



25 let Cool Linerja



Na voljo novi eTIR

Maj 2021

Letnik 5, številka 28

Tranzit



Prišel je novi Iveco T-Way



Piaggio Porter



SUV kombi



Nova generacija Renault Trucks tovornjakov



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.

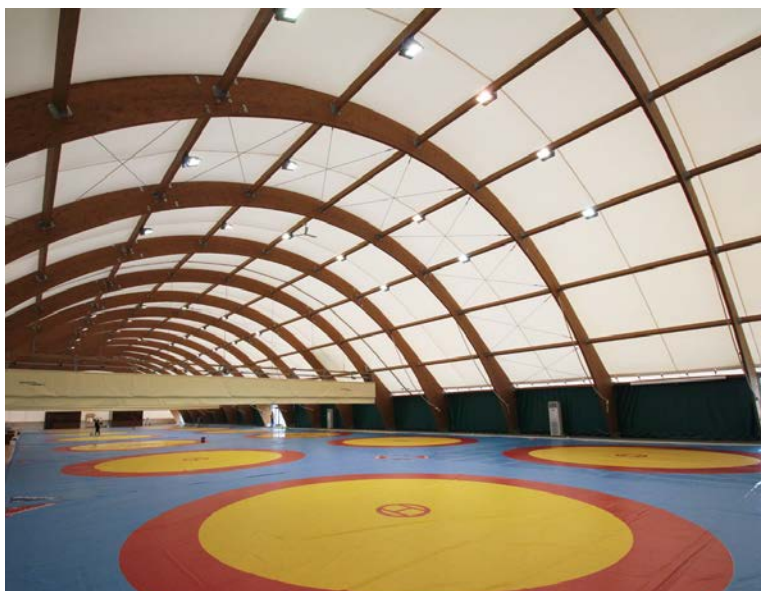
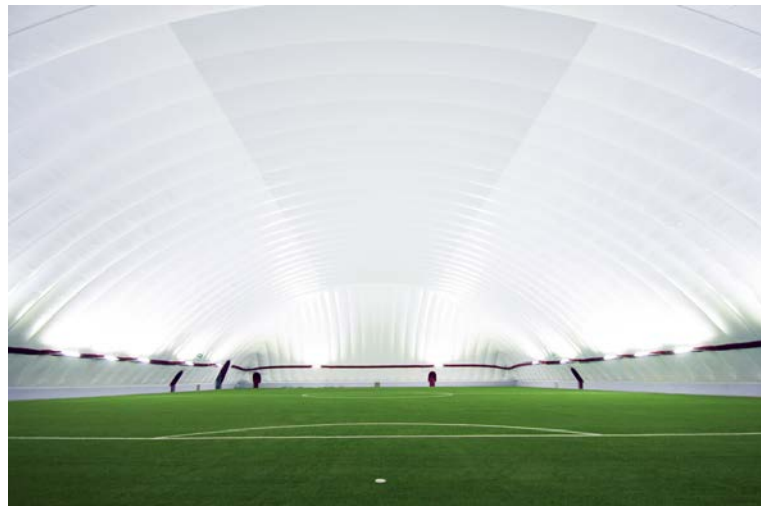
Naročnik oglasa: Autocommerce, d.o.o.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



LESENE HALE

NAPIHLJIVE HALE



JEKLENE HALE



INŽENIRING

info@dbs-engineering.com

www.dbs-engineering.com

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

IVECO T-WAY IZKORISTITE GA.



NATOVORITE GA. Lahko nosi do 40 ton, kot da ni nič.
PREOBREMENITE GA. Tako čvrst, da nobena naloga ni dovolj težka.
PRESEŽITE NORMO. Vrhunska zmogljivost in zanesljivost vedno z vami.



**ZDAJ VAS NE MORE NIČ USTAVITI.
NA VOLJO CELOTNA "OFF-ROAD" LINIJA VOZIL.**

IVECO

BENUSSI

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

Prazniki in mesec mladosti

Za nami so prazniki, najprej 27. april, dan upora proti okupatorju, in nato še 1. maj, praznik dela. Slednji je mednarodni praznik delavstva, ki ga vsako leto 1. maja praznujemo po celem svetu. Ta dan obeležuje krvave demonstracije, ki so se dogajale v dneh okoli prvega maja leta 1886 v Chicagu. Delavci so takrat postavili zahtevo po 8-urnem delavniku in političnih pravicah, vendar jih je pri tem ovirala policija. Demonstracije v spomin na te dogodke so prerasle v proslave, ki so postale oblika delavskega boja. V zadnjih letih smo prvi maj proslavljali s prižiganjem kresov na predvečer in z množičnim druženjem, zdaj v korona času pa tega ne smemo več početi. Morda je spet čas za kakšne demonstracije delavskega ljudstva?

Kljub – lahko rečemo – kar težkim časom pa transportna panoga dela dobro. Blaga za prevoz je vedno več, zato sta se tudi proizvodnja in prodaja novih tovornjakov močno okrepili. To občutimo tudi novinarji, saj se predstavitev novih modelov kar vrstijo. V preteklem mesecu smo tako na trg pospremili novega Iveca T-Way, predstavili pa so nam tudi dobro prenovljeno in posodobljeno gamo tovornjakov Renault Trucks. Na trgu je tudi novi električni Ducato, mi pa smo se lahko zapeljali tudi z novincem na našem trgu, malim mestnim tovornjakom Piaggio Porter NP6.

Za vas smo pripravili še veliko drugega zabavnega branja, med drugim tudi o tem, kako je nastajalo pivo in kako si lahko s pomočjo vnaprej pripravljenih sestavin pivo sami zvarite doma. Pred nami je mesec maj, mesec mladosti in, upamo, tudi bolj toplih dni. Izkoristite jih.



Borut Štajnahr

Kazalo

Aktualno Prihaja eTIR	6
Vprašali smo voznike, kakšno je bilo njihovo zadnje leto	8
Novice	10
Predstavljamo Iveco T-Way	16
Predstavljamo prenovljeno gamo Renault Trucks	20
Po cesti s Fordom Tourneo Custom Active	24
Predstavljamo Enoprostorec ali dostavnik prihodnosti	26
Po cesti s Piaggiom Porter NP6	28
Prihaja poletje, čas piva	32
Obletnica 25 let Cool Linerja	34
Na roki	36
S telefonom Aplikacije za na pot	37
Nasveti Pametno s klimo	38
Po cesti s Citroënom C3 1,2 Puretech	39
Po cesti s Hyundaiem i30 48 V mild hybrid in Renaultom Captur E-Tech plug-in hybrid	40
Izza ovinka Bovec, mestece, ki diha s preteklostjo in naravo	42
Proizvodnja gospodarskih vozil v bivši skupni državi	45



6



16



20



26



32



39



42

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.



Prihaja eTIR

Sistem TIR – okrajšava za »Transports Internationaux Routiers« (mednarodni cestni prevoz) – je edini globalni tranzitni sistem, ki omogoča premikanje blaga z odhodnega carinskega urada na namembni carinski urad s carinskimi storitvami, kontrolami in standardiziranimi postopki, pa tudi mednarodno veljavno garancijo.

Sistem temelji na TIR konvenciji Združenih narodov (UN). Pod mandatom UN pa je konvencijo upravljal in karnete TIR distribuirala IRU (Mednarodna zveza za cestni promet). Do zdaj je bila konvencija na voljo le v tiskani obliki. Da bi se uskladili s potrebami trga, je Evropska ekonomska komisija Združenih narodov pripravila tudi digitalno obliko TIR konvencije, ki

stopi v veljavo letos maja.

Sistem TIR trenutno uporablja več kot 34.000 prevoznških in logističnih podjetij in po navedbah IRU se z njim čas čezmejnega tranzita zmanjšuje do 80 %, stroški pa tudi do 40 %.

Cilj mednarodnega carinsko-carinskega sistema (eTIR) je zagotoviti varno izmenjavo podatkov med nacionalnimi carinskimi sistemi, da se



olajša mednarodni tranzit blaga, vozil ali zabojnikov v skladu z določbami Konvencije TIR.

Pred uradno uvedbo novega sistema je že od leta 2017 potekalo več pilotnih projektov eTIR.

Kaj vključuje novi sistem eTIR

Sistem vključuje:

- Carinski portal TIR
- Elektronsko TIR deklaracijo (TIR-EPD)
- SafeTIR v realnem času
- AskTIRweb

Carinski portal TIR

Carinski portal TIR uporablja sistem IT za upravljanje postopkov in sprotno



izmenjavo informacij z nacionalnimi agencijami, podjetji ali mednarodnimi partnerji (organizacijami, kot sta UNECE ali IRU).

Elektronska deklaracija TIR (TIR-EPD)

Elektronske izjave TIR (TIR-EPD), ki jih je razvila agencija IRU, omogočajo operaterjem TIR, da vnaprej pošiljajo informacije o blagu in izmenjujejo sporočila s carinskimi organi med prevozom TIR popolnoma v skladu z vsemi nacionalnimi carinskimi

zahtevami.

Ta aplikacija zmanjšuje čakalne dobe na mejah in prevozniške stroške, hkrati pa carinskim organom omogoča izvedbo ustrezne ocene tveganja.

SafeTIR v realnem času (RTS)

Sistem RealTime SafeTIR (RTS), ki ga je razvila IRU, carinikom omogoča, da kadar koli in v realnem času preverijo stanje in veljavnost vsakega jamstva TIR.

Instrument poleg statusa vsebuje

carinske podatke o imetniku in o imenu združenja, ki izdaja garancijo TIR, ter širok spekter carinskih informacij že med prevozom.

AskTIRWeb

AskTIRWeb je internetno orodje, ki ga je razvila IRU in ga nacionalno združenje TIR uporablja za reševanje vprašanj, povezanih s sistemom eTIR, kot so izdajanje jamstev, odškodninski postopki, pravni postopki ali upravljanje prevoznikov TIR in njihovih vozil ter dovoljenj.



UPRAVLJANJE Z DOKUMENTI (DMS)

PRIHRANITE ČAS S PREPROSTIM UPRAVLJANJEM DOKUMENTOV.

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

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

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



Tudi v Združenem kraljestvu brez dodatnih stroškov gostovanja.

CVS
Advanced Telematics

Vprašali smo voznike, kakšno je bilo njihovo zadnje leto



Že leto dni je med nami korona, ki nam je dodobra spremenila življenjske navade in standarde poslovanja. Razen boja za zdravje se je resna tekma odvijala na področju dostave hrane, zdravil in ostalih potrebščin za vsakodnevno življenje.

Med tistimi, ki so kljub koroni ostali in delali naprej, so zagotovo vozniki tovornjakov. Profesionalni vozniki so se postavili v prve borbene vrste in tudi v najtežjem času, ko nas je večina posedala doma, ob vseh omejitvah in tveganjih dostavljali robo v razumnih rokih.

Želeli smo slišati njihovo razmišljanje o življenju v zadnjem letu. Za komentarje smo prosili člane Facebook skupine »Združenje za boljši šoferski kruh«, ki ima več kot 5200 članov.

Za večino je bilo leto enako kot prejšnja, vsi po vrsti pa pogrešajo stranišča, tuše in topel obrok, ki ga lahko v miru poješ za mizo v restavraciji.

»Na začetku krize smo bili ene vrste heroji. Dostava v trgovine, na bencinske servise, v bolnišnice. Veliko je bilo odvisno od nas voznikov. Ponoči smo bili edini zunaj, ceste pa prazne. Po prvem valu pa je šlo vse samo navzdol. Prepovedali so nam vstop v sedeže podjetij, o toaletah smo samo

sanjali, ponekod so postavili premične WC-je, kjer pa si niti rok ne moreš umiti. Da o toplem obroku sploh ne govorim, saj je bilo vse zaprto in si ga nisi mogel privoščiti. Imel sem občutek, da sem ravno jaz najbolj okužen. Moje mišljenje je, da zadnje leto ni prineslo nič dobrega za nas šoferje,« nam je povedal Aleksander Mauko.

Rocker lvek je dodal: »Na začetku so se nas bali kot hudič križa. Kamorkoli si prišel, so pred nami zaprli tuše, stranišča, restavracije. Ko so videli, da brez nas ne gre, so nas začeli kovati v zvezde. Kar se mene konkretno tiče, delamo več kot prej.«

»Koronski dodatek 200 € kot vsi ostali, reklamna majica 'vozniki heroji' od MAN Slo in 2 DARSova napisa 'hvala za oskrbo' – to je vse, kar smo dobili,« pravi Klemen Fabčič.

»Pred 40 leti je bil to izredno spoštovan poklic, zadnjih 20 let pa je voznik v očeh policije, FURS, inšpektorjev in navadnih ljudi manj vreden kot podgana v kanalizaciji! Ni tušev, ni toplih obrokov (razen Petrolovih burekov in hot dogov). V glavnem represija na vsakem koraku,« pravi Joža Kuhar.

»Grobno rečeno, sramotno. Nikjer toplega obroka zaradi zaprtih restavracij. Dostop do WC-ja in kava iz avtomata je misija



Profesionalni vozniki so se postavili v prve borbene vrste in tudi v najtežjem času, ko nas je večina posedala doma, ob vseh omejitvah in tveganjih dostavljali robo v razumnih rokih.



»Koronski dodatek 200 €, reklamna majica 'vozniki heroji' od MAN Slovenija in 2 DARSOva napisa 'hvala za oskrbo' – to je vse, kar smo dobili,« pravi Klemen Fabčič.



se ni spremenil. Konvoji s spremstvom čez Slovenijo so brez smisla, ogrožajo pa tudi varnost in nato še histerija policije, če si konvoj prehiteval ... Za DARSOv napis 'Vozniki, hvala za oskrbo' je pa povsem vseeno, ali je bil ali pa ga ne bi bilo,« pravi Andreja Rutar.

Janko Kip podaja mnenje: »Moje mnenje je, da je treba ustanoviti samostojen sindikat samo za voznike, brez šefov! Le tako in na takšen način se bo kaj spremenilo in doseglo. Generalnemu sindikatu je povsem vseeno za voznike, saj so s šefi prijatelji. Lep primer so taksisti, ki so

nemogoče. Odnos do nas voznikov je kot do najbolj kužnih vrst. Skratka grozljivo, sploh če vzameš v zakup, da smo mi tisti, ki tem, ki ustvarjajo korona cirkus, vozimo in dostavljamo, da lahko še naprej kra ...,« dodaja Damjan Majnik.

»Cel spis bi lahko napisal, kakšne ceremonije sem imel, da sem prišel od Preševa do doma. Policijska spremstva, bežanja pred njimi, kreganja, a vse v roku službe. Se pa lahko pohvalim, da sem ves ta čas korone ob vožnjah na jug normalno in dobro jedel po vseh gostilnah,« pravi Janez Vrhovnik.

»Če gledamo nazaj, bi lahko o voznikih v času pandemije napisal pravo kriminalistično uspešnico. Kako ničvredni smo postali vozniki še posebej v naši državi. Smo edini v EU, kjer se vozniki ne morejo stuširati na bencinskih servisih. Še v Italiji, Španiji, na Portugalskem, ko je bila največja kriza in vse zaprto (april, maj 2020), so bili tuši za voznike odprti. Žal se v Sloveniji še danes ni mogoče tuširati, in to zaradi ene @ v vladi,« pravi Tone Strniša.

»Od začetka korone pa do zdaj je vse enako. Delamo enako kot prej, je pa čas pokazal, da država lahko funkcionira brez javnega prevoza, brez taksistov, brez gostincev ... ampak brez voznikov kamionov pa ne, ker se gospodarstvo ustavi. A se tega kdo zaveda? Očitno ne, še najmanj pa vozniki, ki niti sebe ne cenijo. Zato je stanje v

avto prevozništvu takšno, kot je. Kar naj jamrajo in jokajo še naslednjih 20 let, mi, ki sebe cenimo, nam je OK tudi v tem poklicu,« pravi Goran Jovanović.

»Kar se tiče dela, je vse bolj ali manj enako, večino časa smo na cestah. Nekaj mesecev smo prejeli dodatek 200 evrov, to pa je tudi vse. Največji problem ostajajo toalete in tuši, pa še to predvsem v Sloveniji. Prav tako pri nas ni možno pojediti česa toplega za mizo. Po podjetjih nam onemogočajo dostope do WC-ja in avtomata za kavo ... Pa še mnenje o koroni, kar se tiče okužb: med šoferji jih je bilo zelo malo. Pa srečno!« pravi Goran Mašera.

»Meni osebno gre najbolj na živce, da inšpektorji na avtobusih preverjajo nas voznike, kljub temu, da že na daleč vidi in ve, da moraš izpolnjevati različne pogoje, drugače sploh ne smeš za volan. Potnike najraje nadlegujejo, ker se res ne držijo predpisov,« meni Zlato Iskra.

»Odziv sindikata je bil nikakršen, predvsem je problem dostop do stranišč, tušev in toplega obroka pri nas. Ostalo pa vse po starem, tudi odnos »pristojnih« do nas



Rocker Ivek je dodal: »Na začetku so se nas bali kot hudič križa. Kamorkoli si prišel, so pred nami zaprli tuše, stranišča, restavracije. Ko so videli, da brez nas ne gre, so nas začeli kovati v zvezde. Kar se mene konkretno tiče, delamo več kot prej.«

stopili skupaj, januarja ustanovili sindikat in že konec februarja dosegli vse, kar so zahtevali. Nekdo je napisal, da je pri nas najslabše poskrbljeno za šoferje v EU, in to drži kot pribito! Tudi širše!«

»Na začetku krize sicer nisem vozila. Od maja lani pa sem na cesti. V Sloveniji se v tem času voznik ne moreš nikjer stuširati in tudi jesti ne moreš, razen kakšnega sendviča. V Italiji, Franciji in Španiji je vse to voznikom na voljo. V Franciji in Italiji je tuš zastoj. Ponekod se lahko tudi usedeš in v miru kaj toplega poješ, če si šofer,« nam pove Nina Žgur.

**Novi in
rabljeni
avtobusi**



Info: miran.perme@gmail.com

Ali ste vedeli, da ...

- je povprečna starost avtomobila v Evropi 10,7 let?
- sektor cestnega transporta prispeva 22 % k celotnim emisijam v EU?
- je cilj EU znižanje škodljivih emisij za 40 % do leta 2030?
- so bile emisije CO₂ iz naslova proizvodnje vozil od leta 2010 znižane za 35 %?

Povišanje plač za voznike



V Franciji so se s prvim aprilom dvignile urne postavke za voznike v mednarodnem transportu (highly qualified driver of a heavy goods vehicle/international transport) in sicer z 10,39 evra na 10,49 evra na uro. To je minimalna postavka, ki pa se glede na delovni staž tudi povečuje.

Podobno se bo zgodilo v Nemčiji, kjer se bo 1. julija minimalna urna postavka za voznike z 9,5 evra dvignila na 9,6. Povišanja se bodo nato vrstila čez celo leto, saj bo morala biti na dan 1. 7. 2022 minimalna urna postavka 10,45 evra.

Na Danskem morajo lastniki voznikom, tudi tujim, ki opravljajo kabotažo, plačati urno postavko po danskem zakonu, ki od novega leta znaša 164,96 danskih kron, kar je malo več kot 22 evrov.

To pa je novi Multivan T7



Volkswagen pospešeno testira novo generacijo dostavnikov in se pripravlja na predstavitev Transporterja, ki bo nosil oznako T7.

Največ testov poteka na Švedskem, kjer v težkih pogojih budno spremljajo delovanje različnih komponent. Ker pa so testiranja v zaključni fazi, so paparaci ujeli novi Multivan T7 skoraj brez kamuflažnih nalepk. Tako se že da videti nove luči, masko, obliko ter celotno silhueto.

Že zdaj pa je znano, da bo T7 postavljen na platformo MQB in da bo v osnovni ponudbi še vedno dizelski motor, na voljo pa bo tudi hibridna izvedenka, ki jo bo najverjetneje sestavljal pogonski sklop, podoben kot pri Golfu GTE: 1,4-litrski TSI bencinski motor in 13-kWh zmogljiv elektromotor.

Danci v Evropi prvi kupili Teslin tovornjak



Dansko podjetje Poul Schou, ki ima pravzaprav naziv Green Schou, bo postalo še bolj zeleno. Podjetje je zdaj tudi uradno ponosen lastnik prvega električnega tovornjaka Tesla Semi v Evropi.

Tovornjak je pobarvan v zelene barve podjetja, z njim pa bodo opravljali prevoze ekološko sprejemljivih tovorov. Avtonomija tovornjaka naj bi bila do 800 kilometrov, kar bo dovolj za prevoze do tri ure oddaljenega Alborga in nazaj. Lastnik podjetja Poul Henrik Schou pravi, da je to prvi tovornjak, ki ga bodo zdaj dodobra stestirali in če se bo izkazal za uporabnega, bodo naročili še več tovrstnih vozil.

Iveco je uradni partner ekipe F1 Alfa Romeo



Z novo sezono je Iveco ekipi predal pet novih tovornjakov S-Way za delno obnovo logističnega voznega parka ekipe, ki sedaj vključuje sedem tovornjakov Stralis in kombijev Daily. Novi tovornjaki Iveco S-Way se bodo pridružili obstoječi floti Alfa Romeo Racing ORLEN. Z njimi bodo v prihajajoči sezoni zagotovili varen in učinkovit prevoz opreme in moštva do vseh evropskih dirk v letošnji sezoni.

Najprej električni T razred

Mercedes-Benz Vans bo v ponedeljek, 10. maja, na medijski platformi Mercedes me predstavil novi Concept EQT, ki bo predhodnik novega razreda T, naslednika Citana. V skladu s strategijo »First Electric« bo najprej predstavljena električna različica novega razreda T in bo nekakšna uvertura v prihod novega majhnega kombija, od katerega pri Mercedesu pričakujejo veliko več kot od Citana.



Volvo Trucks je pripravljen na elektrifikacijo

Z letošnjim začetkom prodaje treh novih težkih povsem električnih modelov pri Volvo Trucks verjamejo, da je pravi čas za hiter porast elektrifikacije prevozov v težkem cestnem tovornem prometu. Ta pozitivna napoved temelji na zmožnosti Volvovih električnih tovornjakov, da zadovoljijo najrazličnejše prevozne potrebe. V EU bi lahko, na primer, v bližnji prihodnosti elektrificirali skoraj polovico vseh tovornjakov.



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

GB Leasing



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

www.gb-leasing.si

info@gb-leasing.si

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

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

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

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

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

Prepoznate novi Amarok?



VW Amarok bo odslej platformo delil z novim Ford Rangerjem in ravno temu sodelovanju se lahko zahvalimo, da bo Amarok sploh še obstajal. V Wolfsburgu so priznali, da niso računali na samostojni razvoj nove generacije Amaroka, kljub temu da segment pick-upov beleži prodajno rast. Platforma bo skupna, sama zasnova vozila pa ne, saj naj bi Amarok še naprej ponujal videz v prepoznavnem VW slogu. Še več, glede na prve informacije naj bi Amarok dobil tudi svojo različico Raptorja z oznako Amarok R, kot je običajno za visokozmogljive modele VW. Špekulacije sežejo tako daleč, da se že napoveduje vgradnja trilitrskega motorja V6 TDI, ki bo razvijal 300 KM.

Kako bo videti novi DAF



Da prihaja nova serija DAF XF, že vemo, saj po spletu krožijo številne fotografije s testiranj, na katerih je kabina dobro zakamuflirana. Natančen videz novega tovornjaka in njegov uradni datum prihoda na trg tako ostajata vprašljiva. Na voljo pa je več neuradnih podatkov, ki kažejo na to, kaj lahko pričakujemo. Iz maskiranih fotografij je nastala skica, ki prikazuje vse nove dele na kabini v celoti in na najlepši način nakazuje videz novega tovornjaka.



Tender ponudba



Naročila do 30. 9. 2021



Za člane OZS in GZS



Izkoristite možnost subvencije v višini **70 € na pnevmatiko** (energijski razred A in B)*

EKO SKLAD SUBVENCIJA

TENDER PONUDBA TOVORNIH PNEVMATIK MICHELIN

Celotna ponudba:



1. SKENIRAJTE QR KODO
2. PRENESITE PONUDBO
3. IZPOLNITE OBRAZEC ZA NAROČILO



VEČ KOT 70 TOVORNIH PNEVMATIK PO TENDER CENI



Vse cene so navedene brez DDV-ja. Možne so napake v tekstu. *Pogoji za nakup pnevmatik po akcijskih cenah so navedeni na spletni strani: <https://www.prigo.si/akcije/tender-ponudba-michelin/>



Prigo, d.o.o., Brezovica
Podpeška cesta 10
1351 Brezovica pri Ljubljani

NAROČILA
IN DODATNE
INFORMACIJE:

LJ 051 659 217
MB 041 653 926
CE 051 681 681

KR 031 639 788
NM 041 745 003
KP 051 277 998

Naprava DKV BOX EUROPE odobrena za italijanske avtoceste

Ponudnik mobilnostnih storitev DKV od zdaj nudi tudi nadnacionalno napravo za cestninjenje za Italijo. DKV je tako postal prvi certificirani ponudnik zunaj Italije, ki v tej državi nudi napravo za cestninjenje, skladno s sistemom EETS. Po uspešni pilotni fazi so italijanski upravljavci avtocest odobrili uporabo naprave DKV BOX EUROPE za obračunavanje cestnine na italijanskih avtocestah za tovorna vozila in avtobuse s skupno maso nad 3,5 tone. Italijanski cestninski sistem italijanskega združenja upraviteljev avtocest AISCAT obsega približno 6.600 km avtocest. Poleg Italije lahko z napravo DKV BOX EUROPE plačujete



tudi cestnine za tovorna vozila v Nemčiji, Belgiji, Bolgariji, Franciji, Avstriji, Španiji, na Portugalskem in Madžarskem ter pristojbine za predore Warnowquerung, Herrentunnel in Liefkenshoektunnel. Ena naprava tako pokriva dvanajst evropskih cestninskih sistemov. Že na začetku februarja je bila za uporabo v Italiji odobrena naprava DKV BOX ITALIA. »Italija je izjemno pomembna tranzitna država za promet v smeri sever-jug. Zato smo zelo veseli, da lahko svojim strankam, ki so dejavne v mednarodnem prometu, kot prvi ponudnik nudimo primerno cestninsko rešitev za Italijo,« pravi Jérôme Lejeune, direktor sektorja cestnin pri podjetju DKV. Posebej označeni avtocestni pasovi vozniku kažejo, na katerem pasu se lahko uporablja naprava DKV BOX EUROPE. V bližnji prihodnosti naj bi bilo interoperabilno napravo DKV BOX EUROPE mogoče uporabljati tudi v Švici in drugih evropskih državah.



You drive, we care. 

Ciao Italia!

Skozi Italijo od zdaj brez ustavljanja na cestninskih postajah.

DKV BOX EUROPE

www.dkv-euroservice.com/sl

Jumbo polprikolica

Schwarzmüller Sattelanhänger RH 100 je jumbo polprikolica, namenjena prevozom tovorov izven gabaritov, kot so recimo delovni stroji ali kakšni višji materiali. Notranja višina nad sedlom znaša od 2895 do 3015 mm, medtem ko je preostali del polprikolice visok od 3135 do 3255 mm. Skupna zunanja višina znaša od 4010 do 4130 mm. Lastna teža vozila je 7,5 tone, največjo prostornino pa doseže, ko se priklopi na sedlo višine 960 mm.



Vedno varno na cesti

Schmitz Cargobull uvaja modul »Trailer Service Basic«, ki kupcem, ki še ne uporabljajo pogodbenih servisnih storitev, ponuja več ugodnosti. Ta modul krije stroške popravila in zamenjave vseh delov zavor in osi (materiala in dela), za kar naročnik mesečno plačuje določeno rento. Stranke lahko svojo osnovno pogodbo o servisu priklopnikov kadar koli nadgradijo na polno servisno pogodbo ali pogodbo za pnevmatike. Pogodba krije vse stroške obrabe in okvare ter stroške obveznih pregledov.



STORITVE SKLADIŠČENJA TRANSPORTNE STORITVE OSTALE STORITVE



BTC
Logistični center

BTC Logistični center | 1533 Ljubljana | Letališka 16
telefon: 01 585 11 88 | faks: 01 585 10 07
e-pošta: logisticni.center@btc.si | www.logisticni-center.si

Tudi Ducato na elektriko



Fiatov gospodarski model Ducato je eden vodilnih dostavnikov na starem kontinentu, na trgu pa je že 40 let. Sedaj se mu pridružuje še električna izvedenka. Le-ta za pogon uporablja 90-kW elektro motor, ki se napaja iz dveh različnih blokov baterij, bodisi 47 kWh bodisi 79 kWh. Proizvajalec zatrjuje, da lahko Ducato z manjšo baterijo prevozi do 230 kilometrov, z večjo pa tudi do 370 kilometrov. Kljub vgradnji baterijskega sklopa pa Ducato ni nič manj uporaben. Odvisno od izvedenke ima še vedno na voljo od 10 do 17 m³ tovornega prostora in skoraj 2 toni nosilnosti.



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

T kot težko

Končno smo dočakali razkritje novega Iveco T-Way. Z njim pri Ivecu zamenjujejo serijo gradbenih tovornjakov iz družine Trakker. T-Way prinaša povsem novo kabino, ki osnove vleče iz serije S-Way, predstavljene poleti 2019. Predstavitve ni potekala v živo, ampak virtualno, a tudi tu so Italijani poskrbeli za pravi show.



Iveco se je zelo inovativno lotil virtualne predstavitve, ki je bila prikazana na Iveco Live Channel. Vsem udeležencem predstavitve so na edinstven način pripovedovali zgodbe, sestavljene iz mešanice video vsebin in pogovorov v živo. Vsaka nova generacija Ivecovih off-roaderjev je gradila na odločnosti predhodnikov, letvico zmožnosti so vedno premikali višje in višje. In ponovno nova generacija, sedaj pod imenom T-Way, prevzema odgovornost, da bo še boljša od predhodnikov, ki so se dokazovali tudi na raznih svetovnih ekspedicijah in najtežjih vztrajnostnih preizkušnjah.

T-Way je zelo robusten in pripravljen opraviti najtežje naloge. Zaradi tega je šasija izdelana iz 10 mm debelih profilov z vrhunsko odpornostjo proti zvijanju.

Sprednja os dopušča največjo obremenitev do 9 ton. Za izboljšanje zmogljivosti so pesta zadnje osi zmanjšana. Popolnoma nova je zadnja tandemska os, ki je glede na predhodnika lažja za več kot 300 kg, poleg tega pa nudi tudi boljše terenske lastnosti, saj ima večjo oddaljenost od tal, povečana pa sta tudi vstopni in izstopni kot vozila.

Cursor 9 in 13

Za najtežje naloge je zadolžen preverjen Ivecov motor Cursor 13, ki razvija



Za večjo učinkovitost in uporabnost T-Way prinaša tudi popolnoma nov hidrostatični pogonski sistem Hi-Traction.

510 KM. Z njegovo optimizacijo je prejel 10 KM več, kot jih je imel Trekker. Za lažje konfiguracije pa je na voljo tudi motor Cursor 9. Za zagon motorja je dovolj pritisk na stikalo start/stop. Tudi prenos moči je že preverjen, saj ga sestavlja avtomatiziran menjalnik Hi-Tronix z 12 ali 16 prestavami. Manipulacija z menjalnikom se vrši prek treh gumbov na armaturni plošči: D, N in R. Delovanje menjalnika je dopolnjeno s funkcijami Hill Holder, ki pomaga pri speljevanju

v klanec, Rocking Mode za ustvarjanje vlečne moči na drsečih podlagah in Creep Mode, ki dopušča počasno premikanje, tudi ko je tovornjak polno naložen. Za vožnjo po asfaltnih podlagah pa je zadolžen Hi-Cruise, ki še izboljšuje učinkovitost prenosov ter vključuje Predictive Cruise Control in Eco-Roll funkciji.

Za večjo učinkovitost in uporabnost T-Way prinaša tudi popolnoma nov hidrostatični pogonski sistem



Novi Iveco T-Way ima tudi novo elegantno in aerodinamično kabino.

Paleta je zaokrožena

S prihodom modela T-Way je zaokrožena ponudba serije Iveco Way Range. S svojimi vozili lahko Iveco zagotovi prvovrstna vozila za vsako misijo.

- Iveco S-Way, učinkovit in zmogljiv tovornjak za dolge mednarodne prevoze.
- Iveco S-Way Natural Power, prvi tovornjak s pogonom na zemeljski plin, namenjen dolgim mednarodnim prevozom.
- Iveco X-Way, odličen tovornjak, ki je večino časa na utrjenem cestišču, a se dobro znajde tudi na terenu.
- Iveco T-Way, off-road vozilo, ki ga krasijo izjemna zmogljivost, zanesljivost in vsestranskost.

Predstavljamo Iveco T-Way



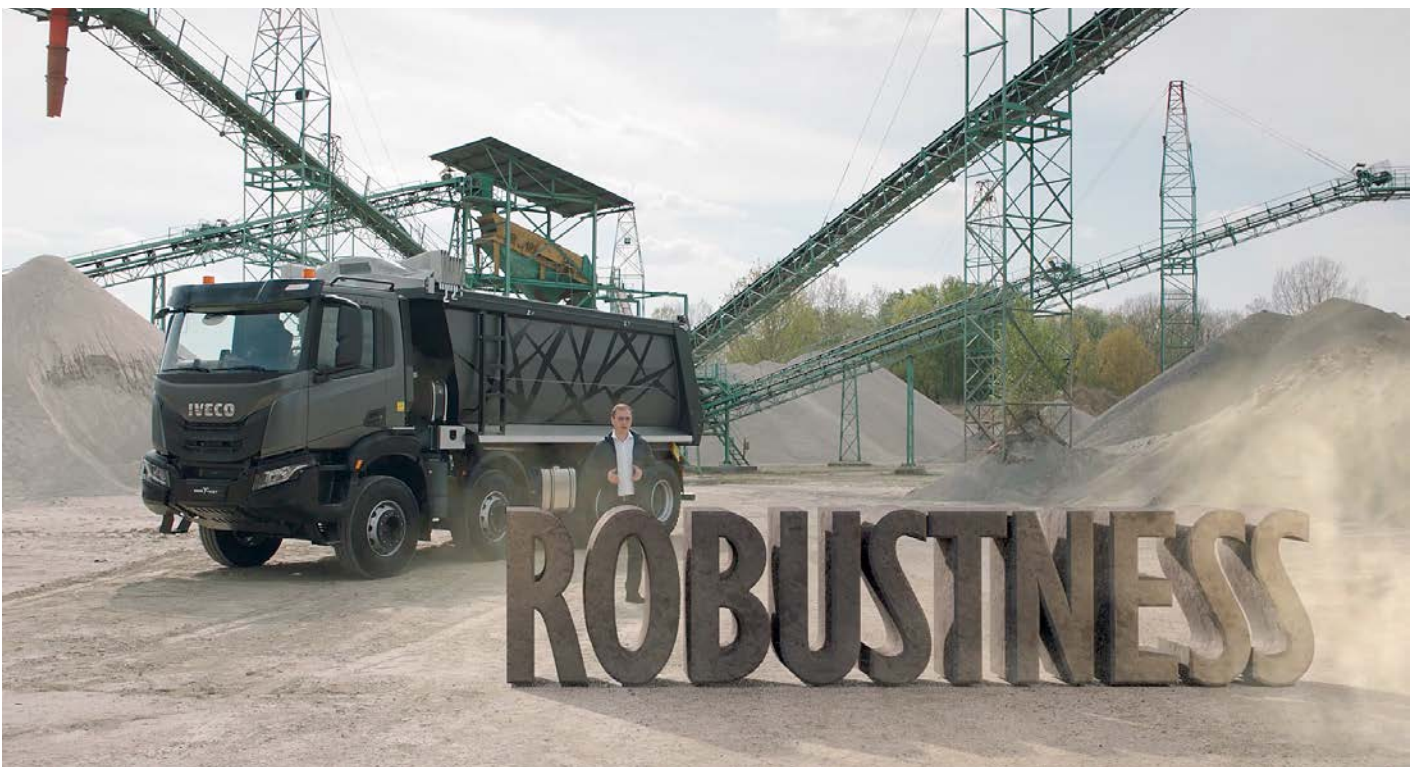
Kljub korona času so Italijani ob predstavitvi pripravili pravi šov.

Hi-Traction s konfiguracijo 6 × 4. Ta sistem je aktiven pri hitrostih do 25 km/h in se samodejno aktivira, da po potrebi zagotovi dodaten hidravlični pogon na sprednja kolesa. Ta sistem je enostavnejši, ob tem pa omogoča večjo nosilnost in nižjo porabo glede na klasičen vsekolesni pogon.

Masa praznega vozila se je z novo konstrukcijo zadnje tandemske osi, ki je zdaj enodelna, še zmanjšala, in sicer za 325 kg (v primerjavi s Trakkerjem).

Iveco T-Way se lahko pohvali z najboljšo povezljivostjo v svojem razredu, ki je zaščitni znak celotne ponudbe tovornjakov Iveco Way, saj so vsa vozila

opremljena s sistemom Connectivity Box. Sistem povezave omogoča telediagnostiko in predvidevanje vzdrževanja. Upravljavcem voznega parka tudi omogoča, da ves čas z oddaljene lokacije spremljajo delovanje vsakega vozila, s čimer se zagotavlja še večja učinkovitost. Vedno večji portfelj storitev, ki



T-Way je zelo robusten in pripravljen opraviti najtežje naloge.



Kabina je precej večja in bolj svetla.

jih zagotavlja priključitev IVECO ON, je osredotočen na povečanje produktivnosti in trajnosti vozil ter zmanjšanje nenačrtovanih zastojev.

Prostorna in udobna nova kabina

Novi Iveco T-Way ima tudi novo kabino, ki je elegantna z aerodinamičnimi dodatki. Sprednji del zaznamujeta velika črna satasta maska ter robusten tridelni odbijač, v katerega sta vgrajena tudi svetlobna sklopa z dnevnimi LED-lučmi. Luči so dodatno zaščitene

z mrežo, robustnejša pa so tudi ohišja ogledal. Stopnice imajo nedrsečo podlago, dodatno pa sta zaščitena tudi motor in menjalnik. Velike steklene površine ponujajo dobro preglednost, kabina pa je na voljo v dveh različicah: AD (kratka kabina) in AT (dolga kabina) s standardno ali visoko streho. Notranjost kabine je osredotočena na funkcionalnost, da vozniku olajša vsakodnevno delo. Celotno območje okoli voznika je bilo ustvarjeno za lažje delo. Pregledni merilniki so še zmeraj analogni, na sredinski konzoli pa pridih moderne

tehnologije: 10-palčni ekran za dodatne zabavne funkcije: radio, navigacija, telefonija ... Armatura je iz trde plastike, kar omogoča lažje vzdrževanje, na voljo pa je tudi precej zaprtih in odprtih odlagalnih površin in predalov. Voznikov sedež je udoben in ergonomsko oblikovan, skupaj z novim konceptom multifunkcijskega volana pa zagotavlja odlično udobje za voznika.

Varnost voznika je najpomembnejša, zlasti v težkih pogojih, s katerimi se sooča Iveco T-Way. Zasnovan je tako, da zagotavlja maksimalno zaščito z varnostnimi elementi, ki daleč presegajo zakonodajne zahteve. Novi zavorni sistem je standardno opremljen s sistemom EBS, kolutne zavore na vseh kolesih so na voljo pri modelih PWD, novi sistemi ADAS (Advanced Driving Assistance Systems) pa so na voljo za celotno ponudbo tovornjakov v tem razredu. Pri Ivecu se zato radi pohvalijo, da se polno obremenjen tovornjak pri hitrosti 60 km/h zaustavi v le 21 metrih.

Iveco T-Way bo zaradi izjemne prilagodljivosti postal priljubljen pri izdelovalcih nadgradenj. Zaradi izjemne vsestranskosti, širine in globine dosega ter široke palete različic je Iveco T-Way popoln tovornjak za vse tipe karoserij in profesionalne naloge.



Voznikov sedež je udoben in ergonomsko oblikovan, skupaj z novim konceptom multifunkcijskega volana pa zagotavlja odlično udobje za voznika.

Udobnejši, učinkovitejši, lepši



Vidne posodobitve zunanosti in obsežne intervencije v notranjosti ter fina mehanska popravila tehnike prinašajo več udobja za voznika, zmanjšujejo porabo goriva tudi do 5 % ter digitalizirajo vzdrževanje. Skratka vse novosti bistveno osvežujejo najtežja vozila v proizvodnem programu francoskega proizvajalca.

Sredi junija bo minilo osem let, odkar je Renault Trucks na veliki slovesnosti v Lyonu predstavil povsem nove tovornjake Euro 6 v štirih družinah: distribucija (»D«), gradnja (»C«), težka gradnja (»K«) in dolge proge (»T«). Od takrat so vozila iz celotnega portfelja že večkrat doživela malo opazne, a pomembne spremembe, zaradi katerih so postala okolju prijaznejša, in kar je še pomembnejše, znižali so se stroški lastništva. Čeprav se še vedno uspešno upirajo tržnim izzivom, se je Renault Trucks odločil, da je pravi čas za prve pomembne spremembe na najtežjih tovornjakih za daljše razdalje, distribucijo in težke prevoze v gradbeništvu, rudarstvu in podobnih dejavnostih.

Strožji slog

Prvi krog sprememb je bolj evolucijske kot revolucionarne narave. Ta trditev velja predvsem za zunanost, ki »prevzema« strožji slog, predvsem v obliki žarometov, ki so zmanjšani, da povečajo barvano površino spodnjega dela karoserije. Hkrati se je spremenila tipografija žarometov. Zdaj so na vozilih »T«, »T High« in »C« vgrajeni le LED-žarometi. Ker je bližje naravni svetlobi, LED-lučka voznikom omogoča boljše dojetje kontrasta in barv, kar bistveno izboljša nočno vidljivost in s tem varnost. Druga prednost LED-tehnologije je zanesljivost in dolgotrajnost: življenjska doba LED-virov je do tridesetkrat daljša od življenjske dobe običajne žarnice.

Žarometi so izdelani iz dveh modulov s petimi neodvisnimi celicami, ki zagotavljajo vse funkcije osvetlitve (dolge in kratke luči). Smerniki in dnevne luči so združeni v eni dvo-barvni diodi z visoko svetilnostjo. Dodatne LED-lučke so nameščene tudi na notranji strani vrat, da osvetlijo prag za večjo varnost voznika pri nočnem vstopu v vozilo in izstopu iz njega.

Med izstopajočimi spremembami na sprednjem delu je rešetka hladilnika, ki je satasta in lepo zaokrožuje moderen dizajn. V središču maske je povečan romb, zaščitni znak podjetja, ki je izveden v tehnologiji 3D. Manj opazni popravki na karoseriji pa izboljšujejo pretok zraka okoli maske



in blatnikov in tako izboljšujejo aerodinamiko.

Za boljše udobje

Obsežne, funkcionalne in estetske spremembe so bile izvedene tudi v notranjosti. Vozila, ki so bila v tej rundi podvržena pomlajevanju (razen modela K Xtrem), so zdaj opremljena z novim volanskim stebrom, ki je nastavljiv v kar treh smereh. To bo voznikom olajšalo natančnejšo nastavitev pozicije volanskega obroča. Volan se nastavlja s pomočjo stopalke na podu vozila.

Glede na dejstvo, da voznik v povprečju dnevno za volanom pre-sedi devet ur, morajo sedeži ostati udobni čez celotno življenjsko dobo



Najbolj zanimive so nove prednje luči, so tanjše in v LED-tehnologiji.

Predstavljamo prenovljeno gamo tovornjakov Renault Trucks



Novi dobavitelj Hi-Fi opreme najavlja kakovostnejši zvok v kabini.

vozila. Zaradi tega je Renault Trucks redizajniral tudi paleto sedežev, saj ponuja modularni niz z možnostjo popolne fleksibilnosti v nastavitvah. Predstavljeni so tudi novi materiali, ki so trpežnejši in lahko zdržijo nešteta vstopanja v kabino in izstopanja iz nje. Na voljo je tudi usnje, tako za oblaganje vozniškega kot sovozniškega sedeža.

Delno je spremenjena tudi plošča z merilniki, najbolj zanimiv detajl pa je vgradnja štirioglatega gumba za zagon motorja. Dodani so novi nosilci za tablico in telefon (na doseg desne roke), ki se lahko polnita preko dveh priključkov USB-C, nov pa je tudi predal za dokumente velikosti A4. Na sovoznikovi strani sta zdaj dva prostora za odlaganje drobnarij s skupno prostornino 7 litrov, vključujoč dvolitrski hladilni prostor.

Kot doma

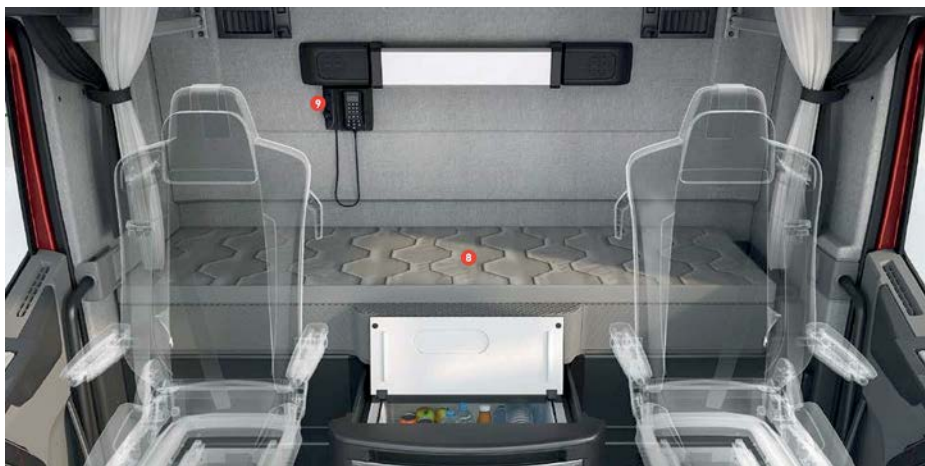
Za dobro voznika in za daljšo življenjsko dobo je povečana debelina vzmetnice, podvojeno pa je tudi število vzmeti v njej, kar prinaša bolj optimalno podporo zahvaljujoč boljši razporeditvi teže. Vzmetnica ni pritrjena na podlago, tako da je menjava posteljnine precej lažja. Postelja je sedaj dolga 2018 mm in za sedežem široka 671, v osrednjem delu pa 791 mm. Za dodatno funkcionalnost sta tudi v spalni del dodani dve vtičnici USB-C, da je olajšana uporaba elektronskih naprav med voznikovim

počitkom. Renault Trucks je kar nekaj navora vložil tudi v boljšo akustiko v kabini. Sodelovanje so ponudili francoskemu proizvajalcu glasbenih sistemov Focal, ki je kabino opremil s kakovostno Hi-Fi napravo in zvočniki.

Z namenom povečanja varnosti voznika in ostalih udeležencev v prometu je na voljo nekaj dodatnih opcij, kot so recimo zaščitna ključavnica za dodatno zaklepanje vhodnih vrat, kamere in senzorji, ki spremljajo mrtve kote in premikanje pešcev ter kolesarjev ob boku vozila. Parkirna zavora se samodejno aktivira, ko odpremo vrata, prav tako se samodejno zaklene volan, s čimer se izključuje možnost nepričakovanega premika vozila, ko voznika ni v kabini.



Notranjosti se med sabo razlikujejo, v vsakem primeru pa je sedaj za 10 % več prostora za drobnarije, na voljo je večji komfort, v bolje opremljenih izvedbah je sredinska konzola opremljena z multimedijskim ekranom, pred sovoznikom pa sta dva predala.



Nova vzmetnica debeline 170 mm obljublja boljši spanec.



Volanski obroč je izdatno nastavljiv v kar tri smeri.

Izboljšana ekonomija

Izboljšana aerodinamika kabine okoli sprednje rešetke hladilnika, dodatni loki na blatnikih in nova elektronska pomagala znižujejo porabo goriva za približno 3 odstotke, če pa je vozilo opremljeno s paketom Fuel Eco, je poraba nižja tudi za 5 odstotkov. Precejšnja zasluga za znižanje porabe pripada novi verziji predvidljivega tempomata Optivision. V eko načinu delovanja se prilagodijo pospeševanja, zniža se najvišja hitrost, spremenijo se stopnje prenosa, eko roll je bolj intenziven ... Na plošči z merilniki indikator ves čas prikazuje informacije o načinu vožnje in vozniku svetuje, kako še dodatno privarčevati kakšen deciliter goriva. Tudi nova funkcija Pulse & Glide, ki vzdržuje hitrost, nastavljeno s tempomatom v vrednos-



Prenovljena je bila tudi modelska paleta tovornjakov za distribucijo in najtežje delovne pogoje.



Zanimiv detajl, štirioglato stikalo za zagon motorja.

tih +/-2 km/h, prinaša nižjo porabo. Vozila »T« in »T-High« se standardno opremljajo s pnevmatikami, ki imajo znižan kotalni upor in prav tako varčujejo z gorivom.

Na ekonomičnejšo uporabo vpliva tudi podaljšani servisni interval. Odvisno od načina uporabe in števila prevoženih kilometrov se je servisni interval raztegnil na 150.000 prevoženih kilometrov ali 18 mesecev.

Renault Trucks je razvil tudi novo tehnologijo za redno ažuriranje podatkov o vozilu. Ko lastnik želi podatke o vozilu, jih lahko pri-

dobi na daljavo, ne glede na to, kje se nahaja vozilo. Nova tehnologija je del ponudbe o vzdrževanju, ki omogoča, da se kakšna okvara predvidi in odpravi, še preden se zares pripeti. S tem se zmanjšuje odgovornost voznika in povečuje nemotena uporaba vozila.

Koliko bodo vse spremembe dejansko vplivale na izboljšavo voznih lastnosti, pa bo znano, ko prenovljena vozila pridejo na cesto. Najbolj nestrpni kupci so se javili že prvi dan po tem, ko so 16. aprila v Lyonu odprli knjigo naročil.



Videz v stilu SUV, praktičnost v stilu kombija

Očitno bo v prihodnosti vsak avtomobil malo povišan ali pa bo imel dodatke iz sveta SUV vozil. Ta trend se zdaj seli tudi v sektor gospodarskih vozil, kjer je Ford svojemu Tourneou Custom dodal nekaj off-road dodatkov ter ga poimenoval Active.

Tourneo Custom je najbolje prodajani model v Fordovi paleti gospodarskih vozil, zdaj pa Ford dodaja še eno različico z imenom Active. To je izvedba za prevoz do osem ljudi ali odličen sopotnik v prostem času, saj omogoča prevoz koles, kajakov ali kakšne druge športne opreme. Njegov športni značaj poudarjajo velika satasta maska, plastični

dodatki na blatnikih in pragovih, svetla zaščita motorja, strešni nosilci ter večnamenske pnevmatike na unikatnih 17-palčnih platiščih in napis Active na obeh blatnikih. S takšnimi dodatki zagotovo izstopa iz množice povprečnih dostavnikov in se bolj približuje že malo pozabljenemu segmentu enoprostorcev.

Aktiven tudi v notranjosti

Tako kot zunanost poudarjajo dodatni elementi, je nekaj dodatkov tudi v notranjosti. Ob vstopu najprej opazimo udobne sedeže z delnim usnjenim oblazinjenjem in všitim logotipom Active, pregledno armaturno ploščo pa krajšo modni dodatki. Voznikov sedež je vsestransko električno prilagodljiv in ogrevan, visok položaj sedenja pa omogoča odlično preglednost. Preglednost je dobra tudi ob boku in zadku vozila, kar omogočata veliki dvojni zunanji vzvratni ogledali, vzvratna kamera pa s pomočjo večplastnega prikaza natančno določi približevanje oviram. Veliko komforta ponuja vozilo tudi v zadnjem delu. Ker je vozilo nekoliko višje, sta za lažji vstop na voljo tudi dodatna stopnica na pragu vozila in priročna ročka na stebričku.

Sama armatura je že stara znanka, ponuja pregledne merilnike ter dodaten ekran na sredini armature, ki pa je združen s Fordovim sistemom Sync 3, ki omogoča upravljanje telefona, radia, navigacije prek zaslona na dotik ali kar s pomočjo glasu. Omogoča povezavo s sistemoma Apple CarPlay in Android Auto kot pri vseh novejših vozilih. Sync omogoča tudi pomoč s samodejnim klicem v sili, če se na primer sproži varnostna blazina ali če tipalo zazna trk in izklopi črpalko za dovod goriva.



Ergonomičen voznikov delovni prostor, Sync 3 bere tudi znake.



Svetla notranjost omogoča tudi konferenčno postavitev sedežev. Zadnji del je dodatno osvetljen z LED-lučmi, na voljo pa je tudi ločeno ogrevanje in hlajenje.



Aktivni lahko iz vozila odstranijo kakšen sedež in v nosilce sedežev pričvrstijo različne športne rekvizite.

Sodoben dvolitraš

Svoje k veliki uporabnosti tega vozila doda tudi sodoben dvolitrski turbodizelaš. V testnem vozilu je bil nameščen tisti najmočnejši, ki razvija kar 185 KM in »potisne« dobri dve toni težko vozilo tudi do 180 km/h. Motor je združen s samodejnim 6-stopenjskim menjalnikom. Kombinacija obeh omogoča pričakovano prožnost in odlične vmesne pospeške ne glede na velikost in težo vozila. Sama poraba pa je precej odvisna od načina vožnje. Ob priganjanju številka močno preseže 10 litrov, ponuja pa vozilo tudi Eco način vožnje, kjer se pretikanja vršijo pri nižjih obratih, pospeški so precej počasnejši, končna hitrost pa je omejena na 130 km/h. V tem primeru pa poraba pade tudi na 8 litrov.

Prilagodljivost

Zagotovo ena največjih prednosti tega vozila je njegova prilagodljivost. Tourneo Custom je namenjen

udobnemu potovanju, ki se začne že z vstopom v vozilo skozi velika drsna vrata, ki so na obeh bokih. Ta se vselej odpirajo ročno, kajti električnega pomika ni možno dokupiti. V testnem primeru je bila druga sedežna vrsta obrnjena nazaj, s čimer se ustvari t. i. konferenčni prostor. Na sredini med vrstama tako nastane precej prostora za noge, potniki pa precej lažje komunicirajo med sabo. Seveda lahko vse sedeže obračamo, preklapljamo ali povsem odstranimo iz vozila. To dejanje sicer ni ravno lahko, saj ima en sedež kar 40 kilogramov. Za spremembo konfiguracije sedenja moramo tako biti kar malo spretni in iznajdljivi. Namreč, če



V zadku je še za 1200 litrov prtljažnega prostora, vstop v potniški del je olajšan z dodatno stopnico na pragu.

želimo srednje sedeže zopet obrniti v smer vožnje, jih moramo v treh potezah dvigniti iz poda vozil, obrniti in ponovno vpeti v pod. Ob tem je treba še med sabo zamenjati oba stranska sedeža. Vedno pa za zadnjo vrsto ostane še vsaj 1200 litrov prtljažnega prostora, kar je za 8 potnikov ravno dovolj.



S terenskimi dodatki in zaščito podvozja je Active pravi SUV kombi.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni, dizelski s turbinskim polnilnikom in neposrednim visokotlačnim vbrizgom goriva po skupnem vodu, nameščen spredaj prečno

Prostornina (ccm):	1995
Moč (kW/KM):	136/185
Navor (Nm/min):	415/1750
Menjalnik/pogon:	samodejni 6-stopenjski/ na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4973
Širina (mm):	1986
Višina (mm):	1979
Medosna razdalja (mm):	2933
Prtljažnik (l):	1200
Masa vozila (kg):	2350
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	11,5
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba l/100km):	9

Enoprostorec ali dostavnik prihodnosti

Pri družbi Hyundai Motor Company so predstavili novo linijo večnamenskega vozila Staria. To je povsem nov model tega korejskega proizvajalca, ki predstavlja novo smer razvoja večnamenskih vozil.



Staria bo na voljo v konfiguraciji sedežev od 2 do 11 in v dveh izvedbah: Staria in Staria Premium. Vozilu dajeta dodatno dozo luksuza odlična končna obdelava ter sofisticirana oprema.

Povsem izkoriščena platforma

Za inovativno uporabo notranjosti modela Staria skrbijo medosna razdalja 3.273 mm, skupna dolžina 5.253 mm in širina 1.997 mm. Skupna višina 1.990 mm potnikom omogoča udoben vstop in izstop iz vozila, je pa tudi zadostna, da otroci povprečne višine v vozilu lahko stojijo in se z lahkoto premikajo po njem.

Razpoložljivost prtljažnega prostora je odvisna od izbire konfiguracije sedežev. Dvo- ali trisedežnik je optimiran za poslovno uporabo. Takrat vozilo ponuja do 5.000 litrov tovarnega prostora. Dimenzije prtljažnika so tako velike, da vozilo z lahkoto naloži in prepelje tri europalete. Za pogon pretežno skrbi 2,2-litrski turbodizelski motor, ki razvija 177 KM in je lahko združen z ročnim 6- ali samodejnim 8-stopenjskim menjalnikom. Visoko zmogljiv zračno hlajen turbo polnilnik ima izboljšane zmogljivosti s pomočjo kompresorja, kar izboljšuje

učinkovitost pri nizkih vrtljajih. Za udobje skrbi aktivno vzmetenje, kjer je zadaj nameščen tudi multi-link.

Zabava s kamerami

Staria je opremljena s pametnim Hyundaevim informativno-zabavnim sistemom, ki vsebuje tudi širokokotno kamero, ki omogoča vozniku in sovozniku opazovanje potnikov na zadnjih sedežih na osrednjem ekranu. Ta funkcija je še posebej dobrodošla za starše, da med vožnjo spremljajo otroke, zanjo bodo hvaležni tudi lastniki hišnih ljubljencev.



Sistem omogoča tudi dobro komunikacijo med potniki, saj se zvok govora prenaša prek zvočnikov, tako da se vsi potniki jasno slišijo.

V prihodnje namerava Hyundai na osnovi Starie narediti še vozilo za kampiranje in prosti čas ter vozilo za prvo pomoč, seveda pa so na spisku razvoja tudi ekološke in električne različice. Staria naj bi se na trgu pojavila že v drugi polovici letošnjega leta.



Prigo in Valvoline – Novo partnerstvo za še več kilometrov

Od letošnjega januarja je vzpostavljeno novo pomembno partnerstvo med blagovno znamko Valvoline in družbo Prigo, ki je tako postala pooblaščen zastopnik in prodajalec izdelkov Valvoline. »Ker želimo svojim strankam ponuditi visokokakovostne izdelke s področja maziv, smo se odločili za sklenitev strateškega partnerstva v obliki zastopništva in prodaje izdelkov Valvoline.« Verjamejo, da bo rezultat tega partnerstva še veliko več uspešno prevoženih kilometrov.



Prigo – Vaš partner za brezskrbno mobilnost



Servisni center Brdo | Zaradi stalne rasti segmenta servisiranja gospodarskih vozil je bil leta 2015 odprt povsem nov servisni center za gospodarska vozila Mercedes-Benz in MAN, ki je odlično umeščen ob ljubljanski obvoznici ob izvozu Brdo in ga vsak dan obiše med 150 in 200 gospodarskih vozil. V okviru servisnega centra družba Prigo deluje tudi kot generalni zastopnik za prodajo in servisiranje hladilnih agregatov Thermo King in pooblaščen servisier prikolic različnih blagovnih znamk. Poleg tega so v servisnem centru na voljo še trgovina z rezervnimi deli in pnevmatikami, vulkanizerska delavnica in pralnica tovornih vozil. Ob hitrem pregledu storitev, ki so na voljo v servisnem centru Brdo, lahko vidimo, da družba Prigo že od začetka stalno širi svojo ponudbo in s pomočjo različnih partnerstev zagotavlja visoko kakovost in širino svojih storitev. Kot pravijo sami, so »Vaš partner za brezskrbno mobilnost«.

NOVO PARTNERSTVO ZA ŠE VEČ KILOMETROV

Prigo d.o.o. | PE Brdo

Pooblaščen zastopnik in prodajalec izdelkov Valvoline

www.prigo.si



Servisni center Brdo

Mladinska ulica 89

1000 Ljubljana

☎ 01 365 82 22

☎ 01 320 18 33

☎ 051 30 15 15

🌐 www.prigo.si

✉ trgovina@prigo.si

📍 Servis in trgovina tovornih vozil



Novi prenašalec

Čeprav nas korona ne izpusti iz primeža, pa avtomobilska industrija dela naprej in v svetu dostavnih vozil se je zgodila manjša revolucija. Priznani italijanski proizvajalec skuterjev in motociklov ter tri- in štirikolesnih miniaturnih tovornjakov Piaggio je predstavil novo generacijo majhnih mestnih tovornjakov Porter NP6.

Čeprav smo na cesti vajeni videti precej večje dostavnike, pa bo naj-novejša generacija Porterja prav tako zadovoljila večino potreb, še posebej če je na šasijo nameščen hidravlični prekucnik. Za nami je nekaj zanimivih dni v družbi s Porterjem, ki je na ulici sicer izvajal nasmehe na lica mimoidočih, a kar nekaj jih je bilo, ki so se ustavili, si vozilo ogledali in v mislih z njim že opravljali posel. Velikost ni vedno pomembna, nosilnost pa. In v tem pogledu Porter prekaša marsikatero resnejšega člana iz segmenta lahkih gospodarskih vozil.

Vespa, Ape, Porter

Piaggio je znan predvsem po motociklu Vespa. Po 75 letih je Vespa še vedno sinonim za manjše motocikle – skuterje. Nekoč je bila Vespa statusni simbol, danes pa se še vedno uspešno postavlja po robu številni motociklični konkurenci z vsega sveta. Tu pa se zgodba ne zaključuje, saj je na Apeninskem polotoku in še kje drugje po svetu podjetje Piaggio znano tudi po majhnem trikolesnem dostavniku Ape. Po originalnem receptu kompaktno-univerzalno-ugodno pa je podjetje leta 1992

proizvodni program razširilo s še enim miniaturnim tovornjačkom, tokrat postavljenim na 4 kolesa. Nastal je Porter, ki je izpisal novo poglavje v bogati zgodovini te italijanske znamke. Danes je na cesti nova generacija Porter NP6.

Italijansko-francoski prenašalec

Nova generacija Porterja, ki v prevodu iz francoskega jezika pomeni prenašalec ali nosač, je ob popolni suši novih modelov letos prava osvežitev na trgu. NP6, ki zdaj nastaja pod okriljem



Pri znamki Piaggio pravijo, da je novi Porter pravi mestni tovornjak, predvsem zaradi kompaktnih dimenzij, saj se lahko zapelje tudi v ožje in nižje mestne predele.



Notranjost je pregledna, ergonomična in preprosta. Plošča z merilniki ima dva okrogla merilnika, na sredinski konzoli je radio DAB + Bluetooth in klimatska naprava. Dovolj je odlagalnih površin, pod stropom pa je tudi gumb za klic v sili eCall. Izza volana je stikalo za upravljanje s prekucnikom ter indikator količine pogonskega plina.

nove družbe Piaggio Commercial (del skupine Piaggio), je zrasel v vse smeri, pa tudi konkretno močnejši je, tako da se je še bolj približal majhnim mestnim dostavnikom s skupno maso do 3 tone. Kljub temu pa s svojimi kompaktnimi merami ostaja še naprej izredno uporaben za številne urbane operacije, predvsem na ozkih območjih, kamor drugi ne morejo. Ne glede na nosilnost njegova skupna teža ne presega 2800 kilogramov, kar pomeni, da ga je možno voziti s kategorijo B.

1,5 litra je dovolj

Glede na to, da se bo Porter uporabljal pretežno v mestih, kjer je zelo pomembna onesnaženost, je vanj vgrajen čist štirivaljen 1498 kubični motor CombiFuel, ki za pogon uporablja bencin in LPG plin. Posodi za plin in bencin sta nameščeni na obeh straneh šasije in ne zavzemata dodatnega prostora tovoru ter ne zmanjšujeta nosilnosti. Motor zadovoljuje stroge Euro 6D ekološke norme. Glava je iz aluminija, ima 4 ventile na

valj, dve odmični gredi z dvojno fazo odmika ventilov. Največja moč znaša 78 kW/106 KM ter 136 Nm navora. Kot pri vseh motorjih, ki se napajajo tudi na plin, je zagon vedno na bencin, ko pa se motor dovolj segreje, se samodejno spremeni dotok goriva na plin, česar voznik ne občuti. Je pa s pomočjo stikala možno tudi ročno izbrati vrsto goriva, saj je ob pogonu na plin moč za 4 KM in 4 Nm nižja. Za prenos moči na zadnja kolesa skrbi petstopenjski ročni menjalnik.



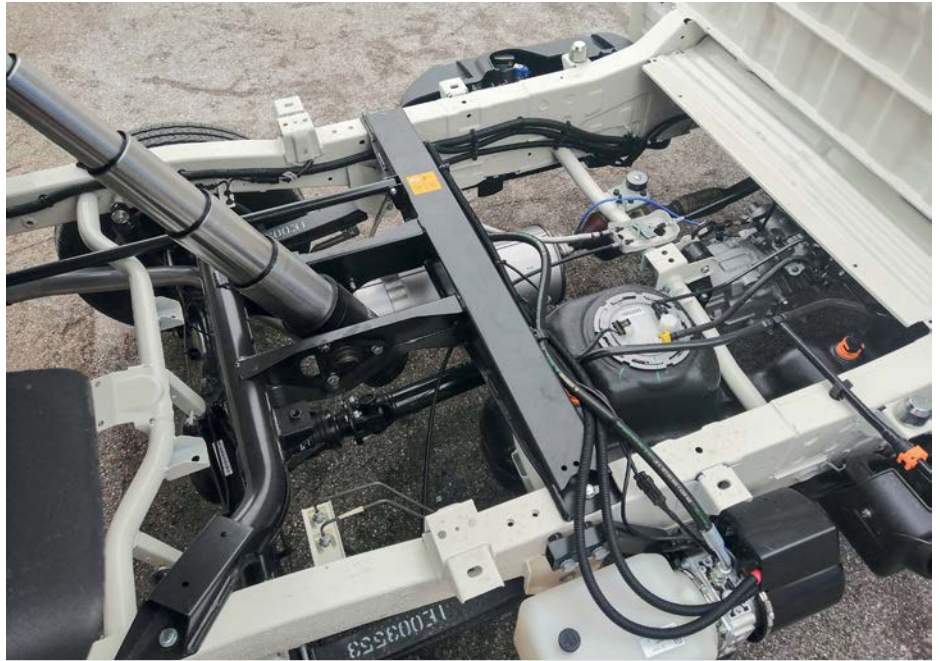
Novi Porter je kot mravljica, saj lahko prevaža tovor, težak do 1600 kilogramov, kar je konkretno več od njegove lastne teže 1200 kilogramov.

Po cesti s Piaggiom Porter NP6

Sprednja os z McPhersonovo vzmetno nogo prenaša obremenitve do ene tone in ponuja precej udobja dvema potnikoma, medtem ko ima zadaj toga prema listnato vzmetenje, ki zmore obremenitve tudi več kot dveh ton.

Moderna in prostorna

Italijanski novinec je prejel tudi prostornejšo in bolj moderno oblikovano kabino. Videz je simpatičen, česar Italijanom ne moremo nikoli očitati, saj čeprav je to tovornjaček, je oblikovan z italijanskim smislom za lepoto. Rahlo izbočen sprednji del krasita velika, funkcionalna svetlobna sklopa, satasta maska in velik logotip podjetja v njej. Dolžina kabine znaša 1640 mm, kar ponuja zadovoljiv komfort za dva potnika. To gre tudi na račun tovornjaške konstrukcije, saj je kabina delno postavljena na motor in tako omogoča najboljše razmerje med velikostjo kabine in tovornega prostora.



Močna šasija prenaša velike obremenitve, kabina je delno postavljena na motor, njegova filozofija pa pove, da je to eden redkih predstavnikov lahkih gospodarskih vozil, ki ga ne žene dizelsko gorivo, temveč bifuel – kombinacija bencina in plina.

Vespare

Podjetje Piaggio je leta 1884 ustanovil Rinaldo Piaggio. Podjetje je na začetku proizvajalo lokomotive in vagoni, v času obeh vojn pa se je podredilo proizvodnji za potrebe vojske. Po smrti Rinalda leta 1938, sta podjetje prevzela njegova sinova Enrico in Armando. Ker so izdelovali opremo za vojsko, so zavezniki tovarno v Pontederi med drugo svetovno vojno zbombardirali. Po vojni pa so jo obnovili in se umaknili iz proizvodnje vojaške opreme. Pojavila se je zamisel o izdelavi ljudskega vozila, ki bi bilo preprosto za uporabo tako moškim kot ženskam, moralo bi prepeljati dva potnika in ne bi smelo umazati oblačil svojega voznika! Aprila 1946 se je rodila Vespa, kar je italijanski izraz za oso. V devetih letih je bilo prodanih več kot milijon vozil, italijanski jezik pa je dobil novo besedo »vespare«, kar pomeni »gremo nekam z Vespo«. Že dve leti kasneje so začeli izdelovati trikolesni dostavnik Ape, ki je v ponudbi še danes. Leta 1957 so začeli proizvajati prvi štirikolesni dostavnik Vespa 400, a so ga izdelovali le 4 leta. Leta 1992 pa je na trg prišel prvi Porter.



Porter je zmožen opravljati različna dela in naloge, vključno z urbano logistiko, dostavo hrane, urejanjem okolice, vzdrževanjem, mobilnimi delavnicami, gradnjo, mobilnimi panoji, javnimi deli ...

Nova kabina je narejena tako, da nudi uporabniku varen in udoben delovni prostor s kar se da ergonomskim položajem za volanom. Velike steklene površine omogočajo dobro preglednost okoli vozila, s čimer je olajšano tudi parkiranje. Sedeža sta udobna ter izdelana iz kakovostnih materialov, v zgornjem delu pa je vanju vtisnjen še logotip podjetja.

Vse pod kontrolo

Takoj ko zasedemo prostor za volanom, dobimo občutek, da imamo vse pod kontrolo, z intuitivno armaturno ploščo, ki se hitro in preprosto bere, pa tudi s krmilnimi stikali okoli volana in na armaturni plošči. Dva okrogla merilnika in ekran med njima ponujajo vse potrebne informacije o delovanju motorja in o vožnji. Na sredinski konzoli pa sta radio DAB + Bluetooth in klimatska naprava. V zgornjem delu je predal za telefon z nedrsečo podlago in USB vtičnico. Na sovoznikovi strani je prostoren predal za rokavice, poleg pa praktično držalo za plastenke, pod stropom pa še predal za očala. Standardna oprema vključuje voznikovo zračno blazino, samodejni sistem za klic v sili eCall in električno nastavljiva bočna ogledala, ki jih je mogoče zložiti in so električno ogrevana.

Nosilnost je ena najpomembnejših vrednot dostavnih vozil in tu Porter prekaša samega sebe, saj lahko



Prednosti Porterja so tudi nizko postavljen nakladalni rob, le 800 mm od tal, ter možnost prevažanja tovora na 4 evro paletah.

Številne možnosti

Porter je na voljo v kar 1400 različnih kombinacijah:

- štiri medosja: 2650 in 3070 z enojnimi zadnjimi kolesi in 3000 ter 3250 mm z dvojnimi zadnjimi kolesi,
- štiri dolžine: 4215, 4545, 4815 in 5095 mm,
- dve širini: 1600 z enojnimi zadnjimi kolesi in 1800 mm z dvojnimi zadnjimi kolesi,
- 6 dolžin tovarnega dela od 2200 do 3080 mm,
- nosilnost od 930 do 1600 kg.



prepelje več tovora, kot pa je sam težak. Mi smo imeli na testu najkrajši model, ki meri v dolžino 4220 mm in ima 2650 mm medosne razdalje. Najdaljša različica z enojnimi kolesi zadaj pa je lahko dolga 4810 mm in ima 3070 mm medosne razdalje. Na našo šasijo je bil pritrjen prekucnik z dolžino 210 in širino 160 cm ter nosilnostjo 930 kg (izvedenka z dvojnimi kolesi zadaj lahko nosi tudi do 1600 kg).

Na cesti je Porter zelo suveren. Sicer je omejen na 110 km/h, kar pa je tudi prav, saj ozka kabina ni primerna za visoke hitrosti. Tudi polno naložen Porter je suveren na cesti, saj sta prvi dve prestavi krajši in omogočata precej moči, ko je to najbolj potrebno.

Piaggio je ob predstavitvi novega modela v Sloveniji dobil tudi novega zastopnika. Odslej bo pri nas za prodajo in servis gospodarskega dela te znamke skrbelo podjetje Benussi d.o.o., ki že uvaža, prodaja in servisira gospodarska vozila znamke Iveco in ima zato že dobro razvito prodajno servisno mrežo, tako da bo Porterju vstop na naš trg precej lažji.



Prihaja poletje, čas piva

Pivo je alkoholna pijača, pripravljena z varjenjem in fermentiranjem škroba, ki večinoma izhaja iz žita. Za varjenje piva se najpogosteje uporablja ječmen, pa tudi pšenica, koruza, riž in proso. Velja za najstarejšo in najbolj priljubljeno alkoholno pijačo na svetu.

Zgodovina varjenja piva diši po začimbah, zeliščih, kotlih in lončenih posodah, predvsem pa je polna žensk, ki so poskrbele, da nihče ni bil žejen.

Pot od prvega zvarka do piva, kot ga poznamo danes, se ni začela z moškim. Ko so se naši nomadski predniki odpovedali potepanju in pognali prve plemenske korenine, so ta mejnik zapečatili s prvim hlebcom kruha. Do leta 2018 smo živeli s prepričanjem,

da je posledica kruha tudi pivo, ki se je po nesreči zvarilo kakšnih 4.000 let pr. n. št. A to prepričanje je pretreslo odkritje na ozemlju današnjega Izraela, ki priča o tem, da so pivo varili že nomadi in to pred kar 13.000 leti. In čeprav ne vemo natančno, kdo je zvaril prvi vrček piva, vemo, da so ga do sredine 18. stoletja varile ženske. Veliko najzgodnejših gospodinjstev je imelo mini varilnico piva, ki pa je

v svojih začetkih bolj spominjalo na kašo kot napitek. Globoko povezanost žensk z varjenjem piva lahko še danes opazujemo pri določenih afriških in južnoameriških ljudstvih.

Pivovarstvo je moška domena

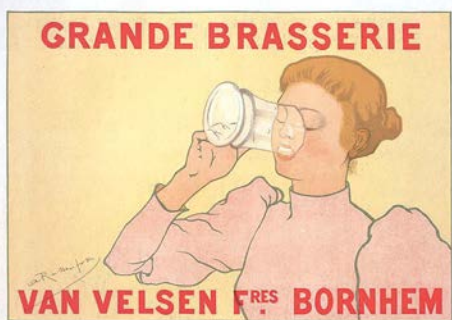
V 13. stoletju je vsaka varilka v svojem procesu uporabljala svojo mešanico začimb in zelišč, svoje pivo pa so tudi prodajale. Še posebej v Angliji je bilo zanje značilno, da so pivo varile v kotlih, ko pa so ga odnesle na trg, da bi ga prodale, so si na glavo nadele koničaste klobuke, zaradi katerih so jih potencialni kupci v gneči prodajalcev hitro opazili. Varilke so bile znane tudi po tem, da so imele veliko mačk, ki so lovile miši, ki jih je privabilo žito. Tako so prav varilke tiste, ki so krive za podobo čaravnice, ki jo imamo še danes v mislih čisto vsi. Njihovo podobo in ugled so načeli moški, ki so jih sprva obtoževali, da za pivo zaračunajo preveč, potem pa tudi, da v svojem pivu uporabljajo nespodobne sestavine. Obtožbe so se stopnjevale, krivili so jih prostitucije in čarovništva ter splošnega moralnega razkroja družbe.



Hmelj, pšenica, pivo.



Kljub temu, da do 70-ih let 20. stoletja ženske niso obiskovale krčem, pa so jih vseeno uporabili za različna oglaševanja.



nekako takole. Začetek izdelave piva se začne pri sladu, to je na poseben način obdelan ječmen (ali drugo žito), pri katerem v postopku kaljenja, odstranjevanja kalčkov in različnih načinov praženja pridobimo osnovo za pivo. Ječmen nato zdrobimo in namakamo v vroči vodi, pri čemer se iz njega izločijo manj in bolj kompleksni sladkorji ter pomožne snovi. Nato sledi filtriranje in kuhanje sladice, med kuhanjem v različnih časovnih intervalih dodajamo hmelj. Po ohlajevanju pivine na koncu dodamo verjetno najbolj pomembni del, kvas, ki

Prvi veliki zaton žensk varilk se je zgodil kmalu za tem, saj so vlogo pivovarjev prevzeli menihi. V 16. stoletju so pivu začeli dodajati hmelj, ki je pomagal ohranjati njegovo svežino. Pivovarstvo je raslo in postajalo vedno bolj komercialno, s tem pa tudi popolnoma moška domena. A domena moških ni postalo le varjenje, temveč tudi pitje piva, vsaj na javnih mestih. Do 70-ih let 20. stoletja je bil obisk krčme za ženske, ki so hotele ohraniti dober ugled, popolnoma nesprejemljiv, ponekod celo nezakonit.

Kako doma narediti pivo

Izdelava piva je v osnovi precej preprost postopek. Potrebujemo le nekaj osnovnih sestavin in voljo po učenju. Nekateri se s tem ukvarjajo zaradi zabave in druženja s kolegi, ki po navadi spada zraven predvsem po končanem varjenju. Nekateri se s pivovarstvom ukvarjajo tudi zato, da se lahko malce pohvalijo svojim prijateljem. Priznajmo si, imeti lastno pivo tudi ni kar tako. No, nekateri pa na to gledajo tudi z bolj racionalnega vidika, kajti povprečno domače pivo (0,5 l) lahko stane le 0,35 €.

Za izdelavo piva potrebujemo 4 osnovne sestavine: vodo, slad, hmelj in kvas. Tudi količina snovi, ki jih za to

Pivo kot pijača na tretjem mestu

Alkoholna stopnja piva je lahko zelo različna in se po navadi giblje med 3 in 30 volumenskih procentov. Alkoholna stopnja piva med različnimi znamkami močno variira. Prav tako imajo različne vrste piva različne stopnje. Svetli lager ima alkoholne stopnje med 4 in 6 %, večina pa ima alkoholno stopnjo okoli 5 %. Pivo velja za najstarejšo in najbolj priljubljeno alkoholno pijačo na svetu. Med vsemi pijačami je po svetovni porabi pivo na tretjem mestu. Pred njim sta le voda in čaj.



potrebujemo, si načeloma sledi v tem zaporedju.

Če se malce sprehodimo čez potek samega procesa izdelave piva, gre

nato izločeni sladkor spremeni v alkohol in ogljikov dioksid, ter še nekaj pomožnih snovi, ki močno vplivajo na okus in aromo ter obstojnost piva.

IZDELAJ SVOJE PIVO!

Izkoristi 10 % POPUST
v spletni trgovini s kodo:

4BT485CP

Izberi svoj paket!

Paket **HomeBrewKit** vsebuje vso potrebno opremo in surovine za izdelavo 10 L piva.

Izberi zeleni okus piva in s pomočjo enostavnih navodil v **5 korakih** izdelaj svoje pivo.

www.pivovarna-lighthouse.si
HomeBrewKit
homebrewkit

25 let Cool Linerja



Krone je svojo prvo hladilno prikolico predstavil leta 1996. Ob častitljivi 25. obletnici pa je pripravil posebno serijo Cool Liner 25-Years-Edition.

Krone je sredi devetdesetih let, ko je vstopal na nove trge in širil svoj portfelj izdelkov, intenzivno preučeval tudi hladilne prikolice in zabojnike, česar takrat še ni imel v ponudbi. Vse se je nato začelo leta 1996, ko je Krone predstavil prvo hladilno prikolico z imenom »Krone-Wabash«. V ozadju je bilo takrat sodelovanje z največjim svetovnim proizvajalcem prikolic Wabash iz kraja Lafayette v Indiani (ZDA), ki je dobavil hladilne bokse v Nemčiji, in proizvodnja se je lahko začela.

Ko uvoz zaradi negativnega gibanja deviznega tečaja zaradi vedno močnejšega dolarja ni bil več donosen, je Krone aprila leta 2000 hitro naredil korak naprej

in prevzel vodilnega skandinavskega proizvajalca na tem področju, Norfrig A / S iz Danske, vključno s skoraj 200 zaposlenimi. V tovarno v Hvamu je Krone nato vložil 7 milijonov evrov in do leta 2004 povečal proizvodnjo na 3000 enot letno. Krone je zelo hitro izoblikoval novo prodajno mrežo, saj se je prodaja kar početverila.

Širitev zmogljivosti

Zaradi vse večjega mednarodnega povpraševanja po prikolicah Krone Cool Liner in omejeni zmogljivosti 3.000 enot v tovarni v Hvamu na Danskem se je Krone odločil za izgradnjo popolnoma nove proizvodne linije v Lübtheenu v

Nemčiji. Leta 2007 je tako nastala naj-sodobnejša, povsem avtomatizirana proizvodnja hladilnih polpriklopnikov. Z letno zmogljivostjo približno 10.000 enot se je obseg proizvodnje, pa tudi prodaje, potrojil.

Hladilna polprikolica iz Lübtheena se je izkazala za izredno kakovostno in trpežno, tako da je število enot iz leta v leto raslo. Leta 2016 pa je tovarna v deželi Mecklenburg-Vorpommern kot rezultat združevanja postala del skupine Krone Nutzfahrzeug Group.

Preizkušeni koncept vsestranske hladilne polprikolice so nenehno tehnološko nadgrajevali. Leta 2014 je Krone predstavil tudi novo os Krone Trailer Axle,



Leta 2000 je Krone prevzel proizvajalca prikolic Norfrig A/S in njihovo tovarno v Hvamu.



Leta 1996 je Krone predstavil prvo hladilno polprikolico, ki so jo poimenovali »Krone-Wabash«.



Ob 25 letnici proizvodnje hladilnih polpriklonic je Krone pripravil posebno serijo »25-Years Edition« z bogatim paketom opreme.

posebej razvito za Cool Liner, ki je zaradi minimalnih obratovalnih stroškov hitro postala zelo priljubljena.

Inovacija Isowall plus

V letu 2016 je bil predstavljen nov pregradni zid, posebej lahek Isowall plus, ki ga je bilo mogoče premikati po tovornem delu in na ta način prilagajati različne režime hlajenja po vozilu.

Krone je ves čas skrbel za tehnološki razvoj in tako je na sejmu IAA v Hannoveru leta 2018 predstavil Cool Liner »cool and smart« v dvonadstropni različici, ki je vključevala številne nove in inteligentne telematske funkcije. V naslednjem letu, 2019, je Krone predstavil novo hladilno enoto »Celsineo« kot tehnološki vrhunec v ponudbi Cool Liner – inovativno, modularno hladilno enoto, ki je nastala v sodelovanju z Liebherrjem.

25-Years Edition

Lani je Krone ponovno posodobil serijo Cool Liner. Septembra bo začel

veljati nov zakon o podletu pri priklonicah. Krone pa je že leto dni prej vse šasije priredil novemu zakonu. Tako je tudi hladilna priklonica iz serije Cool Liner ob novi šasiji prejela še številne dodatne izboljšave. Na zadnjem delu je nov odbijač, ki je modularen in omogoča namestitvev različnih odbijačev. V odbijaču so nove LED luči, ki so zdaj povlečene v odbijač, kar zmanjšuje možnost poškodb. Nove LED zavorne in smerne luči so nameščene tudi nad vrata na zadnji strani. Tu se nahajajo tudi nove luči za osvetljevanje okolice zadnjega dela vozila, kar olajša nakladanje ponoči. Nova je lestev za vstop v hladilni del zadaj, izboljšana pa so tudi tesnila na

zadnjih vratih, ki se ob tem tudi lažje odpirajo.

Tako imenovana multi-temperaturna komora še vedno ponuja največjo svobodo pri načrtovanju in upravljanju več komornih sistemov. Prenovljena prečna pregrada ISOWALL je bila preizkušena v skladu s standardi ATP in jo je mogoče namestiti po celotni dolžini vozila. Inovativna tehnologija uravnoveženja omogoča zelo enostavno odpiranje in zapiranje.

Četrstoletni obstoj Cool Linerja je Krone obeležil z omejeno serijo hladilnih polpriklonic, ki so jih poimenovali »25-Years-Edition«. To vozilo je bogato opremljeno tudi s Krone telematiko, KSC ProPlus Cool sistemom. Le-ta omogoča spremljanje lokacije hladilnika, odpiranje vrat, posreduje podatke o delovanju, spremlja temperature hlajenja, poroča o morebitnih napakah na sistemu ...



Tako imenovana multi-temperaturna komora še vedno ponuja največjo svobodo pri načrtovanju in upravljanju več komornih sistemov.



TCI praznuje 20 let zastopstva in na voljo je omejena količina jubilejnih priklonic Profi in Mega Liner po izjemno ugodnih cenah.

KRONE - NO. 1

A big THANK YOU to all our customers and supporters.

THANKS!



www.krone-trailer.com

TCI Trading d.o.o., Stegne 7, 1000 Ljubljana
Tel.: 041/384-555, 01/511-32-40; E-mail: info@tci-trading.si, www.tci-trading.si



Črni panter

Črni panter buri domišljijo v stripih že od leta 1966, leta 2018 pa je v istoimenskem filmu zaslovel na velikih platnih. Tokrat pa je za vse oboževalce tega superjunaka na voljo tudi zapestni časomer. Sodelovanje sta sklenila švicarski urar Audemars Piguet in blagovna znamka Marvel, ki je poznana po stripih fiksijskih junakov.



Plod sodelovanja obeh podjetij je izvrsten časomer, ki v vsakem trenutku želi izražati svojo posebnost. Nova zapestna lepota prihaja iz serije Royal Oak Concept, obdaja jo 42-milimetrsko ohišje iz titana, ki ponuja lasersko izrezljane detajle. Keramična luneta je pritrjena s prepoznavnimi osmimi vijaki, bistvo ure pa je v številčnici, kjer je do zadnje podrobnosti izrezan superjunak iz belega zlata in ročno pobarvan na sleherni od 250 ur, kolikor jih bo na voljo v tej omejeni seriji. Dokaz, da gre za zelo natančno delo, je tudi to, da celotni postopek brušenja in barvanja traja 30 ur za en sam izdelek. Prestiž

se nadaljuje pri kazalcih, ki so ravno tako iz belega zlata, številčnica pa je odeta v vijolično barvo. Pri Audemars Piguet tehnološka podpora ni vprašanje, za to skrbi dodaten »leteči tourbillon«, ki je pozicioniran na spodnjem delu številčnice, navijalni kaliber pa omogoča 72-urno rezervo moči. Bodoči kupci bodo lahko izbirali med črnim in vijoličnim zapestnim trakom, ki naredi uro še bolj posebno, posebna pa je tudi cena, ki ni nič kaj stripovsko ugodna, za omenjeno uro bo treba odšteti nič manj kot 150 tisoč švicarskih frankov. Superjunaki in njihove supermoči pač imajo svojo ceno, kajne?



Lobanja na uri, zakaj pa ne!



Louis Vuitton je priznani izdelovalec ženskih torbic, zadnje čase pa se je podal tudi v številne druge vode. No, pred kratkim smo lahko videli njegovo zadnjo stvaritev na področju ur. Tambour Carpe Diem, kot so jo poimenovali, je sila zanimiva ura, saj poleg lobanje na njeni številčnici lahko najdemo tudi kačo, veliko zlata in seveda diamante. Cena, malenkost več kot pol milijona dolarjev.

V barvah mavrice

Švicarski urar Zenith je tokratno serijo ur Defy 21 predstavil v zelo živih barvnih odtenkih, kupci lahko izbirajo med petimi barvami, ki so usklajene z barvami safirja v zeleni, rumeni, modri, oranžni ali črni barvi. Ure so vsekakor nekaj posebnega, vsaka od njih je omejena na 10 primerkov, temu primerna pa je tudi cena, dobrih trideset tisočakov, seveda za posamično uro.

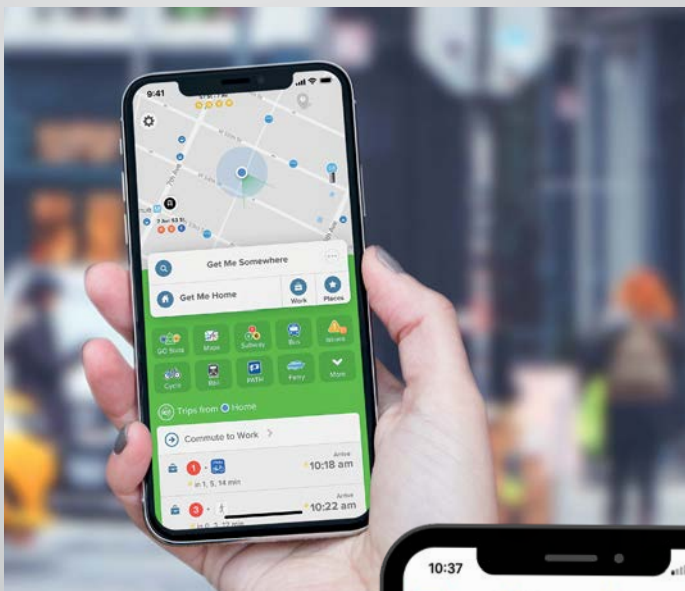


Aplikacije za na pot

Pametni telefon nam danes služi kot pomočnik na vsakem koraku, včasih tudi kot odlagališče odvečnih aplikacij, ki nam le »kisajo« možgane. Zato vam želimo pomagati pri planiranju avantur za to poletje in vam ponujamo nekaj uporabnih orodij.

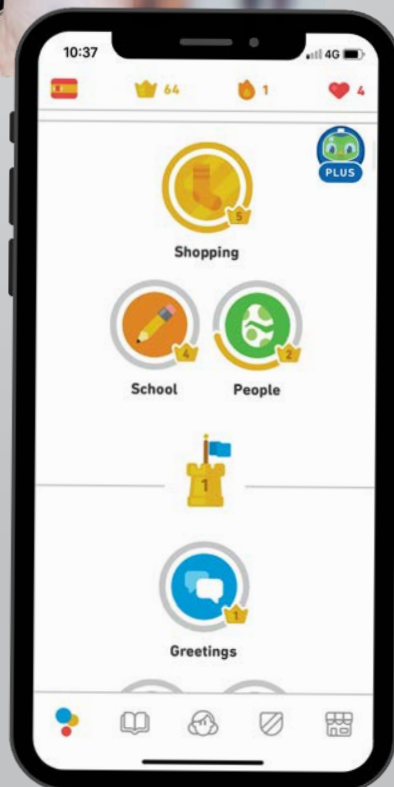
Citymapper

Celovita, preprosta in igriva aplikacija Citymapper ponuja nekaj več kot dobro znani Google Maps. Aplikacija pokriva skoraj vsa najbolj priljubljena turistična mesta na svetu, natančneje 30, in ponuja funkcije, kot sta integriran klic in naročilo na Uberjev prevoz, pa kolesarske steze in celo vsoto porabljenih kalorij, če greste peš ali s kolesom. citymapper.com



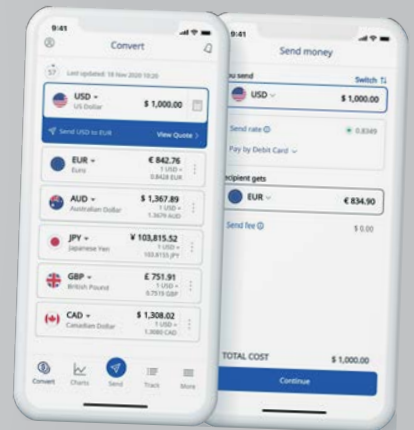
Duolingo

Duolingo je brezplačna in neverjetno dobro zasnovana aplikacija za učenje tujih jezikov, v katero je vključenih več kot 70 milijonov registriranih uporabnikov. Duolingo svojim uporabnikom omogoča, da se naučijo osnovnih tujih besed, ki vedno pridejo prav, če ste v državi, kjer so vaše roke in noge edini način komunikacije. duolingo.com



XE Currency

XE ponosno zaseda prvo mesto na spletu, ko gre za pretvorbo valut. Zato ne preseneča dejstvo, da je njihova aplikacija XE Currency tako priljubljena. Glavna značilnost, ki ohranja aplikacijo na prestolu, je možnost pretvorbe valute brez povezave. Aplikacija beleži zadnji posodobljeni tečaj in omogoča, da kadar koli, podnevi ali ponoči, preverite pretvorbo valut. xe.com



Tripit

Tripit je aplikacija, ki bo všeč vsem pustolovcem, nagnjenim k slabi organizaciji. Če je vaš e-poštni naslov glavni način komunikacije pri rezervaciji hotelov, vozil itd., bo Tripit po sinhronizaciji s prejetimi potrditvami e-pošte na podlagi zbranih informacij ustvaril poseben načrtovalec. tripit.com



Google Translate

Vsak lastnik pametnega telefona mora imeti to aplikacijo, ne glede na to, ali ste popotnik ali ne. Google Translate, kot pove že samo ime aplikacije, ponuja številne možnosti, kar zadeva prevajanje. Preprost vmesnik, ki ponuja možnost prevoda na samem ovitku aplikacije, ponuja tudi možnost prevajanja uličnih in podobnih napisov. V primeru, da niste prepričani, kaj pomeni znak pred katero od slavnih znamenitosti, to poslikajte z aplikacijo Google Translate in počakajte, da čarobna palica naredi svoje. Rezultati vas bodo navdušili!



Pametno s klimo

Prihaja poletje, ko bo zunaj vroče, v vozilu pa še toliko bolj, saj se pločevina močno segreje, vroči sončni žarki pa prodirajo tudi skozi stekla. Da bi nam med vožnjo bilo prijetnejše, pa poskrbi klimatska naprava, brez katere si v današnjem času težko predstavljamo moderno vozilo.

Večina vozil v Sloveniji, tako osebnih kot tudi gospodarskih, ima vgrajeno klimatsko napravo, je pa kar nekaj voznikov, ki je ne znajo pravilno in učinkovito uporabljati.

Osnove

Narava je najboljši prijatelj pri hlajenju kabine. Čeprav to ni vedno mogoče, poskusimo parkirati v senci ali na mestu, za katero vemo, da bo v senci, ko se na primer po osmih urah vrnemo z dela. Če ni sence, nekoliko pomagajo tudi odsevni okenski senčniki. Tako bo morala klimatska naprava opraviti manj dela, ko se vrnemo v avto. Prav tako vozimo prvih nekaj sto metrov s popolnoma odprtimi okni, da se notranjost prej ohladi, saj se vroči zrak pomeša s svežim zunanjim, hladnejšim zrakom.

Postopoma povečujemo delovanje klime

Kot ni zdravo in ni prijetno vroč skakati v mrzlo vodo, prav tako ni zdravo, da klimatsko napravo takoj po zagonu motorja zaženemo na najmočnejšo stopnjo delovanja. Če imamo samodejno klimatsko napravo, sistem samodejno postopoma povečuje



učinek klime, če imamo ročno klimatsko napravo, pa počakajmo minuto, preden ventilacijo zaženemo na polno, in temperaturo nastavimo na najnižjo možno vrednost.

Uporabljajmo recirkulacijo

Kolikor je le mogoče, uporabljajmo recirkulacijo zraka v kabini. Tako bo klimatska naprava hladila le hladnejši zrak iz kabine in ne bo vedno znova uvajala vročega zraka iz zunanosti ter se borila z njegovo temperaturo. Na ta način se

bo notranjost avtomobila hitreje ohladila, klima pa se bo manj naprezala, podaljšala se bo tudi njena življenjska doba.

Ne pozabimo na vzdrževanje

Redno vzdrževanje klimatske naprave, polnjenje in čiščenje sistema podaljša življenjsko dobo klimatske naprave in izboljša njeno učinkovitost. Ob pravilno vzdrževani klimi ohladimo hitreje.

Ne pretiravajmo s temperaturo

Če imamo samodejno klimatsko napravo, ni treba nastaviti temperature na manj kot 22 stopinj. Tako se bo klimatska naprava manj naprezala in bo delovala dlje časa, mi pa bomo bolj zdravi. Čezmerne temperaturne razlike med zunanjo in temperaturo v vozilu lahko povzročijo prehlad in tudi resneje ogrožijo zdravje.





Lahkotno šminkanje

Aktualna serija priljubljenega malega Citroëna je na trgu od leta 2016, da bi lahko zdržala še kakšno leto, so jo Francozi lahkotno pomladili, še naprej pa se za pogon dokazuje 1,2-litrski trivaljni bencinec.

Če niste ravno poznavalec Citroënov, sprememb na prenovljenem C3 ne boste takoj opazili. Pa naj vam pomagam. Trije namesto sedmih mehurčkov so zdaj v gumijastih ščitnikih na vratih, Francozi jih kličejo airbumps. Pa še to boste opazili le pod pogojem, da ne boste opazovali izvedbe z osnovnim paketom opreme, pri kateri airbumpsov ni. V maski se zdaj kromirana letvica zaključuje pri glavnih lučeh in bolj zaobljeni maski. Diodne glavne luči so zdaj del serijske opreme in ne svetijo več rumeno, temveč belo, enako kot višje postavljene dnevne luči. Enako velja tudi za tridimenzionalne zadnje luči, ki zdaj svetijo v LED tehnologiji. Ponuja pa vozilo številne možnosti personalizacije s pomočjo obrob meglenk, obrob airbumpsov in zanimivih nalepk na strehi.

Tudi v notranjosti ni ravno veliko sprememb, saj je klasična analogna plošča z merilniki še naprej povsem uporabna, zanimive pa so ventilacijske reže, ki so obrobene s plastiko v barvi karoserije. Je pa C3 zdaj prejel še udobnejše sedeže s spominsko peno, ki jih pri Citroënu imenujejo Advance Comfort in so bili doslej namenjeni le

dražjim modelom iz te avtomobilске hiše. Sedeži so zares udobni in ne bodo vas utrudili niti na daljših poteh. Tisto, kar pa je zares novo, pa je očem skrito. C3 je namreč zdaj na voljo s celim nizom varnostnih sistemov, od pomoči pri speljevanju in parkiranju, samodejnega zaviranja v sili, nadzora mrtvega kota pa vse do prepoznavanja prometnih znakov ...

Kar pa se mehanike tiče, je tu še vedno 1,2-litrski trivaljnik, ki je lahko atmosferski in razvija 83 KM, lahko pa mu pomaga turbina, ki iztisne še dodatnih 17 KM. Mi smo preizkusili šibkejšega, ki pa se kljub temu dobro obnese z natančno štiri metre dolgim in tonno težkim vozilom. Seveda ne gre pričakovati vrhunskih zmogljivosti, saj do

100 km/h potrebuje več kot 15 sekund, a za mestna križarjenja je več kot odlična. Motor sicer deluje kot kakšen mlinček, a je v kombinaciji z ročnim petstopenjskim menjalnikom vseeno dovolj prožen. Glede na majhno kubituro in nizko motorno moč je temu primerna tudi poraba. Mali Francoz se lahko zadovolji že z manj kot 5 litri, medtem ko v mestu poraba skoči na 6 litrov. To pa pomeni, da lahko z enim polnim rezervoarjem prevozi tudi do 750 kilometrov.



TEHNIČNI PODATKI

Motor: Bencinski trivaljen	
Prostornina (ccm):	1199
Moč (kW/KM):	61/83
Navor (Nm/min):	118/2750
Menjalnik/pogon:	ročni 5-stopenjski/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	3996
Širina (mm):	1749
Višina (mm):	1829
Medosna razdalja (mm):	2539
Prtljažnik (l):	300
Masa vozila (kg):	1050
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	15,2
Najvišja hitrost (km/h):	169
Kombinirana poraba l/100km):	5,8
Emisija CO ₂ (g/km)	97

Blagi ali priključni hibrid



Elektrifikacija vozil je očitno neizbežna. Je pa res, da je do povsem električnega vozila nekaj vmesnih postaj. Tokrat smo preizkusili Hyundaiev model i30, ki poleg majhnega bencinskega motorja uvaja 48-V blago hibridno tehnologijo, ter Renaultovega Capturja, ki pa vsebuje tehnologijo priključnega hibrida.

48-voltni Hyundai

V prenovljeni zadnji generaciji Hyundaiavega modela i30 je na voljo blaga hibridna tehnologija, ki je v pomoč trivaljnemu litrskemu turbo bencinskemu motorju, ki razvija 120 KM, hibridni sistem pa lahko doda še dobrih 16 konjev. Sistem temelji na treh osnovnih elementih. Prva sta 48-voltna 0,46-kWh zmogljiva litij-ionska baterija, nameščena pod prtljažnim prostorom, in pretvornik električnega toka. Srce sistema je naprava MHSG – zaganjalnik/generator, ki je s pomočjo jermena povezan z motorno gredjo trivaljnega motorja. Baterija se polni z energijo, ki jo pridobimo z zaviranjem ali vožnjo po klancu navzdol. Ta energija, katere je lahko tudi 12 kW, je namenjena predvsem ponovnemu zagonu motorja in kot pomoč pri speljevanju in pospeševanju, ko je bencinski motor najbolj obremenjen.

Tretji element je iMT

48-voltna blaga hibridna tehnologija deluje skupaj s pametnim 6-stopenjskim ročnim menjalnikom iMT (intelligent Manual Transmission). Le-ta odvaja motor od menjalnika, kar spet omogoča dva načina delovanja, ki sta oba namenjena varčevanju z gorivom. V prvem načinu sistem sam

odklopi menjalnik od motorja in prestavi v prosti tek, ko voznik spusti stopalko za plin. S tem se ustvari način jadriranja in vozilo nadaljuje vožnjo s pomočjo lastne inercije. Drugi način pa omogoča, da se, ko vozilo pri nizkih hitrostih preide v prosti tek, pri hitrosti 30 km/h aktivira funkcija start-stop. Pri zaviranju med 30 in 0 km/h se namreč motor v prostem teku popolnoma izklopi, še preden se vozilo povsem zaustavi.

Blagi hibridni sistem je še posebej dobrodošel v mestnem prometu, saj zaganjalnik/generator (MHSG) ob vsakokratnem ponovnem zaganjanju daje dodatno moč motorju. Ta se ob ponovnem zagonu hitreje in bolj gladko zažene, 48-voltna baterija pa ob speljevanju zagotovi dodatni navor. Pri pospeševanju zaganjalnik/generator prispeva med 4 in 10 kW dodatne moči – odvisno od stanja baterije in stopnje pospeška. Ko vozilo

doseže zeleno hitrost, sistem preide v nevtralni način delovanja, v katerem ne dodaja nobene moči. Tako lahko sistem zniža emisije CO₂ in porabo goriva. Glede na napolnjenost baterije sistem pri konstantni hitrosti lahko miruje ali pa deluje kot generator in polni 48-voltno baterijo.

In na koncu številke. Kubični trivaljni turbo bencinski motor s pomočjo elektrike i30 do 100 km/h požene v 11 sekundah in doseže 195 km/h končne hitrosti. Ob tem se poraba vrti okoli 6 litrov, kar je povsem sprejemljiva številka za tako velik avtomobil.



TEHNIČNI PODATKI: Hyundai i30

Motor: bencinski, trivaljni, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	988
Moč (kW/KM):	88/120
Navor (Nm/min):	172/1500
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4585
Širina (mm):	1795
Višina (mm):	1465
Medosna razdalja (mm):	2650
Prtljažnik (l):	602/1650
Masa vozila (kg):	1350
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	11
Najvišja hitrost (km/h):	195
Kombinirana poraba l/100km):	6
Emisija CO ₂ (g/km)	137

Renaultom Captur E-Tech plug-in hybrid



Priklopljivi Captur

Od začetka letošnjega leta Renault Captur v svoji ponudbi nima več dizelskega motorja. Edina alternativa bencinskim motorjem je E-Tech plug-in izvedba, ki se je izkazala za zelo ekonomično pa tudi izredno poskočno.

Prvi hibridni Captur poganja kombinacija 1,6-litrskega atmosferskega bencinskega motorja in dveh elektromotorjev. V tej kombinaciji bencinec razvija 68 kW/92 KM, medtem ko glavni elektromotor razvija 49 kW/67 KM, pomožni elektromotor pa še 25 kW/34 KM. Močnejši elektromotor se uporablja za pomoč v vožnji v kombinaciji z bencinskim motorjem, medtem ko pomožni elektromotor skrbi bolj kot generator za lažji in hitrejši zagon pri speljevanju. Ko vse skupaj seštejemo, dobimo rezultat, pri katerem sistemska moč znaša visokih 117 kW/160 KM.

Sistem je združen z robotiziranim menjalnikom, ki ponuja dve hitrosti za električni pogon in štiri hitrosti v kombinaciji delovanja z bencinskim motorjem. Vse to deluje precej dobro, zato menjavanje prestave poteka skoraj neopazno. Menjanje prestav boste čutili le, če pritisnete stopalko za plin do konca, ko se osvobodi vsa moč in avto zares poskoči. Najverjetneje pa je, da lastniki teh avtomobilov tovrstnih ekshibicij ne bodo prikazovali prav pogosto. V mestu in na

odprti cesti tudi ob prehitovanju veste enakomerno in gladko, zato ni večjih potreb po kick-down dodatni moči.

50 kilometrov na elektriko

V Captur je vgrajena baterija s kapaciteto 9,8 kWh. Ko je povsem napolnjena, zares nudi doseg do 50 kilometrov, če pa malo pazimo pri pritiskih na stopalko plina in uporabljamo močnejši način rekuperacije, pa je možno prevoziti tudi več kot 60 kilometrov povsem na elektriko. V praksi to pomeni, da bi se lahko vsak dan v službo in nazaj pripeljali tudi zgolj na elektriko. Polnjenje traja približno 3 ure, saj sistem ni zmožen polniti hitreje kot s 3,7 kWh. Elektronika sicer omogoča, da priklopite vozilo tudi na hitro polnilnico, a se zato baterija ne bo polnila nič hitreje.

In še številke. Pogon je lahko samo električen, samo bencinski ter kombinacija bencinskega in električnega, pa še tu sta možni dve varianti: ko potrebujemo največ moči, vsi motorji usmerjajo energijo v pogon, če pa vozimo umirjeno, bo elektromotor poganjal vozilo, bencinski motor pa polnil baterije. Način

pogona lahko določimo tudi sami s pritiskom na stikalo na armaturni plošči, s čimer lahko izberemo samo električen način, normalen kombiniran način in celo športni način.

Ob polnem priganjanju bo Captur do 100 km/h prišel v 10 sekundah, najvišja hitrost pa znaša 180 km/h. Če se vozimo le na elektriko, kar lahko določimo tudi s pritiskom na stikalo, pa je najvišja hitrost 135 km/h. In še tisto najvažnejše – poraba. Na testu smo imeli povprečje pri petih litrih, kar je za 1,6 tone težak avtomobil odlično. Zagotovo bi se dalo voziti še bolj varčno, ob rednem polnjenju baterij. Če pa se vozimo samo na bencin, se poraba dvigne tudi nad 7 litrov, a ob takšni vožnji se je treba vprašati, zakaj smo sploh kupili hibrida.



TEHNIČNI PODATKI: Renault Captur

Motor: bencinski 4 valjen, atmosferski, 2 x elektromotor	
Prostornina (ccm):	1598
Moč (kW/KM):	117/160
Navor (Nm/min):	349/320
Menjalnik/pogon:	samodejni/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4227
Širina (mm):	1797
Višina (mm):	1576
Medosna razdalja (mm):	2637
Prtljažnik (l):	265/1230
Masa vozila (kg):	1630
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10
Najvišja hitrost (km/h):	175
Kombinirana poraba l/100km):	5
Emisija CO ₂ (g/km)	32

Bovec, mestece, ki diha s preteklostjo in naravo



Začudeno, malodane s strahom se je oni dan skupina nemških turistov tik pred trdnjavo Kluže, to je tam, kjer se cesta čez most čez Koritnico močno zoži, prestrašila, ko je pred njih skočil brkati možakar v čudni vojaški uniformi in z že na prvi pogled staro puško in zaklical, »Halt!« torej, »Stoj!«

Kolona avtomobilistov se je na povelje ustavila in na pol radovedno, na pol pričakujoče čakala, kaj se bo zgodilo in od kod se je vzel ta frdmani možakar. Pa jih je lepo pozdravil in povedal, da je iz skupine 1313 iz Bovca, ki ohranja spomine na dogajanja iz prve svetovne vojne, in jih povabil, naj si ogledajo samo trdnjavo Kluže in v njej lepo zbirko, s pomočjo katere se

preseliš v krvavo morijo prve svetovne vojne.

Pod južnim pobočjem Rombona na severnem delu Bovške kotline, na jugu je Polovnik, na vzhodu Javoršček, na severovzhodu Svinjak, in seveda ne smemo pozabiti na mogočni Kanin, se je v lepo mestece Bovec vselilo in tam ostalo 1613 prebivalcev. Čudovito malo mestece si reže velik kos kruha s

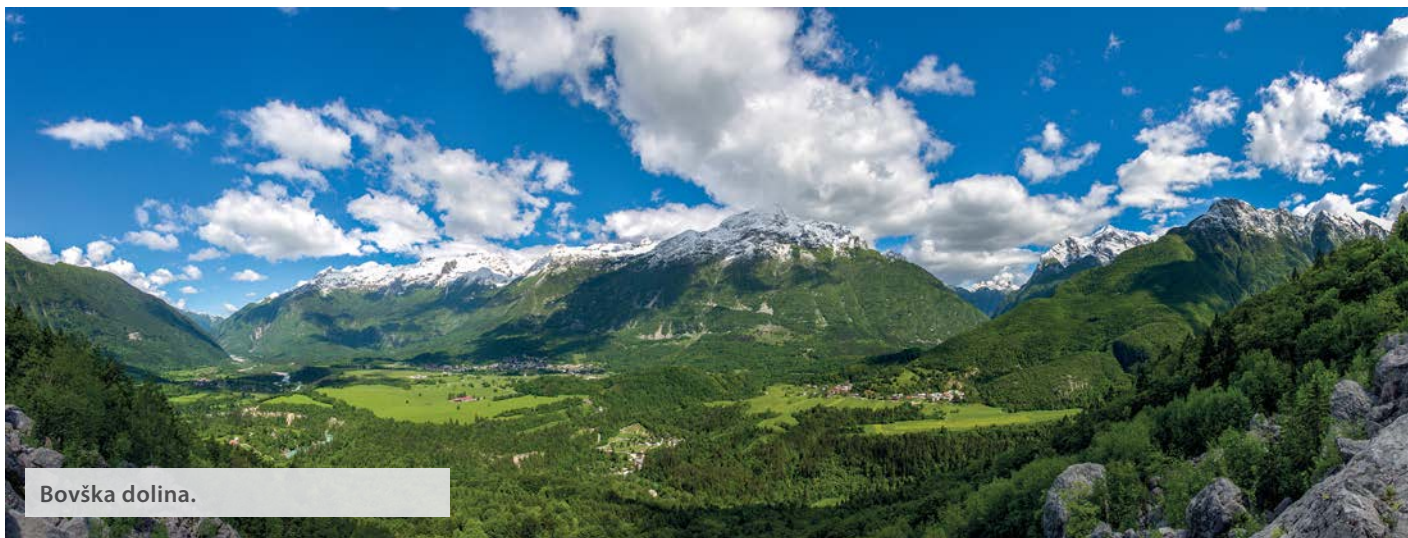
turizmom kljub temu, da so domačini do tujcev dokaj nezaupljivi in z njimi težko vzpostavijo prijateljski odnos. Slovenski novinarji smučarji že več kot trideset let prihajajo na tako imenovani kriterij zadnjega snega v Bovec, saj je na Kaninu tudi aprila in maja vedno dovolj snega. Trdijo, da ga je bilo konec aprila več kot štiri metre, bila pa so leta, ko ga je maja zapadlo kar osem metrov. Pa se le malokateri novinar, ti so že zaradi svojega poklica bolj radovedni in hitro vzpostavijo stik s tujci, lahko pohvali, da se je spoprijateljil s kakšnim domačinom, da o domačinkah sploh ne govorimo.

V Logu je bila džamija

No, kljub tej posebnosti in seveda če odmislimo letošnje koronarno leto, turizem cvete, saj imajo kaj pokazati. Najkrajša pot iz notranjosti Slovenije do Bovca se vije skozi Kranjsko Goro in čez prelaz Predel. Tik pod vrhom že na naši strani je utrdba Fort Hermann, po Johannu Hermannu



Bovec – mestno središče.



Bovška dolina.

von Hermannsdorfu, ki so jo zgradili okoli leta 1900. Vendar ni bila kos močnemu italijanskemu topniškemu obstreljevanju. Zdaj so tam le ruševine in le malokateri popotnik se ustavi in se zatopi v nekdanje boje. Potem se spusti cesta čez novi most, pod katerim se vije blatni potok, ki je pred leti z rušilno močjo, kakršno zmora le narava, porušil nekaj hiš v Logu pod Mangartom in jih zasul. Osem domačinov je umrlo v blatu. Še danes se marsikateri domačin s strahom ozira v smeri Mangarta, pa čeprav strokovnjaki pravijo, da take strahote vasi ne bodo prizadele nikoli več. Verjemimo jim. Še pred Logom se peljemo skozi vas Strmec, ki so mu nekoč pravili tudi vas črnih rut. Zaradi žensk, ki so v znak žalovanja, italijanski fašisti so pobili vse moške v vasi, nosile črne rute. Zdaj so tam lepe, obnovljene hiše, v glavnem spremenjene v vikende.

In smo v Logu. Nekoč je bila v vasi tudi čisto prava džamija, ki so jo zgradili pripadniki 4. bosansko-hercegoveške pehotnega polka avstroogrške kopenske vojske, ki so bili poslani na soško fronto. Imela je kupolasto streho in štirikotni minaret. V bližini je bilo vojaško pokopališče, kjer so si bili v smrti vsi enaki, vseh veroizpovedi. Potem ko je bila vojna končana in so Bošnjaki odšli domov, je v te kraje prišla Italija in džamijo porušila.

Vojake so zamenjali mladoporočenci

Kakšne štiri kilometre pred Bovcem je nova znamenitost, trdnjava Kluže, ki so jo zgradili na najožjem delu divjega potoka Koritnica, ki se peni pod mostom, po enih podatkih 45 metrov, po drugih pa kar 70 metrov globoko. Prva utrdba je bila iz lesa in je branila

Bovčane pred Turki. Prvi dušmani, kot so jim pravili, so v teh krajih ropali leta 1471, zato so Habsburžani kakšnih sto let pozneje trdnjavo pozidali in utrdili. Sama trdnjava je sodila med večje in dobro utrjene, tako dobro, da so bili v času soške fronte Avstrijci v njej varni pred italijanskim obstreljevanjem, zato so bila v njej poveljstva. Danes je v njej zanimiva razstava. Sicer pa je skoraj vsa zgodovina Bovca v znaku vojne. Tako je le 114 metrov nad spodnjo trdnjavo trdnjava Bovške Kluže, do katere je speljana dokaj široka pot, vklesana v skalno pobočje Rombona. Kar srhljiva je pot skozi 100 metrov dolg, danes že osvetljen kamnit predor.

Na Bovškem ni veliko legend, pravzaprav so tri. Prva je povezana s samo trdnjavo Kluže in Francozi, ki so ob napadu nanjo imeli veliko izgub. Branilci trdnjave so podrli most in francoski vojaki v temi niso videli srhljivega kanjona Koritnice, zato so množično padali vanj in v divji rekli utonili. Da je nekaj narobe, so ugotovili šele potem, ko je utihnil boben njihovega bobnarja. Nekaj podobnega naj bi se zgodilo tudi nekaj stoletij prej, vendar so takrat popadali v kanjon turški plenilci. Dan po tem dogodku so Francozi z zvijačo zavzeli trdnjavo in jo požgali. Pozneje so na istem mestu zgradili novo, še večjo, ki pa na srečo danes v notranjosti nima vojakov, ampak poročne pare, turiste in še koga.

Hudič in Marija

Za drugo legendo, ki govori o čudovitem in najbolj vodnatem slapu pri nas, o 106 metrov visokem in 18 metrov širokem slapu Boka, mlada generacija



Bovška ovca, jesenska paša.



Svinjak, Soča.

še ni slišala. Škoda. Tretja pa je legenda o Prestreljeniškem oknu (2391 m), ki je na najvišjem smučišču Kanin. Hudič in Marija sta se dogovorila, da gresta proti Sveti gori. Stavila sta – ja, tudi Marija je imela male grehe – kdo bo prej tam. Hudič jo je ubral naravnost in naletel na Prestreljenik. Z vso silo se je zaletel vanj, tako da je prebil mogočno goro tik pod vrhom in naredil luknjo. Ko pa je prišel na Sveto Goro, je bila Marija že tam. Legenda ne pove, kako je prišla Marija pred hudičem in tudi ne, kaj je bilo potem, okno pa je še danes tam.

Pardon, Bovec ima še eno, najmočnejšo legendo. O Zlatorogu in trentarskem divjem lovcu, vendar smo

o njem pisali v Tranzitu pred kratkim, zato smo ga tokrat izpustili.

Ima pa tudi smaragdno Sočo pa dokaj divjo Ferrato, po kateri se spuščajo najbolj pogumni, ima tudi čudovito hribovsko kuliso, hrib Svinjak, visok 1653 metrov. Za podoben hrib v Bosni so dejali, da v nedrjih skriva stare piramide. Kljub nekajletnemu izkopavanju jih še niso našli, fribce pa privlači od blizu in daleč. Nekoč so mu pravili Svitnjak in nihče ne ve, kdaj je postal Svinjak. Morda zato, ker je »svinjsko« težak, saj izgleda kot malo višja Šmarna Gora pri Ljubljani, na katero se včasih povzpne, za jutranji trening, nekaj tisoč meščanov. Nikdar ne bo postal

množična gora, saj iz Kala potrebuješ do vrha kar tri ure, zadnji del poti pa je celo smrtno nevaren. Škoda.

Še vedno niso našli skrivnih rogov

Ne smemo pozabiti na znamenito bovško cerkev, ki jo omenja že papež Celestin III. Žal je bila lesena in je nekoč zgorela, namesto nje pa so sezidali sedanjo. Bovški glavar Andrej von Schaufenster v neki svoji listini omenja, da je iz nje peljal skrivni rov. Iskali so in še vedno iščejo ostanke skrivnih hodnikov, vendar jih do danes še niso našli. Tudi skrivnostne stavbe, v katero naj bi hodniki vodili, še niso našli. V cerkvi je najvišji oltar na Primorskem, so ga hoteli prodati na Dunaj, pa so se Bovčani odločno uprli. Znamenite so bile tudi klopi v cerkvi. Označene so bile tako, da so spredaj sedeli premožni meščani in tisti, ki so delali nezakonske otroke in bili spoštovani, na zadnjih klopih pa so sedeli revni in pa matere nezakonskih otrok in koruznice, nespoštovane seveda.

Da ima Bovec lepo turistično prihodnost, še posebej zdaj, ko se sodobni človek čedalje bolj obrača proti naravi, vedo tudi v tej prelepi kotlini. Blizu je Kobarid s svojim čudežem pri Kobaridu in evropsko znanim muzejem pa čudovita cerkev na Javorci, eden najlepših spominov na 1. svetovno vojno, skozi Bovec teče evropska pešpot Juliana Trail in še in še.



Kanin, panorama.

Igralec (Glumac) v obleki Mercedesa



Pompozno najavljeni Mercedesi iz Priboja za trge z nižjo plačilno močjo so se pojavili v nekoliko nepričakovani obliki.

Izjemno ugodna pogodba, ki jo je skupina FFB (FAP-FAMOS Beograd) z Daimler-Benzom sklenila sredi sedemdesetih let, se je kmalu začela uresničevati s sestavljanjem CKD-tovornjaka Mercedes LP 1113 v Priboju in avtobusa O-302 v zagrebški Autokaroseriji ter skopskem 11. Oktomvri (deloma v ljubljanski Avtomontaži). Bil je to uvod v prihodnje veliko širše dvosmerno tehnično sodelovanje, ki je vključevalo proizvodnjo številnih komponent v obratih FFB za Daimler-Benz in kasneje tudi celotnih vozil. S tem je FAP po TAMu in Zastavi končno dobil priložnost za vključevanje v mednarodno razdelitev dela. To je omogočalo izvoze na konvertibilne trge, s čimer se je lahko povečala proizvodnja, saj so bile dotedanje količine proizvedenih tovornjakov na robu preživetja za tovarno.

Razširjena pogodba

Mercedes je ravno v tistem času razvijal novo generacijo tovornjakov NG in avtobusov O-303, ki jih je ob najsodobnejših tehnoloških rešitvah poudarjal tudi revolucionaren napredek v modularni gradnji. Visok odstotek enakih delov

pri različnih modelih je zniževal stroške in omogočal boljšo razdelitev velikoserijske proizvodnje različnih komponent v številnih tovarnah. Ob lastnih proizvodnih pogonih je Mercedes v realizacijo tega projekta vključil tudi skupino FFB in v Priboju sta se začeli modernizacija in širitev proizvodnega pogona, ki sta na koncu omogočili letno produkcijo 8500 tovornjakov, ki jih je izdelovalo 5500 delavcev.

Kmalu za tem, leta 1976, se je sporazum z Daimler-Benzom razširil na vozila skupne mase od 12 do 26 ton z dvema, tremi in celo štirimi osmi ter z motorji moči od 130 do 320 KM. Večina takšnih vozil se do takrat nikoli ni izdelovala v Jugoslaviji, ob tem pa so bila FAPova vozila že močno zastarela. Zaradi tega so bili številni domači prevozniki prisiljeni v uvoz tovornih vozil, kar pa je predstavljal problem, saj niso imeli deviz, ob



Optimistični začetek Mercedesesa iz Priboja. Model 1213 se je vseeno pretežno proizvajal le za potrebe nemškega partnerja ob visokem odstotku uvoženih delov.



V srednjem razredu je domačim prevoznikom z nizko plačilno močjo bolj ustrezala »Trinajstica«, ki je v skladu z novim partnerjem prejela oznako FAP 1314.



FAP 1516 BD, »Trafika« je svoj neprivlačni videz pripisovala ceneni izdelavi in načinu proizvodnje na nizki tehnološki osnovi.

tem pa so bila takšna vozila še dodatno obremenjena z visoko carino.

Ker je FAMOS že osvojil proizvodnjo 4-valjnih motorjev OM 352, se je proizvodnja nove generacije tovornih vozil v Priboju začela leta 1977 z modelom srednjega razreda 1213, ki ga je zajemal še prvi dogovor z Mercedes-Benzom. Povsem novi V6 in V8 motorji so bili v sporazum dodani kasneje, za zagon njihove izdelave pa je tudi tovarna potrebovala nekaj let. Med prioritete je spadal začetek proizvodnje nagibnih trambus kabin, obstajala pa je še cela vrsta možnosti za dvosmerno tehnično sodelovanje, saj so v Mercedes 1213 vgrajevali pretežno uvožene dele, medtem ko domači kooperanti še niso dobili dela.

Težki časi

Že takoj na začetku proizvodnje modela 1213 je tovarna v Priboju v enem letu že izdelala 6000 vozil. Ta izredno sodoben tovornjak so v originalnem

Mercedesovem videzu na začetku izdelovali izključno za potrebe nemškega partnerja, medtem ko je bil za večino jugoslovanskih prevoznikov predrag. Enako velja tudi za avtobus O-303, ki je bil drag, ob tem pa je prva naftna kriza čez noč zaustavila dotedanjo gospodarsko rast, tako da model O-303 v Jugoslaviji ni nikoli dosegel uspeha predhodnega modela O-302.

Domači prevozniki so še vedno iskali sicer zastarelo, a cenovno ugodno »Trinajstico«, ki v srednjem segmentu tovornjakov ni močno zaostajala. Model, ki vleče korenine še iz prve licence s Saurerjem, je sedaj prejel močnejši motor iz serije F, ki je razvijal 145 KM. Dobil je tudi novo oznako 1314 po zgledu tujega partnerja, s katerim pa ni imel prav nobene povezave. Žal pa se modernizacija FAPovega proizvodnega programa ob pomoči sodobne Mercedesove tehnologije vseeno ni odvila v skladu z večletnimi najavami in pričakovanji.

Prilagojena modernizacija

Pri tovornjakih, namenjenih domačemu trgu, je največji kratkoročni potencial iz tega sodelovanja opazen na proizvodnji nove nagibne trambus kabine. Če odmislimo vojaški TAM 110 T7 4x4, domači proizvajalci niso ponujali takšne sodobne rešitve. No, strokovnjaki v Priboju so se hitro znašli in na že znanem primeru, ko so leta 1961 pri modelu 18 B združili OMovo trambus kabino in Leylandov motor z lastnim podvozjem, so zdaj na enak način vgradili Mercedesovo kabino na obstoječe podvozje lastnega modela, ki je tedaj nosil oznako FAP 1516 BD.

To je bil v osnovi model 15 B, ki je zaradi škatlaste oblike kabine nosil vzdevek »Trafika«. Takrat je to bil FAPov najmlajši model in hkrati prvi ter zadnji v zgodovini tovarne, ki je bil izdelan na osnovi lastnega razvoja. Neposrečen dizajn je bil prilagojen enostavni ročni izdelavi kabine neposredno na šasijo. Zdj pa je FAP že imel na razpolago



Na podvozje »Trafike« so namestili novo Mercedesovo kabino, s čimer je nastal poceni koktajl, ki je vizualno deloval zelo moderno.



FAP 1616 BD je bil prvi domači tovornjak na civilnem delu trga z moderno nagibno trambus kabino.



FAP 1620 BDT v izvedbi vlačilec je bil kljub skromnim 200 konjem vseeno najbolje prodajani model.



FAP 2632 VBTD 6x4 – od 1986 leta je bila v ponudbi ponovno možnost vgradnje Mercedesovih motorjev OM 402 (256 KM) in OM 403 (320 KM).

napredno tehnologijo za ločeno izdelovanje kabin, ki so jih naknadno postavili na podvozja. Prvi model, narejen z združenjem nove Mercedesove kabine in stare FAPove šasije, je nastal leta 1978 in je dobil oznako 1616 B. Istočasno je »Trafika« postal prvi FAPov model v četrto stoletja obstoja tovarne, ki so ga odstranili iz proizvodnje.

Novi FAP 1616 B se je tehnološko od predhodnika razlikoval po daljši medosni razdalji, ki je s 4,2 metra zrasla na 4,5 metra, ter povečani skupni masi s 15,6 na 16 ton. Ostala tehnologija je ostala enaka, za kar gre zahvala FAMOSovemu šestvaljnemu motorju, ki je z 9,5 litra prostornine razvijal solidnih 160 konjev moči. Ker je bila proizvodnja praktično že osvojena, se cena ni veliko spremenila. Zato je ta tovornjak hitro osvojil srca domačih prevoznikov z nizko kupno močjo ter številnih prijateljskih »neuvrščenih« držav, kamor je FAP te tovornjake redno izvažal. Koktajl moderne Mercedesove kabine in konservativne FAPove tehnologije je tovornjaku hitro prinesel naziv »Mešanec«. Zaradi privida, da je to Mercedes, pa so mu mnogi rekli Igralec – »Glumac«.

Razširitev ponudbe

Kmalu je na osnovi najmočnejše »Trafike« (1520 BD) nastal FAP 1620 BD, saj se je prostornina FAMOSovega motorja 2F-105A povečala na 11 litrov, moč pa na 200 konjev. Njegov motor je dosegel vsega 2200 vrt/minuto, povišan pa je bil tudi navor 668 Nm pri 1400 vrt/min. Takšna moč je najbolj ustrezala vlačilcu FAP 1620 BDT, zato so kmalu ponudili tudi podaljšano spalno kabino.



FAP 1314



FAP 1620



FAP 2023 RBK



Od trinajstice do FAP 2023 RBK.

Na voljo je bila tudi prekucna nadgradnja 1620 BK ali 2220 BD s tretjo osjo 6x2, kar je dvignilo nosilnost za 6 ton.

Leta 1980 je nastal prekucnik FAP 1920 BK, ki je uporabljal tehnično osnovo starega »Bombardera« – FAP 18B in omogočal dvig skupne mase na samo mejo, dovoljeno z zakonom. Ob stari izvedenki motorja 2F z 200 KM je bil tovornjak na trgu zelo ugoden in priljubljen med uporabniki. Dve leti kasneje pa je FAMOS le ojačal 11-litrski motor. Z dodajanjem turbine in pod oznako 2FP je motor razvijal 260 KM in 981 Nm navora. Relativno kompakten motor solidne moči je kiperju FAP 2226 BK 6x4 lastne teže 8,2 tone omogočal nosilnost 13,8 tone. Kmalu je bil na voljo tudi v vlačilcu FAP 2226 BDT z najvišjo dovoljeno maso kompozicije 37,8 tone.

Zaradi težav s proizvodnjo so bili zmogljivejši modeli redko na voljo, zato so se tudi v izvedbi vlačilcev na cestah največkrat pojavljali modeli FAP 1620 ali celo 1616. Zaradi tega so se tako kot v avtobuse od leta 1986 naprej tudi v tovornjake najpogosteje vgrajevali Mercedesovi motorji iz serije OM 402 in OM 403, ki so širili ponudbo moči do 320 KM. FAMOSu nikoli ni uspelo osvojiti njihove proizvodnje, je pa z lastnim razvojem pri motorju NFT 110 dosegel moč 280 KM. Te motorje so vgrajevali v vlačilce 2228, a so bili ti zelo nezanesljivi in nepriljubljeni pri uporabnikih.

Znotraj štirih let je FAPu uspelo sestaviti solidno ponudbo tovornjakov z nagibno trambus kabino po ugodnih cenah. Zaradi tega so na kabini številne originalne dele zamenjali s cenejšimi domačimi alternativami, oprema pa je vsebovala le najnujnejše.