



Z novim letom e-vinjete



Tahografi in paket mobilnosti

Junij 2021

Letnik 5, številka 29

# Tranzit



## Novi modeli DAF XF, XG in XG+



Iveco - sveže, varčno, povezljivo



Posodobitve in osvežitve Kögel



Renaultovo laboratorijsko vozilo



# 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.  
**PREŠEŽITE 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



ČE VAM V PRSIH  
BIJE LEVJE SRCE...



## Novi MAN TGX INDIVIDUAL LION S. Simply my truck.

Tisti, vedno dajejo vse od sebe, si zaslužijo le najboljše.\* Povzpnite se v kabino izjemnega MAN TGX INDIVIDUAL LION S in izkusite dih jemajočo obliko, združeno z izjemnim udobjem pri vožnji. Ekskluzivna zunanost z dodatki iz karbena in rdečimi slogovnimi poudarki pritegne veliko pozornosti na cesti, notranost pa razvaja s sproščeno in prijetno atmosfero, za katero poskrbijo največja MAN-ova kabina, paket udobja za voznika in cela vrsta slogovnih dodatkov. Skupaj z dodatno opremo, ki spada k MAN Individual, je MAN TGX INDIVIDUAL LION S pravi "kralj živali", ki bo pospešil srčni utrip vsem ljubiteljem tovornjakov.

#SimplyMyTruck

\* MAN TGX: "Truck of the Year 2021"

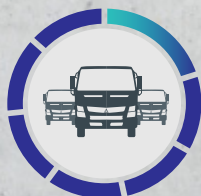
... JE ZDAJ GOTOVO  
POSPEŠILO UTRIP.





# PREVERITE AKCIJSKO PONUDBO NOVIH VOZIL FUSO IZ ZALOGE.

[www.fuso-trucks.si](http://www.fuso-trucks.si)



READY  
TO  
WORK



FUSO – A Daimler Brand

## CANTER. ZA VSE IZZIVE.

### FUSO PREDSTAVLJA PRVO SPECIALIZIRANO LAHKO TOVORNO VOZILO ZA VSAKODNEVNE DEJAVNOSTI.

Okretni tovornjak obvlada tudi najožje ulice. Vzdržljivi marljivi delavec se lahko pohvali z zavidljivo nosilnostjo. Prilagodljivo vsestransko vozilo s štirikolesnim pogonom vedno zanesljivo opravi svojo nalogo – kar koli, kjer koli. Pametni prvak učinkovitosti, ki svoje žaromete usmerja v prihodnost. Skupaj tvorijo nepremagljivo ekipo specialistov. Za višjo učinkovitost, večjo prilagodljivost in boljšo zmogljivost pri vseh dejavnostih.

Več na: [www.fuso-trucks.si](http://www.fuso-trucks.si)

FUSO Trucks Slovenija. Pooblaščen prodajalec in serviser: Autocommerce, d.o.o.  
Baragova ulica 10, 1000 Ljubljana, Tel. +386 (0)1 5883 505

 **FUSO**



## 30. rojstni dan

Republika Slovenija v teh dneh slavi svoj 30. rojstni dan. 26. junija bo minilo 30 let, odkar smo se postavili po robu takratni JLA in si izborili lastno državo. Teritorialci in pripadniki policije so poleti 1991 v boju proti enotam Jugoslovanske ljudske armade uporabili zgodovinsko izkustvo partizanske vojske, ki temelji na poznavanju domačega terena, pa tudi na ljubezni do njega. Tudi tovornjaki in avtobusi so bili pomemben del vojskovanja, saj so predstavljali velike barikade tankom. Da bi bili čim težji, so bili tovornjaki tudi natovorjeni z različnim balastnim materialom. Takrat so v prevozniških avtoparkih prevladovali Mercedesi NG, MANi in seveda domači TAMi. Kasneje se je izkazalo, da je bilo žrtvovanje opreme strateška odločitev, saj so tanki le stežka napredovali, večina pa jih je kar obstala.

»Takrat smo si Slovenci večinsko želeli samostojno državo.  
Danes je želja že trideset let resničnost.«

V reviji, ki je pred vami, pa smo se posvetili bolj aktualnim zadevam, in sicer smo preverili, kaj prinaša paket mobilnosti na področju tahografov. Konec leta se poslavljajo vinjete v papirnati obliki, kaj jih bo nadomestilo, lahko izveste že na samem začetku revije. Kljub koroni pa se je v preteklem mesecu odvilo kar nekaj predstavitev, tako so novosti predstavili pri Köglu, pa pri Ivecu, še največ pa je s povsem novim modelom pokazal DAF.

Želim vam prijetno branje in še bolj prijeten dopust.

Borut Štajnahr



## Kazalo

Aktualno <b>Stoneridge in paket mobilnosti</b>	6
Aktualno <b>Z novim letom elektronske vinjete</b>	8
Novice	10
Predstavljamo <b>Produkt d.o.o.</b>	15
Predstavljamo <b>novi DAF XF</b>	16
<b>Varčevanje z gorivom</b>	22
<b>Z voznikom</b>	24
Predstavljamo <b>Ivecovi novosti</b>	26
Po cesti s <b>Citroën Berlingom</b>	30
<b>Izza tovornjaka</b>	32
Svetujemo <b>Varno s prikolico na morje</b>	34
<b>Dizel, kot ga še ni bilo!</b>	36
Continental podpira MAN eTGM v vsakodnevnih dostavah	38
Zgodovina <b>Slovenci blokirali tanke s kamioni</b>	40
Zanimivo <b>@ ima korenine v srednjem veku</b>	41
Po cesti z <b>Mercedes-Benzom E 300 de</b>	42
Na roki	44
S telefonom	45
Izza ovinka <b>Olimpijska planina Jahorina</b>	46
Proizvodnja gospodarskih vozil v bivši skupni državi	49



## Revija Transzit

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

**Glavni urednik:** Borut Štajnahr

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

**Grafični prelom:** Colorid, Uroš Sterle s.p.

**Lektura:** Perfectio

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

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

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





# Stoneridge in paket mobilnosti

Na področju predpisov, ki urejajo tahografe, se v kratkem pripravlja tehnični dodatek, ki bo izhajal iz t. i. paketa mobilnosti. Bistveni cilji paketa mobilnosti so dobri delovni pogoji za voznike, pošteni poslovni pogoji za prevozniška podjetja ter nepristranska, varna, učinkovita in družbeno odgovorna panoga transporta, ki bo privlačna kvalificiranim delavcem.

Tehnični dodatek (TD) naslavlja tri glavna področja:

1. Delovni čas voznika in tahografe – TD ureja dnevne in tedenske čase vožnje, odmori in počitke ter pozicioniranje s pomočjo tahografov.
2. Področje napotitve voznikov v sektorju cestnega prometa – TD določa

3. Pravila o pogojih, ki jih je treba izpolnjevati za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika – TD jih prilagaja razvoju v sektorju cestnega prometa.

## Izboljšujejo se delovni pogoji za voznike

Voznik se bo redno vračal domov. Podjetja bodo morala organizirati svoje časovnice tako, da se bo voznik v mednarodnem tovornem prometu lahko vračal domov v rednih intervalih, vsake tri ali štiri tedne, odvisno od delovnega razporeda,





## Obvezna vgradnja pametnih tahografov 2. generacije v mednarodnem transportu



za najmanj 45 ur.

Kadar bo voznik moral dvakrat zaporedoma skrajšati tedenski čas počitka, bo prevozno podjetje organiziralo delo voznika tako, da se bo lahko vrnil pred začetkom naslednjega rednega tedenskega počitka (45 ur) in v predpisanem času izkoristil ure zaradi skrajšanih počitkov. Podjetje bo moralo dokumentirati svoje izpolnjevanje tovrstnih obveznosti do voznikov in dokumentacijo na zahtevo pokazati organom nadzora.

Tedenskega počitka voznik ne bo preživljal v kabini vozila. Nameščen bo v primerni, spolu prijazni nastanitvi z ustreznimi spalnimi in sanitarnimi prostori (tudi ženske so vozniki). Vse stroške nastanitve zunaj vozila krije delodajalec.

Pri vračanju domov oz. na tedenski počitek bo voznik lahko podaljšal čas vožnje za eno ali dve uri. Pogoj za podaljšanje dnevnega ali tedenskega časa vožnje za eno uro je, da se voznik vrača na vsaj 24-urni tedenski počitek. Pogoja za 2-urno podaljšanje časa vožnje pa sta vrnitev domov na vsaj 45-urni tedenski počitek in polurni premor pred dodatnim časom vožnje.

### Pred drugo generacijo še vmesni model

Med čakanjem na novi tehnični dodatek k regulativi področja tahografov so se v podjetju Stoneridge že pripravili na nove predpise. Letos poleti bodo predstavili tahograf Connekt SE5000-8, vmesni model, ki bo premostil obdobje do uvedbe pametnih tahografov druge generacije, ki na trg prihajajo leta 2023.

SE5000-8 vključuje nekatere nove in izboljšane funkcije, ki se po predpisih uporabljajo od leta 2020 in vozniku zagotavljajo preprosto uporabo in ustrezno podporo.

### Posodobitve DDS (dopolnila Uredbe 561)

- Prekinitev počitka zaradi vstopa/izstopa na trajekt/vlak se zdaj upošteva tudi pri dnevnem in tedenskem počitku.
- Voznik, ki vozi izmenično z več vozniki, si lahko vzame 45-minutni odmor v vozilu, medtem pa vozi drugi voznik. Pogoj je, da med odmorom ne pomaga vozniku, ki vozi vozilo.
- Možna sta dva zaporedna skrajšana tedenska počitka zunaj države članice sedeža delodajalca in zunaj kraja prebivališča.
- Prevozno podjetje vozniku omogoči redno vračanje domov, da lahko izkoristi predpisane počitke.

### Zmanjševanje kršitev

- Marsikateri voznik med rednimi dnevnimi počitki pušča kartico voznika v tahografu. Da ne bi pozabil vnesti države začetka oz. konca delovnega dne, je dodan opomnik za beleženje začetka in konca obdobja aktivnosti, ki voznika opozori, naj vnese ustrezne podatke.

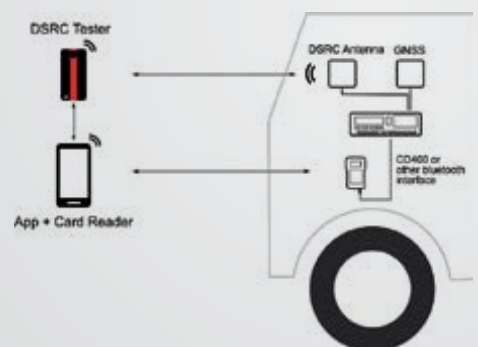
### Uporabniku prijazne funkcije

- Prikaz časa vožnje je dodan v glavni meni. Novost bo vozniku v pomoč ob nepredvidenih in specifičnih okoliščinah. Primer: če voznik iz določenega razloga začne teden pred zaključkom tedenskega počitka, lahko z DTD še vedno beleži svoje 4,5-urno obdobje vožnje.
- Olajšan je vnos pri prečkanju meja. Novi SE5000-8 ima integrirano kartiranje in samodejne funkcije zaznavanja prehodov meje GNSS. Vozniku samodejno ponudi državo začetka aktivnosti pri prvem postanku v novi državi.
- Nastavitev lokalnega časa je samodejna. Časovni pasovi so nova funkcija, s katero tahograf samodejno posodobi lokalni čas glede na trenutni položaj vozila.
- Zaklepanje podjetja – na zahtevo uporabnikov so na koncu izpisa tehničnih podatkov dodani podatki o zaklepanju (prijavi) podjetja v tahograf.
- Nadgrajene funkcije – po novem je možno vpisovanje nekaterih parametrov (prej samo za branje), kar delavnicam za tahografe omogoča večjo fleksibilnost ob menjavi tahografa. Tahografov Info meni zdaj prikazuje tudi serijsko številko DSRC. Nadgrajen je sistem za obravnavanje dogodkov TCO1. S splošno nadgradnjo so izboljšane tudi druge funkcije, kot npr. GNSS, zaznavanje premikanja, notranje shranjevanje podatkov in še kaj.

Generalni zastopnik podjetja Stoneridge v Sloveniji je podjetje Tahocenter. Na spletni strani [tahocenter.si](http://tahocenter.si) se lahko seznanite z vsemi novostmi na področju tahografov ter storitvami, ki jih ponujajo v stacionarni in mobilni delavnici za tahografe.

## Programiranje in kontrola

Kontrola in programiranje pametnega tahografa še vedno potekata v vozilu (meritve v faktorja na 20 m stezi ali na valjčni merilni stezi). Tudi prevzem digitalnih podatkov na daljavo iz kartice voznika in tahografa za podjetja še ni avtomatiziran (potrebna je vgradnja dodatne naprave). Omogočeno pa je, da nadzorni organi na daljavo preko DSRC antene prevzamejo digitalne podatke iz kartice voznika in tahografa.







# Z novim letom elektronske vinjete

**Državna revizijska komisija je kot neutemeljena zavrnila zahtevka za revizijo oddaje naročila za elektronsko cestninjenje osebnih vozil, ki sta ga vložila Marand in Iskratel. DARS lahko zdaj nadaljuje s sklenitvijo pogodbe z izbranim izvajalcem, slovaškim Skytollom, in uvedbo elektronske vinjete do konca letošnjega leta.**

Uvedba elektronske različice vinjete je predvidena s 1. decembrom 2021. Letna vinjeta za 2021 bo ostala veljavna do 31. januarja 2022, po tem datumu pa bodo skladno z novelo zakona o cestninjenju, ki jo je Državni zbor sprejel oktobra 2020, veljavne le še vinjete v elektronski obliki. Elektronska vinjeta se sicer po vsebini ne bo bistveno razlikovala od zdajšnje vinjete v obliki nalepke in bo ohranila enak princip cestninjenja, tako da ne bo šlo za cestninjenje po prevoženi razdalji.

Sprememba pa bo pri obdobju veljavnosti vinjete, saj bo ta veljala 12 mesecev od datuma nakupa in ne bo več vezana na koledarsko leto. Njen nakup bo mogoč s spletno aplikacijo ali na dosedanjih prodajnih mestih vinjet (bencinski servisi, različni trgovci). Za vsa vozila nosilnosti do 3,5 t bodo ostale kategorije vinjet enake: letna, mesečna (oziroma polletna za enosledna motorna vozila) in tedenska. Ob odjavi vozila iz prometa pa bo možno pridobiti tudi povračilo neizkoriščene vrednosti letne vinjete.

Tovornjaki, avtobusi in druga vozila

z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t največje dovoljene mase imajo že od aprila 2018 svoj sistem elektronskega cestninjenja DarsGo, v okviru katerega se cestnina plačuje po dejansko prevoženi razdalji.

## Nič več nalepk

Vinjeta v fizični obliki tako ne bo več v veljavi, pač pa jo bo nadomestila vinjeta v elektronski obliki, kar pomeni, da na vetrobranskem steklu ne bomo imeli več nalepke, s katero potrjujemo, da



Slovenske avtoceste bodo še naprej plačljive, a nalepka na steklih ne bo več.



## 15 milijonov za sistem

Družba DARS je v postopku javnega naročila za vzpostavitev in delovanje sistema elektronske vinjete, ki ga je objavila septembra lani, prejela tri ponudbe. Iskratel v partnerstvu z madžarskima ARH Informatics in Dataking Informatikai Kft je za vzpostavitev in delovanje sistema ponudil ceno 14.219.197,34 EUR brez DDV, SkyToll ceno 15.681.247 EUR brez DDV, konzorcij podjetij Marand, Telekom Slovenije, Pošta Slovenije in Kapsch pa ceno 33.375.335 EUR brez DDV. Ponudbi Iskratela in konzorcija družb nista izpolnjevali razpisnih pogojev, zato sta bili ocenjeni kot nedopustni. Izbor ponudbe slovaškega SkyTolla pa je konec januarja letos potrdil tudi nadzorni svet družbe DARS. Na izbor sta se nato oba neizbrana ponudnika pritožila, DARS pa je njuna revizijska zahtevka zavrnil.



Za vsa vozila nosilnosti do 3,5 t bodo ostale kategorije vinjet enake. Tovornjaki, avtobusi in druga vozila pa imajo od aprila 2018 svoj sistem elektronskega cestninjenja DarsGo.

smo plačali cestnino, temveč bo registrska številka vozila, za katero bo plačana cestnina (kupljena vinjeta), vnesena v centralni sistem. Z novim letom bodo tako preverjali registrske številke in ugotavljali, ali ste plačali cestnino, DARSovih nadzornikov z daljnogledom v roki pa ne bo več. Največ bodo s tem pridobili uporabniki, saj na vetrobranskem steklu ne bo več nalepke ali cele palete letnih, mesečnih ali dnevni vinjet.



Nadzorniki ostajajo in bodo preverjali pretežno tuje voznike.

Nakup elektronske vinjete bo možen tudi prek spleta. Za DARS pa to pomeni nižanje stroškov, saj ne bo več tiska in distribucije vinjet, manjši bo problem ponarejenih in nepravilno nalepljenih vinjet, izboljšal se bo nadzor plačevanja cestnine za vozila, registrirana v Sloveniji, saj večine kršiteljev ne bo treba ustavljati in sankcionirati na kraju prekrška, ampak jim bo plačilni nalog lahko poslan po pošti. Tuja vozila kršiteljev bo še vedno treba ustaviti, ker je drugače zelo majhna verjetnost, da jih sankcija doleti potem, ko zapustijo

Slovenijo. Zaradi tega bodo na cestah ostali tudi nadzorniki, kar pomeni, da DARS zaradi tega ne bo odpuščal delavcev.

## Prepoznavanje registrskih tablic

DARS je s predmetnim javnim naročilom za vzpostavitev in delovanje elektronske vinjete naročil celovit sistem elektronske vinjete – vključno s sistemom za nadzor.

Nadzor bodo izvajali s svojim osebjem in tehnično opremo in pri izvajanju nadzora ne bodo odvisni od drugih organov (npr. policija, carina ...). Taka organizacija zagotavlja stabilno finančno poslovanje in enakopravno obravnavo vseh uporabnikov.

Za nadzor elektronskih vinjet bo zagotovljen zanesljiv sistem, ki prepozna vozila izključno s pomočjo tehnologije ANPR (tehnologija prepoznavanja tablic). Tovrstne kamere za prepoznavanje vozil ne potrebujejo dodatne opreme, so zanesljive in preproste za uporabo, uporabljajo pa jih v številnih državah v EU pa tudi v Ameriki in Aziji. Uporaba take opreme je lažja od sistemov, pri katerih se uporabi tudi dodatna oprema, saj je preprosta za prestavljanje med posameznimi točkami nadzora, njena namestitvev ni zahtevna, ključno pa je, da bodo lahko to počeli cestninski nadzorniki sami, torej brez dodatnega tehničnega osebja ali pomoči izvajalca.

**ECOTECHNICS**  
**ECK-NEXT**  
R134a

**PRODUKT**  
AVTOSERVISNA OPREMA

**NAPRAVA ZA KONTROLO IN POLNENJE KLIM**

**AKCIJA**  
Cena: **2.299,00 €**  
Akcijska cena ne vsebuje DDV-ja.



## Izdelano v Romuniji

Ford of Europe je potrdil, da bo leta 2023 v svoji tovarni v Craovi v Romuniji začel izdelovati novo lahko dostavno vozilo, leto kasneje pa bo tovarna izdelala tudi električno različico. Naložba v romunski obrat v višini 250 milijonov EUR je del strategije, katere cilj je elektrificirati celotno paleto dostavnih vozil Ford, ki naj bi do leta 2024 postala 10-odstotno sposobna za delovanje brez emisij CO<sub>2</sub>. Ford pričakuje, da bo kar dve tretjini prodanih lahkih gospodarskih vozil do leta 2030 v različici PHEV ali EV.



## Škoda D'Coach



Čeprav škodo poznamo po avtomobilski industriji, pa se pod istim znakom že desetletja izdelujejo tudi avtobusi, trolejbusi in tramvaji. Škoda Transportation ni del skupine Volkswagen, je pa zgodovinsko povezana s Škodo, zato uporablja enak logotip, a z modro namesto zelene podlage. Škoda Transportation sedaj širi svojo ponudbo z modelom D'Coach, ki pa se ne proizvaja na Češkem, temveč v Turčiji v tovarni Temsa, saj je Škoda kar 50-% lastnik te tovarne. To je 12-metrski avtobus z 51 sedeži, ki za pogon uporablja DAF MX 11 motor s 450 KM in ZF menjalnik.

## GB Leasing



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

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

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

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

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

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

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

**GB Leasing d.o.o.**  
PE Kranj  
Bleiwisova 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

## Navdihuje še danes



Za obuditev ikonskega Citroëna Type H je poskrbel eden izmed predelovalcev v Evropi, ki je skupaj s Citroënovimi inženirji na osnovi sedanjih modelov Jumper in Spacetourer obudil legendarni kombi Type H. Citroën Type H je bil premierno predstavljen na avtomobilskem salonu v Parizu leta 1947. Vozilo se je izdelovalo vse do decembra 1981, ko ga je nasledil Citroën C25. Njegova skrivnost? Naprej pomaknjena kabina, karoserija iz ojačanega rebrastega jekla in pogon na prednji kolesi. Ves čas je izkazoval veliko učinkovitost. Pogosto so ga predelali in tako še naprej živi v današnjih trendovskih konceptih. Sodobni furgoni se še vedno zgledujejo po njegovi zgradbi in inteligentnih rešitvah, s čimer izkazujejo čast njegovemu funkcionalnemu dizajnu.



## Actros na vodik



Mercedes je že predstavil tovornjak za dolge proge, ki lahko z enim polnjenjem vodika prevozi tudi 1000 kilometrov dolgo pot. Tovornjak, ki je zdaj na obsežnih testiranjih, je korak bliže serijski proizvodnji. Trenutno tovornjak testirajo na zaprti progi, še letos pa naj bi se z njim zapeljali tudi na javne ceste. Prve serijsko izdelane tovornjake lahko pri kupcih pričakujemo čez dve leti. Tovornjak GenH2 je povsem enak tistemu, ki ga poganja dizelsko gorivo. Njegova življenjska doba bo zagotovo vsaj 1,2 milijona kilometrov. Tovornjak poganja sklop elektromotorjev, ki jih poganjajo gorivne celice, ki iz vodika (H) in kisika (O) proizvajajo električno energijo, stranski proizvod pa je voda (H<sub>2</sub>O).

## DHL še naprej partner F1

DHL in FIA nadaljujeta večdesetletno sodelovanje, v okviru katerega DHL ostaja logistični partner pri transportu opreme za Formulo 1. Na koledarju je letos kar 23 dirk. To je največje število dirk v zgodovini tega športa, kamor bodo po kanalih DHL dostavljeni dirkalni avtomobili, gorivo, olje in oprema, skupaj kar 1400 ton tovora. Ob izzivih dirkanja na vseh petih kontinentih pa jim bodo letos preglavice delali t. i. triple headers, ko se bodo v treh vikendih zapovrstjo zgodile tri dirke. Prvi triple header bo konec avgusta, ko je 29. 8. na sporedu VN Belgije, naslednji teden VN Nizozemske in 12. 9. dirka v Monzi. Drugi triple header bo še bolj zahteven, saj bo treba opremo prepeljati na večjih razdaljah. 26. 9. bo na vrsti VN Rusije, teden dni kasneje VN Singapurja in še teden dni kasneje VN Japonske v Suzuki. Še tretji izziv pa bo konec septembra, ko bo najprej na vrsti VN ZDA v Teksasu, teden dni kasneje bodo dirkali v Mehiki in še teden dni kasneje v Braziliji v Sao Paulu.



**”** Inteligentno disponiranje, učinkovito upravljanje flote, manj emisij CO<sub>2</sub>, višja varnost blaga in višji čas uporabe polpriklopnikov pri hkratnem znižanju stroškov kot za prihodnost varna investicija, dostavljena do vrat? Z nami takoj!

Schmitz Cargobull AG

10320



### 100% SMART – serijsko

Telematika TrailerConnect® je zdaj serijsko vgrajena v vseh oprtnih polpriklopnikih s stranskimi zavesami S.CS in oprtnih polpriklopnikih z zabojnikom S.KO. Za večjo učinkovitost, višjo razpoložljivost, lažje planiranje in optimirane skupne stroške lastništva. Želite izvedeti, kako? [www.cargobull.si](http://www.cargobull.si)

**SCHMITZ  
CARGOBULL**   
The Trailer Company.



## Actros sam plačuje gorivo



Na praktičnih preizkusih so tovornjaki Actros prvič samodejno plačali gorivo na bencinskih servisih Shell. Strokovnjaki pri Mercedes-Benz Trucks in Shell so na armaturno ploščo tovornjaka namestili nov sistem plačevanja. Sistem deluje v kombinaciji z digitalnim Truck-ID potrdilom in z digitalno plačilno karticoa gorivo, kar omogoča tehnologija Shell SmartPay API. Truck-ID deluje kot integrirana osebna izkaznica, zato so transakcije enolično dodeljene vozilu in jih vozilo samodejno podpiše. Tovornjaki, ki so bili uporabljeni na testih, so običajna serijska vozila, katerih programska oprema je bila dopolnjena tako, da vključuje funkcije odobritve plačilnih storitev.

## Opel Movano-e

Potem ko je Opel prevzela grupacija PSA, so iz ponudbe odstranili Movana, ki je bil prej zasnovan na osnovi Renaultovega Masterja. Zdaj je Movano brat Peugeotovega Boxerja in Citroënovega Jumperja. Ob tej spremembi pa je največja novost uvajanje električne izvedbe Movano-e. Novi Movano je najbolj vsestranski doslej. Tako kot ostali dostavniki iz skupine Stellantis, tudi Movano-e za pogon uporablja 90-kW elektromotor z močjo 122 KM in najvišjim navorom 260 Nm. Odvisno od kapacitete baterije, bodisi 37 bodisi 70 kWh, je avtonomija 110 ali 220 kilometrov.



## 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 tovarni prostor, poškodbo vozila ali poškodovano blago**, vi pa lahko preverite, koliko prostora je še na razpolago, ali pa nemudoma ocenite obseg poškodb tovora in vozila ali prikolice ob menjavi voznikov.



Tudi v Združenem kraljestvu brez dodatnih stroškov gostovanja.

**CVS**  
Advanced Telematics

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



## SID banka ponuja likvidnostno financiranje podjetij



SID banka nudi podjetjem, ki delujejo na področju cestnih prevozov, v okviru programa PROMET 1 kredite za financiranje celotnih stroškov poslovanja: stroškov blaga, materiala in storitev, kot tudi stroškov dela. Kredit v višini od 100 do 800 tisoč evrov lahko pridobijo prevozniki, na katere je vplivala epidemija covid-19. Za več informacij obiščite <https://www.sid.si>.

## Profi Liner s 4 osmi



Krone je predstavil svojo priljubljeno prikolicico Profi Liner s štirimi osmi. To vozilo je namenjeno pretežno danskemu trgu, kjer je zakonsko dovoljena skupna teža 56 ton. Profi Liner ima lahko skupno težo 30 ton, saj vsaka os nosi 7,5 tone. Podobna klasična polprikolica s tremi osmi pa je lahko težka največ 24 ton.

## Nova zaščita

Nemški proizvajalec priklopnih vozil Krone je že pripravljen na nove varnostne zakone o prikolicah, ki bodo v EU začeli veljati s 1. septembrom letos. Med njih spada tudi namestitev nove zaščite pred podletom od zadaj. Nova zaščita na zadnjem delu vozila dodatno zmanjšuje oddaljenost spodnjega dela prikolice od ceste, istočasno pa mora biti sposobna absorbirati dvakrat večjo silo v primeru trka.



# FEBI ZAJAMČENA KAKOVOST.

Akcijska ponudba nadomestnih delov febi za krmiljenje in vzmetenje.

## KRMILJENJE IN VZMETENJE

### VEZNI DROG

**MAN TGX** kat. št.: 19898 **85,00 € + DDV**  
**MB MP4** kat. št.: 171811 **125,00 € + DDV**



### KRMILNA ROKA OSI

**MAN TGX** kat. št.: 21208 **77,00 € + DDV**



### ODRIVNI DROG

**MAN TGX** kat. št.: 32336 **71,00 € + DDV**  
**MB MP4** kat. št.: 102132 **82,00 € + DDV**



### STABILIZATOR TRIKOT

**MB** kat. št.: 28147 **169,00 € + DDV**



Dodatne informacije in naročila:  
**051 30 15 15**



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

**PE Brdo**  
 Mladinska ulica 89  
 1000 Ljubljana

☎ 01 365 82 22  
 ☎ 01 320 18 33  
 ☎ 051 30 15 15

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



## Kako prihraniti pri nakupu pnevmatik?

Zanimalo nas je, ali velja mit, da znane blagovne znamke tovornih pnevmatik res naredijo največ kilometrov oziroma da so boljše. V podjetju Famm Commerce d.o.o. izvajajo celovito svetovanje pri izbiri pnevmatik, izvajajo ustrezne meritve in svojim partnerjem zagotavljajo realne prihranke pri celotni floti. Izkazalo se je namreč, da določene znamke, kot je Aeolus, omogočajo boljše razmerje cene na prevožen kilometer.



## Brezplačna pametna aplikacija

Schmitz Cargobull se ne osredotoča le na nenehen razvoj svojih prikolic, da bi dosegel večje koristi za svoje stranke; storitve, ki obkrožajo prikolice, postavljajo vse pomembnejše in so središče nadaljnega razvoja. Ena takšnih storitev je tudi nova aplikacija TrailerConnect® TyreManager. S to aplikacijo lahko kupec po namestitvi ali zamenjavi pnevmatik preprosto konfigurira senzorje pnevmatik, vsi ustrezni podatki o pnevmatikah pa so takoj na voljo na portalu TrailerConnect®. Vse konfiguracije so dokumentirane in za vsako prikolico jasno prikazane na portalu TrailerConnect®. Za uporabo aplikacije je potreben samo pametni telefon, tablični računalnik ali osebni računalnik. Zamudni obiski delavnic so tako lahko bolj redki, uporaba prikolic pa pogostejša. Predpogoj je le, da je prikolica opremljena s telematično krmilno enoto TrailerConnect® CTU ali CTU 3. Kupci, ki jih zanima uporaba TrailerConnect® TyreManager, se lahko registrirajo na [tyremanager.cargobull.com](http://tyremanager.cargobull.com) in takoj začnejo uporabljati aplikacijo.



## Citroën Jumpy poganja vodik



Citroën bo svojo ponudbo lahkih gospodarskih vozil na električni pogon nadgradil z vodikovo tehnologijo, s čimer želi zadostiti potrebam 10 % tistih podjetij, ki opravljajo poti, daljše od 300 km ali pa jim čez dan primanjkuje časa za polnjenje vozila. S tem bo znamka Citroën pokrivala vse potrebe tega avtomobilskega segmenta. Vozilo e-Jumpy Hydrogen je 100-% električno, izkorišča pa dva vira energije: gorivno celico s 45 kW, ki proizvaja elektriko iz vodika, shranjenega v trivaljnem rezervoarju pod tlakom 700 bar, in baterijo z 10,5 kWh, ki deluje kot rezerva za 50 kilometrov in se samodejno sproži, ko je rezervoar za vodik prazen.

**Velika družina srčnih ljudi.**

*Darujeva kri :) Darujte še vi!*

Nina z očetom Jasminom

**DARUJ** daruj-kri.si  
ENERGIJO ZA ŽIVLJENJE f Daruj kri

Pokrovitelj: Zavod Republike Slovenije za transfuzijsko medicino Blood Transfusion Center of Slovenia

**PETROL** Energija za življenje



# Več kot 30 let smo kakovostna podpora strankam

Na obrobju Ljubljane že več kot 30 deluje podjetje Produkt, ki skrbi za dobro opremo vulkanizerjev, avtomehaničnih delavnic, tehničnih pregledov ... Z direktorjem podjetja g. Petrom Novakom smo se pogovarjali o spominih in trendih v podjetju.

**Ustanovitev podjetja sega v leto 1990, ko ste začeli servisirati avtodvigala in zavorne valje, takrat še za celotno nekdanjo skupno državo. Kakšni so bili začetki?**

»Ravno smo dobro pričeli s poslovanjem, dobili občutek za trg, procese, uvoz, pa se je čez noč vse spremenilo, ko je država razpadla. Slovenija še ni bila priznana in težko si je bilo takrat priboriti zaupanje dobaviteljev, a vztrajnost se je izplačala. Tudi v samostojni Sloveniji smo nadaljevali uvoz in servis avtodvigal in zavornih valjev, leta 1996 pa smo začeli uvažati še opremo za tehnične preglede. Danes že pokrivamo 50 % trga z opremo za tehnične preglede.«

**Kaj se je na tem področju spremenilo v zadnjih 30 letih?**

»Podjetje je raslo skupaj s strankami. Že na samem začetku smo sodelovali tudi s šolami za prihodnje mehanike. Sam sem bil priča, kako je bilo včasih dovolj, da je znal mehanik vrteti ključ in izvijač, danes pa mora ob tem obvladati še zapleteno elektroniko in znati uporabljati različno programsko opremo ter stroje.«

**Kako pa ste prepoznavali trende in potrebe v Sloveniji?**

»Predvsem hodiš po sejmi, spremljaš proizvajalce, ki so prvi na trgu z določenimi novostmi, in jih poskušaš med prvimi pripeljati v Slovenijo. Ves čas pa

moraš slediti razvoju avtomobilске industrije in zakonodaje. V sklopu povečanja varnosti in kompleksnosti pri avtomobilih se je povečala tudi kompleksnost naprav za njihovo pregledovanje in servis. Zaradi standardizacije in zakonodajnih sprememb smo veliko napora usmerili v oza večanje serviserjev in mehanikov o prihajajočih spremembah. Tako smo zgradili most zaupanja in dobrih odnosov. Skozi vsa leta smo prodajni program širili, predvsem s kakovostnimi orodji. Danes zastopamo 8 svetovno priznanih proizvajalcev opreme in še precej manjših. Z njimi svojim kupcem zagotavljamo vrhunsko opremo po konkurenčnih cenah.«

**Kako pa ste se vi spopadli s koro-nakrizo?**

»Ni bilo lahko in ves čas smo trdo delali. Obseg popravil pri mehanikih se je zmanjšal, zato je nekoliko upadla tudi prodaja, znižale pa so se tudi cene, saj je na trg prišlo veliko ponudnikov cenejših izdelkov. Vendar pravi mehaniki vedo, da je bolje plačati kakšen evro več za opremo, saj se to na dolgi rok bolj splača. Skupaj z daljšo življenjsko dobo stroja, učinkovitim delovanjem in podporo komercialistov ter serviserjev gradimo dolgoročna partnerstva.«



**Kakšni pa so trendi za prihodnje?**

»Trenutno se število vozil pri nas povečuje, prav tako pa se povečuje njihovo vzdrževanje, zato potrebujemo več kvalitetnih mehanikov. Ker se vozni park stara, bodo mehaniki še naprej imeli dovolj dela. Naša oprema in orodja so jim v veliko pomoč. Prav tako pa je naša oprema homologirana in odobrena s strani avtomobilskih proizvajalcev, tako da opremljamo tudi uradne servisne delavnice uvoznikov in prodajalcev vozil. Pooblaščenim smo za kalibriranje, posodabljanje in overitev strojev.«

V prihodnje bi želeli povečati prodajni program ter povečati ekipo. Trenutno je na lokaciji v Ljubljani 25 zaposlenih, od tega večina komercialistov in serviserjev. Žal pa so se v zadnjem času močno podražile surovine in posledično tudi naši stroji, podaljšuje pa se tudi dobava, a se trudimo, da jo skrajšamo na minimum. Na koncu pa bi vsem mehanikom priporočal, naj, če razmišljajo o nakupu novega stroja ali posodobitvi delavnice na aktualne standarde, z nakupom ne odlašajo, saj se jim bo investicija, skozi kvalitetnejše opravljene storitve, kmalu povrnila,« svetuje Peter Novak.





# Nizozemski ponos pripravljen na nove podvige

Pod sloganom »Zaženi prihodnost« je DAF predstavil novo generacijo tovornjakov. Ob številnih izboljšavah modela XF so na voljo tudi nove verzije s podaljšano kabino in novima oznakama XG in XG+.







**DAF**

450

WWW.DAF.COM

START THE FUTURE





Novo generacijo XF, XG in XG+ odlikuje prepoznaven, a nov zunanji dizajn, za katerega je značilna stožčasta oblika kabine.

Od razkritja prve generacije leta 1997 je bil DAF XF vedno vodilni v ličnem dizajnu, sodobnih motorjih, kupci so bili nad njimi navdušeni. Skupno je bilo prodanih nič manj kot 650.000 tovornjakov XF. Lastnikom zagotavlja odlično kakovost in donosnost v več kot 50 državah po vsem svetu. Različne generacije XFov so bile tudi nagrajene s priznanji mednarodnih tovornjakov leta.

## Novi predpisi

Nizozemski proizvajalec tovornjakov se je pri razvoju nove generacije orientiral na nove predpise EU o dimenzijah in teži motornih vozil. Tako ima nova generacija vrhunske vozne karakteristike, tovornjaki so udobni, varni in varčni. Nova generacija XF, XG in XG+ se ponaša s čudovitim, še vedno prepoznavnim zunanjim dizajnom, ki ga zaznamujejo privlačna

stožčasta oblika kabine z neopazno prilegajočimi se karoserijskimi ploščami ter elegantno nameščenim vetrobranskim steklom in vratom, kar izboljšuje aerodinamično učinkovitost.

Vsi tovornjaki nove generacije XF, XG in XG+ imajo elegantno masko s kromiranimi poudarki. Nad masko je široka letev, na kateri je logotip s sijajnim vložkom, ki poudarjajo razred vozil. Dovod zraka je lepo integriran, kar prispeva k močni, a elegantni zasnovi, ki jo še poudari vidna rešetka na podolgovati sprednji strani. Elegantno oblikovan in lepo integriran jekleni odbijač je sestavljen iz treh elementov, ki v primeru poškodbe omogočajo zamenjavo le enega dela in tako nižjajo stroške popravila.

Ključna oblikovna značilnost so elegantni LED-žarometi, okrašeni z značilnimi dnevnimi lučmi in integriranimi lučmi za osvetlitev zavoja, ki ustvarjajo močan podpis in zagotavljajo odlično vidljivost ponoči. Močan videz tovornjaka poudarjajo tudi čudovite LED strešne luči, serijske pri XG in XG+. Stranski del kabine zopet kaže enako eleganco kot sprednji del. Zasnova je gladka, naraščajoče črte pa dodajajo dinamiko.

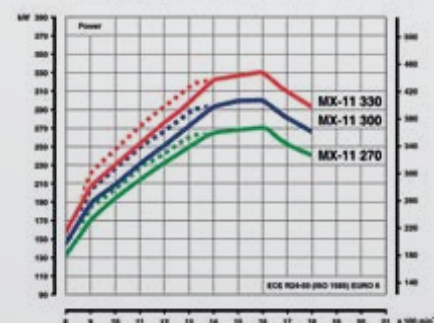
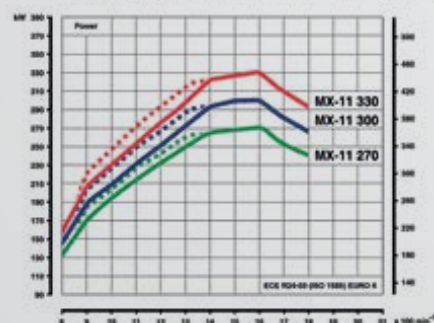
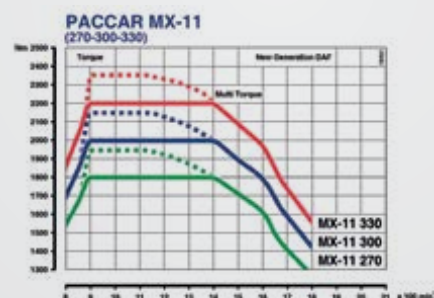
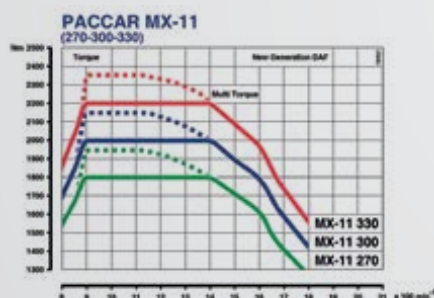
## Posodobljeni motorji in asistenčni sistemi

Kot novo vozilo ima novi DAF tudi številne nove sisteme in posodobljene motorje. Asistent za zaviranje zdaj omogoča povsem avtonomno zaustavljanje vse od hitrosti 80 km/h. Sistem prepoznava stoječe in premikajoče se objekte pred vozilom, prav tako spremlja desno bočno stran in opozarja na nevarnost pri zavijanju. Novost je tudi električna parkirna zavora, ki se samodejno aktivira, ko se ugasne motor.

Kot tudi že prej so v DAF vgrajeni ameriški motorji Paccar. Ponujajo 11 ali 13 litrov prostornine. Šibkejši so na voljo z močmi 270, 300 in 330 kW, močnejši pa s 315, 355 in 390 kW. Motorji so prejeli nov turbinski polnilnik, nov sistem vbrizga, novo glavo motorja, nove bate in kompaktnější sistem za obdelavo izpušnih plinov. Vse skupaj omogoča povečanje navora za 50 do 100 Nm, podaljšani

pa so tudi servisni intervali in to na kar 200.000 prevoženih kilometrov. Nova

serija tovornjakov je na voljo izključno s samodejnim menjalnikom TraXon.





## Zagotovljena kakovost

Zagotavljanje izjemne kakovosti, zanesljivosti in trajnosti je bila vedno in bo tudi ostala glavna prednostna naloga DAFa. Pred predstavitvijo smo lahko videli veliko fotografij zakamufliranih tovornjakov, ki so nabirali testne kilometre po celi Evropi. Več kot 150 testnih vozil so dali v preizkus strankam po Evropi. V fazi testiranja so bili izvedeni obsežni konceptualni testi, poleg tega pa še celotna paleta preizkusov funkcionalnosti, trajnosti in zanesljivosti v naj sodobnejšem tehničnem centru DAF in na cesti. Tovornjaki so tako prevozili več kot 20 milijonov testnih kilometrov po cestah v vsakodnevnem prometu, preden bodo zares prišli v roke prvih kupcev, kar se bo zgodilo konec letošnjega leta.

### 10-% nižja poraba

Izdelava DAFa XF močno poudarja aerodinamičnost. Njeno izboljšanje je vplivalo na nižjo porabo. Pri DAFu zatrjujejo, da je nižja za kar 10 %. Vetrobransko steklo je na robovih zaobljeno, kabina pa je na šasijo postavljena za 7,5 cm nižje, ne da bi to vplivalo na prostor v njej.

Standardna verzija modela XF je podaljšana za 16 centimetrov in ima stojno višino do 2075 mm. Novost pa sta kabini XG in XG+, ki ob podaljškju spredaj prinašata še dodatnih 33 centimetrov v zadnjem delu kabine, s čimer je to zdaj najdaljša in najbolj prostorna kabina, saj ponuja kar 12,5 kubičnega metra prostora, s tem pa je za 14 % večja od



DAF je vložil ogromno truda v izboljšanje aerodinamike, kljub temu pa je kabina še naprej očem prijazna.



Prvovrstno udobje voznika se začne z lahkotno dostopnostjo, odlično ergonomijo, prostornostjo in vrhunsko zvočno izolacijo.



DAF poleg XF predstavlja XG in XG+, s čimer ustvarja nov tržni segment najvišjega razreda, ki v največji meri izkorišča nove predpise o masah in dimenzijah.

dosedanje največje kabine superspace cab. Sta pa kabini XG na šasijo postavljene za 125 mm višje, kljub temu pa je vstop še vedno le preko treh stopnic.

Nizko postavljeno izredno veliko vetrobransko steklo (2,3 m<sup>2</sup>) in opcijsko dobavljivo steklo v sovoznških vratih povečujeta preglednost in izboljšujeta varnost. Preklopi se lahko tudi sovoznški sedež in tako omogoči večjo preglednost na desni strani, na voljo pa so tudi kotne kamere in kamere namesto vzratnih ogledal. Sicer pa so nova ohišja ogledal tanke oblike. Prostor med ogledali ter A stebričkom prispeva k najboljšemu neposrednemu pogledu v svojem razredu.



## Digitalna armatura

Povsem nova je tudi notranjost kabin. Nastavitve sedežev in krmilnega droga so izredno izdatne in omogočajo najboljši možni vozniki položaj za vsakega posameznega voznika. Voznikov sedež je lahko tudi vrtljiv in ga je možno obrniti proti sredini vozila v sproščujoč položaj.

Čudovita armaturna plošča je resnično vpadljiva in je zasnovana tako, da prispeva k edinstvenemu spremljanju dogajanja v vožnji. Odlikuje ga privlačen, osrednji 12-palčni zaslon za vse informacije, povezane



Pred voznikom je nov 12-palčni digitalni zaslon, ki ponuja vse informacije o vožnji.

z vozilom, in izbirni 10-palčni zaslon na dotik za navigacijski in informacijsko-zabavni sistem DAF. Vse ključne

informacije so vidne na prvi pogled. Najpomembnejši gumbi so še vedno nameščeni na armaturni plošči in na novo zasnovanem volanskem obroču. Zasnova je popolnoma v skladu z DAFovo filozofijo »Roke na volan, oči na cesto«, da se izognemo pogledu s ceste in prispevamo k najvišjemu udobju in varnosti. Na osrednjem zaslonu lahko voznik izbira med dvema postavitvama in štirimi stopnjami informacij. Ležišča so v vseh kabinah dolžine 2.220 milimetrov, širina pa lahko sega do 800 milimetrov, opcijsko pa je na voljo tudi električno nastavljivo ležišče.

Motor	Moč	Navor
PACCAR MX-11 370	367 KM (270 kW)	1.950 Nm
PACCAR MX-11 410	408 KM (300 kW)	2.150 Nm
PACCAR MX-11 450	449 KM (330 kW)	2.350 Nm
PACCAR MX-13 430	428 KM (315 kW)	2.300 Nm
PACCAR MX-13 480	483 KM (355 kW)	2.500 Nm
PACCAR MX-13 530	530 KM (390 kW)	2.700 Nm

# Nova generacija DAF tovornjakov.

## Prihodnost se je pričela.



Nova generacija tovornjakov v svojih prostornih kabinah ponuja ogromno prostora za shranjevanje in odlaganje. Veliki predali so nad vetrobranskim steklom, na vrhu armaturne plošče, v žepih vrat in pod posteljo. Poleg tega novi XF, XG in XG+ ponujajo dovolj prostora za papirje, dokumente in druge predmete.

Armaturna plošča ima dve držali za skodelice, vrčke in majhne stekleničke, še naprej pa ostaja tudi DAFOva zložljiva miza na armaturni plošči, ki je zdaj še večja kot prej. Poleg tega imata XG in XG+ v spodnjem delu armaturne plošče še praktičen predal, v katerega lahko enostavno shranimo dokumente ali prenosni računalnik.



Po želji si lahko uporabnik izbere tudi sistem kamer namesto vzvratnih ogledal.

Glede na dejstvo, da ima XF novo šasijo in da so medosni razmak raztegnili na štiri metre, je tovornjak pripravljen, da v prihodnje na šasijo namestijo električni, hibridni ali vodični pogon.

Serijska proizvodnja se bo začela konec leta, naročila pa že sprejemajo. Še nekaj časa pa se bo vzporedno proizvajal tudi aktualni model XF.

## New Generation DAF

### XF

XF 370 MW-11 (270 kW / 367 hp)  
 XF 410 MW-11 (290 kW / 400 hp)  
 XF 430 MW-11 (310 kW / 420 hp)  
 XF 430 MW-13 (310 kW / 420 hp)  
 XF 480 MW-13 (350 kW / 475 hp)  
 XF 530 MW-13 (390 kW / 520 hp)



### XG

XG 400 MW-11 (290 kW / 400 hp)  
 XG 430 MW-13 (310 kW / 420 hp)  
 XG 480 MW-13 (350 kW / 475 hp)  
 XG 530 MW-13 (390 kW / 520 hp)



### XG+

XG+ 400 MW-11 (290 kW / 400 hp)  
 XG+ 430 MW-13 (310 kW / 420 hp)  
 XG+ 480 MW-13 (350 kW / 475 hp)  
 XG+ 530 MW-13 (390 kW / 520 hp)



Model Overview

DAF





# Optifuel Lab 3 znižuje porabo goriva do 12,5 odstotkov



**Renault Trucks je predstavil rezultate Optifuel Lab 3. Renaultovo laboratorijsko vozilo za dolge razdalje je ustvarilo kar 12,5-odstotkov nižjo porabo goriva kot standardna tovorna vozila. Rezultat je bil dosežen z izboljšanjem aerodinamike tako na vlečnem kot na priklopnem vozilu, z optimizacijo pogonskega sklopa in pnevmatik ter z vključevanjem voznikovega znanja, predvidevanja ter upravljanja z energijo.**

Renault Trucks nadaljuje raziskave za izboljšanje energetske učinkovitosti svojih tovornjakov. Projekt FALCON, fleksibilni in aerodinamični tovornjak z nizko porabo, ki se je začel leta 2017, naj bi porabo pri vlačilcih zmanjšal za 13 odstotkov. Projekt so vodili pri Renault Trucks s konzorcijem partnerjev, med katerimi so Faurecia, Michelin, Total, Fruehauf, Wezzoo, BeNomad, Styl'Monde, Polyrim, Enogia, IFPEN, École Centrale de Lyon (LMFA) in IFSTTAR, ki je zdaj postal Université Gustave Eiffel. Projekt je javno financiran s strani francoske banke za javne naložbe BPI France.

V sklopu tega projekta je bilo izdelano laboratorijsko vozilo Optifuel Lab 3. Po 18 mesecih razvoja, 6 mesecih preizkusov na progah in odprtih cestah in 15.500 prevoženih kilometrih je Renault Trucks lahko potrdil svoje predpostavke. Proizvajalec je izmeril 12,5-odstotno

zmanjšanje porabe goriva v primerjavi s serijskim modelom Renault Trucks T, na katerega je priklopljen standardni

polpriklopnik. To z drugimi besedami pomeni prihranek 3,75 litra goriva in 9,8 kg CO<sub>2</sub> na 100 km.



Renaultovo laboratorijsko vozilo za dolge razdalje je ustvarilo kar 12,5-odstotkov nižjo porabo goriva kot standardna tovorna vozila.





K znižanju porabe močno pripomore tudi uporaba kamer namesto vzratnih ogledal.



Uporaba kamer namesto vzratnih ogledal povečuje tudi varnost.

### Preskusni cikel

Inženirji Renault Trucks so uporabili testni cikel na statistično reprezentativnem vzorcu za prevoz na dolge razdalje, in sicer 68 km na lokalnih medkrajevnih cestah in 136 km na avtocestah. Preizkusi z Optifuel Lab 3 so poleg simulacij, ki so omogočile analizo in korelacijo meritev, obsegali tudi zaprte testne proge. Vzoredno s tem so bili opravljeni preizkusi z referenčnim vozilom s podobnimi geometrijskimi in pogonskimi značilnostmi, kot jih ima laboratorijsko vozilo (Renault Trucks T 480, skupaj s polpriklonnikom). Tehnologije, razvite v okviru projekta, so bile najprej ovrednotene neodvisno, nato pa kot celota. Pogonski sklopi na Optifuel Lab 3 in referenčnih serijskih vozilih so bili zaradi zagotavljanja reprezentativnosti enaki.

### Metode merjenja

#### Vrednotenje aerodinamičnega prihranka

Prirast zračnega upora je bil ovrednoten z uporabo uradnega postopka regulacije CO<sub>2</sub>. Navor koles je bil izmerjen

pri dveh stalnih hitrostih: nizki hitrosti (~15 km/h) in visoki hitrosti (~90 km/h) po preskusnem zaporedju, ki ga je določila Evropska komisija.

Ta postopek je bil uporabljen za oceno prispevka k aerodinamičnemu povečanju vlačilca in nato celotne kompozicije Optifuel Lab 3.

Povečanje zračnega upora so s pomočjo simulacij reprezentativnega cikla kupcev, ki je bil opredeljen v projektu, pretvorili v povečanje porabe goriva, predno so bili potrjeni s preskusi z odprtih cest.

#### Prihranek zaradi pnevmatik z nizkim kotalnim uporom

Izboljšave kotalnega upora pnevmatik, razvitih za Optifuel Lab 3, je izmeril Michelin v skladu s standardom ISO 28580. Pnevmatika se stisne pod obremenitvijo, ki ustreza 85 odstotkom indeksa obremenitve pnevmatike, na valju z enakovrednim premerom 2 m in v ohišju, kjer se temperatura vzdržuje na 25 °C. Vlečna sila, ki jo ustvari pnevmatika, se izmeri pri hitrosti 80 km/h po treh urah ustaljenega termičnega režima.

#### Pogonski sklop: prihranki zaradi maziv z nizko viskoznostjo in sistema za rekuperacijo toplote Rankine

Maziva z nizko viskoznostjo za motor, menjalnik in osi, razvita pri proizvajalcu Total, zmanjšajo porabo goriva v pogonskem sklopu. Ustrezni prihranki so bili izmerjeni na preskusni napravi za motor in na preskusnih napravah za ostale komponente.

Hkrati je bilo potrjeno, da maziva nove generacije niso povzročila prezgodnje obrabe komponent, zlasti zaradi uporabe tankoplastne aktivacije (TLA). Nazadnje, kar zadeva sistem za rekuperacijo toplote Rankine, so prihranek porabe goriva ocenili na testni mizi v sodelovanju z Univerzo v Liègeu. Primerjali so dve različni arhitekturi (rekuperacija izpušnega in hladilnega kroga) in v okviru te preizkusne kampanje ocenili različne hladilne tekočine.

#### Prihranek zaradi integracije funkcije predvidevanja podpore za vožnjo in funkcij upravljanja z energijo

Funkcije napovedne podpore za vožnjo in upravljanja z energijo so bile ocenjene v realnih voznih razmerah. Nove optimizirane prilagodljive strategije tempomata z uporabo navigacijskih podatkov BeNomad, pametno strategijo upravljanja alternatorja in nove aktuatorje hladilnega sistema so preizkusili in primerjali s strategijami in aktuatorji, ki jih uporablja serijsko vozilo.

Projekt FALCON je potrdil učinkovitost tehnologij, uporabljenih za doseganje nižje porabe goriva. Podatki, pridobljeni iz laboratorijskega vozila Renault Trucks, lahko ponudijo tehnične rešitve za vse prihodnje tovornjake, zlasti pri izpolnjevanju zahtev evropskih predpisov o emisijah CO<sub>2</sub> za težka tovorna vozila. Čeprav Optifuel Lab 3 ni namenjen za prodajo in uporabo na cestah, pa bi lahko najučinkovitejše tehnologije vseeno vključili v proizvodnjo serijskih tovornjakov.



Strokovnjaki so optimirali številne dele na vozilu in s tem izboljšali aerodinamiko.





# Ob dobri tehniki je pomemben tudi dober voznik

**Danes vsi proizvajalci zagovarjajo stališče, da je vožnjo bolje prepustiti tehniki in vsem sistemom, ki so na voljo v tovornjaku, saj le-ti najbolje vedo, kako se z vozilom optimalno upravlja. Sistemi poznajo pot pred nami, zato prilagajajo prestavne stopnje, moč motorja, hitrost približevanja klanecu, na vrhu klanca odklapljajo pogon ... Kljub temu pa se kje najde tudi voznik, ki prekaša te sisteme in se lahko pohvali z izredno nizko porabo.**

Duško Lakić se je za voznika tovornjaka odločil šele pred petimi leti. Prej je opravljal bolj statična, pisarniška dela, kar pa mu ni najbolj odgovarjalo, zato se je odločil, da se preizkusi v šoferskem poklicu, ki pa je precej bolj avanturističen. Izpit za tovornjak je opravil v Bosni, v Sloveniji pa še nacionalno poklicno kvalifikacijo (koda 95). Na vprašanje, ali je opravil še kakšen tečaj varčne vožnje, odgovori, da ne, saj ima sam v nogi izjemen občutek za pritisk na stopalko plina, zato tudi nikoli ne vozi s pomočjo tempomata. Pri podjetju MD Transport Logistik d.o.o. je v upravljanje prejel Renault Trucksov tovornjak

serije T 480, s katerim se je hitro spoprijateljil in danes z njim opravlja zbirne prevoze po vsej zahodni Evropi. Njegov Renault ima zdaj prevoženih dobrih 200.000 kilometrov in Duško zanj pravi, da je trenutno v najboljši kondiciji. Kot voznik ga nikoli ne priganja, vedno vozi v zelenem območju, kar velja tudi za vožnjo v klanec, pri kateri je sicer včasih malo počasnejši od drugih, a končni rezultat je izredno ugodna poraba. O tovornjaku lahko pove same dobre stvari, da ima prostorno kabino, dobro preglednost, dober motor in menjalnik, zato bi ga z veseljem priporočal tudi drugim šoferjem.

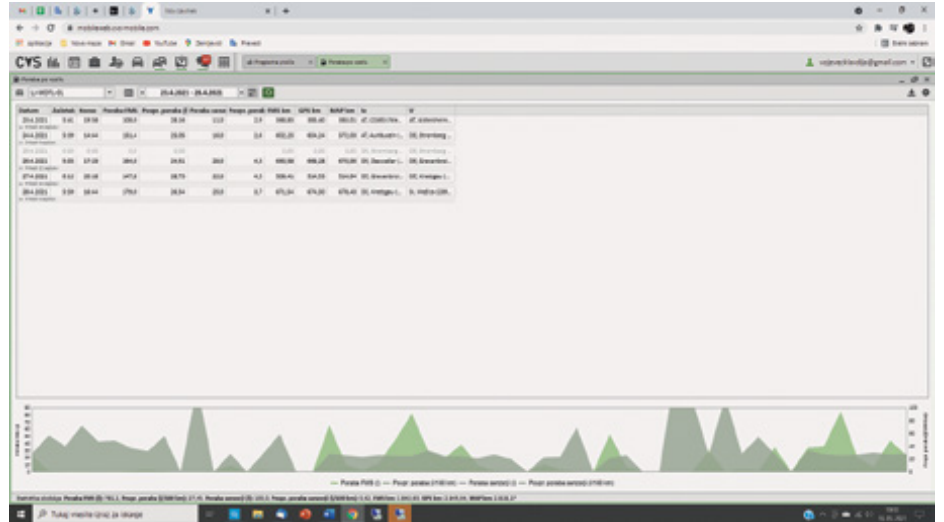
### **Brez večjih težav na cesti**

Zanimivo je, da Duško vedno spi na zgornji postelji, medtem ko spodnjo uporablja za odlaganje stvari. Danes v tem poklicu hvali dinamiko dela, saj si vsak dan v drugem kraju, spoznaviš nove ljudi, med slabe stvari pa uvršča težave pri nakladah, kontrole in zastoje na cestah ... V petih letih je naredil že pol milijona kilometrov in si nabral kar nekaj izkušenj. Do zdaj s svojim Renaultom ni imel nobene resne okvare na tovornjaku, zgodilo se mu je le manjše bližnje srečanje z drugim tovornjakom na parkingu, kar pa ni bila njegova krivica. Se pa vedno trudi, da pravočasno konča delo in najde





Duško o svojem tovornjaku lahko pove samo dobre stvari.



parking, ki je na osvetljenem parkirišču, tako da še ni imel težav z vlamljanjem v tovornjak ali krajo goriva. Veliko pa mu pomeni tudi dober odnos v podjetju, saj včasih ne moreš pravočasno dostaviti robe, ker se je nekaj zgodilo na cesti. In ker je tudi sam lastnik podjetja voznik, to bolje razume in ga v takšnih situacijah podpira.

### Redno servisiranje je pomembno

Pri podjetju MD Transport Logistik d.o.o. imajo sicer mešan voznik park, za katerega dobro skrbijo. Redno vzdržujejo vsa vozila, ki so povsem klasična, saj ne uporabljajo dodatnih usmerjevalcev zraka ali gum z nižjim kotalnim uporom. Se pa lastnik podjetja Dejan Duvnjak še posebej rad zahvali mehanikom na Renault Trucks Slovenija, ki si vedno vzamejo čas in pošteno opravijo svoje delo. Pri podjetju ves čas upoštevajo predpisane servisne intervale (100.000 km), zato je vozilo vedno optimalno pripravljeno in na cesti zanesljivo. Duškovo vožnjo redno spremljajo s pomočjo CVS-ovega sistema sledenja, kjer so takoj po njegovem prihodu v podjetju opazili, da je njegova poraba precej nižja kot pri ostalih voznikih. Duško na svojem Renaultu T porabo zlahkoto spravi tudi pod 25 litrov. Zato se tudi zahvaljuje njemu in njegovim dobrim občutkom za volanom, dobremu delovanju tovornjaka in podjetju Renault Trucks za podporo.



Njegov Renault ima prostorno kabino, dobro preglednost, dober motor in menjalnik, zato bi ga z veseljem priporočal tudi drugim šoferjem.



Pri podjetju MD Transport Logistik d.o.o. redno vzdržujejo vsa vozila, skrbijo pa tudi za prepoznavno notranjost.



# Daily in S-Way, sveža, praktična, povezljiva in bolj varčna



Iveco je na digitalnem dogodku v živo mednarodnim predstavnikom medijev predstavil novi Daily in posodobljeni tovornjak S-Way. Posodobitve so obsežne in prinašajo nove prilagodljive in inteligentne rešitve, ki interakcijo in sodelovanje z voznikom in lastnikom dvigajo na povsem novo raven.

Ključni trendi v industriji gospodarskih vozil so spodbudili evolucijski zagon za novi Daily. Ohranil je svoje temeljne vrednote – vsestranskost, robustnost, vzdržljivost in zmogljivost – zahvaljujoč katerim osvaja kupce v svojem segmentu že več kot 40 let. Predstavlja inovativne rešitve z mislijo na stranko, zato je izjemno prilagodljiv, interaktiven in povezovan – najbolj inovativno lahko gospodarsko vozilo svoje generacije in pametni partner strank.

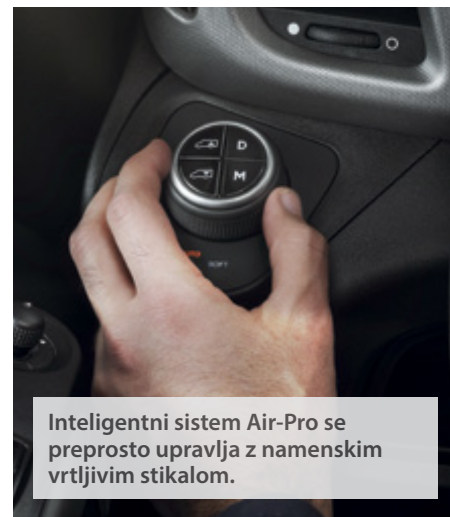
Novi Daily predvideva zahteve kupcev v panogi gospodarskih vozil – te se hitro spreminjajo, pandemija covid-19 pa je obstoječe trende še okrepila in pospešila. Dostavni sektor je močno zrasel, saj so se potrošniki v času omejitev večinoma odločali za spletne

nakupe in dostavo na dom. Ta premik v nakupovalnih navadah se bo po pričakovanjih ohranil tudi po zrahlanju omejitev, posledično pa bo naraslo tudi povpraševanje po lahkih gospodarskih vozilih. Povezljivost postaja nujen pogoj na vseh področjih življenja, tako osebnega kot poklicnega, zato morajo biti vse bolj povezljiva tudi vozila. Skrb za trajnostnost in čist zrak sta še bolj nujna, posledično pa so emisijski standardi za vozila vse strožji.

## Inteligentno vzmetenje Air-Pro

Novi Daily uvaja revolucionarno pnevmatsko vzmetenje Air-Pro, ki se stalno prilagaja pogojem delovanja, da lahko zagotovi edinstveno mehko in varno vožnjo tako za voznika kot tudi

za tovor. Inteligentni sistem Air-Pro, ki se prilagaja voznikovim zahtevam, zagotavlja, da je vzmetenje vedno pod nadzorom. Z nastavitvijo soft (mehko)



Inteligentni sistem Air-Pro se preprosto upravlja z namenskim vrtljivim stikalom.





Iveco Driver Pal v novem Dailyju je prvi voznikov glasovni in digitalni spremljevalec.



Novi Daily ima povsem prenovljene sedeže iz spominske peno.

voznik prednostno izbere udobje, z nastavitvijo load (tovor) optimizira nadzor med vožnjo natovorjenega vozila, z nastavitvijo auto (samodejno) pa prepusti sistemu, da parametre prilagaja samodejno. Vzmetenje Air-Pro se prilagodi obremenitvi vozila, tako da zmanjša kotalni kot v zavojih za 30 %, s tem pa dodatno izboljšuje voznikovo varnost in zaščito tovora.

Vzmetenje Air-Pro omogoča preprosto in učinkovito nakladanje in razkladanje – višina podvozja vozila se prilagodi v manj kot 10 sekundah. S pomočjo pomnilniške funkcije si lahko upravljavec zapomni izravnavo višine z običajnimi nakladalnimi rampami, zato je priprava vozila še hitrejša. Inteligentni sistem Air-Pro se preprosto upravlja z namenskim vrtljivim stikalom na armaturni plošči in z novo, intuitivno grafiko TFT.

### Iveco Driver Pal s storitvijo Amazon Alexa

Iveco Driver Pal v novem Dailyju je prvi voznikov glasovni in digitalni spremljevalec, ki mu omogoča, da v vozilo prenese svoje digitalno življenje, komunicira s svojim vozilom in s skupnostjo voznikov ter uporablja povezane storitve Iveco z glasovnimi ukazi prek storitve Amazon Alexa.

Iveco Driver Pal ponuja dve edinstveni veščini, ki so ju razvili v sodelovanju z ekipo AWS Professional Services in Alexa Auto. Prva veščina, MyIveco, vozniku omogoča, da preveri stanje vozila, nastavi in upravlja navigacijski sistem, pokliče pomoč, če

jo potrebuje, ali vpraša za nasvet, kako voziti varčno in varno.

Iveco Driver Pal dviga Dailyjevo povezljivost na povsem novo raven in omogoča preprost dostop do povezanih storitev Iveco On, ki so bile razvite z namenom, da strankam zagotovijo proaktivno in učinkovito podporo.

### Novi sedeži s spominsko peno

Novi Daily ima povsem prenovljene sedeže – kot prvi v sektorju lahkih gospodarskih vozil – s sredinskimi deli sedežne blazine in naslonjala ter vzglavnikom iz spominske peno. Pena se prilagodi telesu, enakomerno porazdeli težo in zmanjša točkovni pritisk do 30 %. Rezultat je najvišje udobje, voznikov hrbet pa je zaščiten pred bolečinami. Bočni deli so odebeljeni s 15 mm debelo peno visoke gostote, ki izboljša bočno oporo, poveča varnost in izboljša vozniško izkušnjo. Višjeraslim

voznikom bo vseč sedežna blazina, ki je daljša za 20 mm in debelejša za 15 mm – tako zagotavlja trdnejšo oporo za daljše noge. Stranska vdolbina in ročice ob sedežu so preoblikovane tako, da omogočajo lažje vstopanje v vozilo in izstopanje iz njega – idealno za dostave od-vrat-do-vrat in paketne dostave s pogostim izstopanjem iz vozila.

Novi Daily je skladen s standardoma Euro 6-D Final in Euro VI-E in tako znatno presega trenutno veljavne zahteve. To pomeni, da izpolnjuje zahteve za mejne vrednosti emisij v dejanskih pogojih vožnje v trajanju svojega celotnega življenjskega cikla. Vgrajen ima dvojni sistem za naknadno obdelavo izpušnih plinov SCR, ki je bil v celoti prenovljen, tako da zavzame enako velik prostor kot pri predhodniku, zato ne zmanjšuje zmogljivosti Dailyjeve karoserije in ohranja njegovo legendarno vsestranskost.



Novi Daily je skladen s standardoma Euro 6-D Final in Euro VI-E in je zelo raznovrsten.





### Visoka produktivnost z visoko učinkovitostjo

Iveco S-Way je idealna izbira za prevoze na dolge razdalje in odlična poslovna rešitev za lastnike vozniških parkov. Z vrsto izboljšav in novih funkcij dviga meje zmogljivosti in učinkovitosti, ki se kažejo v skupnem zmanjšanju porabe goriva za 3 %.

Nova ponudba motorjev izpolnjuje standarde emisij Euro VI/E in je homologirana za čisto biodizelsko gorivo druge generacije. Ponudba motorjev Cursor 13 zdaj ponuja še dve stopnji moči: 490 KM in 530 KM. Učinkovitost motorjev Cursor 11 in Cursor 13 so izboljšali s povečanim kompresijskim razmerjem ter dodali novo strategijo krmiljenja zgorevanja.

13-litrski motorji so kombinirani z novimi, visoko učinkovitimi zadnjimi



Iveco predstavlja revolucionarno novo storitev, ki vozniku in lastniku voznega parka prihrani odvečne skrbi v primeru nesreče ali drugih težav z vozilom.





Iveco S-Way prinaša nov način komunikacije med voznikom in vozilom in odpira novo obdobje pomoči vozniku, ki deluje proaktivno in predvidljivo.

osmi z enostopenjskim reduktorjem, v povezavi s pnevmatikami s standardnim profilom pa so na voljo daljše prestave zadnje osi do 2,31 : 1. To omogoča občutno zmanjšanje hitrosti in posledično večjo učinkovitost pri umirjenih vožnjah na dolge razdalje.

Dodatne funkcije omogočajo še večjo učinkovitost in vključujejo nov način Eco za samodejno klimatsko napravo, ki odpravlja nepotrebno absorpcijo energije, in nove aerodinamične obloge stebričkov A, ki dodatno izboljšujejo tok zraka ob kabini.

### **Pametna evolucija 100-odstotno povezanega tovornjaka**

Iveco S-Way prinaša nov način komunikacije med voznikom in vozi-

lom in odpira novo obdobje pomoči vozniku, ki deluje proaktivno in predvidljivo. Z edinstvenim glasovnim spremljevalcem Iveco Driver Pal, novimi naprednimi funkcijami in povezanimi storitvami je življenje za volanom preprostejše in produktivnejše. Podobno, kot smo že prej omenili pri Dailyju, je tudi S-Way opremljen z glasovnimi ukazi prek storitve Amazon Alexa. Z edinstveno veččino MyIveco lahko upravljamo upravljalne elemente v kabini in uporabljamo infozabavni sistem, poleg tega pa načrtujemo pot v navigacijskem sistemu ter preverimo rezultat ocene vozniškega sloga. Iveco Driver Pal nas prek veččine MyCommunity tudi poveže s skupnostjo voznikov, da si izmenjamo sporočila na poti ali v bližini cilja. Lahko si izmenjamo koristne informacije na poti in si pomagamo med seboj.

Iveco predstavlja revolucionarno novo storitev, ki vozniku in lastniku voznega parka prihrani odvečne skrbi v primeru nesreče ali druge težave z vozilom. Voznik lahko Iveco prek glasovnega spremljevalca Iveco Driver Pal aktivira tudi storitev Top Care. S tem lahko vnaprej obvesti najbližjo servisno delavnico Iveco in pospeši rešitev težave. Storitve ponuja inovativni paket gostoljubnosti za voznika, če vozilo v šestih urah ni pripravljeno za vrnitev na cesto. Vključuje brezpla-



Z vrsto izboljšav in novih funkcij dviga meje zmogljivosti in učinkovitosti, ki se kažejo v skupnem zmanjšanju porabe goriva za 3 %.

čen prevoz, namestitvev in (po potrebi) zdravniško pomoč.

### **Trajnostni prvak**

Različici tovornjaka Iveco S-Way s pogonom na stisnjen zemeljski plin (CNG) in na utekočinjen zemeljski plin (LNG) sta opremljeni z novimi pametnimi dodatki, kot sta kompresor sklopke in variabilna črpalka za krmiljenje, kar dodatno poveča učinkovitost goriva. Izboljšave v motorju in nove funkcije pri modelih z dizelskim motorjem lahko skupaj z novimi pametnimi dodatki še dodatno prispevajo k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>. Zaradi vsega tega je Iveco S-Way s pogonom na zemeljski plin nesporni trajnostni prvak v prevozih na dolge razdalje.



# Še vedno postavlja merila



**V obdobju, ko na trgu prevladujejo vozila SUV v različnih oblikah, vse bolj pa forsirajo tudi električne avtomobile, je vse manj družinskih avtomobilov, ki so sposobni prepeljati družino in vso njihovo prtljago. Alternativa je vsekakor Citroën Berlingo, ki še vedno ponuja veliko prostora pa tudi ekonomičen in dovolj močan dizelski motor, ki je prav tako vse bolj redek v ponudbi.**

Uspešna zgodba Berlinga se je začela pisati leta 1996, ko je bil prvič predstavljen na pariškem avtomobilskem salonu, in takoj je osvojil trg. Z drugo generacijo, ki je bila predstavljena leta 2008, je Berlingo postal bolj resen, zahvaljujoč večjim dimenzijam pa tudi bolj prostoren in še bolj praktičen. Tretja generacija pa prinaša še več novosti.

Tako je novi potniški Berlingo nastopil z željo, da ostane vodilni v tem segmentu s približno 5 milijoni prodanih primerkov

(obe generaciji, vključno z dostavno različico). V redu, ampak kako in s kakšnimi argumenti? Rekel bi, da z uporabo preverjenega recepta, ker čeprav je vidno posodobljen, Berlingo ne obupa nad prvotno filozofijo. Podobne velikosti in s prepoznavnim slogom, z izjemno prostorno notranostjo in neštetimi praktičnimi elementi, tako pomembnimi na družinskih potovanjih.

Kar zadeva sam videz, je bilo logično, da cilj upravičuje sredstva, kar pomeni, da so oblike še vedno kubične. Gledano

od zadaj je Berlingo 3 praktično nespremenjen, z navpično nameščenimi zadnjimi vrati in žarometi. Na sprednjem delu do izraza prihaja aktualni oblikovalski trend Citroëna, saj je takoj opazen videz iz družine osebnih vozil. Ob tem pa se je dostavna izvedba z videzom sprednjega dela oddaljila od potniške izvedbe. Le bočna linija se je spremenila, pa še to le, ko gre za različico XL, torej za podaljšanega Berlinga, ki je na voljo tudi v 7-sedežni izvedbi.

Čeprav se je Berlingo »civiliziral«, takoj ko sedemo za volan, v ospredje pridejo geni dostavnega vozila. Poleg tega, da je plastika na armaturi trda kot za tovornjake, je položaj voznika precej pokončen, kot se za kombi spodobi.

## Snovalci sodelovali z otroki

Notranost skriva številne dobre lastnosti, reklo bi se, da so oblikovalci pri ustvarjanju notranosti sodelovali z otroki. V vozilu je toliko navdihnjenega prostora za shranjevanje igrač, knjig, tablic, telefonov in steklenic z osvežilnimi pijačami, piškoti, bonboni kot v nobenem drugem enoprostorcu in modelu SUV. Na tem področju je bil obdarjen tudi prejšnji Berlingo, novi pa



Kar zadeva sam videz, je bilo logično, da cilj upravičuje sredstva, kar pomeni, da so oblike še vedno kubične.





Berlingo je tudi odlično vozilo za prosti čas.

je absolutni prvak, še posebej, ker so bili dodani sodobni elementi, kot so priklop USB in brezstični polnilnik pametnega telefona. Na sovoznikovi strani smo našli celo klasično 220-V vtičnico!

Za voznikom in sovoznikom so trije posamični sedeži enake širine, a ker niso na drsnikih, jih ne morejo premikati! Odrasli imajo preprost dostop skozi velika drsna vrata na obeh straneh vozila, če pa so tam otroci, jih bodo težko zaprli. Iz varnostnih razlogov vrata, ko so odprta, ostanejo delno blokirana. Da bi jih zaprli, morate kar močno potegniti. Ne razmišljajte o električni asistenci, sploh ni predvidena. Nasprotno pa jo stranska okna imajo, so velika in se spustijo dovolj nizko. Otroci bodo zadovoljni z letalskimi mizicami na hrbtne strani sprednjih sedežev, pa tudi s predali v podu vozila, kamor lahko skrijejo igralne konzole.

### Majhen, a zmogljiv

Pod majhnim pokrovom motorja se nahaja 1,5-litrski turbo dizelaš, ki razvija solidnih 130 KM in je že dobro preverjen



Notranjost skriva številne predale in odlagalne površine.

v drugih modelih skupine PSA. Motor je združen s 6-stopenjskim ročnim menjalnikom, kar je odlična kombinacija, saj ponuja dober potovalni komfort ob relativno nizki porabi. Motor je precej diskreten. Njegovih 300 Nm navora je na voljo že v nizkih vrtiljajih, tako da moč razvija enakomerno. Ne ustvarja neprijetnih zvokov niti pri višjih hitrostih



Za voznikom so trije posamični sedeži enake širine ter velik prtljažni prostor.

in se zadovoljuje s 7,5 litri goriva. Treba pa je poudariti, da smo na test prejeli vozilo z nameščenimi strešnimi nosilci za kolesa, kar smo seveda za prvomajske praznike tudi izkoristili. Če so na strehi samo nosilci brez koles, se poraba dvigne za slab liter, če pa na strehi peljete dve kolesi ob konstantni hitrosti 100 km/h, več si skoraj nisem upal, saj se ustvarja veliko vrtnčenje zraka, se je poraba dvignila za dobra dva litra.

Ne bom vam več moril o dobrih lastnostih tega vozila, za konec le dejstvo, da je Berlingo, čeprav ni več tako poceni kot včasih, vseeno veliko cenejši in prostornejši kot vsi podobni kombiji in SUV-ji v tem razredu. To so argumenti, ki še vedno držijo tovrstna vozila pri življenju, zato tudi konkurentje še vedno vlagajo v razvoj tovrstnih vozil.



Merilniki so še vedno analogni, na sredini pa kraljuje velik ekran.

### TEHNIČNI PODATKI: Citroën Berlingo 1,5 HDI

Motor: 4-valjen turbo dizel	
Prostornina (ccm):	1499
Moč (kW/KM):	96/130
Navor (Nm/min):	300/1750
Menjalnik/pogon:	Ročni 6-stopenjski/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4403
Širina (mm):	1848
Višina (mm):	1844
Medosna razdalja (mm):	2785
Prtljažnik (l):	600/2120
Masa vozila (kg):	1430
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10,5
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba l/100km):	7
Emisija CO <sub>2</sub> (g/km)	115



# Kögel za modelsko leto 2021 uvaja številne novosti



**Kljub koronskemu času proizvajalci gospodarskih vozil ne počivajo in na trg pošiljajo nove ali močno izboljšane modele. Tako je tudi z nemškim proizvajalcem priklopnih vozil Kögel, ki je novinarjem prek videokonference predstavil številne novosti na svojih prikolicah.**

Prvo vozilo v nizu prenov je Kögel Cargo Rail polpriklopnik, ki je najbolj vsestranski in namenjen vsakodnevni uporabi. Zdaj je na voljo z zelo stabilnim, lahkim jeklenim okvirjem in 90-milimetrskim vratom okvirja. V osnovni različici ima poenostavljeno obliko z lastno težo 6.350 kilogramov.

Kögel Cargo Rail poleg prednosti nove generacije prikolic NOVUM ponuja tudi obsežno bogato serijsko

opremo. Robovi prijema so integrirani v okvir, zaščitna ponjava pa ima nove čeljusti prijema. Zahvaljujoč osem KTA NOVUM so prikolice optimalne za uporabo v kombiniranem prevozu. Na voljo so za Kögel Cargo Rail, Cargo Coil Rail in Box Rail.

Kögel Cargo Rail je opremljen z ojačanim okvirjem šasije tudi za večmodalni transport. Zahvaljujoč velikemu obsegu prilagajanja je

mogoče ohišje Flexi-Use Kögel Cargo Rail prilagoditi najrazličnejšim prevoznim zahtevam. Karoserija Flexi-Use omogoča dve višini, in sicer model P380 ponuja maksimalno notranjo višino 2.650 mm, kodifikacijska številka tirnice P395 pa notranjo višino 2.800 mm. Polpriklopnike je zato mogoče uporabljati na različnih železniških progah, kar špediterjem prihrani čas in denar.

## Euro Trailer

Rešitve trajnostnega prometa so danes nepogrešljive za vozni park. Špediterska in logistična podjetja se vse bolj zavezujejo, da bodo zmanjšala svoj odtis CO<sub>2</sub>. Köglave prikolice pomembno prispevajo k doseganju teh ambicioznih ciljev. Zato Kögel za trge, kjer je to dovoljeno, ponuja podaljšano polprikolico Euro Trailer NOVUM, ki postavlja nova merila za podnebju prijaznejše transportne rešitve. Polprikolica je 1,38 metra daljša od običajnih priklopnikov in ponuja do 10 kubičnih metrov več prostornine ali do štiri dodatna paletna mesta. Posledica tega je znatno zmanjšanje porabe goriva na





prepeljano paleta, zato lahko Euro Trailer uporabljamo še bolj učinkovito in varčno.



### Kögel Box NOVUM

Robustno podvozje, ki uporablja modularni sistem Kögel, omogoča dovoz na različne nakladalne rampe ter vzdrži različne viličarje, saj je zadnji okvir standardno ojačan. Ohišje polprikolice vsebuje visokokakovosten izolacijski penasti polimer brez CFC. Notranjost je robustna in preprosta za vzdrževanje, saj je prevlečena s trdo PVC folijo. Stene in izolirana streha so domač izdelek in zagotavljajo popolno zaščito za temperaturno občutljivo blago. Da je nakladanje lažje in varnejše, ima Kögel Box v notranjosti devet LED svetlobnih trakov. To optimalno osvetli celotno notranjost in nakladalno ploščad, s čimer se zmanjša možnost poškodb pri nakladu. Poleg tega ima Kögel Box – PurFerro standardno certifikat o pritrditvi tovora v skladu z DIN EN 12642 Code XL.

Ob tem pa Kögel Box NOVUM

– PurFerro ponuja dodatne možnosti opremljanja. Sidrne tirnice so vgrajene po celotni dolžini, kar ustreza različnim transportnim zahtevam. Polprikolica tako omogoča dvonadstropno nakladanje s pomočjo vodilnih tirnic in 23 nakladalnih palic – vsaka s 1000 kilogrami nosilnosti. To omogoča nakladanje v različnih nivojih z dodatnimi 33 paletami.

Osi KTA NOVUM, nameščene na Kögel BOX NOVUM, so rezultat izjemnega inženiringa. Združujejo najbolj kakovostne vrhunske komponente v inovativnem konceptu. Osi Kögel KTA so lažje predvsem zaradi lažjih zavor, neposredno vpete osne cevi z nosilci ter zaradi uporabe le dveh namesto štirih pritrdilnih vijakov. Nižja lastna teža ima za posledico manjšo porabo goriva, kar posledično zmanjša tudi emisije CO<sub>2</sub>.

### Lažje načrtovanje po zaslugi Kögel Telematics

Od junija 2021 so vsa priklopna vozila Kögel opremljena s sistemom Kögel Telematics. S telematičnim paketom BasicTrailer, ki združuje storitve PosControl, TrailerControl in EBSControl, telematski modul Kögel na telematični spletni portal v realnem času pošilja podatke o položaju in stanju vozila. Zahvaljujoč odprtim vmesnikom v sistemu Kögel Telematics lahko celo operaterji z mešanim voznim parkom dobijo priročen pregled nad vsemi svojimi vozili in njihovim stanjem – ne glede na telematski portal.



Za konec pa omenimo še, da Kögel s paketom Full Service svojim strankam ponuja celotne servisne storitve. Prevozniki tako lahko obdržijo stroške pod nadzorom, saj za vzdrževalna dela plačujejo ugodne mesečne obroke. Stalna vzdrževalna dela izvajajo številne servisne delavnice Kögel po vsej Evropi. Tudi to zagotavlja ohranitev vrednosti prikolic Kögel. S sloganom »Ker nam je mar« Kögel podpira vse stranke z odličnimi izdelki, izjemnim strokovnim znanjem, poglobljenim poznavanjem prevozniških potreb in ekološko in ekonomsko trajnostnimi izdelki.





# Varno s prikolico na morje



Poletni čas je, vozniki želijo svoje čolne, počitniške prikolice in različne druge prikolice varno pripeljati do cilja, ne da bi ogrozili sebe ali druge udeležence v prometu. Ta aktivnost včasih ni najlažja. Videti je sicer preprosto – priklopnik priklopimo na kljuko in gremo na morje. Avtomobili, ki vlečejo prikolice, so bolj obremenjeni, počasnejši, voznik pa mora imeti nekaj znanja ter še bolj pozorno opazovati okolico vozila, če želi obdržati glavo na ramenih in prikolico za in ne pred seboj.

## Tehnična izpravnost prikolice

Danes za vleko prikolic največ uporabljamo avtoceste. Tu se zna zgoditi, da se cesta več kilometrov spušča in da ves čas zaviramo. Ob tem lahko pride do pregrevanja zavor in tudi do njihove odpovedi. To se zgodi, ker hidravlično olje zavre, v ceveh pa se nabere plin, zato stopalka postane mehka, zavore pa neučinkovite. Najbolje je, da zavorno olje zamenjate vsaki dve leti. Če spadate med tiste, ki vlečejo težke prikolice,

lahko v trgovini naročite olje z višjim vreliščem, kar bo povečalo trajnost in odpornost na pregrevanje. Če je možno, zavirajte z motorjem. Večkrat lahko vidimo prikolice, ki se jim kadi iz koles. Priklopniki imajo po navadi naletno zavoro. Zato je tudi na prikolici treba menjati zavorne obloge, namazati vzvode, oprati in namazati ležaje. Najmanj, kar si želite, je, da prikolica v ekstremnih razmerah zaniha in se prevrne, ker zavore ne delujejo enakomerno.

## Temperatura motorja

Čeprav imate v vozilu močan motor, ga ne silite v klanec z nizkimi vrtljaji. Vodna črpalka daje slabšo cirkulacijo hladilne tekočine, zato se motor težje hladi. Vozite v višjih prestavah z višjimi obrati in sledite merilniku temperature, da se motor lažje hladi.

Če pa temperatura že zraste in opazite, da je prišlo do pregrevanja, se nikar takoj ne ustavite in ne ugasnite motorja. Odprite vsa okna, povečajte število vrtljajev motorja, izklopite klimatsko napravo, vključite gretje in ventilator v kabini na maksimum. Malo vam bo vroče, a boste ohranili motor.

## Razpored mase in težišča

Velika napaka je, če je težišče prikolice za osjo. Ko prikolico pripnete na vozilo, mora slednje nekoliko »sedeti«, torej mora biti pritisk na kljuko približno 50 kg, pri športnih terencih in močnejših vozilih tudi do 100 kg. Stvari v prikolici postavite čim bližje osi, rahlo proti avtomobilu. Če je težišče za osjo prikolice in če prikolica začne plesati, jo je skoraj nemogoče umiriti.



Kupite dodatna vzvratna ogledala, ki vam bodo razširila pogled tudi za prikolico.





Preden priključite prikolico, preverite kljuko, da ni obrabljena, jo očistite in namastite.

### Namastite kljuko

Preden priključite prikolico, preverite kljuko, da ni obrabljena, jo očistite in namastite. Če ste slednje pozabili in ste že na cesti, vam ni treba takoj na bencinski črpalki kupiti kilograma masti, saj je dobesedno potrebujete le za prst. Pristopite do prvega voznika tovarnjaka na parkirišču in ga prosite za mast, oni jo imajo vedno s seboj. Prav tako se nihče ne bo jezil, če boste s sedla tovarnjaka, na katerega je pritrjena prikolica, potegnili malo masti, saj jo je tam vedno preveč.

### Prikolico med vožnjo ves čas spremljajte

Vedno srečamo koga, ki je počitniško prikolico privlekel skozi »šivankino uho« in ko ni šlo več naprej, ustvaril zastoj. Kupite dodatna vzvratna ogledala, ki vam bodo razširila pogled tudi za prikolico. Bolj ko boste spremljali promet za seboj, lažje boste manevrirali vzvratno in nikoli ne boste pozabili, da vlečete prikolico.

### Pazite na hitrost

Koloteki, odpadli deli z drugih vozil, počene gume ..., vse to lahko še posebej na enoosnih prikolicah povzroči nestabilnost, še posebej ob močnejšem vetru, lahko pa privede celo do poškodb pnevmatik, morda celo kolesnega ležaja. Ne vozite hitreje od tovarnjakov in ne uporabljajte tempomata, sicer ne boste ugotovili, da je motor preobremenjen in da težje vleče, in ne boste pravočasno ustavili, kar lahko privede tudi do prevračanja prikolic.

## Kategorija B je dovolj, vendar ...

Po zakonu o voznikih lahko s kategorijo B vlečete tudi težje oziroma večje, tovarne ali počitniške prikolicе, vendar avto in prikolica skupaj ne smeta preseči 3500 kg. Za lastnike večjih cestnih terencev z večjo nosilnostjo, ki vlečejo manjša plovila in počitniške prikolicе, zelo prav pride koda 96.

- **kategorija B:** lahko priklopno vozilo največje dovoljene mase do 750 kg ali z dodanim priklopnim vozilom, ki ni lahki priklopnik, če največja dovoljena masa skupine vozil (torej motornega vozila z dodanim priklopnikom) ne presega 3500 kg in taka skupina vozil ne posega v pravila o homologaciji vozil.
- **kategorija B** s kodo 96 (dodatno praktično usposabljanje – 9 ur v avtošoli in izpitna vožnja): priklopno vozilo, ki ni lahki priklopnik; največja dovoljena masa take skupine vozil presega 3500 kg, a ne presega 4250 kg.
- **kategorija BE** (teoretični in praktični del izpita z najmanj 21 urami vožnje): namenjena voznikom, ki vozijo vlečno vozilo in priklopno vozilo, ki skupaj presega 4250 kg, a ne presega 7000 kg.



Avtodom in zadaj čoln sta zagotovo težja od 4250 kg, zato boste za vleko takšne kombinacije potrebovali izpit kategorije BE.

### Tlak v gumah

Pred in med vožnjo preverite tlak v pnevmatikah. Prepričajte se, da nimate obrabljenih ali starih gum. Recimo, da ste najvarnejši, če so pnevmatike stare do pet ali največ sedem let. Če pnevmatik ne hranite na posebnih stojalih ali v zraku

na nosilcih, je pnevmatike najbolje zamenjati vsaki dve leti. Seveda je vse odvisno od stanja pnevmatik, a izkušeni vulkanizerji bodo svetovali redno menjavo.

### Umaknite se hitrejšim od sebe

Samo zato, ker se vam nikamor ne mudi, samo zato, ker imate termo posodo s kavo in ker si žena zdolgočaseno navija kodre, medtem ko vi svoj ponos sproščeno vlečete na morje, še ne pomeni, da se vam ni treba umakniti drugim udeležencem v prometu. Bodite previdni in se zavedajte, da ste med počasnejšimi. Zato se odpravite na pot v času, ko je promet manj gost. Ko ste na cesti, uporabljajte vzvratna ogledala in spuščajte hitrejša vozila naprej.

**Pa srečno pot!**



Starejših prikolic ne vlečete, če jih že morate prestaviti, jih naložite na avtovleko.



# Visokokakovostna dizelska goriva »Q Max nove generacije«

Sodobni dizelski motorji danes predstavljajo tehnološko izredno izpopolnjene motorne pogone in vrh več kot stoletje dolge evolucije motorjev z notranjim zgorevanjem. Čeprav se zdi, da se ob vse bolj agresivnem vstopu elektrifikacije na področje prometne mobilnosti njihov čas izteka, pa prav njihova tehnološka izpopolnjenost zagotavlja, da bodo ti pogoni še kar nekaj časa na naših cestah.

Pri našem največjem naftnem trgovcu se tega dobro zavedajo, zato so poskrbeli za še eno nadgradnjo svojih goriv Q Max. Čeprav je zelo verjetno, da nas čaka brezogljichna prihodnost, pri Petrolu vedo, da se to ne more zgoditi čez noč. Prav zato želijo z novo generacijo goriv Q Max, ki so jo na trg plasirali prav v teh dneh, poskrbeti, da bo tudi pot v novo mobilnost prijaznejša in bolj odgovorna do okolja.

## Napredna tehnologija deluje učinkoviteje le z uporabo visokokakovostnega goriva

Sodobni napajalni sistemi dizelskih motorjev danes obratujejo pri tlakih, ki bistveno presegajo 2000 bar. Da se gorivo lahko zelo učinkovito pomeša z zrakom, skrbijo sofisticirani in filigransko natančni sistemi vbrizgavanja. Za čistost goriv pred vstopom v sistem vbrizgavanja v motorju skrbijo ustrezni filtri, ki lahko zadržijo tudi nekaj mikrometrov velike nečistoče in s tem zagotavljajo, da vsi prehodi goriva ostanejo maksimalno

prehodni, vbrizgavanje pa optimalno. A tudi filtri niso »vsemogočni«, zato je skrb za kakovostno gorivo še vedno največji garant nemotenega delovanja motorja. Ključno pri tem je, da se s tem zagotovi optimalen proces zgorevanja goriva, pri katerem tudi drugi parametri obratovanja ostanejo optimalni (poraba, moč in zmogljivost motorja, emisije idr.). Goriva Q Max nove generacije po zagotovitvi Petrola danes izpolnjujejo vsa ta pričakovanja.

## Nova tehnologija čiščenja »Dual Action Technology« sedaj tudi v novih gorivih Q Max

Petrolovi energetski in kemijski inženirji so se nove generacije visokokakovostnih goriv Q Max lotili enako dosledno kot njihovi kolegi, ki razvijajo sodobne motorje. Eden ključnih izzivov pri razvoju sodobnega dizelskega goriva je, kako v motorju zagotavljati optimalno čistost vseh sklopov in površin, ki sodelujejo pri oskrbi motorja z gorivom in to ves čas obratovanja

Daaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa  
aaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa  
vožnja

Nova generacija visokokakovostnih goriv Q Max z Dual action t poskrbi za daaaaaljše in čistejše delovanje motorja vašega avto





vozila. Pri tem najpomembnejšo vlogo odigrajo aditivi, ki so danes nepogrešljiv sestavni del vsakega visokokakovostnega goriva. Z njimi lahko zagotovimo to, kar z običajnimi neaditiviranimi gorivi nikakor ni možno. Prav zato je Petrol v svoja najnovejša goriva vključil najsodobnejšo različico večnamenskih aditivov znane svetovne družbe za proizvodnjo aditivov, Afton Chemical iz Velike Britanije. Za zagotavljanje popolne čistosti in zaščite motorja Petrol v svojih novih gorivih Q Max uporablja najnovejšo tehnologijo družbe Afton – »Dual Action Technology«. Pri tem aditiv poskrbi za zelo učinkovito in hitro odstranitev vseh v motorju nabranih oblog, po čiščenju pa površine ostanejo tudi dodatno zaščitene. V Petrolu trdijo, da je tak učinek v določenih primerih mogoče doseči že z enim samim polnjenjem, seveda če motor ni pretirano »zanemarjen«.

Ne glede na to, ali gre za »regular« kakovost goriva tipa Q Max Diesel ali za »premium« gorivo tipa Q Max iQ Diesel, se v motorju po uporabi teh goriv vzpostavijo pogoji, pri katerih

motor lahko zaduha s polno močjo.

Nova molekularna formula, vključena v novi, posodobljeni paket aditivov v dizelskih gorivih Q Max, motorju »vrača« izvorno moč in odzivnost, zagotavlja trajnejšo zaščito in stabilnost delovanja, vse to pa gorivu prinaša tudi attribute, ki bodo v naslednjem desetletju vstopnica gorivom na trg. To so nižje emisije in zmanjšanje negativnih učinkov rabe motorjev z notranjim zgorevanjem na okolje, tudi v primerjavi z nekaterimi alternativnimi nizkoogljivičnimi energenti prihodnosti.

#### 5-krat »DA«, zakaj po dizelsko gorivo na Petrol

- **Znižana poraba goriva.** Z novimi Petrolovimi dizelskimi gorivi lahko porabo znižate tudi do visokih 4,3 %. S tem se izboljša ekonomika rabe goriva, znižajo pa se tudi emisije CO<sub>2</sub>.
- **Še izboljšana čistost in zaščita motorja.** Z učinkovitim sistemom najnovejše tehnologije čiščenja se ta v primerjavi s standardnimi gorivi izboljša tudi za 100 %. S tem se znižajo emisije po zgorevanju in negativni učinki rabe goriva za okolje.
- **Restavracija moči in pospeškov.** Zaradi sinergije vseh učinkov aditivov, ki jih vsebujejo nova goriva Q Max, se moč in odzivnost motorja zvišata, s tem pa je kmalu dosežena maksimalna raven, ki jo motor tehnološko lahko zagotavlja.
- **Izjemno visoko cetansko število – nad 58** (velja za Q Max iQ Diesel). To zagotavlja še bistveno izboljšano sposobnost samovžiga goriva. Motor poleg tega deluje bolj zanesljivo, uglajeno in tudi manj hrupno.
- **Zaščita pred obrabo, korozijo in zatikanjem injektorjev,** nove in še izboljšane funkcionalnosti goriva, ki zagotavljajo povečano zanesljivost obratovanja in daljšo življenjsko dobo motornih delov.

aaaaaaaaaaaaaaaaaaaa  
naaaaaaaaaljša

technology  
mobila.





# Continental podpira MAN eTGM v vsakodnevnih dostavah

Elektrifikacija mestnih dostavnih vozil ima ogromen potencial. Uporaba električnih tovornjakov za dostavo pomaga bistveno zmanjšati emisije CO<sub>2</sub> in onesnaženje s hrupom v središčih mest. Preden pa bodo flote električnih vozil lahko delovale, morajo biti zagotovljeni nekateri elementi – na primer nova polnilna infrastruktura, pa tudi omrežja različnih napetosti, obratovalni protokoli in ne nazadnje ustrezne pnevmatike.

Razvojni inženirji pnevmatik Continental zato natančno spremljajo potrebe svojih kupcev pri nadaljnjem razvoju ponudbe izdelkov za segment električne mobilnosti. Podjetje je že nekaj let vključeno v terenske preizkušnje tovornjakov in zbira informacije, potrebne za pnevmatike za gospodarska vozila, posebej prilagojena električnim vozilom. Robustna pnevmatika Conti Hybrid za regionalne namene trenutno nabira kilometrino.

## Conti Hybrid prihaja na ceste na električnih tovornih vozilih

Konec leta 2018 je pivovarna Stiegl v Avstriji dodala svojemu voznemu parku MANov električni kamion. Pnevmatike Conti Hybrid HS3 in HD3 so od takrat prevozile že več kot 23.000 km. Tovornjak je v središču Salzburga in v radiju približno 50 kilometrov od mesta na cesti osem ur na dan. »Pnevmatike Continental imajo odlične zmožljivosti v vseh voznih razmerah,« poroča voznik Stiegla

Dominik Lackner. »Fantastično je, ko se med speljevanjem lahko zaneseš na tako močan oprijem. Semaforje pustim za sabo tako hitro kot avtomobili in to je povsem nov občutek.« To je le ena izmed pomembnih povratnih informacij, ki jih redno zbira Kurt Bergmüller, direktor prodaje pri Continental Reifen Austria GmbH. »Spremljamo stanje pnevmatik in beležimo, kaj imajo vozniki in upravljavci voznega parka o njih povedati. Vesel sem, da lahko povem,



Konec leta 2018 je avstrijska pivovarna Stiegl svoji floti dodala električni tovornjak znamke MAN s pnevmatikami Continental.





da imajo naše pnevmatike zmogljivosti in potencial, potreben za uporabo na električnih vozilih. To pomeni, da igrajo pomembno vlogo pri zmanjšanju ravni hrupa in emisij škodljivih snovi ter pomagajo, da fosilna goriva ostanejo v zemlji.«

#### **Continentalove pnevmatike za električna dostavna vozila za urbana območja**

Razvoj pnevmatik za električna dostavna vozila za urbana in regionalna območja je tehnološki izziv. »Ta novi pogonski sistem nas je spodbudil k novim razvojnim konceptom,« pravi Hinnerk Kaiser, direktor razvoja pnevmatik pri Continentalu. »Razvoj pnevmatik za električna vozila je v tehničnem smislu še posebej zahteven, ker morajo prenesti več navora, ustvariti čim manj kotalnega hrupa in biti sposobne nositi še precej težke baterije. Ob vsem tem pa doseči enako število prevoženih kilometrov in enako raven varnosti.« Dostavni tovornjaki so pogosto udeleženi v prometu z veliko gibanja in ustavljanja, voziti morajo čez robnike, poleg tega pa, kot dodaja Kaiser: »Pnevmatike na

električnih tovornjakih med speljevanjem in pospeševanjem trpijo več navora.« Upoštevati je treba tudi upočasnjevanje: Ko vozilo zavira, njegov električni motor ustvari elektriko za polnjenje akumulatorja. Ta postopek rekuperacije poveča obremenitev pnevmatik na pogonski gredi. Na koncu je v središču mesta poseben poudarek na kotalnem hrupu: »To je območje, kjer morajo biti vozila še posebej tiha, zato prednosti elektromotorja ne sme izničiti hrup pnevmatik,« pravi Kaiser.

#### **Conti Hybrid pomeni strokovno rešitev za električna dostavna vozila v regionalnem prometu**

Za terensko testiranje pnevmatik CNL so pnevmatike Conti Hybrid HD3 in HS3 nameščene na tovornjak MAN eTGM. »Za testiranje smo izbrali HD3, ker je to naša posebna pnevmatika za regionalni prevoz, saj zagotavlja veliko število prevoženih kilometrov in robustno tekalno plast,« pojasnjuje Kaiser. »Conti Hybrid HS3 je prav tako zasnovana za regionalne naloge in zagotavlja veliko število prevoženih

kilometrov ter dobre lastnosti na mokrem. Vse to pa so lastnosti, s katerimi lahko trenutno najučinkoviteje pomagamo električnim vozilom v mestnem prometu.«

#### **Tesno sodelovanje s proizvajalci vozil pri razvoju pnevmatik za električna vozila**

Novi pogonski sistemi in koncepti vozil spreminjajo zahteve glede pnevmatik in spodbujajo potrebo po novih razvojnih konceptih. Continental že leta z razvojnimi partnerstvi zbira dragocene izkušnje iz resničnega sveta. »Reševanje nasprotujočih si ciljev – zlasti števila prevoženih kilometrov v primerjavi z zaviranjem in vodljivostjo – je tehnično zahtevno,« pojasnjuje Hinnerk Kaiser. »To nam predstavlja nove izzive, vsekakor pa ne bomo sklepali kompromisov glede robustnosti in zavornih zmogljivosti.« Glede na veliko povpraševanje občin in izvajalcev javnega prevoza po voznih parkih električnih vozil, ki ne proizvajajo emisij, in glede na hiter razvoj segmenta električne mobilnosti narašča tudi potreba po ustreznih pnevmatikah.





**Mineva 30 let od osamosvojitvene vojne, desetdnevne vojne, s katero je Republika Slovenija med 27. 6. in 6. 7. 1991 odbila napad jugoslovanske vojske in si tako zagotovila neodvisnost. To je bil prvi vojni spopad v Evropi po drugi svetovni vojni. Pomembno vlogo pa so igrala tudi slovenska prevozna podjetja in njihovi kamioni ter avtobusi.**

Slovensko-hrvaška meja je za mnoge prevoznike zelo znan kraj. Za tisoče šoferjev je to mesto nenehnih zastojev zaradi konca schengenskega območja, kjer ponovno nastopi policijska kontrola. Meje pa tu ni bilo do leta 1991, ko je Slovenija razglasila neodvisnost. To se je zgodilo 25. 6., že dan po tem pa so zahrumeli tanki na Vrhniki, Pivki, v Zagrebu, Varaždinu ... ko je jugoslovanska vojska želela s silo zatreti voljo naroda.

Enote za vojaški poseg proti Sloveniji so oblikovali ljubljanski, mariborski, reški, zagrebški in varaždinski korpus ter letalski korpus JLA. Vsi so bili pod poveljstvom 5. armadnega poveljstva v Zagrebu. V Sloveniji je imela JLA približno 22.300 vojakov, še ravno toliko pa jih je k nam prišlo iz Hrvaške. Slovenska Teritorialna obramba je štela 16.000 pripadnikov,



med vojno pa se je število povečalo na 35.200. Slovenska policija je imela okoli 10.000 aktivnih in rezervnih pripadnikov. Še najbolj pa je lahko slovenska vojska računala na podporo prebivalstva! JLA je imela popolno premoč v orožju in močne oklepne enote s podporo vojnega letalstva. Slovenska vojska in policija pa sta imeli samo pehotno oborožitev, nekaj 20-mm protiletalskih topov in 82-mm minometov, vendar niti enega tanka, letala ali topniških enot. Boju z oklepniki so bili namenjeni ročni raketometi, še najbolj pa so jih na njihovi poti ovirale barikade, pretežno narejene s pomočjo tovornjakov in avtobusov.

Od samega začetka desetdnevne vojne je slovenska vojska z barikadami zaprla večino smeri, po katerih so se gibali tanki. Barikade so bile sestavljene iz betonskih blokov, pretežno pa so v barikade slovenska prevozna podjetja

postavljala tovornjake in avtobuse pa tudi gradbene stroje. Da bi bili čim težji, so bili tovornjaki tudi natovorjeni z različnim balastnim materialom. Takrat so v prevoznih avtoparkih prevladovali Mercedesi NG ter MANi in seveda domači TAMI. Kasneje se je izkazalo, da je bilo žrtvovanje opreme strateška odločitev, saj so tanki le stežka napredovali, večina pa jih je kar obstala. Tako je bila zaustavljena in razorožena tudi elitna oklepna enota. Te barikade so slovenski vojski prinesle odločilno prednost in tudi prebrat, saj JLA ni pričakovala nobenega odpora.

Agresija se je zaključila 7. 7. 1991, izredna učinkovitost obrambe pa je bila priznana tudi na mednarodni ravni. Dosežen je bil 90-dnevni rok, da se vojska z vso opremo umakne iz Slovenije, nato pa so kmalu sledila mednarodna priznanja Slovenije.





# @ ima korenine v srednjem veku

Za masivnejšo uporabo znaka @ je zaslužen Ray Tomlinson, ameriški računalničar, ki se je spomnil, kako z enega računalnika poslati elektronsko sporočilo na drugega, saj se je do takrat pošta lahko pošiljala le znotraj ene naprave.



Da bi lahko poslali mail z enega računalnika na drugega, je Tomlinson med uporabniškim imenom in imenom računalnika postavil znak @ in ta simbol se uporablja še danes, še več, ta znak je naredil pravo revolucijo v sodobni komunikaciji, ki jo je tudi za vedno spremenil.

Ray Tomlinson je že umrl, a ga danes vsi smatrajo za očeta elektronske pošte

in modernega komuniciranja. Tomlinson je simbol @ izbral, ker se je v računalništvu uporabljal zelo redko in je bilo malo možnosti, da »zmede« takrat še relativno primitivne programe in operacijske sisteme.

Sicer pa simbol @ ni nov simbol, temveč izvira že iz srednjega veka. Prvič se omenja pri prevodu nekega

dokumenta iz grščine v bolgarščino leta 1345. Simbol @ se je uporabljal namesto črke A v besedi amen. V 15. stoletju so v Španiji simbol uporabljali za mersko enoto teže. Leta 2000 je italijanski akademik Giorgio Stabile na podlagi pisma iz leta 1536 prišel do zaključka, da je bil znak @ takrat običajen znak za različne merske enote. V knjigi Skrivnostni simboli pa avtor Keith Houston razlaga, da je bil simbol @ prisoten na pisalnih strojih že konec 19. stoletja. Takrat so znak postavljali med količino nekega izdelka in cene ene enote tega izdelka.

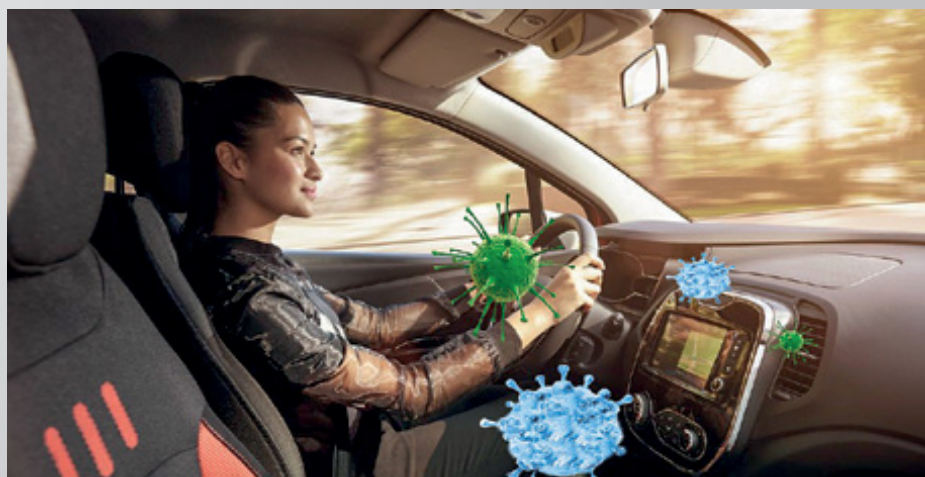


## Leglo bakterij

Da je računalniška tipkovnica bolj umazana od straniščne školjke, smo slišali že večkrat. Je pa nekaj, kar je še bolj umazano od tipkovnice. Verjeli ali ne, to je vaše vozilo. Notranjost avtomobila je za kar 55 odstotkov bolj umazana od tipkovnice in kar 2144 odstotkov bolj umazana od vašega pametnega telefona, so pokazale raziskave.

Testi so pokazali prisotnost okoli 100 bakterij na kvadratni centimeter, vključujoč tudi stafilokoke. Mikroorganizmi so povsod na volanu, menjalniku, armaturi, sedežih ...

Krivci za to so sami vozniki, ki priznavajo, da neredno čistijo notranjost. Nekaj več kot polovica vprašanih je povedalo, da avta ne čistijo niti enkrat na mesec. To pa ni najbolje, glede na vse, kar ljudje delamo v avtomobilu, od prehranjevanja do kašljanja. Strokovnjaki zatrjujejo, da bi notranjost morali čistiti vsaj enkrat na teden, še posebej površine, ki prihajajo v stik s kožo.







# Elektrika in dizel po Mercedesovo

Lani je Mercedes svojo najbolje prodajano limuzino pomladil in ji zgladil gubice. Največja novost so vodoravne luči zadaj ter nova maska hladilnika, luči in odbijač spredaj, kar daje E-razredu W213 novo dozo elegance.

Še več elegance pa najdemo v njegovi tehnologiji. Do sedaj je bil najbolj priljubljena izvedba E 220 d z dvoliterskim dizelskim motorjem, ki razvija 194 KM. Ta predstavlja najboljše razmerje med vloženim in dobljenim, če pa se bo država

odločila in ponovno s subvencijami podprla hibridna vozila, lahko zelo zanimiv postane tudi model E 300 de 4 Matic. Oznaka »de« ne pomeni Deutschland, čeprav je to rodna država tega Mercedes, temveč označuje hibridni

pogon dizel/elektrika. Opomnimo, da je Mercedes edini na trgu, ki ponuja priključni hibrid v kombinaciji z dizelskim motorjem, kar pomeni, da se 13,5-kWh baterija polni prek zunanega napajanja, reža za priključek pa se nahaja na desni strani zadnjega odbijača. Ob tem pa se konservativnim strankam ni treba odreči klasičnemu dizelskemu motorju. Avto pa je tako precej bolj varčen in okolju prijazen.

### 700 njutnov navora

Tudi hibridni model v osnovi poganja dvoliterski dizelaš, ki razvija 194 KM in 400 Nm navora. Motor deluje v navezi z elektromotorjem z močjo 90 kW in 440 Nm navora. Skupna sistemska moč pa tako znaša 306 KM in 700 Nm navora. Ta moč omogoča, da vozilo 100 km/h doseže v le 5,9 sekunde, končna hitrost pa znaša 250 km/h, do katere dve toni težko vozilo skozi 9 stopenj prenosa drvi brez obotavljanja, brez kakršne koli izgube moči.

Tudi kadar je baterija povsem prazna, ima vsaj 4-% rezervo, da pomaga pri speljevanju ter vzdrževanju hitrosti, saj avto vedno spelje le s pomočjo elektrike. Če



13,5-kWh baterija se lahko polni prek zunanega napajanja, reža za priključek pa se nahaja na desni strani zadnjega odbijača.





V prtljajniku je za 300 kilogramov baterij, zato je ta za 170 litrov manjši.

pa je bil 90 minut priklopljen na električno napajanje, se vam odpira povsem nova izkušnja vožnje. Kar 45 km lahko prepeljete povsem na elektriko in z njeno pomočjo drvite vse do 130 km/h. Izmenično delovanje dizelskega in elektromotorja za voznika skoraj ni opazno. Preprosto v določenem trenutku ne čutite več vibracij in zvoka motorja. Prav tako ponuja motorni sklop križarjenje, ko se v določenem trenutku ob sprostitvi stopalke za plin iz pogona popolnoma izklopita motor in menjalnik, tako da vozilo nadaljuje vožnjo samo z lastno inercijo. Ko pa potrebujemo vso moč, le pritisnemo stopalko za plin do konca, in v pogon se bosta vključila oba motorja, pri čemer dodatnih 440 Nm navora iz elektromotorja prepričljivo požene vozilo tudi v bolj strm klanec.

Podvozje je tukaj nekoliko trše nastavljeno, predvsem zaradi dodatne teže v obliki baterij, ki jih vozimo s sabo (300 kg). To pa ne pomeni, da vožnja ni udobna. Odziv na zasak volana je zelo direkten, voznik pa ima na razpolago štiri

programe vožnje, od katerih je Comfort najbolj prijeten, EQ pa nudi vožnjo samo s pomočjo elektrike, če imamo v baterijah dovolj energije. K večji varnosti pa svoj delež doda tudi štirikolesni pogon.

### Uro in pol polnjenja

E 300 de ima interni izmenični polnillec z močjo 7,3 kW, zato nima možnosti

polnjenja na DC-polnilnicah. Žal je tako z vsemi plug-in hibridi, saj nosijo s sabo baterije z nižjo kapaciteto. Najbolje je, da jih polnite ponoči doma na Wall boxih, ki stanejo približno 1000 evrov. Tudi na hitrih polnilnicah z visoko kapaciteto baterije ne bodo sprejele več kot 7,3 kW na uro, kar pomeni, da polnjenje 13,5-kWh baterije traja dobro uro in pol.

S polno baterijo lahko prevozimo do 45 km samo na elektriko, z močnejšim pritiskom na plin samo 20 km, nato nadaljujemo na nafto. Drugače povedano, če vozimo prvih 40 km na elektriko brez porabe, ostalih 60 km pa na dizel ob porabi 7,5 litrov, pridemo do povprečja 4,5 l/100 km. Tu moramo biti pozorni, da je baterija vedno polna. Morda je slabša stran tega vozila namestitve baterij v prtljažni prostor, zato ima ta »le« 370 litrov prostora, kar je za 170 litrov manj kot pri klasičnem E-razredu, a tudi s tem bomo preživeli, saj bomo vozili trenutno najboljšo hibridno limuzino.



Mercedes E 300 de je zagotovo ena lepših limuzin v poslovnem razredu.



Notranjost je povsem digitalizirana, saj na dveh velikih zaslonih spremljamo vse potrebne informacije o vožnji.

#### TEHNIČNI PODATKI: MB E 300 de

Motor: dizel, štirivaljni, turbo polnilnik/elektromotor	
Prostornina (ccm):	1950
Moč (kW/KM):	dizel 143/194 in elektromotor 90/122
Navor (Nm/min):	400/1500 in 440 ves čas
Menjalnik/pogon:	samodejni 9-stopenjski G-Tronic
<b>Mere</b>	
Dolžina (mm)	4940
Širina (mm):	1850
Višina (mm):	1460
Medosna razdalja (mm):	2940
Prtljažnik (l):	370
Masa vozila (kg):	2055
<b>Zmogljivosti</b>	
Pospešek (0–100 km/h):	5,9
Najvišja hitrost (km/h):	250
Kombinirana poraba l/100km):	5,7
Emisija CO <sub>2</sub> (g/km)	42



## Prestižni tandem

McLaren Speedtail velja za enega najboljših hiperavtomobilov na svetu. Da je tako, pričajo njegove nadvse osupljive številke, ki se začnejo pri 1070 konjskih močeh, končni hitrosti nad 400 km/h in vrtoglavi ceni 2,36 milijona evrov za slehernega od 106 primerkov, ki bodo na voljo. Toda zdaj bodo vsi ljubitelji tega modela lahko naredili še korak naprej, namreč dolgoletno sodelovanje med britanskim proizvajalcem športnih vozil in švicarskim urarjem Richardom Millejem je obrodilo novo hiperuro.

Gre za tretjo v vrsti, ki je tehnološko najsodobnejša in bržčas najdragocenejša. Najdemo jo pod oznako RM 40-01 McLaren Speedtail Tourbillon. Tako kot model Speedtail tudi časomer ne skopari s svojimi številkami. Da so prišli do njegove končne oblike, je oblikovalski oddelek Richarda Milleja porabili več kot 2.800 ur, kar se z mnogimi potankostmi odraža na sami uri. Notranjost številčnice prevzema tlorisna silhueta superšportnika v obliki solze, številko 6 pa simbolizira rdeča črta, ki ponazarja tretjo zavorno luč McLaren Speedtaila. Še več unikatnih detajlov pa je zaznati na kroni in bojda ta trenutek najboljšem ohišju, narejenem iz titana in karbona, kar so jih kadarkoli izdelali pri temu prestižnemu urarju. Pravi presežniki zapestne moj-



strovine pa se skrivajo v kompliciranem kalibru ure CRMT4, ki je sestavljen iz 603 delov, za njegov celotni razvoj po so porabili astronomskih 8.600 delovnih ur. Delovanje mehanizma je preprosto preveč zapleteno, da bi ga lahko opisali v nekaj besedah, a ravno njegova kompliciranost in unikatnost materialov sta veliki dodani vrednosti. Ura ima 50-urno zalogo moči in relativno malo vodoodpornost do 50 metrov. A prepričani smo, da bodoči lastniki 106 primerkov, ravno toliko, kolikor je na voljo tudi avtomobilov, svojih ur ne bodo pretirano namakali, naj si bo to zaradi njene ekskluzivnosti ali pa zgolj zaradi razuma do 820 tisoč evrov, kolikor bo treba odšteti zanjo.



### Aston Martin in Girard-Perregaux

Na začetku tega leta se je švicarski urar Girard-Perregaux pridružil švicarskim urarjem, ki sodelujejo z luksuznimi avtomobilskimi znamkami, in začel novo sodelovanje z britanskim Aston Martinom. Nastal je izvrsten časomer, ki interpretira zasnovano žepne ure Girard-Perregaux Three Bridges iz 19. stoletja. Ura je narejena iz titana in ima 60-urno rezervo moči. Omejena je zgolj na 18 kosov, zanjo pa je treba odšteti 150.000 ameriških zelecev.



### Bugatti za manj kot tisoč evrov

Ko govorimo o prestižnih znamkah, kot je Bugatti, vselej pomislimo tudi na sila drage modne dodatke iz njihovih uradnih kolekcij, a ni vselej tako. To dokazuje tudi zadnja pametna ura znamke Bugatti, za katero je treba odšteti slabih 900 evrov, kar je kaplja v morje v nasprotju z njihovim jeklenim konjičkom, hkrati pa je to lepa priložnost, da se v vaši zbirki najde tudi kaj od te znamke, četudi niste naftni trgovec.





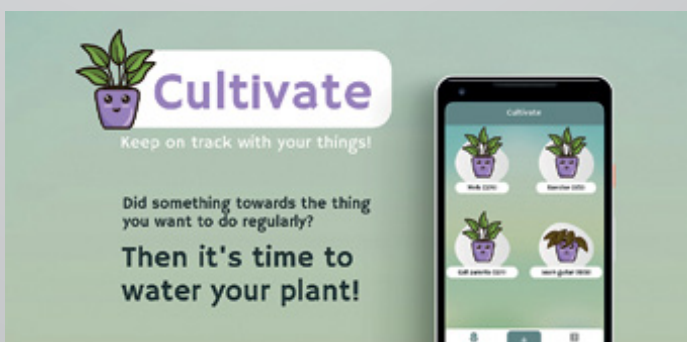
## Leap Trigger

Leap Trigger je zanimiva igra, ki jo po tehnični plati uvrščamo med streljačine. Kot se da videti iz predstavitvene slike, vsebuje veliko navidezne resničnosti, podobno kot recimo Pokemon Go in ostale igre. Z uporabo kamere iščemo nasprotnike in jih streljamo s pomočjo »on-screen« kontrol. Igra omogoča spletni večigralski način, prav tako pa tudi lokalno večigralsko izvedbo v »single-player« načinu. Gre za povsem novo igro, ki pa ima veliko potenciala. Upamo, da se bo razvijala in da bomo lahko sprti spremljali nadgradnje igre.



## Cultivate

Na prvi pogled bi verjetno mislili, da gre za neke vrste vrtnarsko aplikacijo, kajne? V resnici pa je aplikacija Cultivate motivacijska aplikacija, ki uporablja digitalne rože, da nas motivira za opravljanje aktivnosti. Najprej torej ustvarimo rastlino in jo poimenujemo z nazivom neke aktivnosti. Ko to opravimo v resničnem življenju, kliknemo na rastlino in ta raste. Roža po drugi strani tudi oveni, če določena opravila predolgo zopostavljamo. Preprosta ideja, vendar s pomočjo igrifikacije zagotovo simpatična. Aplikacija nam lahko pomaga pri vadbi ali recimo pri igranju klavirja.



## Pametni telefon. Tablični računalnik. Prepognjena v eni napravi.

Galaxy Fold ustvarja novo lastno kategorijo. Nudi vrsto novih izkušenj in omogoča, da delamo stvari, ki jih doslej s pametnim telefonom nismo mogli. Ste pripravljeni na najboljše iz obeh svetov? Na kompaktno napravo, ki se razpre v pametni telefon z največjim zaslonom do zdaj? Galaxy Fold združuje materialne, inženirske in zaslonске inovacije, ki so bile razvite v osmih letih po predstavitvi prvega fleksibilnega prototipa Samsungovega zaslona.



## Last Time

Last Time je aktiven upravljevec časa. Po domače povedano si aplikacija zapomni, kdaj smo zadnjič naredili kakšno stvar. Če se morate spraševati, zakaj bi kaj takega sploh potrebovali, se spomnite, kdaj ste bili nazadnje pri frizerju ali pri zobozdravniku ... Last Time si zapomni vse, kar aplikaciji naročimo, naj si zapomni, kar pomeni, da jo lahko popolnoma prilagodimo lastnim potrebam. Uporabniški vmesnik je precej minimalističen, zato se lahko naučimo uporabe aplikacije v le nekaj minutah. Povedano na kratko, Last Time je preprosta aplikacija, ki nudi točno to, kar obljublja.



## Win-X Launcher

Win-X Launcher je »launcher« za sistem Android z zabavnim dodatkom. Posnema namreč namizje Windows 10 in začetni meni telefona. Še vedno pa imamo osnove, kot je domači zaslon, podpora za vtičnike itd. Predal z aplikacijami je pametno skrit v začetnem meniju tipa Windows 10, na voljo pa je še opravilna vrstica in nekaj drugih stvari. Win-X Launcher je dokaj preprost za uporabo in spada med najbolj zabavne »launcherje« na trgu.





# Prvaki tečejo častni krog



**Pred dnevi je Drago Bulc, predsednik Društva turističnih novinarjev Slovenije, v vinski kleti Steyer predstavniku Gourmet over Mura Janku Kodili predal Kristalni Triglav, priznanje, ki ga društvo, danes šteje sto članov – novinarjev, ki budno spremljajo vse, kar se v Sloveniji dogaja na turističnem področju in jim taka združba ni ušla, dajejo najboljšemu. Na slavnostno prireditev so prišli kar trije župani.**

»Mi si nismo konkurenca, saj nismo društvo. Radi bi samo, da imajo ljudje v zavesti, da Prekmurje ni samo dežela termalnih vrečev, ampak da smo tudi kulinarično področje. Še več, zavedamo se, da je Prekmurje zapostavljeno. Pa smo se zbrali, tisti, ki imamo vizijo razvoja tega dela Slovenije. Počasi pritegujemo še druge, predvsem tiste, ki lahko ponudijo prenočišča, in to ne kar neke sobe, ampak sobe s pridihom Prekmurja, pridihom naših vasi in tradicije,« je dejal Janko Kodila iz Šunkarne Kodila v Markišavcih, ki s soprogo Heleno kot tretja generacija nadaljuje tradicijo mesnih izdelkov, ki slovijo daleč naokoli. Tu je gostilna Rajh v Bakovcih, streljaj iz Murske Sobote, zanjo pravijo, da je daleč najboljša gostilna v Prekmurju. Res je, da mojster Nace zdaj samo še pomaga in da je vajeti

v roke vzela hči Tanja s soprogom Damirjem in sinom Leonom, ki je kljub mladosti že chef in ima nemalo

zaslug za to, da je Gostilna Rajh letos dobila »rdečo biblijo«, kot pravijo Michelinovi zvezdici, priznanje, ki si



Pred dnevi je Drago Bulc, predsednik Društva turističnih novinarjev Slovenije, predstavniku Gourmet over Mura predal nagrado Kristalni Triglav.



ga želijo vsi dobri gostinci, ki dajo nekaj nase in na svojo kulinarčno umetnost. Ja, kajti združiti našo kulinarčno preteklost in jo posodobiti, to je prava umetnost.

### Včasih so ograje previsoke

Aleksander Jevšek iz Murske Sobote, Anton Slana iz Sv. Jurija in domačin Andrej Steyer iz Apač. »Dostikrat smo se že poskusili povezati, pa so bile ograje previsoke,« je dejal murskosoboški župan, ki je Korošec po izvoru, vendar je v Prekmurju že dolgo čisto doma. »Gostinci in vinarji so nam pokazali pot in pozitivni virus se že širi po deželici.«

In ko smo že pri gostitelju Danilu Steyerju iz vasi Plitvica, si mirno lahko izposodimo besede iz njegove predstavitve, ki jih je napisala kulturalnica in pisateljica Norma Bale: »Trta iz človeka potegne najboljše; hvaležnost za toplo panonsko sonce in mrzle alpske vetrove, ponižnost pred samo-svojo Muro, ki zemljo ohranja rodno. Verjamemo v inteligenco narave. In v moč dotika. Grozdje na šestnajstih hektarjih potrgamo ročno. V požirku vina je naš dom. Vas Plitvica. Nič ni bolj ljubkega, kot sta sla po življenju



Nagrado je prejel predstavnik Gourmet over Mura Janko Kodila.

in mlada energija. Vriskanje in smeh uideta iz skrbno zaprtih steklenic. Dišeči traminec, po njem se klet tudi imenuje Hiša dišečega traminca, chardonnay, renski rizling, sauvignon in 8 cuvee harmonija okusov se razbohota za bogato pogrnjeno mizo. In še ničesar nismo rekli o ranini – avtohtoni sorti našega vinorodnega okoliša. Kraljici, ki je vsako leto prva v vrsti. Govorica vina je univerzalna.«

Kot smo že povedali, je Janko

Kodila tretja generacija, ki se drži rekel »Diši po Prekmurju« in »Ko veš, kaj ješ.« Imajo restavracijo pa trgovino, redijo okoli tisoč prašičev krškopoljske pasme in pasme mangalica. Njihov pršut je božanski. Svoje izdelke tudi izvažajo, po novem celo na Japonsko. »Sedem let smo potrebovali, da nam je uspelo,« je dejal Janko Kodila.

Na oni strani meje, v Bad Radkesburgu, je pivovarno Bevog postavil Vasja Golar, vnuk mladinskega pesnika Manka Golarja. Marsikdo pozna njegovo knjigo Polžek je zaklenil hiško. In zakaj je Vasja postavil pivovarno le kakšen kilometer, dva stran, na drugi strani meje? To je čisto slovenska zgodba. Njegov oče je imel v Gornji Radgoni gostilno, Vasja pa je želel poleg, vsaj tako smo slišali, postaviti pivnico ali pivovarno. Nevihta s točo je naredila svoje pa ga med pogovorom nismo dobro slišali in mu ne bi radi naredili krivice, vendar smo slišali tako, kot da mu na naši strani tega niso dovolili. Avstrijci pa so mu. In tako ustvarja v Avstriji, živi pa doma, v Radgoni.

### Kraj, ki ima več sonca kot naša Obala

Član Gourmeta over Mura je tudi vinska klet Marof iz Mačkovcev, njen mojster, enolog je Uroš Valcl. »Delamo z moderno tehnologijo, vendar s tradicionalnim pristopom.« Pravzaprav se je njihova vinska zgodba začela že pred



Sušilnica pršutov in šunk Kodila.





V oljarni Kocbek.

sto leti, ko so člani grofovske družine Szapary v te kraje prinesli sodobno vinogradništvo in kletarstvo in nam zapustili tudi prenovljen romantični dvorec. In zakaj imajo tu čudovito modro frankinjo? »Zato,« pravi Valcl, »ker ima Goričko več sončnih dni kot na primer Koper.« In ne smemo pozabiti, da je več kot pol Goričkega pred mnogimi leti prekril pepel iz bližnjega vulkana. In v Kremenovcih, kjer je dosti apnenca, je doma zeleni silvanec. Človek–zemlja–klima. In majno presenečenje. Pozdravit nas je prišel, na traktorju, ne z avtom, lastnik Marofa Stanko Polanič, sicer tudi veliki slovenski gradbeni baron. Nič ga ni motil dež.

Tudi pri Kocbekovih v Oljarni Kocbek nadaljujejo tradicijo bučnega oljarstva, zelenega zlata, kot mu pravi družina Gorazda Kocbeka. V tem umazanem času koronavirusa, ko do njegove sodobne prodajalne ni prišel niti en kupec, je izkoristil čas in vso zadevo povečal, posodobil. Nekaj čez milijon ga je prišla posodobitev.

»Zdaj buče, ki jih uvažamo iz Mehike, pobiramo strojno. Veste, buč je kar 825 vrst. Na tem področju je kar 5 oljarn, sicer pa je naša med starejšimi. Najstarejša je leta 1750 zgrajena

oljarna Fram pri Mariboru.

Pa se vrnimo za hip v gostilno Rajh. »Delal sem po dvanajst in več ur na dan, obrtnikom sem nenehno gledal pod prste,« je dejal Damir in zdaj je goste pričakala prenovljena in razširjena gostilna Rajh. »Obnovili smo jo od vrha do tal.« In kaj so ponudili za

kosilo? Pečenega sulca, kralja naših voda, in rižoto s šparglji. In posladek. »A je mojster Leon zaljubljen?« »Zakaj vprašate,« je zaskrbelo šefico Tanjo. »Takšno dobro sladico naredijo samo zaljubljeni strokovnjaki,« je bil odgovor.

Zadnji v vrsti, pa ne po kakovosti, je Bojan Firbas iz Cogetincev, to je vas, ki je blizu središča Cerkvenjak. Starejši bralci se bodo spominjali, da je bil tam doma učitelj in režiser Vlado Tušek. Na njegove igre, kjer je včasih sodelovalo tudi po 200 igralcev, so prihajali od blizu in daleč.

Česa vsega ne nudi domačija Firbas, kjer se že 30 let ukvarjajo s kmečkim turizmom! Posebno dobro poskrbijo za otroke. Tako lahko spiš v udobni sobi, poleti nudijo tudi prenočišča na senu. Nad hlevom. Tudi hišico iz lesa ponudijo, glamping temu pravijo modernisti. In domači muzej kmečkega orodja, ki so ga nekoč uporabljali. Otroci lahko božajo ovce pa zajčke, v hlevu so krave in konji. Tudi zajtrk je prilagojen otrokom. Jajca spečejo na ognju, v veliki ponvi, do tja pa pridejo po posebnem žlebu. Nad vsem skupaj pa bdi domača kura, tako da otroci vedo, od kod prihajajo jajca.

Skratka, Gourmet over Mura je kažipot. Ne samo za goste, ki iščejo nekaj dobrega, tudi za domačine, ki so se pripravljene spoprijeti s turizmom.



Jajca, spečena na ognju, v veliki ponvi, do tja pa pridejo po posebnem žlebu.



# Trn v peti največjim



**V senci monumentalno zamišljenih velikih proizvajalcev domače avtomobilske industrije, ustvarjene na podlagi politične podpore, so bile nekatere manjše tovarne, katerih rast je temeljila na dvosmernem sodelovanju z močnimi tujimi partnerji, veliko uspešnejše.**

Domači velikani avtomobilske industrije so naleteli na velike težave z dobavitelji, ki so proizvajali več kot 40 odstotkov delov vozil. Hkrati so nekateri jugoslovanski kolektivi uspešno dobavljali dele velikim zahodnim proizvajalcem, s čimer so skoraj ves presežek vrednosti pripeljali do konvertibilnega izvoza. V enaki protivrednosti so se uvažale surovine in kompletna vozila v delih,

ki so jih nato sestavljali v domačih obratih. Zaradi enakovredne trgovine so taka vozila dobila status domačega izdelka, zato so jih v Jugoslaviji prodajali za dinarje brez uvoznih dajatev.

## »Šraufciger« industrija

Veliki domači proizvajalci niso odobravali takšnega načina poslovanja in so jih zmerjali z nazivom šraufciger

industrija. Ker je bilo govora pretežno o osebnih avtomobilih kot denimo Citroen iz Cimosa, NSU iz sarajevskega Pretisa ali Renault iz ljubljanskega Litostroja, se je proti njim najbolj upirala Zastava. V političnih krogih jih je predstavljala kot neloyalno konkurenco, pa čeprav je sama izdelovala tudi do 20-krat več vozil. Očitila jim je, da se izogibajo odgovornosti do potreb domačega trga, ki jih tudi sama kljub nenehni širitvi proizvodnje nikoli ni mogla v celoti zadovoljiti.

Zato je »industrija izvijacev« v skladu s svojimi zmožnostmi Zastavi dejansko pomagala pri zadovoljevanju domačega povpraševanja. Precej bolj realno in finančno uspešno poslovanje je temeljilo na natančno urejenih odnosih s tujimi partnerji ob doslednem spoštovanju obveznosti obeh strani. Med drugim je vključevalo visoko kakovost, s katero so vozila »industrije izvijacev« očitno presegala avtohtone jugoslovanske izdelke. Tako je začetni koncept razvoja domače avtomobilske industrije na temeljih samoupravnega socializma s ciljem, da nikoli ne doseže popolne neodvisnosti od tujih partnerjev, postal precej vprašljiv.



Proizvodnja počitniških prikolic z izjemnim izvoznim uspehom je pomenila naslednji mejnik v razvoju IMV. Nekateri proizvajalci, na primer ljubljanska Avtomontaža ali pančevska Utva, so poskušali kopirati rešitve IMV, kar je bilo kmalu onemogočeno s tožbo.





IMV 1600 B – dvotaktni DKW trivaljni motor s prostornino 981 ccm in 38 KM je leta 1967 nadomestil štiritaljni štirivaljni BMC (1662 ccm, 62 KM) in nov 4-stopenjski sinhroniziran ZF menjalnik.

### Delavnica uspešnejša od tovarne

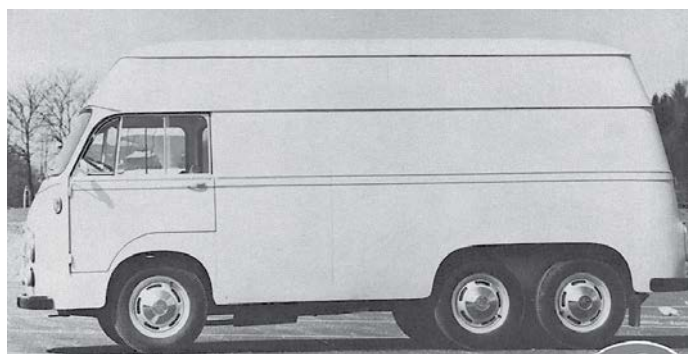
Mala servisna delavnica iz Novega mesta je našla svoj recept in prve osebne avtomobile sestavila v skromni baraki, še veliko prej kot Zastava. Pod enakimi pogoji je bila vzpostavljena trdna proizvodna linija, medtem ko so se v Kragujevcu še vedno poskušali s italijansko pomočjo rešiti ročnega načina izdelave.

Že v prva vozila DKW so vgradili nekaj domačih delov, katerih delež se je vsako leto povečeval, v Novem mestu pa niso ostali zgolj pri montaži. Izvirna nemška zasnova dostavnega »kombija« je vedno bolj dobivala lastne konstrukcijske rešitve zadnjega dela, prilagojene

potrebam kupcev, ki so navdušeno ekipo usmerile k razvoju povsem novega modela.

Preimenovanje Motomontaže v Industrijo motornih vozil je kazalo na velike ambicije, pa tudi na gradnjo nove proizvodne hale z lastnimi sredstvi in posojili. Mali novomeški kolektiv je domače velikane presegel z razvojem prvega samostojnega jugoslovanskega vozila v le nekaj letih, kar je zavidljiv rezultat tudi v svetovnem merilu. Do leta 1960, ko se je začela serijska proizvodnja IMV 1000 v sedmih osnovnih različicah, so zaposleni izdelali tudi večino potrebnih orodij.

Veliki TAM je za podoben razvoj potreboval kar desetletje in nekaj neuspešnih



Trionsni 1600 Super B je bil na voljo tudi kot zaprti furgon.

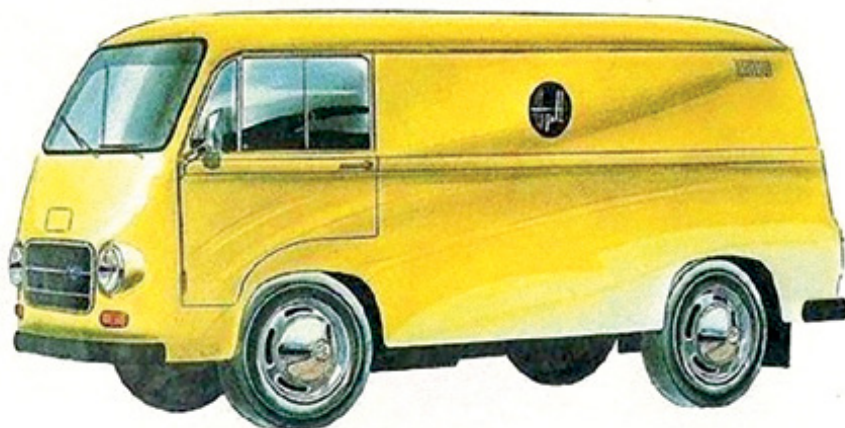


V model IMV 1600 BR se je leta 1976 začel vgrajevati Renaultov motor iz modela Renault 16. Redizajnirano karoserijo prepoznamo po novih lučeh in večjem vetrobranskim steklom.

prototipov. Kljub dolgemu razvoju, velikemu deležu domačih delov in velikemu povpraševanju na trgu je serijski model TAM 2000 mariborski tovarni prinašal izgube zaradi vgrajenega IMR motorja, ki so ga izdelovali po licenci Perkinsa, ki je za vsak vgrajen motor zahteval visoka nadomestila. V nasprotju s tem je IMV 1000 novomeški tovarni prinesel dobiček že na začetku, čeprav je domača gradnja ohranila dvotaktni motor in menjalnik nemškega DKW. V preteklih

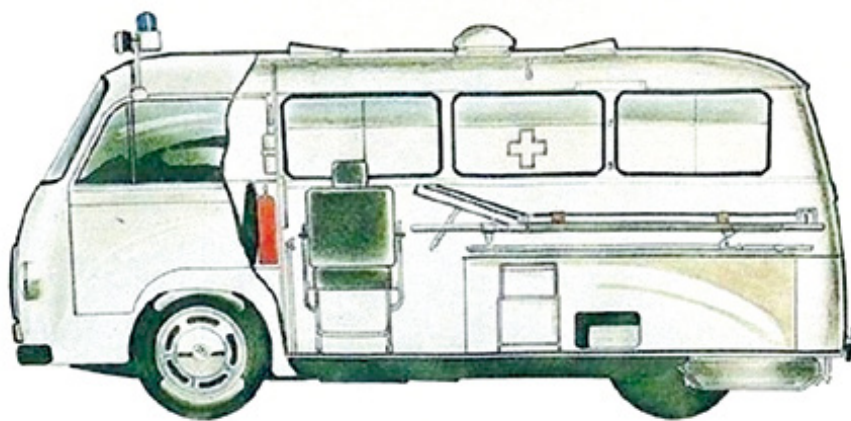


Močnejši motor je omogočal hitrosti nad 100 km/h in večje obremenitve, vendar težo povečal za približno 40 kg. Zaprt furgon Servis je dosegel 1280 kg, najtežji pa je bil Sanitet s 1480 kg. S skupno težo 2,4 t je pri večini modelov nosilnost presegla eno tono, medtem ko je bil leta 1969 proizveden IMV Super B s tremi osmi, ki je zagotavljal nosilnost 1,5 t.



Med številnimi tovarniško prilagojenimi modeli, kot so gasilski ali policijski zaprti kombiji, imenovani Service, so že na samem začetku izdelovali tudi vozila za potrebe pošte.





Dinamični kombi IMV z nizkim podom je bil priljubljen tudi za sanitetna vozila.

letih je izvoz bistveno pomagal in IMV 1000 je bilo prvo jugoslovansko vozilo s certifikatom za prodajo v zahodni Evropi. Od 20.000 vozil, proizvedenih v manj kot desetih letih, jih je bilo približno 20 odstotkov usmerjenih na trge Avstrije, Češkoslovaške, Danske in Švedske, medtem ko se je »Tamič« prodajal skoraj izključno v Jugoslaviji.

### Širitev proizvodne dejavnosti

Ob novih posojilih je bil ves zaslužek vložen v nadaljnjo širitev in posodobitev proizvodnih zmogljivosti. V naslednjih dvajsetih letih so ves čas nekaj gradili okoli tovarne, pisarniški prostori pa so ostali precej skromni. V nekaj letih so zagnali tudi proizvodne obrate v Brežicah, Mirni, Črnomlju, Semiču, Metliki in v Belem Manastirju.

S pomočjo novih obratov so zmanjšali odvisnost od zunanjih dobaviteljev, dejavnost pa razširili tudi na proizvodnjo počitniških prikolic, od katerih jih je kar 95 % končalo na zunanjih

trgih, z minimalnim deležem uvoženih delov. Že v prvem letu (1966) je bilo skoraj vseh 320 proizvedenih prikolic izvoženih na Švedsko, tri leta kasneje pa je proizvodnja dosegla že 3.000 enot. Število zaposlenih se je v samo 12 mesecih povečalo z 820 na 2.420. Proizvodnja je realizirala izvoz na trge Švedske, Danske, Belgije, Nemčije, Francije in Anglije v vrednosti približno 12 milijonov dolarjev. Prikolice Adria so kmalu postale prisotne po vsem svetu, medtem ko je bil IMV uvrščen med tri največje svetovne proizvajalce v tem segmentu.

### Sodelovanje z BMC

Izvozni uspeh programa Adria je pravočasno podprl tudi proizvodnja »kombijev«, za katere je bilo treba poiskati novega dobavitelja motorjev in menjalnikov. Potem ko je VW leta 1964 od Mercedesu kupil skupino Auto Union, je bila dve leti kasneje ustavljena proizvodnja dvotaktnih motorjev, ki



IMV 2200 D v potniški izvedbi je imel karoserijo dolgo 5,3 m in je bil težak 1,7 tone. V njem je bilo prostora za 9 do 12 potniških sedežev.

jih je uporabljal IMV 1000. Leta 1967 so vozilo poimenovali IMV 1000 B (kasneje 1600 B), saj so mu pričeli vgrajevati štiritaktni 1,6-litrski motor BMC z 62 KM in posebej zanj zasnovani 4-stopenjski menjalnik podjetja ZF. Dodatnih 18 KM je omogočalo hitrosti nad 110 km/h in večje obremenitve, zato so leta 1969 ponudbo razširili z modelom 1600 Super B s tremi osmi, ki je lahko nosil kar 1,5 t tovora namesto običajne 1,2 t. Leto kasneje so ga ponudili z Austinovim 1,5-litrskim dizelskim motorjem, ki zaradi svojih 40 KM ni naletel na večje zanimanje.

IMV je BMC dobavljal tudi dele, katerih vrednost je poleg uvoženih motorjev omogočala »protidobavo« celotnih Austinovih vozil za naknadno montažo v Novem mestu. Čeprav je do leta 1970 prodal skoraj desetkrat manj avtomobilov kot Zastava, je IMV postal drugi največji jugoslovanski proizvajalec vozil. Potem ko so leta 1972 sestavili 21.379 avtomobilov, je bilo sodelovanje z BMC, ki ni korektno izpolnjeval partnerskih obveznosti, prekinjeno.

### Obrat proti Renaultu

Novega partnerja so našli v Renaultu, ki je bil precej nezadovoljen s sodelovanjem z ljubljanskim Litostrojem. Proizvodnja »kombija« je bila ohranjena z uporabo obstoječih zalog motorjev BMC, nato pa se je med uvažanjem Renaulta za kratek čas ustavila. Kmalu se je model vrnil kot prenovljen IMV 1600 BR z 1,6-litrskim motorjem iz modela Renault 16 (60 KM), zadržali pa so ZF-ov menjalnik. Triosna tovarna različica je bila dodana leta 1976 kot ločen model IMV 2200 D z 2,2-litrskim Mercedesovim dizelskim motorjem s 60 KM in obstoječim menjalnikom ZF. Dosegel je nosilnost 1,68–1,75 t, obstajala pa je tudi potniška različica z dvema osemama in 9–12 sedeži.



Triosna izvedba se je vrnila leta 1976 kot model 2200 D z Mercedesovim dizelskim motorjem OM 615 (2197 ccm/60 KM). Tovornjaček z dvojno kabino in tovornim delom je dosegal nosilnost 1680 kg in najvišjo hitrost 100 km/h ob povprečni porabi 10 l/100 km.