

marec 2022

letnik 6, številka 35

Tranzit

RENAULT TRUCKS EVOLUTION

Po sledih legendarnega Magnuma



NOVI MULTIVAN T7:
Več Multi, a nič več Van

PAKET MOBILNOSTI EU:
Višje plače voznikom

NOVE TEHNOLOGIJE:
Digitalna ogledala MAN
OptiView

POVIŠAN KRVNI TLAK:
Kako srčno-žilne bolezni
vplivajo na voznike



Naše fiksne cene znižujejo vaše stroške vzdrževanja.

Servisni paketi za vozila Actros MP4/MP5	470 serija	471 / 473 serija
Servisni interval 1	659 €	679 €
Servisni interval 2	769 €	799 €
Servisni interval 3 - brez DPF	1.239 €	1.259 €
Paket menjava DPF filtrov - potrebna menjava 2 filtrov <small>Paketna cena vključuje vračilo obrabljenega dela. Zamenjava hladilne tekočine ni zajeta v ceno servisnih paketov.</small>	1.198 €	1.198 €
Optične nastavitve stekanje vozila	98 €	98 €

Vse navedene cene so brez DDVja. Pridržujemo si pravico do spremembe cen brez predhodnega obvestila.
Veljavnost ponudbe servisnih paketov velja do 31. 12. 2022.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Autocommerce, d.o.o., Servis gospodarskih vozil, Baragova ul. 12, 1000 Ljubljana

Emil Ermenc: 01 5883 610 | Leon Škof: 01 5883 613 | Uroš Vidic: 01 5883 612 | E-mail: sprejem.sgv@autocommerce.si



NOVI PEUGEOT 308

IZJEMEN

Novi 3D i-Cockpit
Napredni varnostni sistemi
Bencin, dizel in priključni hibrid

5 LET
JAMSTVA



peugeot.si

PEUGEOT PRIPOROČA **TotalEnergies** Poraba v kombiniranem načinu vožnje po WLTP ciklu: od 1,0 do 6,6 l/100 km. Izpuh CO₂: od 22 do 150 g/ km. Emisijska stopnja: EURO 6. Vrednost specifične emisije dušikovih oksidov NOx: od 0,0215 do 0,0582 g/km. Emisije trdnih delcev: od 0,00025 do 0,00091 g/km. Število delcev: od 0,04 do 2,37. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov.

Vabimo vas, da si ogledate spretnosti bodočih avtomehanikov – dijakov srednješolskega programa avtoserviser, ki se bodo pomerili v reševanju teoretičnih in praktičnih nalog ter se borili za laskavi naziv



MLADI MEHANIČ

SLOVENIJE

31. MAREC 2022
TIP STOP VIANOR
LJUBLJANA

PROGRAM TEKMOVANJA

- | | |
|---------------|---|
| 10.00 | ZBOR UDELEŽENCEV V PROSTORIH TIP STOP VIANOR, LETALIŠKA C. 38, LJUBLJANA |
| 10.30 | PREDSTAVITEV TEKMOVANJA IN PRIPRAVA NA TEKMOVANJE, RAZDELITEV V TRI SKUPINE |
| 11.00 – 15.00 | TEKMOVANJE |
| 15.00 | POGOSTITEV, RAZGLASITEV REZULTATOV, PODELITEV PRIZNANJ IN NAGRAD
NEFORMALNO DRUŽENJE |

Organizator:

Tranzit

Medijski partner:



Organizacijski partner:



V sodelovanju z:



Glavni pokrovitelj:



PETROL

Energija za življenje



Pokrovitelj:

Pokrovitelj:

Marec z zobki

Dragi bralci, ponovno smo z vami, z drugo številko v novi podobi. Upam, da vam je všeč, sicer pa ostajamo zvesti temam, ki so lahkotne za branje, a vseeno poučne. Pred nami pa je pomlad, za mnoge najlepši letni čas. Pomlad prihaja, ozračje se ogreva, a so noči še vedno hladne, tako da narava še vedno počiva. Ko sonček, ki nas čez dan greje, zaide, se ozračje v trenutku ohladi, zato je kolega omenil, da imamo marec z zobki. Takoj ko bo padel prvi dež, pa lahko pričakujemo bujno vegetacijo. Pomlad pa prinaša tudi številne praznike in praznovanja, s sprostitvijo koronskih ukrepov pa se začena tudi sezona sejmov.

Na področju gospodarskih vozil, pa tudi na drugih področjih, nas pesti dvig cen energentov, hrane in vsega ostalega, a verjamem, da se bomo iz tega izvili in postali še močnejši. EU z novimi pravili o cestnem prometu zapoveduje, da mora biti voznikom izplačana najmanj polna minimalna plača, ki je v veljavi v državi članici, v kateri delajo. V praksi naj bi to zmanjšalo nelojalno konkurenco, voznikom pa prineslo višji zaslužek. Pišemo tudi o povišanem krvnem tlaku, katerega



Borut Štajnahr

imenujejo tudi tihi morilec, saj lahko brez pravočasnega in učinkovitega zdravljenja povzroči resne poškodbe srca, ožilja, možganov, ledvic, oči in drugih organov, neljuba posledica pa se lahko zgodi tudi med vožnjo.

Na preizkus smo tokrat postavili največji Renaultov tovornjak T-High 520 Evolution ter povsem novi Volkswagnov Multivan T7 in preverili, kako se obneseta na cesti, kako se izkažejo MAN tovornjaki brez ogledal, pa si preberite v nadaljevanju.



KAZALO

AKTUALNO	6
Ali nova pravila prinašajo višje plače voznikom?	
Lani pri voznikih tovornih vozil nekaj manj kršitev	
NOVICE	10
NOVE TEHNOLOGIJE	12
Celovit digitalni pogled	
STATISTIKA	18
Prodaja priklopnih vozil v Sloveniji	
PO CESTI Z RENAULT TRUCKS T HIGH 520 EVOLUTION	20
Po sledih legendarnega Magnuma	
PO CESTI Z VOLKSWAGNOM MULTIVAN T7 1,4 EHYBRID	28
Več multij, a nič več van	
PO CESTI Z MERCEDES - BENZ EQV 300	32
Ni kombi, ampak je shuttle	
SVETUJEMO	36
Priljubljenost električnih vozil?!	
MONTAŽNI ALUMINIJASTI SKLADIŠČNI ŠOTORI IN HALE	37
NASVETI	38
Kako srčno-žilne bolezni vplivajo na voznike	
NA ROKI	40
Roger Dubuis in Lamborghini	
POJASNUJEMO	41
Kaj pomenijo beli, rdeči in modri cestni odsevniki?	
PO CESTI S HYUNDAIEM BAYON 1,0 T-GDI	42
Bayon kot bumerang	
PO CESTI S RENAULTOM MEGANE CONQUEST	43
Pravi športni terenec	
IZZA OVINKA	44
Izolo je rešila bela golobica in odletela	
PROIZVODNJA GOSPODARSKIH VOZIL V BIVŠI SKUPNI DRŽAVI (22. DEL)	47
Najuspešnejši jugoslovanski kamion	

Revija Tranzit

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

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

Revija Tranzit izhaja na 45 dni, letnik 5, številka 32, ISSN 2591-0434, Revija šteje med grafične izdelke, za katere se plačuje 5 % davek na dodano vrednost.

Grafični prelom: Coolfoto

Lektura: Perfectio

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.

ALI NOVA PRAVILA PRINAŠAJO VIŠJE PLAČE VOZNIKOM?

Nova pravila v cestnem prometu, ki so v okviru Paketa mobilnosti EU stopila v veljavnost februarja letos, predvidevajo tudi to, da mora biti voznikom izplačana najmanj polna minimalna plača, ki je v veljavi v državi članici, v kateri delajo.

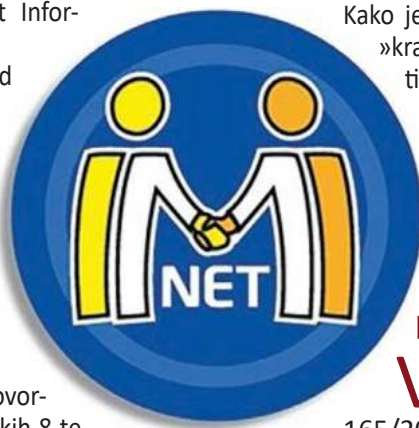
V praksi to pomeni, da bodo vozniki iz EU, ko prevažajo robo izven svoje države, kjer imajo sedež, morali prejemati minimalno plačo po pravilih države, v kateri delajo. Če recimo voznik podjetja, ki je registrirano v Sloveniji, prevažajo robo iz Nemčije v Francijo, mora biti za to delo plačan po minimalnih urnih postavkah, ki veljajo v državah, v katerih vozijo, in ne po urni postavki, ki velja v Sloveniji. To pravilo pa ne velja za vožnjo iz svoje države v drugo državo in nazaj.

Zaustavitev nelojalne konkurence

Cilj te spremembe je, da se zaustavi nelojalna konkurenca, kjer vozniki iz Poljske, Romunije ali Bolgarije prevažajo robo na relacijah med drugimi državami članicami, a so za to delo precej manj plačani kot denimo nemški vozniki. Ta sprememba ne bo le ugodnejša za voznike, temveč bo to vplivalo tudi na cene prevozov.

Spomnimo še enkrat. Za prevoznike, ki poslujejo v Evropski uniji, od 2. februarja veljajo naslednja pravila:

- obvezna registracija napotnih voznikov prek posebnega vmesnika za prevoznike, ki je povezan z omrežjem IMI (Internal Market Information System);
- vozniki morajo med delom v EU prejemati najmanj polno minimalno plačo, ki velja v državi članici, v kateri delajo;
- obvezna registracija prehoda meje na digitalnih tahografi;
- obvezna vrnitev tovornjakov v centralo vsakih 8 tednov;
- največ tri kabotaže se lahko izvedejo v 7 dneh v eni državi, nato tovornjak ne sme vstopiti v državo vsaj 4 dni.



Vnos simbolov države ob prehodu meje – Kakšne so obveznosti prevoznikov?

V členu 34 (6) točka (f) in (7) Uredbe (EU) 165/2014 je določeno, da vozniki ročno zabeležijo simbol države, v katero vstopijo, potem ko prečkajo mejo države članice. Obveznost velja od 20. avgusta 2020 za vozila z analognim tahografom in od 2. februarja 2022 za vozila z digitalnim tahografom.

Voznik se mora ustaviti na najbližjem možnem postajališču na meji ali za njo in vnesti simbol države, v katero je vstopil. Pri prečkanju meje države članice s trajektom ali vlakom mora voznik v pristanišču ali postaji prihod vnesti simbol države. Pomembno je tudi opozoriti, da so vozniki vozil, opremljenih z analognim tahografom, že od 20. avgusta 2020 dolžni beležiti simbol držav, v katerih so začeli in končali dnevno delovno obdobje.

Obvezno vračanje »domov«

Komisija je dala dodatna pojasnila za določene termine, ki se nanašajo na obvezno vračanje vozil in voznikov v centralo vsakih 8 tednov.

Kako je treba razumeti izraze »kraj bivališča«, »operativni center« in »kjer se nahaja baza voznikov« in kako jih je mogoče dokazati? Kaj se zgodi, če ima podjetje sedež v več državah članicah ali zunaj EU?

Kraj bivališča

V skladu s členom 26 (2) Uredbe (EU) 165/2014 in členom 8 (2) Uredbe (ES) 1071/2009 je treba »kraj bivališča« razumeti kot kraj, kjer oseba običajno živi, oziroma tam biva najmanj 185 dni v vsakem

koledarskem letu zaradi osebnih in/ali poklicnih povezav. Vendar pa je v primeru voznika izjema, saj se njegove poklicne povezave močno razlikujejo od njegovih osebnih povezav, ker opravlja prevozne dejavnosti v različnih državah članicah, zato lahko živi v različnih krajih v različnih državah članicah. Mesto prebivališče takega voznika je treba obravnavati kot kraj njegovih osebnih povezav, če se tja redno vrača, npr. iz družinskih razlogov.

Operativni center

Izraz »operativni center« ni definiran v zakonodaji EU o cestnem prometu. Po členu 8 (8a) Uredbe (ES) je operativni center mesto, kamor se voznik lahko vrne in je to njegova baza oziroma je tu organizirano njegovo delovno mesto, kjer se mu tudi normalno začne tedenski počitek. Ta baza je na ozemlju države članice, v kateri ima njegov delodajalec stvarni in stabilni poslovni prostor, v smislu člena 3 (1a) Uredbe (EU) 1071/2009.

Pogoji za učinkovite in stabilne poslovne prostore prevoznikov so določeni v 5. členu Uredbe (EU) 1071/2009. To med drugim zahteva, da ima družba prostore, v katerih hrani svoje osnovne poslovne dokumente, zlasti knjigovodske dokumente, kadrovske dokumente ali dokumente, ki vsebujejo podatke o času vožnje in počitka njegovih voznikov.

Vozniki morajo med delom v EU prejemati najmanj polno minimalno plačo, ki velja v državi članici, v kateri delajo.



Če je podjetje ustanovljeno v različnih državah članicah, naj se voznik v skladu z zahtevami iz člena 5 Uredbe (ES) št. 1782/2003, 1071/2009 vrne v operativni center, kjer je sicer njegova baza. Če je podjetje ustanovljeno zunaj EU, se lahko operativni center nahaja v tretji državi, ki je za namene Uredbe v skladu s členom 2(2b) lahko samo Švica ali država, ki je podpisnica EGS in ni članica EU

In koliko časa mora prevoznik voditi evidenco, da je bilo delo organizirano, da se lahko voznik vrne, bodisi v kraj bivanja bodisi v operativni center?

V skladu z drugim odstavkom 33. člena Uredbe (EU) št. 165/2014 mora podjetje tahografske evidence hraniti najmanj 1 leto po uporabi. Evidence delovnega časa je treba hraniti najmanj 2 leti, kot zahteva člen 9(b) Direktive 2002/15/ES. Te evidences naj vsebujejo dokumentacijo o organizaciji vračanja voznikov, saj je ta obveznost predmet preverjanja v prostorih podjetja od 2. februarja nap-

Voznik se mora ustaviti na najbližjem možnem postajališču na meji ali za njo in vnesti simbol države, v katero je vstopil.



rej v skladu s Prilogo I, del B Direktive 2006/22/EU, s spremembami in dopolnitvami iz Direktive 2020/1057.

Ali obveznost vrnitve voznikov »domov« velja tudi za vozila, najeta iz druge države članice, in za voznike v potniškem prometu?

V skladu z drugim odstavkom 33. člena Uredbe (EU) št. 165/2014

mora podjetje tahografske evidences hraniti najmanj 1 leto po uporabi. Evidence delovnega časa je treba hraniti najmanj 2 leti, kot zahteva člen 9(b) Direktive 2002/15/ES. Te evidences naj vsebujejo dokumentacijo o organizaciji vračanja voznikov, saj je ta obveznost predmet preverjanja v prostorih podjetja od 2. februarja naprej v skladu s Prilogo I, del B Direktive 2006/22/EU, s spremembami in dopolnitvami iz Direktive 2020/1057.

www@gb-leasing.si
info@gb-leasing.si



GB Leasing
Gorenjska Banka



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

Ljubljana: +386 1 565 99 00 • Koper: +386 5 662 57 40 • Kranj: +386 4 208 45 94 • Maribor: +386 2 230 17 80 • Novo Mesto: +386 7 393 10 00

LANI PRI VOZNIKIH TOVORNIH VOZIL NEKAJ MANJ KRŠITEV

V letu 2021 je bilo pri voznikih tovornih vozil ugotovljenih 40.082 kršitev prometnih predpisov, kar je 10,8 % manj kot v letu 2020 (44.116 kršitev). Pri voznikih avtobusov je bilo ugotovljenih 618 kršitev, v letu 2020 pa 601 kršitev prometnih predpisov, kar je 3 % več.

Kljub manj ugotovljenim kršitvam pa so bili v letu 2021 vozniki tovornih vozil udeleženi v 2.426 prometnih nesrečah oz. v vsaki 7. prometni nesreči na slovenskih cestah. Povzročili so jih 1.537 oziroma 63 % vseh nesreč, v katerih so bili udeleženi. V primerjavi z letom 2020, ko so povzročili 1.409 od 2.183 prometnih nesreč, je to 9 % več. V posledicah teh nesreč je življenje lani izgubilo kar 17 oseb (6 v 2020), 38 je bilo hudo poškodovanih (26 v 2020), 327 pa lažje poškodovanih (339 v 2020). Med vozniki tovornih vozil je bilo pet smrtnih žrtev (v 2020 dve), 11 je bilo hudo telesno poškodovanih (kar 83 % več kot v letu 2020) in 117 lažje telesno poškodovanih, enako kot v letu 2020.

V zadnjih 5 letih je zaradi voznikov tovornih vozil umrlo največ pešcev (12) ter voznikov tovornih vozil samih (17). V letu 2021 je umrlo kar 5 kolesarjev (skupaj 7 v zadnjih 5 letih) ter 4 vozniki motornih koles (skupaj 6 v zadnjih 5 letih). Skupno število umrlih ranljivih udeležencev v obdobju 2017–2021 je bilo 25.

Lani so bili vozniki avtobusov udeleženi v 263 prometnih nesrečah oz. 38 % več kot v letu poprej. Povzročili so 85 prometnih nesreč oz. 63 % več kot v letu 2020. V letu 2021 je v pro-

metnih nesrečah, ki jih je povzročil voznik avtobusa, umrl 1 udeleženec, 2 sta bila hudo telesno poškodovana, lažje telesno poškodovanih pa je bilo 25 udeležencev. 6 voznikov avtobusa je v prometnih nesrečah utrpelo lažje telesne poškodbe. V zadnjem 5-letnem obdobju ne beležimo smrtnih žrtev med potniki na avtobusih.

Nepravilen premik z vozilom prednjači

Najpogostejši vzrok pri prometnih nesrečah, ki jih povzročijo vozniki tovornih vozil, je v zadnjih petih letih (2017–2021) nepravilen premik z vozilom – 37 % vseh prometnih nesreč. Na drugem mestu je nepravilna stran/smer vožnje (14 %) in neustrezna varnostna razdalja (11 %). Zaradi neprilagojene hitrosti je v petletnem obdobju umrlo največ, kar 20 udeležencev cestnega prometa, zaradi premika z vozilom je umrlo 10, zaradi nepravilne strani/smeri vožnje pa 7 oseb.

Utrujenost voznikov je pomemben dejavnik tveganja

Agencija za varnost prometa in Policija posebej poudarjata, da je pri tovornih vozilih in avtobusih še posebej pomembna ustrezna var-

nostna razdalja, saj je zavorna pot pri njih še daljša, česar se morajo vozniki zavedati ves čas vožnje. Pomemben dejavnik je tudi utrujenost voznika. Ta je po podatkih Evropske komisije iz leta 2018 dejavnik v približno 20 % nesreč, v katerih so udeležena tovorna vozila. Kako nevarna je utrujenost in zaspanost voznikov, je razvidno iz naslednjega:

- Če spimo manj kot 5 ur na noč, se kar za 4,5-krat poveča verjetnost za udeležbo v prometni nesreči.
- Če ostanemo budni več kot 24 ur, delamo podobne napake, kot če bi imeli v krvi 1,0 mg/l alkohola.
- Z vidika zaspanosti za volanom z vožnjo ponoči do 6-krat bolj tvegamo, da bomo udeleženi v prometni nesreči.

Agencija za varnost prometa in Policija vse udeležence v cestnem prometu še dodatno pozivata k upoštevanju cestnoprometnih pravil in razmer na cesti, k strpnosti in odgovorni vožnji. Opozorila grede tudi v smeri obveznega pripenjanja z varnostnim pasom, neuporabe mobilnega telefona, doslednega zagotavljanja ustrezne varnostne razdalje, načrtovanja poti in počitkov, upoštevanja cestnih razmer, voznike pa znova pozivajo, naj za volan vselej sedejo trezni.

UTRUJENI ZA VOLANOM?

Utrujenost in zaspanost voznika sta lahko usodni. Kakšne so lahko posledice zaspanosti in utrujenosti?

MANJ KOT 5 UR SPANJA NA NOČ	BUDNOST VEČ KOT 24 UR	VOŽNJA PONOČI IN ZASPANOST
Verjetnost za udeležbo v prometni nesreči se poveča za kar 4,5-krat	Delamo podobne napake, kot če bi v krvi imeli 1,0 mg/l alkohola.	Tveganje za povzročitev prometne nesreče je kar od 5 do 6 krat večje.

TOVORNA VOZILA IN AVTOBUSI V PROMETNIH NESREČAH

V Sloveniji je bilo v prometnih nesrečah v letu 2021 udeleženi:

2.426 voznikov tovornih vozil	263 voznikov avtobusov
--------------------------------------	-------------------------------

V prometnih nesrečah, ki jih je povzročil voznik tovornega vozila, je v letu 2021:

17 oseb umrlo	38 oseb je bilo hudo telesno poškodovanih	327 oseb je bilo lažje telesno poškodovanih
----------------------	--	--

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



2019



2020



2021



2022

Arocs z ožjo kabino

Tovornjaki z zoženimi kabinami pri nas niso ravno pogosti, so pa uporabni za prevoze posebnih, daljših tovorov. Tako so tokrat za 65 centimetrov zožili dnevno Classic Space kabino Arocsa. Desna stran je praktično odrezana, tam je zdaj nova stena, nova pa so tudi vzvratna ogledala in jeklena zaščita na sprednjem delu, v notranjosti pa je samo vozniški sedež. Po ocenah proizvajalca bo Arocs

po tovrstnih spremembah lahko brez kršenja predpisov prevažal več kot 15 metrov dolge železne palice.



Prvi električni avtotransporter

Volvov vlačilec in Kässbohrerjeva prikolica s posebno nadgradnjo, saj njeno hidravliko upravlja električna energija. Kabina je dnevna, brez spalnega prostora, namesto tega pa je tam nameščen sklop z baterijami, zaradi česar lahko prepelje enako število avtomobilov. Kompozicija naj bi dnevno delala 450 km, zato je na tovornjak vgrajenih kar 5 ton baterij s skupno kapaciteto 900 kWh. Polnijo se pretežno ponoči, poganjajo pa 500 kW (680 KM) elektromotor.



Luč sveta ugledal ID.Buzz

Volkswagen je tudi uradno predstavil novi električni model ID.Buzz, in to v kar dveh izvedbah: potniško in gospodarsko. Razvoj modela se je začel že leta 2017 in že tedaj je bilo jasno, da bo postavljen na MEB platformo, na kateri danes že stojijo električna vozila ID.3, ID.4 in ID.5.

Obe izvedbi sta dolgi 4712 mm z medosno razdaljo 2988 mm. Za pogon je uporabljen 150-kW elektromotor s 310 Nm navora. Motor se napaja iz 77-kWh sklopa baterij. Baterije se lahko

polnijo z močjo domače hišne vtičnice pa vse do hitrih 170-kW. Da bi bil ID.Buzz čim bolj uporaben in praktičen, je omogočeno, da baterija lahko napaja tudi zunanje naprave, kar pri Volkswagnu imenujejo vehicle-to-home.

Zaradi kompaktnih mer elektromotorja pogonski sklop ne zavzema veliko prostora, baterije pa so nameščene v podu. Nekaj prostora je privarčevanega tudi z uporabo MacPhersonovih vzmetnih nog spredaj in multilinka zadaj, za kontrolo podvozja pa je zadolžen sistem DCC (Dynamic Chassis Control) s tremi pred-



stavljenimi načini vožnje.

ID.Buzz ponuja prostor za 5 potnikov in kar 1121 litrov velik prtljažni prostor, medtem ko bo lahko gospodarska izvedba ponudila prostor za dve evro paleti.

SREDSTVO ZA ČIŠČENJE KOLUTNIH IN BOBNASTIH ZAVOR.

Visoko učinkovito in hitro hlapljivo. Učinkovito odstranjuje maščobo, olje, vosek in ostalo umazanijo s kovinskih površin.

SPREJI
JUVI
YOU WIN

ZMAGUJMO SKUPAJ.
JUVI YOU WIN

WWW.JUVI.SI

INFO@JUVI.SI

01 7219 348



Novi distribucijski tovornjaki iz DAFa

DAF je skupaj s kupci začel obsežna testiranja kot zaključno fazo razvoja nove generacije tovornjakov za distribucijo. Tudi novi tovornjaki so razviti skladno z novimi evropskimi predpisi o masah in dimenzijah, tako naj bi tudi ti tovornjaki premikali meje v svojem razredu. Odličen pogled na cestišče in ergonomičen položaj sedenja, bogata oprema in odlična končna obdelava, vse to bo, kot pravijo, »nova liga« v tovrnem prometu, k temu pa dodajajo še visoko stopnjo varnosti, učinkovitost in nizke emisije. DAF bo svojo novo generacijo distribucijskih tovornjakov predstavil v drugi polovici leta.



Akcije

Z marcem se je začela akcija 40 dni brez alkohola, ki bo potekala do 16. aprila 2022. Na slovenskih cestah alkohol botruje 1500 prometnim nesrečam na leto. Naslednji faktor, ki negativno vpliva na prometno varnost, je prevelika hitrost. Vsaka tretja žrtev je posledica prevelike hitrosti. Ni pa podatka, koliko nesreč je posledica uporabe mobilnega telefona. Vse tri dejavnike najdemo tudi pri poklicnih voznikih. Bolj kot hitrost in alkohol je pri »profesionalcih« pereč problem uporaba mobilnikov. Ne samo telefoniranje, temveč tudi pisanje sporočil in gledanje različnih aplikacij med vožnjo. Za voznike avtobusov pomeni še neprijetno počutje za potnike, ki poslušajo njihovo debatanje po telefonu. Res je, da je telefon priročna zadeva za reševanje določenih položajev, v katerih se lahko znajdemo.

Zato obstajajo prostoročni načini uporabe mobilnikov.

Ostalih dveh negativnih dejavnikov je veliko več pri amaterskih voznikih. Ker so to negativni dejavniki, ki vplivajo na varnost prometa, tudi policija vsake toliko časa objavi, da bo poostrila nadzor nad temi dejavniki. To se sliši, kot da ko ni ostrejšega nadzora oz. akcije, je nadzor minimalen ali pa ga ni. Naslednje nerazumljivo dejanje je s strani komercialnih radijskih postaj, ki voznike opozarjajo na radarske zasede in policijske kontrole. Z razlago, da to povečuje cestno varnost. Dvomim, da taka obvestila povečujejo prometno varnost. Razni zavodi in agencije nas opozarjajo na naštetih negativnih dejavnikov v prometu. Očitno nam ti dejavniki močno kvarijo prometno varnost in imamo resne probleme v prometni varnosti. To me bolj spominja na

pljuvanje v lastno skledo. Če imamo res problem z alkoholom, hitrostjo in mobilniki v prometu, moramo pač spremeniti odnos to teh dejavnikov tudi s prenehanjem obveščanja voznikov in neprestano povečano kontrolo s strani policije.



Martin Skušek

 **THERMO KING**

**PREVERITE
DELOVANJE
VAŠE HLADILNE
NAPRAVE**




**POKLIČITE, DA NE BO
PREPOZNO:**




**01 365 82 46
051 407 333**

**P.S. BLIŽAJO SE
TOPLI DNEVI!**



Prigo d.o.o. | PE BRDO
Mladinska ulica 89
1000 Ljubljana

 01 365 82 22
 01 320 18 33
 041 661 650

 www.prigo.si
 thermoking@prigo.si
 Servis in trgovina tovornih vozil

CELOVIT DIGITALNI POGLED

Besedilo in fotografije: Martin Skušek,
Matjaž Gregorič

Po predstavitvi nove generacije tovornjakov je MAN v modelnem letu 2022 začel uvajati nove asistenčne sisteme za varnejšo in lažjo vožnjo in lažje manevriranje z vozilom. Med glavnimi novostmi je sistem digitalnih ogledal MAN OptiView, ki ni zgolj nadomestek za

običajna ogledala, ampak z digitalnimi kamerami in ogledali prikazuje tudi poglede, ki so posebej prilagojeni različnim voznim situacijam, kot so zavijanje, manevriranje in vožnja po avtocesti.

Koncept in delovanje sistema OptiView sta v kar največji meri usklajena z naravnimi človeškimi zaznavami, kar vozniku omogoča, da hitro zaznava okolico vozila in prometno aktivnost, kar je podlaga za realno oceno in varno ukrepanje. Poleg izboljšane varnosti in udobja v vožnji ne gre spregledati tudi izboljšane aerodinamike kabine, kar se nenazadnje odraža v manjši porabi goriva.

Sestavljen iz treh elementov

Sistem OptiView sestavljajo trije elementi, to so kamere, digitalni zasloni in kontrolni modul na vratih. Na zunanosti kabine je nameščenih pet kamer. Dve za bližnji in širokokotni pogled sta nad okvirjem vrat na vsaki strani vozila in nadomeščata vzvratno ogledalo, širokokotno ogledalo in ogledalo za robnike. Sprednje ogleda-

lo nadomešča kamera, ki je nameščena na sovoznikovi strani na sprednjem strešnem stebričku. Kamere imajo sistem proti bleščanju, ko je sonce nizko ali pa v primeru, ko za tovornjakom vozi drugo vozilo. Usmerjeni zračni tok preprečujejo brizganje vode (tudi v

dežju) in s tem ohranja kakovost slike. Proti zmrzali so kamere opremljene s samodejnim ogrevanjem, njihove nosilce pa je mogoče tudi ročno zložiti. V kabini se vozniku slika, ki jo zajema kamera, prikazuje na zaslonih na obeh straneh ob sprednjih strešnih

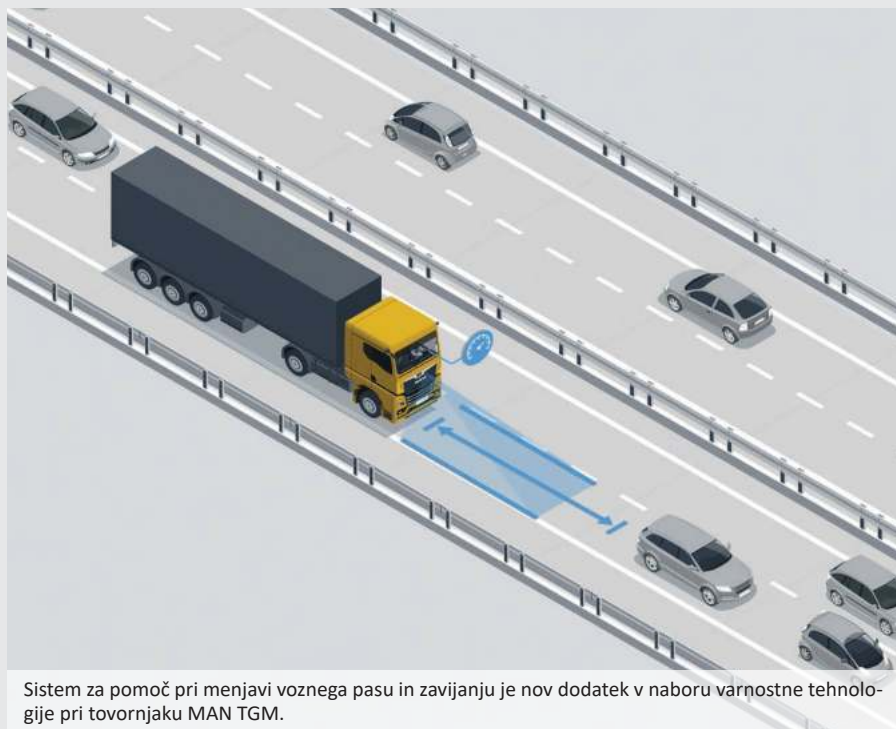


OptiView smo preizkusili na poligonu varne vožnje v Logatcu. MAN Truck & Bus Slovenija je poleg novih modelov TGL in TGX s kamerami pripeljal tudi vozilo z navadnimi ogledali.



Pomoč pri menjavi voznega pasu

Sistem za pomoč pri menjavi voznega pasu in zavijanju je nov dodatek v naboru varnostne tehnologije pri tovornjaku MAN TGM. Sistem za pomoč pri zavijanju uporablja radarske senzore za spremljanje težko vidnega območja ob vozilu na sovoznikovi strani pri hitrostih do 30 km/h. Tridelni LED trak na strešnem stebričku ali indikator na zaslonu pri izvedbah z digitalnimi ogledal MAN OptiView posreduje postopno opozorilo v kritičnih situacijah. Stopnja opozorila je odvisna od tega, kako daleč so od vozila drugi zaznani udeleženci v prometu in ali je nesreča neizbežna. Če sistem zazna kritično situacijo, se prikaže najvišja raven vizualnega opozorila in oglasi se dodatni opozorilni ton. To vozniku omogoča pravočasno posredovanje za rešitev situacije.



Sistem za pomoč pri menjavi voznega pasu in zavijanju je nov dodatek v naboru varnostne tehnologije pri tovornjaku MAN TGM.



Praktični prikaz: v mrtvem kotu na običajnih ogledalih vozniku iz nadzora uideata kolesar in avtomobil, medtem ko se s sistemom OptiView to ne zgodi.



Zunanje stranske kamere sistema OptiView na vozilu TGX.

Dodatne funkcije

Sistem OptiView ima tudi nekatere dodatne funkcije. S kontrolnim modulom na vratih voznik nastavlja pomožne črte za označevanje dolžine in širine vozila, ki se prikazujejo na stranskih zaslonih. Prva črta označuje odda-

ljenost približno 15 metrov, druga pa približno 60 metrov za vozilom. Prednost v primerjavi z običajnimi ogledali je možnost boljše ocene razdalje, širine in dolžine vozila, na primer pri prehitovanju ali med približevanjem nakladalni rampi. Rumene črte v vogalih zaslonov zamenjajo LED trakove asistenčnih sistemov, kot so pomoč pri zavijanju, pomoč pri menjavi voznega pasu in pomoč za preprečevanje trčenja pri menjavi voznega pasu.

Ko je vozilo parkirano, se v nadzornem načinu na stranskih zaslonih prikazuje širokokotni pogled, na medijskem zaslonu pa se prenaša slika s sprednje kamere. Če je vozilo opremljeno z vzvratno kamero, se tudi njena slika prikaže na osrednjem zaslonu. Nadzorni način voznik lahko nastavi prek kontrolnega modula na vratih ali z daljinskim upravljalnikom na spodnjem ležišču. S tem načinom je tudi pri zagrnenih zavesah vidna celotna okolica vozila z voznikovega delovnega prostora ali postelje.



stebričkih. Na voznikovi strani je 12-in na sovoznikovi 15-palčni zaslon. Oba posredujeta sliko v visoki resoluciji, njuna svetloba in kontrast pa se samodejno prilagajata svetlobi v kabini, a svetilnost voznik lahko nastavi tudi ročno. Dodatno se do hitrosti 10 kilometrov na uro slika sprednje kamere prikazuje tudi na 12-palčnem osrednjem zaslonu, ki je del komunikacijskega sistema vozila. Kontrolni modul na vratih je namenjen nastavitvam pogleda glede na širino in dolžino vozila, velikosti posameznega kvadrata in menjava pogleda. Sistem OptiView omogoča običajni, bližnji in širokokotni pogled, izbira med njimi pa je odvisna od smeri in hitrosti vožnje, kota krmilnih koles in osebnih nastavitvev voznika, ki jih sistem lahko nadzira samodejno ali jih voznik izbere tudi ročno prek kontrolnega modula na vratih.

Podobno kot z ogledali

Običajni pogled je primerljiv s pogledom v navadno vzvratno ogledalo. Črtkaste pokončne in vodoravne črte delijo zaslon na nesimetrične kvadrate. V teh kvadratih so prikazane slike, ki ustrezajo vidnim poljem ogledala na vratih, širokokotnega ogledala in robnega ogledala. Ta pogled se aktivira z odprtjem vrat ali pa s kontaktom, v primerih, ko ni aktiviran kakšen drug pogled. V primerjavi z običajnimi ogledali so vidna polja bočnih kamer digitalno obdelana v eno neprekinjeno sliko, tako da je možno hitro in natančno opazovati območja ob vozilu in za vozilom. Ker ni več običajnih ogledal, se poveča tudi vidno polje skozi stranska okna. Pri podrobnem oziroma povečanem pogledu se zgornji notranji kvadrat, ki nadomešča običajno ogledalo, bistveno poveča. Stranske kamere zagotavljajo povečan pogled, zato voznik lahko prej zazna bolj oddaljene predmete oziroma vozila. Avtocestni način se samodejno aktivira od hitrosti 60 km/h naprej, lahko tudi ročno od 50 km/h naprej ali pa pri vzvratni vožnji. Ta pogled je lahko uporaben kot alternativa širokokotnemu pogledu pri manevriranju. Širokokotni pogled na zaslonu prikazuje samo širše območje in se samodejno vključi pri vzvratni prestavi. Voznik lahko izbira med samodejnim mestnim načinom, ki je vključen do hitrosti 50 km/h. Samodejni način zavijanja s ši-



PRIHRANITE ČAS

**Z ENOSTAVNIM SKENIRANJEM,
POŠILJANJEM IN PREJEMANJEM
DOKUMENTOV.**

OBC740, profesionalni tablični računalnik, vse to naredi za vas.



Poskeniraj
za prihranek

rokokotnim pogledom je aktiven do hitrosti 50 km/h, ko je dosežen določen kot pregiba med vlečnim vozilom in priklopnikom ali polpriklopnikom ali pri vključenem smerniku. Voznik ga lahko aktivira tudi ročno pri vožnji naprej. Pri širokokotnem pogledu je v primerjavi z običajnimi ogledali neposredna okolica vozila prikazana brez mrtvih kotov. Voznik zato šibkejše udeležence v prometu, kot so kolesarji, ki se nahajajo v bližini vozila, zanesljivo in pravočasno zazna in med manevriranjem opazi tudi ovire ali osebe v širši okolici vozila.



Digitalni zaslon na voznikovi strani in upravljavski modul na vratih.

Razdelitev zaslona

Zaslon na sopotnikovi strani je tri palce večji in s tem nadoknadi dodatno razdaljo do voznika. Slednje zagotavlja optimalno zaznavanje slike kamere.



Zaslon na desni strani je nekoliko večji od voznikovega.

Shematski prikaz zaslona, razdeljenega na štiri kvadrante: levo voznikova stran, desno sopotnikova stran.



S sistemom OptiView je lahko opremljen tudi manjši TGL.



” MOJ TOVORNJAK
JE NA POTI V PRIHODNOST.
DO TJA BO POTREBOVAL
LE EN REZERVOAR GORIVA. “

do
3,7%
manjša
poraba.

Izkusite novi MAN TGX.
Simply my truck.

Sami odkrijte digitalizacijo pri učinkovitem in popolnoma povezanem MAN-u TGX. V popolnoma digitalni pametni kabini, opremljeni z inovativnimi asistenčnimi sistemi in digitalnim sistemom OptiView, ki nadomešča ogledala, ste povsem pripravljeni na prihodnost. Zaradi še večje učinkovitosti, odlikuje novi MAN TGX za kar 3,7 % manjša poraba goriva. Poleg tega je tukaj še MAN Now, ki olajša posodobitve pri vašem MAN online – in to brez obiska servisne delavnice. #SimplyMyTruck



PRODAJA PRIKLOPNIH VOZIL V SLOVENIJI

Za zaključek lanskega leta je tu še pregled prodaje priklopnih vozil in krajše izjave največjih akterjev v tej panogi.

Nekako v skladu s povečanjem prodaje tovornih vozil se je povečala tudi prodaja prikolic in polprikolic. Trg je zrasel za skoraj 50 odstotkov, še naprej pa 80 % trga držijo trije nemški in en avstrijski proizvajalec. Še naprej so po prodaji na prvem mestu polprikolice s ponjavo, precejšnje pa je povpraševanje tudi po specialnih prikolicah, predvsem za gozdarske in gradbene potrebe.

	Proizvajalec	2020	2021
1.	Schmitz Cargobull	302	406
2.	Krone	213	350
3.	Schwarz Müller	230	285
4.	Kögel	110	271
5.	Knapen	21	41
6.	Benalu	27	30
7.	Kässbohrer	26	25
8.	Fliegl	21	25
9.	Berger	7	16
10.	Ostali	215	281
	Skupaj	1172	1730

Kögel

Za nami je leto 2021, ki sta ga zaznamovala predvsem rast cen surovin in energentov in povečan dobavni rok vozil. Kljub temu pa nam je na zelo zahtevnem slovenskem trgu polpriklopnikov uspelo povečati tržni delež, ki pa bi bil lahko ob nemoteni dobavi še večji.

Jure Rečnik, Petrans d.o.o.



Tako smo lahko s poslovnim letom 2021 zelo zadovoljni. V leto 2022 kljub burnemu začetku zremo z optimizmom. Za letos pričakujemo kar nekaj novosti, predvsem novi MegaLight, ki pa bo predstavljen jeseni na sejmu IAA v Hannoveru. Sami pa se bomo trudili na slovenskem trgu bolje predstaviti vozila za prevoz gradbene mehanizacije. Še vedno se bomo trudili, da svojim strankam omogočimo nemoteno opravljanje dejavnosti z lastnimi servisnimi aktivnostmi, vedno dostopnimi rezervnimi deli in pa možnostjo najema nadomestnega vozila.

Krone

Leto 2021 je bilo za nas v vseh pogledih velik izziv, vendar smo s prodajo zelo zadovoljni. Dobavni roki so zelo dolgi, cene pa so zaradi razmer na trgu surovin in energentov precej višje. Kljub temu smo občutili večje povpraševanje po prikolicah.



Željko Čurić, TCI Trading d.o.o.

Trend v letu 2022 naj bi šel v tej smeri še naprej, kajti takšne so napovedi svetovnih ekonomistov. Seveda pa si vsi ob tem želimo stabilnih in ugodnih gospodarskih razmer.

Za letos tovarna pripravlja tudi nekaj novosti, ki pa bodo predstavljene jeseni na sejmu IAA v Hannoveru. TCI



Trading d.o.o. pa se bo v Sloveniji še dodatno trudil za prodajo kakovostni prikolic, dobre poprodajne storitve in vesplošno zadovoljstvo kupcev.

Schmitz Cargobull

Za nami je še eno turbulentno in negotovo leto. Srečevali smo se z motnjami v dobavnih verigah, pomanjkanju surovin in s tem posledično tudi z motnjami v proizvodnji. Vse te motnje so ob povečanem povpraševanju in prodaji vodile v dolge dobavne roke in povišanje cen. Očitno nas bo to spremljalo še kar nekaj časa in so pred nami zelo veliki izzivi, kako to čim bolj omiliti. Naša pričakovanja glede okrevanja gospodarstva so se izkazala za pra-



Marko Proje, Schmitz Cargobull Slovenija d.o.o.

vilna, kar se kaže tudi v povečanju prodaje. Veseli smo, da ohranjamo vodilni položaj tudi v letu 2021 in se zahvaljujemo svojim kupcem za izkazano zaupanje. Kljub vsem tem izzivom smo v našem podjetju uspešno nadaljevali z trajnostnim razvojem proizvodov ter inovacijami, za kar smo prejeli kar nekaj priznanj za EcoGenerations proizvode (German Sustainability Award Design 2022, European Transport Award for Sustainability 2022). Z velikim veseljem bomo tudi v Sloveniji v pomladnih mesecih predstavili svojo nagrajeno EcoFlex prikolico, s katero se lahko dosežejo tudi do 10 % nižji stroški porabe goriva. V kolikor bodo razmere dopuščale, bo v letos tudi sejem IAA v Hannoveru, kjer bomo predstavili kar nekaj novosti. Leto 2022 bo polno izzivov in prilagajanj, vendar zremo z optimizmom v prihodnost.

Schmitz Cargobull

Kljub drugemu koronskemu letu po vrsti, v katerem nas pestijo dobavni roki in pregovori z dobavitelji, je bilo ekonomsko gledano leto 2021 nad vsemi pričakovanji. Zaloge prikolic že od samega začetka leta 2021 ni bilo, s tem bodo povezane manjše statistike registracij. Vsa naročila, ki so se dogajala od drugega kvartala prejšnjega leta naprej, so padla v dobavno leto 2022. Prevladuje povpraševanje po špedicijskih prikolicah, tem sledijo prekučne prikolice ter specialne prikolice. Trenutno so dobavni roki več kot eno leto in nič ne kaže, da se bo to kmalu skrajšalo.

Cene prikolic sovpadajo s podražitvami surovin, iz katerih so prikolice proizvedene. Stranke lahko višje cene novih prikolic sorazmerno kompenzirajo s prodajo rabljenih prikolic, ki jih prav



Boris Zupanič, Zupanič d.o.o.

tako prodajo po višjih cenah kot v preteklosti. Omembe vredna sprememba, ki se je zgodila v letu 2021, je, da se prodaja prikolic Schwarzmuller in prikolic Huefferman izvaja samo še posredno prek podjetja Zupanič d.o.o. in ne več direktno od podjetja Schwarzmuller ter njegovih hčerinskih firm. Podjetje Zupanič je od 1. junija pooblaščen za prodajne posle novih prikolic ter rezervnih delov v Republiki Sloveniji. Poslovnim partnerjem želim uspešno 2022.

KRONE PROFI LINER

KER

POTREBUJEM

PRAVEGA

PROFESIONALCA

OB SEBI

TAKOJ
SKENIRAJTE QR KODO
IN IZVEDITE VEČ!

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

KRONE
We Deliver the Future

PO SLEDEH LEGENDARNEGA MAGNUMA



Letos bo minilo že devet let, odkar je Renault Trucks na gala prireditvi v Lyonu predstavil novo serijo vozil, ki je zamenjala legendarne modele Magnum, Premium, Kerax ... Od takrat so vozila v celotni gami doživljala številne manj ali bolj opazne spremembe, ki so to-vornjake naredile bolj ekološko sprejemljive, ter kar je najbolj važno, znižali so se stroški lastnikov. Zdaj pa je prišel čas za obsežnejšo pomladitev. Kakšna je pomladitev, smo preizkusili na največjem s kabino High in najmočnejšem 520-konjskem vlačilcu Evolution.

Čas je vse bolj kritičen dejavnik tudi v tehnološkem razvoju to-vornjakov, saj morajo biti po mnenju proizvajalcev gospodarskih vozil inovacije takoj na voljo strankam, zagotovljeno pa jim mora biti tudi brezhibno delovanje vozila v najdaljšem možnem času, ob čim manjših in čim krajših intervencijah vzdrževanja in rednih popravil. Rastoči kriterij razvoja, ki ga je francoski proizvajalec vedno podpiral, pa naj bi zdaj postal njegova ideologija.

Prepoznaven na prvi pogled

Kljub temu da je na zunanosti kar nekaj opaznih sprememb, pa ostaja tovornjak prepoznaven na prvi pogled. Morda je videz zdaj nekoliko bolj resen, še posebej v področju luči, ki so nekoliko manjše, s čimer se je povečala spodnja površina črne karoserije. Zamenjana je tudi grafika samih luči, saj so zdaj vgrajene

izključno LED luči. LED svetloba je bližja naravni svetlobi, zato ponujajo vozniku boljši kontrast in barve, kar izboljšuje vidljivost ponoči, s tem pa se izboljšuje tudi varnost. LED luči pa imajo še kar nekaj prednosti, recimo zanesljivost in dolgotrajnost; življenjska doba LED luči je do tridesetkrat daljša od klasičnih žarnic. Sprednje luči so sestavljene iz dveh modulov s petimi neodvisnimi celicami, ki ponujajo vse vrste potrebne osvetlitve – dolge luči, kratke luči, meglenke. Smerniki in dnevne luči so združeni v eno dvobarvno LED diodo visoke svetilnosti. Dodatne LED luči so postavljene tudi na notranji

strani vrat, da osvetlijo okolico vozila ob odpiranju in s tem povečajo varnost voznika pri nočnem izstopu in vstopu.

Aerodinamika na prvem mestu

Med opaznimi spremembami na sprednjem delu je tudi nova mrežasta maska, ki dopolnjuje modernejšo in elegantno zasnovo kabine. V središču maske je za 20 odstotkov večji zaščitni znak Renault Trucksa – romb, izdelan v 3D tehnologiji. Še nekaj manj opaznih posegov na zunanji strani pa zmanjša pretočni upor okoli ma-

Velika novost so LED luči, ki prispevajo tudi k lepšemu videzu tovornjaka.



RENAULT TRUCKS

Model:

Renault Trucks
T High 520 Evolution

Prostornina:

12,810 l

Moč:

380 kW/520 KM

Navor:

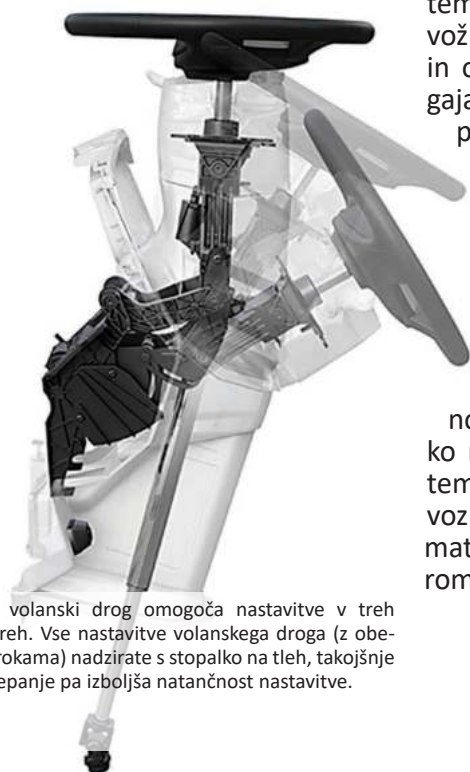
2550 Nm pri 1000-1450 vrt/min



ske, kar prispeva k skupnemu prihranku pri porabi goriva. Izboljšana aerodinamika kabine okoli sprednje maske, dodani loki blatnikov in novi elektronski pripomočki zmanjšajo porabo goriva za tri odstotke, čeje vozilo opremljeno s paketom fuel eco, pa do pet odstotkov. Pomembne zasluge za prihranek imata nova različica prediktivnega tempomata optivision in optimiziran tempomat z izbiro dveh načinov vožnje: eco-on, ki je privzeti način in optimira porabo goriva s prilagajanjem pospeševanja, menjave prestav in pojevanja, ter na drugi strani eco-off, ki omogoča

voznikom, da sami ustvarjajo režim vožnje. Indikator vožnje daje voznikom informacije v realnem času o njihovem slogu vožnje, kar tudi lahko vpliva na ekonomičnost. Za dodatne prihranke poskrbi nova funkcija pulse&glide, ki lahko raztegne nastavljene vrednosti tempomata tudi do 5 km/h. Testno vozilo je bilo opremljeno s pnevmatikami z nizkim kotalnim uporom, ki so še posebej varčne.

Nov volanski drog omogoča nastavitve v treh smereh. Vse nastavitve volanskega droga (z obeh rokama) nadzirate s stopalko na tleh, takojšnje zaklepanje pa izboljša natančnost nastavitve.



V visoko kabino se povzpemo preko štirih stopnic, v najvišji je dodan še ročaj za lažje vzpenjanje.



V notranjosti kabine so bile narejene obsežne funkcionalne in estetske spremembe. Pod stropom so velike omarice izza njih pa prijetna ambientalna osvetlitev. Na strehi ni prezračevalne odprtine ampak je tam nočna klima. Pred sovoznikom sta dva velika predala, za sedeži pa široka in udobna postelja. Na vrhu armature je odlagalna površina z nedrsečo podlago.

V kabini tudi 9 ur

V notranjosti kabine so bile narejene obsežne funkcionalne in estetske spremembe. Vozilo je zdaj opremljeno z novim volanskim drogom, nastavljivim v treh smereh, kar voznikom olajša namestitve volana, z izdatno nastavitvijo sedeža pa si

lažje najdemo pravšnji položaj za vožnjo. Vse nastavitve volanskega droga (z obema rokama) nadzirate s stopalko na tleh, takojšnje zaklepanje pa izboljša natančnost nastavitve. Z večjim naklonom volana proti vozniku se je zdaj ustvaril bolj naraven položaj sedenja, ki je veliko

bližji tistemu v osebnem avtomobilu kot v tovornjaku.

Ker voznik tovornjaka za volanom preživi povprečno devet ur na dan, morajo sedeži ostati udobni čez celotno življenjsko dobo vozila in ustrezati vsakemu vozniku. Zato je Renault Trucks preoblikoval svojo

Optimirano redno servisiranje

Renault Trucks je razvil novo tehnologijo za redno posodabljanje programske opreme vozila – v času, ki ga zahteva stranka, ne da bi bilo treba vozilo pripeljati v delavnico, torej »na daljavo«. Nova tehnologija je del ponudbe vzdrževanja excellence predict, ki omogoča ukrepanje, preden pride do okvare, kar lastnikom in voznikom daje večjo brezskrbnost, saj jim je zagotovljena daljša razpoložljivost vozila. Ponudba »napoved odličnosti« vključuje pripadajoči načrt vzdrževanja, prilagojen uporabi vozila; spremljanje večjih obrab na komponentah, kot so akumulatorji, diski, zavorne ploščice, sklopka ... Inovativna tehnologija za preprečevanje napak v realnem času nadzira kar 80 odstotkov komponent, ki bi lahko povzročile izpad uporabe vozila.





Voznikov delovni prostor je še vedno klasičen, saj se pri Renaultu »še« niso odločili za povsem digitalno armaturo. Desno od volana je 7-palčni zaslon za radio in navigacijo občutljiv na dotik, pod njim pa sta krožni stikali za vklop tempomata in regulacijo notranjih luči.



Še vedno so nameščena klasična ogledala, ob naslednji prenovi pa bodo tu zagotovo že kamere.

»Zaradi dvignjenih servisnih intervalov se bodo obiski servisa za eno vozilo, ki prevozi okoli 150.000 km na leto, zmanjšali s sedem na štiri v petletnem obdobju.«

ponudbo sedežev in zdaj ponuja modularno rešitev z možnostjo popolne fleksibilnosti v nastavljanju. Delno so spremenjeni plošča z merilniki, ročice s stikali in pregrade v odlagalnih prostorih. Zanimivo je, da se pri Renaultu »še« niso odločili za povsem digitalno armaturo. V plošči z merilniki je tako nekaj analognih števcov in digitalni ekran, ki ga krmilimo s stikali na desnem volanskem kraku in prikazuje različne parametre delovanja vozila. Desno od volana je še en 7-palčni zaslon za radio in navigacijo, ki pa je občutljiv na dotik.

Pravokoten gumb

Najbolj zanimiva novost je nov, pravokoten gumb za zagon motorja, tako oblikovanega še nismo videli pri nobenem konkurentu. Dodani sta držali za tablico in pametni telefon (obe na dosegu voznikove desne roke), ki ju lahko napolnimo s priklonpom na dve vtičnici USB-C. Tu je tudi nov predal za shranjevanje dokumen-

tov formata A4. Na sovoznikovi strani sta zdaj dva prostora za shranjevanje drobnarij s skupno prostornino sedmih litrov, vključno z dvolitrskim hladilnim prostorom, namenjenim za ohlajanje plastenk s pijačo.

Je pa včasih logika »francoskih« ukazov

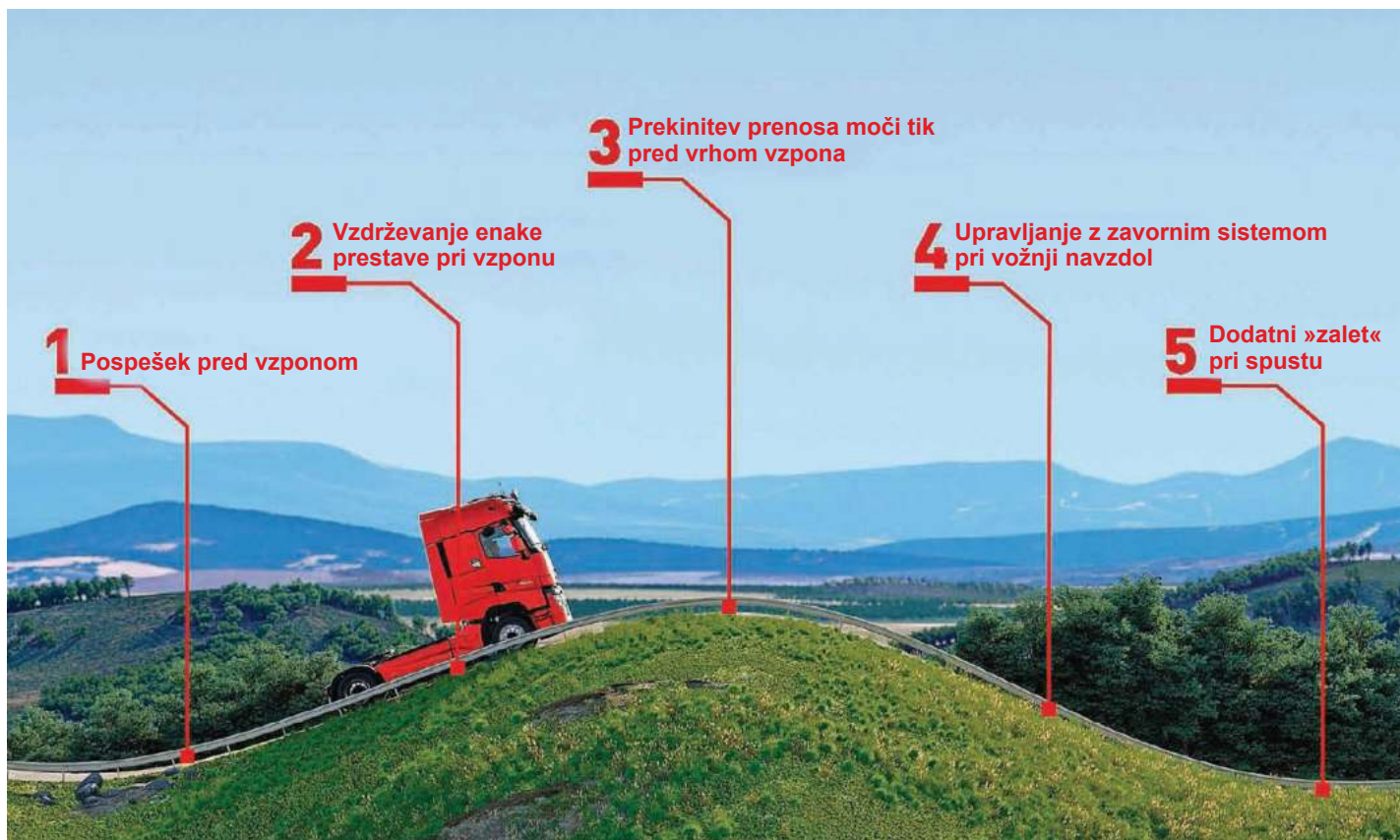


nekoliko specifična. Vzemite za primer tempomat. Način njegovega delovanja izbiramo z vrtenjem krožnega stikala na sredinski konzoli. Tu nastavimo ali tempomat ali omejevalec hitrosti. Nato pa hitrost nastavljamo s pomočjo gumbov, ki se nahajajo na levem volanskem

kraku. Na istem mestu sta zraven dva gumba za shranjevanje in kasnejše aktiviranje dveh različnih hitrosti. Nekaterim je to všeč, drugi pa se sprašujejo, zakaj je potrebna dvojna izbira. No, to je že stvar okusa. Je pa nekaj zelo uporabnih dodatkov, recimo to, da se parkirna zavora aktivira samodejno ob odpiranju vrat, prav tako je avtomatsko zaklepanje volana, kar v primeru hitrega zapuščenja vozila prepreči nevarnost nepričakanega premika vozila. Kot zanimivost še povejmo, da je za oblogo sedežev zdaj na voljo nov, trpežnejši tekstil, ki zdrži nešteto vstopov v kabino in izstopov iz nje, oziroma bolje rečeno močna trenja pri teh operacijah. Tudi usnje je na voljo kot opcija za oblažjenje novih voznikovih in sovoznikovih sedežev.

Skoraj kot doma

Za večje udobje voznika in daljšo življenjsko dobo je konkretno povečana debelina vzmetnice na kar 17 centimetrov. Podvojili so tudi število vzmeti pod vzmetnico, kar zdaj ponuja optimalno oporo zahvaljujoč boljši razporeditvi telesne teže. Opcijsko je na voljo tudi vzme-



tnica iz spominske pene. Vzmetnica je dolga 2018 mm in za sedežem široka 671, na sredini pa 791 mm. Ni prilepljena na podlago, tako da je lažje menjati rjuhe. Za dodatno funkcionalnost so v spalni del kabine dodali dve USB polnilni mesti, s čimer so olajšali uporabo elektronskih naprav med počitkom. Niso pozabili niti na kakovosten zvok v kabini, za kar je poskrbel francoski specialist Focal. Pod posteljo je velik hladilnik ter na obeh straneh predal, do vseh pa je možno dostopati tudi z zunanji strani.

V kabini T520 lahko tokrat zasledimo še nekaj drugih zanimivih detajlov, kot je denimo veliki ročaj za pomoč pri vstopu v tovornjak, ki je skrit med zadnjimi stopnicami, do nameščenega plastičnega »krilca« nad vetrobranskim steklom, ki ščiti pred sončnimi žarki, ki se prebijajo skozi režo med zastorom, in da zaključimo ta seznam, tu je tudi zgornja zgibna postelja, ki se zloži proti zadnjemu delu kabine in tvori ogromno »korito«, v katerega lahko marsikaj odložimo. Veliko je predalov za shranjevanje različnih stvari, na vrhu armature pa je še velika površina z nedrsečo podlago za odlaganje drobnarij.



Voznik se v tovornjaku počuti odlično, saj ima občutek, kot da lebdi v zraku. Kot vsi člani družine T tudi ta izstopa s sprednjim zračnim vzmetenjem, »sparjenim« s širokimi in nizko presečnimi gumami 385/55. Tako nastane dokaj stabilen komplet, ne glede na povečano višino kabine.



3 do 5 odstotkov manj goriva

Evolution se rad pohvali, da porabi od 3 do 5 odstotkov manj goriva. Za to so zadolženi predvsem menjalnik, daljše prenosno razmerje in pnevmatike z nižjim kotalnim uporom. Predvsem pa je 12-stopenjski samodejni menjalnik optidrive prejel novo programsko opremo in zdaj bolje sodeluje tudi s tempomatom.

K nižji porabi prispeva tudi optiroll, gibanje v prostem teku, ko se vozilo premika s pomočjo lastne vztrajnosti. Sistem je združen s predvidljivim tempomatom, znotraj sistema optivision, ki ima zdaj v pomnilniku sveže tridimenzionalne zemljevide. To spremljajo tudi novi full eco parametri, ki spreminjajo intervale hitrosti, v katerih naj bi tempomat lahko deloval na način, ki je za vsako situacijo drugačen: pospeši pred vzponom, popusti plin pred vrhom hriba in pospeši pred koncem spusta. Skratka, Renault T je postal bolj inteligenčen in varčen.

Nekoliko se spremeni tudi logika delovanja predvidljivega tempomata optivision. Poleg dveh načinov vožnje eco-on (avtomatiziran) in eco-off (svobodnejši, a vedno z mislimi pri učinkoviti vožnji) je na voljo tudi funkcija pulse&glide, ki optimira pospeševanje in prosti tek.



Prvi resni make-up na znanem »obrazu« ima ne le estetsko, ampak tudi funkcionalno naravo.

Ekološko sprejemljiv

DTi 13-litrski Euro 6e common rail motor zadnje generacije dosega do 40 odstotkov energijske učinkovitosti. Strategija čiščenja izpušnih plinov odpade zgolj na SCR, kar se pokaže v povečani porabi AdBlueja. Šestvaljni motor je v paru z odličnim avtomatskim menjalnikom optidriver z 12 predstavami, tokrat je na voljo v robustnejšem ohišju, ki zdrži navor vse do 2.550 Nm. Jeseni naj bi bil na voljo nov 13-litrski motor s tehnologijo turbocompound, ki bo moč in navor še nekoliko povišal.

Kabina T-high ima povsem raven pod, kar francoski tovornjak uvršča v klub izbrancev, v katerem ni veliko članov. Testni tovornjak je bil tako visok, da se zdi njegovih 520 KM skoraj premalo. A po tradiciji znamke z znakom romba v maski je to le občutek, je pa cena tega vlačilca zagotovo najugodnejša med modeli brez motornega tunela.

Velike gume so zadolžene za na-

tančno usmerjanje sprednjega dela vozila, zato T520 natančno sledi cesti. Ko voznik enkrat obvlada močno nagnjen volan, je občutek v vožnji odličen.

To je rezultat velikodušnosti pri nizkih načinih delovanja šestvaljnega motorja, ki doseže največji navor že pri pragu 1.000 vrt/min. Pri pospeševanju je precej živahen, najbolj pa se izkaže pri elastičnosti, saj zaradi velike moči motorja menjalnik manjkokrat prekine pogon. Vrtljaji se lahko spustijo tudi pod številko 1000, a se ta motor s tem ne hvali rad. Pogonska os ima razmerje 2,47, tako da se vozimo 85 km/h pri dobrih 1000 vrtljajih. Zaviranje je varno in uravnoteženo, dodatno varnost pa zagotavlja retarder.

Takoj je opazno, da je Renault povečal trdnost sklopov, zato se kabina ne zvija, kar pripomore k varnejši in udobnejši vožnji. Največ zaslug za udobje ima zračno vzmetenje, pri katerem dve blazini zadaj v paru z dvema spredaj ustvarjata pregovorno francosko udobje.



Dodatno znižanje obratovalnih stroškov je doseženo s posodobitvijo elektronike in povezav v kabini, ki razvijajo koncept predvidljivega vzdrževanja, uvedenega že leta 2019 in integriranega v paket storitev excellence predict.

TEHNIČNI PODATKI

MOTOR	
DTI 13, vodno hlajen 6-valjni linijski motor, elektronsko krmiljen turbinski polnilnik z variabilno geometrijo lopatic in hladilnikom polnilnega zraka, elektronsko krmiljen vbrizg goriva po skupnem vodu, enodelna glava, štiri ventili na valj, EURO 6e s pomočjo: SCR, DOC, DPF	
Prostornina	12.810 cm ³
Največja moč (kW/KM) pri vrt/min	382/520 pri 1430–1900
Najvišji navor (Nm) pri vrt/min	2550 pri 1000–1450
PRENOS MOČI	
Menjalnik optidrive AT2612; 12-stopenjski avtomatizirani menjalnik s 3 stopnjami vzratne vožnje, funkcije plazenja in zibanja, zadnja os P13170 z enojno redukcijo in prestavnim razmerjem 2,47:1	
PODVOZJE	
Spredaj	4 zračne blazine s prečnim stabilizatorjem, obremenitev sprednje osi 8000 kg, pnevmatike 385/55 R22.5
Zadaj	4 zračne blazine, blažilca, stabilizator, obremenitev zadnje osi 13.000 kg, pnevmatike 315/70 R22.5
ZAVORE	
Na vseh kolesih kolutne zavore, integriran retarder Woith 450 kW	
VARNOSTNI SISTEMI	
EBS, BAS, ASR, ESP, optidrive, optivision, optiroll, hill holder, LDWS, AEBS, pulse&glide	
DIMENZIJE IN MASE	
Dolžina (mm)	6360
Širina (mm)	2530
Višina (mm)	3934
Medosna razdalja (mm)	3800
Masa praznega vozila (kg)	7500
Največja dovoljena masa (NDMSV) (kg)	44.000

NOVI RENAULT TRUCKS T HIGH, T, C & K



**VEČ UDOBJA, VEČ DELOVNEGA ČASA,
VEČ VARNOSTI, VEČ PRIHRANKA GORIVA**

NOVI RENAULT TRUCKS T HIGH, T, C & K

Eden najboljših volanskih drogov na trgu, motor Euro VI Step E, novo izjemno udobno ležišče, spremljanje vozila v realnem času in še veliko več. Veliko smo naredili, da bi vas bolje podprli. Odkrijte ponudbo pri vašem prodajalcu.

www.renault-trucks.si





VEČ MULTI, A NIČ VEČ VAN

Časi se spreminjajo in to nakazuje tudi Volkswagen. Razvoj njegovih vozil je v zadnjem obdobju izjemen in ni obšel niti priljubljenega modela Multivan, ki z novo generacijo T7 v segment poleg bencinskih in dizelskih motorjev uvaja tudi priključno hibridno tehnologijo.

Da bi lahko namestili vse nove funkcije in dodatke v tej obliki, je moral VW bistveno spremeniti Multivana. Pretvorba stare arhitekture bi bila na splošno preveč zamudna, zato je bila edina pravilna odločitev izdelati povsem novo generacijo tega vozila.

V primerjavi s predhodnimi generacijami T5, T6, T6.1 je Volkswagen s T7 naredil impresiven skok naprej. Zahvaljujoč postavitvi na avtomobilsko platformo MQB ima zdaj vse prednosti sodobnega osebnega avtomobila: varnost, povezljivost, udobje in tudi priključno hibridno motorizacijo. Je daljši od predhodnika in izžareva tisto nekaj »uglajane

nega«, čeprav na koncu vseeno ohranja preproste gene VW kombija.

Prvi kilometri me spominjajo na ugotovitve, ki sem jih dobil ob lanskem preizkusu novega Caddyja. V primerjavi z Multivanom T6.1 so dinamične prednosti MQB platforme zelo jasne. Avto je bolj uravnotežen, vodenje je natančnejše in bolj odzivno, struktura je bolj čvrsta, dodanih je bilo več naprednih sistemov ..., zato je Multivan T7 z lahkoto dosegel zastavljeni cilj: približati se občutkom v vožnji večjega karavana ali enoprostorca in s tem izgubiti naravno hrapavost komercialnega vozila, saj model ne temelji več na Transporterju.

Daljši in nižji

Novi T7 se ne naslanja več na homologacijo, ki izvira še iz leta 2003, ko je bil predstavljen T5. Zato je sprednji del podaljšan za 20 cm, predvsem zaradi boljše zaščite pešcev. To je omogočilo tudi več prostora za sprednja vrata ter lažji vstop v vozilo, saj si za vstop zdaj ni treba več pomagati s prijemom za ročico na A stebričku. Prevedeno v številke Multivan zdaj v dolžino meri 4973 mm (podaljšana verzija 5173 mm), v širino 1941 in v višino 1903 mm. To pomeni, da je za 7 cm daljši, za 4 širši in za 5 cm nižji. Zaradi novih proporcij je avto bolj funkcionalen in čvrst, zaradi znižane teže za 150 kg pa tudi bolj dinamičen in varčen.

Sprednji del zaznamujejo žarometi čez celotno širino in mogočna rešetka hladilnika.

Zadek je eleganten z LED lučmi, napis Multivan je zdaj pod tablico.



Vetrobransko steklo je premaknjeno naprej, pokrov motorja je bolj raven, sodoben videz pa je dosežen tudi s širjenjem maske, večjimi režami za zajem zraka v barvi karoserije in uvedbo full LED žarometov. Nižja streha prinaša izboljšano aerodinamiko, saj so zračni upori znižani s cw 0,35 na 0,30, ob tem pa nižja silhueta omogoča vstop v večino javnih garaž.

Digitalni kokpit

Popolnoma nova je tudi notranjost vozila, v kateri opazimo popolno digitalizacijo, pa tudi neobstoje prestavne ročice, ki je zdaj svoje mesto v obliki stikala našla na armaturni plošči. Dva velika displeja predstavljata ploščo z merilniki in novi infotainment Ready 2 Discover s številnimi omreženimi funkcijami. Večino funkcij je možno krmiliti prek multifunkcijskega volanskega obroča, za lažje življenje v Multivanu pa je na voljo predal za brezžično polnjenje telefona, head-up displej, panoramska streha, Harman Kardon Hi-Fi s 14 zvočniki, pa tudi nov sistem We Connect Plus, ki omogoča odklepanje in nastavljanje gretja kar s pomočjo pametnega telefona.

To pa še ni vse, saj je novi Multivan prava zakladnica sistemov za pomoč pri vožnji in za zabavo. IQ Drive Travel Assist združuje aktivni tempomat in pomoč pri vzdrževanju voznega pasu, kar omogoča polavtonomno vožnjo. Front Assist Area Monitoring skupaj s sistemom City Emergency



Luči so v full LED tehnologiji. Prvič so na zadku dvodelne luči, pri čemer jih je pol v prtljažnih vratih, pol pa se jih zajeda močno v bok vozila.



Elektrika na pomoč

T7 eHybrid naj bi z ioni, shranjenimi v 10,4-kWh bateriji, lahko prevozil do 50 km (WLTP). Notranji 3,6-kW polnilnik polni baterijo nekaj več kot 3 ure. Upam, da veste, kaj pravijo o priključnih hibridih: učinkoviti so le, če jih pravilno uporabljate. Zato je pomembno, da pravilno upravljate polnjenje baterije in ob tudi najmanjši priložnosti izvlečete kabel in dopolnite baterijo, saj bo 1,4-litrski motor, če ga pustite delovati brez pomoči elektrike, veliko težje, glasneje in bolj potratno premikal 2,1 tone težak Multivan.

Ko energije v bateriji povsem zmanjka, bo bencinski motor poskrbel, da bo prispeval nekaj moči tudi za polnjenje le te. V praksi se je to zgodilo tudi nam, ko smo od Ljubljane do Bregane že povsem izpraznili baterijo, nato pa jo ob konstantni vožnji 130 km/h po hrvaški avtocesti do Gradiške ponovno napolnili na 80 %, tako da smo se 45 minut, kolikor smo potrebovali za prestop hrvaško-bosanske meje, premikali le s pomočjo elektrike, ob tem pa so povsem normalno delovale luči, klimatska naprava, radio in vsi ostali sistemi, vključujoč aktivni tempomat, ki je sam sledil koloni na mejnem prehodu.



T7 eHybrid z ioni, shranjenimi v 10,4-kWh bateriji, lahko prevozi do 50 km.

Posamični sedeži

Vozilu so tri sedežne vrste. Konfiguracija sedežev je lahko 2+2+2. Sedeži so zdaj prav vsi posamični in jih je možno vzdolžno prestavljati po kabini, srednjo vrsto pa tudi zavrteti za 180°. Zadnja sedežna klop, ki se je lahko spremenila v posteljo, je odšla v zgodovino. Sedeži so zdaj precej lažji, no, zara-

di teže 22 kg jih še vedno ni najbolj enostavno odstraniti iz vozila. Voznikov in sovoznikov sedež ponujata veliko bočne opore in sta opremljena z nasloni za roke, ker pa je stikalo menjalnika zdaj postavljeno na armaturo, na sredini ni konzole z ročico menjalnika, tako da je močno olajšan prehod iz prve v drugo vrsto. Lahko pa na to mes-

to privlečete mizico iz ozadja, ki vam bo služila za držalo za kozarce in plastenke, ter kot odlagališče za drobnarije. Celotna notranjost je osvetljena z LED lučmi, ponoči je na voljo očem ugodna ambientalna osvetlitev v 30 različnih barvah, za vsako sedežno vrsto pa si je možno nastaviti tudi prezračevanje in/ali ogrevanje.



V vozilu je 6 sedežev, zadaj pa kljub temu dovolj prostora za prtljago. V prtljažniku je tudi uporabna polica, da lahko prtljago zlagate v dveh nivojih.

Braking nadzira dogajanje okoli vozila, tu pa je še Dynamic Road Sign Display, ki uravnava hitrost vožnje glede na prometne znake. Z digitalnim kokpitom je v Multivanu svoje mesto dobila tudi električna parkirna zavora in minimalistično stikalo DSG samodejnega menjalnika z dvojno sklopko, ki deluje po sistemu Shift-by-Wire.

Bolj karavan in ne kombi

Novi proporci zdaj bolj karavansko podaljšane kot škatlasto povišane karoserije prinašajo tudi nov položaj sedenja. Vozilo je zdaj veliko bolj prostorno in zračno kot kdaj koli prej, pohvali pa se lahko tudi z novo dvojno panoramsko streho, ki v že tako svetlo notranjost vnese še več svetlobe. Multivan lahko z lahkoto iz družinskega vozila spremenimo v luksuzni shuttle ali pa ga uporabimo za prevoz večjih, a bolj dragocenih tovorov. Čeprav ni dostavnik, pa vseeno lahko prepelje veliko torb in kovčkov. Ko so v uporabi vse tri sedežne



Polnjenje je dokaj počasno, zato pa izkoristite vsako priložnost in se vsaj za pol ure priklopite na polnilce, bencinski motor se vam bo za to oddolžil s precej nižjo porabo.

vrste, je na voljo 470 litrov prostora. Če odstranimo tretjo vrsto, se prtljažnik raztegne na 1844 litrov, če pa odstranimo še drugo vrsto, je prostora za 3,6 kubika. V prtljažniku je tudi posebna deska, ki omogoča postavitve prtljage v dveh nadstropjih. Tako da lahko priročne stvari iz prtljažnika jemljete kar iz vozila. S funkcijo Easy open se s premikanjem noge pod vozilom ne odprejo samo zadnja prtljažna vrata, ampak tudi bočna električna drsna vrata.

Skupna moč elektrike in bencina

Na cesti je Multivan izjemno pre-pričljiv. Vozi se kot vsak osebni avtomobil, saj sta volan in sedež izdatno nastavljiva, slednji tudi s pomočjo elektrike. Preizkusili smo hibridno različico, pri kateri se vožnja vedno začne s pomočjo elektrike. V hibridnem načinu vožnje se ob močnejšem pritisku na stopalko za plin v pogon vklopi – na papirju šibak, sicer pa zelo poskočen – 1,4-litrski turbo bencinski motor, ki razvija 110 kW (150 KM). Skupna sistemska moč elektromotorja in bencinskega motorja znaša 218 KM, kar naredi Multivana izredno poskočnega. Sicer do 100 km/h potrebuje 11 sekund, a je treba poudariti, da je vozilo samo po sebi težko 2,1 tone. Za prenos skrbi 6-stopenjski samodejni menjalnik DSG z dvojno sklopko, ki svoje delo opravlja izjemno gladko v komfortnem in eco načinu vožnje, v načinu šport pa dovoli, da se motor zavrti v višje vrtiljaje, kar pa v kabino prinese malo več hrupa in zato se v njej ustvari tudi nekaj športnega vzdušja. Vsem, ki se veliko vozite po mestu in opravljate krajše shuttle prevoze, iskreno priporočam hibridno izve-

denko, saj boste po 100 prevoženih kilometrih zabeležili porabo, nižjo od 5 litrov. No, avtocesta je druga zgodba, tam je treba hitreje premikati dve toni in zato tudi poraba zraste na dobrih 8 litrov.

T7 je popolnoma novo vozilo, opremljeno s tehnologijo 2. stopnje avtonomne vožnje, bogato povezljivostjo, digitalizacijo ... Oblikovno je zelo privlačen, še posebej v dvobarvni kombinaciji. Je učinkovito shuttle prevozno sredstvo in tudi sanjski avto za velike družine. Novi VW Multivan je tako zopet eno tistih vozil, ki dvigujejo letvico višje in višje.

Tehnični podatki

Motor: bencinski, 4-valjen, turbo polnilnik, elektromotor	
Prostornina (ccm):	998
Moč bencinski (kW/KM); električni (kW):	88/120
Navor bencinski/električni (Nm/min):	204/2000
Skupna sistemska moč (kW/KM):	160/218
Menjalnik/pogon:	samodejni 6-stopenjski DSG/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4970
Širina (mm):	1940
Višina (mm):	1903
Medosna razdalja (mm):	3100
Prtljažnik (l):	469/3672
Masa vozila (kg):	2100
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	11,4
Najvišja hitrost (km/h):	190
Kombinirana poraba (l/100 km):	7
Izpust CO2 (g/km):	34



Zanimivi, a uporabni detajli: ročica, bolj rečeno stikalo menjalnika je zdaj na armaturi za volanom, na njenem mestu pa so odlagališče za pijačo, električna ročna zavora ter indukcijski polnilnik telefona. Tudi stikala za vklop luči so le na dotik.



Povsem digitaliziran voznikov delovni prostor, klasična stikala so ostala le še na multifunkcijskem volanskem obroču.



MLADÍ MEHANIK
SLOVENIJE

31. MAREC 2022
TIP STOP VIANOR
LJUBLJANA

NI KOMBI, AMPAK JE SHUTTLE

Mercedes-Benz razreda V je posebno vozilo. Če ste ga imeli priložnost voziti, veste, da je to eden najbolj luksuznih kombijev na trgu. Ker pa se termin kombi v svetu premium vozil ne sliši najbolje, boste pogosto slišali, da razred V ni kombi, temveč shuttle. Glede na opremo, občutek za volanom in vozne lastnosti ni daleč od vesoljskega šatla.

Kakor koli ga že poimenujemo, je jasno, o kakšnem vozilu govorimo. No, tokratni preizkušeni razred V pa je poseben po svojem pogonu, ki je povsem električen. Mercedes je precej agresiven na področju elektrifikacije svojih vozil in eden v nizu je tudi razred V. In ker vsa električna vozila proizvajalca Mercedes-Benz nosijo prefiks EQ, je logično, da se to vozilo imenuje EQV.

Luksuz na prvem mestu

Mercedes-Benz EQV izžareva luksuz. Karakteristične linije so prepoznavne z daljave in ni sporno, da je to eno lepših vozil v tem segmentu. Spredaj dominira velika maska, povezana s svetlobnima sklopoma, ter športno oblikovan odbijač z zračniki. V levem delu odbijača je optično zamaskirana odprtina za priklop polnilnih kablov. Bočna linija nadaljuje športni duh, zatemnjena stekla pa dvigajo ekskluzivnost. Lita platišča so posebej oblikovana, da izboljšujejo aerodinamiko, vse luči so v LED tehnologiji in prinašajo prepoznaven Mercedesov podpis.

V notranjosti prevladujejo vrhunski materiali, prijetni na otip. Vse deluje izjemno elegantno. Zanimivo je, da se Mercedes pri opremljanju notranjosti ni odločil za popolno digitalizacijo, temveč je plošča z merilniki neke vrste klasična plošča z velikim zaslonom med okroglima

merilnikoma, od katerih eden prikazuje hitrost, drugi pa način porabe in stanje baterije. Tudi za zagon je treba vstaviti ključ in ga obrniti, pa čeprav se ob tem ne zgodi nič drugega kot to, da se na armaturi izpiše ready (pripravljen). Na sredinski armaturi je velik displej, prek katerega dostopamo do navigacije, radia, se povezujemo, opazujemo pretok energije, status vozila ... Odpiranje vrat in prtljažni-

ka s pomočjo tipke, odlična zvočna izolacija, številne odlagalne površine, udobni sedeži ... vse to in še več nudi EQV.

Čeprav je gnan na elektriko, se ne razlikuje veliko od klasičnega razreda V. Še največjo razliko boste občutili v pogonu, saj elektromotor žene sprednji kolesni par, medtem ko dizelski motor poganja zadnji kolesni par, sistem 4Matic pa vsa štiri kolesa.





Merilniki so analogni, a digitalizaciji se ni bilo možno upreti.



Namesto klasičnega motorja je spredaj 150-kW elektromotor, ki poganja sprednji kolesni par.



Oblikovno se EQV ne razlikuje od ostalih članov razreda V. Drugačna so platišča, ki omogočajo večjo aerodinamiko, pnevmatike imajo nižji kotalni upor, vse luči so v LED tehnologiji, na zadku pa karakter razkrije oznaka EQV.

700 kg baterij

Električni pogonski sklop (eATS) Mercedes-Benz EQV, ki je nameščen na sprednji osi pod dinamično oblikovanim sprednjim koncem avtomobila, ima največjo moč 150 kW. Sestavlja ga elektromotor, menjalnik s fiksnim prestavnim razmerjem, hladilni sistem in pogonska elektronika. Za napajanje skrbi litij-ionska baterija nameščena v dvojnem dnu vozila, ki k teži vozila doda 700 kilogramov.

Elektromotor razvija 204 KM in 362 Nm navora. Slednji je na voljo od samega speljevanja naprej in omogoča dovolj agilen potisk, da boste med prvimi odpeljali s semaforja.

Najraje se vozi po mestu

Če vozilom z motorji na notranje izgorevanje bolj ustreza enakomerna vožnja po avtocesti, pa so elektromotorji bolj zadovoljni v urbanih središčih, kjer je več spe-

45 minut ali 10 ur

Baterijo polnimo s katere koli domače Wallbox Home ali javne polnilne postaje. Dolžina polnjenja je odvisna od napetosti, ki jo ponuja polnilna postaja. 11 kW približno 10 ur, 50 kW približno 2 uri, pri uporabi hitrih polnilnih postaj z močjo 110 kW pa lahko nivo baterij z 10 na 80 odstotkov dvignemo v zgolj 45 minutah. Za polnjenje ponuja Mercedes opcijo »Mercedes me Charge«, ki omogoča dostop do več kot 300.000 javnih polnilnic, vključno s točkami za hitro polnjenje IONITY. Baterijski sklop bi moral po besedah Mercedesovih strokovnjakov zdržati vsaj 8 let, za kar proizvajalec tudi jamči.



Priklop za polnjenje je v levem delu odbijača. Samo polnjenje pa je odvisno od moči polnilnice.

ljevanja in ustavljanja. Namreč vsakič, ko spustimo stopalko za plin, se prične rekuperacija, ki vrača energijo v baterije. Pri EQV je ta lahko mehka ali zelo občutna. Z obvolanskima ročicama, ki običajno služita za spreminjanje prestav, nastavlamo različno moč rekuperacije. V najnižji stopnji, ko spustimo stopalko za plin, vozilo vozi v prostem teku – jadra, v vklopljeni najvišji stopnji pa močno zavira skoraj do

popolne zaustavitve, tako da uporaba zavore skoraj ni potrebna. Zanimiva je stopnja rekuperacije D Auto, ki je povezana s sistemom kamer in radarjem. Ta stopnja samodejno aktivira sistem ECO Assistant in tako vozniku pomaga doseči čim boljšo učinkovitost. Združuje navigacijske podatke, prepoznavanje cestnih prometnih znakov in informacije, ki jih zagotavljajo inteligentni varnostni sistemi za pomoč, in tako samostojno prilagaja stopnjo rekuperacije.

Vozna izkušnja je dobra, saj je težišče precej nizko na račun nizko postavljenih baterij. Lahko pa s spreminjanjem voznih programov vožnjo prilagodimo željam in potrebam. V programu Sport bo avtomobil izredno živahen, program Comfort ponuja večje udobje, z elektriko pa varčujeta programa Eco in Eco+. Slednji celo izklopi ogrevanje in klimatsko napravo ter zmanjša moč motorja na 80 kW in s tem nekoliko poveča doseg. Za izjemno gladko vožnjo je na voljo tudi zračno vzmetenje Airmatic s samodejnim



Ob nakupu takšnega avtomobila vam bo hvaležna tudi narava.

uravnavanjem nivoja. Sistem lahko povečuje odklik od tal, če je to potrebno, prav tako pa pri večjih hitrostih zniža višino vozila in s tem zmanjša upor, kar pozitivno vpliva na porabo električne energije.

EQV tako največ od sebe daje na gladki podlagi, po kateri brezšumno drsi in neopazno niza kilometre. Velika masa ga lepi za cestišče. Bolj

ekskluzivnega transferja, kot je z EQV-jem, praktično ni, zato je to vozilo odlično za VIP potnike, pa tudi za tiste, ki dajo nekaj na ekologijo. Precej velika baterija je zadostno jamstvo, da EQV ne bo omejen na transferje znotraj urbanih središč, temveč bo brez težav opravil večkratne transferje na relaciji med letališčem in mestnim središčem.

Notranjost je izjemno prostorna, v njej se lahko prevaža od 6 do 8 potnikov. Izredno zanimiv je dvonadstropni prtljažni prostor, ki povečuje uporabnost, še posebej z vgrajenimi nakupovalnimi košaricami.



Tehnični podatki:

Mercedes-Benz EQV 300

Motor: električni asinhroni, litij-ionska baterija, hlajena in ogrevana

Kapaciteta baterije kW:	90
Moč (kW/KM):	150/204
Navor (Nm/min):	362
Menjalnik/pogon:	enostopenjski/na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm):	5140
Širina (mm):	1982
Višina (mm):	1908
Medosna razdalja (mm):	3200
Prtljažnik (l):	1030
Masa vozila (kg):	2635

Zmožljivosti

Pospešek (0–100 km/h):	1 0
Najvišja hitrost (km/h):	160
Kombinirana poraba (kWh/100 km) WLTP:	26
Doseg (km) WLTP:	350

**MADE
FOR
WORK.**

Popolne rešitve za hiter in enostaven servis vozil.

Celovit nabor visokokakovostnega ročnega orodja po ugodnih cenah:

- ključi
- klešče
- izolirano orodje
- raglje in nasadni ključi
- izvijači
- snemalci
- pnevmatsko orodje
- mersko orodje
- oprema za delavnico

Na voljo v naši spletni prodajalni ali pri vseh večjih trgovcih in specializiranih prodajalnah.



PRILJUBLJENOST ELEKTRIČNIH VOZIL?!

Električna vozila so danes izjemno popularna in aktualna tema med proizvajalci, skoraj vsak med njimi že ima kakšen model na trgu. Še vedno pa so kupci na dveh bregovih. Eni podpirajo elektrifikacijo, drugi se je bojijo.

Koncept električnega vozila je star že več kot 100 let, no, pojem modernega električnega avtomobila pa je povsem drugačen, saj tehnologija napreduje iz dneva v dan. Elektromotorji so manjši, kompaktnjši in bolj učinkoviti, baterije pa tudi vse boljše in z višjo kapaciteto. Še največja težava današnjega časa je ta, da ljudje ne želimo čakati, a za polnjenje električnega avtomobila je potrebno ravno to, da o daljših potovanjih niti ne govorimo. Ljudje si danes želijo električna vozila, a od njih pričakujejo, da bodo vsaj tako dobra kot konvencionalna vozila. To je tudi razumljivo, saj so pripravljene plačati precej višji znesek za nekaj, kar bi lahko imelo čez nekaj let precej ostro krivuljo amortizacije.

Zbogom lahkim popravilom

Električna vozila ne bodo zlahka popravljiva do te mere, da lahko njihovi lastniki sami opravijo kakršna koli popravila, razen menjave gum, žarnic in podobnega. To tudi pomeni, da bodo morala biti takšna vozila bolj zanesljiva od običajnih, vprašanje pa je, kaj bo z nesrečnim lastnikom električnega vozila, ki mu po izteku garancije resneje odpove motor. Pri običajnem avtomobilu bi to rešili v večini avtoservisov, v kratkem času in po splošno ugodni ceni. Trenutno ni veliko zasebnih servisov, ki bi lahko popravili sodobni elektromotor, pa tudi ustreznih orodij za tovrstna popravila ni. Torej, namesto da bi popravili vaš avto na lokalnem servisu, ga boste morali odpeljati v po-

oblaščen servis. Če se vam bo cena popravila zdela previsoka in nerealna, si ne boste mogli pomagati.

Proizvodnja na različnih celinah in zapleteni transportni procesi

Večina običajnih avtomobilov je večinoma sestavljena iz delov, ki so izdelani v tovarnah v bližini obrata za proizvodnjo avtomobilov. Številni proizvajalci so zgradili tovarne tudi na drugih celinah, da bi zadovoljili potrebe tamkajšnjih trgov, vendar z nižjimi stroški. Drugače je le pri ekskluzivnih blagovnih znamkah, ki jih končni stroški ne skrbijo veliko, in pri proizvajalcih, ki imajo dobre in ugodne pogodbe za mednarodne prevoze.

Ko so se na trgu pojavili prvi hibridni avtomobili, so jih kritizirali zaradi nikelj-kovinskih hibridnih baterij. Njihova proizvodnja uporablja kovine, pridobljene iz rudnikov, ki se nahajajo

v najbolj izoliranih krajih na svetu, te redke surovine pa so morali prevažati z enega konca sveta na drugega, da so naredili baterije. Nato pa so jih prepeljali nazaj na oddaljene destinacije v avtomobilske tovarne. Tudi pri električnih vozilih se stvari niso preveč spremenile, le da so proizvajalci avtomobilov začeli proizvajati baterije sami. Vendar to ne pomeni, da transportna veriga ne vodi v državo, ki je zelo oddaljena od tovarne, in da morajo drage kovine potovati na velike razdalje za proizvodnjo baterij za električne avtomobile.

Pozabite na off-road terenske dogodivščine

Se spomnite tekmovanja Camel Trophy? Njegovo pozornost so pritegnila terenska vozila z dodatnimi posodami za gorivo na strehi, da ne bi ostali brez goriva v dogodivščinah v naravi v kakšnem odročnem kraju. Takšne avanture so trenutno nepredstavljive

Kaj naredimo, ko nam zmanjka elektrike na cesti? Pokličemo na pomoč AMZS, kar nas bo stalo približno 100 evrov.



s sodobnim električnim avtomobilom. Tega tudi ne moremo pričakovati v bližnji prihodnosti, saj je stopnja razvoja udobne avtonomije avtomobila z enim polnjenjem še vedno nedosegljiva. Zahteva visoko stopnjo zaupanja v električni avtomobil, ki lahko prevozi zahtevne terene in dolge razdalje, ne da bi pri tem postal razbitina v gozdu. Povedano drugače, električni avtomobili ne bodo povsem zadržali običajnih avtomobilov. Treba je sicer poudariti, da že potekajo tudi dirke z električnimi avtomobili, za kar pa ekipe na teren pripeljejo velike tovornjake z velikimi agregati na prikolicah, ki s pomočjo dizelskega goriva (!) proizvajajo elektriko, s katero nato polnijo električna dirkalna vozila.

Zahtevno gašenje

Že kar nekajkrat smo slišali o nevarnih električnih avtomobilih, ki se vžgejo in jih je težko pogasiti. Gašenje močno ovira gorenje litij-ionskih baterij, ki predstavlja resno nevarnost za reševalce in vse ostale v bližini. Litij-ionske baterije so močno vnetljive. Pri gorenju se iz njih sprošča velika količina toplotne energije

in strupenih snovi, ki lahko privedejo do hudih opeklin in trajnih poškodb dihal. Težava pri gašenju je tudi dejstvo, da na trg prihaja vse več električnih avtomobilov, gasilske enote pa za njihovo gašenje niso usposobljene oz. za to nimajo ustrezne opreme.

Večina proizvajalcev priporoča, da pred začetkom gašenja izklopijo visokonapetostne vode, a to je med požarom včasih nemogoče. Za vse navadne smrtnike pa velja: nikoli se ne dotikajte poškodovane električnega vozila.

Ogenj je nevaren tudi pri bencinskih in dizelskih motorjih, a lahko v začetni fazi gašenje začnemo tudi sami. Če pa se to zgodi z električnim avtomobilom, mu ne pristopajte, temveč nemudoma pokličite gasilce in tudi naznanite, da gori električno vozilo, vi pa se umaknite na varno razdaljo. Baterije lahko tudi eksplodirajo, kar vas lahko poškoduje, ob tem pa se sproščajo strupeni plini, ki lahko poškodujejo vaša dihal.

Električnim vozilom se ne bomo mogli povsem izogniti. Postajajo naša stalnica, vseeno pa je dobro, da se zavedamo tudi njihovih hib in nevarnosti.



Gašenje električnih avtomobilov močno ovira gorenje litij-ionskih baterij, le te so močno vnetljive in pri gorenju se iz njih sprošča velika količina toplote in strupenih snovi.



Ljudje si danes želijo električna vozila, a od njih pričakujejo, da bodo vsaj tako dobra kot konvencionalna vozila.

MONTAŽNI ALUMINIJASTI SKLADIŠČNI ŠOTORI IN HALE



PETRE
Pokrijemo vse priložnosti

Vam primanjkuje skladiščnih prostorov? Pogrešate večjo garažo, delavnico ali začasni večnamenski objekt? Mogoče potrebujete celo hlev ali začasni objekt za pokritje odpadkov ali gradbišča? Rešitev za vse navedeno je postavitve montažnega aluminijastega skladiščnega šotora ali skladiščne hale. Oboje lahko kupite ali najamete v podjetju Petre šotori – hale d.o.o. Aluminijasti skladiščni šotori se dajo na trg kot celota in so popolnoma slovenski proizvod. Aluminijaste hale so izdelane do potankosti po želji naročnika. V podjetju Petre šotori – hale d.o.o. se željam prilagodijo glede dimenzij, notranjega in tudi zunanjšega videza. Industrijske hale so primerne za fiksne postavitve – razne proizvodne linije, prodajne površine, poslovne objekte. Lastna proizvodnja aluminijastih konstrukcij podjetja Petre šotori – hale d.o.o. omogoča maksimalno prilagajanje potrebam naročnika. V podjetju Petre šotori – hale d.o.o. proizvajajo tudi PVC cerade ter nudijo pranje in servis cerad. Več informacij: www.petre.si in www.skladiscnisotori.com



Vsi aluminijasti skladiščni šotori podjetja Petre šotori – hale d.o.o. so skladni s predpisi in opremljeni s potrebno dokumentacijo.



Aluminijasta konstrukcija je vroče cinkana, vsi stiki, zveze ali pritrditve so izvedene z vijačnimi spoji.



V podjetju Petre šotori – hale d.o.o. se vedno prilagodijo željam kupca.

KAKO SRČNO-ŽILNE BOLEZNI VPLIVAJO NA VOZNIKE

Povišan krvni tlak je široko razprostrta kronična bolezen krvožilnega sistema, ki ogroža že skoraj vsakega petega zemljana, starejšega od 30 let.

Povišan tlak imenujemo tudi tihi morilec, saj lahko brez pravočasnega in učinkovitega zdravljenja povzroči resne poškodbe srca, ožilja, možganov, ledvic, oči in drugih organov. Ne glede na starost se ciljne vrednosti krvnega tlaka gibljejo med 110–140/80–90 mmHg (miligram živega srebra), s pripombo, da so pri mlajših ženskah, ki so bolj suhe, vrednosti lahko tudi nižje od 110/80 mmHg.

Hipertenzija

Po definiciji Svetovne zdravstvene organizacije hipertenzija pomeni trajno povišane vrednosti krvnega tlaka nad 140/90 mmHg. Enkrat izmerjena povišana vrednost krvnega tlaka še ne zahteva zdravljenja. V primeru večkratnega rahlega povišanja tlaka se zdravljenje začne najprej s spremembo življenjskega sloga, kar pomeni spremembo prehrane (manj soli), hujšanje in več gibanja. Če so kljub tem ukrepom trajno povišane vrednosti nad 140/90 mmHg, se zdravljenje z zdravili začne z eno od petih osnovnih skupin antihipertenzivov. Simptomi, ki kažejo na hipertenzijo, so individualni in odvisni od višine krvnega tlaka. Najpogostejši so glavoboli v zatilju, tinitus – šum v ušesu, vrtoglavica, pritisk v prsnem košu ...

Hipotenzija

Pri nizkem krvnem tlaku ali hipotenziji so vrednosti krvnega tlaka nižje od 90/60 mmHg. Simptomi so različni, najpogostejši pa so utrujenost, šib-

kost, vrtoglavica, slabost in glavoboli, zdravljenje nizkega krvnega tlaka pa je simptomatsko, torej se zdravi stanje, ki je privedlo do nizkega krvnega tlaka.

V vsakem primeru se je ob spremembi srčnega tlaka, še posebej povišanega, treba posvetovati z zdravnikom, saj lahko dolgotrajno nezdravljena hipertenzija vodi do številnih potencialno usodnih stanj, kot so srčni infarkt, možganska kap, odpoved ledvic ... Nas pa je zanimalo, kako povišan krvni tlak in zdravljenje vplivata na voznike in njihove zmožnosti.

Tlak in vožnja

Vsi antihipertenzivi vplivajo na psihofizične sposobnosti zaradi

možnega hipotenzivnega učinka, ki bi lahko imel posledice na sposobnost vožnje. Tako so ljudje ob padcu krvnega tlaka bolj zaspani, njihov reakcijski čas je počasnejši, v primeru nenadnega in občutnega padca tlaka pa lahko izgubijo zavest, kar bi lahko povzročilo usodne posledice med vožnjo.

To se zgodi sicer zelo redko, saj imajo antihipertenzivi dolgoročne učinke na mehanizme uravnavanja krvnega tlaka. Vendar je treba ljudem, ki jemljejo antihipertenzive, občasno merititi krvni tlak, na primer enkrat na teden, in če se slabo počutijo, morajo pred potovanjem preveriti, ali so redno jemali zdravila. Odhod na pot bi



Simptomi, ki bi lahko nakazovali bližajoči se srčni infarkt, so različni, najpogosteje pa gre za bolečine v prsih.

V eni uri se srce skrči 4200-krat in po telesu potisne približno 294 litrov krvi. V 70 letih življenja se skrči 2,5 milijarde krat.



bilo dobro uskladiti tudi z vremensko napovedjo, saj bi pri posameznikih, ki so bolj občutljivi na vremenske spremembe, lahko prišlo do skoka ali padca tlaka po kosilu, ob višjih temperaturah ali ob nenadnih vremenskih spremembah.

Druga nevarnost je srčni infarkt. Študija, opravljena med ljudmi, stariji med 25 in 65 let, ki so preživeli srčni infarkt, je pokazala, da je vsak četrti

človek tvegati življenje, ker ni prepoznal znakov srčnega infarkta. Še posebej pomembno pa je, da te znamo prepoznati, ko smo za volanom.

Srčni infarkt

Simptomi, ki bi lahko nakazovali bližajoči se srčni infarkt, so različni, najpogosteje pa gre za bolečine v prsih, kot sta stiskanje in pekoč ob-

čutek s širjenjem proti vratu, hrbtu in/ali rokam ali brez njega, vsi ti občutki pa so neodvisni od gibov, drže in dihanja. To vključuje tudi nepojasnjene občutek zadihanosti, bolečine v prsnem košu, ki jih spremljajo potene, slabost in bruhanje. Če se takšne težave pojavijo, takoj zaustavite vozilo ob cesti in pokličite rešilca.

Vrnitev k vožnji je odvisna od vrste zdravljenja srčnega napada (bypass, stenti, zdravljenje z zdravili). Vsekakor bi moralo od srčnega infarkta miniti štiri do šest tednov, preden ponovno sedete za volan. Je pa tudi to individualno in je odvisno od tega, kako se oseba počuti in kaj ji je svetoval zdravnik. Enako velja za neželene učinke srčne terapije kot za antihipertenzive (zdravila za povišan krvni tlak), saj srčni bolniki običajno jemljejo nitro pripravke, ki lahko povzročijo nenaden padec krvnega tlaka, zato jih je treba uporabljati previdno.



Pri nizkem krvnem tlaku so najpogostejši simptomi utrujenost, šibkost, vrtoglavica.



4-6 tednov po srčnem infarktu lahko vozniki v dogovoru z zdravnikom ponovno sedijo za volan.

OMRON M7 Intelli IT

Najnaprednejši Omronov merilnik krvnega tlaka s pametno manšeto in Bluetooth® povezljivostjo.

Z **OMRON Connect** mobilno aplikacijo boste vedno in povsod na tekočem z vašim krvnim tlakom.



diaFIT

DIAFIT d.o.o., PE Trgovina pri dežurni lekarni
Njegoševa cesta 6k, 1000 Ljubljana

DIAFIT d.o.o., PE Trgovina pri Zmajskem mostu
Petkovškovo nabrežje 29, 1000 Ljubljana

DIAFIT d.o.o., PE Trgovina pri bolnišnici
Ljubljanska 1a, 2000 Maribor

DIAFIT d.o.o., PE Trgovina center
Ulica talcev 9, 2000 Maribor



iPhone & Android™

ROGER DUBUIS IN LAMBORGHINI

Lamborghinijev partner in slavni proizvajalec ur Roger Dubuis je predstavil svojo novo linijo, ki je bila zasnovana kot enakovredna zadnjemu vrhunskemu delu italijanskega podjetja, ponovno obujenemu modelu linije Countach.

Tako kot avtomobil Countach, izdelan povsem na novo, je tudi 47-mm Excalibur Spider Countach DT/X popolnoma nova stvaritev znamke Roger Dubuis, ki je sledila razvoju italijanskega avtomobila. Uro poganja mehanizem RD112, hkrati pa predstavlja število enot, ki bodo narejene v omejeni seriji. Kupcem prinaša dvojne turbilone, povezane z diferencialom in nameščene pod kotom devetdeset stopinj, da kompenzirajo učinke gravitacije na dveh oseh.

V ultra lahko titanovo ohišje je vgrajen mehanizem, ki zagotavlja dva-insedemdeset delovnih ur rezerve, medtem ko Mineral Composite Fiber, odtenek, ki se popolnoma ujema z belim Bianco Siderale, uporabljenim na avtomobilu, predstavlja barvo ohišja ure in vseh okrasnih elementov.

Nov dodatek v liniji Excalibur v veliki meri odraža estetiko novega avtomobila, tako prek kazalcev in turbilona kjer se ponazarjajo replike ventilov v glavi motorja, kot prek skeletiziranega mehanizma, ki je zadolžen za oris popolnih aerodinamičnih linij karoserije. Rdeča/črna notranjost modela Countach ima svoje reference tudi v celotni zasnovi ure, od komponent mehanizma do več plasti tridimenzionalnega mrežastega gumijastega pasu.



Keanu Reeves podaril Rolex kaskaderski ekipi

Keanu Reeves je po snemanju novega nadaljevanja o pretepaču Johnu Wicku celotni kaskaderski ekipi podaril ure Rolex Submariners.

Vse ure so enake in imajo črne številčnice, ki se ujemajo s črnim okvirjem Cerachrom, Ref. 126610LN in avtomatskim mehanizmom Caliber 3235. Na hrbtni strani ohišja so Keanujeve osebne gravure za vsakega od petih kaskaderjev v spomin na film John Wick 5, ki so ga skupaj ustvarili.



KAJ POMENIJO BELI, RDEČI IN MODRI CESTNI ODSEVNIKI?

Ob cesti so na količkih ali ograjah nameščeni rdeči in beli, zadnja leta pa ponekod tudi modri odsevniki. Ali veste, kaj te različne barve odsevnikov pomenijo in zakaj so takih barv? Njihov izbor namreč še zdaleč ni naključen.

Ne glede na barvo odsevniki svoj pomen dobijo ponoči. Ko jih osvetli žarek svetlobe, se od njih odbije barvna svetloba, ki nam nekaj sporoča.

Rdeči odsevniki

Odsevniki na desni strani ceste so vedno rdeče barve in označujejo desni rob ceste.

Rdeče barve so zato, ker ponoči tudi na vozilih pred seboj vidimo zadnje rdeče pozicijske luči. Rdeča svetloba iz različnih virov torej označuje našo stran ceste in nam v temi, ko

je vidljivost slaba, nudi pomembno pomoč pri vožnji.

Beli odsevniki

Beli odsevniki so nameščeni ob robu levega smernega vozišča dvosmerne ceste, torej na nasprotni strani ceste.

Beli so zato, ker so bele barve tudi žarometi avtomobilov, ki vozijo proti nam. Če bi pred sabo zagledali belo svetlobo, bi bil to znak bližajoče se nevarnosti ali pa napačne strani ceste. Zaradi belih in rdečih odsevnikov lažje vidimo bližajoče se ovinke in pravočasno obrnemo volan.

Modri odsevniki

Modri odsevniki so se na cestah pojavili v zadnjih letih. Njihova naloga je, da od ceste odvrtačajo divjad. Se sprašujete, kako delujejo? Kako srnjač ve, da jo odganja prav moder odsevnik?

»Modri odsevniki delujejo po principu lomljenja svetlobe žarometov pravokotno na cesto in tako ustvarjajo svetlobno ograjo,« delovanje pojasnjujejo pri Direkciji RS za infrastrukturo. V naravi namreč skoraj ni modre barve, zato jo divjad prepozna kot opozorilo, kot tujek in kot potencialno nevarnost, ki se ji mora ogniti. Ko se vozilo odpelje, ni več modre svetlobe in takrat lahko divjad nemoteno prečka ceste.



BODI VIDEN



Z kresničko,
odsevnim trakom,
rutico in odsevnim telovnikom
poskrbimo za večjo varnost.



BAYON KOT BUMERANG

Hyundaiev model Bayon je kompakten crossover, ki je imel odličnega predhodnika v modelu iX20, nastal pa je na preverjeni osnovi sedanjega modela i20.

Na prvi pogled bi lahko rekli, da je Hyundai pri oblikovanju Bayona inspiriral bumerang, saj so oblike tega orodja vidne tako na sprednjih kot zadnjih lučeh, kar daje vozilu svojevrsten videz.

Bayon je od tal oddaljen 165 mm, kar je za 25 mm več kot pri i20, in to je že ravno toliko, da v vozilo sedemo bolj zravnano. To bodo cenili predvsem tisti, ki imajo težave s hrbtenico. Razen povišane karoserije pa Bayon zahvaljujoč nekoliko daljši karoseriji ponuja veliko prostora v notranjosti in kar zajeten prtljažnik.

Da je osnova i20, se najbolje vidi v notranjosti. Tako plošča z merilniki kot osrednji ekran sta digitalna in imata diagonalo 10,25 palca. Plošča z merilniki ponuja tri osnovne načine pogleda, in to v zeleni barvi, kadar smo v eco načinu vožnje, v beli barvi, ko smo v normalnem načinu, in v rdeči, ko smo v načinu sport. Ob zagonu motorja se vedno vklopi eco način, ki je dobra izbira za mestno vožnjo, no, za manjšo porabo na odprti cesti pa je bolje izbrati način normal. V športnem načinu delovanja postane avto bolj živahen, s tem pa raste tudi hrup in poraba.

Celotna notranjost deluje zelo moderno, odličen pa je tudi zvok, ki ga ustvar-

ja sistem Bose. Osrednji zaslon nudi dobro odzivnost, pohvaliti pa je treba, da so vsi meniji prevedeni tudi v slovenščino, kar vam bo olajšalo brskanje po menijih s številnimi uporabnimi dodatki, med drugim lahko tudi preverite vreme ali ceno goriva na najbližji črpalki. Za dodatno udobje skrbijo ogrevani sedeži in volan, presenečenje pa je, da sta ogrevana tudi zadnja zunanja sedeža. Na voljo so tudi številna odlagalna mesta in USB priključki, kar med daljšo vožnjo vedno prav pride.

Bayon, kot že večina podobnih avtomobilov, ni na voljo z dizelskim motorjem, temveč z majhnim bencinskim, katerega mu pomaga blaga hibridna 48-V tehnologija. Majhna 0,46-kWh baterija ne omogoča speljevanja samo na električni pogon, je pa odličen pomočnik trivaljnemu, litrskemu turbo bencincu, ki razvija solidnih 120 KM, moč pa se prek 7-stopenjskega samodejnega menjalnika z dvema sklopkama prenaša na sprednja kolesa. Vse skupaj je dovolj za solidne pospeške, kaj več pa od mestnega križanca tudi ne gre pričakovati.

Vožnja z Bayonom je ugodna. Postavljen je spredaj na MacPherson, zadaj pa na poltogo premo, kar je odlična kombinacija med lego in udobjem. Blago poviša-

na karoserija in z njo nekoliko višje težišče ne puščata sledi pri legi na cesti, tako da tudi hitrejši prehodi preko neravnin ne ustvarjajo nelagodja.

Tehnični podatki

Motor: 3-valjni, 4-taktni, bencinski, turbo polnilnik/električni motor-generator 12,2 kW	
Prostornina (ccm):	998
Moč (kW/KM):	88/120
Navor (Nm/min):	204/2000
Menjalnik/pogon:	7-stopenjski samodejni DCT/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4181
Širina (mm):	1775
Višina (mm):	1500
Medosna razdalja (mm):	2582
Prtljažnik (l):	411–1200
Masa vozila (kg):	1269
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10,4
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba (l/100 km):	6
Izpust CO ₂ (g/km):	123



PRAVI ŠPORTNI TERENEC



Danes je že skoraj vsak drugi nov avto, ki se prodaja, v obliki športnega terenca ali SUVja. Renault pa je šel še dlje in SUV model naredil še bolj športen s kupejevsko spuščanim zadnjim delom.

Oblikovno je Conquest zelo zanimiv avto, redki so tisti, ki se niso obrnili za njim. Spredaj in zadaj je oblikovalska povezava z osnovnim Meganom očitna, tako tudi tu sprednje luči tvorijo karakteristično C obliko, drugačen je le odbijač, ki je večji, predvsem zaradi povišane karoserije. Notranjost je povzeta po modelu Captur, kar ni slabo, saj je modernejši in mlajši od Megana, dodana pa so tudi nova stikala, ki so lepša in delujejo bolj čvrsto. V skladu s časom je plošča z merilniki digitalna, ima premer 10,2 palca in omogoča prilagodljiv pogled ter dobro preglednost. Na sredinski armaturi je še en zaslon z diagonalo 9,3 palca, pod njim pa že znane klaviрске tipke, ki predstavljajo bližnjice do določenih funkcij, še malo nižje pa je klimatska naprava. Prostora je precej tudi zadaj, ne glede na kupejevsko streho, le ob vstopu bodo potniki zadaj morali malo skloniti glave.

Za pogon je v testnem vozilu skrbel 1,33-litrski turbo bencinski motor, ki kar solidno premika v kilogramih enako težak avtomobil. Po pritisku gumba za zagon motorja mu pomaga jermensko gnani zagonski alternator, ki tvori nekakšen blagi hibridni sistem skupaj elektromotorjem z 20 njutonmetrov navora, ki se napaja iz 12-voltne baterije. Ta električni pogon predvsem pomaga pri speljevanju, v zameno pa pobira nekaj kinetične energije pri zaviranju. 140 KM ne bo dovolj za kakšne večje športne užitke, če pa ste ljubitelj udobja in mirnejše vožnje, je to idealno vozilo za vas. Ko se »zale-

ti«, pa omogoča lahkotno križarjenje po avtocesti, kar mu omogoča tudi dobra aerodinamika.

Ne glede na to, da se vozite v povišani karoseriji, je Conquest prepričljiv na vseh podlagah. Udobje je na visokem nivoju, ne glede na to, ali ste spredaj ali zadaj. Zvočna izolacija je dobra, tako da se boste pri vožnji znotraj hitrostnih omejitev lahko v vozilu normalno pogovarjali. Prija mu tudi blaga terenska vožnja, saj je pod od tal oddaljen 20 centimetrov, žal pa v ponudbi ni štirikolesno gnane izvedenke.

Kljub temu da so bile kupejevske linije na SUVjih do sedaj rezervirane bolj za premium znamke, pa je Renault to obliko karoserije približal večji množici občinstva.

Renault Megane Conquest ima veliko manjših dobrih lastnosti, in ko vse zberete, je to konkreten avtomobil tako na oko kot tudi v vožnji.

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni, 4-taktni, bencinski, turbo polnilnik

Prostornina (ccm): 1332

Moč (kW/KM): 103/140

Navor (Nm/min): 260/1750

Menjalnik/pogon: 7-stopenjski samodejni EDC/na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm): 4568

Širina (mm): 1821

Višina (mm): 1576

Medosna razdalja (mm): 2720

Prtljažnik (l): 513–1270

Masa vozila (kg): 1335

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h): 9,8

Najvišja hitrost (km/h): 200

Kombinirana poraba (l/100 km): 6,5

Izpust CO2 (g/km): 130



IZOLO JE REŠILA BELA GOLOBICA IN ODLETELA

Besedilo: Jože Jerman-Jeri

Ob nekdanji najkrajši obalni cesti med Koprom in Izolo, kamor se konec tedna zgrinjajo – skoraj bi lahko rekli – tisoči kolesarjev, se je pred kratkim na veliki skali pojavil z rdečo barvo, ki je vidna daleč proč, zapisan napis: Rex 1. 8. 1931–8. 9. 1944.

To je na tej najbolj prometni rekreacijski kolesarski poti v Sloveniji edino, kar danes opozarja, da so zavezniki septembra 1944 s 123 raketnimi projektili potopili takratni potniški ponos italijanske mornarice, ladjo Rex, ki se je pred zavezniki skrila v ta mali zaliv in seveda ni ostala neopažena. Posadke ni bilo gor, sama je stala na mestu, rahlo nagnjena na levi bok, in čakala milostni udarec. In ga čaka še danes, drugačnega kot takrat, da se bodo nanjo spomnili predvsem izolski turistični delavci in jo tržili. Pa ne da bi pri Slovencih vzbujala kakšna lepe

spomine, pa čeprav je Rex med letoma 1933 in 1936 nosila modri trak, kar je pomenilo, da je bila daleč najhitrejša in najbolj luksuzna ladja takratnega časa, ki je najhitreje preplula Atlantik. Spomin nanjo bi morda vzbudil spomine pri sosednjih Italijanih, tako kot jih zdaj vzbujajo spomini na prvo svetovno vojno v enem najlepših muzejev, v Kobariškem muzeju.

Pa rahlo obudimo spomine. Ladjo Rex so v ladjedelnici Ansaldo gradili dve leti in pet mesecev, dolga je bila 268 in široka 30 metrov, njen grez je bil 10 metrov, preveč za zaliv, v katerem se je skrila. Sprejela je lahko 2042 potnikov, od tega 408 v prvem, 358 posebnem, 410 turističnem in 866 potnikov v tretjem razredu. Imela je 870 članov posadke. Že na začetku njene poti so se pojavile težave, motor so popravljali tri dni. In prvi potniki so jo prestrašeni zapustili.

Med vojno je bila nekaj mesecev zasidrana v Trstu, nato so jo zasidrili v Pulju in 6. septembra 1944 so jo privlekli v Koprski zaliv, kjer je, dvesto metrov od obale nasleda. In 8. septembra 1944 ob 11. uri in dvanajsti minuti jo je opazilo prvo letalo angleškega RAFA. In bilo je konec z njo, gorela je štiri dni. Danes njeni ostanki, baker so skoraj v celoti odnesli amaterski potapljači, ležijo v globini 13



metrov, kar je plitvo celo za amaterske potapljače. Sicer so jo takoj po vojni Italijani hoteli dvigniti in odpeljati, vendar so zamudili, kajti takrat je bilo to ozemlje že jugoslovansko. »Nekaj v zvezi z njo pripravljamo,« je dejal »prvi turist« Izole Dean Kocjančič, vendar ni povedal, kaj. Dejstvo pa je, da bi najbolj priljubljena kolesarska pot od Kopa do Izole in nazaj samo še pridobila na zanimivosti.

Včasih nagaja burja

Izola te dni nenehno vabi goste iz notranjosti. Čez dan se zrak segreje do 15 stopinj, snega letos še niso videli, no ja, včasih nagaja burja, tudi tako močno, da marsikateri kolesar obstane na mestu in ne more naprej. Ima pa Izola nekaj, kar ima



le malokatero slovensko mesto. Ne samo zgodovino, te ima Koper še več, ne samo hotele, kot jih ima Portorož, vendar so jih pohlepni slovenski tajkuni prodali tujcem, ti pa – »baš me boli Portorož« – hotele pozimi preprosto zaprli, delavce odpustili in zdaj čakajo goste, predvsem tiste z debelo denarnico. Morda bodo prišli ...

Izolani bodo težko oprostili, da jih kdo imenuje Izolčani ali – oh groza – Izoljani. Kje je to pobral slovenski jezikovni strokovnjak, gospod profesor Toporišič, ne ve nihče. Izola, Isola, otok, ima v svojem grbu golobico, ki je mesto rešila napadalcev. Samo na kratko. Ko so sovražniki hoteli opleniti mesto, se je na morju dvignila tako gosta megla, da se ni videlo niti veslaj daleč. Pa so zagledali belo golobico, ki je letela. »Za njo gremo,« so dejalo sovragi, »ptiči vedno letijo proti kopnemu.« Obrnili so ladje, ne vedoč kam gredo, in pluli na odprto morje in pustili Izolo na miru. Knjigo o tem je napisala novinarka in pisateljica Kristina Menih, ki zdaj piše knjigo o Bepotu.

Nekoč je Izola imela termalni zdravilišči

Sicer pa Izola stoji na vodi. Ne morski, ampak sladki in tudi rahlo žvepleni. V Simonovem zalivu je pet vrelcev, tam topla mešana voda izvira iz 12 metrov globokega izvira. Osem vrelcev so odkrili potapljači Luke Koper. Temperatura v enem od njih blizu rta Ronek je skoraj 30 stopinj Celzija, vendar ima močan vonj po žveplu. Že leta 1659 je škof iz Novigrada Giacomo Filippo Tommasini zapisal, da ta voda zdravi kostne in kožne bolezni pa srbečico, bolezni jeter in črevesja in da so ti vrelci podobni tistim v Istrskih toplicah. V začetku 19. stoletja so najmočnejši izvir hoteli uporabiti za termalno kopališče in so na zdravljenje vabili bogate Tržačane. Pravzaprav so pred 200 leti v Izoli zgradili dve zdravilišči, vendar so morali vodo ogrevati, kar pa je bilo predrago. Nakar so začeli graditi Delamaris in med miniranjem se je večina vrelcev zamašila. Sicer pa pravijo, da je med Izolo in Debelim rtičem vsaj deset vrelcev, ki imajo tudi do 30 stopinj toplo vodo, v večjih globinah celo 60 stopinj. V Gradežu na italijanski strani so kopali dosti globlje in



Ladja Rex je bila ponos Italijanske mornarice. Dolga je bila 268 in široka 30 metrov. Septembra 1944 so jo privlekli v Koprski zaliv, kjer je dvesto metrov od obale nasedla. 8. septembra 1944 so jo raketirala angleška letala. Gorela je štiri dni, nato se je potopila.



Izolani ti bodo težko oprostili, če jim rečeš Izolčani ali Izoljani.



Izola je bil včasih otok, z mostom povezan s kopnim.



zdaj imajo tam uspešne termalne toplice. Pa še nekaj. Tam, kjer se dviga rahlo žveplena voda, je doma bogati morski živelj. Bradavičasti kozolnjaki, oranžna prstasta spužva, kačjerepi, morske kumare, spalancanijev črv ali dežnik. Voda tu je motna, profesionalni potapljači so povedali, da niso videli niti centimeter pred nosom.

Morje višje za en meter

Ni pa samo ladja Rex zanimiva. V našem morju, tudi pred Izolo, najdejo še dandanes marsikaj. Najbolj raziskan je Simonov zaliv, ki ima, pod vodo seveda, veliko pristanišče z glavnim valobranom in pomolom. Naj bi bilo največje na Jadranu. Na našem delu morja ležijo ostanki kar 30 nekdanjih ladij, spodaj so tudi ostanki dveh letal. V Simonovem zalivu so našli ostanke rimske vile, ki je zdaj na ogled na kopnem. Ne smemo pozabiti, da je bilo v rimskih časih morje višje za meter do meter in dvajset centimetrov. Zanimiva je tudi najdba potapljaške opreme ruskega vohuna. V 60-ih letih prejšnjega stoletja so namreč v izolsko ladjedelnico pripeljali na popravilo neko rusko ladjo. Njihovi potapljači so jo nenehno fotografirali. Predvsem pod vodo. Šele pozneje so ugotovili, da so pod vodo uradno snemali svojo ladjo, ki ni bila ravno veliko vredna, neuradno pa so plavali po celem zalivu in snemali celotno tržaško pristanišče z vsemi napravami vred. Oprema je bila takšna, da bi še danes sodila v kakšen film o Jamesu Bondu, našli pa so jo v mreži nekega ribiča. O tem, ali je bil med opremo tudi potapljač, ne govorijo, vsaj pisni viri ne. Kot že ime pove, je bila Izola, tako kot tudi Koper, nekoč otok. Kmetje so imeli svoje vinograde na kopnem

Rt Roněk je mogočen klif, ki pod sabo skriva čudovito plažo.



in so se v mesto, to je v Izolo, vračali proti večeru po mostu. Pravijo, da tu narava, lega Pivol, ki je kakšen kilometer stran od morja, vendar je tu njegov vpliv še kako močan, daje odlično malvazijo in še boljši refošk. Bo držalo. Vsaj tako pravi Matej Zaro, ki je že tretja generacija vinarjev Zaro.

In če smo že šli v zgodovino, o izolski zgodovini bi lahko pisali strani in strani, napišimo še povabilo Deana Kocjančiča. Od 25. marca pa do 18. aprila bodo imeli v Izoli Dneve divjih špargljev. Imeli bodo tudi dneve, imenovane Skok tisoč let nazaj, na katerih bodo predstavili tiste rimljanske jedi, ki bodo tudi za današnji okus užitne. Ne pozabimo, da je današnji okus čisto drugačen, saj so šele od leta 1500 naprej v Evropi

spoznali koruzo pa paradižnik in še kup drugih začimb in jedi.

Tudi kaj grenkega

Ima pa vsaka zgodba tudi nekaj grenkega. Ladjedelnica Izola je propadla 15 let. In tam je najlepši kos izolske obale, zaliv Valičan. Najprej ga je hotela občinska oblast pozidati z apartmaji, ki bi bili zasedeni samo nekaj mesecev na leto. Zdaj pa so odgovorni v republiki pogruntali še večjo bedarijo. Tam naj bi nastala vojaška skladišča, pa ... Upajmo, da bodo domačini rekli odločni NE, kajti naša obala je dolga samo 46 kilometrov, izkoristimo jo.

Zato pa bodo v zapuščeni tovarni Argo v Dantejevi ulici uredili Hišo ribiške industrije z multimedijskim centrom, zgodovinskim prikazom izolskega ribištva. Moči bosta združili občina Izola in skupina Pivka–Delamaris. Ne smemo pozabiti, da sega izolska industrija daleč v preteklost, do takrat, ko je avstrijski podjetnik češkega rodu Carl Warghanek leta 1881 zgradil nekdanji Arrigoni, ki ima kar 52 m visok dimnik, ki je industrijska kulturna dediščina. In do takrat, ko je leta 1879 Francoz Emile Louis Roullot na področju poznejšega Delamarisa zgradil prvo tovarno za konzerviranje rib Ampelea.

Leta 1879 je Francoz Emile Louis Roullot zgradil prvo tovarno za konzerviranje rib Ampelea.





NAJUSPEŠNEJŠI JUGOSLOVANSKI KAMION

Besedilo: Dražen Zečević, fotografije: avtorjev arhiv

V dostavnem razredu je Tamič ostal trajni vodilni na trgu do konca nekdanje skupne države, česar ni podrla niti konkurenca iz Zastave. Povsem drugačen vtis pa ustvarja finančni učinek, pri čemer je Zastava v manj kot desetih letih, predvsem na račun visokega izvoza, presegla letno proizvodnjo tovornjakov tako TAMa kot FAPA.

V začetku 60-ih let prejšnjega stoletja so jugoslovanski proizvajalci v kontekstu tistega časa ustvarili zavidno ponudbo dostavnih vozil, ko sta se že obstoječemu modelu Zastava 615 B pridružila še IMVjev »kombi« in TAMov Tamič kot prvi povsem domači model. Ob nekaj neuspešnih poskusih rakoviškega IMRja in reškega Torpeda je nadaljnji razvoj temeljil predvsem na Zastavi, ki je že izdelovala vozila po licenci Fiata. V istem desetletju so v ponudbo dodali še kombi 1100T in kompaktni model 430, ki je nastal v novi tovarni v Somborju, kar je simboliziralo še večjo angažiranost Zastave na področju gospodarskih vozil. V začetku leta 1974 se je začela tudi proizvodnja sodobnih tovornjakov z nosilnostjo 3,5 in 4 tone, štiri leta kasneje pa se je pridružil še model 619 N.

Navidezna konkurenca Tamiču

Za razliko od precej modernega večjega modela je Zastava 619 N narejena po cenemem zastarelem konceptu, ki je tehnično zelo spominjal na Tamiča. Novi Zastavin lahki tovornjak je prvič bolj resno najavil konkurenco znotraj močno rastočega domačega trga, vendar je bil osnovni motiv za nadaljevanje proizvodnje že opuščena OMovega modela povsem drugje. Velik del proizvodnje je bil namenjen potrebam Iveca, ki je ta model leta 1978

zamenjal z novim Dailyjem, ker pa je velik del trga še naprej izkazoval zanimanje za ceneni OM 35/40, so proizvodno orodje z minimalnimi stroški iz Brescie preselili v Kragujevac in Zastava je po večletnem izdobjavljanju sestavnih delov (šasijske, osi, amortizerji, sedeži ...) zdaj Ivecu začela prodajati kompletna vozila z zagotovljenim tržiščem.

S tem je medsebojno partnersko razmerje doseglo enakomerno raz-

merje, saj je prej Zastava za svoje tovornjake več delov uvozila kot pa izvozila. Proizvodnja je v zelo kratkem času dosegla načrtovane številke, tako da so že leta 1979 Ivecu izdobjavili 1158 tovornjakov, kar je preseglo količine iz podpisanega petletnega sporazuma. Leto kasneje so pričeli tudi z lastno proizvodnjo kabin, tako da so iz uvoza prihajali le še menjalniki in motorji, kmalu pa so razširili tudi ponudbo modelov. Pri večjem modelu sta

Leta 1978 je Ivecu ceneni OM 35/40 zamenjal z novim Dailyjem. Zaradi velikega zanimanja trga se je v Kragujevcu nadaljevala proizvodnja tega modela, a pod znamko Iveco.





Na jugoslovanskem trgu se je prodajal kot Zastava 615/619/624/630. Po prenovi sprednje maske in notranjosti sredi 80-ih let se je ponudba zmanjšala na dva osnovna modela z novima oznakama 35.8 in 50.8, ena najbolj opaznih novosti pa je bil tovorni zaboj z aluminijastimi stranicami.



Zaprte furgonske nadgradnje so bile lahko tudi v obliki hladilnikov, narejene so bile iz umetnih materialov, kot je denimo impregnirana plastika.



Obstajala je tudi izvedba z zaprtim tovornim delom ali kot potniška šasija, a je bila proizvodnja izjemno majhna.

Hercegovina-Auto iz Mostarja je leta 1976 izdelovala minibusse Neretva na podvozjih Zastavinih tovornjakov.



bili uvedeni izvedenki z nosilnostjo 4,5 tone (645 AN/AD) in 5 ton (650 AN/AD), medtem ko je manjši model ponujal nosilnost 2,4 tone (624 N) in 3 tone (630 N), obstajal pa je še lažji model 615 N, ki ga je bilo možno voziti z vozniško kategorijo B. V ponudbo je bila dodana tudi dvojna kabina, zaprt furgon, potniška izvedba ter solidno število šasij za nadgradnjo skozi sodelovanje s kooperanti.

Proizvajalci v začaranem krogu

Kmalu je celotni program Zastavinih tovornjakov zajemal kar osem osnovnih modelov s skupno maso od 3,5 do 8 ton in več kot 200 različnih konfiguracij. Na ta način sta se TAM in FAP lažje posvetila razvoju in proizvodnji težjih tovornjakov, vendar se njuni plani niso uresničevali z železno dinamiko. V kriznih časih je bil FAP obremenjen s tradicionalno slabimi odnosi z nezanesljivimi dobavitelji in pomanjkanjem kvalitetnih surovin. Glavni razlog je kronično pomanjkanje deviz zaradi premajhnega izvoza na konvertibilna tržišča. Tudi dvosmerno partnerstvo z Mercedesom je zaradi velikih vlaganj v proizvodnjo kabin in koles počasi napredovalo. V TAMu sta bila proizvodna organizacija in sodelovanje s kooperanti na zavirljivem nivoju, medtem ko se je izvoz na konvertibilne trge tudi po petindvajsetih letih še vedno opiral le na dobavo motorjev partnerskemu KHDju. Ponudba novega B-programa iz dragega samostojnega razvoja je relativno počasi napredovala, v končnici pa ni značajno spremenila strukture trga in proizvodnega programa.

Nesrečni bestseller

V večina proizvodnje je bila še naprej namenjena domačemu tržišču. Tu je več kot polovico trga zajemal Tamič, za katerim je bilo tudi po dvajsetih letih obstoja še vedno veliko povpraševanje. Delno je na to vplival padec zanimanja za klasične kombije, med katerimi so dominirali modeli, ki so prav tako nastali v 60-ih letih, a je njihov koncept precej hitreje zastarel kot Tamičev. Zastava je tako leta 1981 zaustavila proizvodnjo modelov 1300/1500 T in še starejšega modela 616 D, da je sprostila proizvodne kapacitete za tovornjake. IMV je vse do leta 1988 nadaljeval proizvodnjo svojega priljubljenega kombija, pri čemer je planirana modernizacija s pomočjo slovenskega oblikovalca Geoga Gedla ostala le na idejnih skicah. V praksi so izvedli minimalne korekcije maske in luči, saj so bili primarni interesi tovarne preusmerjeni na modernizacijo in širjenje proizvodnje avtomobilov za potrebe Renaulta, kar je predstavljalo garancijo za prepotreben izvoz in devize.

Tamiču nikoli ni uspelo doseči rentabilne cene, saj so ceno narekemale politične struje v času zamrzovanja cen in stabilizacije. Za razliko od večine domačih proizvajalcev TAM ni nikoli uvajal namišljenih novih modelov z drugačnimi oznakami in minimalnimi kozmetičnimi popravki kot opravičilo za dvig cene. Oznako so spremenili šele leta 1979, to pa zato, ker so vanj vgradili močnejši 76-konjski motor. V osemdesetih letih je bil tako osnovni model celo cenejši od Golfa JGL iz sarajevskega TASA. S tem je še naprej predstavljal veliko zavoro v poslovanju mariborske tovarne. Prihod nekoliko dražje Zastave v rastoči segment domačega trga tako za TAM ni predstavljal neželene konkurence, temveč je to pripomoglo h konsolidaciji financ.

Kamioni rešujejo Zastavo

Tudi Zastava se je ubadala z zastarelimi modeli, a je to vseeno imelo drugačen učinek na tovarno. Izjemno ugodna pogodba z Ivecom je omogočila rast Zastavine proizvodnje tovornjakov, ki je bila dosežena v najtežjih časih jugoslovanskega gospodarstva. Kragujevska tovarna je v manj kot desetih letih prehitela TAM in FAP z letno proizvodnjo 9–10 tisoč vozil z več kot dvakrat manjšim številom zaposlenih (okoli 3600). Paradoksalno je, da je zagon Tovarne gospodarskih vozil Zastava sprožil ravno prihod Tamiča, ki je v začetku 60-ih let povzročil štirikratni upad prodaje kragujevskih gospodarskih vozil.

Pogosto je bilo kar 40 do 50 odstotkov proizvedenih tovornjakov namenjenih izvozu, ob tem pa se je dobava sestavnih delov kot dodatnega vira deviznih sredstev večkrat povečala. Donosno sodelovanje z Ivecom je v veliki meri izravnalo težave preostalega dela podjetja, ki je bilo v podobnih težavah kot preostala domača avtomobilska industrija. Pomanjkanje delov in surovin je enako vplivalo na proizvodnjo avtomobilov v Kragujevcu kot tudi proizvodnjo malih kombijev v Somborju. In čeprav je tam začela delovati povsem nova tovarna gospodarskih vozil, se ta del Zastave ni nikoli znebil visokega deleža uvoženih komponent, izvoz pa je le redko dosegel 25 odstotkov in je bil večinoma usmerjen v prijateljske socialistične države, ki so bile prav tako revne in brez deviz kot mi.



Večina nadgrajenij je bila izdelana v tovarni Proleter v Kragujevcu.

Leta 1979 so v Tamiča začeli vgrajevati IMR motorje z večjo prostornino (3860 namesto 3330 ccm), nova oznaka TAM 75 T 3/5 je označevala 76 KM. V drugi polovici 80-ih let je isti motor končno dosegel moč Zastave (81 KM), takrat je tudi notranjost prejela obsežnejšo posodobitev.



Avtoradgona je na osnovi Tamiča izdelovala dokaj atraktivne minibusse.

