

junij 2022

letnik 6, številka 37

# Tranzit

## MAN SE POLNI NA 1 MW



**VELIKI AVTODOMI**  
"Hotel 6 zvezdic"

**SATELITSKA NAVIGACIJA**  
Kdaj je nastal GPS

**DRAGO GORIVO**  
Kako prihraniti pri gorivu

**ZRAK V VOZILU**  
Očistimo svojo klimo



**1** PRVI V EVROPI  
ŠESTO LETO ZAPORED

**4** LETA JAMSTVA  
BREZ OMEJITVE  
KILOMETROV

# FORD TRANSIT



## KAR OBLJUBI, DOSTAVI!

- Maksimalna fleksibilnost - 6 karoserijskih različic, 3 vrste pogonov, 4 medosne razdalje.
- Prejemnik prestižne nagrade za najbolj varne dostavnike Euro NCAP GOLD 2022.

IZBERITE SVOJEGA NA  
**PRVAIZBIRA.SI**



**STEBER  
GOSPODARSTVA**

Uradna poraba goriva: 6,3-13,8 l/100 km. Uradne emisije CO<sub>2</sub>: 162-363 g/km. Emisijska stopnja Euro 6d. Uradne emisije NO<sub>x</sub>: 0,0257-0,0703 g/km. Specifične emisije trdih delcev: 0,00084-0,00193 g/km. Število delcev: 0,01-1,93 x 10<sup>11</sup>. Ogljikov dioksid (CO<sub>2</sub>) 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 PM<sub>10</sub> in PM<sub>2,5</sub> ter dušikovih oksidov. Slike so simbolične. Za napake v tisku ne odgovarjamo. Summit motors Ljubljana, d.o.o., Flajšmanova 3, Ljubljana.



# Daaaaaa aaaljša vožnja

- ／ nižja poraba goriva
- ／ daljša življenjska doba motorja



petrol.si



Kakovost goriv Q Max potrjuje tudi Evropski certifikat EQTM (European Quality Trademark).







# TUDI POPOLNO TELO ZAHTEVA VZDRŽEVANJE.

S PRILAGODLJIVIM VZDRŽEVANJEM  
SEM NEUSTAVLJIV, RAZEN,  
KADAR TO HOČEM.

Prilagojen načrt vzdrževanja, glede na potrebe prevoza  
in dejansko uporabo. Povabljeni boste le po potrebi.  
Ne prej, ne pozneje. Brez nepotrebnih zastojev pri poslovanju.

**IVECO**  **-WAY. DRIVE THE NEW WAY.**



**IVECO**

**BENUSSI**

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



## Pomanjkanje čipov

V pokoronskem času smo priča pomanjkanju vozil. Čeprav bi želeli kupiti nov tovornjak, ga boste dobili šele prihodnje leto. Proizvajalci se izgovarjajo na pomanjkanje polprevodnikov ali drugače povedano čipov. Zaradi tega pomanjkanja pa trpi tudi industrija elektronike in celo industrija bele tehnike. Čas teče, situacija pa se nič kaj ne izboljšuje, še huje, poslabšuje se. In kako je prišlo do tega?

Kot prvi in glavni vzrok navajajo pandemijo covida-19 v letu 2020, ki se je začela na Kitajskem, torej deželi, ključni za izdelavo elektronskih komponent. Ko je Kitajska zaustavila proizvodnjo, sploh ni bilo treba, da se virus razširi, pa smo že bili v lockdownu. Zamrle so številne dejavnosti, med njimi tudi turistična potovanja, kar je povzročilo manjše povpraševanje po vozilih, po drugi strani pa se je dvignilo povpraševanje po telefonih, tablicah, računalnikih, televizorjih ... Potem ko se je panika okoli pandemije začela umirjati, si je avtomobilska industrija opomogla veliko prej, kot smo pričakovali, in naenkrat se je pojavila luknja s čipi. Največja korejska proizvajalca polprevodnikov Samsung in TSMC sta skoraj vse kapacitete usmerila v elektronske naprave, avtomobilska industrija pa je ostala v drugem planu.



Borut Štajnahr

To je največji razlog za zamude pri dobavah, za nekatere modele tudi več kot leto dni. Na ta račun so se podražila tudi rabljena vozila. Vsemu temu botruje tudi ameriško-kitajska trgovinska vojna, zato je pred vrati nova ekonomska kriza, verjetno tudi recesija in večja inflacija. In če še ni vse dovolj črno, so Kitajci ponovno začeli uvajati lockdown zaradi nove lokalne transmisije virusa. Kakor koli obrnemo, ni še videti luči na koncu tunela in lahko bomo le srečni, če ostane, tako kot je zdaj. Verjamem, da bodo proizvajalci našli rešitev za nastalo krizo, da se ne bi znašli v kakšnem tehnološkem zaostanku. Mi pa smo vam pred poletjem pripravili še nekaj zanimivih tem za branje, ki pa so bolj lahkotne in boste ob njih pozabili na večino vsakodnevnih težav.



39



30



14



19

## KAZALO

<b>AKTUALNO</b> .....	6
Očistimo sami svojo klimo	
<b>NASVETI</b> .....	7
Dehidracija za volanom	
<b>NOVICE</b> .....	8
<b>AKTUALNO</b> .....	14
GPS - globalni sistem pozicioniranja	
<b>POSEBNE NADGRADNJE</b> .....	18
Komfort s šestimi zvezdicami	
<b>NOVOSTI</b> .....	24
MAN TGX za mega polnilnice	
<b>PROMOCIJSKO BESEDILO</b> .....	25
Q max je naaaaaajboljši sopotnik	
<b>SVETUJEMO</b> .....	26
Cene goriv so vse višje: Nekaj trikov, kako prihraniti pri gorivu	
<b>PO BREZPOTJIH Z JEEPOM</b>	
<b>GLADIATOR</b> .....	28
Svoboda in zabava	
<b>SVETUJEMO</b> .....	32
Vožnja in alternativna medicina	
<b>MILIJARDNA KAZEN</b> .....	34
Kljub dokazom Scania še vedno ne prizna dogovarjanja	
<b>FENIXBUS</b> .....	35
Podnaslov Fenixbus	
<b>PO CESTI Z OPEL CORSO-E</b> .....	36
Najtišja Corsa	
<b>PO CESTI Z RENAULTOM TWINGO</b>	
<b>ELECTRIC</b> .....	37
Mestni poskočnej	
<b>NA ROKI</b> .....	38
<b>NA TELEFONU</b> .....	39
Kako onemogočiti aplikacijam vdor v vašo zasebnost	
<b>IZZA OVINKA</b> .....	40
Ptuj v skrivnostnem obdobju davnine	
<b>PROIZVODNJA GOSPODARSKIH VOZIL</b>	
<b>V BIVŠI SKUPNI DRŽAVI (24. DEL)</b> .....	43
Iz Sarajeva v Evropo	

### Revija Tranzit

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

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

Revija Tranzit izhaja na 45 dni, letnik 6, številka 37, 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.



# OČISTIMO SAMI SVOJO KLIMO

*Kakor moramo redno vzdrževati klimatsko napravo v svojem domu, tako jo je treba vzdrževati tudi v avtomobilu. Ni treba čakati, da zrak v avtomobilu postane smrdeč in nezdrav ter da pričnemo kihati, težje dihati, kašljati ali da nas žgečka v grlu ...*

**D**a je s klimo nekaj narobe, občutimo takoj po njenem vklopu, ko se po prostoru prične širiti neprijeten vonj, enako se lahko zgodi po njenem izklopu. To je alarm, da je čas za čiščenje klime! V trgovinah z avtodeli lahko najdemo različna sredstva za čiščenje klime. Na voljo so razne pene, katere s pomočjo dolgih slamic vpihujemo v ventilacijski sistem, kakor tudi spreji, ki aktivno čistilno sredstvo počasi vpihujejo v nekaj minut delujoči sistem. O kakovosti teh sredstev se lahko pozanimamo pri prodajalcih ali na spletnih straneh. Pred uporabo preberimo navodila in se jih tudi držimo.

Razmnoževanje mikroorganizmov v klimatskih napravah lahko zmanjšamo tako, da minuto ali dve pred koncem vožnje izklopimo klimatsko napravo in pustimo ventilacijo delati še naprej, s čimer se izparjevalnik posuši.

Pomembna je tudi redna menjava filtrov ventilacijskega sistema potniškega prostora. Zračni filter zaustavlja vstop v kabino očesu nevidnim delcem, kot so prah, cvetni prah ali kateri drugi alergeni. Umazan filter kabine ne vpliva na delovanje avtomobila, ima pa velik vpliv na zdravje osebe, ki se v vozilu vozi.

Če ste kadilec, vam priporočamo, da v avtu ne kadite ali da vsaj zmanjšate kajenje na minimum. Drobní deli dima se lepijo na steklo in na celotno armaturno ploščo ter s tem na ventilacijski sistem. Zato bo klima vsakič, ko jo zaženemo (gretje ali hlajenje), v kabino vpihovala vonj cigaretne dima.



Če tudi po teh posegih občutimo neprijeten vonj v kabini, se obrnimo na strokovnjake, ki bodo naredili konkreten servis na naši klimi in nam po potrebi zamenjali tudi plin ter vsa

tesnila. Ne zanemarimo klimatske naprave, saj se težave s slabim zrakom ne bodo rešile same od sebe, največjo ceno za to pa bomo plačali mi – s svojim zdravjem.

## SPREJ ZA ČIŠČENJE KLIMA NAPRAV

Za čiščenje avtomobilskih, domačih in industrijskih klima naprav.

Svež in prijeten vonj po čajevcu.



**NOVO**



# DEHIDRACIJA ZA VOLANOM

*Mnogi vozniki se, preden sedejo za volan, še posebej če gre za daljšo vožnjo, odpovedo hrani in pijači, tudi z namenom, da bi se izognili uporabi javnih toalet na poti.*

**N**a to temo so bile izvedene različne raziskave, ki so pokazale, da je odpovedovanje tekočinam slaba izbira, saj ima žeja oziroma dehidracija za volanom na voznika enak učinek kot utrujenost ali zaspanost.

Vozniki, ki med vožnjo ne popijejo dovolj tekočine, naredijo v vožnji več napak, se hitreje utrudijo, so manj

pozorni in skoncentrirani na promet, pogosteje imajo glavobole, bolečine v hrbtenici in podobno. To je pravzaprav logično, saj dehidracija deluje na organizem tako, da zmanjšuje fizične in mentalne sposobnosti posameznika, možganske aktivnosti so okrnjene, prav tako pa tudi koncentracija. Zaradi tega svetujemo, da pred in

med vožnjo pijete dovolj tekočine. Odhod na javno stranišče naj vam ne predstavlja težave. Izkoristite postanek tudi za to, da pretegnete noge in hrbet, vdahnite malo svežega zraka, pojedite sladoled ali spijete kavo in nato nadaljujete vožnjo. Sprostite se, na pot se odpravite neobremenjeni in ne hitite.



## 4 litre na dan

**K**o je vroče, marsikdo pozabi, da telo zaradi potenja porabi dvakrat več tekočine kot v hladnih dneh. Zato je treba otroke in starejše neprestano opozarjati, naj pijejo dovolj, sploh če se rekreirajo ali opravljajo kakšno drugo fizično aktivnost. Dehidracija namreč ni nedolžen pojav, saj lahko

v nekaterih primerih pomanjkanje tekočine povzroči vročinsko kap, nezavest ali celo smrt.

Hudo žejo občutimo že, ko je v telesu le 1 % manj vode od normalne vrednosti, če pa je v telesu 10 % manj vode, pride do otekanja jezika, popuščenja ledvic in mišičnih krčev, tako da človek ni sposoben niti več hoditi. Več kot 10 % pa je že lahko

usodno, saj začne pokati koža, notranji organi pa prenehajo delovati. Povprečno v vročih dneh namreč izgubite 4 litre tekočine, saj jo telo izloča z znojem, sečem in blatom. Zato je ravno takšno količino tekočine treba ponovno vnesti v telo. In nikar ne pozabite, da brez hrane zdržimo do trideset dni, brez vode pa ne več kot tri dni!



## Mercedes predstavi razred T.

Osnovo sicer tvori model Citan, od katerega je razred T prejel obliko in nekaj praktičnih rešitev, kot so dvojna bočna drsna vrata. Trenutno je na voljo s petimi sedeži, a prihaja tudi podaljšana izvedenka s sedmimi sedeži. In ko k temu dodamo luksuzne dodatke v obliki aluminijastih platišč, zatemnjenih stekel zadaj, usnjene oblaginjenja, črnih lakiranih površin, pa tudi detajle v rumeni ali kromirani barvi, LED luči ... je občutek v vozilu precej bolj premium.

Za pogon sta namenjena dva motorja. Bencinsko izvedenko (T160) bo poganjal štirivaljni 1,3-litrski motor z močjo 102 KM. Verjetno bolj zaželen pa bo dizelska izvedenka. Tu je pod pokrovom 1,5-litrski motor, ki v izvedbi T160d razvija 95, v izvedbi T180d pa 116 KM.



## Prihajajo prvi tovornjaki, narejeni iz ekološke pločevine

Volvo je prvi proizvajalec tovornjakov, ki bo za izdelavo tovornjakov uporabljal pločevino brez fosilov. Ekološki material izdeluje švedska jeklarna SSAB, po povsem novi tehnologiji, zasnovani na vodiku, s čimer je vpliv na okolje precej manjši. Prvi tovornjaki, narejeni iz pločevine »fossil free«, bodo na voljo že jeseni letos, a najprej v električnih izvedenkah tovornjakov.

Skupina Volvo z jeklarno SSAB sodeluje že dve leti. Prvo vozilo, narejeno iz ekološkega materiala, pa je bilo predstavljeno lani. Pločevina brez fosilov bo pomembno dopolnilo tradicionalnim materialom ter uporabi reciklirane pločevine, ki se zdaj uporablja za izdelavo tovornjakov. Danes se v Volvo tovornjake vgrajuje okoli 30 % recikliranih materialov, medtem ko je možno kar 90 % celotnega tovornjaka razgraditi in materiale ponovno uporabiti.



## Volkswagen in Hobby začneta sodelovanje

Volkswagen komercialna vozila in nemški strokovnjak za počitniška vozila Hobby sta začela dolgoročno sodelovanje. V prvi fazi bo Hobby že do konca letošnjega leta ponudil določene rešitve za avtodome, ki bodo narejeni na šasiji Crafterja. Hobby letno izdelava 15.000 vozil za prosti čas. Zadnja leta je sodeloval pretežno s proizvajalci iz skupine Stellantis in izdeloval avtodome na Fiatovem Ducatu ali Citroënovem Jumperju. Zdaj pa bo ponudil modele tudi na VW Crafterju.

## Iveco vodi ekološke dirke

Iveco bo drugo leto zapored prispeval k trajnostnim ciljem ETRA s tovornjakom Iveco S-Way LNG Pace, ki lahko zmanjša emisije CO<sub>2</sub> do 95 odstotkov v primerjavi z dizelskimi tovornjaki. Iveco bo sodeloval na evropskem prvenstvu v dirkah s tovornjaki (ETRC) 2022 kot tehnični sponzor "Die Bullen von Iveco" in partner ekipama Schwabentruck in Hahn. Dirkači obeh ekip bodo tekmovali na novih dirkalnih tovornjakih Iveco S-Way-R, ki so bili nadgrajeni z izboljšanimi zmogljivostmi, hkrati pa v ozračje spuščajo manj emisij.





## Kamaz prodaja dirkalne tovornjake

**K**amazova dirkalna ekipa, ki je praktično neporažena na dirkah relija Dakar, prodaja svojo srebrnino. Dirkalni tovornjak, ki je osvojil Dakar v letih 2019, 2020 in 2021, je na voljo za 970.000 evrov. Razlog: odhod pokroviteljev zaradi ruske invazije na Ukrajino.

Veliki uspehi Kamazove ekipe so čez noč pozabljeni in ekipa se je znašla v nezavidljivem položaju, brez sredstev. Rusko ekipo je vedno sestavljalo veliko število osebja. Priprave in izvedbo sodelovanja na Dakarju je izvajalo kar 200 zaposlenih.

Vodja ekipe Vladimir Chagin je priznal, da so tuji sponzorji ekipi obrnili hrbet, pred tem pa so bili pripravljeni plačevati velike zneske za svoje reklame na ruskih tekmovalnih tovornjaki. »Lahko rečem, da me je življenje prisililo v ta korak,« je dejal sedemkratni zmagovalec relija Dakar. »V tem, da bo nekdo obogatil svojo kolekcijo tudi s tekmovalnimi tovornjaki Kamaz, ki imajo bogato zgodovino in tradicijo, ne vidim nič slabega. Ob tem bo naša ekipa dobila potrebna sredstva za nadaljevanje aktivnosti.« V zadnjih letih je vodstvo Kamaza razmišljalo tudi o odprtju muzeja vojaških vozil. Pred sedežem podjetja so že zbrali nekaj dirkalnih tovornjakov in modelov, ki so zaznamovali razvoj tega ruskega proizvajalca gospodarskih vozil. Žal pa trenutne razmere niso naklonjene ureditvi muzeja, še več, večino že pripeljanih eksponatov bodo zdaj prodali. Karizmatični tovornjak z oznako KamAZ-4911 Extreme, letnik 2004, je na voljo za 132.600 evrov, medtem ko se nekoliko mlajši model KamAZ-43226 VK, ki je trikrat osvojil Dakar, prodaja za 168.200 evrov.

Zakaj Kamaz potrebuje toliko sredstev, pa pove podatek, da je dirkalni tovornjak sestavljen pretežno iz komponent, ki so danes na spisku sankcioniranih: osi prihajajo iz finskega Sisua, samodejni Allison menjalniki so ameriški, blažilniki Reiger so nizozemski, motorji pa prihajajo s Kitajske, razvilo jih je podjetje DCEC.



# SERVISNI PAKETI MAN TGX IN TGS

Prigo, d.o.o. | Servisni center Brdo

**DARILO**  
sončna očala Prigo  
ob vsakem servisu  
med 1. 6. in 31. 7.



## Posebna ponudba servisnega paketa za modele EURO 6 | 6-C | 6-D

Servisni paket MAN TGX / TGS (EURO 6/6-C/6-D) zajema:

- zamenjavo filtra goriva,
- zamenjavo filtra olja,
- zamenjavo motornega olja (5W30 M3677),
- pregled vozila.

Cena servisnega paketa z delom: **298,00 €+DDV**

Vse cene so navedene brez DDV-ja. Možne so napake v tekstu. Slike so simbolične. Pridržujemo si pravico do spremembe cen brez predhodnega obvestila. Akcija velja od 9. 5. 2022 do 31. 8. 2022 oz. do razprodaje zaloga.



Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana | T +386 (0)1 365 83 00 | M +386 (0)51 30 15 15 | E servis.tv@prigo.si | <http://man.prigo.si>



## 2. generacija kamer

Izboljšana različica sistema MirrorCam, ki nadomešča klasična ogledala z zasloni in kamerami, je že na voljo v tovornjakih Mercedes Actros, Arocs pa tudi v električnem tovornjaku eActros. Po mnenju inženirjev Mercedes Trucks so bile izboljšave rezultat dolgoletnega raziskovanja, komunikacije s strankami in zbiranja povratnih informacij od velikega števila voznikov. Novi sistem izstopa predvsem po deset centimetrov krajšem nosilcu kamere. Poleg estetike ta rešitev prispeva tudi k večji praktičnosti. Možnost kamere, da med manevriranjem pride v stik z drugimi vozili na cesti ali z ovirami, je zdaj zmanjšana na minimum. Nekatero uporabno funkcije, ki so bile že doslej na voljo, pa so ohranjene, kot denimo širokozaslonski način



z izrisom linij, ki vozniku olajšajo manevriranje in orientacijo v prostoru. Poleg tega sistem MirrorCam deluje v sinergiji s sistemom Active Sideguard Assist. Ta sistem služi za

spremljanje prostora ob vozilu pri zavijanju in je sposoben ustaviti vozilo pri hitrosti 20 kilometrov na uro, kar zaščiti pešce in kolesarje v mrtvem kotu.

## 1700 kamer na hrvaških avtocestah

Podjetje Hrvaške avtoceste (HAC) bo do konca leta zamenjalo 1727 analognih kamer za spremljanje prometa s 1700 novimi digitalnimi, s čimer se začne proces digitalizacije avtocest. V sklopu tega sistema bo na sedežu HACa v Zagrebu ustanovljen nov center za upravljanje in nadzor prometa, v katerega bodo v realnem času prihajale informacije o stanju v prometu na avtocestah, s katerimi upravlja HAC, pa tudi na istrskem ipilonu in na cesti Zagreb-Macelj. Ti podatki se bodo v realnem času zbirali tudi v državnem centru za nadzor prometa v Karlovcu. V sklopu projekta bodo na določenih mestih zgrajene tudi nove meteorološke postaje, nekaj novih info portalov ter nov komunikacijski sistem za izmenjavo podatkov z intervencijskimi službami.

Novo kamere bodo hitreje in varneje detektirale potencialne nevarnosti, kot je vožnja v nasprotni smeri, zausta-

vljeno vozilo, pešec na cesti, nesreče, požari v tunelih, lahko pa bodo uporabljene tudi za nadzor hitrosti.



**TISK NA MAJICE**  
**UGODNO IN KVALITETNO**  
**WWW.ARBOS.SI**

Tel. : (+386) 51 899 599  
E-mail: info@arbos.si



## Daimlerjevi deli za avtobuse kmalu iz 3D tiskalnika

Iz Daimlerja sporočajo, da bodo lahko avtobusna podjetja in njihovi servisni partnerji od junija letos nadomestne dele izdelovali s 3D-tiskom. Odslej bodo rezervni deli tudi v digitalnih skladiščih. Prihodnost se je uradno začela. Lastniki avtobusov Mercedes-Benz in Setra bodo kmalu lahko v lastnih prostorih hitro in poceni izdelali številne rezervne dele. Vse, kar potrebujejo, je certificiran 3D tiskalnik, enkratni postopek registracije in licenco za zahtevani del v želeni količini za ustvarjanje lastne »tovarne mini delov«. Zahvaljujoč novemu upravljanju licenc za rezervne dele servisna znamka Omniplus podjetja

Daimler Buses očitno postavlja smer za celotno industrijo. Samo vprašanje

časa je, kdaj bo ta sistem na voljo tudi za tovorna in osebna vozila.



## ATR EVO

ATR, največji svetovni proizvajalec letal za regionalno aviacijo, je objavil, da bo do leta 2030 na trg poslal povsem novo generacijo svojega najbolj prodajanega letala ATR EVO. Letalo bo prenovljeno, nova pa bosta tudi motorja, ki bosta imela celo hibridne lastnosti, kar bo omogočalo boljše zmogljivosti, manjšo porabo in manjše izpuste. Novi eko dizajn bo prejel trup ter motorna propelerja, saj ATR EVO ostaja dvomotorni turbo propeler, ki bo lahko uporabljal 100-% letalsko trajnostno gorivo (SAF – Sustainable Aviation Fuel).



10321

### Zniževanje porabe goriva in emisij CO<sub>2</sub> z novim konceptom EcoGeneration

Aerodinamični polpriklonniki generacije EcoGeneration znatno zmanjšajo zračni upor in s tem porabo goriva. Z nastavljivim zadkom je mogoče različici EcoFLEX in EcoVARIOS po potrebi fleksibilno prilagoditi na polno tovorno prostornino. Pri praktični uporabi je bil s konceptom EcoGeneration dosežen prihranek goriva več kot 10 %. Več na: [www.cargobull.si](http://www.cargobull.si)

**SCHMITZ  
CARGOBULL**   
The Trailer Company.

## Inteligentne luči so že med nami

Začelo se je s prilagodljivimi žarometi v petdesetih letih prejšnjega stoletja. Citroën DS – žaba je bil prvi avtomobil na svetu, pri katerem so se žarometi vrteli vzporedno s sprednjimi kolesi in osvetljevali prihajajoč zavoj.

Nekaj desetletij pozneje je ta možnost postala običajna pri ksenonskih in LED žarometih. Vedno bolj je prisotna tudi »matrična« tehnologija, pri kateri snop »preskoči« vozilo spredaj, da ne zaslepi voznika, hkrati pa vse okoli nje osvetljujejo dolgi žarometi.

V zadnjih letih so se spremenile tudi zadnje luči, pri katerih se ob zaviranju spremeni grafika, ki voznika zadaj opozarja na nevarnost ne le z intenzivnostjo, ampak tudi z ustreznim vizualnim prikazom. Za-

nimivi so tudi dinamični smerniki, ki ne le utripajo, ampak se zaporedno prižiga vedno več diod.

Prihajajo pa že inteligentni žarometi, ki bodo praktično pred seboj lahko projicirali holografsko podobo. Možnosti

je ogromno, predvsem varnostnih, pa tudi informativnih, torej komunikacijskih. V praksi bodo avtomobili prek zadnjih luči OLED lahko posredovali tudi določene informacije o stopnji zaviranja in morebitnih nevarnostih.



## ID.Buzz in Vojna zvezd

Ob lansiranju električnega kombija ID.Buzz je Volkswagen pripravil tudi celotno kampanjo, ki je nastala v sodelovanju z Lucasfilmom in Industrial Light & Magic, v kateri se pojavljajo ID. Buzz, slavni liki iz Vojne zvezd, pa tudi glavni igralec Ewan McGregor.

Cene so objavljene, konfigurator je odprt, ostalo je le še privabiti kupce, predvsem družine. Za to je potrebno veliko čustvenega naboja in le redkih se ne bo dotaknilo sodelovanje z ekipo, ki stoji za serijo Vojna zvezd in priljubljenimi liki. Predstavitve ID.Buzza je sovpadala z novo serijo Vojne zvezd Obi-Wana Kenobija, ki so jo na kanalu Disney+ začeli predvajati 27. maja.

Krona tega sodelovanja je video posnetek, narejen v sodelovanju z Lucas-



filmom in Industrial Light & Magic, z uporabo njihovih vodilnih virtualnih produkcijskih rešitev. V njem se pojavijo ID.Buzz, znani liki iz Vojne zvezd, robota R2-D2 in C-3PO ter glavni igralec Ewan McGregor, ki bo v priho-

dnosti tudi ambasador znamke Volkswagen. Ta vloga je bil kot ustvarjena za McGregorja, saj je že od otroštva strasten oboževalec Volkswagna ter vsakodneveni voznik in zbiralec avtomobilov Volkswagen.

## Kobal z EcoFlex polprikolico

Podjetje Kobal Transporti, je pri uvozniku za priklopna vozila Schmit Cargobull Slovenija prevzel posebno polprikolico EcoFlex, ki s svojo aerodinamično obliko zmanjšuje zračni upor in omogoča varčevanje z gorivom. Posebej oblikovana polprikolica omogoča prihranek goriva in zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> brez negativnega vpliva na uporabnost polpriklopnika. Posebnost te polprikolice je, da se lahko zadnji del dviga ali spušča. Iz višine 2,7 metra je možno zadnji del spustiti na 2,2 metra in s tem zmanjšati vrtnčenje zraka izza vozila, kar pa omogoča



manj upora in nižjo porabo. Dodatno je polprikolica opremljena tudi s senzorjem nadzora tlaka v pnevmatikah,

saj vemo, da premalo napolnjene pnevmatike prav tako zvišujejo trenje in s tem porabo goriva.





# PRIHRANITE ČAS

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

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



Poskeniraj  
za prihranek

# GPS - GLOBALNI SISTEM POZICIONIRANJA



*Danes je kakovostna navigacija skoraj že del obvezne opreme. Brez GPSa bi se transport zaustavil, vse pa se je začelo s Sputnikom in sestrelitvijo letala.*

Če bi iz kakršnega koli razloga sistem GPS postal nedostopen, bi bila transportna panoga vsaj za nekaj časa povsem paralizirana. Najdemo ga lahko ne le v napravah za navigiranje, temveč omogoča tudi usklajevanje s standardi delovnega časa, omogoča planiranje nalog celotne flote tovornjakov, kontrolira delo tempomata in tahografa, nadzira prevoz trošarinskega blaga, skrbi za varen prevoz hrane skozi Rusijo, omogoča plačevanje nemških avtocest in izpolnjuje še številne druge manj očitne naloge.

## Kdaj je nastal GPS?

Začetki segajo v leto 1957, ko je takratna Sovjetska zveza v vesolje poslala svoj prvi umetni satelit. Sputnik 1 so preučevali tudi ameriški strokovnjaki in hitro opazili njegovo uporabnost. Šlo je za zmožnost sledenja zemeljskim objektom s povezovanjem s satelitom in reflektiranjem signalov skozenj. Skozi 60-ta leta so sistem razvijali, a v popolni tajnosti, saj so ga namenili pretežno za vojaške namene, prek njega pa so lahko navigirali

raketne projekte dolgega dosega. Tako se je GPS v tajnosti razvijal 20 let, vse do velike tragedije korejskega letala. 1. septembra leta 1983 je Boeing 747 južnokorejskega letalskega prevoznika letel iz New Yorka preko Aljaske proti Seulu. Pilot je v kritičnem trenutku naredil tragično napako in nastavil smer preveč severno, s čimer je kršil sovjetski zračni prostor. To je storil kar dvakrat, in ko je drugič vstopil v zračni prostor ZSSR, se je vojno letalstvo odločilo odzvati. Sovjeti so bili namreč prepričani, da je v zraku obnovljeno vohunsko letalo Boeing 707, ki se je redno pojavljalo v tej regiji. Dvignili so Miga in sestrelili Boeing skupaj z 246 potniki in 23 člani posadke.

## Tragedija vzrok za napredek

Primer je močno odmeval po vsem svetu in odnosi med Sovjeti in Američani so se močno zaostriili, saj so bili potniki na letalu večinoma Američani, na krovu pa je bil tudi kongresnik. Tudi Sovjeti so sprožili raziskavo, a brez večjih posledic, le pilot, ki je po ukazu sprožil raketo, ni dobil rednega napredovanja. Ob tem pa se je zgodila velika tehnološka revolucija.

Pilot južnokorejskega letala je med letom uporabljal preprosti navigacijski sistem INS. Vanj je bil zapisan niz koordinat, ki naj bi bile okvirne točke na poti leta. Slabost sistema INS pa je, da bi lahko napaka pri vnosu ene koordinate povzročila napačno nastavitve naslednje. Ko je torej letalo prvič skrenilo s poti, je



Polna črta prikazuje let letala 007 dne 1. 9. 1983, črtkana črta pa nakazuje pravilno smer leta, s katere je žal letalo zašlo.

Navigacija ETAK iz 80-ih let prejšnjega stoletja, ki je temeljila na tehnologiji sledenja brez satelitske komunikacije. Namesto GPSa je imela naprava digitalni kompas, ki ga je združila s podatki o hitrosti vozila. O večji natančnosti seveda ni bilo govora, stroški pa so bili ogromni.





nadaljevalo po napačni poti. Američani so spoznali, da bi nadaljevanje letenja na ta način lahko povzročilo še več nesreč. Zato so se po padcu letala nad Sahalinskim otočjem odločili razkriti sistem GPS in ga dati na voljo civilnim uporabnikom.

## Nenatančni začetki

Prve GPS naprave so bile precej nenatančne in so nakazovale odstopanja tudi do nekaj sto metrov. To pa zato, ker Američani še vedno niso želeli deliti svojih najmočnejših signalov, ki so bili rezervirani za vojsko. Zato prvi civilni GPS navigacijski sistemi niso bili primerni za uporabo na kopnem, še posebej ne v cestnem prometu.

Do sprememb je začelo prihajati konec osemdesetih let. Od leta 1989 so Američani v orbito poslali 24 posebnih satelitov, s katerimi so zgradili GPS sistem druge generacije. Sistem je bil pripravljen leta 1993, ko so ga dali v uporabo tako za vojaške kot civilne namene. In čeprav so Američani najmočnejše signale ponovno rezervirali za vojsko, pa je postala uporaba izven vojaških namenov zdaj bolj dostopna. Prvi so to opazili proizvajalci avtomobilov in tako je BMW že leta 1994 za svojo serijo 7 kot dodatno opremo ponudil tudi satelitsko navigacijo. V ZDA je bil prvi, ki je ponujal navigacijo, Oldsmobil, to je znamka, ki je takrat predstavljala dražjo znamko v skupini General Motors. Kmalu pa so se začele pojavljati tudi netovarniške navigacije, običajno v manjših napravah ali v velikosti 1 DIN, ki so nadomestile klasične radijske sprejemnike. Kljub temu pa GPS še vedno ni bil najbolj natančen. Civilni proizvajalci so obtožili Američane, da neupravičeno omejujejo natančnost sistema in da je treba ukiniti vojaške privilegije. Po nekaj letih truda in obtoževanja so Američani leta 2000 le popustili in dali GPS v vsesplošno uporabo. Ocenjuje se, da se je takrat natančnost povečala za petkrat, medtem pa je lociranje vozil vstopilo v povsem novo obdobje. To pa zato, ker so GPS naprave naredile še korak naprej od klasičnih navigacijskih naprav in dosegle druge namene. Kenworth se je, na primer, že leta 2002 hvalil z lastnim telematskim sistemom, ki podjetjem omogoča spremljanje in sledenje vozil na cesti. Istega leta so

v Nemčiji začeli izgradnjo sistema za plačilo cestnine, ki deluje na temeljih GPS sistema. Cestninski sistem je bil za uporabo pripravljen 3 leta kasneje in je v večkrat izboljšani verziji v uporabi še danes. V vmesnem času se je močno izboljšala tudi topografija in tako so naprave začele beležiti nova križišča, rondoje, višino nadvoзов, omejitve glede teže, širino vozišča ...

Zahvaljujoč temu se je GPS preselil tudi v predvidljive (PPC) tempomate sodobnih tovornjakov.

Danes je tehnologija GPS praktično na voljo vsakomur, saj se mnogi vozniki zdaj zanašajo že kar na pametne telefone in prek njih spremljajo podatke o prometu in navodila za vožnjo.



Grafika prvih podatkovnih kart je bila na začetku zelo slaba, naprave pa niso omogočale glasovnega vodenja.

# SLEDENJE VOZIL

**MOTORNA VOZILA**

**OSEBNA VOZILA**

**TOVARNNA VOZILA**

ŽE OD...

## 6.99

EUR + DDV

AKCIJA!

brezplačna montaža

- spremljanje lokacije vozil,
- zaznavanje in preprečevanje kraja,
- opozarjanje na dogodke,
- daljinski prenos podatkov tahografa,

- usmerjanje in komunikacija za voznike,
- napredna telematika,
- avtomatizacija potnih nalogov,
- spletna in mobilna aplikacija,...

**simptom**

always with you

splet: [www.simptom.eu](http://www.simptom.eu)

e-mail: [info@simptom.eu](mailto:info@simptom.eu)



# NAJBOLJŠI PLANERJI POTI

*Če se pripravljate na daljše potovanja in niste seznanjeni z območjem, kamor se odpravljate, je logično, da se pred potovanjem informirate o poti. Kljub absolutnemu preboju navigacije na mobilnih telefonih mnogi še vedno pred potovanjem obiščejo kakšno spletno stran in se prepričajo o pravi smeri potovanja.*

Takšnih spletnih strani je veliko, ob natančni navigaciji pa nam ponujajo tudi druge informacije o možnosti obedovanja, spanja, lokalnih znamenitosti ... Ena najstarejših je zagotovo ViaMichelin, ki že od leta 2001 ljudem po celem svetu nudi natančne napotke za planiranje potovanja. No, med tem je stran ViaMichelin dobila mnogo konkurentov.

Poleg drugih spletnih mest, ki ponujajo podobne storitve načrtovanja potovanj, obstajajo številne brezplačne navigacijske aplikacije, ki imajo svoja spletna mesta s svojevrstnim načrtom poti. Ker takšne strani običajno ne ponujajo izpisa poti in navodil, je treba pot poslati na telefon in namestiti aplikacijo. Ta aplikacija vas nato usmerja do cilja kot klasična navigacija. Pregledali in preizkusili smo nekaj takšnih navigacijskih aplikacij.

## Google Maps

To aplikacijo najverjetneje že vsi poznate, a Google Maps že dolgo niso več le karte za navigiranje. V svojo pot lahko vključite javni

## Garmin

Zagotovo najbolj poznano ime v svetu navigacijskih naprav je Garmin. To ime je postalo kar nekakšen sinonim za satelitske navigacije. Podjetje sta leta 1989 ustanovila Gary Burrell in Min Kao. V zadnjih 30 letih je Garmin uvedel številne nove kategorije izdelkov in se razvil v vodilno svetovno podjetje na področju avtomobilskih, mobilnih, pohodniških, pomorskih in letalskih izdelkov ter izdelkov za vadbo. Leta 1993 so predstavili prvo GPS napravo s premikajočim se zemljevidom in z njo orali ledino na področju avtomobilizma.

Leta 1998 je Garmin predstavil svoj prvi prenosni GPS navigacijski sistem za avtomobilsko uporabo, StreetPilot. Imel je ulični zemljevid s pogledom od zgoraj na črno-belem zaslonu LCD in zemljevide na podatkovnih kasetah velikosti 8 ali 16 MB. Ena kasetna je pokrila dokaj majhno območje, kot je denimo Slovenija. To je bil velik napredek, saj je zdaj »vsakdo« lahko kupil navigacijski sistem GPS, saj se je cena spustila na približno 500 dolarjev. Najboljše od vsega pa je, da je bilo napravo možno poljubno prestavljati iz avta v avto. Leta 2005 je podjetje predstavilo navigacijske naprave iz družine nüvi® 300. To je bila prva moderno oblikovana naprava za satelitsko navigacijo s prepoznavno tanko kvadratno obliko, kar je pomenilo, da je bilo mogoče satelitsko napravo preprosto spraviti v žep ali torbico.



prevoz, letalo, kolo ali peš sprehod. Zato ni čudno, da je Google skoraj povsem uničil trg klasičnih navigacijskih naprav za avtomobile. Pri izbranih rutah ponudi tudi alternativne poti, poti brez cestnin, prav tako izračuna in izbere poti brez zastojev. Večkrat ponudi različne poti z navedeno razdaljo in časom potovanja. Aplikacija ponuja tudi informacije o delu na cestah, zastoje, fiksne radarske kamere, kar je glede na porast stacionarnih radarjev zelo koristno. Kljub temu pa se ta aplikacija ne more uporabljati za pravi planer poti, saj brez mobitela ne boste nikamor prišli, ob tem pa vam Google ne bo izračunal predvidene cene oziroma stroškov potovanja.

## ADAC

Marsikdo ne ve, da ima nemški ADAC eno najboljših strani za načrtovanje poti, a je na žalost na voljo le v nemškem jeziku, kar je za nekatere nepremostljiva ovira. ADACov planer nam je do Maribora sicer ponudil le eno pot in izračunal dolžino poti 130 km ter navedel, da bo pot trajala uro in pol, kar je dokaj realno glede na povečan promet tovornjakov in gnečo na cesti. Planer izračuna tudi ceno poti, a bi se po njihovih podatkih morali voziti v koloni za tovornjaki. Pot si lahko pogledate na karti ter si vključite opcije, kot so stanje v prometu, zastoji, prikazovanje nesreč in policijskih kamer. Je pa



res, da kar nekaj teh opcij v Sloveniji ne deluje. Zato pa navdušuje izpis navodil, ki so logična in polna dodatnih informacij, kot recimo omejitev hitrosti, cena goriva ... Če potujete v Nemčijo in znate nemško, je to zelo priporočljiva aplikacija.



# ADAC

## Here We Go

Zelo priljubljena aplikacija, ki želi konkurirati Google Maps, nam ni bila povsem všeč. Proti morju nas je poslala v največjo gnečo pri Brdu in sploh ni ponudila alternativne poti. Če se boste držali njenih navodil, ni izključeno, da boste obtičali v večjem zastoju. Vse ostale strani so nas pri izhodu iz Ljubljane usmerile na manj obremenjene ceste. Tako kot pri Google Maps tudi te aplikacije ne moremo šteti za pravi načrtovalci potovanj, saj brez mobilnega telefona ne boste prav daleč prišli. Pisnih navodil ni, in da vas lahko Here We Go navigira, morate aplikacijo namestiti na svoj mobilni telefon, ob tem pa porabiti nekaj podatkovnega prenosa.



## Waze

Waze je še en načrtovalci in navigacija v slogu Google Maps, a še bogateje založen z dodatnimi možnostmi. Deluje kot nekakšno družabno omrežje, saj lahko na zemljevidu vedno vidite, kje so vsi registrirani uporabniki. Uporabnik lahko seveda ostane tudi anonimen. Toda ta funkcija Waze je manj pomembna. Pomembnejše je, da lahko tukaj ves čas vidite lokacije vseh fiksnih in mobilnih merilnikov hitrosti in tudi kje so patrolje prometne policije. Obstajajo seveda tudi informacije o gneči, delih na cesti ... Ravno zaradi tega je Waze hitro postal planetarno popularen. Uporablja se lahko tudi za načrtovanje potovanj. Waze nam je predlagal samo eno pot do Maribora in predvidel trajanje potovanja 1 ure in 17 minut, kar se nam je zdelo vseeno malo preoptimistično. Prav tako je mogoče predvideti, koliko časa bo potovanje trajalo, odvisno od tega, v katerem delu dneva se boste nanj odpravili. Tudi Waze deluje prek mobilne aplikacije.

## ViaMichelin

Najbolj priljubljen načrtovalci poti z neverjetno količino možnosti in dodatkov. K resnosti in podrobnosti projekta pripomore tudi dejstvo, da 200 zaposlenih vsak dan dela na razvoju in vzdrževanju strani. Za vožnjo do Maribora nam je ponudil kar tri poti, seveda je bila najhitrejša po avtocesti. Ob vsem ostalem ViaMichelin razveseljuje s svojo pestro vsebino. Izberete lahko na primer znamko avtomobila, njegov model in motor in sistem vam



bo dokaj natančno izračunal potne stroške. Podrobna navodila lahko natisnete, ViaMichelin pa vam bo dodatno ponudil najbolj zanimive namestitve, kulturno-zgodovinske znamenitosti, restavracije tako na vaši poti, okolici kot na cilju.



## In na koncu

ViaMichelin je zagotovo najboljši načrtovalci poti, če želite navigirati ročno, s pomočjo zemljevida in navodil. A ViaMichelin in druge podobne strani ne ponujajo realne slike stanja na cestah in možnosti mobilne navigacije, zato bi lahko tovrstne strani tudi kmalu izumrle. Njihovo mesto bodo zasedli Google Maps, Waze in podobne brezplačne navigacijske storitve.

# KOMFORT S ŠESTIMI ZVEZDICAMI

*Hotele na kamionskih in avtobusnih šasijah lahko vidimo tudi pri nas na obali ali pa ko potujejo skozi našo državo do hrvaške, grške, turške obale. Vidimo jih lahko tudi kot del kakšne ekspedicije ali kot spremljevalno vozilo dirkaških ekip ... V zahodni Evropi jih je vedno več, priljubljenost pa jim raste, čeprav so bajeslovno dragi. Razlog je preprost: nudijo več luksuza kot najbolj moderni hoteli, omogočajo pa svobodo in individualnost, kar pa nima cene.*

**K**ronologija velikih motorhomeov (hiša na kolesih) beleži, da so se prva tovrstna vozila na tovornaških in avtobusnih šasijah pojavila že pred sto leti v ZDA. Tam je tudi danes njihov največji trg glede na dejstvo, da je tam tudi največ njihovih proizvajalcev. V evropski prostor se luksuzno opremljeni modeli sramežljivo in počasi prebijajo od poznih šestdesetih let naprej. Tudi danes to ni masovna »a la carte« proizvodnja, temveč butična izdelava v majhnih serijah, večinoma celo kot unikat. Proizvajajo se za znane kupce z visoko kupno močjo. Za primerjavo navedimo, da osnovni modeli stanejo kot dvosobno stanovanje, tisti največji in najbolj opremljeni pa kot apartma na elitni lokaciji v Sredozemlju.

## Samo za odličnjake

**K**do so lastniki? Bogatejši posamezniki, ki imajo ob B vozniški kategoriji tudi C kategorijo. To so hedonisti, ki uživajo v visokem komfortu in jim ni žal vložiti velike količine denarja v poseben izbor lokacije za počitek in rekreacijo. Večina jih ima možnost, da v prtljažnem prostoru v dnu ali zadku vozila hrani osebni avtomobil za večerne izhode v mesto, lokale,

na večerjo v klube ... malo bolj oddaljene od ob morju parkiranega lastnega hotela na kolesih. Maloštevilna podjetja, bolje rečeno delavnice, ki se ukvarjajo z izdelavo, med sabo kar tekmujejo, kdo bo v notranjosti potujočih apartmajev ponudil več ekstravagance in prefinjenosti. Pri tem za osnovo izbirajo kamionske ali avtobusne šasije, naj-

večkrat priznanih proizvajalcev, kot so MAN, Mercedes ali Volvo. Nekateri uporabljajo »golo« podvožje, drugi pa se odločijo za vgradnjo značilnih komponent, kot so svetlobne skupine, vetrobranska stekla, zunanja ogledala, v sprednjo (redko v zadnjo) steno le zaradi prepoznavnosti »donatorja«, od katerega je bila kupljena šasija.

Če se za nadgradnjo uporablja tovornaška šasija brez kabine, potem se lahko v zadnjem delu ustvari prostor za »garažo« za nižji avtomobil.



Oblikovalcem te notranjosti ni manjkalo ne inspiracije ne domišljije.





## Absolutni vrh

**N**ajvečji dogodek za tovrstna vozila je Karavan salon v Düsseldorfu. To je ena redkih priložnosti za širšo javnost, da vidi domišljivo oblikovalcev in spretnosti mojstrskih rok, utelešenih v najprestižnejših modelih najbolj znanih proizvajalcev. Na lanskem sejmu, ki je bil v začetku jeseni, je domači proizvajalec Volkner Mobil iz Wuppertala predstavil absolutni vrh v gradnji tovrstnih vozil. Model Performance S z vrhunsko notranjostjo in veliko sredinsko nameščeno »garažo« je vzbujal zares veliko pozornosti. Dizajn pohištva BrilliantDark z ročno furniranim posebnim lesom je primer izjemne izdelave.

V sodelovanju s podjetjem Burmester je bil za ta primer posebej razvit glasbeni sistem, ki zagotavlja popoln, izjemen zvočni učinek. Tehnično izdatno opremljen Performance S obiluje s presežniki samozadostnosti: notranjost se na primer napaja z elektriko iz litij-ionskih baterij, ki se polnijo iz dvokilovattnega fotovoltaičnega strešnega sistema in osemkilovattnega dizelskega generatorja.

Cena: 2 milijona evrov. Če pa si želite še Bugatti Chiron, ki je poslužil kot model v garaži in potuje z vami v spodnji etaži mobilnega apartmaja, je cena 6,5 milijona evrov.

Zadovoljstvo res lahko stane: za promocijo nove različice Performance S je Volker Mobil v »garažo« potisnil nič manj in nič več kot Bugatti Chiron. Kdor lahko odšteje nekaj več kot dva milijona evrov za prestižni motorhome, narejen na podvozju avtobusa Volvo, ima tudi 6,5 milijona evrov za komplet z ekstravagantnim avtomobilom.



Redko viden luksuz na kolesih – to je del notranjosti nove generacije modela Performance S.



## Radi jih imajo avanturisti

**N**ajbližji sorodniki so jim nekoliko manj opremljeni modeli, namenjeni ekspedicijam, raziskovalcem, avanturistom, pa tudi kakšni posebni službi. Za razliko od integriranih avtomobov ta vozila nastajajo na šasijah s

kabino, na katero se »nasadi« komfortna nadgradnja, po principu klasičnega tovornega boksa – furgona. Za nadgradnjo se uporabljajo pretežno tovornjaške izvedenke s pogonom na vse osi (dve ali tri), saj avanturisti ne

priznavajo terenskih izzivov, zato so zaradi tega v nekakšni prednosti glede na luksuzno integralno narejene sorodnike. Kljub drugačnemu načinu gradnje pa tudi off-road hoteli niso niti najmanj poceni.



V spalnem oddelku je lahko zakonska postelja, lahko pa sta postelji tudi ločeni. Udobje je vedno zagotovljeno, na voljo pa je tudi priročna nočna omarica, večje omare in zmogljiva grelno-hladilna naprava.

## Da bo ekspedicija več kot le zadovoljstvo

**B**liss Mobil iz nizozemskega mesta Breda izdeluje predvsem terenske, ekspedicijske »hotele na kolesih« z uporabo podvozja s kabinami MAN in Mercedes-Benz. Na fotografiji je pred kratkim izdobljena nadgradnja, narejena na najnovejši različici Mercedes-Benz Zetros iz družine 20 foot. S »suho« težo od 4.200 do 4.500 kg, dolžino 6.059, širino 2.438 in višino 2.400 mm je ta nadgradnja združljiva s šasijo tovornjakov 6x6 ali 4x4 s podaljšanim okvirjem. 20-metrška nadgradnja ima zakonske mere transportnega zabojnika (po standardu DIN) in se lahko namesti na kateri koli solo standardni tovornjak



za prevoz kontejnerjev teh dimenzij. Družina je zgrajena iz jeklenih okvirjev in kompozitnih sten s PET jedrom skupne debeline 60 mm. Različne postavitve ponujajo spalni prostor za do šest oseb (s preobliko-

vanjem sedežnih elementov v ležišča), medtem ko so v »družinski« postavitvi štiri fiksne postelje. Možnost visokih ležišč nad sedeži (»kavč«) omogoča, da je v istem prostoru osem spalnih mest.



## Evropa in vzhodnjaki

**P**roizvajalci velikih kamperjev so locirani pretežno v Nemčiji, Avstriji, na Nizozemskem in v Franciji. Tržni potencial za tovrstna vozila pa v zadnjem času prepoznavajo tudi na vzhodu, denimo na Poljskem. V obalstvem mestu Gdynia posluje podjetje Azimoo Expedition, ki ima v svojem proizvodnem programu dve družini terenskih kamperjev, ki jih izdelujejo na šasijah manjših tovornjakov s pogonom na obe osi. Osnova so

tako pretežno Mercedesova Unimog ali Atego ter Mitsubishi Fuso Canter ali MAN TGM. Na fotografiji je model Tepui, narejen na šasiji Canterja s 4-kolesnim pogonom. Poganja ga štirivaljen dizel motor z močjo 175 KM in 430 Nm navora. Skupaj z nadgradnjo je težak 6500 kg, visok odmik od tal ter velik vstopni in izstopni kot mu omogočajo velike terenske zmožljivosti. Za to je na voljo tudi vitel z vlečno močjo do 8 ton. Na strehi so solarni paneli moči 970 vatov, aku-

mulatorji imajo povečano kapaciteto, na zunanji strani pa sta tudi rezervoarja za pitno in tehnično vodo. Za proizvodnjo elektrike je zadolžen poseben 2,2-kW agregat, ki se napaja iz posebne 10-litrške posode za nafto. Notranjost ponuja komfort, neobičajen za življenje v divjini: kuhinja s štedilnikom, hladilnik in zamrzovalnik, jedilnica s stoli in klopjo, sanitarni del (tuš in wc), velika postelja za dve osebi, omare, predali, avdio in TV aparat, WiFi ruter ...



## Drugo življenje legendarnega starčka

Za nadgradnjo »hotelov na kolesih« se praviloma uporabljajo nove šasije tovornih vozil ali avtobusov, obstajajo pa tudi izjeme. Nizozemski Bliss Mobil ima na referenčnem seznamu veterana, na katerega je po naročilu stranke vgrajen luksuzni kontejner za oddih in rekreacijo tudi na težje dostopnih mestih. Kontejner so postavili na tovornjak že pozabljene francoske znamke UNIC. Triosni 3446 s štirikolesnim pogonom iz leta 1974 je eden iz zadnje serije, preden so nekoč slavnega proizvajalca »pretopili« v Ivecu. Podvozje ima številko 285.092, v »nosu« originalne dvojne kabine je motor V8 s 14.886 cm<sup>3</sup>, 225 kW/306 KM. Po podatkih iz prometnega dovoljenja je skupna teža nenavadnega avtodoma 21.000 kg.

In tukaj je priložnost za besedo ali dve o blagovni znamki UNIC. Podjetje je bilo ustanovljeno leta 1905. Do konca dvajsetih let prejšnjega stoletja je izdelovalo le avtomobile in taksije, od leta 1931 pa so bila na proizvodnem programu tudi težja vozila. Leta 1937 je UNIC predstavil svoj 10,3-litr-

Dobro ohranjen, kar 48 let star UNIC-ov terenec še danes dobro služi svojemu lastniku, vendar na drugačni misiji. Tokrat kot luksuzni kamper.



ski šestvaljni motor. Proizvodnja avtomobilov se je nadaljevala do julija 1938, nato pa so izdelovali samo še gospodarska vozila. Samostojni status je podjetje ohranilo naslednjih štirinajst let, ko ga je leta 1952 kupil Henry Pigozzi, ki je želel, da se UNIC razvije kot družina gospodarskih vozil v okviru takrat zelo uspešne avtomobilske znamke Simca.

Leta 1956 je Simca prevzela tudi

francosko podružnico švicarskega proizvajalca tovornjakov Saurer. Deset let pozneje, leta 1966, se je UNIC »pridružil« skupini Fiat. Leta 1974 so ustanovili skupno podjetje UNIC-FIAT S.A., ki pa je že naslednje leto postalo eden od članov holdinga IVECO. Poleg francoske znamke so se v IVECO združili še italijanski proizvajalci gospodarskih vozil Fiat, OM in Lancia ter nemški Magirus.

## Na voljo so tudi cenejši

Mobilni hoteli lahko dosežejo ceno tudi milijon in več evrov. Njihovo ceno narekuje osnova – kabina s šasijo ter na to nadgradnja in specifikacija vgrajene opreme, pri

čem pa praktično ni limita. No, takih vozil je v Evropi zelo malo. So pa na voljo tudi manjši integrirani modeli s ceno pod 100.000 evrov. Precej vozil je na voljo v razponu med 100 in 200 tisoč evri, za ilustracijo

vam predstavljamo terenski kamper za štiri osebe OTAG 830, katerega iz MAN TGS 33.400 (z M kabino) predeluje berlinsko podjetje Crawler. Na nemškem trgu takšen model stane 196.000 evrov.

Poljski Azimoo je off-roader, a vseeno nudi veliko udobja v notranjosti.





## Lastne elektrarne

V večina proizvajalcev avtodomov strankam ponuja standardne ali naknadno vgrajene (opcijske) sončne panele, ki »zbirajo« električno energijo za oskrbo, če ne vseh, pa vsaj nekaterih potrošnikov, kar zmanjšuje potrebo po delovanju agregata za proizvodnjo električne energije. Volkner Mobil na primer na streho modela Performance Perfection namesti štiri velike panele, ki ob sončnem dnevu zberejo dovolj električne energije za delovanje osvetlitve notranjosti in opreme, ki ni velik porabnik (TV, avdio sistem ipd.).

Bliss Mobil na nekatere nerekreacijske nadgradnje, kot so recimo terenske kirurške ambulante, namešča sončne kolektorje na bočno stran vozila. Le te ponujajo večjo površino za vgradnjo fotovoltaičnih celic, kar poveča možnost proizvodnje več brezplačne električne energije.



Skoraj vsi proizvajalci ponujajo možnost namestitve solarnih panelov za proizvodnjo brezplačne in povsem ekološke elektrike.

Bočne stranice vozil ponujajo še več prostora za namestitev solarnih panelov. Na fotografiji je kirurška ambulanta, katero je Bliss Mobil nadgradil na vojaški izvedenki MAN tovornjaka.



Crawler OTAG 830, narejen na šasiji MAN TGS.





„ MOJ TOVORNJAK  
ZMORE TUDI, KO  
OSTALI ODNEHAJO. “

Preizkusite novi MAN TGS.  
Simply my truck.

Nekatera dela zahtevajo možgane, druga čisto moč. Še dobro, da ima novi MAN TGS oboje. Poleg izjemno funkcionalnega in učinkovitega delovnega okolja, s popolnoma digitalno sodobno pilotsko kabino in sistemom za zamenjavo digitalnih ogledal, je najbolj impresivna značilnost novega MAN TGS prefinjen koncept upravljanja in prikaz, ki zagotavlja varno in brezhibno rokovanje. Ker je primeren tudi kot transportno vozilo, je s svojim čvrstim pogonskim sklopom, novi MAN TGS pripravljen na vse. #SimplyMyTruck





# MAN TGX ZA MEGA POLNILNICE

*Elektrika je pred vrati in niti tovarnjaki se ji ne morejo upreti. No, tokratni tovarnjak pa je nekoliko drugačen, saj obljublja parametre, ki mu bodo omogočili, da prevozi precej večje razdalje, kot jih tovarnjaki za mednarodne prevoze lahko prevozijo danes. Simbolika v vsej zadevi pa je tudi ta, da so na uradni predstavitvi prisostvovali vidni predstavniki nemške vlade*

**M**AN je novi tovarnjak na predstavitvi opisal kot »skoraj serijsko« vozilo. Za prodajo naj bi bil pripravljen leta 2024 in tedaj bo prvih 200 primerkov predanih prevoznikom. Že zdaj pa se opravljajo obsežna testiranja. Največja dobra lastnost teh tovarnjakov pa bo prilagoditev na uporabo mega polnilnic. To so naprave z močjo 1000 kW, ki bodo lahko baterije v tovarnjaku za avtonomijo okoli 500 km napolnile v samo eni uri. Zahvaljujoč temu bo lahko tovarnjak ob standardnih dnevni počitkih voznika prevozil med 600 in 800 kilo-

metrov dnevno.

Ob tehnični pripravi vozila pa bo potrebna tudi sama infrastruktura in izgradnja mega polnilnic, ki so povsem nova tehnologija. Tu se je MAN združil s podjetjem ABB E-mobility, ki že pripravlja prve štiri tovrstne polnilnice. Polnilnice bodo delale pod napetostjo 1000 V in bodo v prvi fazi razporejene vzdolž avtoceste A2 med Berlinom in Hannoverom.

Poleg pospeševanja prehoda na električni pogon MAN skupaj s svojimi partnerji – Bosch, Faurecia in ZF – inten-

zivneje usmerja svoje raziskave tudi na področje vodikovega pogona. V ta namen sta bavarski minister za gospodarstvo Hubert Aiwanger in bavarski premier Markus Söder predstavila načrt financiranja projekta Bayernflotte v višini 8,5 milijona evrov. Načrt predvideva, da bodo v letu 2024 tovarnjaki na vodikove gorivne celice dokazali svojo učinkovitost pri petih bavarskih strankah (BayWa, DB Schenker, GRESS Spedition, Rhenus Logistics in Spedition Dettendorfer), ki jih bodo testirali v obdobju enega leta v realnih pogojih.





# Q MAX JE NAAAAAJBOLJŠI SOPOTNIK

Ne sprejemajte kompromisov, ko gre za vaše vozilo. Privoščite mu le preverjeno kakovost, pravijo v Petrolu. Vsa goriva Q Max so na poti do vašega vozila podvržena kompleksnemu sistemu kontrole kakovosti. Za to v podjetju skrbijo tudi s strokovno podprtim sistemom kontrole goriv v Laboratoriju Petrol. Ta deluje pod nadzorom nacionalnega akreditacijskega organa, zato rezultati preverjanj vedno predstavljajo nesporno prave rezultate. To dokazuje tudi vrsta mednarodnih certifikatov in akreditacijskih listin.

Petrol je ena prvih naftnih družb v Evropi, ki je za svoja goriva Q Max prejela Evropski certifikat EQTM (European Quality Trademark). Tega podeljuje posebna strokovna komisija, ki podrobno preveri visoko in trajno kakovost izdelka. Izjemnost goriv Q Max so prepoznali tudi uporabniki pri nas in družini Petrolovih goriv že tretje leto zapored podelili priznanje Izbran produkt leta.

## Q Max za daaaaaaljšo vožnjo

Redna uporaba goriv Q Max ima veliko prednosti, a smo za vas povzeli le nekaj najpomembnejših, ki veljajo tako za osebna kot gospodarska vozila, pa tudi delovne stroje:

- Izboljšana čistost in zaščita motorja: Motorni deli so zaradi visokih temperatur, naravnih lastnosti goriva ter zunanjih vplivov podvrženi nastajanju zelo viskoznih in trdih oblog. Zaradi njih pride do spremenjnih razmer, ki vplivajo na vse ključne procese v motorju. To pa se manifestira v izgubi moči in pospeškov, povečani porabi in višjih emisijah. Goriva Q Max odlikuje posebna tehnologija čiščenja in zaščite površin Dual Action Technology. Gre za edinstven pristop, pri katerem z unikatnim in inteligentnim učinkovanjem molekul dosežemo dvojni učinek – površine očistimo že nastalih oblog ter jih istočasno zaščitimo pred nastajanjem novih.
- Restavracija moči in pospeškov: Rezultat sinergije vseh učinkov aditivov je hitra restavracija razmer v motorju, s tem pa maksimal-

na razpoložljiva moč in odzivnost motorja. Zaščitni učinek aditiva poskrbi, da se te sposobnosti motorja ohranjajo ves čas obratovanja, kar pomeni stalno razpoložljivost moči in drugih karakteristik, ki jo glede na tehnološko zasnovo ta lahko nudi. To gorivu prinaša tudi ključne okoljske attribute: nižje emisije in zmanjšanje negativnih učinkov na okolje.

- Znižana poraba goriva: Z visokokakovostnimi gorivi Q Max lahko porabo znižate tudi za več kot 4 %. Poleg boljše ekonomike rabe goriva se znižajo tudi emisije CO<sub>2</sub>.
- Zaščita pred obrabo, korozijo in zatikanjem injektorjev: izboljšane funkcionalnosti goriva zagotavljajo tudi povečano zanesljivost obratovanja in daljšo življenjsko dobo motornih delov.



# CENE GORIV SO VSE VIŠJE: NEKAJ TRIKOV, KAKO PRIHRANITI PRI GORIVU

*Nikakor se ne morem povsem sprostiti. Zdaj ko »ni več« korone, pa se dogajajo neke druge čudne stvari, ki jih nikoli ne bi pričakoval v 21. stoletju. Vse to pa vodi k drastičnim podražitvam praktično vsega. V transportu najbolj občutimo podražitev goriva, ki predstavlja kar tretjino vseh stroškov.*

V pomladanskih dneh nas je bilo kar malo strah zapeljati na bencinski servis, saj niti približno nismo vedeli, koliko bo v tistem trenutku stalo gorivo. Včasih so se cene spreminjale na 14 dni, sedaj pa prodajalci kar dnevno spreminjajo cene. K omejitvi podvignja cen je nekoliko pripomogla vlada z znižanjem trošarin. Ta ukrep je bil v veljavi do 30. aprila, a so cene kljub temu ostro poskočile.

V primerjavi z lanskim letom se je cena neosvinčenega bencina dvignila že za 25, cena dizla pa za 30 odstotkov. Če pa primerjamo današnji čas iz leta 2020, so cene zrasle za več kot 60 odstotkov. Se spomnite, ko je bila v najhujšem koronačasu cena 95-oktanskega bencina 0,98 evra, dizla pa 1,021? Danes, na začetku poletja, pa so cene zopet regulirane s strani države, saj bi drugače poletele v nebo. Cene za 95 oktanski bencin je regulirana na 1,56 €, za dizel pa na 1,668 €, v določenem trenutku pa je bencin stal že 1,78 €, dizel pa 1,92 €. Cene bodo ostale na tej ravni do vključno 10. avgusta. Proti visokim cenam energentov ne moremo storiti nič, lahko pa poskusimo nekoliko znižati

porabo na svojem vozilu. V nadaljevanju vam ponujamo nekaj preprostih nasvetov.

## Javni prevoz

Enostavna rešitev za znižanje porabe je pešačenje ali uporaba kolesa za odhod v službo, na voljo pa je tudi javni prevoz. Žal slednji ni dobro razvit po celotni Sloveniji in ga ni možno povsod enako uporabljati. Če ste dnevni migrant, ki se vsak dan vozi v drugi kraj v službo, poskusite pot oparaviti skupaj s sodelavcem, najdražje

je, ko se v vozilu vozimo sami. Ko pa ste že v vozilu, vozite bolj defenzivno. Ko se približujete semaforju in na njem gori rdeča luč, popustite plin že nekoliko prej in se semaforju približajte z inercijo vozila. Ne bodite objestni in ne priganjate vozila v visoke vrtljaje po nepotrebnem. Več boste prihranili, če se boste na cesti držali čim bolj enakomerne hitrosti, brez sunkovitih pospeševanj in zaviranj. Bolj vam bo noga ušla na plin na avtocesti, več goriva boste porabili.

Proti visokim cenam energentov ne moremo storiti nič, lahko pa poskusimo nekoliko znižati porabo na svojem vozilu.







Prenizek tlak v pnevmatikah povečuje kotalni upor in trenje, kar pa ne privede le do višje porabe goriva, pač pa tudi do večje obrabe pnevmatik.



Enostavna rešitev za znižanje porabe je pešačenje ali uporaba kolesa za odhod v službo, na voljo pa je tudi javni prevoz.

## Poskrbite za pravilen tlak v gumah

Zelo pomemben je tlak v pnevmatikah. Več kot dve tretjini voznikov nikoli ne preveri tlaka v pnevmatikah. Prenizek tlak v pnevmatikah povečuje kotalni upor in trenje, kar pa ne privede le do višje porabe goriva, pač pa tudi do večje obrabe pnevmatik. Proizvajalec za vsako vozilo posebej predpisuje potreben tlak v pnevmatikah, ki je po navadi zapisan na okvirju vrat na vozilu. Primeren tlak v pnevmatikah vam lahko prihrani do 4 odstotke goriva.

Tudi s pravilno uporabo klimatske naprave lahko nekaj privarčujete.

Pozimi ni vedno nujno, da je vklopljena, poleti pa jo uporabljajte zmerno. Privarčevali boste pri gorivu, pa tudi telo vam bo hvaležno, če ne bo izpostavljeno visokim temperaturnim spremembam in prepihu.

## Cene na črpalkah so različne

Oktober 2020 je država sprostila uravnavanje cen goriva na bencinskih črpalkah. Odtlej cene pogonskih goriv na vseh bencinskih servisih določajo upravljavci sami in jih lahko spreminjajo tudi večkrat dnevno. Zelo pomembno je, da veste, da so cene goriva na bencinskih servisih, ki stojijo ob avtocestah, precej višje. Cene lahko preverite na obcestnih portalih

pred vsakim bencinskim servisom, lahko pa si naložite eno od mnogih aplikacij, ki vam samodejno prikažejo, kje je gorivo cenejše. So pa sedaj cene do 10. avgusta regulirane s strani države, tako da je cena za liter goriva ponovno enak v naselju in na avtocesti.

## Teža vozila

Iz avtomobila odstranite nepotrebne predmete. Športna oprema, orodje, cel kup garderobe, smeti ... vse to res ne sodi v vozilo. Če boste avto dobro pospravili, lahko prihranite celo do 2 odstotka goriva, kaže raziskava. Obvezno z vozila snemite strešni kovček in njegove nosilce, prav tako ne vozite ves čas na strehi nosilca za kolo, če ga ne potrebujete. Kovček in nosilci za kolo vam dvignejo porabo tudi za 20 odstotkov.

## Načrtujte pot

Nepričakovani postanki in nepredvideni ovinki vas bodo stali, zato vedno dobro načrtujte pot. Preverite tudi, kam vas bo odpeljal Google. Vsi vemo, da se pogosto zmoti in pelje po kakšni nepredvideni ovinosti cesti. Dobro načrtujte tudi, ko greste zgolj po opravkih, ne hodite tja v času prometnih konic in se ne vozite brezglavo sem in tja. Najbolje je tudi, če avto nekje parkirate in se po opravkih odpravite peš.

## Ugasnite motor

Strokovnjaki pravijo, da če čakanje ne bo trajalo več kot 20 sekund, lahko avto ostane prižgan. Ko pa na primer ob zapornici čakate vlak ali se zgodi prometna nesreča ali zastoj, pa je bolje motor ugasniti. S tem boste prihranili precej goriva, pa tudi bolj ekološki boste, saj boste v zrak spustili manj izpušnih plinov.

Očitno je, da nam bo ta energetska kriza močno spremenila tudi vozniške navade.



Načrtujte svojo pot, ne hodite tja v času prometnih konic in se ne vozite brezglavo sem in tja.





# SVOBODA IN ZABAVA

*Po 30 letih Jeep v ponudbo vrača pick-up model. Jeep Gladiator temelji na modelu Wrangler, a ima dodan tovorni del, s čimer je postal polnokrvni poltovornjak. Glede na konkurenco pa ponuja kar nekaj prednosti, predvsem v zmogljivostih na terenu, pa tudi možnost odstranitve strehe in vrat ter spuščanje vetrobranskega stekla, zaradi česar je izjemen fun car.*

Ko so pri Jeepu ustvarjali Gladiatorja, so za osnovo vzeli model Wrangler in mu raztegnili medosje, ohranili pa so vse dobre off-road lastnosti, hkrati pa je to še vedno vsestransko uporaben srednje velik pick-up. Morda je videti malo čudno, saj je visok, dolg in ozek, a na cesti vseeno vzbuja spoštovanje. Gladiator je dolg skoraj 5,6 m in je med najdaljšimi v razredu srednje velikih pick-upov. Izredno veliko medosje meri 3488 mm pa še vedno zagotavlja velike vstopne in izstopne kote, medtem ko je oddaljenost od tal 25 centimetrov. Nosilnost znaša 613 kg, dolžina tovornega dela pa je 1,5 m. Prostor za tovor je osvetljen in je lahko opremljen z 230-voltno vtičnico, zaščiten pred vremenskimi vplivi. Zadnja stranica prenaša obremenitve do 150 kg in se odpira s pomočjo omejevalnika. Ko je odprta, se tovorni prostor podaljša na dva metra. Celoten tovorni del je obložen z nehrsečo plastiko, ki tudi ščiti pred poškodbami. Gladiator lahko za sabo vleče tudi 3000 kilogramov težko prikolico.

## Moderna kabina

Kabina je sicer velika, a ne tako prostorna, kot je videti na prvi pogled. Vanjo se je treba kar povzpeti preko dodatne stopnice. Spredaj, na zelo udobnih sedežih, oblečenih v usnje,

je sicer povsem dovolj prostora, zadaj pa tudi, a je zaradi dokaj pokončnega naslona vožnja malo manj udobna. Armatura, volan in ročica menjalnika so prav tako odeti v usnje in povsod je kakšen napis Jeep, tako da imate občutek, da ste del ekskluzivnega kluba. Prostori za shranjevanje drobnarij so omejeni na mrežice na vratih, majhen predal za sredinsko konzolo pod naslonom za roke, držala za skodelice, odprtino na armaturni plošči in (premajhen) predal za rokavice. Na voljo je tudi zaklepljiv in odstranljiv predal za shranjevanje pod zadnjim sedežem. Čeprav je Jeep Gladiator sam po sebi poltovornjak stare šole, ni brez

sodobne tehnologije. Poleg inovacij v pogonu, kot je Selec-Speed, in terenske strojne opreme, kot je nihalka z elektronskim odklopom, ponuja celovito opremljen informacijsko-zabavni sistem.

Na informacijskem sistemu Uconnect z 8,4-palčnim zaslonom na dotik in 7-palčnim TFT ekranom, postavljenim med dvema velikima analognima okroglima merilnikoma, lahko voznik konfigurira za več kot 100 prikazov potrebnih informacij. Uconnect 4C je opremljen z velikimi gumbi za glasnost in nastavitve ter uporabniku prijaznim vmesnikom, ki je dovolj enostaven in hiter za uporabo.

Skoraj 80 cm globoka voda ni problem.





## Pustolovec

Mislite si, kar hočete, o Jeepu Gladiatorju. Avto, ki temelji na modelu Wrangler, vzbuja močna mnenja za in proti, a na cesti vedno vzbuja zanimanje. To je še vedno poltovornjak stare šole z velikim in zmogljivim motorjem, kakršnih

kmalu ne bomo mogli več kupiti, saj jih uporno nadomeščajo z električno! Ena stvar pa je gotova: med vožnjo s katerim koli drugim srednje velikim poltovornjakom se ne boste tako zabavali kot z Gladiatorjem. Številne možnosti personali-

zacije ga naredijo edinstvenega, ob tem pa ponuja možnost snemanja strehe in stranskih vrat, pa še vetrobransko steklo lahko preklopite na motorni pokrov, kar obljublja veliko več pustolovščin kot kateri koli drugi pick-up.



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





Veliki vstopni in izstopni koti omogočajo vožnjo po različno strmem terenu.



Takšnim vozilom zagotovo najbolj »paše« velik trilitrski V6 dizelaš.



Moderna notranjost s preglednimi merilniki. In čeprav Uconnect 4C združuje ekran na dotik, je opremljen tudi z velikimi gumbi za glasnost. Pred sredinsko konzolo pa sta ročici 8-stopenjskega samodejnega menjalnika in ročica Select speed sistema za preklapljanje pogona, redukcijo in blokado.



Velik tovorni prostor je obložen z gumo, je osvetljen in ponuja pritrdilna ušesa.

## Še vedno V6

Vrednost Gladiatorja je tudi v uporabi velikega in zmogljivega trilitrskega V6 dizelskega motorja, ki razvije 264 KM pri 3600 vrt/min in kar 600 Nm navora že pri 1400 vrt/min. Motor je združen z 8-stopenjskim samodejnim menjalnikom, pogon je speljan v osnovi na zadnja kolesa, s pomočjo sistema Command-Track pa je vklapljiv tudi štirikolesni pogon in reducira prenos, ki omogoča zelo kratke prestave, na voljo pa je tudi delna zapora diferenciala. Tudi povprečna poraba z 11 litri ni pretirana glede na velikost in težo vozila. Je pa hitrost omejena na 180 km/h, medtem pa šprint do 100 km/h tega skoraj 2,5 tone težkega orjaka znaša manj kot 9 sekund.

Pri vožnji je zelo suveren, sicer je motor v višjih vrtljajih precej glasen, pa tudi piš vetra na avtocesti je močan, a odličen hi-fi z dodatnim nizkotoncem preglasi tudi to. Krmilni sistem zahteva kar konkreten zasuk volana, kar je na cesti moteče, pri natančnejšem krmiljenju na terenu pa dobrodošlo. Vse to je del šarma tega avtomobila. Gladiator lahko brede po 76 cm visoki vodi s hitrostjo do 10 km/h, terenska vožnja pa je podprta tudi s pomočjo kamer spredaj in zadaj.

## Varen

Gladiator je v smislu varnostnih sistemov vzoren, saj vedno nudi vse, kar potrebujemo. Tu so napredni sistemi za pomoč pri vožnji (ADAS), kot so prilagodljivi tempomat, samodejno zaviranje v sili, nadzor mrtvih kotov, opozorilo na navzkrižni promet zadaj in samodejno preklapljanje dolgih luči. Prilagodljivi tempomat se je dobro obnesel na avtocesti, Jeep pa zanimivo ponuja tako prilagodljiv kot standardni tempomat, če vam programska oprema sistema za upravljanje razdalje do vozila pred vami ni všeč.

Tako spredaj kot zadaj je nameščena toga prema, a so zadaj klasični blažilci, ne listnate vzmeti, zato je poskakovanja praznega zadka precej manj kot pri konkurenci.

Vrednost tega tovornjaka je v njegovi privlačnosti, robustnosti, zmogljivostih, v posebnem življenjskem slogu, ki ga ponuja Jeep, predvsem zaradi občutka svobode na prostem, pa tudi za tiste, ki imajo raje odprti tovorni prostor kot klasičen prtijažnik. Za tovrstne kupce je Gladiator popoln. Predvsem pa je glavna atrakcija tega vozila to, da je to polnokrvni Jeep in da je pick-up. Če ste ljubitelj Jeepov in če imate radi Pick-upe, boste dobili veliko iz obeh segmentov.

## Tehnični podatki

<b>Motor: dizel V6, turbopolnilnik, commonrail</b>	
Prostornina (ccm):	2987
Moč (kW/KM):	194/264
Navor (Nm/min):	600/1400–2800
Menjalnik/pogon:	samodejni 8-stopenjski/na vsa kolesa
<b>Mere</b>	
Dolžina (mm):	5591
Širina (mm):	1894
Višina (mm):	1843
Medosna razdalja (mm):	3488
Prtljažnik (l):	1000
Masa vozila (kg):	2400
<b>Zmogljivosti</b>	
Pospešek (0–100 km/h):	8,6
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba (l/100 km):	11
Izpust CO <sub>2</sub> (g/km):	256



## Akumulator

Daljša življenjska doba (12-15 mesecev), visoka ciklična stabilnost.



Model	Kat. št.	Akcijska cena
Univerzalni	A0029824408 26	413,16 €
	A0029822208 26	190,69 €
	A0029822008 26	247,83 €

## Turbo polnilnik

Nov kompresor in natančna obdelava zagotavljata enako učinkovitost kot pri novem delu.



Model	Kat. št.	Dobropis	Akcijska cena*
Actros 4/5	A4710967199 87	105,00 €	1.000,61 €
Actros 4/5	A4700961899 87	95,00 €	782,16 €
Actros 2/3	A0100961799 80	90,00 €	723,59 €

\*V akcijsko ceno vključen dobropis za vrnjeni stari del.

## Sklopka ventilatorja

Optimizirano delovanje zmanjšuje porabo goriva.



Model	Kat. št.	Akcijska cena
Actros 4/5	A4702000722	444,94 €
Actros 4/5	A4702000422	641,48 €

## Filter trdih delcev

Posebna obdelava zagotavlja enako učinkovitost in dolgotrajnost kot pri novem delu.



Model	Kat. št.	Dobropis	Akcijska cena*
Actros 4	A0014908692 80	520,00 €	522,43 €
	A0014908592 80	520,00 €	522,43 €
	A0014908492 80	520,00 €	522,43 €
	A0014908392 80	520,00 €	522,43 €
	A0014906992 80	540,00 €	628,57 €
	A0014902892 80	520,00 €	522,43 €
	A0014902792 80	540,00 €	628,57 €

\*V akcijsko ceno vključen dobropis za vrnjeni stari del.

## Napenjalec jermena

Zamenjava vseh obrabljivih delov in natančna obdelava zagotavlja najvišjo kakovost in zanesljivost.



Model	Kat. št.	Dobropis	Akcijska cena*
Actros 1/2/3	A5412003070 80	10,00 €	93,61 €
Actros 4/5	A4722001070 80	19,00 €	209,83 €
Actros 4/5	A4702001670 80	15,00 €	150,26 €

\*V akcijsko ceno vključen dobropis za vrnjeni stari del.

Akcijska ponudba velja do 31. 8. 2022 oz. do razprodaje zalog. Vse navedene cene ne vključujejo DDV. Akcijske cene veljajo izključno za en kos vsake določene kataloške številke dela. Znižane akcijske cene so znižane iz cen rednega prodajnega cenika. Slike so simbolične. Cene se lahko razlikujejo glede na model in opremo vozila. Ustrezno identifikacijo in ustreznost dela preverite v elektronskem katalogu delov. Uporabite številko šasije vašega vozila (VIN). Na navedene akcijske cene se ne priznajo dodatni popusti. Pridružujemo si pravico do morebitnih vsebinskih napak. O aktualni ponudbi se pozanimajte pri svojem partnerju Mercedes-Benz. Naročnik oglasa: Autocommerce, d.o.o.

# Autocommerce, vaš partner za nadomestne dele za tovorna vozila Mercedes-Benz.

V sklopu celostne ponudbe nadomestnih delov in servisnih storitev Mercedes-Benz za tovorni program se v podjetju Autocommerce z raznolikimi ugodnostmi prizadevamo, da se približamo uporabnikom vozil, da bo servisno vzdrževanje čim bolj predvidljivo in stroškovno ugodno. Uporaba originalnih nadomestnih delov daljša življenjsko dobo tovornega vozila in mu omogoča bolj zanesljivo in varno vožnjo. Ob servisu tovornih vozil vam nudimo možnost nakupa originalnih nadomestnih delov Mercedes-Benz po konkurenčnih cenah.

V ponudbi pa so tudi tovarniško obnovljeni deli, ki zagotavljajo enako funkcionalnost in kakovost kot novi, a po še ugodnejši ceni, saj se kupcu prizna ustrezno nadomestilo za vrnjeni stari del. Za celotno ponudbo akcijskih nadomestnih delov obiščite trgovino z nadomestnimi deli Mercedes-Benz, Autocommerce, ali spletno stran [www.autocommerce.si](http://www.autocommerce.si).

## Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Autocommerce, d.o.o., Skupina Emil Frey, Baragova 10, 1000 Ljubljana

Telefon: +386 1 588 36 38, +386 1 588 36 41 | E-mail: [nad.deli@autocommerce.si](mailto:nad.deli@autocommerce.si)

# VOŽNJA IN ALTERNATIVNA MEDICINA

*Za preprečevanje ali lajšanje zdravstvenih težav, ki se lahko pojavijo med vožnjo ali ko ste v vozilu kot sopotnik, kot je razširjena vozniška bolezen, za katero so značilni omotica zaradi gibanja, slabost, bruhanje, prekomerno znojenje in padec krvnega tlaka, lahko koristi alternativna medicina.*

**P**red tisoč leti je bila vsa medicina alternativna. Konvencionalne medicine, kot jo poznamo danes, takrat še ni bilo. Najstarejša medicina na svetu, ajurveda, staroindijska znanost o zdravju in življenju, med drugim vključuje uporabo zdravilnih zelišč in masažo ter s tem aromaterapijo in akupresuro, o kateri bomo govorili tukaj.

Aromaterapija, del fitoterapije, je opisana kot nadzorovana uporaba eteričnih olj z namenom ohranjanja zdravja duha, telesa in uma ter zdravljenja in preprečevanja bolezni. Eterična olja so organske snovi iz hlapnih rastlinskih tekočin in pomagajo vzpostaviti ravnotežje telesa brez škodljivih stranskih učinkov ali izdelkov na osnovi kemikalij.

## Eterična olja

**S**o praktična, hitra in enostavna za uporabo. Z njimi lahko napolnite svoj delovni ali življenjski prostor ali pa jih preprosto vzamete s seboj v žepu. Ste na cesti in trpite zaradi vozniške bolezni? Z lahkoto si lahko pomagajte tako, da na robček kapnete pet kapljic eteričnega olja komarčka ali ingverja. Nekajkrat globoko vdihnite,

da hitro ublažite simptome. Nekaj ur pred potovanjem je priporočljivo masirati prsni koš in zgornji del hrbta z mešanico desetih mililitrov mandljevega rastlinskega olja in dveh do treh kapljic eteričnega olja poprove mete. Cimet se v aromaterapiji uporablja kot fizični in čustveni sti-

mulans. Izkazalo se je, da zmanjšuje zaspanost, razdražljivost, mišično napetost in bolečino, po drugi strani pa pomirja in manjša frustriranost, ko ste za volanom. Zato vam bo vonj po cimetu v vozilu pomagal pri boljši koncentraciji in tako zmanjšal možnost napak med vožnjo.

Ste na cesti in trpite zaradi vozniške bolezni? Z lahkoto si lahko pomagajte tako, da na robček kapnete pet kapljic eteričnega olja komarčka ali ingverja. Nekajkrat globoko vdihnite, da hitro ublažite simptome.





Uporabite cimeto aromaterapijo med dolgimi vožnjami ali ko sedete za volan utrujeni, pod stresom ali pod pritiskom. Podoben učinek ima osvežujoč vonj poprove mete in evkaliptusa. Deluje energijsko in tako pomaga ohranjati budnost, pa tudi koncentracijo med vožnjo. Zato so vonji mentola idealen spremljevalec za dolga potovanja. Dokazano je, da zmanjšujejo število nesreč s smrtnimi posledicami na avtocestah, saj zaradi svojega delovanja zmanjšujejo možnost napak pri vožnji.

Poleg tega, da pomagajo v boju proti depresiji in izboljšujejo imunost, pa arome citrusov izboljšujejo spomin, vračajo jasnost uma in prečiščenost duha (limona) ter dvigujejo razpoloženje ter prinašajo veselje in mir (pomaranča). Od vseh olj, ki se uporabljajo v aromaterapiji, sivka najbolj sprošča duševni stres ter zmanjšuje tesnobo, zato vam bo močno pomagala, da ostanete osredotočeni in se izognete napakam pri vožnji. Jasmin vas bo ohranjal budne in osredotočene. Nežen vonj te rože bo pregnal živčno izčrpanost, pomiril, dvignil razpoloženje in sproščal, raziskave pa so dokazale, da zmanjša možnost napak pri vožnji za trideset odstotkov – dovolj dober razlog, da vaše vozilo izžareva aromo jasmina!

## Samozdravljenje

**B**olezen ali nesreča te lahko ujmeta kjer koli. Kaj pa, če se to zgodi med potovanjem, v avtomobilu, letalu ali čolnu? Pri tem lahko pomaga homeopatija, metoda alternativne medicine, katere pravilo je, da se »podobno zdravi s podobnim«. Homeopatija želi spodbuditi bolnikovo lastno naravno sposobnost samozdravljenja, homeopatski izdelki pa delujejo tako, da pomagajo pri samoobrambi telesa.

Danes obstaja širok nabor naravnih homeopatskih zdravil, nekatera pa so zasnovana posebej za boj proti vozniški boleznim. Ljudem, ki imajo težave

z ravnotežjem zaradi premikanja avtomobila, čolna ipd., lahko pomagajo homeopatska zdravila, ki lahko omilijo simptome. Vzamemo jih eno uro pred začetkom vožnje, nato pa vsakih trideset minut ali manj, odvisno od resnosti težav. Tabacum C 6 se jemlje pri zelo hudi slabosti, ki jo poslabšajo premiki oči in že najmanjši premik telesa. Nux Vomica C 30 pomaga ljudem, ki jih močno sili na bruhanje, vendar bruhati ne morejo. Potovalna driska je ena najbolj neprijetnih težav na poti; lahko jo stabilizira Chinac 6 – homeopatsko zdravilo, ki ga zaužijemo vsako uro do največ deset granul na dan.

## Rešitev pri roki

**Z**a vse te težave in še marsikaj drugega obstaja rešitev, ki je lahko vedno pri roki: škatla s homeopatsko prvo pomočjo, ki vsebuje pripravke za nujne intervencije. Vsebuje dvanajst zdravil za slabost, poškodbe, omedlevice, opekline, alergije na pike žuželk, povišano telesno temperaturo, zvine, zastrupitve, skratka za vse, kar se vam lahko zgodi, ko najmanj pričakujete, še posebej za potovanja. Včasih so homeopatska zdravila iz te skupine tako učinkovita, da lahko rešijo življenja. A da bi te pripravke lahko uporabljali, morate biti dobro opremljeni z znanjem. Homeopatska zdravila niso kot alopatska, način jemanja je individualen in odvisen od poteka bolezni. Zato se je pred uporabo treba posvetovati s homeopatom. Najboljši način je, da opravite kratek tečaj homeopatske prve pomoči, na katerem boste izvedeli vse podrobnosti o uporabi teh povsem naravnih in pogosto reševalnih zdravil.

## Akupunktura zdravi vse, tudi stres in kronično utrujenost

**D**el alternativne medicine je akupunktura, starodavna kitajska metoda zdravljenja in uravnovešanja čija oziroma vitalne energije, ki teče skozi telo, s

pomočjo igel, ki jih zabadamo v določene točke na koži. Je ena glavnih metod tibetanske in indijske ajurvede. Starodavni kitajski zdravniki so verjeli, da življenjska energija poteka skozi telo po dvanajstih črtah ali meridianih. Na Kitajskem akupunktura sega v 1. tisočletje pred našim štetjem in naj bi se v Evraziji uporabljala že od bronaste dobe.

V Evropi naj bi akupunktura zaslovela po zaslugi trgovcev na svilni poti, njena uporaba pa se je razširila v prejšnjem stoletju, ko se je po zmagi kulturne revolucije Kitajska odprla Zahodu. Svetovna zdravstvena organizacija je leta 1978 priznala akupunkturo kot uradno metodo in sestavila seznam bolezni, ki se s to metodo uspešno zdravijo: športne poškodbe, išias, revmatoidni artritis, glavoboli, migrene, stres, kronična utrujenost, nevroza, hipertenzija in hipotenzija, rinitis, alergije, bronhitis, astma, sinusitis, tinitus itd. Ušesna akupunktura se uporablja za zdravljenje številnih bolezni, saj je uho samostojen mikrosistem, ki deluje na celotno telo. Akupunktura med drugim deluje tako, da med zdravljenjem sprošča endorfine, naravno prisoten neuropeptid, ki se veže na receptorje za bolečino v možganih in ima izrazit analgetični učinek.

## Čaroben pritisk točke na zapestju

**A**kupresura, starodavna tehnika tradicionalne kitajske medicine, ki za delovanje uporablja pritisk s prsti na določene akupresurne točke na telesu, da se vzpostavi ravnovesje, lahko takoj olajša simptome potovalne slabosti. Obstaja več točk, pri katerih lahko akupresura razbremeni in celo popolnoma odpravi občutek slabosti, najpomembnejša pa je zapestje. Postavite tri prste skupaj in jih položite na notranjo stran zapestja. Pritisnite s kazalcem, pritisk mora biti močan, vendar ne toliko, da bi bil neprijeten. Ponovite pritisk na isti točki tudi na drugi roki, dokler slabost ne mine.

Del alternativne medicine je akupunktura, starodavna kitajska metoda zdravljenja in uravnovešanja čija oziroma vitalne energije, ki teče skozi telo, s pomočjo igel.

Akupresura, starodavna tehnika tradicionalne kitajske medicine, ki za delovanje uporablja pritisk s prsti na določene akupresurne točke na telesu.



SCANIA

# KLJUB DOKAZOM SCANIA ŠE VEDNO NE PRIZNA DOGOVARJANJA

Vir: <https://curia.europa.eu/>

**La Casa del Grifone zavrača vse obtožbe o dokazani nepošteni poslovni praksi in nadaljuje tožbo na Evropskem sodišču.**

Čeprav so tudi Scanii dokazali kartelne dogovore o ceni, pa se Švedi nameravajo še naprej prerekati z EU, in to na Evropskem sodišču, pri vrhovnem organu v zadevah, ki se nanašajo na staro celino.

Evropsko sodišče je s sodbo z dne 2. februarja tudi uradno dejansko zavrnilo prejšnjo odškodninsko pritožbo Scanie v sporu, v katerem so bili na zatožni klopi tudi DAF, Iveco, MAN, Mercedes in Volvo/Renault Trucks. Švedski proizvajalec je za razliko od drugih proizvajalcev dejansko odstopil od sporazuma o priznanju krivde, zato je Scania zaradi nepoštenih poslovnih praks prejela kazen v višini 880,5 milijona evrov.

Spomnimo, Evropska komisija je leta 2016 v škandal vpletene proizvajalce sankcionirala z rekordno globo v skupni višini 2,9 milijarde evrov. Proizvajalci so si po dokazanih obtožbah v obdobju od 1997 do 2011 izmenjevali informacije in se dogovarjali o cenah svojih srednjih in težkih tovornjakov ter cene vzdrževali na precej visoki ravni. Poleg tega so se odločili, da bodo vse zahteve, ki jih je dala EU za zniževanje

Margrethe Vestager, evropska komisarka za konkurenco, je dejala: »Scania je bila aktivna članica kartela in je bila odgovorna za organizacijo nekaterih srečanj, zdaj pa se spreneveda.«



emisij, in z njimi povezane stroške za razvoj novih tehnologij Euro 5 in 6 prenesli na končne kupce.

Po odkritju škandala so se skoraj vsi proizvajalci takoj odločili za sodelovanje z evropskimi organi, s čimer so si nekoliko omilili kazni. Sprva je kazalo, da gre Scania po isti poti, potem pa so se Švedi odločili, da se bodo pritožili. Odločitev, ki je Scanio leta 2017 stala skoraj 900 milijonov evrov, na katero

se je švedska znamka pritožila, je bila pred dvema mesecema zavrnjena.

Zdaj je zadeva ponovno v rokah sodišča, kjer pa je malo verjetno, da bodo dokaze zavrnilo in Scanio oprostili, kvečjemu se bo kazen še zvišala, saj so se v številnih državah kupci povezali in skupinsko tožijo tudi Scanio.

Slaba milijarda evrov kazni pa zna ponovno podražiti že tako drage Scanii- ne tovornjake.





# ODSLEJ TUDI NA ELEKTRIKO

V Novem Sadu obratuje podjetje, ustanovljeno s slovenskim kapitalom, v katerem izdelujejo mini- in midibuse na osnovi Ivecovega Dailyja. Osnovna zamisel je bila, da ta vozila izvažajo v Rusijo, a jih zaradi kakovostne izdelave izvažajo tudi v države EU, kjer največji trg predstavljajo Italija in baltske države. Pred kratkim so predstavili novosti, med katerimi si največ pozornosti zasluži povsem električni model druge generacije.

Avtobusi, ki se izdelujejo na šasiji Dailyja, imajo različne namene: mestni, primestni, medmestni, šolski in turistični. Lani so na trg poslali 146 vozil, pretežno na dizelski pogon, nekaj pa tudi na plin. Nova generacija se od predhodne ne loči le po sodobnejših in bolj čistih motorjih, temveč je celotna karoserija tehnološko izboljšana in estetsko modernizirana. Predvsem so posodobili zadnjo stran ter izpopolnili osvetljavo, ki je zdaj v LED tehnologiji. V notranjosti so vgrajeni kakovostnejši in negorljivi materiali, samodejna zavora preprečuje speljevanje, če so vrata odprta, nov je gasilni sistem v motorju, na voljo pa so tudi 360-stopinjske kamere za pogled okoli vozila. Izboljšana je tudi kakovost potniških, predvsem pa voznikovega sedeža. Dodatne novosti, predvsem v smislu novih varnostnih sistemov, pa prihajajo skupaj z Ivecovo šasijo (AEBS, TMPS, sistem proti zdrs, pomočnik pri speljevanju v klanec, ESP, pomočnik pri bočnem vetru, nadzor tlaka v pnevmatikah), uvedena pa je tudi nova generacija vozila s

pogonom na elektriko.

Avtobus na električni pogon je namenjen pretežno za mestne prevoze in prevoze otrok v šolo. Po podatkih proizvajalca naj bi vozilo imelo avtonomijo do 250 km. Glede na prejšnjo generacijo so zdaj moč elektromotorja s 112 kW dvignili na 150 kW, napaja pa se iz treh baterijskih sklopov, ki imajo skupno kapaciteto 115 kWh. Hitrost vozila je elektronsko omejena na 90 km/h. Baterije lahko polnimo z izmeničnim tokom z močjo 13,2 kW/h ali z enosmernim tokom z močjo do 105 kW/h. Ker je avtobus zelo tihi in v ozračje ne spušča emisij, je zelo primeren za prevoze po mestnih središčih. Zanimivost tega minibusa je tudi uporaba sistema Mirror-Eye namesto klasičnih zunanjih vzvratnih ogledal. Ta sistem omogoča vožnjo po izredno ozkih ulicah, slika iz kamer pa se projicira na dva velika ekrana, nameščena na A stebričku. Elektromotor s pomočjo reduktorja poganja zadnji kolesni par. Dovolj je le, da ročico menjalnika postavite v položaj D, in avtobus se bo že začel premikati. Do



20 km/h sistem AVAS sprošča poseben zvok, s katerim opozarja ostale udeležence v prometu (pešce), da se vozilo premika, saj se sicer v njem in okoli njega ne sliši nič. Tako elektromotor kot tudi inverter sta vodno hlajena, krmiljenje pa olajšuje elektro-hidravlični servo ojačevalnik.

Še ena novost pri Feniksbusu pa se nanaša na servisne storitve in nabavo rezervnih delov. To lahko zdaj uredite kar prek spleta s pomočjo posebne aplikacije, ki si jo namestite na telefon in se kar prek nje naročite na servis.



FENIKSBUS®

**IVECO  
BUS**

Zastopa in prodaja

**dualis**

[www.dualis.si](http://www.dualis.si)





# NAJTIŠJA CORSA

*Povsem nova, šesta generacija najbolj prodanega Opla se zdaj ponuja tudi z električnim pogonom in je hkrati tehnološko najbolj napredna Corsa doslej.*

**N**avadili smo se, da imajo električni avtomobili nekoliko drugačen, specifičen izgled, zato nas je videz Corse kar malo presenetil, saj se navzven skorajda ne razlikuje od bencinske izvedenke. Če na vratih in zadku ne bi bilo diskretne oznake »e«, nihče ne bi vedel, da gre za avto z nullo emisijo CO<sub>2</sub>. In medtem ko se drugi proizvajalci trudijo, da bi bili njihovi električni avtomobili čim bolj prepoznavni, so ga pri Oplu zelo lepo zakamufilirali. Avtomobil prihaja s proizvodnih trakov v Zaragoza, kjer nastajata tudi bencinska in dizelska izvedenka.

Tudi ko odpremo vrata, notranjost na prvi pogled ne bo razkrila porekla tega avtomobila. Da sedimo v električnem avtomobilu, postane jasno, šele ko na digitalni instrumentni plošči zagledamo indikator napolnjenosti baterije, doseg ter trenutno porabo energije. Seveda pa je največ stvari očem prikritih, tako se pod sedeži skriva 50-kWh baterija, sestavljena iz 216 celic, razdeljenih v 18 modulov. To je paket, na katerega pri Oplu dajejo garancijo 8 let ali do 160.000 prevoženih kilometrov. Elektromotor, ki se napaja iz te baterije, razvija 100 kW moči (136 KM) in zelo učinkovitih 260 Nm navora, ki je na



voljo od 300 pa vse do 3670 vrt/min. To je največja prednost vseh električnih avtomobilov pa tudi Corse, saj smo zaradi visokega navora v mestni vožnji pri speljevanju na semaforju praktično neulovljivi. Električna Corsa do 50 km/h pospeši v vsega 2,5 sekunde, do 100 km/h pa potrebuje 8 sekund. Voznik lahko izbira med tremi vnaprej pripravljenimi režimi vožnje: eco, normal in sport, vsi trije so seveda z nullo emisijo. Najvišja hitrost je omejena na 150 km/h, predvsem zaradi varčevanja z energijo. Pogon je speljan na sprednja kolesa, tisto, kar pa je kupcem električnih vozil najbolj pomembno, pa je domet in ta po tovarniških podatkih znaša 337 km. To je številka, ki jo je že iz izkušenj treba vzeti z rezervo, a vseeno je Corsa pripravljena na vsakodnevno mestno uporabo.

Zaradi baterijskega sklopa se je masa

Corse dvignila na kar 1530 kg, kar je za 475 kg več kot pri bencinski izvedenki, a se to v vožnji ne občuti. Še več, avtomobil ima odlično lego na cesti, predvsem zaradi nižjega težišča, prav tako pa zavore dobro opravljajo svoje delo. Mor-da še kakšna beseda o polnjenju. To je predvsem odvisno od moči na polnilni postaji. Na hitrih 50-kWh polnilnicah se baterija do 80 % napolni v manj kot 45 minutah, s padanjem moči polnjenja pa se le to podaljšuje.

## Tehnični podatki

Motor: elektromotor, trifazni sinhroni	
Moč (kW/KM):	2987
Navor (Nm/min):	194/264
Menjalnik/pogon:	600/1400–2800
Mere	
Dolžina (mm):	4060
Širina (mm):	1765
Višina (mm):	1433
Medosna razdalja (mm):	2538
Prtljažnik (l):	260
Masa vozila (kg):	1530
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	8,1
Najvišja hitrost (km/h):	150
Kombinirana poraba (kWh/100 km):	18
Izpust CO <sub>2</sub> (g/km):	0





# MESTNI POSKOČNEŽ

*Twingo je majhen avto, čeprav ponuja kar nekaj prostora, a najbolj prijazen je do dveh potnikov, ki se vsakodnevno vozita v službo. In da je ta pot čim cenejša, je v Twingu nameščen majhen 23-kWh elektromotor.*

Kot smo že na začetku omenili, koncept električnega Twinga je namenjen mestnim voznjam, če bi želeli z njim na obalo, ga kar prečrtajte z liste želja, predvsem zato, ker ima omejeno najvišjo hitrost na 135 km/h, ter zato, ker se bo vaša pot iz Ljubljane do Kopra razvlekla na najmanj dve uri. Ta avtomobil preprosto ni namenjen temu, je pa odličen za vse, ki dnevno prepotujejo do 50 km. Takrat lahko računate na to, da ga boste polnili le na vsake tri dni. Proizvajalec sicer obljublja doomet do 250 km, v praksi pa ob porabi 12 kWh lahko prevozite okoli 150 km. Polnjenje do 80 % kapacitete baterije je možno v eni uri na izmenični AC polnilnici, zato je dobro izbrati kakšen nakupovalni center, kjer vam bo ura polnjenja hitreje minila.

Baterija, ki napaja sinhroni elektromotor, naredi avtomobil za 250 kg težji, tako da se skupna teža močno približa 1,2 tone. V sami vožnji pa tega ni občutiti, saj motor razvija 60 kW (82 KM) moči in 160 Nm navora, ki je na voljo takoj po pritisku stopalke za plin. Do 100 km/h tako potrebuje 13 sekund, do 50 km/h pa le malo več kot 4 sekunde. Tudi vmesna pospeševanja so odlična, zato se ni treba bati, kako zamenjati vozni pas. Ima pa Twingo še eno dobro lastnost, to je okretnost.



Motor je nameščen zadaj in tudi pogon je speljan na zadnji kolesni par, tako da se sprednja kolesa obrnejo pod neverjetno velikim kotom, zato Twingo za poln obrat potrebuje le 8 metrov. Senzorji in kamera za vzvratno vožnjo so dobrodošli, a je avto tako kratek, da z blagim zasukom glave hitro ugotovimo, kje je zadek. Sedi se precej pokončno, zato je preglednost dobra, k temu pa svoj delež dodajo tudi velike steklene površine.

Da pa avto ne bi bil pretežak in predrag, je Renault na Twingu naredil kar nekaj redukcij. Majhna, vsega 23 kWh zmogljiva baterija znižuje skupno ceno in težo. Druga redukcija

pa je na polnilcu, saj Twingo nima priklopa za DC hitro polnjenje. Če bi govorili o večjem avtomobilu, bi mu to štel v velik minus, za takšen mestni avtomobil pa je to povsem zadovoljivo, da lahko iz počasnejših polnilnic (22 kWh), kakršnih je v Sloveniji največ, potegne maksimalno moč.

## Tehnični podatki

Motor: sinhroni elektromotor	
Moč (kW/KM):	60/82
Navor (Nm/min):	160
Menjalnik/pogon:	samodejni z reductorjem/na zadnja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	3615
Širina (mm):	1646
Višina (mm):	1541
Medosna razdalja (mm):	2492
Prtljažnik (l):	174
Masa vozila (kg):	1186
<b>Masa vozila (kg):</b>	<b>1440</b>
Pospešek (0–100 km/h):	135
Najvišja hitrost (km/h):	12,9
Kombinirana poraba (kWh/100 km):	12
Izpust CO <sub>2</sub> (g/km):	0





## IWC predstavlja novo uro Mercedes-AMG Petronas Formula 1

**P**eskana titanova legura visoke trdote je uporabljena za izdelavo ure IWC Chronograph 41 Edition Mercedes-AMG Petronas Formula One Team. Ura ima pasek, arabsko številčnico, indikatorje in kazalce v značilni Petronasovi zeleni barvi.

Podjetje IWC Schaffhausen je uradni inženirski partner ekipe Mercedes-AMG Petronas Formula 1 že od leta 2013. Novo uro ekipe poganja IWC 69385 kronograf in je na voljo s paskom iz telečje kože ali z gumiranim paskom v Petronas barvi. Paska sta zamenljiva. Nova linija ur je na voljo prek uradne strani proizvajalca, cena pa je 7850 dolarjev.

## Športna ura za ljubitelje motociklov

**B**ulgari je vzpostavil sodelovanje s proizvajalcem motociklov Ducati in ustvaril posebno izdajo ure Aluminium Chronograph, ki predstavlja odlično skupno potovanje teh dveh italijanskih proizvajalcev.

Nova linija ur je zasnovana v kombinaciji aluminija, titana in gume, z ohišjem premera 40 milimetrov. Kot poklon Ducatiju je sprednja stran pobarvana v rdečo barvo, vsi ostali detajli pa so v srebrni in črni barvi.

Poleg tega ima nova ura tri športne instrumente, podobne tistim na armaturnih ploščah, prikazovalnik datuma, mehanški avtomatski mehanizem BVL 130, ob tem pa je tudi vodoodporna do globine sto metrov.

Za zaključek na tem športnem modelu skrbi dvojni logotip BVLGARI na gumijasti podlagi in hrbtni strani iz titana s plastjo DLC in vgraviranim logotipom Ducati. Omejena na tisoč izvodov je nova linija ur na voljo na uradni spletni strani Bulgari.



## Porsche predstavlja novo linijo športnih ur

**P**orsche Design je predstavil novo omejeno izdajo nadgrajene različice svojega zgodovinskega modela Chronograph 1. Kot del praznovanja petdeset let originalne serije je Porsche Design izdal 500 izvodov svoje ure Chronograph 1 – 911 Edition, ki so na voljo vsem novim lastnikom modelov Porsche 911 Targa 4 GTS. Dobave ur Chronograph 1 All Black Numbered se bodo začele novembra po ceni 9.974,79 evra, vsi zainteresirani pa bodo lahko svoj posebni izvod rezervirali prek spletne strani Porsche Design.





# KAKO ONEMOGOČITI APLIKACIJAM VODOR V VAŠO ZASEBNOST?

Vir: [racunalniske-novice.com](http://racunalniske-novice.com)

**Zaščita sledenja aplikacijam lahko prepreči, da bi vaše aplikacije vohunile za vašo dejavnostjo in zbirale podatke, za katere tega ne želite.**

Vsak dostop do osebnih podatkov uporabnikov v sistemu Android urejajo dovoljenja in soglasja, s katerimi se strinjamo ob namestitvi aplikacije. Vendar ta dovoljenja ne predstavljajo celotnega obsega uhanja osebnih podatkov, ki ga izvajajo posamezni sledilniki.

Sledilniki so moduli tretjih proizvajalcev, vgrajeni v aplikacije za sledenje uporabniške dejavnosti, hroščev in zrušitev, prikazovanje oglasov v aplikacijah in spremljanje uspešnosti prihodkov integriranih knjižnic oglasov. Ker

te storitve delujejo v ozadju, ne dajejo nobenega vizualnega namiga in vam lahko tako sledijo brez vaše vednosti.

V preteklih letih je bilo opravljenih veliko študij za analizo praks zasebnosti mobilnih aplikacij in knjižnic za sledenje. Nedavna študija o vlogi aplikacij, sledilnikov in zasebnosti v ekosistemu mobilnega sledenja kaže, da številne od teh storitev zbirajo, obdelujejo in delijo vedenjske podatke s podjetji tretjih oseb. In to se zgodi brez vaše vednosti ali izrecnega soglasja.



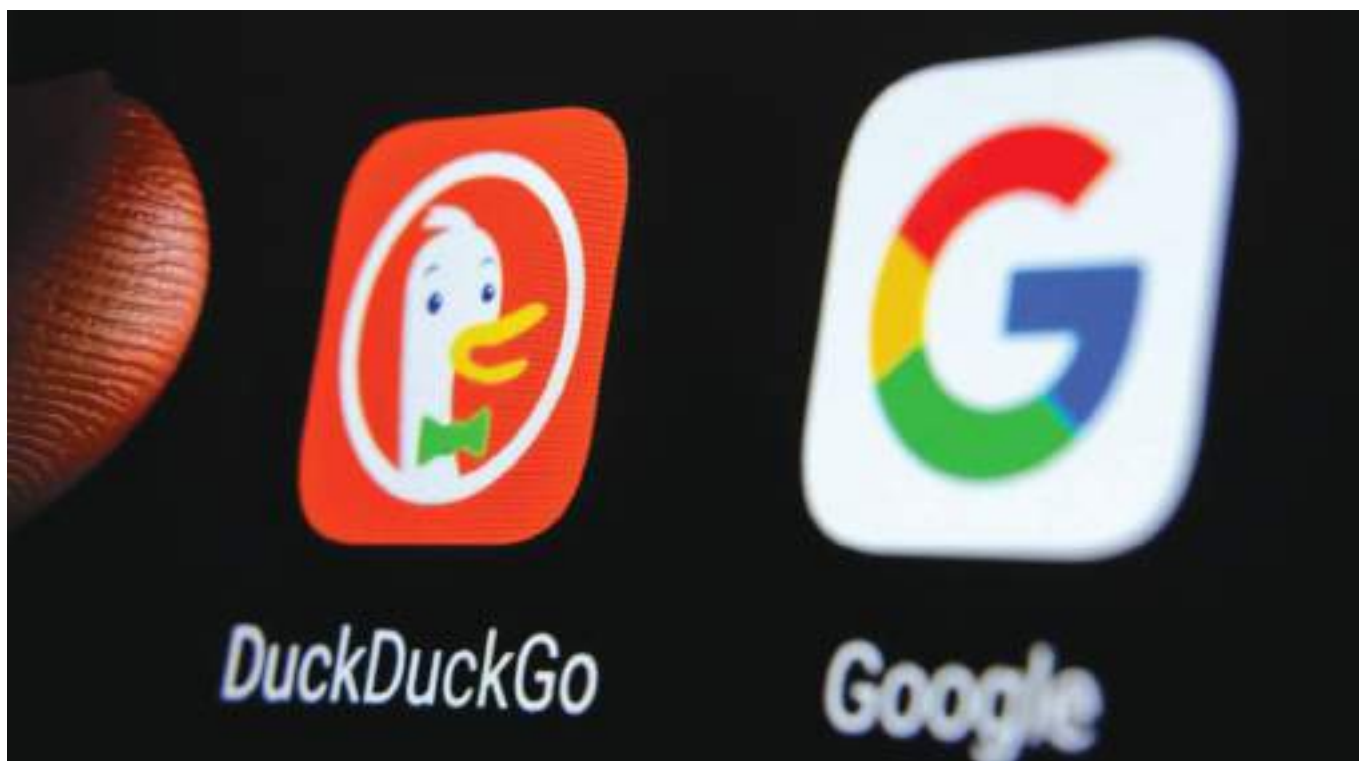
Tukaj je nekaj »običajnih« podatkov, ki jih posredujejo aplikacije v ozadju:

- Poročila o zrušitvah: te knjižnice pomagajo razvijalcem slediti napakam in zrušitvam v aplikacijah. Primeri vključujejo Bugsense in Crashlytics.
- Analitika: te knjižnice spremljajo vedenje in dejavnost uporabnikov ter uspešnost prihodka knjižnic oglasov. Vključujejo Google Firebase, Flurry, Google Analytics, Amazon Insights in še več.
- Moduli oglasov: te knjižnice prikazujejo oglase v aplikacijah in lahko zbirajo osebne podatke za zagotavljanje prilagojenih oglasov.
- Družabno omrežje: te knjižnice integrirajo SDK-je za družbene medije, kot sta Facebook in Twitter, za skupno rabo vsebine ali prijavo na aplikacijo.



Brskalnik DuckDuckGo (brezplačno) vključuje funkcijo »Zaščita sledenja aplikacijam«, da zaustavi sledilce tretjih podjetij v aplikacijah, ki ste jih namestili, in jih blokira.

Če želite nastaviti to funkcijo, odprite aplikacijo, se pomaknite do nastavitve in omogočite zaščito sledenja aplikacijam. Ko to storite, boste morali v telefonu nastaviti povezavo VPN. Vendar vam ni treba namestiti aplikacije VPN. Preprosto zahteva vaše dovoljenje, da dovolite, da zaščita sledenja aplikacij deluje lokalno v vaši napravi, spremlja omrežni promet in blokira znane sledilnike.







# PTUJ V SKRIVNOSTNEM OBJEMU DAVNINE

Avtor: Jože Jerman – Jeri

**V prejšnji številki smo se sprehodili skozi najstarejše slovensko mesto Ptuj, tokrat pa smo naredili še nekaj korakov okoli njega in spoznali mali Versailles, Dominikovo domačijo, Korante, Primusa in Mitro.**

Le malokateri skupini novinarjev se zgodi, da izvedo ravno takrat, ko si ogledujejo kakšno slovensko naravno ali drugo znamenitost in mednje pridrvi upravitelj – dvorca, na primer – in zakliče: Država, to je Ministrstvo za kulturo, bo po desetih letih propadanja dvorca le plačalo obnovo, pa ne samo dvorca, ampak tudi vrta, ki rahlo spominja na francoske kraljeve vrtove, in vodnjaka in celo oranžerije. Tako bo največji slovenski ravninski baročni dvorec le dočakal lepše čase. In pri vsem tem sploh ne gre za tako majhne denarje, vendar o njih drugič. Tako bo naše najstarejše mesto Ptuj dobilo še turistični biser, vreden oglada.

## Mali Versailles

Dvorec Dornava stoji na Ptujskem polju, prvi pisni viri ga omenjajo že leta 1435, z njim pa tudi lastnike, gospode Ptujске. Prvi dvorec je bil nekoliko manjši od sedanjega, pa so se lastniki Sauerji počutili utesnjene in so ga v začetku 18. stoletja razširili. Pravili so mu kar mali Versailles, pa mu ne bi bilo treba posnemati tujih zgradb, saj je sam po sebi lep, pa tudi slikarije iz 17. stoletja so nekaj vredne. Zadnji stalni stanovalci tega baročnega bisera so bili varovanci Zavoda za usposabljanje, delo in varstvo dr. Marjana Borštnerja in mirno lahko trdimo, da so z njim ravnali kot

dobri gospodarji, res pa je tudi, da ni mogel biti na voljo turistom, ki bi si radi ogledali vrtove pa oranžerijo pa slikarije pa ... Zdaj, ko gradbene cene divjajo v nebo, ga ni, ki bi lahko obljubil, kdaj bo obnova končana in kdaj bodo lahko sprejeli prve radovedneže. Deset let zapuščenosti je le pustilo vidne sledove.

Sicer pa v samem kraju Dornava ni le dvorec, sta tudi dve domačiji, ki vas popeljeta v preteklost, ki vam približata deželo lukarjev – čebularjev, bi rekli po domače. Lahko si ogledate Dominkovo domačijo z najstarejšo obnovljeno kmečko hišo v Sloveniji, zgrajeno v Panonskem stilu. Je v ob-

liki črke L, zgrajena iz lesenih brun, obdana z ilovnatim ometom in pobeljena z apnom. Okna so zaščitena z železnimi križi, streha je iz slame. Vprašanje je, ali so nekdanji lastniki imeli tudi šivalni stroj Singer, tam ga lahko vidite, povedali pa so nam, da so bili hudo, hudo dragi. Kakšne posebne bogatije ni bilo. Starša sta spala na ozki postelji, otroci na peči ali na tleh, poleti na senu.

Tudi v bližnji Čuškovi domačiji imajo tri singerice, vendar tam, kljub temu da imajo pokazati lep del preteklosti, niso tako optimistični. Starejši krajanji, člani društva, ki skrbi za domačijo, umirajo, mladih je vedno manj.

Dvorec Dornava stoji na Ptujskem polju, prvi pisni viri ga omenjajo že leta 1435.





## Koranti nalezljiv virus sreče

Pa še po nečem je znana Dornava. To se najbolj pokaže v sprevedu korantov, kot jim pravijo tukaj. Takrat v povorki pleše tudi okoli sto dornavskih ciganov. Pravzaprav je zamisel, da bi se domačini našemili v cigane, dal domačin Franc Petršič, ker so v vas redno hodili cigani, prosjačili, brusili nože, lotali piskre. Se pa je nekaj spremenilo v zadnjih letih. Zdaj se, zaradi varnosti, pripeljejo s traktorji. Pa tudi konj je vedno manj na Ptujskem polju.

Le nekaj minut vožnje z avtobusom in pademo v globino preteklosti. V skrivnosti korantov ali po sodobno kurentov, pademo v ljudsko izročilo likov, ki izvirajo iz davnine. Predsednik Turističnega društva Markovci Franc Brodnjak in župan občine Markovci Milan Gabrovec povesta, da je zanimanje za starodavne like vedno večje, da pride na Ptujsko kurentovanje tudi po 800 kurentov in da je v društvu kar 1100 članov. Pri tem pa sploh ne smemo pozabiti, da stane kurentova oprema čez tisoč evrov.

Nekoč so trdili, da kurenti preganjajo zimo in da je ne smejo preganjati drugje kot v domačem kraju. To ni res. Kurent je simbol sreče, sozvočje človeka in narave. Ja, ko smo že pri teh nesrečnih virusih, kurent je nalezljivi virus sreče. Kurenti so, ne glede na starost in izobrazbo, klicatelji dobre volje, ki je največkrat nalezljiva. In to povsod, ne samo doma.

## Povodni mož v Ptujskem jezeru

Sicer pa ima Ptuj še veliko drugega, skrivnostnega, davnega. Tako ima največje slovensko umetno jezero in v njem, če je verjeti domačim ribičem, tudi do tri metre velike some. Ujel jih ni še nihče, zato so od pripovedovanja do danes morda zrastle še za kakšen meter in pol. Hrane imajo dovolj.

Druga zgodba o jezeru je manj verjetna, pa nikoli ne veš. Da so že videli Povodnega moža. Pri najbolj znani ptujski gostilni Pri ribiču je že trikrat pogledal iz vode.

In če smo že na Ptuj, ne smemo mimo treh ostalin preteklosti. Prva je rimski kamp, ki ga je ustvaril zanesenjak Andrej Klasinc. »Kupil sem to zemljo,« je dejal, »samo zato, da mi



Dominkova domačija z najstarejšo obnovljeno kmečko hišo v Sloveniji, zgrajeno v Panonskem stilu.



Kurentova oprema stane čez tisoč evrov.



Občina Markovci - Mestna dežela korantov tebi ob ptujskem umetnem jezeru in pod njim, svoj znameniti zaporedje pa so postavljene grane v Markovcih, ob krajinskem parku Ptujem. Poročajo se v številni točkarski preteklosti ter zagnanostjo po ohranjanju in obujanju pozabljene kulturne dediščine. Ohranili so se številni prastari običaji, zlasti teli, v katerih magična bija preganjajo zimo. Med najbolj znane sodijo koranti. So dežela prijateljev ljudi, zato vsojjo, da jih obiščete in pogledate njihove ljudi, običaje in znamenitosti.



ne bi solili pameti. Temeljito sem proučil zgodovino, v rimskih časih je bilo Colonia Ulpia Traiana Poetovia daleč največje rimsko mesto na današnjem slovenskem ozemlju, štelo naj bi kar 40.000 prebivalcev. Mi smo se odločili, da obudimo dogodke in običaje iz leta 69, ko je bil v takratnem rimskem taboru zbor vojskovodij Podonavskih legij, ki ga je vodil Markus Antonius Primus. Po njem smo poimenovali tudi štirizvezdični sodobni ptujski hotel Primus. Primus je zbrano vojsko popeljal proti Rimu, ga osvojil in predal izvoljenemu cesarju Vespazianu. Ptuj je bil takrat daleč največje mesto

daleč naokrog. Pa ne samo vojaško, bil je tudi trgovsko središče.»

### Rojen iz skale

Zanimiv je tudi Mitrej, ki leži pred rhodom v mesto. Mitrej pomeni »rojen iz skale«, bil pa naj bi tudi perzijski kralj svetlobe. Sicer pa je tudi pri tem tako, da eni trdijo, da je bilo verovanje v Mitro posebna vera, drugi da je bila to nekakšna ekskluzivna sekta, v kateri so bili samo takratni bogataši. Ekskluziven po občutju je tudi hotel Mitra, ki je sredi mesta, nedaleč od

Orfejevega stebra. Nekoč je bil to Dom JNA, še prej kavarna, v njem je bila prva pražarna kave. Nekoč se je imenoval hotel Pri zlatem noju. In zakaj ekskluziven občutek? Ker je hotelska kavarna kot nekakšna domača dnevna soba, v katero bo vsak hip vstopil sam Primus. Na Ptuju je skoraj toliko zgodb iz preteklosti, kolikor lopat zasadijo v zemljo. Na srečo pa tem lopatam sledijo tudi sodobnejša dejanja, predstave, povorke, festivali in še kaj, skratka, meščani želijo ne samo odkrivati preteklost zaradi preteklosti, ampak jo hočejo tudi podoživeti.



Rimski ostanki.



Zbor vojskovodij Podonavskih legij, ki ga je vodil Markus Antonius Primus.



Mitrov vrt.





# IZ SARAJEVA ZA EVROPO

Besedilo: Dražen Zečević, fotografije: avtorjev arhiv

**P**rva generacija Caddyja se je za celotni evropski trg izdelovala ekskluzivno v sarajevskem TASu. V Jugoslaviji se je prodajal za dinarje in kljub visoki ceni je prekosil vsa pričakovanja. V Zastavi so kmalu uvideli potencial tega avtomobila in ponudili cenejšo alternativno obliko »stoenke« v pick-up izvedbi, imenovano Poly.

Posodobitev ponudbe dostavnih vozil v Jugoslaviji v osemdesetih letih prejšnjega stoletja se je nanašala predvsem na nove modele tujih proizvajalcev, ki so jih prodajali za dinarje prek partnerstev z domačimi proizvajalci. Povsem drugačen primer pa prihaja iz Sarajevskega TAS-a (Tovarna Avtomobilov Sarajevo), kjer so od leta 1983 naprej za celotni evropski trg izdelovali tovorno različico VW Golfa, znano pod imenom Caddy. To je bil prvi VW, ki se je prodajal v Nemčiji, a ni bil izdelan tam. V evropskih okvirjih Caddy ni dosegal zavirljivih prodajnih rezul-

tov, kar so Nemci tudi pričakovali, zato so proizvodnjo zaupali TASu, saj se zaradi majhnih naklad proizvodnja v velikih nemških tovarnah ne bi izplačala.

## Skupni interes

**V**W je v sarajevski tovarni razpotalgal z 49 % lastništva, kar je bil tudi največji možni delež, ki ga je lahko posedovalo kakšno tuje podjetje v kolektivnih socialistične Jugoslavije. Takšen inovativni politični postopek se je razvil ravno na primeru VW in UNISA, ki sta s skupnimi sredstvi leta 1970 ustanovila TAS. Na ta način je država zadržala kontrolni paket in hkrati omogočila vlaganja in prihod modernejših tehnologij tujih partnerjev. Podoben recept je nekaj desetletij kasneje uporabila tudi komunistična Kitajska, s čimer je premostila takratno tehnološko zaostalost, nato pa se je prelevila v vodilno svetovno gospodarsko velisilo. V obeh primerih pa se je interes

zahodnih partnerjev skrival v povečani prisotnosti na trgih z velikim potencialom rasti. VW je pred ustanovitvijo TASa v Jugoslaviji na leto prodal približno 2000 vozil, sarajevska tovarna pa je že v začetni fazi obljubljala 10.000 vozil na leto, kar pa naj bi se s časom podvojilo.

Interes UNISA pa je bil precej večji, saj je hotel obnoviti zaustavljeno montažo avtomobilov, ki se je začela leta 1964 znotraj proizvodnih pogonov v Vogošči. Takrat so bile te delavnice del Pretisa, ki je bil leta 1968 priključen novoustanovljenemu podjetju UNIS. Leto dni kasneje je bila ugasnjena avtomobilska znamka NSU, katere avtomobile so sestavljali v Vogošči. NSU se je znašel v lasti VWja, zato je bilo logično vzpostaviti sodelovanje ravno s tem proizvajalcem.

## Dva obraza uspeha

**V**petih letih so v Vogošči sestavili 15.000 avtomobilov znamke NSU, planirane številke v sodelovanju z VW pa so bile precej večje, kar bi pomenilo odločno rast za oba partnerja. Že leta 1972 so v TASu sestavili 4907 VW Hroščev, naslednje leto pa je večji del vgrajenih delov že prihajal od domačih kooperantov. S tem se je TAS iz navadne garažne delavnice prelevil v pravo tovarno avtomobilov, kar je ob izdobi dodatnih komponent in viška vozil Volkswagnu povečevalo zaslužek. Začetni cilj pri izdelavi kompletnih vozil je bil dosežen leta 1975, ko so v TASu izdelali v enem letu 10.987 Hroščev,

V času naftnih kriz so se tudi Američani začeli obračati k varčnejšim in kompaktnjšim avtomobilom. Rabbit je bil edini v svojem razredu, ki je ponudil dizelski motor, VWjeva ameriška tovarna pa je samostojno razvila pick-up s podaljšano medosno razdaljo. Zaradi slabe kakovosti VWjevih avtomobilov iz ameriških tovarn je Rabbit doživel popoln fiasko, hkrati pa so japonski proizvajalci zabeležili veliko rast v ZDA.





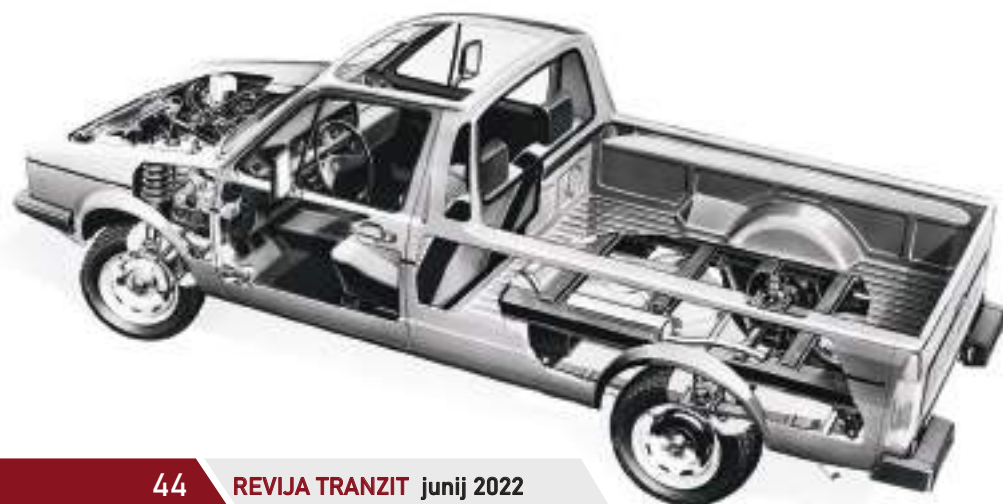


Pick-up je bil v Evropi na voljo kot VW Caddy od leta 1983, zaradi omejene naklade in cenejše delovne sile pa so ga izdelovali v TASu. Nadaljnja spodbuda za doseganje konkurenčne cene je bila obubožana jugoslovanska različica Golfa z oznako JGL kot idealna osnova za lahko dostavno vozilo.



TAS je v Jugoslaviji ponujal izključno golfa JGL brez dodatnih možnosti, po lansiranju Caddyja pa je 1,3-litrski bencinski motor zamenjal 1,6-litrski dizel. Poleg običajnih štirih barv je Caddy na evropskem trgu ponudil izbiro med dizelskimi (54 KM) ali tremi bencinskimi (70–95 KM) motorji in tremi različicami tovornega prostora (odprta, s ponjavo ali s trdim pokrovom).

V začetku 80 se je proizvodnja osredotočila le na eno izvedenko z oznako JGL, osiromašeno jugoslovansko izvedenko Golfa.



nato pa je sledilo obdobje stagnacije. Na začetku je bil vzrok uvajanje modela Golf leta 1977, ko so ga izdelali v 6000 primerkih, pa tudi v naslednjih letih niso dosegli številke 10.000. Kljub visoki ceni pa je za VW bestsellerjem vladalo veliko zanimanje, zaradi česar je postal simbol korupcije – do njega si lahko prišel le »prek veze«. Ponudbo zadostnega števila vozil so takrat ovirali običajni problemi tedanje jugoslovanske avtoindustrije, med katerimi je bila na prvem mestu izrazita inflacija, za njo pa pomanjkanje kakovostnih surovin. Za nabavo surovin so bile potrebne devize, do katerih je TAS lahko prišel le s prodajo delov za vozila Volkswagnu. Zaradi tega je ta del proizvodnje postajal vse bolj ključen in prednosten za TAS, saj je po takratnem sporazumu VW zaključena vozila lahko prodajal le v Jugoslaviji, kjer pa je bil zaradi politično diktiranih cen zaslužek izredno nizek.

V tistem času je velik uspeh Golfa znamko VW postavil med vodilne svetovne proizvajalce avtomobilov. Nikakor pa jim ni uspelo na ameriškem trgu. Tam so ponujali prilagojeni model Golfa pod imenom Rabbit, z rahlo spremenjenim videzom, s štirimi različnimi notranjostmi in mehkejšim podvozjem, a vseeno niso zadeli okusa kupcev. Precej slabša glede na evropski original je bila tudi kakovost vozila, saj se je Rabbit, kot tudi večina njegovih sestavnih delov, proizvajal v ZDA. V kratkem času se je izkazal kot velik VWov fiasko na ameriškem trgu, kar je v kratkem rezultiralo v popolni zaustavitvi proizvodnje v ZDA in selitvi v Mehiko. Podobno slabe rezultate je doživela tudi pick-up izvedba Rabbita, ki je bila že v štartu razvita v ameriški VW tovarni Westmoreland Assembly. Da bi čim bolj zmanjšali izgube, se je VW hitro odločil, da se pick-up model preseli na evropski trg, kjer je VW z Golfom užival velik sloves.

## Preporod v kriznih časih

Takšen razvoj dogodkov je bil pisan na kožo TASu, kjer se je na tovarniškem dvorišču zaradi neurejenih cen nabralo do 1500 neprodanih Golfov, pa čeprav so domači kupci hlastali za njim. V absurdnih okoliščinah jugoslovanskega trga TASu ni uspelo realizirati proizvodnih planov z modeloma Jetta in Audi 100, pa tudi proizvodnja Golfa se je osredotočila le na eno iz-



vedenko z oznako JGL. VW je takšno osiromašeno jugoslovansko izvedenko Golfa prepoznal kot odlično osnovo za gospodarsko izvedenko vozila, pri kateri naj bi bila cena zelo konkurenčna. Dodaten argument so bile tudi proizvodne kapacitete sarajevske tovarne in cenena delovna sila glede na ostale VWjeve evropske tovarne.

In ko je TAS posloval na mejah rentabilnosti, so leta 1980 v Vogošči razširili proizvodnjo za izdelavo do 35.000 vozil na leto, istočasno pa je bila predvidena tudi hala za antikorozivno KTL zaščito karoserije. To so bile priprave na serijsko proizvodnjo tovarne različice Golfa, ki se je začela leta 1983. Ime Caddy potrjuje povezavo med uspešnim baznim modelom Golf, saj ta beseda v angleščini označuje postrščka, ki igralcu golfa nosi palice in ostalo opremo.

Takšen značaj zvestega sodelavca je zaželen lastnost gospodarskega vozila in TAS je že v samem začetku proizvajal 10 do 12 tisoč vozil na leto. S tem je samo ta model prekašal dotodanji rekord letne proizvodnje, ob tem pa se je v TASu še naprej proizvajal tudi Golf, zanj pa so dobili tudi dovoljenje za izvoz. V kriznih časih, ko je domača inflacija dosegala tudi štirimestne številke, je TAS ustvarjal rekordne dobičke in večkrat povečal proizvodnjo. Ta je leta 1988 dosegla 28.341 vozil, od tega so jih 15.184 izvozili.

Sprva so nekateri deli prihajali iz ZDA, kar se nanaša predvsem na togo zadnjo os z listnatimi vzmeti z nosilnostjo 545–625 kg. Z medosno razdaljo 2625 mm je skupna dolžina dosegla 4370 mm, od tega je 1835 mm padlo na tovorni prostor.



### Odgovor Zastave

**O**d skupne proizvodnje Caddyja je bilo 2000 modelov na voljo domačemu trgu za dinarje. Kot pri osnovnem Golfu JGL ponudba ni zadostovala povpraševanju, zato je Zastava leta 1984 ponudila alternativo. Pick-up izvedba Zastave 101 je več kot očitno nastala po vzoru Caddyja, proizvajala pa se je v Somborju.

Poleg specializiranih izvedb modela Yugo (policija, zdravstvo, služba ...) je šlo tu za poskus sanacije problematičnega poslovanja prvega obrata ločene »Tovarne gospodarskih vozil«, ki je do takrat izdelovala le kombi izvedenke na

osnovi modela Zastava 850 Fičo. Kljub modifikacijam in vgradnji močnejšega motorja iz Yuga 45 je bil ta model vse manj zanimiv za kupce, še posebej v povsem tovarni izvedbi. Tudi po 14 letih je bil ta model še vedno odvisen od uvoznih komponent. Ob skoraj ničnem izvoznem potencialu Zastava 435/900 AK ni prinašala prepotrebni deviz za nabavo tovrstnih delov, kar je privedlo do nerednih izdobjev in pogostih zastojev proizvodnje, ki je bila povsem nerentabilna. Zastava 101 T/Poly pa je obljubljala povsem drugo perspektivo, saj je bila v smislu razvoja in proizvodnje povsem domač izdelek.

Zastava 101 T/Poly je bila precej cenejša od Caddyja, kar se je odražalo v slabši kakovosti in zastareli izdelavi, ponujala pa se je izključno z bencinskim motorjem. Zadnje vzmetenje, ki ga je ohranila od stoenke, je bilo modernejše, običajne sprednje vzmeti in prečno listnata zadnja vzmet pa so bile ojačane za nosilnost do 500 kg.

