p.

Lektura: Perfectio

Naslov uredništva: Dajnкова 21, 1000 Ljubljana, tel.: 041 331 781, borut@revija-transzit.si

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.

Pogon na zemeljski plin: prihodnji transport ali zgolj tržna niša



Zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v prometu ni več le utopična zamisel kakšnega naravovarstvenika, program osebnih in lahkih gospodarskih vozil ima jasno Pariško uredbo in še toliko bolj začrtano časovnico, ki zahteva zmanjšanje emisij CO₂ v prometu do leta 2030. Toda to za zdaj velja le za omenjeni sektor, medtem ko je tovrstna uredba v programu tovornih vozil mnogo bolj kompleksna. A spremembe se dogajajo tudi tu, čeprav za zdaj z bistveno manjšimi koraki.

Če v programu osebnih in lahkih gospodarskih vozil lahko na dolgo in široko razpredamo o ponudbi nizko-ali brezogljivičnih vozil, je slednje v tovornem programu težje. Tukaj je ponudba bistveno manjša, za nameček pa nizke cene transportnih storitev prinašajo bolj premišljen in ekonomsko naravnani vložek prevoznika, ki pa ga več kot 30 % dražje tovorno vozilo težko upraviči. Vsaj za zdaj. A prihodnost morda le ni tako črnogleda na tem področju, kot je to videti na prvi pogled. Nemčija je že leta 2018, najprej za obdobje dveh let, kasneje pa do konca leta 2023, oprostila cestnin vse tovornjake s pogonom na stisnjen (CNG) ali utekočinjen (LNG) zemeljski plin. In ta uredba je spodbudila mnoge, tudi slovenske prevoznike k nakupu vozil, ki jih poganja zemeljski plin. Prav ta predstavlja realno zeleno prihodnost transporta, saj električni transport še ne ponuja dovolj dolgih dometov in tudi ne primerne infra-

strukture. Še najbližje mu je pogon na gorivne celice, tovrstna tehnologija ponuja dolge domete, a je ponudba tovornih vozil skromna, prav tako pa ni vodikovih polnilnic. Tako se je za naj-

bolj primerne izkazal zemeljski plin, če je le dovolj polnilnic ter ne nazadnje tudi posluha države s subvencijami in zmanjšanjem trošarin na zemeljski plin za pogon vozil.





Se v Sloveniji obeta boljša prihodnost pogonu na zemeljski plin?

In prav to je bila tudi ena od tem na 59. redni seji Vlade Republike Slovenije. Poleg uskladitve Zakona o trošarinah s predpisi Evropske unije se z novelo zakona za zemeljski plin za pogon vozil predlaga znižanje trošarine na nič evrov. Namen predloga je spodbujanje rabe zemeljskega plina v prometu, predlagano znižanje pa bi veljalo v prehodnem obdobju do konca leta 2025. V Sloveniji bi s tem omogočili konkurenčnejše cene zemeljskega plina glede na cene in raven obdavčitve v sosednjih državah.



Razlika med CNG in LNG

Plinski motor ponuja enake zmogljivosti in vozne lastnosti kot njihovi dizelski bratje, ob tem pa v zrak spušča vsaj 20 % manj CO₂ ter omogoča nižje obratovalne stroške. Za pogon tovornjakov in avtobusov pretežno uporabljamo CNG in LNG.

Stisnjen zemeljski plin, za katerega uporabljamo kratico CNG (Compressed Natural Gas), pri nas pa je poznan tudi kot metan, je alternativno pogonsko gorivo. Gre za tehnološko obdelan zemeljski plin, stisnjen na 200 bar. Utekočinjen zemeljski plin (UZP) oziroma LNG (Liquefied Natural Gas) pa je zemeljski plin, ki je ohlajen na -145 do -120 °C. Pri tej temperaturi se iz plinastega spremeni v tekoče stanje. LNG zavzame še manjšo prostornino kot stisnjen zemeljski plin (CNG), kar pomeni, da lahko na vozilu shranimo več plina, kar posledično omogoča tudi prevoz daljše razdalje.

S tem bi v Sloveniji spodbudili povpraševanje ter ohranitev prodajnih mest zemeljskega plina za pogon ter doseganje zavez Slovenije glede uporabe alternativnih goriv v prometu.

Potrebna ocena finančnih posledic

V sklopu znižanja trošarin za vozila na zemeljski plin se pri tem odpirajo mnoga vprašanja, kako je z letnimi dajatvami in cestninami za tovrstna vozila. Zakon zdaj predvideva oprostitev cestnih dajatev za vozila, ki imajo vgrajen električni motor, medtem ko drugih pogonskih sklopov

Ponudba tovornih vozil na CNG in LNG

| Iveco | Volvo | Scania | Mercedes | Renault Trucks |
|--------------------------------------|----------|----------------------|------------------|----------------|
| Daily – CNG | FE – CNG | Serijska L – CNG/LNG | Actros NGT – CNG | D Wide – CNG |
| EuroCargo – CNG | FM – LNG | Serijska P – CNG/LNG | | |
| X-Way – CNG/LNG | FH – LNG | Serijska G – CNG/LNG | | |
| S-Way – CNG/LNG/ kombinacija obeh | | Serijska R – CNG/LNG | | |

ne zajema. Toda tudi to se bo v prihodnosti spremenilo.

V okviru priprav sprememb Zakona o davku na motorna vozila, katerega nosilec je MF, so že potekale aktivnosti v smeri, da je treba posodobiti tudi Zakon o dajatvah za motorna vozila in postaviti drugačna merila za plačilo letne dajatve. V začetni fazi smo začeli z zbiranjem podatkov, kakšne rešitve poznajo druge evropske države, da bi potem v nadaljevanju lahko pripravili nekaj grobih variant predlogov. V naslednjem koraku bomo na podlagi ožjega izbora morali pridobiti oceno finančnih posledic, za kar bo treba vključiti zunanega izvajalca (kompleksnejše simulacije na podlagi podatkovnih baz), so zapisali na Ministrstvu za infrastrukturo.

Oprostitev letnih dajatev za UZP ni predvideno

Zakon o dajatvah za motorna



vozila pri plačilu letne dajatve ne upošteva nobenega kriterija glede vrste pogonskega sredstva, razen za motorna vozila, ki imajo vgrajen samo električni pogonski motor. Znižanja glede vrste pogonskega sredstva niso predvidena, saj se bo treba odločati tudi o postavitvi uredbe o letni dajatvi za vozila, ki imajo vgrajen samo električni pogonski motor. Tako so nam v dopisu odgovorili z Ministrstva za infrastrukturo. Iz tega dopisa gre sklepati, da vsaj zdaj razen znižanja trošarin večje spremembe niso predvidene.

MAN Truck & Bus

MAN Truck & Bus se je usmeril le v razvoj ogljično nevtrálnih pogonskih sklopov z dolgoročno perspektivo. Plin ponuja majhno ali ničelno zmanjšanje toplogrednih plinov v primerjavi z dizlom, zato v naši ponudbi tovornih vozil trenutno ne ponujamo tovornjakov s CNG ali LNG agregati.

Mercedes



Actros NGT imamo relativno kratek čas, cca. 2 leti. Doslej nismo prodali nobenega, tudi interesa za ta model je bilo relativno malo.

Glede na to, da plinski pogon ne rešuje problema emisij CO₂, vse kaže, da se bo v prihodnje razvoj koncentriral na vozila z električnim pogonom, bodisi z baterijami bodisi gorivnimi celicami.

Scania



Odločitev vlade pozdravljamo, saj se s tem odpira eno mnogih področij, s katerimi lahko znatno prispevamo k trajnostnemu razvoju in zmanjšanju emisij. Transportna industrija je bila do zdaj deležna premalo spodbud s strani države glede alternativnih pogonskih rešitev, ki na ravni osebnih vozil cvetijo. Zanimanje za plinska vozila je bilo doslej zaradi neatraktivne trošarinske politike in subvencij majhno. Zanimani so večinoma samo prevozniki, ki večino prevozov opravijo v Nemčiji, ki je že pred dvema letoma za takšna vozila ukinila cestnino.

Kredit za vozila na plin, toda ne za komercialne prevoze

Preverili smo tudi morebitne subvencije za tovorna vozila s pogonom na plin. Za sedaj Eko sklad Republike Slovenije ponuja le kredit za nakup novih vozil za cestni promet s pogonom na plin v višini od 25 tisoč pa vse do dveh milijonov evrov, ki pa ni namenjen komercialnemu prevozu tovora, kar pomeni, da lahko počrpamo kredit, le če imamo tovornjak za lastno uporabo. Kredit ponuja obrestno mero trimesečni EURIBOR +1,3 %.

Polnilnice v Sloveniji

Infrastruktura je pomemben del uspeha na poti k trajnostni mobilnosti in zelenemu transportu. Trenutno je v Sloveniji pet javnih CNG polnilnic, dve v Ljubljani, po ena pa v Mariboru, Celju in na Jesenicah, še dve v Ljubljani pa sta v izgradnji, in sicer na Dolgem mostu in na Letališki cesti. V primeru utekočinjenega zemeljskega plina pa je za zdaj na voljo le polnilnica v Sežani, zagnalo pa se je že gradbišče za izgradnjo nove polnilnice na Letališki v Ljubljani.



Iveco



Zanimanje za plinska vozila je v zadnjem obdobju vse večje. Veliko je k temu pripomoglo tudi dejstvo, da je Nemčija podaljšala brezplačno cestnino za vsa vozila, gnana na zemeljski plin do 31. 12. 2023. Po drugi strani pa tudi vse več podjetij prepozna prednost v ekologiji in manjšem ogljičnem odtisu. Nadejamo se, da bo država kmalu uvedla tudi subvencije na ta vozila in s tem še povečala zanimanje za tovrstna vozila. Prodajne številke tako ostajajo manjše od pričakovanih, a če se bo zgodba glede subvencij pozitivno zaključila, se bodo naše prodajne številke zagotovo približale 15 % celotne prodaje.

Prigo



Trenutno imamo v floti 7 vozil s pogonom na LNG. Vozila so pretežno v uporabi v Nemčiji oz. za dolge razdalje v tranzitu z Nemčijo, saj se zaradi oprostitve cestnin v Nemčiji to trenutno splača. Z vozili smo zadovoljni, ustvarjajo manj hrupa in vibracij ter so prijaznejša do okolja. Do konca leta bomo nabavili še vsaj 4 takšna vozila, tako da bodo vozila na plin predstavljala 20 % celotnega našega voznega parka.

Energetika Ljubljana d.o.o.

V Energetiki Ljubljana srednje-ročno ne načrtujemo gradnje novih LNG polnilnic. Skupaj s podjetjem Butan plin pa trenutno gradimo kombinirano polnilnico CNG/LNG ob Letališki cesti v Ljubljani, ki bo začela obratovati junija 2021. Zaradi nerentabilnosti smo pred časom zaprli premično LNG polnilnico na Brdu v Ljubljani. Zdaj se bolj fokusiramo na CNG, saj ob že omenjeni polnilnici na Letališki gradimo še polnilnico na P & R (Park & Ride) avto-busnem postajališču Stanežiče. Če k temu dodamo še CNG polnilnico, ki se nahajajo ob Cesti Ljubljanske brigade ter na P & R Dolgi most, mislimo, da je Ljubljana dobro pokrita.

Vpliv na ceno CNG/LNG bo pomemben. S trenutne cene 0,92 EUR/kg se bo cena CNG spustila pod 0,8 EUR/kg. Cena LNG pa se bo predvidoma znižala z 0,99 na 0,89 EUR/kg.

Prezem Iveca se zapleta

Primer morebitnega prevzema Iveca s strani Kitajcev še vedno buri duhove. Bolj ko se pogajanja bližajo koncu, vse več skrbi povzročajo. Najprej so pridržke izrazili italijanski sindikati, ki zastopajo zaposlene. Zdaj pa so svoje pripombe dali tudi predstavniki italijanske vlade.



Ali ste vedeli, da ...

- je bilo v letu 2019 v Evropi 229 lokacij, namenjenih proizvodnji avtomobilov?
- proizvodnja avtomobilov poteka v 19 državah EU?
- je bilo v letu 2019 iz EU izvoženih 6,1 milijona vozil?
- po evropskih cestah trenutno vozi okoli 308 milijonov vozil?

Kot je dejal minister Giancarlo Giorgetti, pristojen za industrijo v italijanski vladi, je Iveco ključno podjetje z »nacionalnim interesom«. Torej, če naj bi prišlo do kitajskega prevzema, bo vlada zagotovo natančno analizirala predlagane pogoje. Ob tem bo postavila tudi dodatne zahteve, v najslabšem primeru pa je lahko transakcija popolnoma blokirana.

Zgodba tako še ni zaključena, naj pa spomnimo, da FAW ni »kar en« proizvajalec tovornjakov iz Kitajske, ampak nesporno največji proizvajalec na domačem trgu. Podjetje ima ogromen proračun, ponuja sodobne tehnologije, razvoj ...

KLUB ZVESTOBE
MyCITROËN
— ZA PODJETJA —



PRILAGODLJIV FRANCOZ



CITROËN JUMPER FURGON
Confort 30 L1H1 BlueHDi 120 S&S BVM6 EURO 6.2

15.990 € + DDV*
v primeru Citroën Financiranja

| 4 LETA |
JAMSTVA

INSPIRED BY PRO

* Navedena ponudba velja za pravne in fizične osebe za nakup lahkega gospodarskega vozila preko Citroën Financiranja. Primer informativnega izračuna finančnega lizinga Citroën Financiranje za vozilo JUMPER FURGON (Confort 30 L1H1 BlueHDi 120 S&S BVM6 EURO 6.2) – mesečno odplačevanje; maloprodajna cena brez DDV in vključenim bonusom (v ceni je obračunanih 1.230 EUR popusta brez DDV v primeru financiranja Citroën – pod pogojem vsaj 36 mesečne dobe financiranja) je 15.990 EUR; mesečni obrok je 245 EUR brez DDV pri pologu v višini 30% in ročnosti 60 mesecev; plačilo DDV v višini 3.518 EUR ob sklenitvi financiranja; višina pologa je pri akciji omejena na od 10 do 30%, doba financiranja je vezana na ročnost od 48 do 84 mesecev; izračun temelji na indeksu obresti – 3-mesečni EURIBOR s skupno letno obrestno mero 9,6%; financirana vrednost 11.193 EUR brez DDV; skupni znesek za plačilo 19.048 EUR brez DDV; stranka v primeru Citroën Financiranja prejme tudi jamstvo za dobo 4 let (vključuje dvoletno pogodbeno garancijo) oziroma 100.000 km. Za podrobnosti o ponudbi se obrnite na vašega prodajalca vozil Citroën. Ponudba velja za nakup vozil/a, oziroma za sklenjeno prodajno pogodbo o nakupu vozil/a do vključno 30. 4. 2021 za omejeno količino vozil, oziroma do razprodaje zalog pri pooblaščenih prodajalcih Citroën, ki sodelujejo v promociji. Navedbe cen so informativne narave. Slika je simbolična.

Futuricum



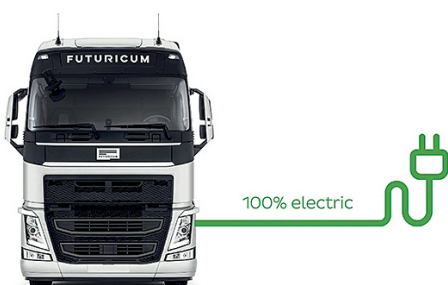
Nemška vojska naročila 1000 Trakkerjev

Podjetje Iveco Defense Vehicles, hčerinsko podjetje korporacije CNH Industrial NV, je od nemške vojske (Bundeswehr) prejelo naročilo za dobavo 1.048 vojaških tovornjakov Trakker GTF 8x8 (ZLK 15 t), ki bodo dostavljeni med letoma 2021 in 2028. Projekt se bo začel z dobavo prve serije 224 vojaških vozil 8x8 iz družine Trakker v petih različnih konfiguracijah, pripravljenih za prevoz zabojnikov. Specifikacije vozil vključujejo hidravlične žerjave in vitle.



Švicarsko podjetje Designwerk je februarja švicarski podružnici DPD dostavilo električni tovornjak, katerega baterija s kapaciteto 680 kWh zagotavlja doseg 760 kilometrov. Gre za vozilo Futuricum Logistics 18E – samostojni tovornjak z največjo dovoljeno maso 19 ton, ki temelji na modelu Volvo FH in ga poganja 500-kW (680 KM) elektromotor. Vozilo Futuricum je opremljeno s sklopom litij-ionskih baterij, težkih 5 ton. Polnjenje na hitrih 110 kWh polnilnicah traja približno 5 ur. Kot je bilo napovedano, je baterija vozila Futuricum Logistics 18E s kapaciteto 680 kWh največja baterija za tovornjake v Evropi in prva, ki se v tej obliki komercialno uporablja! Večina obstoječih električnih tovornjakov ima namreč zmogljivost od 250 do 300 kWh.

Zero
emissions



GB Leasing



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

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

www.gb-leasing.si

info@gb-leasing.si

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

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

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

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

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

Ford F-Max s podaljšanim medosjem

Ford Trucks širi ponudbo in ponuja izvedenko F-Max L, različico s podaljšano medosno razdaljo. To je 3,75 metra, natančno 15 centimetrov daljše od standardne različice. Nova različica bi zato morala biti bolj udobna za vožnjo, hkrati pa bo omogočala vgradnjo večjih posod za gorivo. Do zdaj bi lahko različica z medosno razdaljo 3,6 metra in standardno višino podvozja imela prostornino posod 1050 litrov. V podaljšani različici L bo ta znašala 1350 litrov. Za večje kupce vozil, kot so turški prevozniki, to pomeni možnost prihoda v Italijo in nazaj brez oskrbe z gorivom v tujini.



4 leta Šoferskih mačk

Čas hitro beži. Bliža se 4. obletnica ustanovitve Kluba voznik težkih tovornjakov Šoferske mačke. Klub je bil ustanovljen marca 2017 v Gornji Radgoni z namenom povezovanja šoferk tovornjakov in avtobusov, medsebojni pomoči ter srečevanju šoferk. V klubu je trenutno 15 članic iz vse Slovenije in ena iz sosednje Hrvaške. Klub vodi predsednica Nina Žgur Mauko. Ob koncu marca imajo punce redni občni zbor. A ker zbiranje ni dovoljeno, ga bodo opravile prek spleta, na daljavo. Na njem bodo med drugim tudi izbirale novo predsednico kluba. V klubu imajo veliko novih idej za nadaljevanje dela. Če bodo razmere dopuščale, bo klub tudi letos organiziral tradicionalno srečanje.



POOBLAŠČENI SERVISER VOZIL MAN

Prigo, d.o.o. | Servisni center Brdo

AKCIJSKA
PONUDBA
do 31. 12.

Akcijska ponudba originalnih nadomestnih delov MAN

Črpalka vode

231,27 € + DDV



kat. št.: 51.06500-7130

Kompresor zraka

1.678,30 € + DDV



kat. št.: 51.54000-9147

Odrivni drog

103,44 € + DDV



kat. št.: 81.46610-6836



Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana | T +386 (0)1 365 83 01 | M +386 (0)51 30 15 15 | E trgovina@prigo.si | <http://man.prigo.si>

Volkswagen prevzema International



Prevzem skupine International s strani koncerna Volkswagen je dobil zeleno luč. Delničarji ameriške blagovne znamke so se strinjali s prodajo in s tem se transakcija lahko izvrši. Ocenjuje se, da bo International v lasti Volkswagna še pred koncem pomladi. Tako bo nemški velikan dobil še tretjo znamko tovornjaka, potem ko je kupil že MAN in Scanio. Vsi trije bodo verjetno tesno sodelovali in pričakovati je treba široko izmenjavo tehničnih rešitev. In kdo ve, morda

pride celo do zgodovinske vrnitve Scanie na ameriški trg po 29 letih. Doslej je Volkswagen že posedoval 16,8 % delnic te ameriške znamke. Zdaj pa bo prevzel še preostalih 83,2 % in zanj plačal 3,7 milijarde dolarjev. Za primerjavo, ko je Volkswagen leta 2014 prevzel Scanio, je za 90,5 % delnic plačal 9,2 milijarde dolarjev. International nima lastne proizvodnje motorjev, pa tudi na ameriškem trgu velja za cenejšo, a kakovostno znamko.

Porter že v Sloveniji

V prejšnji številki smo predstavili povsem novi model Piaggio Porter, majhen tovornjak z nosilnostjo do tone in pol. Porter je že na voljo v Sloveniji, zastopa in prodaja pa ga podjetje Benussi, ki v Sloveniji že zastopa gospodarska vozila znamke Iveco. Tako je možno Porterja videti, kupiti in tudi servisirati v vseh Ivecovih prodajno-servisnih centrih po Sloveniji in tudi na Hrvaškem. Na ta način je zastopnik zagotovil hitre in kakovostne storitve ter razvežano servisno mrežo.



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.



Tudi v Združenem kraljestvu brez dodatnih stroškov gostovanja.

CVS
Advanced Telematics

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

F-Max Blackline



Za vse, ki imate radi posebne serije tovornjakov, pa zdaj Ford Trucks ponuja omejeno serijo z ekskluzivno opremo F-Max Blackline. Vsako vozilo bo imelo na vratih posebno serijsko številko in znak Blackline Series. Za to omejeno serijo bodo izdelali le 250 enot. Vozila bodo na voljo v posebni srebrni »moondust« barvi z modrimi in črnimi črtami, ki poudarjajo slog vozila. Črna so ohišja LED žarometov, črna so platišča in tudi pokrovi ogledal.

Mi smo pripravljeni

Jože požen', mi smo pripravljeni. Tako se je nekdanja glasila reklama za smučišče Krvavec. Tudi DARS in ostale zimske službe vsako leto govorijo, da so pripravljeni. Sreča v nesreči je, da je zadnja leta snega manj, kot ga je bilo nekoč. Občutek imamo, da vedno čakajo na zadnji trenutek. Se zanašajo na zakon, ki pravi, da je cesta prevozna, ko je na njej do deset centimetrov snega? Ko se sneg začne oprijemati cestišča, je lahko že prepozno, in to že pri dveh ali treh centimetrih. Še posebej to velja za klance in ceste z nagibom, da ne govorim o mostovih in viadukih. Po snegu zapeljeta dve tovorni vozili in nastane ledena plošča, ki je lahko usodna za tretje vozilo. Ko enkrat pride do zastoja, pa se pluzne enote težko prebijejo preko ovire. Če je vreme spremenljivka, pa cesta zagotovo ni. Potek ceste poznamo, kot tudi poznamo kritične točke. Na takih točkah bi bilo treba pravočasno začeti s posipanjem in pluzenjem.

Odgovornost pa ni samo na zimskih službah, ki čistijo ceste, temveč tudi na strani voznikov. Zaradi milejših zim so se



vozniki tudi odvadili vožnje v zimskih razmerah. Pa naj si bodo to vozniki gospodarskih vozil ali pa vozniki osebnih vozil. Tudi zakon pravi, kako je z opremo v zimskem času. Samo zimske pnevmatike v snegu lahko niso dovolj, še posebej ko govorimo o klancih ali pa nagibih cestišča. Takrat pa je treba poseči po snežnih verigah ali pa trakovih. Tudi kakšna lopata in pesek včasih zadostujeta. Zelo pogosto se dogaja, da sta v povezavi neizkušenost in pomanjkljiva oprema. V takih primerih zelo rado pride do zdrsa vozila oziroma do tega, da vozilo obstane na cesti. Poznam primer iz sosednje Avstrije, ko je voznik obstal oziroma montiral verige na robu cestišča pa je dobil denarno kazen. Povod zato je bil, da je montiral za tablo, ki je označevala vožnjo z verigami. Pri nas pa vidiš, ko voznik polpriklopnika obstane na sredi klanca, čeprav ve, da tako vozilo, še posebej če je prazno, kaj hitro obstane na cesti. Nato pa sedi v vozilu, namesto da bi reševal nastalo težavo. V takem primeru je povsem logično, da zimska služba odpove, ker se za takim vozilom nabere kolona. V podobnih primerih bi morala ukrepati policija, saj je krivda tudi na strani voznika, ki je povzročil nepotrebni zastoje. Ko bi nekdo plačal kazen zaradi povzročitve zastoja, neuporabe zimske opreme in povrh še vleko vozila, bi krepko razmislil, kaj bi počel v zimskih razmerah. Zavedati se moramo, da na cesti nismo sami in da lahko poleg zimskih služb k prevoznosti cest v zimskih razmerah veliko pripomoremo vsi skupaj, tudi vozniki sami, pa ne glede na to, kakšne zime nas čakajo v prihodnje.

Martin Skušek



Kamazov električni avtomobil



Ruski Kamaz je sinonim za zmage na najtežjem reliju Dakar, kar le potrjuje moč in vzdržljivost njihovih težkih tovornjakov. Zanimivo pa je, da so pred kratkim v sodelovanju s študenti iz Sankt Peterburga predstavili električni avtomobil. Kama_1 je kompaktni štiriseđežnik, ki sodi v razred crossoverjev. Dolg je 3,4 metra, poganja pa ga 80-kW elektromotor. Najvišja hitrost znaša 150 km/h, doseg pa 250 kilometrov. Avtomobil je že zaključil vsa testiranja in certificiranja in prehaja v proizvodno fazo.

Električni prekučnik

Francoski proizvajalec tovornjakov je predstavil prvi električni tovornjak za prevoz materialov do gradbišč. Zaradi nizke ravni hrupa in odsotnosti emisij izpušnih plinov je Renault Trucks D Wide ZE primeren za distribucijo gradbenega materiala, zlasti v mestnih in primestnih okoljih.

Na gradbiščih motorji tovornjakov pogosto ostanejo v pogonu, saj potrebujejo moč za delovanje različnih priključkov. Zdaj lahko tovornjak stoji na gradbišču povsem tiho, pa vseeno vsi sistemu delujejo. To je velika prednost tako za okolje kot za vse, ki se nahajajo v okolici tovornjaka.



Iveco S-Way Exclusivo



Iveco je z modelom S-Way še enkrat dokazal, da lahko z minimalnimi posegi v videz narediš zares lep tovornjak. Tokrat so sicer tovornjak predelali v Franciji pri enem od Ivecovih dilerjev in nastala je omejena serija Exclusivo.

Sprednji del vozila zaznamujeta posebna bela barva s satasto masko in rdečima usmerjevalcema zraka ter italijanska trobojnica. Na strehi sta dve zračni troblji in kromirana cev z LED lučmi. Bok krasijo velike nalepke z oznako moči motorja, tablica z napisom Exclusivo ter lahka Alcoa platišča.

Naša delavnica pride k vam! Že v aprilu!

TAHOMOBIL®

Prva specializirana mobilna delavnica za kontrolo tahografov v Sloveniji

TAHOCENTER®

Do cilja brez težav.



080 TAHO

tahocenter.si

Po cesti z Volvom FM 420

 Martin Skušek  Borut Štajnahr



Vikingova nova oblačila



A modern, two-story building with a grey facade and large windows. The building is identified by a large sign that reads 'Volvo Trucks & Buses' in blue, 3D letters. A small, bare tree stands in front of the building. The sky is overcast.

Vzameš večjemu, malo prilagodiš in daš manjšemu ter narediš dober posel. Takšen recept so uporabili pri Volvu, saj so vse dobre stvari modela FH prenesli tudi na manjši FM.



FM je bolj namenjen regionalnim prevozom, a se dobro znajde tudi na dolgih progah.

Saj poznamo tiste zgodbe, ko morajo mlajši nositi oblačila starejših. Pri Volvu sicer ni povsem tako, je pa blizu. Na novo so oblekli serijo FM, ki vozi po cestah od leta 1998. Ne samo na zunaj, tudi v notranjosti je še bolj podoben FH-ju. Posodobili so tudi tisto, kar je očem skrito, a ima voznik s tem opravka. Na zunanosti se takoj opazi bolj pokončen A-stebriček. Pod vetrobranskim steklom in masko vozila je večja črnina, na katero je postavljen mogočnejši logotip. Tudi sama maska je izrazitejša, taka kot pri FH. Še bolj kot prej izstopajo žarometi v obliki konice puščice, ti so v osnovni verziji klasični H7, dnevne luči pa v LED tehnologiji. Na voljo so tudi povsem LED luči in LED matrične luči (luči s prilagodljivim dolgim snopom). Pri slednjih vsak žaromet sestavljajo štirje reflektorji in dvanajst LED enot. To pomeni, da se jakost oziroma moč svetlobe prilagaja razmeram na cesti.

Cestišče pred vozilom in okoli vozila je kar se da dobro osvetljeno, hkrati pa ne zaslepimo voznika, ki pripelje nasproti, saj se LED enote vklaplajo in izklaplajo. Novost je tudi bočni

smerokaz na vratih. V kabino vstopamo preko dveh stopnic. Zaradi večkratnega vstopanja in izstopanja so dobile stopnice pohodno površino iz aluminija.



Še bolj izstopajoči glavni žarometi in na novo nameščen bočni smerokaz na vratih.



Pet kabin

Pri modelu Volvo FM je na voljo pet kabin. Na testnem vozilu je bila nameščena tista največja, imenovana Globetrotter, namenjena celo dvojni posadki. Zgornjo posteljo lahko zamenja konzola s tremi zaprtimi omaricami, a je za to treba doplačati. Še več prostora pa je nad vetrobranskim steklom, kjer so prav tako zaprte omarice. Že preje omenjeni bolj pokončni A-stebriček prispeva k večji prostornosti kabine ter večji svetlobi v njej. Več svetlobe gre tudi na račun nižjih vrat oziroma zahvaljujoč večjim stranskim steklenim površinam.

Voznik na svojem delovnem prostoru najde kar nekaj novosti. Pod multifunkcijskim volanskim obročem s štirimi prečkami se skrivajo tri ročice. Leva je namenjena lučem, desna pa motorni zavori in brisalcem. Čez volanski obroč je dobro vidna



Pregleden in zelo ergonomičen voznikov delovni prostor, za njim pa nova vzmetnica za udoben počitek.



Med motorni tunel in sedež je umeščena nova prestavna ročica.



Štiri možnosti prikaza na instrumentni plošči.



povsem nova instrumentna plošča z dvanajstpalčnim zaslonom z visoko ločljivostjo. Voznik lahko izbira med štirimi prikazi. Začetni in osredotočen prikaz sta bolj ali manj zamenjala klasične števec in sta uporabna med vožnjo. Navigacijski način združuje navigacijo in podatke za vožnjo. Četrti prikaz ponuja informacije o obremenitvah osi, o položaju osi (če je katera os dvignjena) in vklopu diferencialnih zapor. Do zelenih načinov prikaza dostopamo prek stikal na volanu.

Naše vozilo je bilo opremljeno tudi z 9-palčnim stranskim zaslonom,

ki je na seznamu dodatne opreme. Sekundarni zaslon je namenjen informacijam, razvedrilu, pomoči pri navigaciji, informacijah o prevozu in nadzoru s kamerami. Možnosti upravljanja z dodatnim zaslonom zajemajo glasovni nadzor, gumba na volanu, neposredni dotik ter nadzorno ploščo.

Nova so ogledala z boljšim vzratnim pregledom. Desna ogledala dodatno dopolnjuje kamera, ki pokriva mrtvi kot, slika pa se prikazuje na dodatnem osrednjem zaslonu.

Po cesti

Kako se novi Volvo FH 420 odziva na cesti? Najprej smo se odpravili na avtocesto. Pospešili do hitrosti 85 kilometrov na uro ter nato vklopili tempomat. Nastavili smo odstopanje od hitrosti na plus pet kilometrov. Vozilo ni bilo opremljeno z aktivnim oziroma prilagodljivim tempomatom (ACC), zato smo morali na varnostno razdaljo paziti sami. Če je bila razdalja med nami in vozilom pred nami prekratka, nas je sistem opozoril na varnostno razdaljo z gorečo rdečo črto, ki se projicira na vetrobransko steklo. Ta sistem



Dovolj vtičnic za polnjenje elektronskih naprav ali za vklop kavnega avtomata in mikrovalovne pečice.



Stikala, nameščena po sklopih. Priročno držalo za plastenko in za skodelice. Dovolj je tudi ostalih odlagalnih površin.

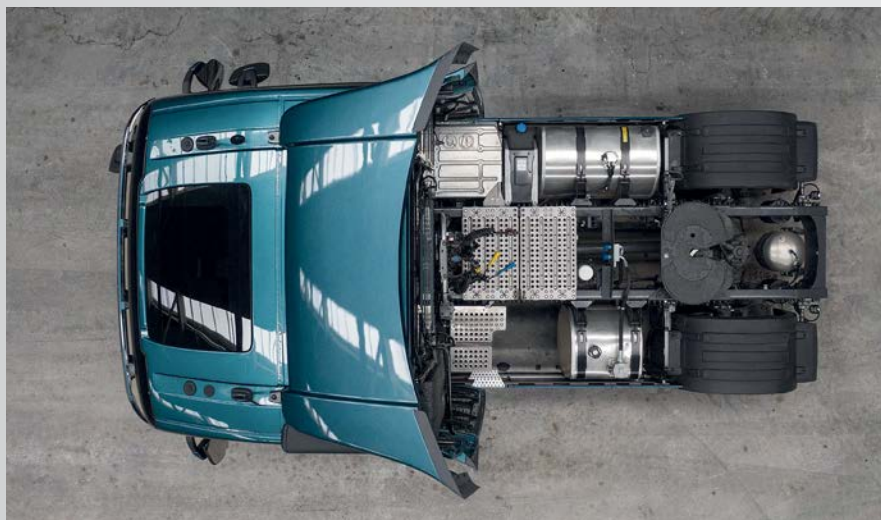


V nosilcu desnega vzvratnega ogledala je kamera, ki pokriva mrtvi kot in sliko prikaže na sredinskem zaslonu. Prav tako dodatna kamera pokriva zadnji del vozila in olajša priklop polprikolice.

Kaj se skriva pod kabino?

Med motornim tunelom in voznikovim sedežem je nova prestavna ročica I-Shift, ki je vpeta v voznikov sedež. Ergonomsko oblikovana ročica ne štrli čez motorni pokrov.

Kaj se skriva pod kabino? V našem primeru je bil tam trinajstlitrski motor s 309 kW (420 KM). 420 konjev je začetek v trinajstlitrski ponudbi. Najmočnejša izvedba ponuja kar 500 KM. Na voljo so tudi enajstlitrski motorji z razponom moči od 245 kW (330 KM) do 339 kW (460 KM). V povezavi z velikostjo motorja in njegovo močjo je povezan tudi navor. Najšibkejši ponuja 1600 Nm, medtem ko se največji lahko pohvali z 2500 Nm navora. Prenos moči z motorja na zadnjo os se prenaša preko dvanajst stopenjskega avtomatiziranega menjalnika I-Shift AT 2612 F z enojno sklopko. Komur se bo zahotelo dvojne sklopke, ta bo moral poseči po 460- ali 500-konjski izvedbi motorja. Za tiste bolj ekološko zavedne je na voljo motor, ki za gorivo uporablja LNG. Če je za kabino hidravlično dvigalo ali pripeta prikolica, ki potrebuje pomoč pri raztovoru, je na voljo kar nekaj možnosti odгона za različne naprave.



Perfektna razporeditev vseh sklopov: 2 posodi za gorivo, AdBlue, katalizator, baterije, posoda za zrak ...

se aktivira, če se vozimo s hitrostjo, višjo od 60 km/h. Rdeča črta je lahko tudi začetek sprožitve sistema zaviranja v sili. Da se nam ni treba ukvarjati s tem, v kateri prestavi se vozimo in kako bomo zapeljali v klanec, nam pomaga I-see. Po domače, GPS tempomat pridobiva podatke o naši poti iz komercialno dostopnega topografskega zemljevida. Če iz kakršnega koli razloga ceste, po kateri vozimo, ni na zemljevidu ali pa ni dostopa do strežnika, tovornjak uporabi podatke iz skupne zbirke podatkov. Pri spuščanju po klanecu navzdol je zdaj na novo v FM-u tudi tempomat za vožnjo po klanecu navzdol, ki preprečuje prekoračitev hitrosti, s katero se želimo spustiti v dolino. Vse skupaj vklopimo kar na volanu. Za udobno vožnjo pri veliki potovalni hitrosti sta na spisku tudi sistem za opozarjanje o zapustitvi voznega pasu in pomoč za vzdrževanje smeri znotraj voznega pasu. Na doplačilni listi je tudi Volvov dinamični krmilni sistem, ki se je izkazal, ko smo zapeljali na lokalno cesto in pri samem manevriranju. Na lokalni cesti pride nekoliko bolj do izraza uporaba motorne zavore, ki razvija kar 375 kW moči pri 2300 vrt/min. Če hoče voznik uspešno zavirati z motorno zavoro, mora prestaviti prestavo ali dve nižje. Seveda je veliko preprosteje zavirati, ko je vozilo opremljeno z retarderjem.

Po cesti z Volvom FM 420



Pri Volvu mislijo na vas tudi po prodaji vozila, saj ponujajo nadvse ugodno pogodbo za vzdrževanje vozila Flexi-Gold Contract.

Regionalni in mednarodni transport

Ker FM ni opremljen z omejevalnikom hitrosti, smo za vožnjo po naseljih, kjer je hitrost omejena, uporabljali tempomat, če se je le dalo. Navadno so vozni pasovi na lokalnih cestah ožji kot na avtocestah, in če prištejemo ovinke, je bil to povod, da smo izklopili sistem za pomoč vzdrževanja smeri znotraj voznega pasu. Sistem žal ne zazna, da je celo cestišče ožje in da lahko pride do »pretesnega« srečanja z nasproti vozečim vozilom. Sicer pa naj bi se novi Volvo FM bolje znašel na lokalnih cestah, saj je tudi njegov osnovni namen dostava oziroma regionalni transport.

Pri Volvu vam ne prodajo samo tovornjaka, temveč ponujajo tudi novo pogodbo za vzdrževanje vozila, Flexi-Gold Contract Volvo. Nova pogodba je podobna stari zlati pogodbi, ki ob isti ceni ponuja več možnosti pri prilagajanju poslovnim zahtevam.

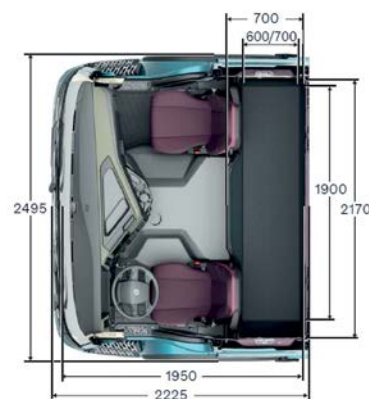
Novi Viking bo poskušal ohraniti zastopanost FM-a v regionalnem transportu od svojega predhodnika ali pa jo celo povečati.



Dodatni 9-palčni zaslon je namenjen informacijam, razvedrilu, pomoči pri navigaciji, informacijah o prevozu in nadzoru s kamerami.

TEHNIČNI PODATKI

| Motor | |
|--|--|
| Volvo D13K420, šestvaljni, vodno hlajen s hladilnikom polnilnega zraka, turbinski polnilnik z dvostopenjskim wastegate ventilom, zgoraj ležeča odmična gred, štiri ventili na valj, vbrzganje goriva po skupnem vodju, Euro 6 s pomočjo EGR, DOC, DPF, SCR, ASC | |
| Prostornina | 12.777 |
| Največja moč (kW/KM) pri vrt/min | 315/420 med 1400 in 1800 |
| Največji navor (Nm) pri vrt/min | 2100 med 860 in 1400 |
| Prenos moči | |
| I-shift AT2612F – DD, avtomatiziran: 12 prestav naprej + 4 nazaj (možnost ročnega pretikanja), prestavno razmerje pogonske osi Volvo typ RSS1244B – hipoidno ozobljenje: 2,47, sklopka: enolamelna suha sklopka 430 mm, vklop prek pnevmatskega cilindra brez pedala sklopke | |
| Podvozje | |
| Spredaj | parabolično vzmetenje, dva blažilca, stabilizator, največja dovoljena obremenitev: 7.500 kg, pnevmatike 385/65 R 22,5 |
| Zadaj | štiri zračne blazine, dva blažilca, stabilizator, pnevmatike 315/70 R 22,5, največja dovoljena obremenitev tehnično: 12.000 kg |
| Rezervoarji goriva | desno 450 l, levo 650 l |
| Električno napajanje | baterije gel 2 x 210 A |
| Napajanje z zrakom | dvovaljni zračni kompresor max. 900 l/min pri 1800 vrt/min |
| Volanski mehanizem | elektro servo sistem Volvo VDS (Volvo Dynamic Steering) |
| Zavore | |
| Spredaj: kolutne zavore 430 mm, zadaj kolutne zavore 410 mm. Hill Start Aid – pomoč za speljevanje v klancih. Avtomatska popustitev ročne zavore pri speljevanju. Parkirna zavora na sprednjo in pogonsko os. | |
| Varnostni sistemi | |
| EBS, ASR, ESP, I-Roll, ACC, FCW, EB, LCS, DAS | |
| Dimenzije in mase | |
| Dolžina | 5990 mm |
| Širina | 2550 mm |
| Višina (iztegnjen spojler) | 4000 mm |
| Medosna razdalja | 3800 mm |
| Masa praznega vozila | 6650 kg |
| Največja dovoljena masa skupine vozil | 44.000 kg |



VIDITE ŠIRŠO SLIKO



Z večjimi stranskimi okni, nižjo linijo vrat in pametno postavljenimi vzvratnimi ogledali vam Volvo FM omogoča najbolj vizualni pogled na trgu. Če želite videti še več, je na dnu desnega ogledala nameščena dodatna kamera.

Več informacij na www.volvotrucks.si

NOVI VOLVO FM

Volvo Trucks. Driving Progress



Prišla je nova kolekcija VW dostavnikov



Če vam je to všeč ali ne, Volkswagen je v mnogih primerih sinonim za posamezne avtomobilske razrede. Zato ni čudno, da mnogi govorijo o japonskih, francoskih ali korejskih golfih, celo avtomobilski razred so poimenovali golf razred. Podobno je tudi s Caddyjem, za katerega sicer skrbi Volkswagnov oddelek gospodarskih vozil, a tudi on v svojem segmentu postavlja pravila.



LED tehnologija se je uveljavila tudi v tem segmentu, še posebej so atraktivne pokončne zadnje luči.

Caddy je splošno znan in vsi vemo, da je bilo njegovo osnovno poslanstvo dostava, prevoz orodja in materiala. Skozi leta pa je vse večji pomen prejela tudi potniška izvedenka. Zato ima tudi peta generacija na trgu različne izvedenke za prevoz oseb in/ali tovora, odslej pa je na voljo tudi kot vozilo za počitek. Enega od novih Caddyjev smo dobili na test tudi mi in se z njim takoj družinsko odpravili na daljši izlet.

Izboljšana aerodinamika

Od osnovne škatlaste oblike se je težko posloviti, toda preišljeni stilski elementi ga ločijo od konkurentov, je pa res, da le takšna karoserija lahko zagotovi največ prostora za ljudi in

tovor. Oblikovalski prijem je zdaj bolj gladek in očem prijetnejši. Vitki žarometi imajo slog, podoben slogu novega Golfa. Takšnih elementov je na vozilu še veliko. Močno so si prizadevali, da bi mu znižali koeficient zračnega upora, kar jim je uspelo predvsem z bolj polnim sprednjim delom in strešno linijo, ki se proti koncu rahlo zoži. Z uporabo nove modularne platforme MQB so lahko Caddyju povečali medosje, zato je avtomobil veliko bolj dinamičen.

Naprej pomaknjena armatura

V notranjosti je armaturna plošča razmeroma pokončna, kar omogoča, da je kabina pomaknjena kar se da naprej, s čimer se poveča tako

potniški kot tovorni prostor. Armatura je sicer še precej plastična, a vključuje vso najsodobnejšo Volkswagnovo tehnologijo. Vrtljivega stikala za vklop luči ni več, ampak je zdaj tam dotično stikalo, ročna zavora je elektronska, povezljivost najsodobnejša. Najbolj opremljene različice so prejele najsodobnejše rešitve iz osebnega programa. Pred voznikom je namesto klasičnih merilnikov digitalni displej, kjer je možno parametre vožnje spremljati na različne načine. Prav tako je na sredinski konzoli še en ekran, občutljiv na dotik, prek katerega pa krmilimo klimatsko napravo in celoten zabavni sistem. S fuzijo digitalnih merilnikov in 10-palčnega osrednjega zaslona z navigacijo



Od osnovne škatlaste oblike se je težko posloviti, toda preišljeni stilski elementi ga ločijo od konkurentov.



Caddyja odlikuje velika prostornost tako v potniškem delu kot v prtljažnem. Do zadnjih sedežev, ki so nastavljivi po nagibu in se lahko preklopijo ali povsem odstranijo iz vozila, se dostopa skozi široka bočna drsna vrata.

nastane velik InnoVision Cockpit. Ko k temu dodamo še omreženi infotainment brez odvečnih tipk in stikal na sredinski konzoli, se Caddy spremeni v pravi smartphone na kolesih.

Za volanom se hitro najde primeren prostor, zahvaljujoč visoki strehi

pa je v vozilu zares veliko prostora. Petsedežna notranost ponuja dobro namestitvev za vse potnike, čeprav zatemnjena zadnja stekla dajejo videz manjše prostornosti, kot ta dejansko je. Dostop do zadnjih sedežev olajšajo velika bočna drsna vrata.

Z odpiranjem zadnjih dvižnih vrat nas pozdravi velik prtljažnik z enakomerno kvadratno obliko. Zadnji sedeži so preklopljivi in tudi odstranljivi, če potrebujemo še več prostora.

Suveren na cesti

Ker Caddy 5 temelji na Volkswagnovi platformi MQB, je razlika v vožnji med njim in prejšnjo generacijo kot noč in dan. To je avtomobil s spodobnim oprijemom in presenetljivo odzivnim volanskim mehanizmom. Krmiljenje je hitro in natančno, nagibanje karoserije v ovinkih pa dobro nadzorovano. Tudi vožnja po krajših neravninah ne izziva neprijetnega poskakovanja zadka. Vozilo tehta kar 1700 kilogramov, zato lepo leži na cesti in tudi daljše potovanje z njim ni naporno. Za udobje in varnost potnikov pa skrbi kar 19 sistemov.

Glede na to, da se enoprostorci vztrajno poslavljajo, morajo kupci, ki

Dva motorja, štiri moči

Slovenski uvoznik trenutno za pogon ponuja en bencinski 1,5-litrski motor, ki s pomočjo turbine razvija 84 kW moči. Zagotovo bo boljši izbor dvolitrski TDI motor, ki razvija 55, 75 ali 90 kW moči. Testni Caddy je bil opremljen z najmočnejšim dizelskim motorjem, ki ima veliko prostornino, a relativno majhno konjažo. Najvišja moč sedaj znaša 122 KM. Sicer je potrebnih kar 11 sekund, da dosežemo stotico, a je motor zares prožen in navdihne z nizko porabo. Moramo pa poudariti, da je predvsem zaradi visokega navora tudi konjev povsem dovolj za normalno družinsko uporabo. Če je vozilo opremljeno s 7-stopenjskim samodejnim menjalnikom z dvojno sklopko DSG, kot je bil testni primer, nam moči zagotovo ne bo zmanjkalo, saj menjalnik svoje delo opravlja vrhunsko. Vedno pa lahko sami posežemo v delovanje menjalnika s pomikom lopatic za volanom, če pa izberemo športni način delovanja, menjalnik dovoli motorju, da se zavrti tudi v višje vrtiljaje.



Notranjost je povsem digitalizirana. Merilniki so narisani in ponujajo različne poglede na vozne parametre. Velik osrednji displej skrbi za vse ostale nastavitve, tudi klimatske. Krožno stikalo za vklop luči so zamenjale tipke, namesto ročice menjalnika pa je le stikalo za izbor vožnje naprej ali nazaj. Tudi parkirna zavora je zdaj električna.

Iz Sarajeva za cel svet

Zgodovina Caddyja je vezana na Golf prve generacije, na osnovi katere je nastal tudi prvi Caddy. Osnovno vozilo je bilo predstavljeno leta 1978 v ZDA kot model VW Rabbit pick-up, na njegovi osnovi pa je nastal Caddy. V Evropi se je začel proizvajati leta 1982 in v enaki obliki nastajal kar deset let izključno v sarajevski tovarni TAS, od koder so ga po celi Evropi neprekinjeno razvažali vse do leta 1992. Do sredine prejšnjega leta se je izdelovala še četrta generacija, ki pa jo je nasledil nov model, ki je od začetka letošnjega leta na voljo tudi v Sloveniji.



Caddyja smo zapeljali v Bosno. Tovarna v Vogošću sicer ne dela več, smo pa zato obiskali Jahorino, kjer so bile leta 1984, ko se je Caddy izdeloval na polno, 84. zimske olimpijske igre.

potrebujejo avto za resen prevoz oseb in njihovo prtljago ali celo za opravljanje posla z njim, pri izbiri vozila razširijo svoja obzorja. In tu se v prvo vrsto zagotovo postavlja novi Caddy. Zadnja, peta generacija Caddyja je postavljena na Volkswagnovo platformo MQB, tako da se novi Caddy lahko pohvali, da je prevzel praktično vso tehnologijo in inženiring od Golfa 8. generacije, pa tudi pelje se že skoraj kot Golf!

TEHNIČNI PODATKI

| | |
|--|--|
| Motor: vrstni 4-valjni dizel, turbo polnilnik, neposredni vbrizg | |
| Prostornina (ccm): | 1968 |
| Moč (kW/KM): | 90/122 |
| Navor (Nm/min): | 320/1600 |
| Menjalnik/pogon: | 7-stopenjski samodejni DSG/sprednja kolesa |
| Mere | |
| Dolžina (mm): | 4500 |
| Širina (mm): | 1855 |
| Višina (mm): | 1798 |
| Medosna razdalja (mm): | 2755 |
| Masa vozila (kg): | 1674 |
| Zmogljivosti | |
| Pospešek (0–100 km/h): | 11 |
| Najvišja hitrost (km/h): | 186 |
| Kombinirana poraba l/100km): | 7 |
| Emisija CO ₂ (g/km) | 148 |



Plenilec terenske vožnje

Raptor je bil v seriji filmov Jurassic Park predstavljen in upodobljen kot grozljiv dinosaver. V Jurassic Parku je bil Raptor plenilec, ki je prav vse spremenil v svoj plen. Zmogljiv, hiter, inteligen ten in spreten, to so bile njegove najpomembnejše lastnosti in tako je tudi s Fordovimi Raptorji.

Ford je že dolgo znan po svojih zmogljivih terenskih vozilih in klasičnih pick-upih. A ko model Ranger nadgradiš, nastane Raptor. Vozilo je impresivno predvsem po zaslugi novega vzmetenja, ki prinaša dodatnih pet centimetrov odmika od tal (283 mm). Kar pa

Raptorja loči od Rangerja, je zagotovo njegov nastopaški videz. Tako namesto Fordovega logotipa na rešetki najdemo velik reliefni napis Ford, sprednja in zadnja rešetka sta posebej zasnovani, da omogočata še večje vstopne in izstopne kote (32,5° in 24°), medtem ko so na straneh močni pragovi in kolesni loki. Ko govorimo o kolesih, omenimo, da se avto

vozi na ogromnih terenskih pnevmatikah, širokih kar 285 mm, ki izhajajo iz Fordovega partnerstva z Goodrich Tyres. Te masivne pnevmatike obvladujejo 2,5-palčni polnokrwni dirkalni blažilniki Fox, ki s 30 % daljšim hodom vzmetenja zagotavljajo ne samo neprimerljivo boljše dinamične zmogljivosti, temveč tudi več udobja, kar, roko na srce, nikoli ni bila



Masivne pnevmatike obvladujejo 2,5-palčni dirkalni blažilniki Fox, ki s 30 % daljšim hodom zagotavljajo boljše dinamične zmogljivosti.



Športni sedeži z veliko bočne opore, volan z rdečo črto na vrhu in karbonskimi lopaticami za njim za ročno spreminjanje prestav.



Različni načini vožnje: 3 cestni in 3 terenski, največ ponuja program Baja.

močnejša stran pick-upov. Zaradi tega je sicer nekoliko zmanjšana nosilnost, a ko drvimo 100 km/h po makadamski cesti in imamo občutek, da smo na magistrali, nam je povsem vseeno za nosilnost tega dve in pol tona težkega vozila. Omenimo še, da lahko vozilo zabrede v vodo do 85 cm globoko.

6 načinov vožnje

Foxove vzmeti in športni amortizerji s spremenljivim dušenja omogočajo različne načine vožnje, in sicer 3 cestne in 3 terenske, med katerimi nam je bil najbolj všeč način Baja, pri katerem je mogoče voziti hitro, varno in udobno po izredno slabem terenu. Da Ford zares omogoča vrhunske terenske lastnosti, poudarja tudi 2,3 mm debela zaščitna plošča pod motorjem in menjalnikom, ki nas zna rešiti v primeru pretirane zabave. Še kar

nekaj dodatnih funkcij pa naredi vožnjo lažjo in zanesljivejšo.

Tudi notranjost je opremljena z vznemirljivimi lastnostmi! Sedeži so odeti v alkantaro, kakršno najdemo v športnih in luksuznih avtomobilih. Imajo



Če pretiravam z zabavo, nas lahko reši 2,3 mm debela zaščitna plošča pod motorjem in menjalnikom.



Raptorja od Rangerja loči bolj nastopaški videz.

veliko bočnega oprijema, na vrhu pa še napis Raptor. Volan je ovit s perforiranim usnjem in ima na vrhu rdeč trak, da voznik vedno ve, v katero smer tečejo kolesa.

Armatura plošča je pregledna, 8-palčni informacijsko-zabavni sistem je v središču pozornosti. Zaslona na dotik je opremljen s SYNC 3 Apple CarPlay & Android Auto, ki je intuitiven in enostaven za uporabo. Tudi udobje zadnjih sedežev je dokaj dobro, so sicer precej pokončno postavljeni, a verjetno se tam ne bo vozilo veliko ljudi.

Dve turbini

Raptorja poganja bi-turbo dizelski motor s prostornino 1996 kubikov, ki razvija 213 KM in 500 Nm navora pri 1750–2000 vrt/min. Zaradi »majhne« prostornine je motor močno odvisen od obeh turbo polnilnikov. Eden skrbi za povečanje moči pri nizkih vrtljajih, drugi pa pri višjih, a ko delata oba, moramo biti pripravljeni na bikovski rodeo. Raptor je tako na cesti kot na terenu zavajajoče hiter in kar sprašujemo se, kako se lahko tako veliko in težko vozilo premika tako hitro.

Na tovorni del, ki je dolg 155 centimetrov, z lahko odložimo standardno evro paleto, orodje za opravljanje svoje dejavnosti ali vse, kar potrebujemo za kampiranje čez konec tedna.

Po nekaj zanesljivih terenskih poizkusih smo Raptorja zapeljali na utrjeno cesto, izklopili sistem proti zdrsu, vklopili le zadnji pogon in pritisnili plin do konca. Izjemen navor v hipu zavrti zadnja kolesa v prazno, sprednji kolesi pa poskuša dohiti hitrost zadnjih. Vožnja po terenu ali utrjeni cesti tako vedno izzove nasmešek. Cena: s popustom slabih 55 tisočakov.

TEHNIČNI PODATKI

| | |
|--|---------------------------------------|
| Motor: 4-valjen, dizel, dve turbini, hladilnik stisnjenega zraka | |
| Prostornina (ccm): | 1996 |
| Moč (kW/KM): | 157/213 |
| Navor (Nm/min): | 500/1750-2000 |
| Menjalnik/pogon: | 10-stopenjski samodejni/na vsa kolesa |
| Mere | |
| Dolžina (mm): | 5398 |
| Širina (mm): | 2180 |
| Višina (mm): | 1873 |
| Medosna razdalja (mm): | 3220 |
| Masa vozila (kg): | 2500 |
| Zmogljivosti | |
| Pospešek (0–100 km/h): | 10,5 |
| Najvišja hitrost (km/h): | 170 |
| Kombinirana poraba l/100km): | 9 |
| Emisija CO ₂ (g/km) | 233 |



5 karakteristik dobrega voznika tovornjaka

Iz raziskav, ki so jih opravili znanstveniki na univerzi v Nemčiji, je mogoče sklepati, da ljudje svoje voziške sposobnosti po navadi ocenjujejo kot nadpovprečno dobre.

Zakaj prihaja do tega? Vsak ceni samozavest glede na lastno podobo dobrega voznika, čeprav se zavedamo, da bodo drugi uporabili povsem drugačne prijeme in da so morda boljši vozniki od nas.

Raziskava, ki so jo izvedli psihologi, kaže na to, da večina ljudi svoje voziške častnosti ocenjujejo kot nadpovprečno dobre, pa čeprav se zavedajo, da bi jih drugi ocenili precej slabše. Inštruktorji v šolah varne vožnje pojasnjujejo, kaj v resnici odlikuje dobrega voznika.

»Enotne definicije dobrega voznika ni, najvažnejši temelj pa je varnost in s tem povezana varna vožnja. Zaupanje v lastne nadpovprečne sposob-

nosti lahko privede do dodatnega poguma za volanom, medtem ko dober voznik pazi, da ne ogroža sebe in drugih v prometu,« poudarja Zbigniew Weseli, direktor šole varne vožnje pri Renaultu.

Kako prepoznati dobrega voznika? V nadaljevanju navajamo pet najpomembnejših smernic, zagotovo pa bi se našla še kakšna, ki bi spadala v to kategorijo:

1. Izkušnje in samozavest, ne pa pogum

Dobrega voznika odlikujejo izkušnje in sposobnost hitrega odziva v nepredvidljivih in trenutnih situacijah. Takšen

voznik se za volanom počuti kot doma. Ne smemo pa tega mešati s tendenco, da so mlajši vozniki boljši od starejših. »Vozim hitro, a varno,« res dober voznik tega stavka ne bi nikoli izgovoril.

2. Prilagodljivost in dobra presoja

Zelo pomembna lastnost dobrega voznika je, da se prilagodi ne le veljavnim cestnim predpisom, ampak tudi trenutnim razmeram na cesti. To na primer pomeni zmanjšanje hitrosti med vožnjo v slabem vremenu ali ohranjanje večje oddaljenosti od voznika, ki očitno vozi nevarno ali agresivno.

3. Največji poudarek na vožnji

Dobrega voznika ne prepoznamo po tem, da lahko hkrati piše SMS sporočila in vozi, temveč po tem, da se tovrstnemu vedenju izogiba. Med vožnjo z avtomobilom se na to aktivnost maksimalno osredotoči in ne želi, da bi ga kar koli motilo.

Prav tako ne dovoljuje, da bi se znašel v situaciji, v katerih bi se lahko zmanjšala njegova sposobnost koncentracije ali hitrost reakcije, kar pomeni, da nikoli ne vozi pod vplivom alkohola ali mamil ter da je med vožnjo spočit.

4. Nепrekinjeno usposabljanje

Če želimo biti dobri vozniki, se moramo nenehno usposabljati in delati na svojih spretnostih ter zdra-



Zelo pomembna lastnost dobrega voznika je, da se prilagodi ne le veljavnim cestnim predpisom, ampak tudi trenutnim razmeram na cesti.



Prihaja doba avtonomne vožnje, ki bo tudi voznike nekoliko razbremenila.

vstvenem stanju. Ne moremo se zanašati na znanje, pridobljeno pred nekaj desetletji, saj se predpisi spreminjajo, spreminjajo pa se tudi tehnologije v vozilih. V pomoč so lahko

obnovitveni tečajji, NPK, specializirani treningi varne vožnje in branje člankov na to temo. Občasno je dobro posodobiti znanje s področja prometnih pravil.

5. Spoštovanje vseh

Dober voznik je pozoren tudi na druge udeležence v prometu, zlasti na tiste bolj ogrožene in izpostavljene nevarnosti v prometu. Poskrbi, da v dežju ne poškrapi pešcev in da ne ogroža kolesarjev, predvsem pa da drži dovolj veliko varnostno razdaljo. Pravočasno in jasno signalizira svoje namene in izkazuje prijaznost do drugih v prometu, se z ostalimi udeleženci ne prepira ter sam ne ovira drugih v prometu.



Dobrega voznika ne prepoznamo po tem, da lahko hkrati piše SMS sporočila in vozi.

You drive, we care. 

Evropa odpri se!

Skrozi najpomembnejše cestninske postaje v EU od zdaj brez ustavljanja.

DKV BOX EUROPE –
Vaš ključ za novo Evropo.

dkv-euroservice.com/cestnina-Evropa



Kdo vozi najstarejše kamione



Če smo v prejšnji številki poročali o prodaji gospodarskih vozil v prejšnjem letu in zapisali, da se je trg skrčil za dobrih 40 %, je zdaj že opaziti luč na koncu tunela.

Na ravni EU je bila prodaja gospodarskih vozil, težjih od 3,5 tone, le za 5,5 % manjša kot lani januarja, ko še korona ni kosila s polno močjo. Na Madžarskem, v Litvi in na Poljskem so številke celo pozitivne. V Sloveniji smo januarja prodali 222 gospodarskih vozil, kar je 20 manj kot leto poprej, po pogovorih z uvozniki težkih gospodarskih vozil, pa so knjige naročil za pomlad kar polne.

Koliko tovornjakov se vozi po EU

Ker opažamo okrevanje, pa si pogledjmo, koliko gospodarskih vozil je na

cestah po Evropi. Ob tem smo izbrskali podatke tudi o starosti gospodarskih vozil, ki se vozijo po evropskih cestah, o vozilih in o tem, koliko od njih je »zelenih«.

Nova študija Evropskega združenja proizvajalcev avtomobilov kaže, da je trenutno na cestah EU 6,2 milijona srednjih in težkih gospodarskih vozil, katerih povprečna starost je 13 let. Kar 98 % jih poganja dizelsko gorivo, medtem ko le 2300 tovornjakov ali 0,04 % poganja gorivo z nullo emisijo.

Proizvajalci tovornjakov pa glede na vse strožje ukrepe EU ocenjujejo, da

bo do leta 2030 moralo biti na cestah približno 200.000 tovornjakov z nul-timi emisijami, da bodo lahko izpolnili cilje CO₂ za težka tovorna vozila. Glede na dosedanje podatke bi to zahtevalo neverjetno 100-kratno povečanje v manj kot 10 letih.

»Na cestah po EU se danes vozi 6,2 milijona srednjih in težkih tovornjakov, katerih povprečna starost znaša 13 let.«

Te številke so presenetile tudi Evropsko komisijo, ki je zdaj znižala napoved z 200.000 na 80.000 vozil do leta 2030.

Da bi tovornjaki brez emisij postali prednostna izbira prevoznikov, je treba nujno ukrepati na evropski ravni in na ravni držav članic. To vključuje določitev cestnin na osnovi CO₂, obdavčitev energije na podlagi vsebnosti ogljika in energije v gorivih, trden sistem določanja emisij CO₂ in kar je najpomembnejše, izdelati gosto mrežo infrastrukture za polnjenje, primerno za tovornjake.

Kje so tovornjaki najstarejši

- Z 1,2 milijona registriranih tovornih vozil ima največjo floto tovornjakov Poljska, sledita ji Nemčija z 1,011 milijona in Italija z 946.340 tovornjaki.



Največ tovornjakov v EU je registriranih na Poljskem.



V Grčiji so avtobusi v povprečju stari 20 let.

- Najstarejše tovornjake vozijo v Grčiji, kjer so ti v povprečju stari kar 21 let, po drugi strani pa imajo najmlajši vozni park v Avstriji, kjer so tovornjaki v povprečju stari 6 let.
- Več kot 28 milijonov lahkih dostavnih vozil (kombijev) je na cestah v EU. Prepričljivo največji vozni park teh vozil, kar 6 milijonov, je v Franciji.
- Povprečna starost lahkih gospodarskih vozil v EU je 11 let.
- Najstarejše dostavnike vozijo v Španiji, kjer so ti v povprečju stari 13 let, takoj za njimi pa je Italija, kjer v povprečju vozijo 12,6 let stare dostavnike.
- 90 % vseh dostavnikov poganja dizelsko gorivo. Le 0,3 % kombijev poganja elektrika.
- V Sloveniji imamo registriranih 37.400 težkih tovornjakov, ki so v povprečju stari 9,4 leta, kar je veliko

bolje od evropskega povprečja.

- Vozni park naših sosedov Hrvatov je v povprečju star 12,2 leti.

Kje so avtobusi najstarejši

- V celotni Evropski uniji je registriranih 692.207 avtobusov, od katerih jih je kar polovica v vsega treh državah: Poljska, Italija, Francija.
- Povprečna starost avtobusov v EU je 11,7 let.
- Najstarejše avtobuse vozijo v Grčiji, v povprečju so stari 19,9 let.
- Najmlajši avtobusi so v Avstriji, v povprečju so stari 4,8 let.
- V Sloveniji je registriranih 2900 avtobusov, ki so v povprečju stari 10,8 let.
- 95 % avtobusov poganja dizelsko gorivo. Manj kot odstotek elektrika.

Kaj pa osebni avtomobili

- V EU je registriranih približno 280 milijonov osebnih vozil.
- Največ vozil, 48 milijonov, je registriranih v Nemčiji.
- Povprečna starost voznega parka je 10,6 let.
- Najmlajše avtomobile vozijo v Luksemburgu, povprečno so stari šest let in pol.
- Najstarejše avtomobile vozijo v Litvi (16,9 let), Estoniji (16,7 let) in v Romuniji (16,5 let).
- Slovenski avtomobili so v povprečju stari 10 let, Hrvaški pa 12,5 let.



Da bi tovornjaki brez emisij postali prednostna izbira prevoznikov, je treba postoriti še veliko.

Prodaja priklopnih vozil v Sloveniji

Če se navežemo na članek o starosti vozil v EU, žal za priklopna vozila nimamo evropskih podatkov, lahko pa pogledamo, koliko prikolic smo lani kupili v Sloveniji.

Nekako v skladu z znižanjem prodaje tovornih vozil se je znižala tudi prodaja prikolic in polprikolic. Še največji padec je zabeležen v segmentu polprikolic s ponjavo. Zato se je prodaja najbolj skrčila dvema največjima evropskima proizvajalcema, Schmitz Cargobullu in Kroneju. Precej pa se je dvignilo povpraševanje po specialnih prikolicah, predvsem za gozdarske in gradbene potrebe.



| Znamka | 2019 | 2020 |
|----------------------|-------------|-------------|
| 1. Schmitz Cargobull | 530 | 302 |
| 2. Schwarzmüller | 259 | 230 |
| 3. Krone | 405 | 213 |
| 4. Kögel | 219 | 110 |
| 5. Benalu | 33 | 27 |
| 6. Kässbohrer | 58 | 26 |
| 7. Knapen | 32 | 21 |
| 8. Fliegl | 39 | 15 |
| 9. Ostali | 354 | 228 |
| Skupaj | 1929 | 1172 |

Krone

Leto 2020 je bilo za nas v vseh pogledih nenavadno in polno nepričakovanih izzivov, s katerimi smo se morali privajati tako na nov način življenja kot poslovanja.

Temu primerno se je odzval tudi kompletni evropski trg s prodajo transportnih in priključnih vozil. V 1. polovici leta 2020 smo beležili velik upad povpraševanja in prodaje, nato pa se je v 2. polovici oz. zadnjem četrtletju situacija izboljšala tako pri nas kot v ostalem delu Evrope. Letos pričakujemo, da bo situacija bolj pozitivna, manj stresna in z ekonomskega vidika uspešnejša.



Željko Čurić

Schmitz Cargobull

Leto 2020 je bilo za vse nas zelo negotovo, kar se kaže tudi v velikem upadu trga. Z rezultati moramo biti glede na dane okoliščine zadovoljni, saj ohranjamo vodilni položaj na trgu. Glede na okrevanje gospodarstva v zadnjem četrtletju in uspešnem začetku letošnjega leta, gledamo optimistično v leto 2021, v katerem bomo predstavili tudi številne novitete, katerih del je tudi koncept Eco Flex.



Marko Proje

Krone telematska enota tudi na solarno energijo

Krone je za svoje priljubljene menjalne sisteme razvil novo različico nadzorne enote Krone Smart Collect. Zaradi vgradnje sončnega panela telematska enota po namestitvi deluje avtonomno in brez vzdrževanja.

Krone Smart Collect Solar (KSC Solar) lahko zaradi vgrajenega super kondenzatorja uporablja shranjeno sončno energijo v območju od $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $+60\text{ }^{\circ}\text{C}$. To lahko počne tudi v daljšem obdobju mračnega vremena, saj integrirana baterija zdrži približno 445 ur in tako preživi več kot 18 dni brez sonca.

Ko je nameščen, je kompaktni KSC Solar (230 mm x 130 mm x 21 mm) varno vdrt med strešnimi trakovi. Telematsko enoto je možno vgraditi tovarniško, dobavljiva pa je tudi za naknadno vgradnjo.

Krone Smart Collect je bil uspešno predstavljen že leta



2016, do danes je v uporabi na več kot 24.000 priklopnih vozilih, z novo posodobitvijo pa bo postal zagotovo še bolj priljubljen.

Köglov koritasti prekucnik zmagal na testu

Köglov koritasti prekucnik je na primerjalnem testu osmih sedlastih prekucnikov pri VerkehrsRundschau zmagal v mojstrskem slogu. Neodvisna strokovna žirija je temeljito preizkusila vse polprikolice. Prednosti Köglovega izdelka so varno podvozje, stabilen okvir, solidna izdelava, nizka lastna teža in velika nosilnost, idealna za vse vrste razsutega tovora.

Köglov koritasti prekucnik je dobil največ točk pri lastni teži. Pametna kombinacija materialov iz jekla in aluminija prihra-



ni približno 300 kg. Majhna lastna teža pomeni tudi prihranek pri gorivu in zmanjšanje emisij CO₂. To se sklada s Köglovim geslom »Gospodarstvo se srečuje z ekologijo – ker nam je mar«.

Prekucnik je mogoče varno in udobno upravljati. Z opsijskega kontrolnega podesta na sprednji strani prekucnika lahko spremljamo postopek natovarjanja. Naš testni 3-osni koritasti prekucnik z nakladalno prostornino 24 m³ je imel 5 mm debelo dno korita, narejeno iz jekla Hardox 450. Pet milimetrov debele bočne stene in 7 mm debela zadnja stena so izdelane iz visoko odpornega aluminija. Ta kombinacija je idealna za gradbene materiale, kot sta drobljeni kamen ali gramoz. Poleg tega je izbrane modele iz jekla mogoče naročiti tudi s popolnoma termično izoliranim koritom za prevoz asfalta. Prednost jeklene kadi s lahkimi stranskimi stenami in lahko zadnjo steno v primerjavi s kadjo iz čistega aluminija je, da ni draga popravila obrabljenih tal, ki jih je sicer treba popravljati vsake 2 do 3 leta. Na mestih z visoko obrabo se uporablja visokokakovostno jeklo, na bočnih in zadnjih stenah z malo obrabe pa lahek aluminij, kar privarčuje do 300 kilogramov in omogoča nalaganje več tovora.

Schmitz Cargobulova nova kontejnerska prikolica

Nemški proizvajalec prikolic je leto 2021 začel s širjenjem ponudbe. Podjetje je pred dvema letoma ponovno pričelo s proizvodnjo kontejnerskih polprikolic, zdaj pa v ponudbo dodaja še klasično prikolico za prevoz kontejnerjev do 20 palcev. Prikolica nosi oznako A.WF in ima nosilnost 14,5 ton. Kot večina drugih priključnih vozil tega proizvajalca, nastaja na modularni platformi z uporabo skupnih komponent. V uporabi so ROTOS osi lastne proizvodnje, na zahtevo kupca pa lahko šasijo toplo pocinkajo in jo zaščitijo pred rjavenjem. Na spisku opreme je tudi zadnja zaščita za podlet, bočni nosilec za rezervno kolo, plastična škatla za orodje, dokumente ali drugi drobni material. Prikolica se izdeluje v novi Schmitz Cargobulovi tovarni v mestu Michalovce na vzhodu Slovaške.



Mercedes je izdeloval tudi traktorje



Glede na trenutno stanje na planetu in zahvaljujoč boju proti novemu virusu korone se zdi, da iz tovarnaškega sveta ne prihaja veliko novic. Zato se je pokazala priložnost, da se spomnimo nekaterih dosežkov proizvajalcev gospodarskih vozil iz preteklosti.

Ste vedeli, da je Mercedes izdeloval tudi kmetijske traktorje?

Da. Mercedes je v prejšnjem stoletju izdeloval tudi traktorje, njihov nastanek pa obeležuje okrogla obletnica. Abrahama slavijo člani družine kmetijskih traktorjev, ki so nosili ime MB Trac.

Vse se je začelo nekje v poznih šestdesetih letih prejšnjega stoletja. Takrat je Mercedes prvič začel razmišljati o sektorju, ki se ukvarja s kmetijstvom in ki mu ni bil povsem neznan. V svojih vrstah so že imeli vsemogočno vozilo iz slavne družine Unimog. Z nekaj predelave pa so bili lahko Unimogi tudi zelo zmogljivi traktorji z možnostjo priklopa najrazličnejših priključkov. Dejstvo pa je, da ta vozila niso bila namenjena kmetovanju in za tovrstno uporabo jih je bilo celo škoda.

Kmalu so pri Mercedesu opazili, da tudi drugi proizvajalci avtomobilov in

gospodarskih vozil v svojem programu ponujajo kmetijske stroje. Še najhuje je bilo, ker so to počeli tudi njihovi neposredni konkurenti iz Nemčije. Na prvem

mestu je bil Deutz, za njim pa Steyer, Volvo in Fiat. Kmalu po tem spoznanju je Mercedes začel razvijati lastnega »dizelskega kmečkega pomočnika«.



Mercedes-Benz Trac 1800 je najmočnejši traktor te znamke. Debitiral je leta 1990.



Dedek in vnuk: Trac 1800 in Trac 65 sta v muzeju Unimog na ogled od leta 2006.

Prvi traktor je star 50 let

Pogovori, ki so se začeli leta 1970, so leto kasneje prerasli v pripravo prvih prototipov in obsežnih testiranj. Prvorojenec v družini mehanskih traktorjev je bil MB Trac 65, pri čemer 65 označuje moč v konjskih silah, javnosti pa je bil predstavljen leta 1972. Izdelan je bil v sodelovanju z inženirji iz Unimoga. Na čvrsto šasijo so postavili stopničasto karoserijo, imel pa je tudi stalen štirikolesni pogon, kar je bila za tisti čas redkost.

V naslednjih letih se je razvoj traktorjev nadaljeval in na trg so prihajali različni modeli, vse do leta 1990, ko so predstavili svoj najmočnejši traktor MB Trac 1800. Traktor se je od drugih razlikoval po tem, da je imel štiri enako velika kolesa, zožen pokrov motorja zaradi boljše preglednosti in kabino nameščeno na sredini vozila. Kabina je bila zelo luksuzna, že v tistih časih si je kmet



Seriji MB Track in Unimog.



Traktor je imel hidravlične priključke spredaj in zadaj, tako je lahko plug vlekel in/ali rinil.

lahko omislil komfortni sedež, kakovosten radio in klimo.

Hidravlični dvigovalci, različni priključki in odgoni so bili nameščeni tako spredaj kot zadaj. Tako je lahko traktor vlekel ali rinil delovne priključke, s čimer je bil zares učinkovit. Za pogon je skrbel 180-konjski turbodizelski motor z inetcooler hladilnikom zraka. Deloval je skupaj z 12-stopenjskim ročnim menjalnikom, omogočal pa je tudi različne zapore diferencialov, pogon pa je bil že v osnovi speljan na vsa kolesa.

Mercedes se ni odrekel korporativnemu slogu

Mercedesovi traktorji pa so kmetom ponudili še eno veliko prednost. Rekli

bi, da celo najbogatejšo prednost med vsemi proizvajalci na trgu. Poskrbeli so za standardizacijo komponent med traktorji in ostalimi gospodarskimi vozili znamke Mercedes-Benz.

Po navedbah proizvajalca je bila ta zamisel kupcem zelo všeč, saj jim je omogočila, da so rezervne dele naročali pri najbližjem prodajalcu, ki pa ni nujno prodajal traktorjev. Rezervne dele so dobili tudi pri serviserjih dostavnikov in tovornjakov, pa tudi osebnih vozil. Trg je trikrake zvezdaste traktorje dobro sprejel, žal pa je šla politika razvoja gospodarskih vozil Mercedes-Benz v drugo smer. Zato je bila proizvodnja MB Tracov v matični tovarni leta 1991 zaustavljena. Vse pravice za izdelavo serijskih različic traktorja so bile prodane in prenesene na znamko Werner, ki ta vozila še vedno proizvaja in prodaja.

Dva svetova, en cilj

Letošnja pomlad piše novo zgodbo, zgodbo o partnerstvu dveh gigantov, Porscheja in Tag Heuerja. Združuje pa ju tudi ime Carrera, ki je za mnoge sinonim najboljšega in najlepšega avtomobila, spet drugi ob tem imenu pomislijo na brezčasni časomer, prežet s tehnologijo švicarske natančnosti.

Sodelovanje med Porschejem in Tag Heuerjem ni naključno, poznanstvo med znamkama sega že globoko v zgodovino. Porsche je svoj najmočnejši motor poimenoval Carrera leta 1954 ter tako počastil zmago na eni najbolj nevarnih dirk, Carrera Panamericana, ki je potekala v Mehiki od leta 1950 do 1954. Nekoliko kasneje, natančneje leta 1963, pa je Jack Heuer, četrti naslednik švicarskega urarja, napravil tudi prvi model ure Carrera in jo prav tako poimenoval po tej slavni dirki. Slednji je v dirkaške kroge stopil prek svojega ambasadorja Joja Sifferta, ki je bil švicarski dirkač formule ena in trgovec Porschejev, hkrati pa zelo zaslužen za rast Heuerjeve znamke v motošportu. To pa je bila tudi pomembna povezava, zaradi katere se je Steve McQueen odločil, da bo na snemanju dirkaškega filma 24 ur Le Mansa nosil njihov logotip. Film z zvezdnikom, ki je vozil Porscheja 917, je prinesel veliko slavo tudi hišnemu modelu Monaco,



ki ga je tedaj na zapeljivosti nosil igralec. Ob tokratni, premieri strateški združitvi med znamkama pa je na trg prišla izvedenka Carrera Porsche Chronograph. Časomer, ki ima 44 milimetrov veliko keramično ohišje, ki ga zajema sijajna črna luneta in na katerem se bohoti rdeč napis Porsche. Spremembe v primerjavi s »klasično« Carrero so najbolj vidne predvsem v unikatni številčnici, ki ponazarja številke na armaturni plošči avtomobila, ozadje pa spominja na asfaltno površino. Uro poganja avtomatični mehanizem Heuer 02, ki zmore 80-urno rezervo moči in ponuja pogled na novo oblikovano nemirko v obliki volanskega obroča, ki jo lahko vidimo skozi steklo na zadnji strani ure. Če prisegate na bolj elegantno možnost, kjer je kreacija šivov na paščku povzeta iz Porschejeve notranjosti, vas bo to stalo 5.850 evrov, še dvesto evrov več pa boste morali odšteti za model z jeklenim paščkom.



Aleks Ovečkin na zapeljivosti

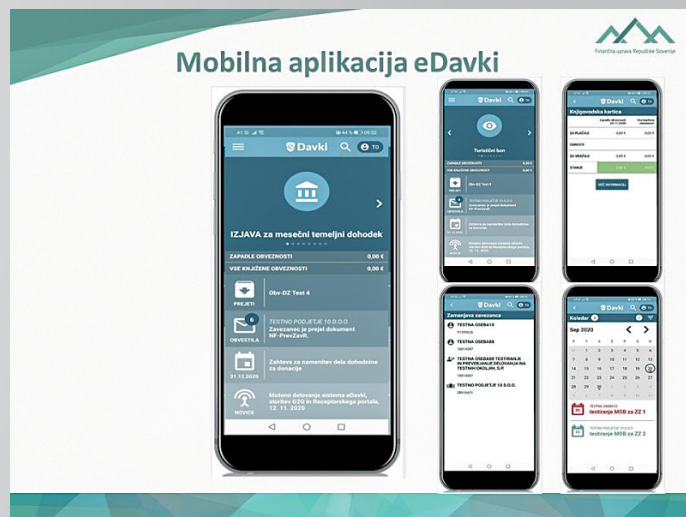
Hublot je razkril omejeno serijo ur Hublot Big Bang Unico Red Carbon v čast ruskega hokejista Aleksa Ovečkina, ki je nedavno postal sedmi najboljši strelec vseh časov in je do danes zadel 713 golov. Prestižni časomerilec je odet v prepoznavno rdečo barvo, ki simbolizira barve NHL ekipe Washington Capitals, medtem ko je vrh sekundnega kazalca prebarvan v belo-modro barvo, kar označuje rusko zastavo. Cena na trgu je dobrih 26 tisočakov ameriških zelencev.



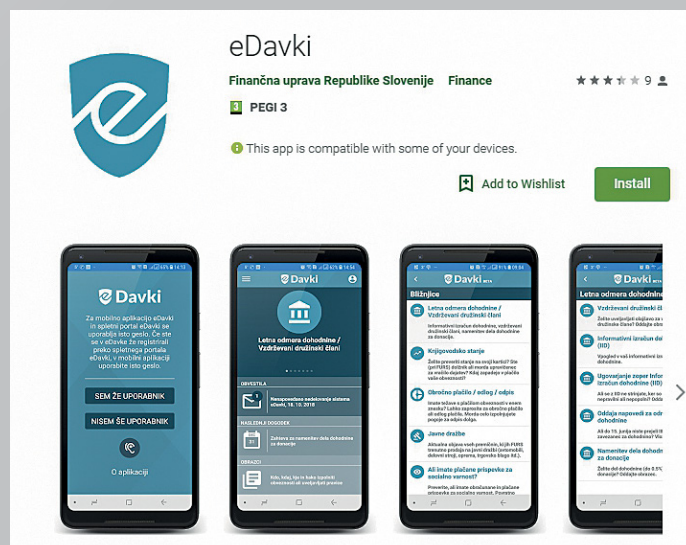
Davčne obveznosti na dlani

Portal eDavki je pred dobrima dvema letoma dobil še svoje nadaljevanje v obliki mobilne aplikacije. Slednja je luč sveta ugledala leta 2019 in uporabnikom prinesla večjo informiranost in lažjo pot komuniciranja s Finančno upravo Republike Slovenije. Letos pa je bila korenito nadgrajena in prinaša številne novosti, med drugim dopolnjeno glavno stran in denimo vidne vse zapadle in knjižene obveznosti.

Mobilne aplikacije so v preteklem letu doživele popoln razcvet, predvsem pa so postale pomemben del našega življenja. Če jim ob prihodu sistemov Android in iOS še nismo zaupali, danes za mnoge že predstavljajo nepremostljive prednosti. Digitalizacija in upravljanje storitev z osebnim telefonom pa že dolgo ni več znanstvena fantastika. Vse več zaupanja in zanimanja je tudi za mobilno aplikacijo eDavki, ki nam omogoča vpogled v finančne obveznosti na vsakem koraku, v vsakem trenutku. V začetku letošnjega leta je prešla nadgradnjo in je v brezstičnih časih postala nepogrešljivo orodje. Morebitna misel, da je uporabna zgolj pri poslovnih uporabnikih, je zmotna; denimo, fizični uporabnik lahko prek nje preprosto preveri, ali mu njegov delodajalec plačuje vse potrebne prispevke, hkrati pa omogoča preprosto oddajanje vseh vlog za fizične osebe v le nekaj korakih. Za registracijo je treba vpisati lastno davčno številko in izbrati PIN, če pa ste v sistem že prijavljeni prek spletnega portala, pa preprosto uporabite enake prijavne podatke in geslo. Mobilna aplikacija omogoča preprost vpogled v obveznosti in pravice iz naslova finančnih zadev. Znotraj nje najdemo personaliziran koledarček, ki nas tri dni pred rokom opozori na vse pravice in obveznosti, opozori pa vas tudi denimo pred oddajo vloge za olajšavo za vzdrževanega družinskega člana. Davčna uprava Republike Slovenije je v letu 2019 samo na ta način poslala več kot 690 tisoč obvestil. Nezanemarljiv del omenjene mobilne verzije je »čarovnik«, ki nas po korakih pelje skozi izpolnitev določene vloge, v njej pa najdemo zavihek z vsemi obrazci in vlogami, prav tako preko nje lahko brez težav dostopamo do seznama vloženih in prejetih dokumentov. Do danes so jo na svoje telefone uporabniki prenesli več kot 140 tisočkrat, o dobri uporabniški izkušnji z njo pa pričajo



jo uporabniški komentarji in splošna visoka ocena. Primerne je tudi za vse pooblaščenke, ki z njo upravljajo več zavezancev hkrati, saj omogoča preprosto filtriranje uporabnikov, predvsem pa jo priporočamo fizičnim uporabnikom, ki z njo lahko preprosto in hitro oddajo vloge, za katere je bil potreben osebni obisk urada. Močno nam lahko olajša delo z iskanjem telefonskih števil posamičnih uradov, do katerih zdaj pridemo z le nekaj kliki. Naložijo jo lahko vsi uporabniki sistemov Android in iOS v trgovini Play ali v Apple Store. Koronavirus je zaradi omejitev prinesel več digitalizacije, nakupi iz domačega naslonjača so postali hit, takšnim trendom pa se prav tako približujejo tovrstne aplikacije. Te nam lahko pomagajo prihraniti čakanje na prosto okence ali prikrajšajo brezupno lovljenje uradnih delovnih ur, tudi nekoč, ko se bo življenje vendarle vrnilo v normalne tirnice.





Mestni osvajalec

V zadovoljstvo vseh, ki so že imeli simpatije do športnega terenca ali bolje rečeno zmogljivosti crossoverja, ki temelji na priljubljenem razredu A, ima sedaj Mercedes v tem razredu novega aduta. Po 6 letih je na trgu nova generacija modela GLA.

Čeprav temelji na podvozju razreda A tako kot njegov predhodnik, zdaj v veliki meri uporablja arhitekturo razreda B, ki mu daje nekoliko več možnosti glede udobja in voznih lastnosti. Prvi GLA je bil prijetno presenečenje, ko se je pojavil na trgu, a je hitro našel svoje kritike, ki mu niso oprostili tesne kabine. Z merami 4410 mm v dolžino, 1834 v širino in 1611 v višino je avto zdaj za 7 mm krajši, a za kar 30 mm širši in 116 mm višji. Sprednja maska ima zdaj le eno lamelo z veliko trikrako zvezdo na sredini. K večji atraktivnosti pripomorejo kromirani dodatki. Vrata so masivna in prekrivajo pragove, zadek pa je bolj pokončen. Nova generacija GLA povsem prevzema korporativna obeležja, znana iz drugih modelov. Stil je tako prepoznaven od prvega do zadnjega centimetra.

V našem testnem modelu je bil pod pokrovom dvolitrski dizelski motor, ki razvija 150 KM in je kombiniran s samodejnim 8-stopenjskim menjalnikom. Motor je izjemno tih, menjalnik v povezavi z njim pa vozniku ponuja odlično odzivnost. Odločen pritisk stopalke za plin omogoča dinamično vožnjo brez neprijetnih zvokov v kabini. Pohvaliti velja natančen krmilni

sistem in zmogljive zavore. Podvozje odlično vpija neravnine, kar je zasluga nekoliko daljše medosne razdalje in nove modularne platforme MFA 2. Potniki imajo tako občutek, kot da se vozijo v precej večjem avtomobilu.

Velik napredek je bil dosežen tudi na področju multimedijskih sistemov. Nova generacija razreda A je bila prva s prefinjenim sistemom MBUX Infotainment. Njegova najboljša različica ima dva kombinirana zaslona, ki nadomeščata običajno armaturno ploščo z merilniki in zaslon na sredini. Za tem sistemom je veliko novih tehnologij. Eno še posebej izpostavljam, to je možnost govornih ukazov. Z ukazom »Hej, Mercedes!« lahko komuniciramo z avtomobilom, med drugim pa lahko nastavimo cilj navigacijskega sistema, spremenimo temperaturo v

vozilu in še veliko več. Čeprav je večina funkcij nameščenih v sistemu MBUX, je treba poudariti pohvalne komande klimatske naprave na sredinski konzoli, pa tudi možnost prilagajanja glasnosti zvočnega sistema s pomočjo kontrol na sredinskem tunelu.

GLA zdaj ni več le mestni crossover, ki mu višina omogoča lažje plezanje na pločnik, temveč je tudi avtomobil za daljša potovanja ter zasnovan za varno družinsko vožnjo, saj ga, kot vse Mercedese, odlikujejo številni varnostni sistemi.



TEHNIČNI PODATKI

| | |
|--|--|
| Motor: štirivaljen, turbo dizel | |
| Prostornina (ccm): | 1950 |
| Moč (kW/KM): | 110/150 |
| Navor (Nm/min): | 320/1400 |
| Menjalnik/pogon: | 8-G tronic z dvojno sklopko/na sprednja kolesa |
| Mere | |
| Dolžina (mm) | 4410 |
| Širina (mm): | 1834 |
| Višina (mm): | 1611 |
| Medosna razdalja (mm): | 2729 |
| Prtljažnik (l): | 425 |
| Masa vozila (kg): | 1615 |
| Zmogljivosti | |
| Pospešek (0–100 km/h): | 8,5 |
| Najvišja hitrost (km/h): | 205 |
| Kombinirana poraba l/100km): | 6,5 |
| Emisija CO ₂ (g/km) | 141 |

5008 ponovno rjovi



Peugeot 5008 je bil predstavljen leta 2009, takrat v razredu enoprostorcev s sedmimi sedeži. Ker je avtomobilski trend zavil v povsem drugo smer, je Peugeot model 5008 leta 2017 transformiral v razred SUV in v le treh letih prodal več kot 300.000 enot. Zdaj predstavlja osveženo različico, ki prinaša številne izboljšave in manjšo prenovo notranjosti in zunanosti.

Prenovljeni 5008 izstopa s preoblikovanim sprednjim delom, novimi zadnjimi lučmi v tehnologiji full LED, novimi barvami karoserije in novo možnostjo »Black Pack«. Na voljo je tudi nova zelo kakovostna armaturna plošča, nov 10-palčni zaslon z visoko ločljivostjo, občutljiv na dotik in z najnovejši sistemi za pomoč pri vožnji. Odslej ima novi SUV Peugeot 5008 od opreme prve stopnje serijsko 7 sedežev. Nova sprednja maska brez okvirja in vrh pokrova motorja sta oblikovana v skladu z izgledom aktualne Peugeotove ponudbe vozil.

Preoblikovani so tudi žarometi, ki so bolj agresivni. Vključujejo dnevne LED luči in so razširjeni s kromiranim vstavkom v obliki krempljev.

Peugeot izpostavlja tudi funkcijo »Foggy Mode«, ki zamenjuje meglenke. Funkcija je vgrajena v žaromete in vključuje kratke žaromete z nizko intenzivnostjo, ko se aktivirajo zadnje meglenke.

V notranjosti je posodobljen Peugeotov i-Cockpit, v katerega gledamo čez volan, zato je ta prerezan tudi na vrhu. S tem se avtomobil želi približati premium segmentu. Pred voznikom je 12,3-palčni

ekran, ki ponazarja ploščo z merilniki, na sredini pa je še en 10-palčni ekran za ostale funkcije.

Prostora v avtomobilu je veliko, še posebej spredaj. V drugi vrsti so trije ločeni sedeži, ki se lahko nastavljajo po globini in po nagibu, v tretji vrsti pa sta še dva sedeža. Prostornost prtljažnika je seveda odvisna od števila uporabljenih sedežev. Če uporabljamo 7 sedežev, je na voljo 166 litrov prostora. Če zadnja dva zložimo v pod vozila, se odpre 780 litrov prostora, če pa podremo še drugo vrsto, je na voljo kar 1940 litrov prostora. To pa še ni vse, saj lahko preklapimo tudi naslon sovozniškega sedeža in tako prevažamo zares dolge predmete.

In čeprav bencinski motorji počasi izrivajo dizle, v določenih segmentih dizli še vedno kraljujejo.

Še posebej v grupaciji PSA, kjer so leta in leta vlagali veliko sredstev v razvoj motorjev Blue HDI, ki danes spadajo med najboljše in najčistejše dizelske motorje. V testnem vozilu je bil pod pokrovom 1,5-litrski dizelaš, ki razvija solidnih 130 KM. Na cesti se vede samozavestno, tudi ko je ritem močnejši, ne popušča. V sodelovanju z 8-stopenjskim samodejnim menjalnikom in možnostjo izbire voznega programa se da voziti zares hitro ali pa družinsko umirjeno, ob porabi 6 litrov.



TEHNIČNI PODATKI

| | |
|-------------------------------------|---|
| Motor: 4-valjen, turbo dizel | |
| Prostornina (ccm): | 1499 |
| Moč (kW/KM): | 96/130 |
| Navor (Nm/min): | 300/1750 |
| Menjalnik/pogon: | 8-stopenjski samodejni/ na sprednja kolesa |
| Mere | |
| Dolžina (mm) | 4641 |
| Širina (mm): | 1844 |
| Višina (mm): | 1640 |
| Medosna razdalja (mm): | 2840 |
| Prtljažnik (l): | 166/780/1940 |
| Masa vozila (kg): | 1430 |
| Zmogljivosti | |
| Pospešek (0–100 km/h): | 11 |
| Najvišja hitrost (km/h): | 190 |
| Kombinirana poraba l/100km): | 6,5 |
| Emisija CO ₂ (g/km) | 101 |

Olimpijska planina Jahorina



Potem ko so se meje med občinami sprostile, smučišča pa so še naprej zahtevala sveže korona teste, se je veliko število Slovencev odločilo za romanje v Bosno. Pa ne na cerkveno romanje, temveč na smučarske počitnice na Jahorino.

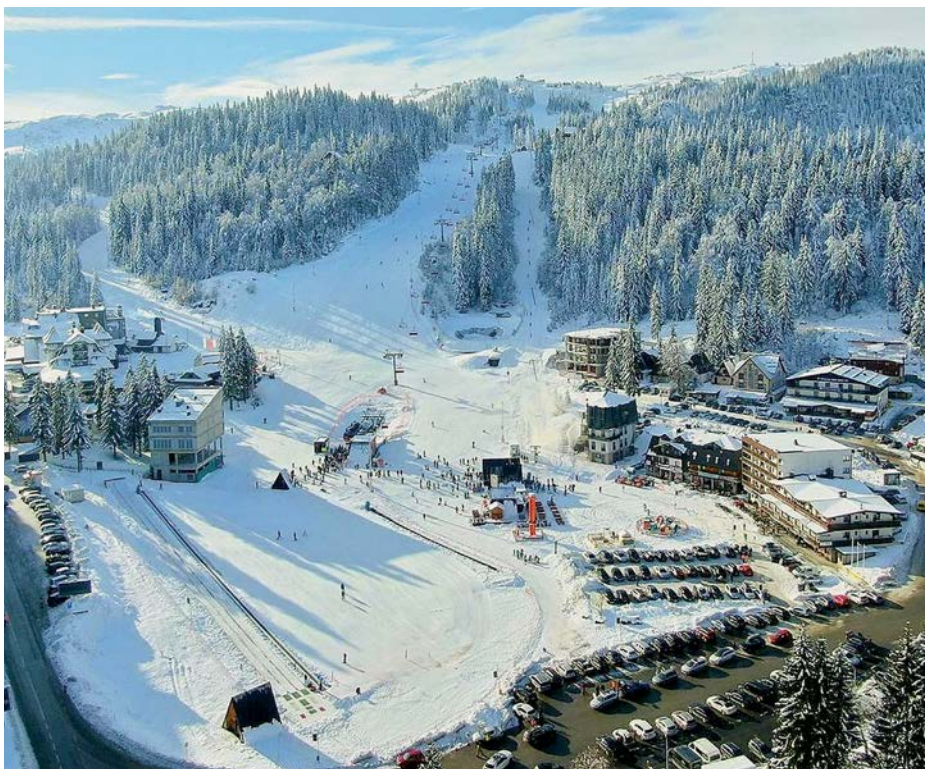
Jahorina, planina, 30 kilometrov oddaljena od Sarajeva, je letos gostila več tisoč Slovencev, ki so po štirimesečnem zaprtju komaj čakali, da so lahko nekoliko zamenjali okolje in se postavili na smuči ter zapeljali nekaj zavojev

po snegu brez korona testa in maske na nosu.

Tik pod 2000 metrov

Jahorina leži v osrčju Balkana, na stičišču hladnega celinskega in toplega

mediteranskega podnebja, z najvišjim vrhom Ogorjelica, visokim 1916 metrov, zato je na tej gori zelo zdravo in prijetno preživeti zimske dni. Gorski masiv se razteza v smeri jugovzhod-severozahod. Dolžina masiva, ki nima jasnih



Ob prihodu na Jahorino nas pričaka velika »plaža« s spodnjo postajo sodobne šestsedežnice Poljice.



Vsak večer med 18. in 21. uro je možno smučati na 4 kilometre dolgi osvetljeni progi.



morfoloških, bioloških in hidroloških meja, pa tudi ne jasnih meja med sosednjimi gorami, je 25–30 kilometrov, širina pa 5–15 kilometrov.

Jahorina se ponaša z enim najsodobnejših sistemom zasneževanja v tem delu Evrope, saj zasnežujejo 46 kilometrov alpskih in 10 kilometrov nordijskih prog. Proge so dobro urejene. Dve vlečnici s krogci, ena na sidro, ena dvo- in tri šestsežne vlečnice ter povsem nova gondola

za deset oseb lahko prepeljejo do 17.000 smučarjev na uro.

Prva žičnica leta 1952

Domačini so planino najprej imenovali Javorina, saj se na njej bohotijo gozdovi planinskega javorja, ki je danes naravna atrakcija. Ime Jahorina pa se je ustalilo v času turške okupacije, ko so pogosto menjali črko V v H.

Prvi objekt večje zmogljivosti na Jahorini je bila lovska koč, leta 1878 jo je zgradila avstro-ogrška buržoazija, ki je na gori prirejala lovske pohode na divjad. Pomemben korak v razvoju smučanja pa je bil narejen 4. aprila leta 1905, ko je bil v Sarajevu ustanovljen oddelek Delavskega turističnega društva »Prijatelj narave«.

Leta 1912 je bila na Jahorino, od Pal (829 m) do Poljic (1530 m), zgrajena

gozdna železnica, namenjena prevozu lesa. Prva cesta na vrh Jahorine je bila zgrajena deset let kasneje in se je naslanjala na traso železnice. Razvoj turizma pa se je začel z izgradnjo prve žičnice, ki je bila slavnostno predana v uporabo 29. novembra 1952. leta. Spodnja postaja žičnice se je nahajala v bližini hotela Jahorina na nadmorski višini 1660 metrov, dvignila pa se je do 1885 metrov. Smučarji so se dobrih 1000 metrov prevažali na enem sedežu. Vlečnica je imela skupaj 102 sedeža, vožnja je trajala 8 minut, na uro pa je lahko prepeljala 350 smučarjev.

Januarja leta 1975 je na Jahorini potekal evropski pokal za moške v slalomu in veleslalomu, pa tudi svetovno prvenstvo za ženske »Zlata lisica«, saj tistega leta na Mariborskem Pohorju ni bilo snega. Leta 1977 je bilo tekmovanje za evropski pokal



Po Jahorini se razteza 46 kilometrov urejenih smučarskih prog.

Vesela ekipa slovenskih turistov pred olimpijskimi krogi.



ponudba so zaščitni znak Jahorine. Obiskovalcem omogočajo, da se z gore vrnejo polni vtisov in skoraj vedno očarani nad vsem, kar ponuja Jahorina.

Jahorina je smučarsko središče, ki se je v zadnjih treh letih zelo razvilo. Veliki investicijski projekti, ki vključujejo gradnjo novih smučišč, novih vlečnic in gondole, ter sprememba vizualne identitete so jo postavili v sam vrh svetovnih smučarskih destinacij. V

na Jahorini vključeno v koledar FIS. Vse skupaj pa je bil dober uvod v organizacijo 14. zimskih olimpijskih iger, ki so tu potekale med 8. in 19. februarjem leta 1984. Jahorina je gostila tekmovanje v alpskem smučanju za ženske v disciplinah smuk, slalom in veleslalom.

Maskota olimpijskih iger je bil Vučko, delo slovenskega avtorja Jožeta Trobca. Vučko je še danes prepoznaven lik Jahorine in cele Bosne in Hercegovine, na Jahorini pa je bil zgrajen tudi hotel s tem imenom.

Najsodobnejše smučišče v regiji

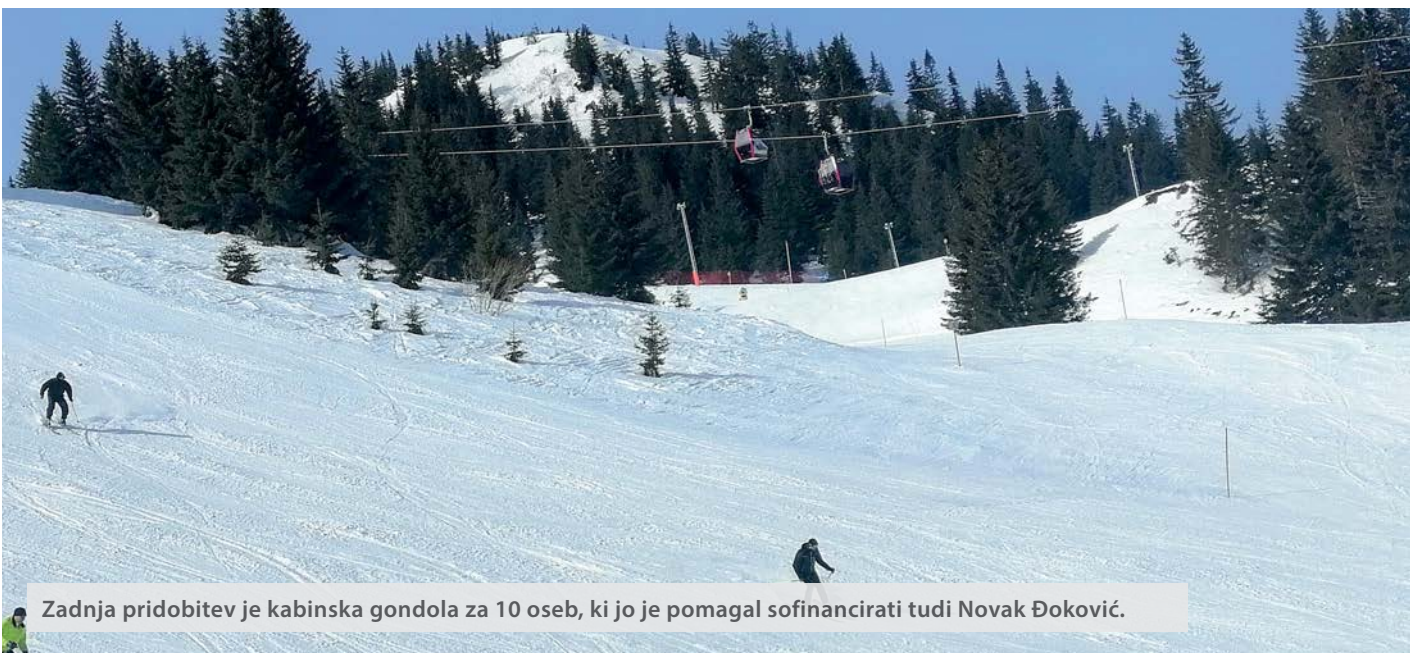
Proge, na katerih je potekalo olimpijsko tekmovanje, so prenovljene in

zdaj pozdravljajo vse ljubitelje smučanja, ki pridejo na goro. Olimpijski center Jahorina je trenutno eno najsodobnejših smučarskih središč na Balkanu, vendar je ohranil olimpijski duh in tradicionalno noto, zato nas ob prihodu na goro pozdravijo olimpijski krogi, ki spominjajo na olimpijske igre in zgodovinsko pomembno leto 1984.

Ta smučarski center je znan po dobri zabavi, velikih koncertih največjih glasbenih zvezd v regiji, glasbenih festivalih in predstavah. Dobra zabava in gostoljuben pristop do gostov, odlična gastronomska in wellness

izgradnji je jezero, ne bi bilo slabo, če bi zgradili tudi drsališče, letno sankališče, danes vse bolj priljubljen zipline ali kakšen adrenalinski park, kar bi privabilo goste tudi izven zimske sezone.

Kljub velikim naložbam in infrastrukturnim projektom pa ta gora največji pomen pripisuje svojim gostom, politika najboljšega razmerja med ceno in kakovostjo se ohranja in je osnova poslovanja Olimpijskega centra Jahorina. Pa tudi mir je tisti, ki ga morate občutiti tik pod 2000 metri višine, od koder se odpirajo neverjetni razgledi. Mir se danes ceni, izkoristite ga, preden goro povsem urbanizirajo.



Zadnja pridobitev je kabinska gondola za 10 oseb, ki jo je pomagal sofinancirati tudi Novak Đoković.

Dražen Zečević Arhiv avtorja



Reševalni ukrepi

Rast Zastavine proizvodnje je bila usmerjena predvsem v potrebe domačega trga osebnih avtomobilov, a najpomembnejši dobiček od sredine sedemdesetih let se je začel ustvarjati na področju gospodarskih vozil.

Po začetku obratovanja nove tovarne Zastava leta 1962 je bilo v samo pol leta izdelanih 10.561 vozil, kar je trikrat več kot leta 1958. Prva faza razvoja modularno zasnovanih obratov se je končala leta 1968, ko je bilo izdelanih 53.493 vozil, zmogljivost tovarne pa se je povečala na 85 tisoč vozil. Pod impresivno rastjo proizvodnje pa se je skrivalo dejstvo, da je Zastava poslovala na meji donosnosti.

ščasoma postajala vse manj konkurenčna, tudi v Jugoslaviji. Vrhunec je dosegla leta 1965 s 70-odstotnim tržnim deležem, ko je bilo proizvedenih tudi rekordnih 4815 gospodarskih vozil. Že leta 1968 je Zastavin tržni delež padel na 45 odstotkov, medtem ko so leta 1969 izdelali le še 1967 gospodarskih vozil. Ob negativnih domačih

trendih praktično ni bilo potenciala za kakovosten izvoz, saj so tudi številni priznani svetovni proizvajalci propadli zaradi zasičenosti bogatejših trgov. Izvoz ni bil potreben samo zaradi povečanja proizvodnih obtokov, temveč je bil edini vir za pridobitev konvertibilnih valut, potrebnih za nabavo različnih surovin.

Nevarna prihodnost

Velik del vzroka so bile visoke državne dajatve, plačila dobaviteljem in odplačila posojil, s katerimi je bila zgrajena nova tovarna. Poleg tega je treba opozoriti, da se je takrat minimalna letna proizvodnja 150 tisoč vozil štela za spodnjo mejo donosnosti v svetovni avtomobilski industriji. V zaključni fazi širitve je bila v novi kragujevški tovarni predvidena letna proizvodnja 320.000 vozil, vendar Zastava niti slučajno ni mogla prodati tako velikega števila avtomobilov.

Skoraj vsa vozila so bila namenjena domačemu trgu, ki je hitro naraščal, a je bila proizvodnja še vedno daleč od zahtevanih količin. Poleg tega je Zastava



Zastava 616 L – model, ki so ga v Kragujevcu začeli sestavljati na samem začetku proizvodnje avtomobilov, je z minimalnimi spremembami ostal v proizvodnji do leta 1981. V 27 letih je bilo izdelanih približno 36.000 izvodov, v resnici pa vozilo že v 60-ih letih ni bilo več konkurenčno.



Zastava 1300 T/1500 T – uporaben model, a nikoli ni dosegel uspeha novomeškega IMV-ja. Kljub vsemu so proizvodnjo ustavili šele leta 1981.



Zastava 430 – prvo vozilo iz Zastavine tovarne v Somborju, narejeno na tehnični podlagi »Fička«. Vozilo ni imelo konkurence na trgu, vendar v tem segmentu ni bilo mogoče pričakovati velikih prodajnih števil.

Težave z dobavitelji

Zaradi pomanjkanja surovin so se pogosto uporabljale cenejše domače alternative, kar je negativno vplivalo na kakovost, privedlo pa je tudi do nezanimanja, nezanesljivih in dragih dobaviteljev, katerih deli so predstavljali približno 45 odstotkov celotnih vozil. Med njimi so bili številni majhni kolektivi z manufakturnim načinom proizvodnje, ki so težko spremljali Zastavin razvoj, medtem ko so velikim tovarnam avtomobilski deli zaradi majhnih serij predstavljali vzporeden posel in niso bile pripravljene vlagati v razvoj naprednejših procesov. Za ureditev odnosov z dobavitelji je bil leta 1962 ustanovljeno podjetje Zavodi Crvena Zastava, še pred tem pa je matična tovarna v svojih vozilih poskušala povečati delež delov iz lastne proizvodnje. Zaradi večjih težav

z beograjskim podjetjem 21. maj se je najprej porodila ideja o gradnji lastne tovarne motorjev, ki jo je politični vrh zaustavil. Po državnih smernicah za napredek nerazvitih območij je bilo v Zastavo vključeno ohridsko podjetje Heroj Toza Dragović, leta 1965 pa se je v Peći začela gradnja tovarne Ramiz Sadiku.

Mednarodna delitev dela

Postopen napredek pri izdelavi delov je v sodelovanju z zunanjimi partnerji omogočil večje proizvodne številke. Takrat so se tudi najmočnejši proizvajalci začeli združevati ali sodelovati v proizvodnji in razvoju, kar je ustvarilo mednarodno delitev dela. Zastava se je v ta svetovni proces vključila s takrat že tradicionalnim sodelovanjem s Fiatom, ki je po vsem svetu iskal trge z velikim

potencialom rasti, kot so Argentina, Brazilija ali Turčija. Tudi Poljska je izrazila zanimanje za obnovo predvojnega sodelovanja s Fiatom, kar se je izvedlo prek Zastave. Ta posel je italijanskemu gigantu odprl vrata na trge vzhodnega dela politično razdeljene Evrope. V modelu 125 P so kot cenejšo izpeljanko italijanskega originala z ocenjeno letno proizvodnjo 70 tisoč vozil vgradili številne dele Zastave 1300.



Tudi Poljska je izrazila zanimanje za obnovo predvojnega sodelovanja s Fiatom, v modelu 125 P je bilo veliko Zastavinih delov.

Podobno se je ponovilo s prenosom tehnologije v ZSSR, kjer je bil Fiat 124 uporabljen za izdelavo Lade z ocenjeno letno proizvodnjo 600.000 avtomobilov, v katere je bilo nameščenih 25 sestavnih delov iz Zastave.

Poleg tega, da so znatno povečali število izdelanih delov, v Zavodih Crvena Zastava so ti modeli razširili tudi Zastavino domačo ponudbo. Izboljšani odnosi s Fiatom so privedli do osvojitve nekaterih najsodobnejših modelov, kar je omogočilo napredek in konkurenčnost na domačem in tujem trgu, pa tudi možnosti dvosmerne dobave delov.

Zastava 101 kot trovolumenska jugoslovanska različica inovativnega Fiata 128, ki so ga leta 1969 razglasili za evropski avtomobil leta, je bistveno prispevala



Zastava 635 – kmalu po pričetku proizvodnje v tovarni OM v Brescii se je eden najmodernejših evropskih tovornjakov leta 1974 začel proizvajati tudi v Zastavi.



Zastava 635/640 – med prenovo leta 1976 je Iveco serijo X preimenoval v serijo Z. Od leta 1978 so v Zastavi izdelovali tudi moderniziran model z novo rešetko, dvignjeno streho, preoblikovano notranjostjo in motorjem Iveco z močjo 100 KM.



Zastava 640/645 – prenovljen model je eden prvih tovornjakov z uspešno oblikovanim zadnjim odbijačem proti podletu.

k nadaljnji rasti proizvodnje avtomobilov, a kljub postopnemu sprejemanju najsodobnejšega italijanskega proizvodnega procesa Zavodi niso uspeli dobaviti večje količine delov italijanskim partnerjem.

Napredek pri gospodarskih vozilih

Medtem ko se je Zastava 101 še pripravljala, je bila proizvodnja gospodarskih vozil sredi leta 1969 ločena v samostojno organizacijsko enoto pod imenom »Tovarna gospodarskih vozil Zastava«. V njenem sklopu se je poleg obstoječih starih obratov v Kragujevcu kmalu znašla tudi tovarna kmetijskih strojev v Somborju, ki je bila predvidena za proizvodnjo lahkih gospodarskih vozil z nosilnostjo do 750 kg.

Ugodno je bila kupljena licenca za proizvodnjo druge generacije Fiata 600 T. Ta model so leta 1968 v Italiji opustili, kar je omogočilo selitev številnih tovarniških orodij v Sombor. To je pospešilo začetek proizvodnje tega modela, dodaten plus pa je bil, da je to miniaturno vozilo dolžine 3,73 metra uporabljalo velik del tehnične osnove priljubljenega Fička



OM 40/45 – po prihodu Dailyja je bila proizvodnja lahkih tovornjakov iz prejšnjega desetletja prenesena v Kragujevac. Kot Zastava 615/619/619 je bil močna konkurenca »Tamiču«.

(Zastava 750), kar je olajšalo proizvodnjo in dvignilo število izdelanih delov. Brez neposredne tržne konkurence je bila od leta 1970 poceni Zastava 430 F na voljo kot 640-kilogramski tovorni kombi in 430 K kot osem sedežna različica za prevoz potnikov, kmalu pa je nastal tudi pick-up s kratko ali dvojno kabino (430 TR in 430 L).

Ambicije gospodarskega dela Zastave so bile veliko večje. Takoj po ustanovitvi je bil sprejet dolgoročni načrt, ki je temeljil na nakupu licence za nove modele italijanskih tovornjakov podjetja OM, ki je bil v lasti Fiata. Takšno sodelovanje bi moralo sčasoma prerasti v sodelovanje z dvosmerno dobavo komponent. Takšen sporazum sta leta 1971 podpisala Zastava in Fiat, sporazum pa je predvideval proizvodnjo tovornjakov z zmogljivostjo od 2,5 do 4 tone.

Realizacija sporazuma je morala počakati na prihod nove serije X, nato pa se je leta 1974 v Kragujevcu začela proizvodnja enega najmodernejših evropskih tovornjakov. V Jugoslaviji je nosil ime Zastava 635/640. To vozilo s svojo tehnološko ravno in moderno zasnovano ni imelo dostojne konkurence na jugoslovanskem trgu, kar velja tudi za nosilnost od 3,5 do 4 tone, kar je zadovoljevalo potrebe večinskega dela trga.

Po dolgih letih kakovostne priprave proizvodnih obratov je bila proizvodnja hitro osvojena, številne komponente s posebnim poudarkom na šasijah in oseh pa so prihajale iz tovarne Ramiz Sadiku, od tam so jih tudi po sprejetem sporazumu dobavljali italijanskemu partnerju. V izmenjavi iz Italije so prihajali motorji in menjalniki, s čimer so se izognili težavam pri dobavi iz beograjskega podjetja 21. maj.

Donosno dvosmerno sodelovanje s Fiatom je pri tovornjakih veliko bolj napredno kot pri avtomobilih, zaradi česar se je »Tovarna gospodarskih vozil Zastava« idealno ujela s strategijo proizvodne verige novoustanovljene skupine Iveco. Zahvaljujoč temu je Zastavin tovorni program v razmeroma kratkem času prevzel posodobitev na osnovnem modelu, kar je jugoslovanskemu trgu



Zastava Neretva – konec sedemdesetih so na tehnični osnovi tovornjakov nastale prve različice minibusov, katerih nadgradnjo so izdelali v Mostarju.

omogočilo ponudbo na visoki evropski ravni.

Kljub vsemu pa je bil leta 1978, hkrati s sprejetjem posodobljenega modela, preimenovanega v serijo Z, storjen korak v nasprotno smer. Zastava je iz prejšnjega desetletja prevzela proizvodnjo lahkega tovornjaka OM35NC/40NC z nosilnostjo od 1,9 do 2,4 t s kabino in šasijo. V programu Iveco pa je to vozilo nadomestil povsem nov dostavnik z imenom Daily. Je pa kar nekaj trgov še vedno izražalo zanimanje za to poceni vozilo, zato so proizvodnjo z vsem obstoječim orodjem iz italijanske Brescie postopoma selili v Kragujevac. Za Zastavo je šlo predvsem za odličen izvozni posel, ki je trajal do leta 1987, medtem ko je domači trg v obliki Zastave 615N/619N/624N končno dobil dostojno konkurenco »Tamiču«.