



MANov sistem kamer Optiview



Prepoved prehitavanja po avtocesti

September 2021

Letnik 5, številka 31

Tranzit



Priloga



MAN TGX Individual Lion S



Dizel bo še vztrajal



Prihaja novi Citan



Nezelen otrok

„ MOJ TOVORNJAK JE
NATOVORJEN Z
DODATKI. TUDI
KO NI NALOŽEN. “



Preizkusite novo generacijo tovornjakov MAN.
Simply my truck.

Naš svet se vrti vedno hitreje. Kdor mu želi slediti, mora biti ustrezno opremljen – tako kot nova generacija tovornjakov MAN. Že danes je opremljena z jutrišnjo tehnologijo: od sistema MAN OptiView, ki nadomešča klasična vzvratna ogledala in drugih pametnih asistenčnih sistemov do novega in še bolj učinkovitega pogonskega sklopa z manjšo porabo goriva. Vi in vaše poslovanje lahko zasedeta prostor v prvi vrsti - skupaj z MAN-om. #SimplyMyTruck



IVECO T-WAY IZKORISTITE GA.



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



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

IVECO

BENUSSI

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



Kombinirana poraba goriva: 5,0-7,0 l/100 km; kombinirani izpust CO₂: 157-202 g/km; emisijska stopnja: EU6; emisija dušikovih oksidov (NO_x): 0,0067-0,0186; emisija trdnih delcev: 0,0001-0,00016; št. trdnih delcev: 1,22x10⁸-4,07x10¹⁰.

Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjskega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjskega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM10 in PM2,5 ter dušikovih oksidov.

* Slike so simbolične. Ponudba velja do odprodaje zaloge. Naročnik oglasa: Autocommerce, d.o.o., Baragova ulica 10, Ljubljana. www.mercedes-benz.si

NOVI RAZRED C POSLOVNI AVTO LETA 2021

Novi razred C

za 38.990 EUR*

Odkrijte več na: www.mercedes-benz.si/razred-c



Indijansko poletje

September je bil zares lep in topel, razvajal nas je s poletnimi temperaturami. Takšen pomik poletja v jesen imenujemo tudi babje ali indijansko poletje. Indijansko poletje je že več stoletij razširjen pojem. Nadpovprečno tople jeseni naj bi ljudje z njim opisovali že pred 18. stoletjem. O izvoru fraze pa obstaja več razlag. Ena pravi, da se je izraz pojavil v času, ko je bila Indija še britanska kolonija ter je bilo podnebje v Indiji bolj milo od britanskega. Izraza Indijec in Indijanec sta v angleščini namreč enaka – Indian. Veliko bolj verjetna pa je razlaga, da indijansko poletje izvira z vzhodne obale ZDA, kjer tople jeseni niso nič nenavadnega. Po mišljenjih nekaterih naj bi izraz segal v čas življenja ameriških Indijancev, ki so milo jesen izkoristili za pripravo zalog hrane za zimo.



Nas toplota ni nič zmotila, bolj neprijetna pa je napoved vlade, da bo s 1. 11. prepovedala prehitevanje za težka tovorna vozila nad 7,5 tone po celotnem avtocestnem omrežju. Kršitve bo nadzorovala avtocestna policija, kazni za neupoštevanje predpisa pa znaša 300 evrov. Vožnja je za nekatere sproščujoča, za druge obremenjujoča. Nekateri se vozijo v službo, drugi so v službi in vozijo. Za pravilno upravljanje z vozilom uporabljamo različne dele telesa, saj le kombinacija usklajenih gibov in umskih ukazov omogoča, da varno pripeljemo na cilj. Tako smo preverili, katere dele telesa uporabljamo med vožnjo, in to niso le roke in noge.

Kljub veliki gonji proti dizelskim motorjem pa bo ta zagotovo še kar neka časa glavno pogonsko gorivo za težke tovornjake v dolgem linijskem prevozu. Žal pa se bodo ti tovornjaki najverjetneje v bližnji prihodnosti precej podražili, saj so v pripravi že nove, še strožje euro ekološke norme, Euro 7.

Uveljavitev teh norm ni več tako daleč, a vseeno bo do takrat preteklo še nekaj Save, zato srečno in varno na poti.

Kazalo

Borut Štajnahr

Aktualno Euro 7	6
Novice	10
Predstavljamo MAN TGX Individual Lion S	16
Aktualno Katere dele telesa uporabljamo med vožnjo	18
Predstavljamo Zanesljiv partner z združenimi storitvami prodaje in vzdrževanja tovornih vozil	20
S telefonom	22
Rešitve za vozne parke	24
Po cesti z Renaultovim Meganom RS Line TCE 160	25
Po cesti z Mazdo CX 30	26
Izza ovinka Skozi južno Bosno do Črne gore	27
Proizvodnja gospodarskih vozil v bivši skupni državi	30
Priloga Actros 25 let	



Revija Transit

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

Grafični prelom: Colorid, Uroš Sterle s.p.

Lektura: Perfectio

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

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.



Dizel bo še vztrajal

Kljub veliki gonji proti dizelskim motorjem bo ta zagotovo še kar neka časa glavno pogonsko gorivo za težke tovornjake v dolgem linijskem prevozu. Žal pa se bodo ti tovornjaki najverjetneje v bližnji prihodnosti precej podražili, saj so v pripravi že nove, še strožje ekološke norme Euro 7.

Norme Euro 7 o emisijah izpušnih plinov, ki počasi prihajajo, so ponovno velik izziv za proizvajalce tovornjakov. Politiki in proizvajalci so vsak na svojem bregu, saj se ne morejo sporazumeti o ciljih in razumnih zahtevah. Žal bodo na koncu ceno plačali kupci tovornjakov skozi višje cene.

Politiki pa že spet proslavljajo še en sprejet sporazum o znižanju emisij škodljivih plinov, ki izzivajo toplogredni efekt za vsaj 50 %. Takoj po sporazumu so si bili enotni, da je cilj morda malo preambiciozen in da ne bo izpolnjen v dogovorjenem roku, morda celo nikoli, kljub temu pa od proizvajalcev tovornjakov zahtevajo, da se spoprimejo s še strožjimi ekološkimi normami, ki jih predpisujejo standardi Euro 7, ki naj bi pričeli veljati leta 2028. To naj bi

bile tudi zadnje Euro norme, katerim bomo priča, če bodo v veljavo prišli sporazumi o progresivnem znižanju

emisij izpušnih plinov do leta 2035, ko naj bi svet zapustil še zadnji motor na notranje zgorevanje. Izjema naj bi

Euro VII tovornjaki bodo dražji tudi do 5 %

Mednarodni svet za čist promet (ICCT) predvideva, da se bodo z dvigom omejitev emisij v izpušnih plinih in uvedbo novih sistemov, cene tovornih vozil v povprečju zvišale za do 5 %, glede na trenutne motorje Euro VI. Poleg zahtev za izpolnjevanje novih standardov bodo na končne cene gospodarskih vozil vplivali tudi novi proizvodni stroški zaradi novih omejitev trajnosti opreme za čiščenje izpušnih plinov iz tovornjakov vseh kategorij. Sedanji predpisi namreč »izračunavajo«, da je mogoče prevoziti do 700.000 km brez potrebe po zamenjavi sistema za čiščenje izpušnih plinov, Euro VII pa bi to mejo lahko premaknil na 970.000 ali celo na 1.300.000 km. To bi pomenilo dodatnih 700 – 1000 evrov na vozilo za trajnejšo opremo, zato bi lahko bili novi, okolju prijaznejši tovornjaki s konvencionalnimi dizelskimi motorji do 6000 evrov dražji od sedanjih »šestic«. Strokovnjaki pa opozarjajo, da bo, tudi če bo do leta 2040 dosežena 100-odstotna prodaja vozil z ničelnimi emisijami, skoraj četrtina težkega tovornega voznega parka še vsaj do leta 2050 ostala na motorjih z notranjim izgorevanjem.

bili tovornjaki, težji od 26 ton, katerim bo prehodno obdobje podaljšano še za pet let.

To pomeni, da če bi danes nekdo začel razvoj novega koncepta motorja na notranje zgorevanje, to ne bi bilo smiselno, saj bi bili stroški razvoja zagotovo višji od končnega izkupička, ker bi ga lahko prodajal samo še 14 let. V tem trenutku za sabo puščamo zgodovino, daljšo od 100 let, v kateri so se razvijali in izpopolnjevali motorji, skupaj z njimi pa se je razvijala infrastruktura bencinskih črpalk in servisnih delavnic. Zdaj veljaki iz Bruslja zahtevajo, da na vse to pozabimo in v 14 letih zgradimo nov svet, ki bo temeljil na elektriki, katere je zdaj preveč, do takrat pa jo bo zagotovo zmanjkalo. Pred nami je torej epohalna reorganizacija, sprememba proizvodnih kapacitet, ki pa ne bo lahka, zagotovo pa ne hitra.

Industrija ima svoje zahteve

Standardi Euro 7 prihajajo, to je realnost, saj jih predpisuje Komisija



AGVES (Advisory Group on Vehicles Emission Standards – Svetovalna skupina za standarde, povezane z emisijami škodljivih plinov vozil) v Bruslju. Tej skupini so združenje proizvajalcev motornih vozil (ACEA), združenje proizvajalcev komponent in ostali člani v proizvodni verigi ob podpori IRU, mednarodne zveze prevoznikov, poslali skupno pismo, v katerem predlagajo tri možne scena-

rije, po katerih bi se izognili nerealno zastavljenim ciljem.

Prvi scenarij predvideva poenostavitev veljavnih standardov, s čimer bi se harmonizirale emisije vseh vrst vozil na svetovni ravni, brez sprememb v smislu doslednejšega upoštevanja rezultatov preskusov v zvezi s tako imenovanimi »RDE« (realne emisije v vožnji).

Drugi scenarij je tisti, ki vam

WELCOME TO POLAND

READY TO GO!

DKV

e-CESTNINA.
Pozor, zdaj!

Vgrajena naprava EETS -
DKV BOX EUROPE - podpira Poljsko!

Prevozniki mednarodnega prometa,
REGISTRIRAJTE SE.

dkv-euroservice.com/sl

YOU DRIVE, WE CARE.

ga predstavljamo v tabeli in predvideva omejitev vnosa dodatnih snovi, dokler niso posebej standardizirane. Izračun ultra finih delcev naj bi vključeval le tiste, manjše od 23 nanometrov, medtem ko naj bi bili dušikovi dioksidi ločeni od skupine dušikovih oksidov, amonijak pa se bo obračunaval v gramih na kWh in ne več kot prej v milijoninkah delcev. K temu se dodajata še dušik in metan, ki imata kot toplogredna plina 298- in 86-krat večji vpliv kot ogljikov dioksid.

Na »tarči« so se znašli tudi aldehidi in formaldehidi, ki so znani kot rakotvorne snovi. Tretji in zadnji scenarij dviga lestvico še višje, saj predvideva vgradnjo »OBM«, v vozilo – krmilne enote, ki je sposobna spremljati emisije čez celotno življenjsko dobo vozila in pošiljati podatke nadzornim organom, ki lahko vozilo tudi ustavijo na daljavo, če ne izpolnjuje ustreznih veljavnih standardov.

Zbogom preprostost

Uspeh dizelskih motorjev je temeljil na njihovi preprosti konstrukciji, ki se je nato pretvorila v robustno in zanesljivo delovanje. Nato pa se je začelo progresivno zaostrovanje ekoloških norm, kar je privedlo do uvajanja vse več zahtevnih dodatnih sistemov, ki so na različne načine obdelovali izpušne pline. Odslej pa to ne bo več dovolj. Rešitev za izboljšanje



šanje delovanja dizelskega motorja je dodajanje generatorja za polnjenje akumulatorjev 48 ali 60V. Akumulator polni vse pomožne sisteme, tako da ti več ne predstavljajo dodatne obremenitve za motor.

Veliko je starih vozil

Eden od dejavnikov, ki je delno zaman vplival na najnoveše standarde zaščite pred onesnaževanjem, je povprečna življenjska doba voznega parka, ki zdaj kroži po cestah. Ko so v prometu vozila, starejša od 15 let, je jasno, da

se varstvo okolja ne more zanesti na majhno število električnih vozil, ki se počasi uvajajo v uporabo. Poleg tega veljavna norma proizvajalcem nalaga obveznost, da spoštujejo pravila, ko gre za lahka tovorna vozila, stara do pet let (ali 160.000 km), ali težka tovorna vozila do sedem let (ali 700.000 km). V »drugem delu« njihove življenjske dobe pa odgovornost leži na tistih, ki jih uporabljajo. Od tod tudi ideja o uvedbi dodatne krmilne enote v vozilo (OBM), ki bo navsezadnje v Kaliforniji obvezna že od leta 2022. Te enote bodo pregle-



Onesnaževalci	TEŽKA GOSPODARSKA VOZILA	
	Euro 7 WHSC ¹ (mg/kWh)	Euro 7 WHTC ² (mg/kWh)
PN (mikrodelci/km)	8 x 10 ¹¹ >>> 8 x 10 ¹¹ (vklj. < 23 nm)	6 x 10 ¹¹ >>> 6 x 10 ¹¹ (vklj. < 23nm)
NO ₂ (dušikov dioksid)	120	120
NH ₃ (amonijak)	10 ppm >>> 10	10 ppm >>> 10
NO _x (dušikovi oksidi)	400 >>> 200	460 >>> 230
CO (ogljikov monoksid)	1500 >>> 750	4000 >>> 2000
THC (nezgoreli ogljikovodiki)	130	160
NMHC (nemetanski ogljikovodiki)	65	160 >>> 80
PM (trdni delci)	10 >>> 10	10 >>> 10
CH ₄ (metan)	300 (ekvivalent CO₂)	300 (ekvivalent CO₂)
N ₂ O (dušikov-oksidi)	10 (ekvivalent CO₂)	10 (ekvivalent CO₂)
CH ₂ O (formaldehid)	5	5
Aldehidi (skupni)	10	10

Opombe:

¹ ciklus s konstantnim režimom

² ciklus s prehodnim režimom

dovale kontrolne službe na cestah ali na tehničnih pregledih.

Preučuje se tudi uvedba projekta »EDAR« (Emissions Detection And Reporting – Odkrivanje in poročanje o emisijah izpušnih plinov), ki bi deloval na osnovi vsega, kar se dogaja na cesti, beležil pa bi tudi hitrost. To naj bi bil poseben portal, ki bi v trenutku prehoda vozila skozenj izračunal stopnjo onesnaževanja.

Tudi električna vozila onesnažujejo

Drugo vprašanje pa je stopnja onesnaževanja, ki ne prihaja iz izpušne cevi in tako vključuje tudi vozila, ki niso opremljena s klasičnim motorjem na notranje zgorevanje. Treba pa je vedeti, da tudi električna vozila onesnažujejo okolje, še posebej če se polnijo z elektriko, ki je nastala z zgorevanjem fosilnih goriv (termoelektrarne).

Pri obrabi zavornih ploščic in pnevmatik prav tako nastajajo drobni delci, ki onesnažujejo naravo. Električna vozila zaradi karakterističnega razvoja moči z



visokim navorom pri naglem pospeševanju puščajo večji odtis pnevmatik na asfaltu. Imajo pa električna vozila prednost pri zaviranju in manjšo obrabo zavornih ploščic, saj se pri popuščanju stopalke za plin elektromotor spremeni v generator, ob tem vozilo zavira, velik del zavorne energije pa se regenerira in vrača v baterije, tako da je obraba zavornih ploščic zelo majhna.

V pričakovanju prehoda na električni

ali vodični pogon bodo sedanji motorji opremljeni z vse več električnih komponent, še posebej s tistimi, ki poganjajo pomožne sklope: servovolanski mehanizem, kompresorji, ventilatorji, črpalke za olje in vodo ... Hibridni sistemi z 48- ali 60-V napeljavo, če že ne bodo mogli poganjati tovornjakov, pa bodo poganjali vse ostale sisteme in pustili dizelskem motorju, da opravlja tisto, kar najbolje zna – vrti kolesa.



Enkratno učinkovit

S.KO COOL COMPLETE s paketom EXECUTIVE je vrhunski izdelek med oprtnimi zabojnimi priklopniki z našim ekskluzivnim transportnim hladilnim sistemom S.CU. Gospodarnejše hlajenje z odličnim izolacijskim sistemom. Naše storitve in telematika TrailerConnect® so vključene: Trajna vrednost, ugodnejše vzdrževanje, prepričljivost pri prodaji. www.cargobull.si

**SCHMITZ
CARGOBULL** 
The Trailer Company.

Ali ste vedeli, da ...

- se je poraba vode na proizvedeni avtomobil od leta 2010 znižala za 44 %?
- evropska avtomobilska industrija letno vloži v raziskave in razvoj 57,4 milijarde evrov?
- se je število vozil na evropskih cestah v zadnjih desetih letih povečalo za 46 milijonov?
- se je število smrti zaradi prometnih nesreč v EU v zadnjih petih letih znižalo za 45 %?

AMG je »navijal« tudi dizelske kombije



AMG je bil ustanovljen leta 1967, Mercedes pa ga je prevzel v začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja. Od takrat je AMG uradni Mercedesov predelovalec.

Večinoma se AMG ukvarja s predelavo kupejev in limuzin, v zadnjem času pa tudi s predelavo vse bolj priljubljenih terencev in SUV-jev. Verjetno pa niste vedeli, da je AMG tuniral tudi dostavnike. Vse se je začelo z modelom MB 100 druge generacije. Z dodajanjem turbo polnilnika so moč 2,9-litrskemu dizelskemu motorju dvignili na 125 KM. To pa niso bile edine spremembe.

Vozilo je imelo dvobarvno karoserijo. Od ostalih MB 100 pa se je razlikoval tudi po posebnih 15-palčnih platiščih, posebnem odbijaču in večji maski, ki je zagotavljala boljši pretok zraka, predelan pa je bil tudi izpuh.

GB Leasing



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

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

www.gb-leasing.si

info@gb-leasing.si

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

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

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

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

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

Hibridni Hino za Dakar 2022



Hino Motors in Hino Team Sugawara sodelujeta na reliju Dakar že od leta 1991, voznik Teruhito Sugawara (sin legendarnega Yoshimase) pa je v 19 nastopih, kar 17-krat prispel do cilja in skoraj redno osvajal prva mesta v kategoriji tovornjakov do 10 litrov motorne prostornine. Doslej je Teruhito nastopal s tovornjakom, ki ga je poganjal 8,8-litrski dizelski motor, ki je razvijal 747 KM, za naslednji Dakar pa pripravlja presenečenje. Že zdaj je začel s pripravami in testiranjem novega tekmovalnega tovornjaka Hino 600, ki bo imel hibridni dizelsko-električni pogon, ki bo razvijal skupno moč 794 kW/1079 KM.

PRIDRUŽITE SE NAM NA POTI DO NIZKOOGLJIČNE PRIHODNOSTI



Zavedamo se izziva, s katerim se spoprijemajo transportna podjetja pri zmanjševanju emisij, zato vam zdaj poleg naših ostalih rešitev na poti ponujamo tudi priložnost, da izravnate ogljični odtis vašega voznega parka in s tem dosežete ogljično nevtralnost. Pridružite se nam na poti do nizkoogljične prihodnosti in izravnajte emisije z uporabo kartice Shell.

SPREMEMBE Z IZRAVNAVO EMISIJ OGLJIKA

V družbi Shell sodelujemo pri naravnih projektih, v okviru katerih prispevamo k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov, hkrati pa k boljši kakovosti življenja lokalnih skupnosti ter ohranjanju biotske raznovrstnosti in prostoživečih živali. Ti projekti ustvarjajo ogljikove kredite, ki se uporabljajo za izravnavo emisij vašega voznega parka.

KAKO DELUJE



Pridružite se nam; vaši vozniki uporabljajo kartico Shell za točenje goriva na črpalkah Shell in pri drugih ponudnikih enako kot doslej.



Shell spremlja skupno porabo goriva vašega voznega parka in izračuna s tem povezane izpuste CO₂.



Shell kupi ogljikove kredite v višini, ki ustrezajo količini emisij vaše porabe in jih nadomesti z okoljskimi projekti.

Vi poravnate nadomestilo za izravnavo CO₂ za svoje emisije "od-rezervoarja-do-kolesa, mi poravnamo ogljično izravnavo "od-vrtine-do-rezervoarja".



Shell vam bo izdal letno verificirano potrdilo o zmanjšanju ogljičnih emisij, s katerim bo potrdil izravnavo emisij goriva.

Pri tem vam niti ni treba spremeniti načina dela - Shell bo samodejno izračunal vaše emisije in jih z uporabo portfelja mednarodno akreditiranih naravnih projektov izravnal.

- Dokažite, da je vaša družba korak pred drugimi.
- Oblikujte ali ohranjajte okolju prijazne poslovne prakse.
- Izpolnite vse večje zahteve deležnikov glede vplivov na okolje.
- Zaupajte v kakovost in integriteto projektov ogljične izravnave.
- Pridobite letno verificirano potrdilo o zmanjšanju izpustov CO₂.
- Vsi projekti pozitivno vplivajo na lokalne skupnosti, biotsko raznovrstnost in habitate.



Začnite voziti ogljično nevtralno. Pokličite nas na +386 1 51 40 500 ali se obrnite na svojega skrbnika. Več informacij na www.shell.si

SHELL COMMERCIAL ROAD TRANSPORT

Novi Citan



Mercedes-Benz je predstavil svoj najmanjši model v segmentu gospodarskih vozil. Citan bo kupcem na voljo v tovorni izvedbi kot panel van, v potniški izvedbi kot tourer in kot električno gnano vozilo, ki pa bo na voljo prihodnje leto. Glede na dosedanji model ima novi Citan nov sprednji del z novo masko in lučmi, ki jasno nakazujejo njegovo pripadnost. Zadnji del ni tako radikalno spremenjen, a je vseeno nov, preprost in predvsem funkcionalen.

Za pogon sta zadolžena 4-valjni dizelski motor s prostornino 1461 litra, ki razvija 75, 95 in 116 KM, ter bencinski motor s prostornino 1332 litra in močjo 102 in 131 KM.

Tudi MAN s kamerami



Po Mercedes-Benzu in DAFu bo MAN naslednja znamka, ki bo ogledala zamenjala s sistemom kamer. Ob predstavitvi nove serije TGX je MAN izjavil, da tehnologija ne ustreza njihovim standardom, zdaj, leto in pol po predstavitvi, pa navajajo, da je sistem Optiview na voljo za doplačilo. Pri MANu so odstranili prav vsa ogledala, medtem ko ima Mercedes še vedno običajna ogledala za pogled pred tovornjak. Tako kot pri drugih sistemih je možno nosilce kamer prepogniti zaradi uporabe v ožjih predelih. Nosilce je podobno kot pri Actrosu treba prepogniti ročno, trenutno le DAF ponuja električno preklopljive nosilce kamer.

TRAJNOSTNA REŠITEV ZA ZELENO PRIHODNOST

Zahvaljujoč okolju prijaznemu motorju, boste s Kendo 13 CNG prispevali k trajnostnim rešitvam za čisto prihodnost.



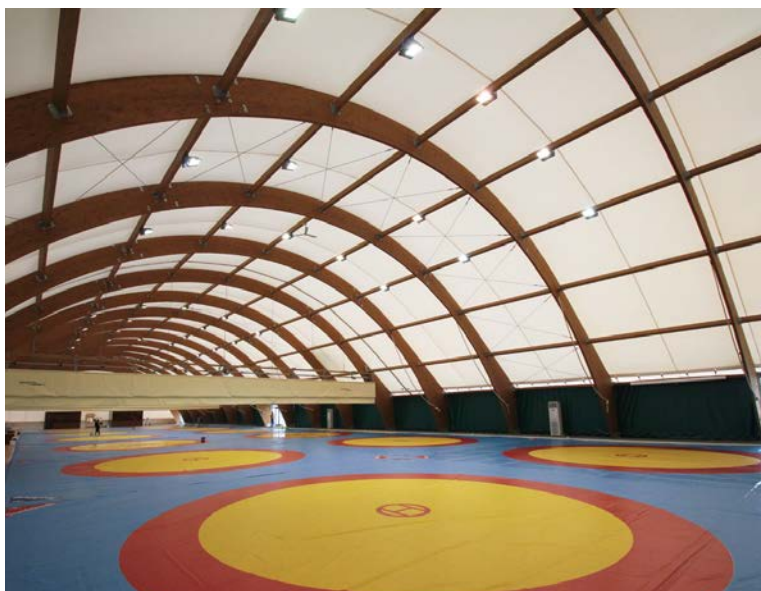
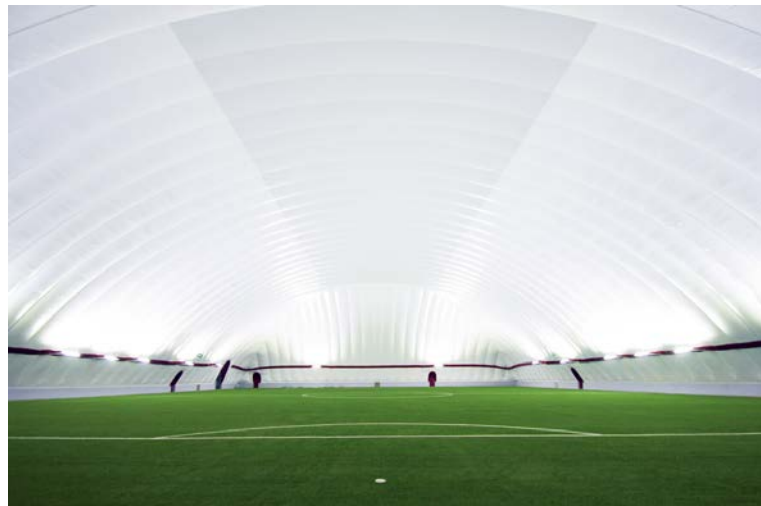
BIGSEE
PRODUCT DESIGN
AWARD 2021
WINNER



KENDO 13 CNG
ANADOLU ISUZU

LESENE HALE

NAPIHLJIVE HALE



JEKLENE HALE



INŽENIRING

info@dbs-engineering.com

www.dbs-engineering.com

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

Nova kabina z nizkim vhodom

Za vozila skupne teže od 3,5 do 26 ton Renault Trucks ponuja najboljše paleta električnih tovornjakov na trgu. Proizvajalec svojo ponudbo še širi s predstavitvijo D Wide Z.E. LEC (kabina z nizkim vhodom). Renault Trucks D Wide Z.E. LEC je opremljen tako, da operaterjem omogoča enostaven in varen dostop do vozila. Vstop v kabino je 200 mm nižji kot pri klasičnem tovornjaku in ima eno samo nedersečo stopnico ter vrata, ki se odprejo pod kotom 90°. Prostorna kabina lahko sprejme do štiri člane posadke. Njegova ravna tla omogočajo svobodno gibanje po vozilu in omogočajo vkrcanje in izstop na levi in desni strani.



Prepoved prehitevanja po celotnem avtocestnem križu



»Prepoved prehitevanja za težka tovorna vozila nad 7,5 tone na odseku avtoceste med Šentiljem in Koprom je prinesla pozitivne rezultate. Izboljšal se je pretok, potovalna hitrost je višja. Zaradi tega smo se z DARSom dogovorili, da s 1. 11. 2021 prepovemo prehitevanje za tovornjake na celotnem avtocestnem omrežju,« je povedal minister za infrastrukturo Vrtovec. Prepoved prehitevanja je bila prvič uvedena na odseku med Šentiljem in Koprom 15. januarja letos. Prepoved traja vsak dan med 6. in 18. uro. Ponoči in na odsekih, kjer so trije vozni pasovi, pa je prehitevanje še vedno dovoljeno. Ne glede na čas pa je prehitevanje tovornjakom prepovedano v tunelih in na mestnih obvoznicah. Kršitve bo nadzorovala avtocestna policija, kazen za neupoštevanje predpisa pa znaša 300 evrov.



Tender ponudba



Naročila do 30. 9. 2021



Za člane OZS in GZS



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

EKO SKLAD SUBVENCIJA

TENDER PONUDBA TOVORNIH PNEVMATIK MICHELIN

Celotna ponudba:



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



VEČ KOT 70 TOVORNIH PNEVMATIK PO TENDER CENI



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



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

NAROČILA
IN DODATNE
INFORMACIJE:

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

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

Italija dovoljuje 18-metrске kompozicije

Italija se je kot druga evropska država po Nemčiji odločila, da dovoli uporabo 18-metrskih kompozicij. Polprikolice so dolge 13,5 metra, v Italiji pa so zdaj lahko za meter in pol daljše, kar pomeni, da lahko natovorimo do tri palete več (37). S projektom pod nazivom Progetto Diciotto (projekt 18) so dokazali, da podaljšane kompozicije nimajo vpliva na okolje ob vsakodnevni uporabi. Je pa treba poudariti, da je skupna teža ostala na 44 tonah.



Pnevmatike – prihranki ali zgodbe?

V teh izjemnih razmerah, ki smo jim priča v zadnjem letu, lastniki flot iščejo zanesljivost in možnost prihranka. Izkušnje prevoznikov, pri katerih se je izvedlo celovito svetovanje, da se je izbrala prava pnevmatika glede na uporabo, in so se nato izvajale ustrezne meritve, so pokazale, da pnevmatike Yokohama omogočajo več kilometrine, enakomerno obrabo in nizek strošek na prevožen kilometer. Pnevmatika 704R za pogonsko os je zasnovana s tehnologijo YOKOHAMA za regionalni promet. Zelo široka tekalna plast omogoča dolgo življenjsko dobo ter odličen oprijem na mokrem in v snegu. Oblika profila preprečuje neenakomerno obrabo.



Nov servis na Barju

Petrol je s poslovnima partnerjema McDonald's in Marche v prisotnosti podjetja Dars podpisal pogodbo o poslovnem sodelovanju pri projektu novogradnje prodajnih mest AC Barje – jug in sever. Južna ljubljanska obvoznica bo tako bogatejša za dve novi Petrolovi prodajni mesti, zgrajeni po vseh najnovejših in najmodernejših standardih, ki bosta v svojih prostorih združila tri ponudnike prehrane.



UPRAVLJANJE Z DOKUMENTI (DMS)

PRIHRANITE ČAS S PREPOSTIM UPRAVLJANJEM DOKUMENTOV.

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

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



Tudi v Združenem kraljestvu brez dodatnih stroškov gostovanja.

CVS
Advanced Telematics

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



Alfa lev na voljo tudi v Sloveniji

Z lansiranjem MANovega TGX Individual Lion S, najprestižnejšega modela v novi generaciji tovornjakov MAN, je MAN prejel novega vodilnega člana v svoji družini težkih tovornjakov.

Dobro leto po predstavitvi nove generacije tovornjakov je MAN tržišču ponudil novo, zelo prestižno izvedenko težkega tovornega vozila z nazivom MAN Individual Lion S. Poleg izjemne delovne učinkovitosti in usmerjenosti na voznika ponuja MAN Individual tudi popolno ekskluzivnost. Športni videz, edinstven dizajn, lesketajoči dodatki, vrhunska tehnologija – skratka vse, kar si želiš od tovornjaka.

Črni in rdeči dodatki na zunanosti

Zunanost MAN TGX Individual LION S, ki so jo skupaj oblikovali oddelek za oblikovanje MAN in strokovnjaki za dodelave pri MAN Individual, privablja poglede s svojimi karbonskimi vizualnimi dodatki na odbijaču in ogledalih ter različnimi rdečimi poudarki, ki posebljajo dovršeno oblikovanje nove generacije MAN Truck. Elegantna oblika hladilnika v črni barvi in kromirane obloge, poudarki v rdeči barvi, strešni

ambient v LED razsvetljavi, sprednje in stranske letve iz nerjavečega jekla, črni pokrov koles in ergonomska senčila MAN Individual poskrbijo za privlačno in močno zunanost.

Črni in rdeči dodatki v notranosti

Niti notranost ne zaostaja za ekskluzivnostjo zunanje zasnove. Rdeči okrasni šivi krasijo večnamenski usnjen volanski



Notranost krasijo odlični sedeži in prilagodljiv volan ter rdeči dodatki kot denimo rdeč varnostni pas.



Rdečo barvo srečamo tudi na obrobah prezračevalnih šob, usnje na volanskem obroču pa je zašito z rdečo nitjo.

obroč in tako še dodatno poudarjajo športni značaj MAN TGX Individual Lion S. Prevlake sedežev iz alkantare imajo vsite rdeče diamantne šive, ki se brezhibno ujemajo z naslonom rok ter vzglavniki, ki jih personalizira podoba rdečega leva. Oznake Lion S krasijo kromirane letve na vratih, rdeči varnostni pasovi pa poudarjajo športno naravo vozila.

Tovornjak je že serijsko bogato opremljen, izstopa pa paket udobja z vrhunskimi sedeži, izjemno prilagodljivostjo notranjosti in popolno digitalno ploščo z merilniki, ki se izrišejo na

12,3-palčnem zaslonu. Številni asistenčni sistemi, kot so prilagodljivi tempomat, Stop & Go, MAN ComfortSteering, sistem za vzdrževanje voznega pasu, sistem za pomoč pri menjavi voznega pasu, sistem za pomoč pri zaviranju ter sistem nadzora dolgih žarometov, so vozniku v podporo za lažje opravljanje delovnih nalog.

Dodatna oprema MAN Individual vključuje na mestu, predvidenem za dodatno posteljo, prostor za namestitev dodatnih omaric, v katerih je shranjena kuhinjska enota z mikrovalovno pečico in aparatom za kavo, pod posteljo pa se nahaja tudi hladilnik. Med počitkom vam čas krajša 22-palčni TV sprejemnik, nameščen na stranski steni nad ležiščem. V kombinaciji z udobnim odstranljivim ležalnikom bosta udobje in ugodje popolna.

Novi MAN TGX Lion S ne poseblja le eleganca ter inovativne funkcije. Vozi se kot mogočen sproščen maček, ki bo prevzel vlogo vodilnega leva v vsaki floti tovornjakov.



Namesto druge postelje so na zadnjo steno nameščene dodatne omarice, v katerih sta mikrovalovna pečica in aparat za kavo.

MAN Individual

Pod oznako MAN Individual MAN Truck & Bus svojim strankam ponuja obsežno paleto možnosti za dodelavo vozil, prilagoditve po meri in tehnične spremembe. To velja za kabino in podvozje, pa tudi za elektroniko in pogonski sklop. Vse prilagoditve in modifikacije razvijajo in izvajajo strokovnjaki pri MAN Individual.

Za pogon skrbi 12,4-litrski šestvaljnik iz MANove družine motorjev D26. Razvija 510 KM in visokih 2600 Nm navora v zelo širokem območju med 930 in 1350 vrtljaji. To pomeni, da bo motor zanesljivo, predvsem pa močno, povlekel tudi pri le 900 vrtljajih na minuto. Za prenos moči pa skrbi odlični 14-stopenjski avtomatiziran menjalnik, katerega pri MANu imenujejo TipMatic.



MAN Individual privablja poglede s svojimi karbonskimi vizualnimi dodatki na odbijaču in ogledalih.

Prvi primerek tudi v Sloveniji

Da smo Slovenci ljubitelji močnih in dobro opremljenih tovornjakov pove dejstvo, da je en MAN TGX Individual Lion S že tudi v Sloveniji. Tovornjak sta prevzela zakonca Kavšek, ki sta bila ob prvem srečanju z novim tovornjakom zelo navdušena. Gašper pa ni prvi sedel za volan, to je storila Barbara, njegova sopotnica, in tovornjak, kljub temu da ni voznica, suvereno in navdušeno zapeljala po dvorišču. Vozila je kot prava profesionalka.

Zakonca Kavšek z novo pridobitvijo.



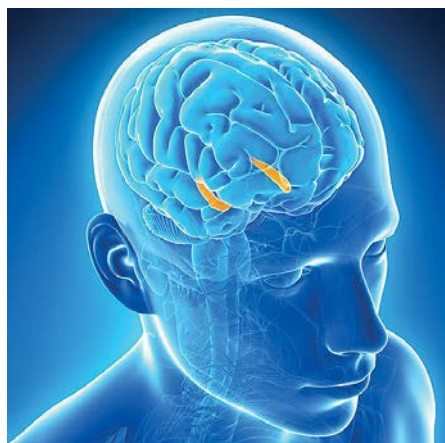


Katere dele telesa uporabljamo med vožnjo

Vožnja je za nekatere sproščujoča, za druge obremenjujoča. Nekateri se vozijo v službo, drugi so v službi in vozijo. Za pravilno upravljanje vozila uporabljamo različne dele telesa, saj le kombinacija usklajenih gibov in umskih ukazov omogoča, da varno pripeljemo na cilj. In katere dele telesa uporabljamo med vožnjo?

Možgani

Voznik mora med vožnjo vizualne in slušne informacije uskladiti z določenimi motoričnimi aktivnostmi. Da bi vse to delovalo, je vključenih več možganskih funkcij. Čelni reženj se nahaja v sprednjem delu možganov. Njegova funkcionalnost je za nas zelo pomembna, še posebej ko se znajdemo v potencialni nevarnosti. V trenutku nam pomaga najti najboljšo rešitev za takšne situacije. Bočno ali senčno skorjo uporabljamo pri načrtovanju poti, igra pa tudi pomembno vlogo pri presojanju in odločanju. Parietalni (temenski) reženj med vožnjo trdo dela, saj je odgovoren za integracijo informacij iz vseh čutov, okcipitalni (zatilni) reženj je ključnega pomena za vožnjo, saj interpretira vizualne informacije, medtem ko imajo mali možgani med vožnjo prav tako veliko



pomembnih nalog, saj usklajujejo prosto gibanje mišic in vzdržujejo ravnotežje.

Oči

Med vožnjo so naše oči usmerjene in osredotočene na predmete, ki se jim približujemo, na žaromete drugih avtomobilov in sončno svetlobo.

Koncentracija na vse naštetu lahko povzroči veliko obremenitev oči, zato je pomembno, da jih za volanom ne naprezamo preveč. Vsi, ki imate težave z vidom, nosite med vožnjo očala. Pri vožnji v sončnih dneh se priporoča uporaba sončnih očal.



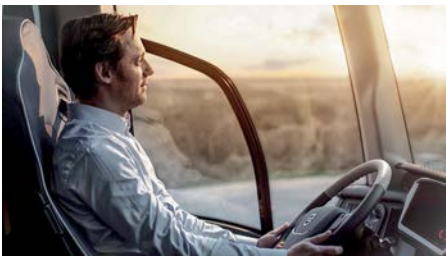
Rame

Kar deset ramenskih mišic je aktivno vključenih v vožnjo avtomobila. Raziskave so pokazale, da delovanje

mišic vpliva na vrtenje volana v obe smeri. Zelo pomemben je nadlaktni triiceps, ki močno prispeva k pravilnemu upravljanju vozila.

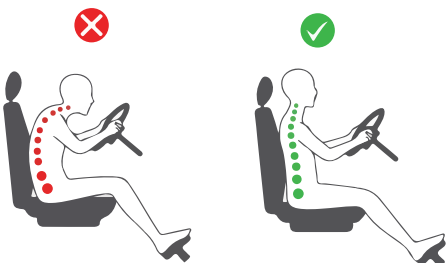
Roke

Pravilen položaj rok je pomemben za njihovo dobro delovanje med vožnjo. V komolcu morajo biti rahlo upognjene in ne popolnoma iztegnjene, ker se bodo v primeru trka nepravilno odzvale. V primeru nevarnosti se v volan refleksno upremo z rokami, in če so roke popolnoma iztegnjene, se udarec prenese na ramena, ki ne prenesejo take obremenitve, zato po navadi pride do zloma.



Hrbtenica

Bolečine v hrbtenici so pogoste, zlasti pri poklicnih voznikih, najpogostejši vzrok pa je nepravilno sedenje. Na voznikovem sedežu mora biti hrbet naslonjen na sedež po vsej dolžini. Pomembno je tudi, da je vrat v pravilnem položaju, ker sicer preveč obremenjujemo hrbtenico. Poleg tega so v prometnih nesrečah poškodbe vratu najpogostejše. Do deformacije vratu pride zaradi nenadnega sunka glave pri trku, bolečine v vratu pa nastajajo zaradi poškodbe vratnega diska.



Kolki

V morebitni nesreči so poškodbam zelo izpostavljeni kolki, po navadi zaradi tega, ker ne sedimo pravilno. Pred vožnjo si je treba nastaviti pravilen položaj sedenja, ki ne sme biti preveč oddaljen od stopalk. Noge moramo imeti rahlo pokrčene, saj če se z izteg-

njenimi nogami upiramo v pod vozila, se bo sila ob trku prenesla po nogah do kolka, kar lahko povzroči njegov zlom. Takšne poškodbe se po navadi rešujejo le z operacijo.

Stopala

Stopala morajo biti nameščena tako, da je peta na tleh, konica stopala in prstov pa na stopalki. Desno stopalo se mora premikati med stopalkama za plin in zavoro, peta pa mora biti bližje stopalki zavore. Leva noga, kadar ne pritiska na sklopko, naj počiva na zato namenjenem prostoru povsem levo, saj to poveča medenično oporo in vozniku v primeru močnega zaviranja nudi oporo za noge.



Položaj sedenja je pomemben za varnost in zdravje

Pravilno sedenje v avtomobilu med vožnjo je predpogoj za varno in kakovostno upravljanje vozila, pomembno pa je tudi za varnost in zdravje voznika. Nekaj je klasičnih napak, ki jih vozniki ponavljajo vsak dan, čeprav so bili na to opozorjeni v avtošolah med opravljanjem izpita. Vozniki pogosto pozabljajo, da pravilen položaj sedenja skrajša reakcijski čas v primeru nesreče in zmanjša možnost resnih poškodb, katerih seznam je precej dolg, če ne upoštevamo pravil sedenja med vožnjo.

Paziti je treba na pravilno razdaljo stopal od stopalk sklopke, zavore in plina. Ko pritisnete stopalko sklopke do konca, mora koleno še vedno ostati rahlo pokrčeno in to je kazalnik, da sedite pravilno. Noge ne smete iztegniti, saj lahko trčenje povzroči hude poškodbe kolka. Zato si morate sedež nastaviti tako, da nimate možnosti, da bi povsem iztegnili noge. Pomembno si je prilagoditi tudi višino sedeža, ki naj bi bila takšna, da ima voznik od glave do stropa prostora za širino dlani. Še enkrat se morate prepričati, da je sedež na takšni razdalji, da ne morete

v celoti iztegniti nog. Ko so noge iztegnjene, se nam namreč središče mase še dodatno oddalji od telesa, kar v kritičnem trenutku zahteva veliko več moči in časa za premikanje noge. Ko so noge bližje telesu, je hitrost premikanja noge s plina na zavoro višja. Seveda je pomemben tudi položaj naslonjala sedeža.

Naslonjalo naj bo skoraj pokončno in hrbet nanj naslonjen po vsej dolžini, da vas sedež objame. V primeru paničnega zaviranja nam bo takšen položaj zagotovil dobro oporo za telo, hkrati pa bo podpora za močan pritisk na stopalko zavore. Poleg tega je takšen položaj najbolj optimalen za hrbtenico. Nato si je treba prilagoditi višino vzglavnika. Zgornji del naslonjala mora biti poravnani z zgornjim delom ušes ali na ravni s temenom. Tudi to je pomemben del, ki se ga je treba držati, ker naslon za glavo preprečuje hitre premike vratu ob trku. Ne pozabite na razdaljo od volana in njegovo višino ter na to, kako ju pravilno nastaviti.

Roko iztegnite do vrha volana, na 12, in na ta del postavite roko. Če imate pravilno nastavljen sedež, se morajo ramena še vedno dotikati sedeža. V večini sodobnih vozil je mogoče volan nastaviti po višini in globini. Ko pravilno položite roke na volan, naj ostanejo komolci pokrčeni. Komolci se med vožnjo ne smejo dotikati kolen, če se to zgodi, pomeni, da sedež ali volan nista pravilno nastavljeni.

Nepravilen položaj sedenja vpliva na naše motorične sposobnosti in reakcije med vožnjo. Če ne sedi pravilno, ne moreš pravilno in hitro voziti vozila, zavrteti volana, pritisniti zavore ali oddati zvočnega ali svetlobnega signala.

Poleg tega brez ustrezne opore za hrbet ne moreš dobro pritisniti na stopalko zavore, nimaš dovolj podpore za stranske sile, volanski obroč pa postane držalo za roke. Če ne sedi pravilno in nisi na predpisani razdalji od volana, lahko v primeru trka zračna blazina povzroči opekline tretje stopnje. Seveda ne smemo pozabiti na varnostni pas in njegovo pravilno pripenjanje, saj vožnja brez varnostnega pasu poleg kršitve zakona tudi ogroža življenje.



📍 Celovška cesta 492, Ljubljana - Šentvid
☎️ +386 1 810 75 03 ☎️ +386 1 810 75 04

Zanesljiv partner z združenimi storitvami prodaje in vzdrževanja tovornih vozil

Pri odločitvi o nakupu tovornjaka je poleg izbire zanesljivega in kakovostnega vozila za čim več uspešno in varno prevoženih kilometrov pomembno izbrati tudi partnerja, ki mu bo vozilo zaupano v vzdrževanje.

Uvoznik KAM in BUS Importer d.o.o. je generalni uvoznik tovornjakov FORD TRUCKS in je na slovenskem trgu prisoten od leta 2018. V prodajno-servisnem centru v Ljubljani na naslovu Celovška cesta 492 poleg prodaje vozil in originalnih rezervnih delov deluje tudi pooblaščen servis za tovorna vozila FORD TRUCKS.

Center je opremljen z najsodobnejšimi diagnostičnimi napravami in posebnimi orodji za popolno vzdrževanje in popravila, podjetje pa s svojim delom nenehno spodbuja ustrezen odnos do družbenih vrednot in varstva okolja. Da bi zagotovili, da je vaše vozilo v strokovnih in zanesljivih rokah, nenehno vlagamo v razvoj strokovnega znanja in spretnosti svojih zaposlenih.

Našo ponudbo dopolnjujejo prikolice Kässbohrer, za katere je podjetje KAM in BUS Importer d.o.o. pooblaščen prodajalec in serviser ter poleg tega ponuja tudi kakovostna rabljena gospodarska vozila

drugih blagovnih znamk (Mercedes, MAN, ...), rezervne dele, vzdrževanje in servis za tovornjake in avtobuse različnih blagovnih znamk.

Nekatere od dodatnih storitev, ki so vam na voljo v prodajno-servisnem centru, so popravilo zavornih čeljusti in umerjanje geometrije koles na gospodarskih vozilih, tovornjakih, avtobusih, (pol)prikolicah in zglobnih avtobusih. Za kakovostno izvedbo storitve geometrije koles se uporablja sistem JOSAM vodilnega svetovnega proizvajalca naprav

za geometrijo koles, opreme za ravnanje podvozja in indukcijskega ogrevanja vozila.

Potrditev stalnih prizadevanj za standardizacijo poslovanja in s tem ohranjanje visoke ravni strokovnosti pri opravljanju storitev je KAM in BUS Importer d.o.o. pridobil z rednim obnavljanjem certifikatov ISO 9001: 2015, 14001: 2015 in 50001: 2018.

Obrnite se na nas z zaupanjem in preverite našo ponudbo! Naše osebje je na voljo za vsa vaša vprašanja.



2019 MEDNARODNI TOVORNJAK LETA



F-MAXIMALNI PRIHRANEK

Z FORD F-MAX, dobitnikom nagrade za mednarodni tovornjak leta, z intervalom vzdrževanja do 150.000 km in do 6% prihranka goriva dosežete največje finančne prihranke pri poslovanju.

www.fordtrucks.si



KAM in BUS
IMPORTER

KAM in BUS Importer d.o.o.
www.fordtrucks.si

Celovška cesta 492
Tel. 01 8107 501

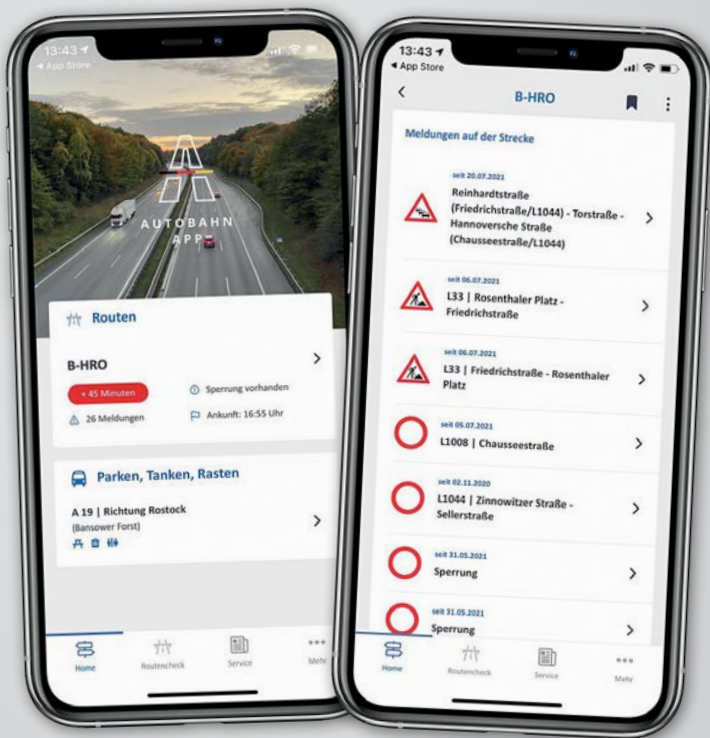
SI-1210 Ljubljana-Šentvid
info@fordtrucks.si



TRUCKS

Sharing the load

Aplikacija Autobahn: informacije o parkirnih mestih in pogojih v prometu v Nemčiji



z avtocestami v Nemčiji, združeni v eni aplikaciji. Uporabniki lahko na svojo mobilno napravo dobijo tudi on-line prikaz trenutnega stanja na cesti zahvaljujoč več kot 1000 kameram, postavljenim ob cesti.

Z uporabo nove aplikacije naj bi bili uporabniki bolje obveščeni o obvoznih poteh, ki so nastale zaradi zastojev, nesreč ali dela na cesti. Autobahn GmbH med prvimi prejema obvestila v realnem času in jih predstavlja v aplikaciji, še preden se pojavijo na Googlovih kartah. A kot rečeno, Autobahn ni navigacijska aplikacija in ne bo tekmovala z renomiranimi ponudniki uslug na terenu. Aplikacija pa bo ob prikazovanju zastojev na poti pokazala tudi, kje in kakšne so na poti polnilne postaje za električne avtomobile, še bolj pomembno pa je, da bo aplikacija pokazala informacije o prostih parkirnih mestih za tovornjake ter ali so na lokaciji trgovine, tuši, WiFi ...

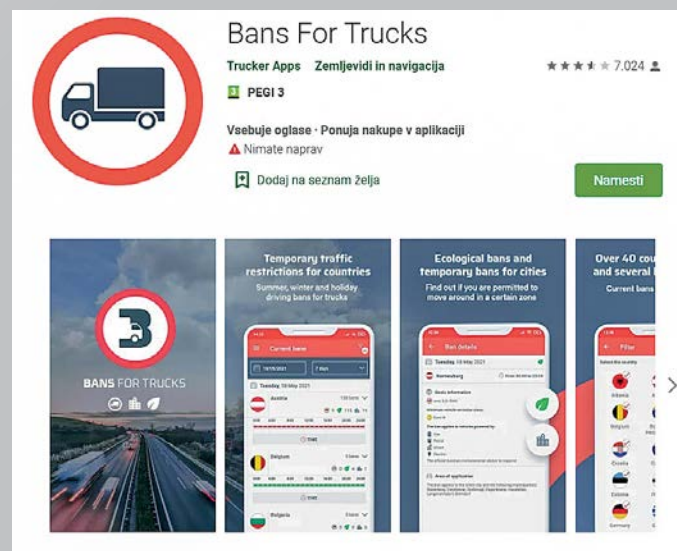


Od začetka avgusta je na Google Play in v App Store na voljo aplikacija Autobahn, ki jo je razvilo podjetje Autobahn GmbH in je lahko v veliko pomoč pri pridobivanju informacij o stanju v prometu, zastojih, deloviščih, nesrečah, prikaže pa lahko tudi podatke o parkirnih mestih.

Nova aplikacija ne želi tekmovati z aplikacijami, ko je recimo Google Maps, temveč jih le dopolniti z aktualnimi in ekskluzivnimi informacijami. Prvič so podatki, ki se nanašajo na promet in infrastrukturo, kakor tudi ostali podatki, ki so povezani

Prepoved vožnje za tovornjake

Vsakodnevno delo ali morda že kar rutina vsakega poklicnega voznika v mednarodnem prometu je načrtovanje poti tako, da se izogne občasnim ali trajnim prepovedim in omejitvam prometa za težka tovorna vozila. Na srečo zdaj obstajajo pametni telefoni, na katere si lahko naložimo posebne aplikacije, ki za nas iščejo ceste s prepovedjo vožnje. Ena boljših tovrstnih aplikacij je »Bans for Trucks«. Prikazuje stalne in začasne (poletne, zimske, počitniške) omejitve in prepovedi prometa za tovornjake. V bazi aplikacije je že 40 držav, vsaka s podrobnimi opisi lokalnih cest in prepovedi vožnje.





PRIDRUŽITE SE NAM NA POTI DO NIZKOOGLJIČNE PRIHODNOSTI

Shell
LNG



Zmanjšanje stroškov

Povečajte učinkovitost in zmanjšajte porabo ter emisije.



Izboljšanje ugleda

Z odgovorno rastjo, pozitivnim odzivom na zahteve poslovnih partnerjev in spodbujanjem trajnostnega delovanja.



Upoštevanje predpisov

Upravljajte emisije v skladu z vedno zahtevnejšo zakonodajo.



Izboljšanje konkurenčnosti

Izkoristite orodja naslednje generacije, ki vam omogočajo boljši vpogled in nadzor ter s tem konkurenčno prednost.

Če želite izvedeti več o tem, kako lahko LNG vključite v svoj vozni park, stopite v stik z nami.

VEČ INFORMACIJ: [Shell.si/LNG](https://www.shell.si/LNG)





Storitve povezane s pnevmatikami pod Conti360° rešitvami

Continental je združil svojo paleto storitev za pnevmatike za vozne parke pod okrilje znamke Conti 360° Fleet Solutions. S to nadgradnjo obstoječih rešitev se podjetje odziva na spreminjajoče se zahteve kupcev na trgu, ki ga oblikujejo vse večja digitalizacija, upravljanje na podlagi podatkov in pritisk na znižanje stroškov.

Continental sistematično napreduje s svojim razvojem od proizvajalca pnevmatik in ponudnika storitev do integriranega ponudnika rešitev. Rešitve za vozne parke bodo v prihodnosti na voljo kot celoten paket: pogodbe o Conti360° Solutions vključujejo digitalne rešitve kot sta ContiConnect in ContiPressureCheck, ter ContiLifeCycle – vključno z obnovo ContiTread in upravljanjem s karkasami.

Pot do ponudnika integriranih rešitev

Conti360° model se lahko zgleduje po več kot 40 letnih izkušnjah v flotnem poslu. Vseevropska služba za rešitev okvar

je pognala svoje kolesje že v letu 1978. V tem času se je Conti 360° Solutions uveljavila kot zanesljiv partner, specializiran za celovito upravljanje pnevmatik. Svojim strankam v več kot 25 državah ponuja varnost glede načrtovanja stroškov in jim nudi strokovne storitve prek mreže več kot 7000 servisnih partnerjev.

Poslanstvo 2050: 100-odstotno trajnostno izdelani materiali

Continental številnim kupcem voznega parka že ponuja pogodbe, ki temeljijo na konceptu vrednost po kilometru in široko paleto storitev pod okriljem Conti360° Fleet Solutions.

Potem so tukaj še inteligentne pnevmatike, ki s senzorji in programsko opremo nenehno spremljajo svoje stanje. V sodelovanju z izbranimi kupci je Continental že poudaril dodano vrednost za stranke, ki jo ustvarja povezava med pnevmatikami, senzorji, telemetričnimi podatki, algoritmi in oblakom, v katerem se podatki nahajajo.

Continental izvaja sistematičen program naložb v raziskave in razvoj novih tehnologij, nadomestnih materialov in okolju prijaznih proizvodnih procesov. Do leta 2050 si prizadevajo postopoma preiti na 100-odstotno trajnostno proizvedene materiale v proizvodnji pnevmatik.

Usmeritev k rešitvam, ki temeljijo na storitvah

Continental je poleg tega, da je dobavitelj vrhunskih pnevmatik, tudi profesionalni partner za svoje stranke v sektorju vozniških parkov, zlasti pri skupnem razvoju pomembnih rešitev za prihodnje izzive. Do leta 2030 si podjetje, kot eden največjih svetovnih dobaviteljev elektronike, senzorjev in programske opreme na področju mobilnosti, prizadeva postati vodilno na trgu digitalnih rešitev, ki temeljijo na storitvah. Vključitev rešitev za digitalno spremljanje pnevmatik v pogodbe Conti360° Fleet Solutions je logičen naslednji korak, ko gre za pomoč strankam v prevozniki industriji, da nadaljujejo pot do večje digitalizacije.

Prvo srečanje partnerjev Continentalove Conti360° mreže

Continental Adria d.o.o, ki je del organizacije SEE/South East Europe, je za svoje Conti 360° servisne partnerje iz Adria regije pripravil prvo druženje obstoječih partnerjev z namenom druženja in predstavitvijo noviteta Conti 360° Fleet Solutions.

Dogodek, ki se je odvijal na AMZS centru kartinga in športa na Ptujju je prisotnim partnerjem iz Slovenije, Hrvaške, Srbije in BiH ponudil globlji vpogled v Continentalov sistematični napredek razvoja - od proizvajalca pnevmatik in ponudnika storitev do integriranega ponudnika rešitev. Poleg konceptualnega dela so se imeli partnerji priložnost preizkusiti tudi v dinamičnem delu programa, ki je zajemal vožnjo s športnimi avtomobili in reli dirkalnikom ter tako povezati pomembnosti vzdrževanja in kontrole pritiskov v pnevmatikah in pravilne izbire le teh.



Za mlade in malo starejše



Renault je svojega Megana predstavil že leta 1995, ko je zamenjal model Renault 19, in ni potreboval veliko časa, da je ta zasijal v segmentu C.

Na temelju bogatih izkušenj se zdaj po naših cestah vozi že njegova četrta generacija, mi pa smo preizkusili posebno izvedenko z 1,33-litrskim turbo bencinskim motorjem in bogato športno opremo RS Line.

Avtomobil je zelo skladen, z novim svetlobnim LED podpisom v obliki črke C pri Renaultu nakazujejo, da je reč o modernem avtomobilu, ki bo zadovoljil različne potrebe kupcev. In ko smo že pri LED lučeh, zapišimo, da je Megane avto, ki dnevne luči jemlje povsem resno in njihov pomen prenaša tudi na zadek. Ko zaženemo motor, se tako prižgejo sprednje in zadnje LED luči. Ni treba posebej poudarjati, da je to s stališča varnosti še kako pohvalna malenkost. Seveda pa ni zanemarljiv niti vizualni efekt, saj luči zadaj ustvarijo edinstven vodoravni podpis. To pa v RS paketu še ni vse. Tu so dodatna 18-palčna lita platišča, prednji odbijač z zanimivim usmerjevalnikom zraka kot v F1, na zadku pa najdemo dve izpušni cevi, med njima pa izrazit črn difuzor.

Tudi atraktiven paket RS-Line nakazuje odmik od navadnih modelov. To se občuti že pri vstopu v vozilo, ko nas objame športni sedež z visoko dvignjenim in poudarjenim bokom, ki nas ne bo izpustil niti pri izredno hitrih premagovanjih zavojev. Karbonske



letvice poskrbijo za občutek prestiža, prav tako rdeče-beli šivi na usnjemem, športno prirezanem volanskem obroču, sedežih in na ročici samodejnega menjalnika z dvojno sklopko. Tu so tudi aluminijaste stopalke, ambientalna osvetlitev pa zagotavlja blagodejno sprostitvev ob nočni vožnji. Oprema RS-Line zares razvaja uporabnika. Plošča z merilniki je digitalna in ponuja različna okrožja in osvetlitev. Barva in grafika sta odvisni od izbranega programa na sistemu Multi-Sense. Če smo izbrali program Eco, bo notranost odsevala v pomirjujoči zeleni barvi, če pa izberemo program Sport, bo notranost zažarela v rdeči barvi. Takrat postane tudi motor bolj odziven na pritisk stopalke za plin, prestave se vršijo pri višjih vrtljajih in 100 km/h avtomobil doseže že v 8 sekundah.

1,33-litrski motor moč razvija skladno, neposredno vbrizgavanje goriva in integriran turbo polnilnik

zagotavljata učinkovitost, prožnost in odzivnost. Navdušuje tudi kakovostno podvozje in natančno upravljanje, kakor tudi učinkovitost zavor. Najbolj prijetno pa se je voziti v programu Comfort, pri katerem je udobje na prvem mestu, nadgrajuje pa ga tudi dobra zvočna izolacija. Hrupa v kabini je zares malo tudi pri višjih hitrostih je šum vetra zelo reducirana, kakor tudi hrup, ki ga ustvarjajo gume in elementi podvozja.

Avtomobil je dovolj dober za mlajše bolj dinamične voznike kot tudi starejše, ki se občasno radi hitreje zapeljejo v zavoj.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: bencinski štirivaljni, 16 ventilov, turbo polnilnik, neposreden vbrizg	
Prostornina (ccm):	1333
Moč (kW/KM):	117/160
Navor (Nm/min):	270/1800
Menjalnik/pogon:	7-stopenjski samodejni EDC z dvojno sklopko/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4358
Širina (mm):	1858
Višina (mm):	1447
Medosna razdalja (mm):	2669
Prtljažnik (l):	400
Masa vozila (kg):	1290
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	8,3
Najvišja hitrost (km/h):	205
Kombinirana poraba l/100km):	6,6
Emisija CO ₂ (g/km)	139



Brez omejitve kubikov

Mazda sledi svoji filozofiji, od katere že desetletje ne odstopa. Pri njih tako ne boste našli majhnih trivalnih turbo motorjev ali ogromnih ekranov v potniškem prostoru.

CX 30 je najmlajši Mazdin model in se postavlja med modela CX 3 in CX 5, ker pa ima Mazda na Kitajskem trgu že model z oznako CX 4, so se morali odločiti za drugačno oznako.

Z videzom CX 30 ne prinaša nobene revolucije ali novosti, ampak je to avtomobil s tipično Mazdinim videzom, ki je atraktiven, ko stoji ali ko je v premikanju. Da pa je govora o športnem terencu, pa opazite po 175-mm oddaljenosti od tal, tudi spodnji del karoserije je zaščiten s plastičnimi dodatki. Je pa CX 30 z višino 154 cm nižja od konkurentov v segmentu in ima manj škatlasto obliko, s poudarjeno nagnjenim zadnjim steklom.

Ko se usedete za volan, je to prava poezija. Sedeži so odlični, volanski obroč točno tam, kjer si ga želite, desna roka pa se samodejno prime za lepo oblikovano ročico natančnega ročnega menjalnika. Čeprav model CX 30 po prostornosti prekaša osnovni model Mazda 3, pa kabina zaradi majhnih steklenih površin tega ne nakazuje. Merilniki so pregledni in lepo osvetljeni. Kljub

temu da z grafiko spominjajo na klasične analogne, pa so vseeno narisani. Serijsko je pred voznikom tudi head-up display, na voljo pa je tudi cela vojska elektronskih pomagala, ki so sposobna samodejno zavirati, vzdrževati vozilo v voznem pasu, čitati prometne znake, paziti na predmete v mrtvem kotu ...

Tisto, po čemer pa se Mazda razlikuje od drugih, je konstrukcija motorja. Pod motornim pokrovom je nameščen dvolitrski atmosferski bencinski motor z visoko stopnjo kompresije, ki razvija 186 KM. Serijsko je opremljen s 24-V M Hybrid sistemom z baterijo, ki se pri zaviranju polni, njena energija pa se kasneje uporablja za lažje speljevanje in močnejše pospeševanje. Omeniti velja tudi sistem za

izklop dveh valjev, ko njuna uporaba ni potrebna. Prihranki niso veliki, so pa dovolj, da se atmosferski bencinec dobro izkaže na ekoloških testiranjih.

V vožnji je CX 30 izredno suverena. Sistem neposrednega upravljanja nemudoma in z veliko natančnostjo izvrši ukaze voznika, nekoliko trše nastavljeno podvozje pa omogoča, da je vozilo ves čas pod voznikovo kontrolo. Užitek v vožnji je tako velik, da bi si želeli še bolj ostrih zavojev.



TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljen, bencinski blagi hibrid	
Prostornina (ccm):	1998
Moč (kW/KM):	137/186
Navor (Nm/min):	240/4000
Menjalnik/pogon:	Ročni/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm)	4395
Širina (mm):	1795
Višina (mm):	1540
Medosna razdalja (mm):	2655
Prtljažnik (l):	430/1405
Masa vozila (kg):	1556
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9
Najvišja hitrost (km/h):	204
Kombinirana poraba l/100km):	6,7
Emisija CO ₂ (g/km)	127

Skozi južno Bosno do Črne gore



Kratek dopust v začetku avgusta smo izkoristili za skok na Balkan. Že več let smo se spravljali na ta izlet, ki ga toplo priporočam tudi vam.

Kljub modernim navigacijskim napravam sem se vseeno oskrbel z vodniki in kartami in naredil plan, po katerem sva z ženo obdelala glavne točke – od mest, naravnih parkov, hribov, sotesk, zgodovine, spomenikov in celo nekaj morja. Avtocesto sva zapustila že pri Karlovcu in nato vse skupaj v obe smeri prevozila dobrih 2000 kilometrov, s povprečno hitrostjo 40 km/h, saj avtocest ni ne v Bosni in ne v Črni gori. So pa ovinki, prelazi, temni tuneli, jezera, nacionalni parki, svetišča ...

Mešanica narodov

Ko sva iz Hrvaške po dobri poldrugi uri čakanja čez mejni prehod Izačić, ki ga je zgradil slovenski SCT, vstopila v Bosno,

sva se po zaviti cesti spustila do Bihaća. Bihać je glavno mesto 689 km² velikega Unsko-sanskega kantona. Leži na stičišču polj in planin Plješevica ter Grmeč. Bihać je poleg zgodovinskih zanimivosti atraktivna destinacija zaradi ugodne klime, toplih in suhih poletij ter hladnih zim in razgibanega reliefa. Bihać z okolico je bogat z izviri, potoki in rekami. Pomemben pečat mu daje reka Una. Po popiti kavici sva nadaljevala pot po severnem delu nacionalnega parka Una in se preko 1031 metrov visokega prelaza Oštrej, na katerem je razstavljen Titov vlak iz druge svetovne vojne, spustila v Drvar. Drvar je danes majhno mestece brez večje industrije, še največ popotnikov pa se tu ustavi v prijetnem parku,

ki mimo dveh muzejev popotnika pripelje do znamenite Titove pečine. Tam je bil spomladi leta 1944 sedež vodstva partizanskih enot. Nemci so to izvedeli in izvedli akcijo Konjičev skok (desant na Drvar) v katerem so želeli obglaviti vrh partizanskega gibanja. Kljub velikim partizanskim izgubam so se Tito in njegovi sodelavci rešili in že leto kasneje pregnali Nemce.

Iz Drvarja sva pot nadaljevala proti Mostarju. Po tej poti pa res ne veš točno, kje si, saj po različnih predelih visijo različne zastave: bosanska, hrvaška, srbska, vmes še kašna kantonska ... Napisi se vrstijo enkrat v cirilici, drugič v latinici, tretjič oboje, nekje prečrtani eni napisi, nekje drugi ... Ni čudno, da so na tem območju še vedno velike napetosti.

Mostar je največje mesto v Hercegovini in z dobrimi 60 tisoč prebivalci peto največje v Bosni. Leži ob reki Neretvi v južnem delu države. Ime je dobilo po Starem mostu oz. stražnih stolpih na obeh straneh (mostari). Od tu pa sva se po lepi, a zaviti cesti odpeljala do zloglasne Bileće, kjer je veliko slovenskih fantov služilo vojaški rok. Tam so se kar hitro sprijaznili z resničnostjo.



V Črni gori imajo številne plaže, najlepša pa je Budvanska riviera.



Do Njegoševega mavzoleja se povzpemo po 461 stopnicah.

Striženje po vojaških pravilih, uniforma SMB barve ter napotki starešin o vedenju, pravilih igre in še marsičem. Bileća je navkljub vsem naporom, težkim dnevom usposabljanja, pranju možganov, iz mladeničev naredila može.

Čudovite plaže

Le nekaj kilometrov nad Bilečo pa preko mejnega prehoda Vračenovići vstopiš v Črno goro. Ta mala gorata republika na Balkanu na jugozahodu meji na Jadransko morje, na zahodu na Hrvaško in Bosno in Hercegovino, na jugovzhodu pa na Albanijo. Osamosvojili so se 3. junija 2006. In če še ne veste, njene plaže so dih jemajoče! Večina je peščenih, nekaj pa je tudi skalnatih. Edina njihova pomanjkljivost je to, da na njih ni borovcev, ki bi nudili senco. Obala Črne gore je dolga 293 kilometrov. Največje mesto ob morju je Budva. Budva je ob slikovitem starem mestnem jedru dosegla svoj sloves tudi s čudovitimi prostranimi peščenimi plažami. Slikovito staro mestece se je po 2. svetovni vojni vedno bolj širilo z graditvijo številnih turističnih objektov, vil, poletnih hišic in hotelov. Oglad si zasluži tudi poltok Sveti Štefan,

ki pa je v ruskih rokah, in je sprehod po njem precej omejen.

Črna gora je še manjša od Slovenije in vse je precej blizu. Tako sva se iz Budve odpravila v le 40 km oddaljeno Cetinje, ki je zaradi bolj poznanih turističnih krajev pogosto zapostavljen kraj. Cetinje je bilo nekoč glavno mesto črnogorske kraljevine in ima bogato zgodovino. Skozi središče mesta poteka sprehajalna pot, ob kateri so postavljene simpatične pisane hiške, ki imajo v pritličju bare in trgovine. Poleg tega je mesto odlično izhodišče za ogled mnogih znamenitosti, saj je od mnogih bolj turističnih krajev oddaljeno manj kot eno uro.

Iz Cetinja se lahko podate v nacionalni park Lovćen, ki je najbolj znan po veličastnem mavzoleju Petra Petrovića Njegoša, črnogorskega princa, filozofa in pesnika. Po poti se lahko ustavite pri Ivanovih koritih, studencu, za katerega lokalni prebivalci verjamejo, da ima zdravilni učinek. Ime je dobil po Ivanu Crnojeviću, najmočnejšem vladarju tretje državne dinastije Crnojević. Lovćen je del istoimenskega narodnega parka. Najvišji vrh je Štirovnik 1745 metrov, na katerem je komunikacijski stolp, drugi

najvišji vrh pogorja Lovćen, Jezerski vrh (1,657 m), pa si je za poslednje počivališče izbral Petar II Petrović Njegoš. Še za časa življenja, ko je deloval kot škof, metropolit, pesnik in filozof ter bil zaslužen za sekularizacijo Črne gore, si je dal tam zgraditi kapelico. Ta je bila uničena, nato pa so v sedemdesetih letih zgradili izredno lep mavzolej, ki ga obiskuje na tisoče turistov in nudi spektakularni razgled nad Boko Kotorsko, gorami, ki so kot valovi kamnitega morja, obalo in, če imate srečo z vremenom, tudi glavnim mestom Podgorica in Skadarskim jezerom. Preden prideš do mavzoleja, te čaka vzpon po 461 stopnicah.

Iz Cetinja do glavnega mesta Podgorica je zopet le 50 kilometrov. V določenem trenutku se cesta povsem približa Skadarskemu jezeru in kar ne moreš se upreti, da ne bi zavil do njegove obale. Skadarsko jezero leži delno v Albaniji in delno v Črni gori. Pogled na jezero je prečudovit, najbolj znana pa je razgledna točka Pavlova strana, od koder je čudovit pogled na reko Crnojević, ki se zliva v jezero. Iz istoimenskega kraja si lahko privoščiš odkrivanje jezera s pomočjo barke.



Narodni park Skadarsko jezero. Vožnja po njem se prične v majhnem kraju Reka Crnojević.



Glavno mesto Podgorica se razprostira na obeh straneh reke Morače, ponosni pa so na najnovejši most – Milenium.



V skalo vzdano svetišče Ostrog je veliko romarsko središče.

Precej močvirnata in zaraščena pokrajina ima zelo pester ekosistem, zaradi česar je to tudi narodni park.

V goro vklesan samostan

Glavno mesto je Podgorica, kjer stoji mednarodno letališče. Nahaja se v osrednjem delu države, kar pomeni odlično priložnost za raziskovanje celotne države. Ena največjih znamenitosti v mestu je Stari most na Ribnici, ki so ga zgradili Rimljani že na začetku nastanka mesta. Okoli ležijo ruševine stare trdnjave.

Severno od Podgorice se nahaja samostan Ostrog, ki je eden najpomembnejših verskih spomenikov Balkana. Vsako leto ga obiše tudi več kot 100.000 vernikov različnih verskih pripadnosti in nič nenavadnega ni, če opaziš romarje, ki se do samostana vzpenjajo bos, njihove nogavice pa so obešene na ograjah stopnic ali po okoliških drevesih. Gre za

samostan srbske ortodoksne cerkve, vklesan v živo skalo Ostroške grede. Samostan Ostrog je osnoval Vasilije Jovanović, ki so ga imeli za zdravilca in čudodelnika, zato je bil razglašen za svetnika. Na Ostrog prihajajo verniki z vsega sveta. Mnogi naj bi odšli tudi ozdravljeni. Samostan je stičišče pravoslavne, katoliške in muslimanske veroizpovedi.

Vsi ljubitelji piva pa morajo obiskati drugo največje mesto v Črni gori, Nikšić, kjer že od leta 1896 varijo odlično nikšičko pivo. Mesto je nastalo na ruševinah antičnega mesta Anderve, kasneje Anagastum, srednjem veku se je imenovalo Onogošt in danes Nikšić. Skozi svojo več sto let dolgo zgodovino je igralo pomembno vlogo agrarnega, kulturnega in administrativnega središča Črne gore, saj je na pomembnem križišču poti, ki vodijo z morja v notranjost balkanskega polotoka.

Za zaključek kroga po Črni gori sva se ustavila še v Hercegovnem. To je obalno mesto, ki leži na vhodu v Kotorski zaliv ob vznožju gore Orjen. Hercegnovi je bil med letoma 1482 in 1797, ko je bil del Osmanskega cesarstva in beneške Albanie Venete, znan kot Castelnuovo (Italijansko – Novi grad). Mesto Hercegnovi je imelo burno preteklost, čeprav je bilo eno najmlajših naselij na Jadranu. Zgodovina raznolikih naselitev in okupacij je v mestu ustvarila mešanico raznolikega in slikovitega arhitekturnega sloga.

Črnogorci so zelo visokorasel in ponosen narod. Tam danes živi slabih 650 tisoč ljudi. So precej počasni, znan pa je tudi stereotip, da so leni in da jim delo ne diši. Pred kratkim so celo izvedli tekmovanje v maratonskem ležanju pod drevesom. Zmagala je ženska, ki je ležala kar 117 ur.



Pot sva premagovala s Fordovim Tourneo Connectom, ki nama je nudil varno potovanje, predvsem pa veliko prostora in udobja. 1,5-litrski motor s 120 KM je za tovrstna potovanja dovolj živahen in prožen, predvsem pa varčen.



Neželen otrok

Kar precej uporni so morali biti vodilni moške v zagrebški tovarni avtobusov, da je lahko nastal model, ki je odlično zapolnil praznino domačega trga in ustvaril dober izvozni uspeh.

Za razliko od 50. let prejšnjega stoletja, ko je bila Dubrava 5 (Raketa) eden izmed najbolj uspešnih domačih avtobusov, pa kasnejši modeli Autokaroserije Zagreb niso bili več tako uspešni. Začeli so se proizvajati avtobusi s samonosilno karoserijo in so prihajali iz skopske tovarne 11. Oktomvri, ki je pripadala FAPovemu združenju ITV. Moderen koncept avtobusov je prihajal tudi iz mariborskega TAMA s karoserijama ljubljanske Avtomontaže in novosadske Autokaroserije. Zagrebška tovarna pa je prvi avtobus z motorjem, vgrajenim v zadnji del, predstavila leta 1967. Potniški avtobus Dubrava 7 je bil povsem enakovreden domači konkurenci, enako tudi primestni model Dubrava 9. Entuziazem zagrebških strokovnjakov pa je bil dovolj velik, da so predstavili tudi mestni model Dubrava 100 z motorjem, postavljenim med osema.

Zagreb–Beograd–Skopje

Kljub vsemu pa se tržni uspeh ni mogel meriti s Sanosi in TAMi, tudi ko je v začetku 70. let nastal modernejši model Dubrava 15. Mestni model Dubrava 100 je bil izdelan v simboličnih številkah, saj so takrat na trg prihajali precej modernejši

avtobusi, narejeni v Avtomontaži in Ikarusu po MANovi licenci, v Skopju pa so po Mercedesovi licenci sestavljali Mercedes O-317. Po velikem potresu leta 1963 obnovljena skopska tovarna je razpolagala s precej večjo zmogljivostjo, tako da se je v tej tovarni izdelovala večina avtobusov iz FAPovega združenja. Uspešnost poslovanja v Zagrebu so vzdrževali konservativni modeli z motorjem, vgrajenim spredaj, in njihove tovrstne izvedenke za prevoz pohištva. Zaradi nizke cene so bila tovrstna vozila iskana, saj so omogočala soliden

izvoz, a je trg vseeno želel modernejša vozila.

Zaradi tega so ponovno obudili projekt Dubrava 14, za katerega naj bi podvozje izdeloval FAP, kar pa se ni nikoli zgodilo. Del vzroka se pripisuje tedanjim političnim razmeram na Hrvaškem, pa tudi začetku montaže Mercedes O-302, ki se je paralelno izvajala v Skopju in Zagrebu. Prepir med dvema tovarnama je dosegel višek leta 1974, ko so se začele priprave za montažo novega modela O-303, saj se tovarni nista uspeli dogovoriti glede finančne razdelitve.



Prve Dubrave s samonosilno karoserijo so bile precej manj uspešne kot Sanos ali TAM.



Proizvodnjo v Zagrebu so vzdrževali klasični avtobusi na tovornjaških šasijah FAP.



V Jugoslaviji je obstajalo veliko tovarn pohoštva in skoraj vsaka je imela v voznem parku takšno tovorno izvedenko iz avtobusa.

Porodni krči

Takrat pa se je pojavila kriza, ki je močno zmanjšala povpraševanje po »domaćih« Mercedesih. Prevozniška podjetja so se bolj orientirala na nabavo Sanosov in TAMov. Potreba po avtobusih, ki bi bili močnejši od Mercedesovih, pa ni nikoli zamrla. To tržno luknjo je želela zapolniti Autokaroserija Zagreb. Po petih letih je bil ponovno odprt nikoli začeti projekt Dubrava 14. Ker FAP še naprej ni želel izvesti realizacije dobave karoserij, je Autokaroserija leta 1975 od uprave FAPA izposlovala, da so izvedbo celotnega projekta prestavili v Zagreb. Zagnali so nov oddelek za razvoj podvozja, ki je bil v naslednjem obdobju zasut z obrobni nalogami, medtem ko je bil projekt Dubrava 14 ponovno zaustavljen. Projekt so tretjič zagnali leta 1978. Po osmih letih administrativnih in političnih

preverjanj se je v samo enem letu izdelala konstrukcija povsem novega turističnega avtobusa. To je bil prvi avtobus zagrebske tovarne, kjer so ob karoseriji sami razvili tudi podvozje, zato so se ob tej priložnosti preimenovali v TAZ (Tovarna avtobusov Zagreb).

Pobiranje sadežev

Ko so leta 1979 na Zagrebškem velesejmu predstavili model FAP Dubrava 1420 TR 15, mnogi niso mogli verjeti, da je to avtobus, ki je nastal v domačih delavnicah. Po oblikovalskih podrobnostih, med drugim po enodelnem vetrobranskem steklu, lepljenih stranskih steklih ... je bil celo boljši od Mercedes a O-303 v izvedbah, ki so bile namenjene jugoslovanskemu trgu. Enako velja za kvadratno karoserijo takrat maksimalne dolžine 12 metrov, ki je

v 15 vrstah lahko prepeljala 52 potnikov. Avtobus je bil sestavljen iz več kot 90 % domačih delov, vključno s šestvaljnim motorjem FAMOS F2 z močjo 200 KM, že takoj na začetku pa je bila predvidena tudi vgradnja Mercedesovega V-8 motorja z močjo 256 KM.

Do začetka serijske proizvodnje so skozi teste odstranili večino težav. Po hitrem domačem uspehu je bila Dubrava 14 kot prvo jugoslovansko vozilo predstavljena na Frankfurtškem salonu in hitro dobila naročila tudi iz zahodne Evrope. Seveda pa je največ naročil prihajalo iz vzhodnih socialističnih in nevrščenih držav. Ravno v teh državah so bili najbolj iskani trpežni avtobusi na tovornjaških šasijah, ki jih je TAZ redno vzdrževal in obnavljal, zato je v osemdesetih letih izvoz dosegel že 75 % proizvodnje.



Prvi prototip Dubrave 14 je navdušil domačo javnost.



TAZ Dubrava 1426 V – od leta 1986 je bila v ponudbi tudi visokopodna izvedba s kar 10-kubičnim prtljažnim prostorom.