

maj 2022

letnik 6, številka 36

Tranzit

NAPOVEDOVALCI NOVE DOBE

Nova generacija tovornjakov DAF

**PREMIŠLJENO
VARČEVANJE**
Volvo FH 460 I-Save

MLADI MEHANIČAR SLOVENIJE
Zmaga je odšla v
Škofjo Loko

**VOŽNJA IN BOLEČINE
V HRBTU**
Pomoč nudi fizioterapija

VOŽNJA PO SONCU
Kako izbrati očala
za vožnjo



**PRILAGODLJIVO
IN ENOSTAVNO
FINANCIRANJE**

**FINANČNI LIZING ZA
POSLOVNO DEJAVNOST**

AVTOCESTA? ALI AUTOBAHN?

Prijetna dilema ...

Razširite meje svojega posla.

Obiščite nas v poslovalnici in preverite
možnost financiranja nakupa vozil,
delovnih strojev ali drugih premičnin s
FINANČNIM LIZINGOM.



INTESA SANPAOLO BANK

**SKRBIMO ZA VSE,
KAR VAM POMENI NAJVEČ.**

**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.





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

Praznični mesec maj

Čas hitro teče in že smo v mesecu maju. Začetek maja je še posebej vesel, saj je 1. maj mednarodni praznik dela in tudi dela prost dan, pri nas tudi 2. maj. Praznuje ga večina držav sveta (redka izjema so ZDA). Tradicija prvega maja se je začela leta 1886 s protesti v Chicagu, ko so delavci protestirali za osemurni delavnik in ostale delavske pravice. Danes praznovanje prvega maja predstavlja gospodarske dosežke mednarodnega delavskega gibanja in opozarja na kratenje teh težko pridobljenih pravic. Pri nas je v navadi, da se na predvečer prvega maja organizirajo kresovanja in kurijo kresovi. Prav tako so značilna majska drevesa (mlaji), ki krasijo številne vasi po državi.

Zanimivost meseca maja pa je, da se noben drug mesec v letu ne začne na isti dan v tednu kot mesec maj. Letos se je maj začel na nedeljo, kar pomeni, da se noben drug mesec v tem letu ne bo začel na nedeljo.

Mi pa vam v tej številki predstavljamo najnovejšo generacijo DAFovih tovornjakov in izboljšane Volvove tovornjake. Poiskali smo tudi nekaj nasvetov za lažjo vožnjo, predvsem to,



Borut Štajnahr

kako kupiti prava sončna očala in kaj storiti, če vas med vožnjo zbada v križu. Pogovarjali smo se z Jožkom Tomšičem, direktorjem podružnice Emil Frey v Sloveniji, na test pa smo zapeljali najmanjše MANovo vozilo, dostavnik TGE z električnim pogonom, ki predstavlja prihodnost mestne dostave, zopet pa smo se tudi spomnili na bogato proizvodnjo gospodarskih vozil v bivši skupni državi.

Naj vam bo maj čim bolj cvetoč.



KAZALO

AKTUALNO	6
Prepoved nočnih voženj po Avstriji	
NOVICE	8
PO CESTI S CITROËNOVIM BERLINGOM	12
Berlingo še vedno kot dizel, a tu je tudi elektrika	
PO CESTI Z VOLVOM FH 460 I-SAVE	14
Premišljeno varčevanje	
ZA VOLANOM NOVE GENERACIJE TOVORNJAKOV DAF	20
Napovedovalci nove dobe	
PO CESTI Z MANOM ETGE	26
Tih kot duh, hiter kot puščica	
PREDSTAVLJAMO TOYOTA GO	30
Toyota in občina Kočevje skrbita za prevoz	
MLADI MEHANIČ SLOVENIJE 2022	34
Za zmago se je bilo treba krepko potruditi	
POGOVOR: JOŽKO TOMŠIČ, DIREKTOR PODRUŽNICE EMIL FREY V SLOVENIJI	36
Želimo še razširiti obseg poslovanja	
SVETUJEMO	38
Kako izbrati najboljša očala za vožnjo	
Vožnja in bolečine v hrbtu	
NA ROKI	42
Elegantne ure Amerigo Vespucci	
PO CESTI Z NISSANOM QASHQAI 1.3 DIG-T 158 MILD HYBRID	43
SUV s tradicijo	
IZZA OVINKA	44
Najstarejše slovensko mesto	
PROIZVODNJA GOSPODARSKIH VOZIL V BIVŠI SKUPNI DRŽAVI (23. DEL)	47
Slovensko-francoska naveza	

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 Samardžić, 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.

PREPOVED NOČNIH VOŽENJ PO AVSTRIJI

Avstrija je transportno zelo obremenjena država, zato se s prevelikim številom tovornjakov spopada na različne načine. Želi jih spraviti na vlake, ob tem pa tudi omejuje hitrost voženj in opravljanje voženj ponoči. Prepovedi so različne glede na celoten teritorij in posamezne zvezne dežele.

Ponoči ljudje in narava v Avstriji spi, zato je na celotnem ozemlju Avstrije splošna omejitev za tovorna vozila nad 7,5 tone v času med 22. in 5. uro. Obstaja pa nekaj izjem.

L paket

Vozila z več kot 7,5 tone skupne mase in z nizko emisijo hrupa so izvzeta iz prepovedi vožnje ponoči, vendar morajo imeti t.i. »L paket«. Ta je sestavljen iz dokumenta, ki ga izda proizvajalec vozila, s katerim se dokazuje nivo hrupa. Ta dokument, s katerim proizvajalci dokazujejo nivo hrupa, je treba periodično obnavljati. Na maski vozila mora biti postavljena zelena tablica z oznako »L«. Hitrost vožnje vozilom z L paketom je v času prepovedi vožnje znižana na 60 km/h, čeprav je čez dan tam dovoljeno voziti 80 km/h.



Tirolska

Na Tirolskem je prepovedana vožnja vsem vozilom nad 3,5 tone v času med 22. in 5. uro v mestu Innsbruck, razen za vozila z nizko emisijo hrupa in škodljivih plinov. Prav tako je prepovedana vožnja za vozila, skupino vozil in samohodne stroje, katerih največja masa presega 7,5 tone na delu avtoceste A12 Inntal Autobahn od mesta Langkampfen do mesta Zirl v obe smeri, in sicer:

- od 1. maja do 31. oktobra vsak dan med 22. in 5. uro, v nedeljo in med prazniki pa od 23. do 5. ure;
- od 1. novembra do 30. aprila vsak dan med 20. in 5. uro, v nedeljo in med prazniki po med 23. in 5. uro.

Gornja Avstrija

Tovornim vozilom s skupno maso nad 7,5 tone je prepovedana vožnja v času med 22. in 5. uro v mestu Vels na cestah B157 in B138 – vzhodna obvoznica. Tovornim vozilom nad 5 ton skupne mase je prepovedana vožnja

med 22. in 6. uro na cestah B138 in A9 iz smeri državne meje.

Tovornim vozilo s skupno maso nad 3,5 tone je prepovedana vožnja v času med 23. in 4.30 uro v mestu Linz.

Spodnja Avstrija

Tovorna vozila s skupno maso nad 7,5 tone imajo prepoved vožnje med 22. in 6. uro na cestah B18 Traisentalstrasse med mestoma Brunnndorf in Traisen ter med 22. in 6. uro na cesti B3 in B133 med mestoma Mautern in Melk. Tovornim vozilom s skupno maso nad 3,5 tone je prepovedana vožnja med 22. in 6. uro v predelu Modlig v naseljenih delih mest Brunn am Gebirge, Hinterbrühl, Maria Enzersdorf in Perchtoldsdorf. Prav tako je prepovedana vožnja v kraju Wiener Neustadt med 23. in 5. uro.

Koroška

Tovorna vozila s skupno maso nad 3,5 tone imajo prepoved vožnje med 23. in 5. uro v mestu Celovec.

Štajerska

Tovornim vozilom nad 3,5 tone je prepovedana vožnja v času med 23. in 4.30 uro v mestu Graz, z izjemo vozil za dostavo hrane.

Odstopanja

Odstopanja od prepovedi so lahko odobrena le tistim, ki prevažajo mleko, sveže meso, hitro pokvarljivo robo (razen globoko zmrznjene hrane), časopisne publikacije, ali z namenom hitrega in neodložljivega popravila hladilnih naprav. V vseh ostalih primerih je odstopanje dovoljeno le, če gre za prevoz v javnem interesu. V obeh primerih pa mora prevoznik dobiti dovoljenje na podlagi dokazil, da se tovrsten prevoz ne more opraviti z drugačno organizirano, v drugem času in z drugim prevoznim sredstvom.

Prepovedi po deželah

Od devetih zveznih dežel v Republiki Avstriji pa ima kar pet dežel še posebne predpise za prevoze ponoči:

- Tirolska (Tirol)
- Gornja Avstrija (Oberösterreich)
- Spodnja Avstrija (Niederösterreich)
- Koroška (Kärnten)
- Štajerska (Steiermark)





Izjeme

Vozila EURO VI (emisije NOx ne presegajo 0,4 g/kWh) pod pogojem, da se pripadnost vozila tej kategoriji lahko tudi dokaže in če je nakladanje ali razkladanje v centralni coni* ali v širši coni** oz. na odseku avtoceste A12 Inntal Autobahn med (72) km v coni Ampass do (90) km v coni Zirl samo za prevoz tovora v smeri zahod–jug npr. A12/A13 od Vorarlberga do Italije.

Dodatne izjeme:

- prevoz hitro pokvarljive hrane z rokom uporabnosti nekaj dni ali izključno za občasni prevoz tiskanih materialov;
- prevoz materialov za vzdrževanje ali nujne medicinske pomoči;
- prevoz živih živali;
- določene vožnje v domačem prometu;
- električna vozila;
- vozila na vodikov pogon.

Regionalnim upravnim organom je možno podati prošnjo za občasno ali enkratno izvzetje iz določene prepovedi.

*Osrednja cona vključuje naslednja območja: Imst, Innsbruck (regija), Innsbruck (mesto), Kufstein in Schwaz;

** Razširjeno območje vključuje:

- avstrijske regije: Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte in Zell am See;
- nemške regije: Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim in Traunstein;
- italijanske regije: Eisacktal, Pustertal in Wipptal.

Pregled prepovedi vožnje med 20. in 7. uro												
	20	21	22	23	00	1	2	3	4	5	6	7
Celotna Avstrija												
Celovec												
B18, B3, B133												
Mödling												
Wiener Neustadt												
Wels												
B138, A9												
Linz												
Graz												
Innsbruck												
A12 poleti (po–so)												
A12 poleti (ne–praz)												
A12 pozimi (po–so)												
A12 pozimi (ne–praz)												

■ Brez prepovedi
 ■ Prepoved za vozila nad 7,5 tone skupne mase
 ■ Prepoved za vozila nad 5 ton skupne mase
 ■ Prepoved za vozila nad 3,5 tone skupne mase

Ni premalo voznikov, preveč je tovora

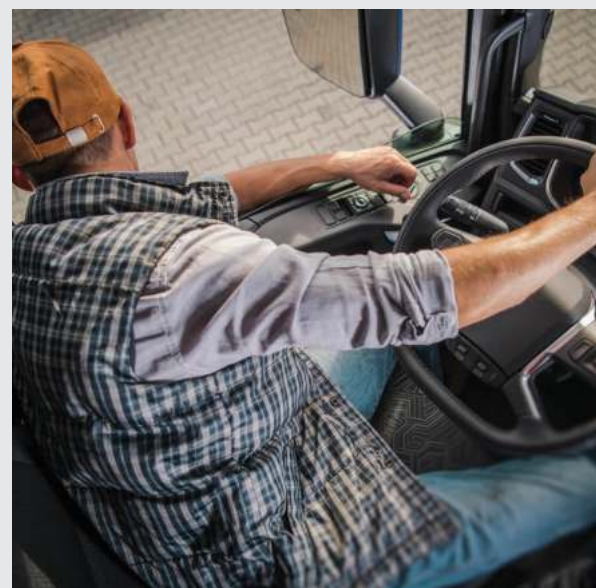
»Nimamo premalo profesionalnih voznikov, ampak je preveč prevozov,« pove Fritz Gurgiser, predsednik avstrijskega Tranzitnega foruma. On poziva k temu, da bi poklic voznika vključili med deficitarne poklice, in trdi, da bi bilo treba minimalne plače voznikom dvigniti na 3000 evrov.

»Krivec za velike razlike med vozniki v posameznih državah je davčna nedoslednost v 27 državah članicah, ki ima za posledico selitev proizvodnje v države z nizkimi plačami in z najnižjimi pokojninskimi dajatvami,« še pravi Gurgiser.

Enotna kolektivna pogodba

Vozniki nimajo kolektivne pogodbe, tudi s strani sindikatov so ponekod slabo zastopani. Zato bi bilo treba sistemsko urediti plače v celotni EU s kolektivno pogodbo, ki bi določila minimalno plačo pri 2500 do 3000 evrov bruto na mesec. »Suženstvo za volanom se mora prenehati,« zahteva Gurgiser.

Za zaključek še enkrat apelira na vest potrošnikov: »Vsak nakup regionalnih izdelkov pri kmetih, obrtnikih, v trgovini in industriji je dobiček, nakup izdelkov, ki prepotujejo na tisoče kilometrov, uvoženih z vsega sveta, pa je izguba za Evropo!«



Ali ste vedeli, da ...

... so leta 2008 študentje iz Stuttgarta izdelali avtomobil na veter? Vetromobil je imel na vrhu veliko vetrnico, ki se je prilagajala smeri vetra, moč vrtenja vetrnice pa se je prek verige prenašala na kolesa.

... da je prva aluminijasta platišča izdelal Bugatti leta 1924, za dirkalnik Type 35? Pri serijskih avtomobilih pa se je masivnejša uporaba začela v šestdesetih letih.

... da je Ministrstvo za kulturo na pobudo AMZS in Zveze potrošnikov pozvalo slovenske avtomobilske zastopnike k upoštevanju Zakona o javni rabi slovenščine? Zahtevajo, da morajo biti v vozilih meniji za uporabo recimo klimatske naprave ali navigacije v slovenskem jeziku.

... da so Avstrijci že izkopali svoj del predora Karavanke, Slovenci pa smo šele na polovici?

... Oplov model Rekord D, ki je bil prvi Oplov osebni avtomobil z 2,1-litrskim dizelskim motorjem, ki je razvijal 60 KM, obeležuje 50 let?

Vrača se Scudo

Fiat je zagotovo dobro znano ime tudi v svetu lahkih gospodarskih vozil. Da bo tako tudi ostalo, v svojo ponudbo vrača model Scudo. Kot del skupine Stellantis je tudi Scudo postavljen na platformo EMP2, na kateri že nastajajo Jumpy, Expert, Proace in Vivaro. Vozilo je na voljo v treh dolžinah kot šasija ter kot furgon s 3 ali 5 sedeži. Nosilnost znaša do 1,4 tone, volumen tovornega prostora pa do 6,1 m³. Za pogon bodo skrbeli 1,5-litrski dizelaš s 102 in 120 KM ter dvolitrski dizel s 145 oz. 177 KM. Na voljo je tudi električna izvedba s 100-kW motorjem.



Multivan tudi z dizlom

Če smo še v prejšnji številki poročali, da je novi Multivan 7. generacije na voljo le z bencinskim motorjem, pa zdaj prihaja tudi štirivaljni dizelski motor, ki ponuja 150 KM ter 360 Nm navora. Za prenos skrbi 7-stopenjski DSG menjalnik. TDI motor zadovoljuje Euro 6d ekološke norme, s posodo za gorivo prostornine 58 litrov pa lahko prepelje tudi 1000 kilometrov. Nosilnost ima 800 kg, za sabo pa lahko vleče do dve toni težko prikolico.

Dostop do skandinavske cestninske mreže

Družba DKV Mobility, eden vodilnih ponudnikov storitev mobilnosti v Evropi, in družba Tolltickets, eden vodilnih ponudnikov evropskih cestninskih storitev, sta nedavno napovedala obnovo partnerstva. Stranke družbe DKV Mobility lahko sedaj z rešitvijo One-Box družbe Tolltickets uporabljajo skandinavsko cestninsko mrežo ter enostavno in udobno brez ustavljanja prevozijo cestninske postaje.

Stranke družbe DKV Mobility imajo koristi od celovite rešitve s ponudbo, ki omogoča dostop do cest, mostov in trajektov na Norveškem ter mostov Öresund in Störebelt na Švedskem in Danskem. »DKV Mobility že ima širok portfelj lastnih naprav OBU in naprav OBU drugih proizvajalcev. S to rešitvijo smo v korist svo-



jih strank ponudbi dodali privlačno komponento za Skandinavijo,« pravi Jérôme Lejeune, generalni direktor za cestnine pri DKV Mobility. »Veselim se dragocenega partnerstva

z družbo Tolltickets, s katerim bomo našim strankam v Skandinaviji omogočili še prijetnejšo izkušnjo vožnje, saj jim bomo prihranili čas pri vožnji skozi cestninske postaje.«

Slovenci vozimo nadpovprečno mlade tovornjake

Povprečna starost tovornjakov v EU je kar 14 let, avtobusov 12,8 let, lahkih gospodarskih vozil pa 11,9 let. Najstarejši vozni park imajo v Grčiji, kjer so tovornjaki v povprečju stari 22 let, najmlajši vozni park ima Luksemburg, kjer so vozila v povprečju stara 6,7 let. Po grških cestah vozijo tudi najstarejši avtobusi, ki so v povprečju stari 19,4 let, najmlajši so zopet v Luksemburgu, in sicer 5,4 let. Italijani imajo najstarejše kombi-



je, ki so v povprečju stari 14 let. V Sloveniji je povprečna starost tovornjakov 9,7 let, kar nas uvršča med 7 držav v

Evropi, kjer so tovornjaki mlajši od 10 let: Francija, Avstrija, Nemčija, Luksemburg, Nizozemska, Velika Britanija in Slovenija.

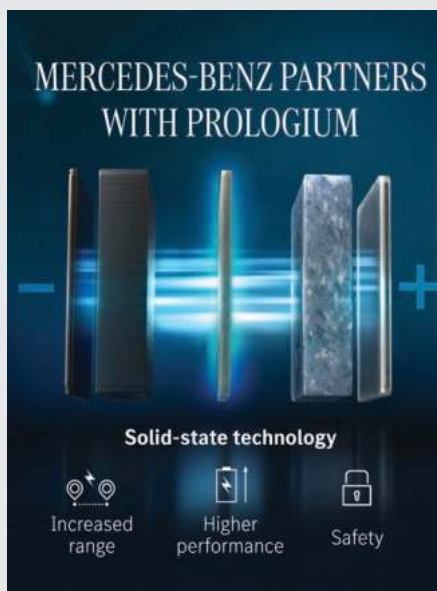
Bosch povečuje proizvodnjo čipov

Pomanjkanje čipov je dodobra pretreslo avto industrijo. Da bi nekoliko ublažili to pomanjkanje, so se pri Boschu odločili za znatno povečanje proizvodnje. Za to bodo v tovarno v Reutlingu vložili več kot 250 milijonov evrov, rezultati vložka pa naj bi bili vidni leta 2024.



Naslednja generacija baterij

Mercedes je sklenil partnerstvo z enim vodilnih proizvajalcev SSD baterij, podjetjem ProLogium. Skupaj nameravajo razviti novo generacijo baterij. Baterije naj bi bile razvite in že tudi vgrajene v prva vozila naslednje leto, Mercedes pa načrtuje, da bo imel do leta 2030 vsa vozila v ponudbi tudi na električni pogon. Nova generacija SSD baterij naj bi imela nižjo ceno, omogočala pa naj bi večjo kapaciteto in s tem večji doseg vozil, glede na dosedanje litij-ionske baterije.



STORITVE SKLADIŠČENJA TRANSPORTNE STORITVE OSTALE STORITVE

**BTC**

Logistični center

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



XD menja CF

DAF je v zaključnih testiranjih nove generacije tovornjakov za distribucijo. Tudi ti tovornjaki so povsem novi in prevzemajo številne tehnološke novosti iz nove serije tovornjakov XF in XG. Tovornjaki bodo odslej nosili oznako XD in ne več CF. Vozila bodo predstavljena jeseni na sejmu IAA v Hannovru, gotovo pa je, da se bodo opirala na enako visoke standarde varnosti, učinkovitosti in zmogljivosti kot bratje iz večje družine. Razlika je opazna na krajših vrtih, dveh stopnicah in maski, ki ima le 4 kromirane prečke. Model CF naj bi ostal v ponudbi in naj bi predstavljal cenovno ugodnejši nakup.

Argentinski avtobusi pod zaščito Unesca

V Mercedesovem muzeju v Stuttgartu je takšna zgodba zagotovo model avtobusa LO 1112 iz leta 1969, ki je s svojimi živimi barvami obratoval v Argentini. Mercedes-Benz LO 1112 s svojimi nešteti pisanimi detajli in motivi skoraj čarobno pritegne oko obiskovalcev, saj noben drug eksponat v muzeju Mercedes-Benz ni tako privlačen kot ta barviti avtobus. Avtobus je zasnovan v stilu »fileteado porteño«. Ta umetniška tradicija za okraševanje vozil s kodri, venci, rožami in živobarvnimi simboli je nastala v Buenos Airesu v poznem 19. stoletju. Unesco meni, da je »fileteado porteño« tako pomemben, da je ustanova decembra 2015 ta umetniški slog razglasila celo za kulturno dediščino.



Avtocesta? Ali Autobahn?

Razširite meje svojega posla s finančnim lizingom, ki ga v Intesi Sanpaolo Bank že vrsto let ponujajo za financiranje novih ali rabljenih gospodarskih vozil, proizvodnih ali delovnih strojev ter druge opreme za opravljanje vaše dejavnosti.

V primerjavi s kreditom vam lizing omogoča hitrejši in enostavnejši dostop do predmeta najema in konkurenčnejše pogoje najema. Kontaktirajte najbližjo poslovalnico Intese Sanpaolo Bank, kjer vas bodo usmerili do predstavnika za lizing v vaši regiji. Izkušeni svetovalci bodo storitev prilagodili vašim željam, potrebam in finančnim zmožnostim.

Več na www.intesasanpaolobank.si/podjetja



Začetek proizvodnje električnega Transita

V tovarni Fort Otosan v Turčiji se je začela serijska proizvodnja električne različice priljubljenega Fordovega dostavnika Transit. Električni E-Transit bo imel avtonomijo do 317 kilometrov. E-Transit poganja 77-kWh baterija. Največja moč polnjenja na enosmernih polnilnikih je 115 kW, zahvaljujoč temu se baterija do kapacitete 80 odstotkov napolni v pol ure. Odvisno od različice je največja nosilnost 1,6 tone.



Mercedes-Benz izdelal 25.000 električnih dostavnikov

Do danes so v Mercedesovih tovarnah izdelali več kot 25.000 popolnoma električnih kombijev. Najbolj prodajen električni kombi je eVito, sledita mu eSprinter in EQV.

Model eVito je bil predstavljen leta 2017, nato eSprinter leta 2019 in EQV leta 2020. Mercedes-Benz Vans tako ponuja popolnoma električne različice vozil v vseh segmentih gospodarskih vozil. Proizvodnja naslednje generacije eSprinterjev se bo začela v Charlestonu v Južni Karolini v drugi polovici leta 2023, nato pa tudi v Düsseldorfu in Ludwigsfeldu. Mercedes-Benz je v na-



slednjo generacijo eSprinterjev vložil okoli 350 milijonov evrov. Od tega je bilo

približno 150 milijonov evrov vloženih v prilagoditev proizvodnje v treh obratih.

IVECO T-Way osvojil Red Dot za dizajn

Mednarodna žirija Red Dot je IVECO T-Way podelila prestižno nagrado. Najbolj robusten tovornjak v teški paleti IVECO, razvit za najbolj ekstremne terenske naloge, se odlikuje, nič manj in nič več, kot po izjemnem dizajnu.

Z zgodovino, ki sega v leto 1955, je nagrada Red Dot postala mednaro-

dno uveljavljena kot najbolj iskani certifikat za dober dizajn. Po prejemu rekordnega števila vlog in projektantskih študij, ki vključujejo raven inovativnosti, funkcionalnosti in dolgoživosti, je mednarodna žirija s 50 člani strokovnjakov z različnih specializiranih področij izbrala IVECO T-Way.



Nova Renaultova mizica

Renault je v osveženi gami modelov T predstavil tudi praktično mizico. Mizica je postavljena na poseben nosilec, ki je pričvrščen na osrednji del armaturne plošče. Na ta način je možno mizico uporabljati v različnih delih kabine. Uporabna je s sovoznikovega kot tudi z voznikovega sedeža, potegnemo si jo lahko tudi do postelje in nam tako služi kot stojalo za računalnik. Mizico, ki je velika 42 x 30 cm, pa lahko tudi snamemo z vrtljivega nosilca in jo uporabimo z vozila.



Tranzit

Revija Tranzit je info točka za vse prevoznike, šoferje, serviserje, vulkanizerje, šolarje, študente ...

Sledite nam na

www.revija-tranzit.si



PO CESTI S CITROËNOVIM BERLINGOM

BERLINGO ŠE VEDNO KOT DIZEL, A TU JE TUDI ELEKTRIKA



Citroën je Berlingo predstavil davnega leta 1996 in s tem postal izumitelj segmenta MPV. Takšen ostaja tudi v svoji tretji generaciji, ki pa se nekoliko spreminja. Citroën opušča motorje z notranjim zgorevanjem pri osebnih različicah. Tu ga nadomešča elektromotor, no, še vedno pa je 1,5-litrski dizelski motor z močjo 100 in 130 KM na voljo v tovorni različici in različici s 5 sedeži ter trdo pregrado med potniškim in prtljažnim delom. To ga uvršča v skupino vozil N1, kar pomeni, da si podjetja lahko po nakupu obračunajo DDV. V tem primeru mora zadaj stekla zamenjati pločevina, če pa vozilo kupuje fizična oseba, so zadaj še vedno nameščena stekla.

Videzu ni kaj zameriti, Citroën je uspel dostavno vozilo spremeniti v lični družinski avtomobil, ki se lahko uporablja tudi v poslovne namene. Zadaj je oblikovno podrejen funkcionalnosti, kar pomeni, da so vrata velika in široka. Uporaben detajl je tudi odpiranje zadnjega stekla, kar omogoča nalaganje tovora brez odpiranja prtljažnih vrat. Zadnja vrata skrivajo ogromen prtljažnik s 1.050 litri prostornine, pravilne oblike. Bogata oprema in praktičnost sta dve besedi, ki najbolje opisujeta notranjost. Merilniki so klasični, dozo digitalizacije pa dviga osrednji 8-palčni zaslon na dotik.

Sedi se povišano, celo bolj kot pri nekaterih SUV modelih, zato je preglednost odlična. Zahvaljujoč drsnim vratom je vstop v zadnji del in izstop iz

njeja preprost tudi na najožjih parkirnih mestih, zadnja stekla pa je mogoče spuščati s pomočjo elektrike.

Moderna elektrifikacija

Za vse, ki vam dizli ne dišijo več, je zodslej na voljo povsem električni Berlingo.

Estetsko so razlike minimalne, nanašajo se predvsem na oznake »e« na prednji maski, ki je polna zaradi boljše aerodinamike. Oznaka »e« je tudi na petih vratih, okoli meglenc in na boku pa imamo modre obrobe. Priključek za polnjenje z elektriko je na enakem mestu kot za dohivanje goriva, torej na zadnji levi strani. Motor razvija natančno 100 kW, torej 136 KM, poganja pa ga sklop litij-ionskih baterij s kapaciteto 50 kWh. Po standardih WLTP lahko e-Berlingo prevozi do

280 km, a je poraba odvisno od načina vožnje, temperature zraka, vrste ceste in izbranega programa.

E-Berlingo je prijeten za vožnjo in udoben v vseh pogledih. Začenši z vzmetenjem in sedeži in vse do nizkega hrupa iz podvozja in sprejemljivega hrupa iz zračnega toka. Motorja niti ne omejam, ker pri pospeševanju diskretnega brnenja skoraj ne slišiš.

Pri varčni vožnji v programu Normal, ko delujeta ogrevanje in klima (v načinu Eco to ni možno), je poraba okoli 18–19 kWh. To se lahko doseže le v mestih, kjer je na voljo funkcija B (brake), ki samodejno upočasnjuje vozilo in na ta način rekuperira energijo in polni baterije. Pri tem velja poudariti, da se e-Berlingo vozi s konicami prstov, brez neprijetnega hrupa in vibracij.





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 zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov.



PREMIŠLJENO VARČEVANJE

Transportna dejavnost v Evropi se močno širi in tovornjaki na letnem nivoju prevozijo vedno več kilometrov. Ob tem se draži gorivo in transportna podjetja imajo velike težave s stroški. Na tem mestu so inženirji v večni dilemi, kako narediti tovornjak, ki bo s čim manj porabljenega goriva prepeljal čim več tovora. Volvo je na tem področju predstavil kar nekaj pomembnih novosti, tako na motorju, programski oprepi in na aerodinamiki, ki pomagajo zniževati stroške goriva.

Nižje stroške dosegajo predvsem z nižjo porabo goriva, ki je dosežena z zmanjšanim trenjem v motorju in izpopolnjenim procesom zgorevanja. Navor motorja je strokovno nadzorovan na pameten način s posodobljeno funkcijo I-See, ki optimizira delovanje motorja tako, da upošteva topografijo ceste v kombinaciji s težo vozila. Z novim paketom I-Save Volvo obljublja tudi do 11 % nižjo porabo. Mi smo te napredne rešitve lahko tudi preizkusili na dveh tovornjakih po cestah med Prago in nemško mejo.

Zadnjih 10 let

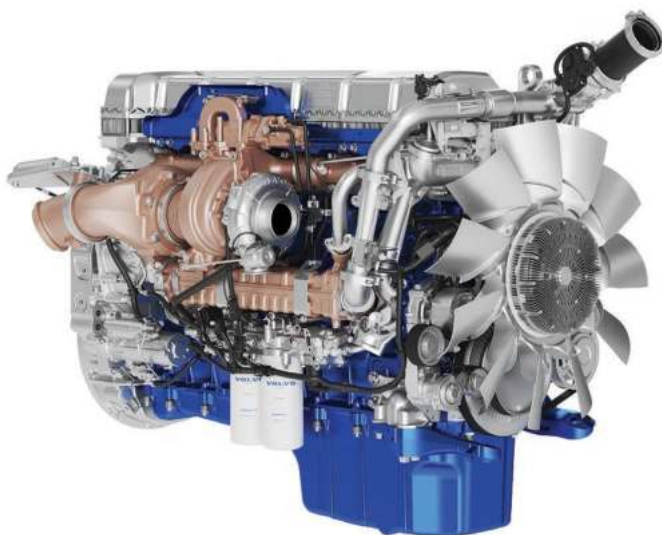
V zadnjih 10 letih je bilo na dizelskih motorjih narejenih več posodobitev kot v preteklih 100 letih. Eden vodilnih v raziskovanju in razvoju sistemov za dvig učinkovitosti je zagotovo Volvo Trucks. Z vsakim novim sistemom Volvo dviguje učinkovitost porabe goriva, istočasno pa tudi zanesljivost pogonskih sklopov. Zadnji velik korak naprej je t.i. paket za varčevanje I-Save. Celoten paket je zasnovan in izdelan za doseganje najboljših rezultatov

na tovornjakih, ki prevažajo blago na dolge razdalje. Praksa je potrdila, da je 120.000 kilometrov minimalna letna kilometrina, s katero se prihranek občuti v pravem obsegu. Glavno delo pri tem opravlja 13-litrski motor D13, ki ga spremljajo novi in izboljšani programski sistemi. Volvovi inženirji trdijo, da so takojšnji štiriodstotni prihranek dosegli z neposrednimi inovacijami na motorju, štiri odstotke z razvojem

programske opreme in kombinacijo več perifernih sistemov in 3 odstotke z izboljšano aerodinamiko.

Uigrani sistem deluje z novo pogonsko osjo, ki zdrži obremenitve do 12 ton in je za 100 kg lažja od prejšnje. Popoln izkoristek je dosežen le z uporabo pnevmatik energijskega razreda A in s polno uporabo sistema I-See, ki sinhronizira delovanje avtomatiziranega menjalnika in tako imenovane funkcije I-Roll (gibanje vozila z uporabo lastne mase).

Glavno delo pri nižji porabi opravlja 13-litrski motor D13, ki ga spremljajo novi in izboljšani programski sistemi.



Turbo compound

Volvo je na svoje motorje ponovno namestil tehnologijo turbo compound. Turbo compound ni nova tehnična rešitev: prvič je bil uporabljen na nekaterih letalskih motorjih iz druge svetovne vojne. Precej kasneje so ameriški proizvajalci dizelskih motorjev začeli uporabljati to tehnologijo na tovornjakih, vendar se je množično začela uporabljati šele v začetku novega tisočletja. Volvo je tako to tehnologijo uporabljal že pred 17 leti na takratnem D12 motorju z močjo 500 KM.

Način delovanja turbo compound sistema je načeloma zelo preprost, a je celoten sistem precej zapleten. Ko izpušni plini, nastali pri izogrevanju, opravijo svoje osnovno delo oz. potisnejo bat k spodnji mrtvi točki, zapustijo valj skozi izpušne ventile in prihajajo na primarno turbino navadnega turbo polnilnika. Tu se začne njihovo drugo delo, vrtijo lopatice turbo polnilnika, ki na drugi strani v sesalno vejo dovaja več svežega zraka pod visokim pritiskom. Normalno je, da se del celotne energije skozi



Pri motorjih s turbo compound tehnologijo je vgrajen še en sklop s turbinskimi lopaticami, ki so prek osi povezane z visko sklopko, le ta pa prek sistema zobnikov z motorno gredjo.

ta proces izgubi, ampak pred veliko količino drvečih izpušnih plinov je še veliko dela. Pri navadnih motorjih bi nato plini nadaljevali pot skozi izpušni sistem, kjer bi se jim na pot postavil še selektivni katalitični katalizator, ki s pomočjo AdBlueja pline očisti, preden gredo nazaj v atmosfero. Pri motorjih s turbo compound tehnologijo pa je za konvencional-

nim turbo polnilnikom še en sklop s turbinskimi lopaticami, preko katerih gredo isti izpušni plini. Lopatice so prek osi povezane z visko sklopko, le ta pa prek sistema zobnikov z motorno gredjo. Sistem lahko izkoristi dodatno silo in tako ustvarja novih 300 Nm navora. Ta navor se na koncu sešteje z navorom, ki ga neposredno ustvari dizelski motor.

Precej izboljšav je bilo narejenih tudi na aerodinamiki. Opazen je podaljšek na vratih, ki zapira stopnico in zmanjšuje vrtenčenje zraka, nova in predvsem tanjša so ohišja vzratnih ogledal, luči v LED tehnologiji pa so tanjše.



Nova generacija D13 motorjev

Turbo compound sistem se vgrajuje v novo generacijo D13 motorjev, ki so izdatno posodobljeni. Tako imajo na primer bati posebno valovito obliko. Brizgalka je postavljena točno v sredino nad batom. Na vrhu ima sedem majhnih odprtini, skozi katere se pod pritiskom 2400 barov vbrizgava gorivo. Odprtine so usmerjene proti bočnim stranem valja, izboklina na sredini bata pa še dodatno usmerja curek goriva od sredine k stranskemu valju.

Zaradi visokega tlaka in temperature, ki vladata v zgorevalni komori, se gorivo vžge takoj, ko zapusti injektor, fronta plamena pa se z veliko hitrostjo premika proti robu valja. Zaradi majhne odprtine in visokega tlaka je fronta plamena zelo majhnega premera in ne more takoj izkoristiti celotnega vira kisika v zgorevalni komori. Zato je bat proti robu izdelan v obliki sedmih valov, ki usmerjajo sprednjo stran pla-

mena nazaj proti središču komore. Odbita fronta je nekoliko večjega premera in lažje zajame preostali neporabljeni kisik v komori. Tako je zgorevanje bolj popolno, pri čemer manj goriva sprosti več energije in s tem poveča energijsko bilanco motorja. Poleg tega je sistem SCR dodatno hlajen s tekočino, s čimer se zmanjša potreba po AdBlueju, kar ustvarja še dodaten prihranek. Te inovacije so na voljo v D13 motorjih z močjo 460 in 500 KM. Mi smo na Češkem lahko preizkusili 460-konjsko izvedenko, ki ima zdaj s pomočjo turbo compounda kar 2500 Nm navora, ki je na voljo v režimu med 980 in 1270 vrt/min. Na ta način je omogočena vožnja polno obremenjenega tovornjaka pri nižjih vrtiljajih, kar ima za posledico nižjo porabo in manj emisij.

Enakomerno delovanje

Vpraksi to pomeni bolj enakomerno delovanje motorja ne glede na konfiguracijo cestišča in količino tovora. Za demonstracijo polne vrednosti sta bila tovornjaka



Cilj podjetja Volvo Trucks je, da bodo električni tovornjaki že leta 2030 predstavljali polovico celotne prodaje, 10 let pozneje, leta 2040, pa bi morali vsi prodani tovornjaki Volvo delovati brez fosilnih goriv. Motor z notranjim zgorevanjem bo v vmesnem času še vedno igral pomembno vlogo in izboljšana učinkovitost, ki izhaja iz teh novih naprednih pogonov, je pomemben način za prispevanje k nižjim emisijam CO².

Na Češkem smo vse novosti lahko tudi v praksi preizkusili.



na češkem opremljena s polnim varnostnim paketom in opremo za pomoč voznikom. Smo pa enega vozila na programu Economy in izključno s pomočjo I-Cruise tempomata, drugega pa v programu Standard, občasno s tempomatom, občasno »na nogo«. Takoj je bilo moč opaziti razliko, saj je bila vožnja v standardnem programu precej bolj živahna in I-Shift menjalnik je prestavljal pri višjih vrtljajih, medtem ko so v Eco programu vrtljaji padali tudi na 900, preden je softver menjalnika prestavil v nižjo prestavo. Včasih imaš občutek, da se ne bo izšlo, in želiš poseči v delovanje menjalnika, a ravno takrat te avtomatika prehití. Vse to temelji na najnovejši programske opreme I-Torque, ki upravlja motor in povečuje učinkovitost z analiziranjem in obdelavo topografskih podatkov, dobljenih s pomočjo sistema I-See. Le ta podatke prejema neposredno iz »oblaka«, zato dodatna aktivnost

Za boljši pretok zraka okoli kabine so bile zmanjšane reže med karoserijskimi deli, ob tem pa so te reže tudi dodatno zatesnjene. Dodatno znižanje prinesejo tudi pnevmatike energijskega razreda A z nizkim kotalnim uporom.



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

Volvo FH with I-Save D13TC ENGINE



1. → Bat je proti robu izdelan v obliki sedmih valov, ki usmerjajo plamen nazaj proti središču komore, tako je zgorevanje bolj popolno.



2. → Presežek energije v izpušnih plinih se rekuperira in ponovno uporabi v turbo compound enoti.



3. → Rekuperirana energija se prenese na motorno gred prek sistema zobnikov, kar daje motorju dodatno moč.



Volvo FH with I-Save is available with either a 460 or 500 hp D13TC engine.

Volvo Trucks. Driving Progress



Dizel še vsaj do 2040

Vprašali smo Volvo strokovnjake, ali vidijo bližnjo prihodnost cestnega transporta z drugimi gorivi ali drugim pogonom. Izjava je previdna, a jasna: »Danes in v naslednjih 10, morda celo 20 letih dizel nima večje alternative pri prevozi na dolge razdalje.« Seveda dopuščajo možnost množične uporabe tovornjakov, ki poleg dizla uporabljajo tudi zemeljski plin, in tovornjakov na elektriko, kar pa za daljše cestne prevoze vsekakor ni ekonomska, energetska in okoljska trajnostna zamenjava. Zato podjetja še naprej veliko vlagajo v razvoj dizelskih motorjev. Danes se zdi pravi čudež, ko uvedba novega sistema prinese en odstotek prihranka. En odstotek je malo, a dobro organizirano transportno podjetje z vozniki, ki upoštevajo vsa pravila in nasvete za ekonomično, varno in okolju prijazno vožnjo, lahko na letni ravni veliko prihrani. S tem se popolnoma strinjajo vsi razvojni inženirji in poudarjajo, da so rezultati njihovih neprespanih noči odvisni predvsem od načina uporabe novih tehnologij, torej od pripravljenosti voznikov, da se držijo zastavljenih pravil in nasvetov strokovnih trenerjev. Le tako bo njihovo delo in na stotine milijonov evrov, vloženih v raziskave, dobilo popoln smisel.

voznika ni potrebna. Zanimivo je opazovati delovanje te tehnične poslastice, predvsem na hriboviti konfiguraciji terena. I-Save neprekinjeno in samodejno izdaja ukaze programski opremi menjalnika in programski opremi motorja, od-

visno od tega, kaj jih čaka na naslednjih nekaj desetih ali stotih metrih, brez voznikovega vpliva. Ko se tovornjak povzpne na vrh prelaza, se hitrost in prestave prilagajajo skoraj do vrha, računalnik pa izračuna, v kateri točki bo ustavil aktivno delovanje motorja, saj sistem I-Roll vrh klanca premaga z lastno kinetično energijo. Tudi spuščanje je prepuščeno avtomatiki: sistemi aktivnega upočasnjevanja poskušajo vzdrževati konstantno hitrost spuščanja, dokler jim to uspeva. Če I-Roll oceni, da ti sistemi ne morejo več zagotavljati aktivnega upora in upočasnjevanja, se običajna zavora samodejno aktivira. I-Roll uporabi največji kinetični potencial tudi na ravnem delu cestišča ter uporabi nastavljene omejitve najmanjše in največje hitrosti.

Seveda je vse najbolje izkoristiti z aktivnim tempomatom in sistemi za ohranjanje voznega pasu. Z vsemi novostmi ni več tolikšen izziv spustiti volana in opazovati, kako precizni sistemi upravljajo in nadzirajo vozno maso med linijami na cesti, prav tako pa zelo natančno ohranjajo nastavljeno razdaljo do katerega koli vozila, ki se premika pred nami. Med vožnjo se število vrtljajev motorja ni nikoli dvignilo na več kot 1.250, ne glede na konfiguracijo ceste ali prometni zastoj, razen pri radikalnem zaviranju z retarderjem, ko so se vrtljaji dvignili na 1.500.

In na koncu so računalniki pokazali, da smo progo, dolgo 270 km, v programu Standard premagali le 5 minut hitreje kot v Economy programu, smo pa z uporabo vseh novosti na ta način privarčevali skoraj 2 litra na 100 prevoženih kilometrov.

Med vožnjo se število vrtljajev motorja ni nikoli dvignilo na več kot 1.250.





Brezskrbno po Skandinaviji!



DKV BOX
SCANDIC



Ena cestninska naprava za
Švedsko, Norveško in Dansko.

dkv-mobility.com

YOU DRIVE, WE CARE.

MOBILNI VULKANIZERSKI SERVIS

NOVO!

POPRAVILA POŠKODB IN PREVERJANJE TLAKA

TERENSKA PREMONTAŽA PNEVMATIK

NAREZOVANJE PNEVMATIK

URAVNOTEŽENJE KOLES

REZERVACIJA TERMINA:

T | 01 365 83 20

E | gume@prigo.si

SERVIS TOVORNIH PNEVMATIK NA VAŠI LOKACIJI:

Premiki tovornjakov za menjavo pnevmatik in ostale vulkanizerske storitve vas stanejo goriva, dela in časa voznikov ter številnih drugih skritih stroškov. S Prigo ponudbo mobilnih vulkanizerskih storitev premik vašega voznega parka ni več potreben.



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

☎ 01 365 83 20
☎ 01 365 82 22
☎ 01 320 18 33

🌐 www.prigo.si
✉ gume@prigo.si
📍 Servis in trgovina tovornih vozil

NAPOVEDOVALCI NOVE DOBE



Slovenski uvoznik za tovorna vozila znamke DAF, podjetje Cordia d.o.o., je na Vranskem pripravilo predstavitev nove generacije tovornjakov DAF. Otipali in preizkusili smo lahko novo serijo tovornjakov XF, XG in XG+ ter preverili, če je večje res boljše.

Za začetek se vrnimo v september 2020, ko je Evropska komisija z novimi predpisi dovolila proizvajalcem tovornjakov izdelavo večjih kabin. S predpisom so sprostili pravila o največjih dovoljenih masah in dimenzijah, kar naj bi poenostavilo izdelavo kabin z namenom povečanja prostora za počitek voznikov ter izboljšanja aerodinamike, s čimer bi se znižala poraba goriva in izpust emisij. Nizozemski proizvajalec tovornjakov je tako med prvimi na trg poslal povsem novo generacijo tovornjakov s podaljšanimi kabinami ter številnimi drugimi tehnološkimi rešitvami za popolno »omreženost«, večjo varnost in udobje, pa tudi z do 10 % nižjo porabo.

In da takoj razčistimo. Za razliko od konkurence, ki je v preteklih dveh ali treh letih na trg pošiljala malo redizajnirane in tehnološko delno modernizirane modele, ki so jih vsi predstavljali kot »nove«, so Nizozemci ob pomoči ameriškega lastnika Paccar izdelali res povsem nove tovornjake: z novimi kabinami, postavljene na novo šasijo, z moderniziranimi motorji in pogonskimi osmi. Razvoj je trajal kar nekaj časa

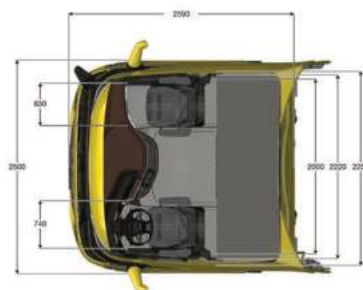
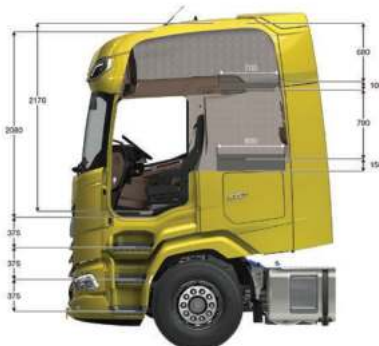
in pri DAFu so prepričani, da so nalogo opravili dobro, saj so prototipna vozila opravila več kot 20 milijonov testnih kilometrov, pri katerih so jim na

pomoč priskočili dolgoletni kupci in z vozili v realnih pogojih testirali funkcionalnost, vzdržljivost, zanesljivost, udobje in vozne lastnosti.

Izredna aerodinamičnost in nizka lastna masa vozila (najlažji vlačilec XF je težak manj kot 7 ton) ob modernizirani pogonski skupini napoveduje do 10 % nižjo porabo.



Dimenzije največje kabine XG+: spoštovanja vredne številke.





Najdaljša kabina v Evropi

Kot smo že omenili, je Evropska komisija sprejela nove predpise glede mas in dimenzij. In tako je DAF uporabil nova pravila ter z uporabo vseh svoboščin, ki jih ponuja nova uredba, predstavil novo generacijo tovornjakov izjemno privlačne in zelo aerodinamične zasnove s trenutno najdaljšo kabino na serijsko proizvedenih tovornjaki v Evropi.

In še več, predstavil je dve popolnoma novi družini, XG in XG+, ter tako ustvaril nov tržni segment najvišjega razreda. Poleg za 160 mm podaljšanega sprednjega dela imata oba modela vsaj 330 mm dodatne dolžine na zadnjem delu kabine, kar daje doslej povsem neprimerljiv prostor za vožnjo, počitek in spanje. Tla, ki so lahko povsem ravna ali pa imajo manjši motorni tunel, zagotavljajo optimalno kombinacijo enostavnega dostopa in impresivne notranje višine do 2.105 mm pri XG ali do 2.220 mm pri modelu XG+. Zdaj je meja prostornine kabine dvignjena na fantastičnih 12,5 m³, tako da ima XG+ kar 14 % več »kubature« od referenčne vrednosti, ki jo še vedno drži prav tako DAF s kabino XF Super Space Cab.



Del nove atmosfere v največji kabini na trgu.

Plošča z merilniki je elegantno oblikovana in predstavlja odlično dizajnersko rešitev v evropski klasi težkih tovornih vozil.



Kinematična veriga je doživela nevidno, a zelo pomembno posodobitev, kar je povzročilo triodstotno zmanjšanje porabe v primerjavi s sodobniki.





V skladu z novimi evropskimi predpisi ima DAF XG+ zdaj največjo serijsko kabino na evropskem trgu.

Preklopne kamere

Neposredna preglednost pred vozilom in okoli nje- ga je bila pri razvoju kabine na prvem mestu. Zaradi tega imajo vsa tri vozila iz nove generacije veliko vetrobransko steklo (površina 2,3 m²) z izredno nizko vidno linijo, ki omogoča odličen pogled pred vozilo. Se pa zdaj DAF pridružuje skupini proizvajalcev, ki namesto klasičnih vzvratnih ogledal ponujajo sistem kamer. Kamere so pri DAFu sicer opcijske in izboljšujejo preglednost ob boku vozila, s čimer varujejo posebej ranljive skupine v prometu. Hkrati izboljšujejo aerodinamiko in tako znižujejo porabo. Dodatne funkcije vključujejo avtomatsko premikanje (spremljajo zadnji del priklopnega vozila v zavoju) in prikaz dodatnih informacij o dolžini vozila, kar je še posebej uporabno pri manevriranju in prehitevanju. Tudi v najtežjih vremenskih razmerah ogrevalne kamere omogočajo jasen vzvraten pogled. Kamere so električno preklopljive, po čemer pa je DAF prvi v branži. V standardni izvedbi so še vedno na voljo ogledala, ki pa imajo zdaj tanjša ohišja. Konstruktorji trdijo, da prostor med ohišjem ogledal in A stebričkom ponuja več preglednosti in ima manjši mrtvi kot.

Nizozemci sledijo trendom in so na vseh treh novih modelih namesto klasičnih ogledal ponudili sistem kamer.



Sistem DAF Corner Eye omogoča optimalno vidljivost okoli vozila in pred njim, kar je pri vozilih s klasičnimi ogledali slabše vidno, še bolj pogosto pa je v mrtvem kotu.



Tudi XF z novo kabino

Po 24 letih od prve predstavitve je tudi družina XF prejela povsem novo, a še vedno prepoznavno kabino. Spomnimo, da je bila prva generacija XF predstavljena leta 1997, in kot so jo pri DAFu slikovito opisali, je

kmalu postala »vodilna po videzu, saj nje mnogih voznikov in merilo zadovoljstva lastnikov«. V več kot 50 državah po vsem svetu so do zdaj prodali več kot 650.000 tovornjakov s tem nazivom. Zdaj pa novi XF prihaja v še bolj

atraktivni izvedbi, z novo, glede na »še živo« družino za 160 mm podaljšano kabino, ki je glede na dosedanje visoko cenjene Space in Super Space kabine postavljena za 75 mm nižje in ponuja do 2075 mm stojne višine.

Avtorji vsega, kar se nahaja pred voznikom, so z izjemnim občutkom v mali prostor vgradili tako rekoč vse, kar voznik potrebuje.



Kontrolirano premikanje kabine pri čelnem trku

DAF pri novi generaciji tovornjakov napoveduje precej višji nivo pasivne varnosti. Čeprav je sama kabina zdaj lažja, pa ima vseeno izjemno robustnost. Na zadnjem delu so zdaj cone, ki absorbirajo energijo in ščitijo voznika pred naletom tovora od zadaj.

Nova generacija tovornjakov je opremljena tudi z DAFovim patentiranim programiranim sistemom za premikanje kabine ProCaDis. Sistem v primeru frontalnega trka omogoča kontrolirano horizontalno premikanje kabine na šasiji za 400 mm. S tem se bolje absorbira energija trka in preprečuje oddvajanje kabine od šasije.

Med pametnimi funkcijami za aktivno varnost pa je še cela vrsta sistemov in naprav: pomoč pri zaviranju, sistem za opozarjanje pri zapustitvi voznega pasu, svetlobni signal pri zaviranju v izrednih razmerah. Najnovejša različica naprednega sistema za zaviranje v sili (AEBS-3) lahko zagotovi popolno samodejno zaviranje, ki pomaga preprečiti trčenje pri hitrostih do

80 km/h. Sistem City Turn Assist zazna druge udeležence v prometu ali predmete na sovoznikovi strani. Nova je električna parkirna zavora, ki se samodejno vklopi, ko se motor ugasne. Novi zavorni sistem Low Speed Trailer Brake neodvi-

sno aktivira zavore polpriklopnika za varen priklop ali odklop od sedla. Zanimiva je še ena novost: Park Brake Assist, ki vključi vse zavore, da zagotovi, da se polpriklopnik (ali prikolica) med nakladanjem ali razkladanjem ne premika.

Vsi sistemi aktivne in pasivne varnosti so novi ali močno nadgrajeni, med njimi najdemo ProCaDis, sistem premikanja kabine pri čelnem trku, ter številne pametne zaviralne sisteme.





Največji v svojem razredu, DAF XG+.

Primer ekonomičnosti

Če se bodo vsi superlativi nove generacije tovornjakov DAF uresničili tudi v praksi, potem bodo tovornjaki iz serije XF, XG in XG+ ne le najbolj prostorni, komfortni in varni, temveč tudi najbolj varčni tovornjaki. Iz Eindhovna namreč prihajajo obvestila, da lahko posodobljeni motorji in drugi elementi iz pogonske skupine ter nove aerodinamične kabine privarčujejo tudi do 10 % goriva. Seveda moramo biti potrpežljivi, da te podatke potrdijo tudi prvi lastniki novincev, ki so na začetku na voljo kot dvo- in triosni vlačilci ter solo tovornjaki. Skupaj je na voljo 10 različnih izvedenk z dvema družinama motorjev iz serije Paccar MX 11 in MX 13. Prvi motor ima prostornino 10,8, drugi pa 12,9 litra.

Obe družini sta bili deležni obsežne prenove, tako imata vgrajene nove injektorje, nove glave in blok motorja, ki vzdrži večje pritiske v valjih, drugačna pa je tudi oblika batov. Novi zračni kompresorji,

Šest priznanj

Največja in najtežja družina tovornjakov DAF je bila do zdaj nagrajena s štirimi nagradami za Mednarodni tovornjak leta. Leta 1988 je nagrado prejela serija 95. Deset let kasneje, leta 1998, je nagrado prejela serija XF95. Leta 2007 je bila nagrajena serija XF 105 in leta 2018 prenovljena generacije XF/CF.

Nova generacija tovornjakov pa je že tudi prepričala mednarodno žirijo, ki ji je podelila priznanje za Mednarodni tovornjak leta 2022. In če k temu prištejemo še naziv leta 2002, ko je nagrado prejel model LF, ima DAF zdaj že šest priznanj.



XF 105 – tovornjak leta 2007.

Prihodnost se pričinja z novo generacijo DAF tovornjakov.



Pri DAFu so prepričani, da so nalogo odlično opravili, saj so pred začetkom prodaje z vozili opravili več kot 20 milijonov testnih kilometrov.



240 tovornjakov na dan

Novo generacijo tovornjakov nam je na Vranskem do potankosti predstavil Willem Moeskops, ki je povedal da ima tudi DAF težave z dobavo sestavnih delov, kljub temu pa tovarna izdelava kar 240 tovornjakov vsak dan. Zelo so zadovoljni s povpraševanjem in odzivi na novo generacijo tovornjakov. Ob tem pa nadaljujejo s pomlajevanjem, saj za jesensko razstavo gospodarskih vozil v Hannoveru pripravljajo predstavitev povsem nove generacije tovornjakov za distribucijo, ki bodo nosili oznako XD. Skladno z načrti pa poteka tudi elektrifikacija tovornjakov.

Willem Moeskops je zbranim novinarjem predstavil vse novosti na novi generaciji tovornjakov.



oljne črpalke in alternator omogočajo, da se izgube znižajo na minimum. Sistem za obdelavo izpušnih plinov je zdaj narejen tako, da ustvarja najkrajšo možno pot plinov od izhoda iz motorja do prečiščevalne enote. Rezultat vsega so, kot navajajo pri DAFu, izjemo učinkoviti motorji z odličnimi zmogljivostmi, nižjimi emisijami CO₂, servisnimi intervali enkrat letno oz. na 200.000 km, nižjo maso in – kar je za lastnika najbolj pomembno – z nižjo porabo.

Obe družini motorjev zdaj ponujata tudi od 50 do 100 Nm višji navor. Nova generacija turbinskega polnilnika Holset HE 400 izboljšuje polnjenje z zrakom in izboljšuje že tako dobre zmogljivosti, tako da je najvišji navor zdaj na voljo že pri 900 vrt/min, in to tudi pri 530 konjskem motorju. Tudi motorna zavora zdaj prinaša do 20 % več navora pri nižjih vrtiljajih.

Vsi trije modeli so standardno opremljeni z avtomatiziranim ZF menjalnikom TraXon, ki je prejel nov software za samodejni izbor stopnje prenosa in izboljšano funkcijo predvidevanja. Za še večjo učinkovitost pogonskega sistema se uporabljajo zadnje osi z zmanjšano ravno olja in novimi zobniškimi ležaji.

Tukaj pa še ni konec odkrivanja vseh novosti v novi generaciji težkih tovornih vozil znamke DAF in namesto povzetka le ena izjava: »Veliko težkega dela čaka vso konkurenco.« Komaj čakamo, da ga dobimo na daljši preizkus.



Dodatno okno na vratih omogoča pogled na bočno stran vozila, kjer se hitro lahko znajde tudi kakšen otrok.



TIH KOT DUH, HITER KOT PUŠČICA

Razprave o dušikovih oksidih in skorajšnjih omejitvah vstopa v mesta za dizelska vozila ter problem hrupa v mestnih območjih so ključni dejavniki, ki na plano potegnejo elektro mobilnost. Predvsem na območjih dostave se pogosto prevozi le nekaj kilometrov na dan, zato razmeroma majhen doseg električnih vozil za tovrstne naloge ni problem. Pogon brez hrupa omogoča dostavo na območjih, občutljivih za hrup, še posebej ob nočnih dostavah.

Tokrat smo se tudi mi vključili v dostavo, in sicer s povsem električnim MANovim dostavnikom eTGE. Zunaj je bilo le nekaj stopinj nad ničlo, mraz pa je velik sovražnik električnih vozil, saj ogrevanje oz. klimatska naprava porabi zelo veliko energije. V notranjosti smo nastavili temperaturo na 22 stopinj in se odpeljali do mestnega središča. Vozilo ni bilo obremenjeno, zato smo

stopalko za plin pritisnili do konca. Tu pride do izraza ena od prednosti e-vozil: tudi če se vozilo ne zdi premočno z »le« 100 kW moči, je celoten navor 290 Nm na voljo v celotnem območju delovanja. Izkušnja pospeševanja iz stoječega štarta je zato izjemna, še posebej v primerjavi z dizelskimi kombiji. Toda tudi običajni avtomobili bodo na semaforjih ostali za vami.

90 km/h

Fascinanto pri tem pa je, da ko maj kaj slišiš, medtem ko se igla merilnika hitrosti hitro dviguje. Z vidika manjše porabe energije ima MAN eTGE tovarniško omejeno najvišjo hitrost na 90 km/h, čeprav lahko po klancu navzdol dosežemo tudi 100 km/h. Na avtocestah je torej prehitevanje tovornjakov praktično nesmiselno, traja predolgo in

Tehnologija: 100-kW/290-Nm elektromotor globoko v sprednjem delu vozila. 35,8-kWh baterija je pod tovarnim delom, obe komponenti korenine vlečeta iz električnega Volkswagen Golfa. Ko je priključen na enosmerno hitro polnilno postajo s CCS vtičnico, lahko baterije do 80-% kapacitete napolnimo v 45 minutah.



močno poviša porabo električne energije. Bolje se je postaviti v njihovo zavetrje in tako privarčevati kakšen kilovat. Dolga potovanja po avtocesti tako niso nujno težava za eTGE, vendar to znižuje doseg, ki je po WLTP tako ali tako »le« 115 kilometrov. To vrednost smo na testu celo presegli: kljub ogrevanju in nizkim temperaturam je po 100 kilometrih neusmiljene vožnje še vedno ostalo 23 kilometrov dosega. Če bi bilo vozilo naloženo, bi seveda bili na ničli. Zato pa je eTGE izredno uporaben v mestih. Tudi če zmanjka elektrike, ga je možno na hitrih polnilnicah dopolniti na 80 % v 45 minutah.

Električna doba

MAN eTGE se premika skoraj neslišno. Daleč najglasnejši je hrup pnevmatik, ki se valjajo po cestiščih, in značilen visok zvok, ki ga ustvarja delovanje elektromotorja. Ko se ustavimo na semaforju, sedimo v popolni tišini, brez vibracij. Ko smo se zapeljali po manj prometnih območjih, so neslišno delovanje eTGE previdno opazovali mimoidoči. Nekaj jih je prijateljsko prikimalo, saj so z zadovoljstvom opazili še en dokaz prihajajoče dobe električnega prevoza.

Pri eTGE ne smemo zanemariti Volkswagnovih korenin, zato lahko zapišemo, da je podvozje izredno lepo usklajeno, celo bolje kot pri podobnem vozilu z motorjem na notranje zgorevanje. Baterijski sklop, ki je težak 350 kg, se nahaja pod tovornim delom, tako da je težišče nižje in tudi sama teža je boljše porazdeljena. Zaradi dodatne teže baterijskega sklopa je ojačano vzmetenje, zato se vozilo odlično drži cestišča in ga je mogoče izjemno natančno krmiliti. Elektrohidravlično krmiljenje je dobro, njegova trdota se samodejno prilagaja hitrosti vožnje: v mestnih območjih je mogoče transporter brez večjih naporov krmiliti le z dvema prstoma, takoj ko vozite z višjo hitrostjo, pa se volan temu primerno strdi. Poleg tega ima TGE aktivni sistem za opozarjanje pri zapustitvi voznega pasu, ki vozniku zagotavlja optimalno podporo ne le na avtocesti, temveč tudi na podeželskih cestah, ki so ustrezno označene.

Plošča z merilniki je nekoliko drugačna, predvsem je samosvoj levi merilnik, ki prikazuje delovanje elektromotorja.



Na velikem zaslonu sistem Media Van Navigation infotainment lahko preverimo podatke o povprečni porabi energije ali prepotovani razdalji, pa tudi začasnem poteku delovanja sistema za rekuperacijo energije.



Vzorna notranjost

Notranjost je skoraj optimalna: nadzorna plošča in stikala s preprostim delovanjem, jasni instrumenti, praktične police in odlagališča. Sedeži so zelo udobni, pod sovozniškim je velik odlagalni prostor, naslon srednjega sedeža pa lahko uporabimo za pisarniško mizico. Velik multifunkcijski volan omogoča natančno krmljenje, dva klasična okrogla merilnika pa podajata vse potrebne informacije o delovanju vozila. 3,5-tonski MAN eTGE ima nosilnost 950 kg in tovorni prostor velik 10,7 m³ (kratka različica s povišano streho L2H3, dolžina 5986 mm, medosna razdalja 3640 mm), kar je nekakšno povprečje za dostavnike. Z eTGE se da prevoziti dobrih 100 km. Pred nakupom pa je treba razmisliti o treh bistvenih vprašanjih: ali vam ta doseg zadostuje, ali obremenitev 950 kilogramov zadostuje vaši uporabi in kako oziroma kje ga boste polnili? Pri delovanju je eTGE varčen, poraba energije se vrti okoli 25 kilovatnih ur na 100 kilometrov. Pri predvideni ceni električne energije 20 centov to stane le 5 evrov.

Tehnični podatki

TGE 3.140 E

Motor: sinhroni električni motor s permanentnim magnetom, nameščen spredaj	
Moč (kW/KM):	100/136
Navor (Nm/min):	290
Baterija (kWh)	Litij-ionska 35,8
Menjalnik/pogon:	Samodejni brezstopenjski/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	5986
Širina (mm):	2040
Višina (mm):	2590
Medosna razdalja (mm):	3640
Prtljažnik (l):	10700
Masa vozila (kg):	2550
Zmožljivosti	
Najvišja hitrost (km/h):	90
Kombinirana poraba (kW/100 km):	30
Izpust CO ₂ (g/km):	0



Čeprav je pogon speljan na sprednji kolesi, pa je zadek vseeno nekoliko višji zaradi vgradnje baterijskega sklopa.



Kokpit se le nekoliko razlikuje od različice z motorjem z notranjim zgorevanjem in v mnogih pogledih ga je treba šteti za vzornega.

Kot se za dostavnik spodobi, so zadaj dvokrilna vrata, nosilnost znaša 950 kg, tovorni prostor pa je velik 10,7 m³.





PRIHRANITE ČAS

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

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



Poskeniraj
za prihranek



TOYOTA IN OBČINA KOČEVJE SKRBITA ZA PREVOZ

V občini Kočevje so startali projekt prevozov na zahtevo. V največji slovenski občini bi radi zagotovili večjo mobilnost, možnost trajnostnega načina potovanja po občini ter boljše povezave s številnimi odmaknjenimi naselji. Poleg občine Kočevje sta partnerja projekta družba Toyota Adria in zavod Sopotniki, storitev pa se izvaja digitalno prek aplikacije Toyota GO.

Občina Kočevje

Občina Kočevje in njihovo komunalno podjetje sta v sodelovanju z zavodom za medgeneracijsko solidarnost Sopotniki ter podjetjem Toyota Adria pripravila nov način prevoza po občini, ki bo zagotovo olajšal premikanje občanov po kočevski občini. Občina Kočevje meri 555 kvadratnih kilometrov in je po površini največja v Sloveniji. V občini živi dobrih 15 tisoč prebivalcev, le ti pa so razpršeni v 86 naselij. V občini ugotavljajo, da se populacija stara in da se starejši prebivalci vse težje gibljejo. Kljub temu pa morajo tudi ti občani do trgovine, upravne enote in predvsem do zdravnika. K reševanju problema so tako pristopili različni partnerji. Družba Toyota Adria je v okviru projekta Toyota GO zagotovila aplikacijo in za potrebe prevozov primerna vozila, zavod Sopotniki skrbi za razvoj in podporo aplikaciji, Občina Kočevje pa s svoje strani zagotavlja usposobljene voznike. Storitve je sicer digitalna, lahko pa stranke pokličejo tudi po telefonu v že obstoječi klicni center zavoda Sopotniki v mestu Kočevje in tudi tako naročijo prevoz.

Toyota GO

Storitev Toyota GO je videti kot taksi prevoz, saj vas na klic pride nekdo iskat domov in vas odpelje na želeno lokacijo. Zaradi uporabe kombijev pa bo za uporabnike precej cenejša, saj bo delovala podobno kot avtobusni prevoz, le da se bo vozilo ustavljalo na lokaciji klicatelja in ne le na točno določenih postajališčih. Uporabniki si morajo na pametni telefon naložiti aplikacijo Toyota GO, se registrirati in vnesti način plačila, takoj za tem pa že lahko

pokličejo prevoz. Aplikacija Toyota Go je sicer omejena na delovanje prek pametnega telefona, a je možno prevoz naročiti tudi prek navadnega telefona, za kar pa skrbi zavod Sopotniki, ki ima s tovrstnimi prevozi že veliko izkušenj. Marko Zevnik, direktor zavoda Sopotniki, se rad pohvali, da so njihovi prostovoljci od leta 2018 v kočevski občini izpeljali več kot 4 tisoč brezplačnih prevozov, ki jih redno uporablja dobrih 500 strank. Prijaznost projekta so spoznali tudi pri Toyoti, zato so jim ponudili

Z leve: direktor zavoda Sopotniki Marko Zevnik, predsednik družbe Toyota Adria Yosuka Arai, župan občine Kočevje dr. Vladimir Prebilič in direktor podjetja Toyota Adria Gregor Mauko.



sodelovanje. Sama storitev je sicer plačljiva, so pa cene nižje glede na taksi prevoze in so primerljive z javnimi linijskimi prevozi. Tovrstne prevoze pa naj bi največ uporabljali mlajši in starejši prebivalci občine, za katere pa so prevozi tudi dodatno subvencionirani.

Trenutno aplikacija deluje le na območju občine Kočevje, a jo je možno prilagoditi tudi za uporabo v drugih občinah, če bi le te izkazale podoben interes kot Kočevje.

Toyota ProAce

Toyota je za potrebe prevozov pripravila kombi vozila ProAce. Oblikovalsko gledano ima vozilo klasično škaltasto obliko, kar zagotavlja maksimalen izkoristek notranjega prostora za prevoz ljudi in prtljage. Kljub takšnemu formatu avtomobil odseva eleganco, na njem pa najdemo številne prepoznavne elemente, ki nedvomno nakazujejo, da je to Toyota nove generacije.

V vozilu je prostora za voznika in še sedem potnikov. Voznik in sovoznik sta v prvi vrsti, medtem ko šest potnikov vstopa skozi široka bočna drsna vrata na obeh straneh. Desni sedež v drugi vrsti se preklopi in tako se ustvari dovolj velik prostor za vstop potnikov do tretje sedežne vrste. Ne glede na to, kje sedite, so sedeži udobni in dovolj profilirani, da telo po sedežu ne drsi. Tudi prostora je na pretek tako v višini ramen kot v višini glave. Prostor si potniki lahko dodajajo tudi sami z vzdolžnim pomikom sedežev naprej ali nazaj, a se tu lahko zgodi, da zmanjka prostora za prtljago, zato je v tretji vrsti potrebno malo fleksibilnosti – več prostora za potnike ali za prtljago. So pa zato nastavljeni tudi hrbtni nasloni sedežev, kar omogoča lažje počivanje, za dober zrak pa skrbi ločena klimatska naprava v sprednjem in zadnjem delu. Največ prostora ima seveda voznik. Njegov sedež je še najbolj udoben in izdatno nastavljen, saj mora on na njem preživeti svoj delovni dan. Zaradi visokega položaja sedenja je preglednost dobra, pri vzvratni vožnji pa si pomaga z velikimi ogledali, parkirnimi senzorji in kamero.

Pet zvezdic

Vožnji se ProAce obnaša nad pričakovanji. Podvozje je odlično nastavljeno in dobro vpija neravnine, tako da vozilo ne poskakuje in se ne nagiba. Del skrivnosti udobne vožnje je v večji vzvojni trdnosti, veliki medosni razdalji ter kljub veliki višini vozila izredno nizko postavljenem težišču. Velja tudi omeniti, da je bil Toyotin ProAce preizkušen tudi na EuroNCAP, kjer je pridobil vseh pet zvezdic. K oceni so v veliki meri pripomogli tudi številni elektronski pripomočki, kot sta sledenje voznega pasu in samodejno zaviranje v sili.

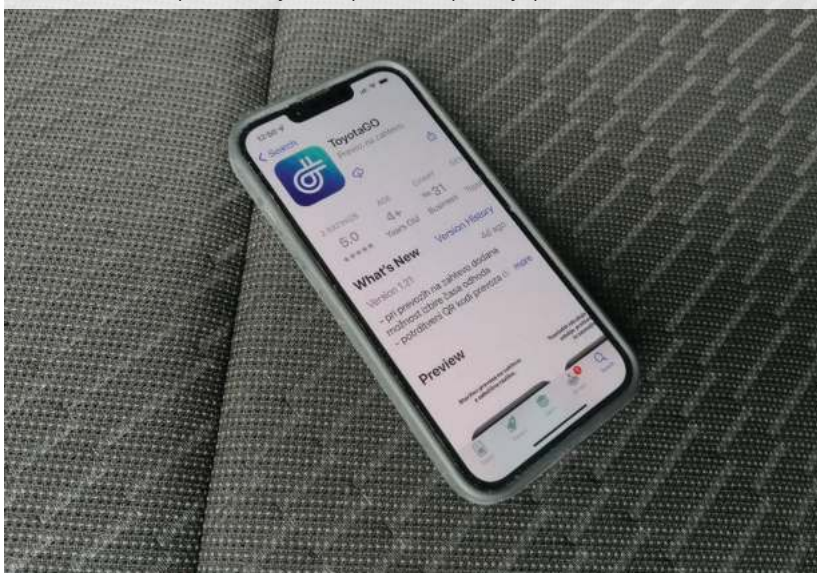
Za pogon ProAceja skrbi dvolitrski turbo dizelaš, ki razvija 110 kW moči in 370 Nm navora, ki se prek 6-stopenjskega ročnega menjalnika prenaša na sprednja kolesa. Ročica menjalnika je postavljena visoko na sredinsko konzolo in lepo sede v roko. Ima kratek in natančen hod, s precej kratko prvo prestavo. Sam motor je dovolj močan in elastičen, da zagotavlja udobno vožnjo pri nizkih vrtljajih. Zahvaljujoč dobri zvočni izolaciji se lahko potniki v vozilu normalno pogovarjajo tudi pri večjih hitrostih.

Toyota je s ProAceom namenila občini Kočevje dobrega pomočnika in uporabniki bodo zagotovo zadovoljni.

Prijazni vozniki prostovoljci potnikom pomagajo tudi pri vstopu v vozilo in izstopu iz njega.



Uporabniki si morajo na pametni telefon naložiti aplikacijo Toyota GO, se registrirati in vnesti način plačila, takoj za tem pa že lahko pokličejo prevoz.



Toyota je za potrebe prevozov pripravila kombi vozila ProAce.





ZA ZMAGO SE JE BILO TREBA KREPKO POTRUDITI

Revija Tranzit je v sodelovanju s partnerji izvedla drugo tekmovanje srednjih avtomehaničnih šol Mladi mehanik Slovenije. Potem ko je na prvem tekmovanju zmagal Žan Gros iz Novega mesta, je tokrat priznanje odnesel Tomaž Žugec, ki obiskuje Srednjo strojno šolo v Škofji Loki.



Prva praktična naloga: menjava pnevmatike.

Žirantje so budno spremljali delo dijakov in jim po nalogi nazorno povedali, kaj so naredili prav in kaj je treba izboljšati.



Spretnostna naloga menjava stopnice, Volvo je nagradil najhitrejšega.





Poklic avtomehanik že dolgo ni več drugorazredni poklic, temveč je poklic sedanosti in prihodnosti, saj je na cesti vedno več vozil, ki se bodo prej ali slej tudi pokvarila, in ta bodo popravljali ravno dijaki, ki letos zaključujejo tretje letnike avtomehaničnih šol. Nekateri bodo sicer nadaljevali šolanje, drugi pa se bodo ob koncu šolskega leta zaposlili. Uredništvo revije Tranzit je s pomočjo pokroviteljev in organizacijskih partner-

jev (Petrol, Unior, Volvo, Peugeot, Zveza združenj šoferjev in avtomehnikov, SIC Ljubljana in Dostavniki.si) ravno za dijake srednjih avtomehaničnih šol ponovno izvedlo tekmovanje Mladi mehanik Slovenije 2022. S tekmovanjem želijo organizatorji vzpodbuditi interes za izobraževanje in opravljanje poklicev v avtoservisni dejavnosti, krepiti zanimanje za tehnično kulturo in seveda skladno s tekmovalnim duhom tudi izpostaviti di-

jake, ki izkažejo najvišji nivo pridobljenega znanja v izobraževalnem procesu na srednješolski stopnji.

Tekmovanje, na katero so se prijavile šole iz Celja, Velenja, Domžal, Škofje Loke, Kopra, Novega mesta, Ljubljane, Postojne, Nove Gorice in Ptuja, je potekalo na teoretični in praktični ravni. Dijaki so reševali vprašanja s posameznih področij avtoservisne dejavnosti in se nato pomerili še pri menjavi gume, menjavi žarnic ter

Brez teorije ni prakse.



Vsi dijaki so dobili priznanje za sodelovanje in nagrade sponzorjev, najboljši trije pa še posebne nagrade Petrola.

Veliko zanimanja je bilo za elektro mobilnost, ki jo je predstavil Peugeot.



Največji slovenski proizvajalec orodja Unior je dijakom predstavil, kaj vse potrebujejo v svoji delavnici.





Šolski center Velenje



Šolski center Postojna



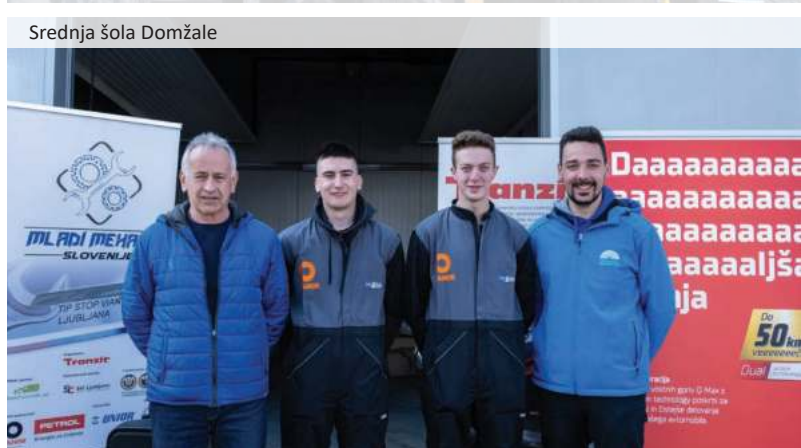
Šolski center Škofja Loka



Šolski center Ptuj



Šolski center Celje



Srednja šola Domžale



Strokovni izobraževalni center Ljubljana



Šolski center Novo mesto



Strojna, prometna in lesarska šola Nova Gorica



Srednja tehnična šola Koper

menjavi stopnice na tovornjaku Volvo FH. 20 dijakov, ki so se pomerili v teoretičnem in praktičnem preizkusu, je pokazalo zavidljiv nivo znanja.

Med dvajsetimi sodelujočimi je najvišjo raven znanja in spretnosti na tekmi s časom in nalogami pokazal Tomaž Žugec, dijak Srednje strojne šole iz Škofje Loke, ki je z le nekaj točkami prednosti premagal drugouvrščenega Nejca Ferjančiča, ki si znanje nabira na Strojni, prometni in lesarski šoli v Novi Gorici, na tretje mesto pa se je uvrstil Matevž Gačnik, ki je zastopal Srednjo strojno šolo iz Novega mesta. Organizatorji so za sodelujoče dijake, mentorje in druge obiskovalce pripravili tudi spremljajoči program s predstavitvami tovornjaka Volvo, električne in hibridne tehnologije pri vozilih Peugeot, orodja in opreme Unior ter goriv QMax generalnega pokrovitelja Petrol. Slednji je tudi poskrbel, da so najboljši trije domov odšli z bogatimi, za avtomehanike priročnimi nagradami.

Zmagovalec Tomaž Žugec

Kje si se navdušil za avtomehanika in kako dolgo že »šraufaš«?

Zanimanje za avtomobile se je pojavilo v otroštvu, vendar se je bolj konkretno zanimanje pojavilo ob koncu osnovne šole in v začetku srednje šole, ko sem se prvič spoznal s tem poklicem. Šraufanje avtomobilov mi je v veliko veselje, s tem pa se ukvarjam od prvega letnika srednje šole, ko sem se začel ukvarjati z driftanjem.

Kaj je bil tisti prvi objekt (avto, moped ...), ki si ga razdrl in popravil?

Avto znamke BMW, saj sem predelal celoten avto, zato da sem z njim lahko driftal.

Kje si danes nabiraš praktično znanje (imate doma delavnico)?

Praktično znanje nabiram v avtomehanični delavnici svojega mentorja Anžeta Pipana, PIPKO v Šenčurju. Poleg tega pa svoje znanje izpopolnjujem v družbi s prijatelji, saj velikokrat skupaj šraufamo in si izmenjujemo znanje.

Kako si se počutil na tekmovanju Mladi mehanik, je bilo veliko treme?



Žirantje so dijakom nazorno predstavili naloge.

Na levi strani Matevž Gačnik, ki je osvojil tretje mesto, v sredini zmagovalec Tomaž Žugec in na desni strani drugouvrščeni Nejc Ferjančič.



Na tekmovanje sem se prijavil zgolj iz veselja do avtomobilov in želje po novih izkušnjah. Trema se med tekmovanjem ni pojavila, saj sem bil zelo sproščen in naloge sem opravljal z veseljem.

Bi kaj spremenil na tekmovanju?

Tekmovanje se mi je zdelo super in v reševanju problemov sem zelo užival. Morda bi lahko bile naloge na praktičnem delu tekmovanja težje.

Boš nadaljeval šolanje (katero smer) ali boš z jesenjo odšel delat?

Trenutno sem se odločil, da bom šel naprej delat. Vendar v prihodnosti imam željo nadaljevati šolanje v smeri avtoservisni tehnik.



Volvo, vodilno podjetje na področju težkih tovornih vozil in transportnih rešitev, se je dijakom predstavilo z velikim vlačilcem.



ŽELIMO ŠE RAZŠIRITI OBSEG POSLOVANJA

Besedilo: Matjaž Gregorič; fotografije: Borut Štajnahr

Švicarska skupina Emil Frey, ki velja za enega največjih avtomobilskih trgovcev v Evropi, je z nakupom podjetij nekdanjega Autocommerca postala tudi največji ponudnik vozil in storitev na slovenskem trgu. O obvladovanju dvanajstih avtomobilskih znamk smo se pogovarjali z Jožkom Tomšičem, generalnim direktorjem podjetja Emil Frey Services.

Skupina Emil Frey je že nekaj let prisotna na slovenskem avtomobilskem trgu, z nakupom podjetij nekdanjega Autocommerca pa ste precej razširili poslovanje. Kakšne so izkušnje, ste v minulem letu dosegli cilje?

Cilje dosegamo konstantno, mesečno in za vsako znamko posebej, ni nam v interesu, da bi rezultate ene znamke poračunavali z drugo, ker mora vsaka dosegati svoje cilje pri prodaji in poprodajnih aktivnostih. Prej, ko smo imeli samo Citroën in Peugeot in približno 70 zaposlenih, je bilo seveda drugače kot zdaj, ko jih imamo več kot 500, ko sta obseg poslovanja in promet bistveno večja, s tem pa seveda tudi odgovornost. Trenutno upravljamo devet družb, tako da je zanimivo in pestro. Lastniki so z našim delom zadovoljni, na nekaterih področjih tudi presegamo cilje, predvsem pa tudi investiramo v svoje objekte, ker nismo prišli sem, da bomo takoj odšli, ampak nameravam tukaj ostati in razvijati svoje poslovanje.

Med poslovne cilje ste vpisali tudi prenove objektov, spremembe poslovnih procesov, ne nazadnje digitalizacijo. V kolikšni meri vam je uspelo realizirati te cilje in kaj vas še čaka?

Lanske investicije smo zaključili nekoliko kasneje, kot je bilo predvideno, saj smo zaradi vsesplošne krize težko našli izvajalce. Kljub temu smo investicijski cikel zaključili v februarju in gremo že v novega, ki bo namenjen predvsem elektrifikaciji. Postavili bomo približno 50 polnilnih postaj za električna vozila, med njimi bodo tudi polnilnice za hitro polnjenje. Prostore v Ljubljani bomo opremili tudi s fotovoltaiko, naslednji korak pa je zamenjava energetske potratne razsvetljave v poslovnih prostorih in v velikih skladiščih, ki so pod njimi. Sledile bodo še investicije v Maribo-



ru in Celju ter izziv ohraniti prostore, ki so zdaj skoraj polno zasedeni in v njih skoraj nimamo več najemnikov. Pri digitalizaciji smo nekje na pol poti, pri znamkah, kjer ta del še manjka, bomo proces zaključili do konca leta.

Skupina Emil Frey v Sloveniji obvladuje 12 avtomobilskih znamk, večina jih pripada koncernu Stellantis, nekatere tudi ne. Kako potekajo usklajevanja aktivnosti med posameznimi uvozniki?

Lahko rečem, da je to za nas razmeroma enostavno, saj zaledne aktivnosti za vse znamke opravlja podjetje Emil Frey Services in znamke se res lahko osredotočajo samo na cilje. Želimo, da vsaka znamka ohrani integriteto do avtomobilskega proizvajalca, medtem ko Emil Frey Services poskrbi za finance, kontroling, informacijsko tehnologijo, kadre in vse drugo. Naloge za uspešno delovanje znamk opravljajo operativni direktorji, ki so tudi odgovorni za rezultate.

Kakšno storitev lahko v vaših prodajnih salonih in servisih pričakujejo vaše stranke, kako ocenjujete

prepoznavnost blagovne znamke Emil Frey v Sloveniji?

Niti ne želimo toliko izpostavljati znamke Emil Frey, kot si prizadevamo za prepoznavnost svojih avtomobilskih znamk. Tudi ko smo še imeli samo znamki Peugeot in Citroën, Emil Frey nekako ni imel prepoznavnega imena, vendar zdaj, ko smo v večji skupini, gradimo tudi ime Emil Frey. Kot skupina imamo tržni delež nekje okoli 22 ali 23 odstotkov, in temu primerno želimo nastopati kot skupina, ki ima omenjenih 12 avtomobilskih znamk. Ponujamo vse, kar je v avtomobilski dejavnosti sploh mogoče – in tega je pri nas res veliko. Želimo obdržati kupce, ne glede na to, ali se morda odločijo za menjavo znamke avtomobila. Želimo ustvarjati okolje, kjer bo tukaj v Ljubljani nastalo nekakšno avtomobilsko mesto, kjer bodo stranke imele možnost dostopa do vsega, kar predstavlja mobilnost.

Pomemben del poslovanja so tudi gospodarska vozila, kako se poslovne aktivnosti razlikujejo od tistih pri osebnih vozilih?

Predvsem pri težkih gospodarskih

oziroma tovornih vozilih in avtobusih gre za drugačen način prodaje in za bistveno boljše prepoznavanje kupcev kot pri osebnih vozilih. Pri lahkih gospodarskih vozilih je situacija zelo podobna kot pri osebnih vozilih. Status največjega prodajalca lahkih gospodarskih vozil nam predstavlja izziv, da to ohranimo in da smo najboljši. V času, ko so ta vozila težje dobavljiva, ko so potrebe večje, kot je naša zmožnost dobav, je ključno, da ustrezno odreagiramo do kupcev in se skušamo s proizvajalci dogovoriti o količinah. Citroën in Peugeot sta tudi pomembna dobavitelja osnov za proizvajalce avtomobov.

Se ozirate še po kakšnem drugem avtomobilskem podjetju oziroma avtomobilski znamki, ki je ali bo napredaj na slovenskem trgu?

Dejstvo je, da bi radi povečali obseg poslovanja v Sloveniji, in če bo kakšna tovrstna priložnost, bomo zraven.

Kako skrbite za razvoj in pridobivanje kadrov v hčerinskih podjetjih, imate izdelano strategijo izobraževanja in usposabljanja?

Imamo lasten šolski center, ki je bil prvotno namenjen samo za šolanja znamke Mercedes-Benz. Zdaj s prihodom ostalih znamk dejavnost razširjamo, predvsem pa se povezujemo s kar nekaj srednjimi šolami in želimo pritegniti mlade kadre, ki se zanimajo



za te, žal deficitarne, poklice, jih pripeljati v naše okolje in jim pokazati, da gre za zanimive poklice, da je mogoče zaslužiti pošten denar in da gre za kreativno delo. V vseh družbah se zavedamo, da delamo z ljudmi, skušamo uvajati programe, da se naši zaposleni dobro počutijo, in si prizadevamo, da bi za vsakogar našli tako delo, ki ga bo najbolje in z veseljem opravljal.

Sodelujete v številnih projektih, med drugim letos prvič v tekmovanju Mladi mehanik Slovenije, ki ga organizira revija Transit. Kaj za vas predstavlja to sodelovanje, so se uresničila vaša pričakovanja?

S takimi aktivnostmi smo zelo zadovoljni. Kot sem omenil, gre za deficitarne poklice in sami težko naredimo kar koli, zato smo veseli kakršne koli pobude od kogarkoli, ki gre v smer privabljanja mladih v te poklice, radi pomagamo in radi ponudimo toliko, kolikor zmoremo. Razumem, da v šolskih delavnicah nimajo vse opreme in sredstev, medtem ko je pri nas vse to na voljo, tako kot tudi šolski center. Zato sem vesel, da ste organizirali to tekmovanje, in tudi prihodnje leto bomo z veseljem sodelovali. Vemo, da na mladih svet stoji, in želeli bi še več tovrstnih pobud in sodelovanja.





KAKO IZBRATI NAJBOLJŠA OČALA ZA VOŽNJO

Če vam je dovolj spuščanja senčnika v avtu vsakič, ko sedete za volan, je morda čas za adekvatnejšo zaščito pred sončnimi žarki in neprijetnostmi, ki se ob tem pojavijo. Še preden pa posežete po denarnici in na črpalki kupite prva očala, ki vam pridejo pod roko, se vseeno prej malo pozanimajte o nakupu.

Antirefleksni sloj

Stekla, premazana z antirefleksnim slojem, vam bodo dala bolj ostro sliko dogajanja v prometu, prav tako pa bodo varovala vaše oči pred poškodbami. Ne kupujte pretemnih očal. Sončna očala se delijo v 4 skupine glede na propustnost svetlobe. Prva skupina prepušča tudi več kot 80 % svetlobe, medtem ko četrta manj kot 10 %. Priporočilo je, da se v vožnji ne uporabljajo očala, ki prepuščajo manj kot 20 % svetlobe.

Izogibajte se zeleni in modri

Tudi od barve stekel je odvisno, koliko svetlobe se bo prebilo do vaših oči, vendar – ali boste vseeno videli in prepoznali vse prometne znake in ostale dejavnike v prometu? Priporočljivo je, da se izogibate zelenih, modrih ali rožnatih leč, saj se skoznje slabše vidi rdeča barva, katere pa je v prometu zelo veliko (obrobe znakov, luči na semaforjih, zavorne luči ...). Najbolje je izbrati leče v rjavih, sivih ali drugih nevtralnih odtenuh. Tudi rumena in jantarna barva

sta lahko dober izbor, saj izboljšata kontraste. V vsakem primeru pa očala pred nakupom preizkusite.

Ne kupujte debelih okvirjev

Pri sončnih očalih, ki jih uporabljamo za vožnjo, je najbolj pomembna funkcionalnost, estetika in moda naj bosta na prvem mestu pri izboru očal za na plažo. Očala z debelimi okvirji so neugodna, saj zmanjšujejo periferni vid, kar lahko privede tudi do nesreče. Sončna očala z dioptrijo pa so lahko tudi v popisu pripomočkov zdravstve-

Najbolje je imeti en par očal vedno v vozilu.



nega zavarovanja, zato ni slabo, če se pri rednem pregledu z oftalmologom pogovorite o nabavi novih očesnih pripomočkov.

Nekatera očala niso priporočljiva za vožnjo

Sončna očala so klasificirana v štiri kategorije glede na zatemnitve. Od kategorije 1, ki zatemni do nekje 20 %, do kategorije 4, ki zatemni več kot 90 %.

Slednja kategorija se priporoča osebam, ki so veliko na odprtem in so izpostavljene močni sončni svetlobi, medtem ko večina ljudi uporablja očala kategorij 2 in 3. Za vožnjo so najbolj primerna očala kategorij 1 in 2 z zatemnitvijo okoli 20 %. Očala iz kategorije 4 za vožnjo niso primerna, saj z visoko stopnjo zatemnitve zmanjšujejo tudi preglednost. Priporočljivo je, da imate v vozilu vedno en par sončnih očal, primernih za vožnjo. Seveda pa v pogojih slabše vidljivosti in ponoči ne uporabljajte sončnih očal.

Kako prepoznati ponarejena sončna očala

Če ste se kdaj vprašali, kako prepoznati ponarejena sončna očala, najprej preverite logotip. Avtentični logotip in oznake so običajno vtisnjeni na notranji strani stekel ali okvirja očal in imajo enako velikost, barvo in obliko pisave.

Preverite številko modela. Te številke so enake po vsem svetu in ne glede na to, ali kupujete očala na spletu ali v trgovini. Ponarejena očala imajo tudi številke, a te niso skladne s proizvajalčevimi.

Kupujte pri preverjenih prodajalcih. Originalna očala se prodajajo pri avtoriziranih prodajalcih in optikah ter spletnih straneh s poreklom. Zato če denimo kupujete očala na Amazonu, preverite, če na strani piše »Sold and shipped by Amazon« – to je skoraj garancija za nakup originala.

Pred nakupom dobro preglejte očala. Originali so na voljo v originalnih škatlicah z logotipi. Nalepka s črtno kodo in podatki o proizvajalcu morajo biti dobro vidni. Ob nakupu pri pooblaščenih trgovcih boste prejeli tudi garancijo o avtentičnosti in majhno knjižico o očalih.

Pri sončnih očalih, ki jih uporabljamo za vožnjo, je najbolj pomembna funkcionalnost, estetika in moda naj ne bosta na prvem mestu.



Sončna očala se delijo v 4 skupine glede na propustnost svetlobe.





BOLJŠI VID ZA BOLJŠE ŽIVLJENJE

V OPTIKI VAM NUDIMO:

STROKOVNO:

- pregled vida, ki ga opravi zdravnik okulist
- za očala in kontaktne leče

KVALITETNO:

- širok izbor korekcijskih okvirjev in stekel
- kontaktne leče in čistila priznanih proizvajalcev
- sočna očala z vso potrebno zaščito in modnih dizajnov
- sončna očala z dioptrijo po naročilu

ZANIMIVO:

- ZNIŽANE CENE SONČNIH OČAL

POSEBNOST:

- lasten brezplačen parkirni prostor za stranke

UGODNO:

- konkurenčne cene

TRŽAN D.O.O.
Mariborska 34, Celje
Tel.: 03 491 38 00
051 308 800
Delovni čas: delavniki: od 8. do 18. ure, sobote: od 8. do 12. ure

Optika Teržan je pravi naslov za dober nasvet, za oster pogled in moden izgled.



www.optika-terzan.si

VOŽNJA IN BOLEČINE V HRBTU

Mnogi vozniki, ki dnevno preživijo več časa na cesti, se pogosto pritožujejo zaradi bolečin v hrbtu in napetosti v predelu ramen. Bolečina je najpogostejše lokalizirana v vratu in ledvenem delu, lahko pa prizadene tudi predel ramen ali nog (išias).

Če že imate znane težave s hrbtenico, vam lahko pomaga ustrezna fizikalna terapija, a kako pravilno preprečiti nastanek bolečin? Katera pravila morajo upoštevati vozniki, torej kako pravilno sedeti v vozilu in nastaviti voznikov sedež? V nadaljevanju vam bomo s pomočjo strokovnjakov iz Medicofita poskušali podati nekaj odgovorov na ta vprašanja.

Zakaj nas na daljših potovanjih boli v področju ramen in vratu?

Delovanje mišic vključuje prostovoljno izvajanje gibov, pa tudi vzdrževanje telesne drže. Vsak daljši statični položaj glave in ramen povzroči dolgotrajno napetost iste mišične skupine, kar sčasoma povzroči utrujenost mišic, to pa posledično povzroči bolečino.

Proizvajalci novjših vozil nudijo sedeže z ledveno oporo.

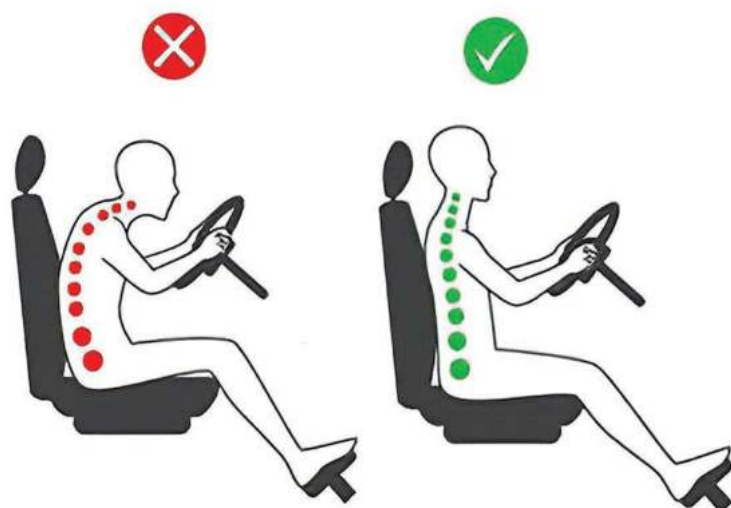
Opora ledvenega dela je izjemno zaželena, saj podpora ledvenega dela vpliva tudi na pravilen položaj preostalega dela hrbtenice, ker so vsi deli hrbtenice med seboj povezani.

Opora mora biti ustrezna, kar pomeni, da mora biti nastavljena natančno v višini pasu, poleg tega pa je to tudi središče ledvene votline (lordoza). A je pri daljših vožnjah pomembno tudi to, da se občasno ustavimo, spočijemo in razgibamo celotno telo.

Kako naj bi vozniki pravilno sedeli?

Ustrezen položaj sedenja pomeni tudi ustrezen položaj sedeža. Pomembna je podpora telesa, ki ohranja dobro držo, deluje pa tudi na zmanjšanje mišične napetosti. Spodnji del sedeža ne sme biti postavljen prenizko. V idealnem primeru bi morale biti razmerje med trupom in boki 90° ali nekoliko višje, kar je pri nekaterih avtomobilih, zlasti športnih, težko doseči. Naslonjalo mora biti nameščeno tako, da trup ni nagnjen preveč naprej ali nazaj. V idealnem primeru mora biti trup pod kotom približno 100° glede na stegna. Pri tem bočno naslonjalo in sedežna opora pomagata preprečiti povečano aktivacijo mišic med vožnjo.

Zelo pomemben je pravilen položaj za volanom.



Zaželena je vadba v obdobjih počitka med vožnjo, v obliki razteznih vaj.



Bolečine v hrbtu težko zdravimo z zdravili, zelo pa pomaga fizioterapija.

Kaj pri vzniki najpogosteje povzroči bolečine v hrbtu?

Najpogostejši vzroki za bolečine v hrbtu so dolgotrajne obremenitve, zmanjšana telesna aktivnost, slaba naravnost drže ali slab položaj sedenja ter neustrezen položaj sedeža.

Katere vaje za preprečevanje bolečin lahko izvajamo samostojno doma?

Zakaj nas organizem »prosi«, da se razgibavamo? Ko se dalj časa ne premikamo, je telo statično obremenjeno, mehke strukture v telesu pa se nagibajo k skrajšanju, kar ustvarja občutek nelagodja in bolečine. Če ima vzrok zdravstvene težave v predelu hrbtenice, kot so diskopatija, disk hernija ipd., se bolečina lahko okrepi in razširi na predel spodnjih okončin. Vzrok je pritisk diska na živce, ki ga lahko preprečimo ali omilimo z rekreativno vadbo. Rekreativna vadba je zato zelo zaželena v sklopu vsakodnevne telesne aktivnosti in v obdobjih počitka med vožnjo, v obliki razteznih vaj in krajših sprehodov.

Več na:

<https://www.medicofit.si/fizioterapija-in-rehabilitacija>

Kdaj je dobro poiskati strokovno pomoč

Pri profesionalnih vzniki, pa tudi tistih, ki so vsak dan za volanom, so pogosti tako sindromi prenapetosti kot sindromi boleče hrbtenice. Veliko boleznih in bolečin stanj je povezanih z vožnjo. Tu lahko omenimo sindrom bolečine v vratu in prsnem košu, lumbago, lumbodis, povečano bolečo napetost mišic, tenzijski glavobol, tendinitis, bolečine v ramenih, komolcih, rokah, zadnjici,

bokih, kolenih, med lopaticami, mravljinčenje okončin v rokah ali nogah, zmanjšan obseg gibljivosti sklepa itd. V takih primerih je izjemno pomembno poiskati strokovno pomoč, da zmanjšamo bolečino, povečamo gibljivost, pa tudi preprečimo nastanek sekundarnih posledic, če se simptomov ne zdravi.

Kakšen pa je način zdravljenja?

Bolečine v hrbtu težko zdravimo z zdravili, zelo pa pomaga fizioterapija. Fizioterapija je po definiciji zdravljenje s fizikalnimi sredstvi, kot so toplota, mraz, elektrika, ultrazvok, magnetno polje, laser ... Toda fizioterapija je veliko več kot to. Gre za prizadevanje, da se z vsemi razpoložljivimi sredstvi vzpostavi stanje ravnotežja in polne funkcije celotnega organizma.

Fizioterapija je tako znanost kot umetnost, saj se ukvarja z zdravljenjem bolezni, pa tudi z ohranjanjem zdravja. Fizioterapevt s terapijo poleg zdravljenja določenega bolečega stanja ali bolezni pomaga bolniku, da sledi naravnim ritmom svojega telesa, da se stanje stabilizira in vzdržuje brez bolečin ali drugih simptomov.

V kliniki Medicofit so specialisti za fizioterapijo vratne ter ledvene hrbtenice in povezanih simptomov v ramenskih sklepih.

Za prijetno vožnjo in preprečevanje neprijetnih bolečin je potrebna vsakodnevna telesna aktivnost, pravilno sedenje v avtomobilskih sedežih, izbira ustrezne ledvene opore, občasen počitek na cesti z raztezanjem in krajšimi sprehodi, v primeru močnih bolečin in bolečinskih sindromov pa strokovna zdravniška pomoč, svetujejo v Medicofitu – www.medicofit.si.

ELEGANTNE URE AMERIGO VESPUCCI

Švicarsko podjetje Ulysse Nardin je znova pokazalo spretnost pri izdelavi ur. Posebna serija ur Amerigo Vespucci je poimenovana po slavnem pomorščaku. Elegantne ure so izdelane s tehniko lakiranja, imenovano cloisonne. Ta metoda je sestavljena iz izdelave majhnih segmentov, ki so med sabo ločeni s tanko zlato žico. Meje vsakega od teh delov preprečujejo, da bi sklenina stekla v sosednje komore. Postopek izdelave teh segmentov pomeni 50 ur trdega in monotonega dela, pri katerem zlatar porabi več kot 50 centimetrov tanke zlato žice.

Ure UN 815 z avtomatskim navijanjem Ulysse Nardin Classico Amerigo Vespucci so nameščene v 40-mm ohišju. Ure so izdelane v omejeni seriji, in sicer 30 kosov iz belega zlata in enaka količina iz rumelega zlata.



Premium izvedba priljubljene ure iz 80-ih

Casio G-Shock, najnovejše premium MR-G ure, so dobile navdih pri slavnem predniku iz 1983 leta. Z uporabo vrhunskih materialov v kombinaciji z visoko kakovostno izdelavo nam MRG-B5000 pokaže ikonično obliko ohišja, ki je tokrat izdelano iz titana in prevlečena s slojem DLC, odpornim na praske. Pasek je prav tako iz titana, pokrov ure pa iz zlitine Co-barion, ki predstavlja mešanico kobalta in kroma, ki je štirikrat močnejši od titana in se sveti kot platina. Steklo je AR safirno, z napredno polituro Sallaz. Sama osnova vsebuje 25 delov.

Ura, ki tehta 114 gramov, ima enako raven funkcionalnosti kot ure iz serije GMW, s Tough Solar Power, večpasovno samodejno kalibracijo časa, vodoodpornostjo do globine 200 metrov, 39 časovnih pasov, stoparico, alarm, koledar, super iluminator LED osvetlitev ozadja, funkcijo iskalca telefona, večjezične nastavitve



in možnost povezave s pametnim telefonom prek Bluetooth. Ure, ki korenine vlečejo izpred 40 let, so na Japonskem v prodaji dober mesec po ceni 4000 dolarjev.

Piaget predstavil rekordno tanko uro

Po besedah predstavnika znamke Piaget so z modelom Altiplano izdelali najtanjšo uro na svetu. Rezultat dveletnega razvoja švicarske delavnice La

Côte-aux-Fées, ki je v lasti Piageta, je izredno tanek kaliber 883P, ki v širino meri vsega 4,65 milimetra, ter ohišje, ki je debelo le 8,24 milimetra.



SUV S TRADICIJO



Majhen bencinec, podprt z 12-V hibridnim električnim sistemom ponuja kar 158 konjev moči, kar naredi vožnjo zelo živahno.

Takrat, pred 15 leti, ko je bila predstavljena prva generacija, se je Nissan podal v neznane vode, saj takšnega vozila na trgu še ni bilo. Avtomobil so zasnovali v Evropi, pretežno za evropske kupce, in izkazalo se je, da so bili pri Nissanu zelo jasnovidni.

Zdaj je na cestah tretja generacija, ki je ponovno zrasla za nekaj centimetrov v vse smeri (3,5 cm v dolžino, 3,2 cm v širino in centimeter v višino), saj je avtomobil postavljen na novo platformo. Atraktiven videz je odlična evolucija prejšnjega modela in zanesljivo privlači poglede. Nov podpis tvorijo sprednje luči z veliko dozo futurizma, ki se odlično združijo z izraženo masko hladilnika V profila.

V kabini prostora ne manjka, vsi materiali delujejo mehko in kvalitetno, k udobni vožnji pa pripomore tudi dobra zvočna izolacija. Pred voznikom je digitalna merilna plošča s premerom 12,3 palca, ve-

čino informacij pa nam head-up display projicira tudi na vetrobransko steklo. Na sredinski konzoli je še en 9-palčni zaslon za multimedijo. Vse skupaj je pregledno in enostavno za uporabo. Nova verzija sistema ProPilot omogoča polavtonomno vožnjo, povezan je z navigacijo in številnimi sistemi za pomoč v vožnji, ki zdaj hitreje in natančneje detektirajo dogajanja na cestišču.

V motorni ponudbi je trenutno le mild hibridni 1,3-litrski turbo bencinec, ki razvija 140 oz. 158 KM. Mi smo preizkusili močnejšega, ki je združen z X-Tronic CVT brezstopenjskim menjalnikom. Majhen štirivaljnik, podprt s hibridnim sistemom z 12-V napeljavo in majhno baterijo je zelo poskočen z mesta, saj ponuja veliko moči že v nizkem območju vrtljajev. Volan je dovolj neposreden, da voznik čuti dogajanje na cesti, podvozje pa je ravno

prav nastavljeno, da na neravninah ne poskakuje. Za različno uporabo in različen slog vožnje je na voljo pet prednastavljenih programov: običajni, ekonomični in športni ter off-road in snow. Z dnom, za 18 centimetrov dvignjenim od tal, bo Qashqai zmožen tudi zapeljati z asfalta in omogočiti kakšno manjšo off-road avanturo.

Tehnični podatki

Motor: bencinski, 4-valjni, turbo polnilnik, neposredni vbrizg	
Prostornina (ccm):	1332
Moč (kW/KM):	116/158
Navor (Nm/min):	270/1800–3750
Menjalnik/pogon:	samodejni CVT/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4425
Širina (mm):	1848
Višina (mm):	1625
Medosna razdalja (mm):	2665
Prtljažnik (l):	479
Masa vozila (kg):	1450
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9,2
Najvišja hitrost (km/h):	200
Kombinirana poraba (l/100 km):	7
Izpust CO ₂ (g/km):	147



NAJSTAREJŠE SLOVENSKO MESTO

Mesto mostov in lepih razgledov je najstarejše mesto na slovenskih tleh in nekaj zelo pretočna točka širne Evrope. Veličino Ptuja najlažje opazimo, če se sprehodimo na grad, od koder lahko opazujemo celotno širino mesta, opazen pa je tudi dravski rokav, ki mu pravijo celo Ptujsko jezero.

Ptuj je mesto, ki so ga omenjali že Rimljani, saj leži na križišču cest, ki so povezovala sončno Italijo s Panonsko nižino ter alpske doline z deželami Balkana. Še več omembe pa si je prislužil v srednjem veku, saj popotnika že od daleč pozdravlja mogočna ptujška utrdba, ob vznožju grajskega hriba pa so se strnile stare mestne hiše. Najlepši del mesta je tako postavljen med vznožje grajskega griča in reko Dravo. Brez religije pa tudi tu ne gre, saj se mesto na zahodu začneja z dominikanskim samostanom, na vzhodu pa zaključijo z minoritskim samostanom. Grad in oba samostana tvorijo trikotno oblikovano ptujsko veduto, pri kateri osnovno črto predstavlja reka Drava. Osrednji del starega mestnega jedra je spomeniško zavarovan in zelo atraktiven za sprehode. Ulice v samem mestnem jedru in osrednji trg so med seboj prepleteni in dajejo značilen srednjeveški videz ter vsakemu obiskovalcu ponujajo posebno romantično doživetje.

Dopolnilni program

Ptujski grad je opazen z daljave. Najstarejši pisni viri omenjajo, da je dal salzburški nadškof Konrad I, ki je bil na tem položaju od 1106 do 1147, sezidati trdnjavo na mestu ostankov starejših srednjeveških poslopij. Iz 11. stoletja je verjetno tudi vodnjak na dvorišču, ki je globok kar 54 metrov. Sedanji venec je bil postavljen v baroku oz. drugi polovici 17. stoletja.

Leta 1220 sta salzburški nadškof Eberhard II. in štajerski vojvoda Leopold VI. ustanovila kovnico denarja, ki naj bi bila domnevno na gradu v bližini romanskega palacija in Konradovega stolpa. V 13. stoletju so omenjali grad, grajski stolp, grajske gorice ter 12 stržarskih posesti okoli njega. Zadnji srednjeveški zapis o ptujskem gradu je iz leta 1487, in sicer v popotnem dnevniku Paola Santonina, ki je zapisal, da je grad trden in nepremagljiv.

Grad je bil večkrat dograjen ali spremenjen, gotoskih ostankov je malo, zadnjih večjih gradbenih del se je lotila rodbina Leslie proti koncu 17. stoletja, ko so prezidali romanski palacij in

na novo postavili severovzhodno grajsko krilo. Takrat je grad tudi dobil današnjo trikotno obliko. V obeh traktih so bile urejene najiminitnejše grajske sobane. V južnem so jih okrasili z bogato stropno štukaturo, v severnem pa se viteška dvorana in kapela dvigata skozi dve nadstropji. Na grajskem kompleksu so zidali tudi v 18. stoletju, ko so h Karlovemu portalu prizidali južni triosni prizidek za grajsko upravo, zgradili pa so tudi grajsko žitnico. Leta 1945 je bil grad nacionaliziran, leta 1999 pa razglašen za kulturni spomenik državnega pomena. Zdaj je v njem kulturno-zgodovinska zbirka Pokrajinskega muzeja Ptuj.



Dominikanski samostan.

Prešernova ulica

Pod grajskim gričem se vije Prešernova ulica, ki je osrednji del starega mestnega jedra. Poteka od Slovenskega trga do dominikanskega samostana, kjer na kraju nekdanjih zahodnih vrat v mesto v ostrem loku zavije na severno stran grajskega griča. Ptuj je skozi obstoj postal pomembno trgovsko, turistično in agrarno središče pokrajine, v kateri ima velik pomen pridelovanje grozdja. Gojenje vinske trte na obronkih bližnjih Slovenskih goric in Haloz ima dvatisočletno tradicijo, kletarjenje pa sega v začetek 13. stoletja.

V času Petovionie pred 2000 leti je bila kultura term med Rimljani že močno razvita, saj je bilo po vsem rimskem imperiju v tistem času več kot 900 javnih kopališč, zgrajenih predvsem za potrebe vojske. Stari Rimljani so cenili zdravje, mir, počitek in sprostitev. Ta duh antičnih kopališč lahko še danes okusite v Termah Ptuj, ki vam ponujajo wellness udobje po meri sodobnega človeka s pridihom starega Rima. Iz Term do Ptuja vodi lepa pešpot, sama hoja pa traja 15 minut. Gre za lepo sprehajalno pot, mimogrede pa boste videli še reko Dravo, različne ptice, race in labode. Po prečkanju pešmostu, ki vodi čez reko Dravo, se lahko odpravite v mestni park, v center mesta in nato še na Ptujski grad.

Mestni stolp

Ptuj skriva številne znamenitosti in zanimive zgodbe. Ena takšnih je zagotovo zgodba o mestnem stolpu, na katerem so le tri ure. Meščani so se dogovorili za njegovo obnovo in po mestu zbirali denar. Mogočni stolp je takrat služil kot opazovalnica pred različnimi nevarnostmi. Takratni graščak ni želel prispevati denarja za obnovo, zato meščani v znak protesta na stolp niso namestili ure v smeri proti gradu, kjer je graščak prebival. Zanimiva je tudi zgodba o marmornatem Orfejevem spomeniku, ki so ga postavili v spomin županu Marku Valeriju Veru. Visok je pet metrov, v srednjem veku pa je služil kot sramotilni steber, kar pričajo 3 luknje v njem, v katerih so bili nameščeni okovi. Na Ptuj pa imamo tudi najstarejšo kinodvorano v Sloveniji. Prve kinopredstave segajo v leto 1897.

Sicer mirni Ptuj deset dni v februarju postane srce kurentovanja – živahno pustno rajanje, ki kulminira s povorko na pustno nedeljo. Pustne maske



Prešernova ulica.



Mestni stolp.

s kurenti na čelu preplavijo mesto, poskrbljeno pa je predvsem za kulturno, glasbeno in zabavno dogajanje. In ker ni izleta brez dobrega kosila, moramo seveda zaključiti s kulinariko. Brbončice si lahko razvajate z različnimi okusi, svetujemo pa obisk gostilne Muršič, kjer vas bodo razvajali z tradicionalnimi slovenskimi dobrotami. Okusnih griljajev ne bo manjkalo,

če pa si zaželite preizkusiti še kakšno žlahtno kapljico, obiščite eno najstarejših vinskih klet v Sloveniji, ki se nahaja na Vinarskem trgu. Vina tu nikoli ni dovolj, zato je poseben tudi obisk rogov pod gradom, v katerih je celo leto enaka temperatura, v njih pa lahko okušate vina domačega vinorodnega območja, posebej zanimiva pa je degustacija vin v temi.


MURŠIČ
GOSTILNA

Muršič Slavko s.p.
Moškanjci 101, 2272 Gorišnica
PE Gostilna Muršič
Dornavska cesta 5, 2250 Ptuj
Gsm: +386 31 376-696
 *gostilna muršič*
gostilna.mursic@gmail.com

Pričakujemo vas s tradicionalnimi slovenskimi dobrotami, pripravljenimi po vrhunskih in izbranih receptih naših kuharjev

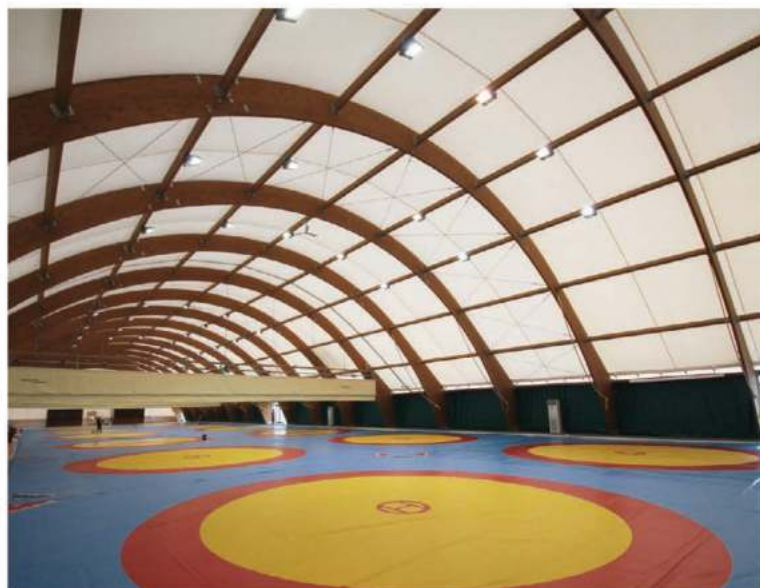
Malice, kosila, jedi po naročilu

Rezervacije za zaključene družbe v veliki „kurentovi sobi“

Štiri stezno kegljišče



LESENE HALE



JEKLENE HALE



NAPIHLJIVE HALE



INŽENIRING

info@db-engineering.com

www.db-engineering.com

+386 8 20 55 223

+386 41 827 089

SLOVENSKO-FRANCOSKA NAVEZA



Besedilo: Dražen Zečević, fotografije: avtorjev arhiv

Medtem ko je zastareli in poceni Tamič še vedno dominiral v dostavnem prevozu na tleh nekdanje Jugoslavije, pa so se v 80. letih prejšnjega stoletja pojavile tudi nekatere alternative.

V začetku 80. let prejšnjega stoletja je bila ponudba lahkih gospodarskih vozil v veliki meri sestavljena iz zastarelih modelov. Večinoma so nastali že pred 15 do 20 leti, zaradi razmeroma skromnih proizvodnih števil pa ni bilo zanimanja za drag razvoj novih modelov. Enako velja za legendarni »kombi« IMV, ki je nastal leta 1960 in je majhno novomeško delavnico pod novim imenom spremenil v resnega proizvajalca vozil. Nadaljnji hitri razvoj IMV pa je posledica uspešnega izvoza, ki je do 80. let prejšnjega stoletja postal ključen za uspešno poslovanje. V takih razmerah sta bila prioriteta program za kampiranje Adria in proizvodnja avtomobilov Renault 4 za potrebe francoskega partnerja, medtem ko je IMV-jev »kombi« ostal v drugem planu. Pa vendar so ga izdelovali vse do 25. maja 1988, kljub temu da ni ohranil svoje priljubljenosti kot na primer prav tako zastareli Tamič, ki je zaradi nizke cene ostal najbolj iskano dostavno vozilo v Jugoslaviji.

Dopolnilni program

Kriza z novimi modeli pa je bila tudi v Evropi. Prekinil jo je Renault, ki je leta 1980 predstavil dva nova modela: Trafic in Master. Že leto pozneje sta se

v tržni boj vključila Fiat in PSA, ki sta s svojim specifičnim konceptom koprodukcije in razvoja dodatno povečevala konkurenčnost sodobnega »kombija«, saj so na eni osnovi nastali kar trije dostavniki: Fiat Ducato, Citroën C 25 in Peugeot J 5. Tako Renault kot združenje Fiat in PSA so povsem prehiteli konkurenco in postavili uspešen temelj za vozila, ki še vedno prevladuje na evropskem trgu kombijev. Ker so bili vpleteni proizvajalci večinoma tesni partnerji jugoslovanskih tovarn, so se ta sodobna

vozila kmalu pojavila v domači ponudbi. Novi modeli Renault so bili kmalu prepoznani kot idealna alternativa zastarelim »kombijem« iz IMV. Trafic in Master sta ponujala t.i. dopolnilni program, saj sta v Jugoslavijo prihajala skozi že znani uvoz originalnih francoskih vozil, in sicer v enaki meri kot so bila izvožena za Renault. Tako so po takratnih zakonih takšna vozila pridobila status domačega proizvoda, zato so bila na voljo za dinarje in oproščena visokih carin. Kljub temu so bili najsodobnejši evrop-

IMV je skozi t.i. dopolnilni program v zgodnjih osemdesetih letih za dinarje ponujal moderne Renaultove dostavnike, ki so takrat predstavljali pravo revolucijo v Evropi.



ski modeli še vedno predragi za omahljivo jugoslovansko gospodarstvo, zato tržnih odnosov na področju dostavnih vozil niso veliko spremenili. Omejene razpoložljive količine so pogosto služile precej različnim nalogam. Tako je bila prva pomembna dobava 11 kombijev znamke IMV v začetku leta 1983 namenjena Smučarski zvezi Jugoslavije za prevoz ekip.

Je pa zato Master že leta 1982 služil IMVju kot osnova za prvi domači avtodom, ki je bil logična dopolnitev uspešnega programa počitniških prikolic, iz katerega je bilo 90 odstotkov proizvodnje namenjene izvozu. Zato je bil Adriatic 420/450 načrtovan v dveh dolžinah in je bil namenjen predvsem bogatejšim trgov kot uspešna sinteza utečenega sodelovanja z Renaultom in bogatih domačih izkušenj v kamping programu.

Obrat v Cimosu

Medtem ko je IMV izgubljal interese za proizvodnjo gospodarskih vozil zaradi vse večje proizvodnje osebnega programa, je bila v Kopru pri Cimosu situacija povsem drugačna. CKD montaža Citroënov je upadala, hkrati pa so veliko vložili v novo upravno zgradbo in proizvodni obrat. Zaradi tega se je podjetje znašlo v težki finančni situaciji, saj se je po ambiciozni predstavitvi novega modela GA (domača izvedba Citroëna GSA) montaža celo povsem zaustavila. Cimos se je zato osredotočil na izdobavo sestavnih delov za francoskega partnerja, kar je skozi obojestransko izmenjavo omogočalo nakup Citroënovih vozil za dinarje. Med novimi modeli se je hitro znašel Citroën C25, ki je na jugoslovanskem trgu dosegel nesluten uspeh zahvaljujoč Cimosovemu oddelku za predelave in priprave specialnih vozil. Že prej so se proslavili s predelavo modelov DA, CX in Fiat 125p (sodelovanje z Zastavo) v sanitetna, pogrebna, servisna in druga vozila, Citroën C25 pa je ponujal precej bolj kakovostno osnovo za predelave. Največji uspeh je vozilo doseglo v voznih parkih nujne medicinske pomoči, kjer je Citroën C25 skoraj povsem nadomestil dolgoletno dominacijo IMVjevih kombijev. Uspešen spoj sodelovanja Citroëna in Cimosovega oddelka za specializirane predelave je po letih izgub pripeljal do pozitivne ničle.



Cimos je za dinarje nudil tudi drugi revolucionarni evropski dostavnik Citroën C25, ki je eden od trojčkov, ki so nastajali v Italiji (Sevel) skozi sodelovanje Fiata in PSA.

Zastava je že leta 1982 najavila ponudbo Fiata Ducata z zaprto karoserijo – furgon. Z nosilnostjo 1300 kg sta bili predvideni dve dolžini in dizelski motor, kmalu pa je bil poudarek premaknjen na začetek domače proizvodnje Ivecovega modela S (prva generacija Dailyja).



Leta 1982 je Renault Master služil kot osnova za prvi IMV avtodom Adriatic. Pod oznakama 420 in 450 je bil izdelan v dveh dolžinah, kasneje je bil narejen prototip na kompaktnjšem Traficu, a je v končni serijski proizvodnji prevladal Fiat Ducato.



Cimos je prve izkušnje s specializiranimi predelavami nabiral na osnovah modelov Citroën DS in CX ter poljskega Fiata 125 p v sodelovanju z Zastavo.



Prvi in zadnji

Podoben poskus zasuka h gospodarskemu programu je bil opazen pri začetku proizvodnje tovarne izvedbe Diane 6LC. Že leta 1980 je Cimos za potrebe preverjanja domačega trga nabavil pet dostavnih vozil Citroën Acadiane, pri katerih je bilo ime spremenjeno v DAK, saj so nameravali pod tem imenom avto ponujati na domačem trgu. Realizacijo projekta je prehitel zaključek montaže vozil v Cimosu, a od projekta DAK niso povsem odstopili, saj je v novozgrajenih proizvodnih obratih ostalo veliko neizkoriščenih delov od domače Diane 6LC. Namesto izdelave na originalnem modelu je oddelek za posebne predelave s pomočjo lastnega znanja in izkušenj razvil samostojno izvedbo, ki je bila sestavljena iz preostalih zalog sestavnih delov, zato je bila temu prilagojena tudi proizvodnja. Z Diane 6LC je bil prevzet sprednji del vozila, notranjost kabine, ojačana šasija s sprednjimi kolutnimi zavorami ter »skromen« motor iz modela 2CV – Spaček z močjo 32 KM. Kovinsko streho in tovorni zadnji del so rekonstruirali Cimosovi strokovnjaki z načrtovano kasnejšo izdelavo tega dela vozila na obrtniški način.

Takšno ročno delo je onemogočalo proizvodnjo večjih serij, pa tudi cena ni ravno sledila strategiji cenenegega dostavnega vozila. Cimos je vseeno verjel, da bo na domačem trgu lahko ponudil zadovoljivo količino vozil, katero sta sestavljali izvedbi z zaprtimi zadnjimi tovarnimi stranicami DAK in odprti Pick-up Geri. Pri slednjem je bilo možno tovarni del pokriti s cerado.

Sčasoma so ponudili dodatne specializirane različice, kot so servisna, pekovska, lovška ali tapetniška vozila, vendar tudi kratek dobavni rok do 15 dni ni nakazoval velikega povpraševanja. Poleg tega je ta model poškodoval odnose s Citroënom, ki je načrtoval izdelavo originalnega modela v Cimosu. Zaradi Cimosove lastne interpretacije so Francozi tudi po podaljšanju 10-letne pogodbe napovedali sabotažo dobave delov za DAK in Geri.

V Šempetru pa je bilo očitno dovolj lastnih zalog glede na skromno povpraševanje, saj je bilo v obdobju med letoma 1982 in 1985 izdelano okoli 2200 primerkov DAKa in 900 Gerijev, kar je sicer pol manj od nekdanje letne proizvodnje Diane 6. Nato je Cimos za dinarje ponudil model Citroëna C 15, narejen na osnovi modela Citroën Visa II, kar je pomirilo napetosti s francoskim partnerjem. DAK in Geri sta tako ostala prvi in zadnji samostojni Cimosov projekt, paradoks pa je še toliko večji, ker sta nastala v času, ko je ta tovarna že ustavila montažo CKD, zato so jo nekateri konkurenti imenovali za ustanovitelja domače »šraufciger« industrije.

Cimos je za dinarje ponudil model Citroëna C 15, narejen na osnovi modela Citroën Visa II, kar je pomirilo napetosti s francoskim partnerjem.



Cimos je svoj prvi samostojni model predstavil, ko je že bila prekinjena montaža avtomobilov. Zaprti DAK na običajnem krajšem podvozju potniške Diane 6 LC je v primerjavi z originalnim modelom, podaljšanim Acadianom, zagotavljal večjo tovarno prostornino in bolj praktična zadnja vrata. Posledično so bili sedeži pomaknjeni naprej, kar je bistveno zmanjšalo prostor za potnike.

Na voljo je bila tudi odprta pick-up različica Geri, pri kateri je bil tovarni prostor po želji pokrit s ponjavo.



Cimos je prve izkušnje s specializiranimi predelavami nabiral na osnovah modelov Citroën DS in CX ter poljskega Fiata 125 p v sodelovanju z Zastavo.



SV



C 25 Sanitet



SN



CIMOS