

avgust 2022

letnik 6, številka 38

Tranzit



eACTROS

Novi časi za transport

FUSO CANTER
Majhen delavec z
močnim hrbtom

SCHMITZ CARGOBULL
Inovacije za transportno
učinkovitost

CADDY
PAN AMERICANA
Nikoli lepši Caddy

ELEKTRIKA
NAMESTO DIZLA
Tudi hladilniki brez emisij

POOBlašČENI PRODAJALEC
IN SERVISER FUSO

AUTOCOMMERCE, D.O.O.

Baragova ulica 10, 1000 Ljubljana

Tel. +386 (0)1 5883 505

Mob. +386 (0)41 434 050

jernej.bric@autocommerce.si

READY
TO
ADVANCE



FUSO – A Daimler Brand

VARNEJŠI KOT KDAJ KOLI PREJ – NOVI FUSO CANTER. PRIPRAVLJEN ZA (SKORAJ) VSAKO PREIZKUŠNJO.

Za svoje vsakodnevno delo v urbanem okolju potrebujete več kot le lahko tovorno vozilo. Potrebujete profesionalca, ki vas razbremenjuje pri najtežjem delu in pri vožnji. Profesionalca, ki vas podpira tudi v težavnih razmerah, ko se zdi, da ne gre več. In nenazadnje profesionalca na katerega se lahko zanesete danes in v prihodnje.



OBRAČALNI KROG:
PRVI V RAZREDU



VSESTRANSKOST:
IZVRSTNA



IZJEMNA
KOMPAKTOST
ZA IZJEMNO OKRETNOST
V TESNIH PROSTORIH



NOSILNOST ŠASIJE:
8,55 T CANTER pribl.
6000 kg



NOSILNOST ŠASIJE:
7,49 T CANTER pribl.
5000 kg



NOVO:
EURO VI-KORAK E
KOMPAKTEN IZPUŠNI SISTEM,
SKLADEN S STANDARDOM



PET TEŽNOSTNIH RAZREDOV:
3,5t | 6,0t | 6,5t | 7,5t | 8,55t



ŠEST MEDOSNIH RAZDALJ:
2500 mm | 2800 mm | 3400 mm
3850 mm | 4300 mm | 4750 mm*

*drugačne medosne razdalje pri vozilih 4×4: 3415 mm



TRIJE MOTORJI:
130 KM | 150 KM | 175 KM



**TRI RAZLIČICE
VOZNIKOVE KABINE:**
standard (širina: 1,695 m)
udobje (širina: 1,995 m)
dvojna kabina (širina: 1,995 m)

Več na: www.fuso-trucks.si

 **FUSO**



PRIHRANITE ČAS

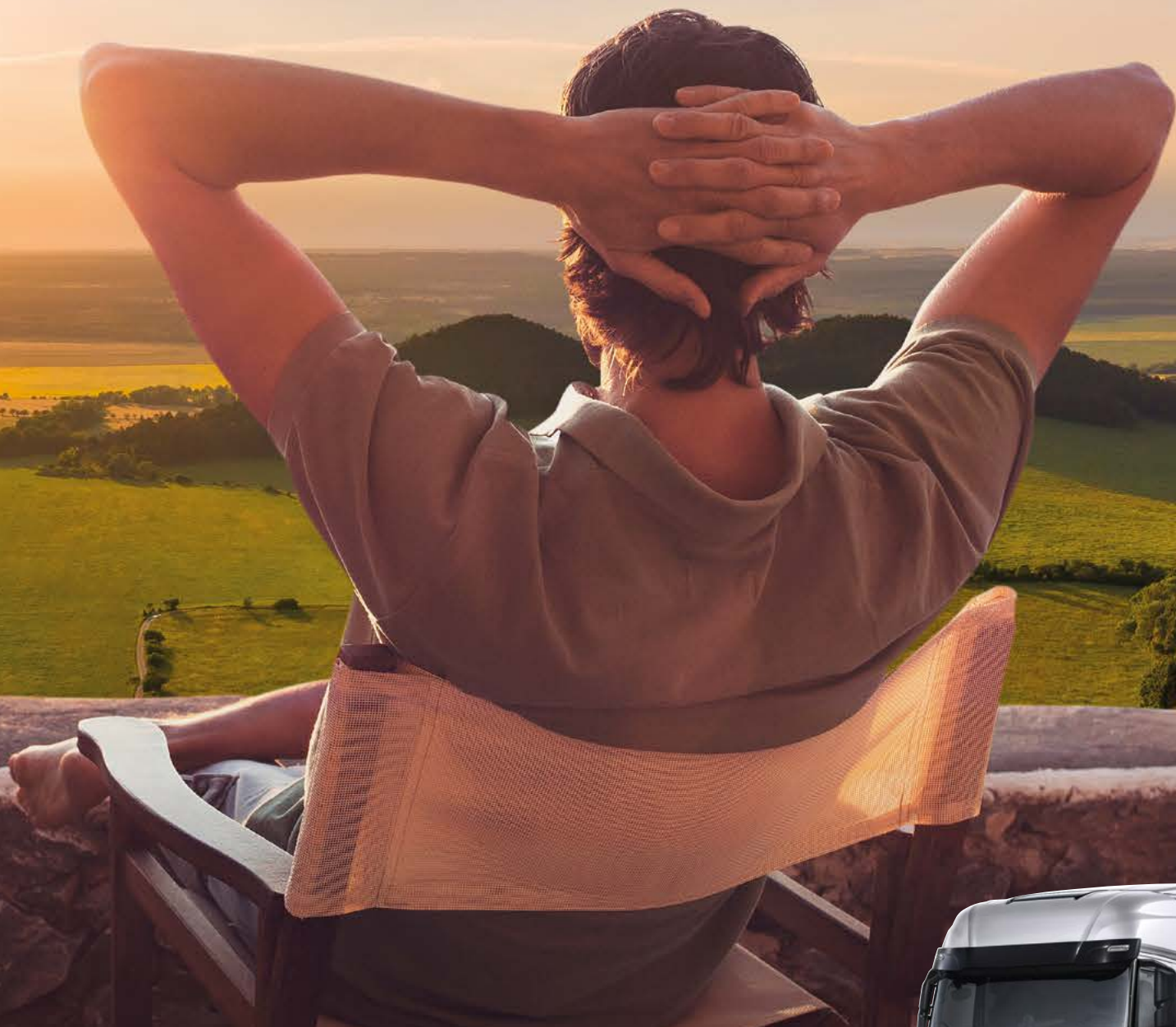
**Z ENOSTAVNIM SKENIRANJEM,
POŠILJANJEM IN PREJEMANJEM
DOKUMENTOV.**

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



Poskeniraj
za prihranek

NAŠ POSEL JE, DA VAM OMOGOČIMO, DA VI UŽIVATEV SVOJEM POSLU



**IVECO TOPCARE JE PRVA ASISTENČNA PREMIUM
STORITEV, KI VKLJUČUJE GOSTOLJUBJE IN JE
ZASNOVANA TAKO, DA VAS OBDRŽI V GIBANJU.**

Na osnovi povezljivosti, bo vaše vozilo hitro nazaj na cesti, za vas pa bo poskrbljeno v primeru hujših okvar. Če bo popravilo trajalo dlje, kot je bilo predvideno, bomo poskrbeli za vas in vam zagotovili maksimalno udobje z naborom gostinskih storitev (hotel, obroki, prevoz ali zdravstvena oskrba ter parking).

Pridobite prednost, ki si jo zaslužite, in se naročite na storitev IVECO TOPCARE Premium, skupaj z vašo pogodbo za Vzdrževanje in Popravila.



**IVECO
TOPCARE**



IVECO

*Storitev je na voljo kot dodatno pokritje z vmesnikom za telematiko in je vezana na pakete Elements 2XL in 3XL M&R za obdobje treh let.

BENUSSI

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

Pasja vročina

V tem času je zares vroče, v pogovoru se včasih izrazimo, da je pasje vroče. Pa ste se kdaj vprašali, od kod izvira omenjena besedna zveza in številne druge, ki imajo med svojimi »sestavinami« živali in so povezane z vremenom in vašim počutjem? Izraza pasja vročina oz. da je pasje vroče, ne poznamo samo mi, ampak več narodov po Evropi. Na vročino naj bi vplival položaj zvezde Sirius (ta se nahaja v ozvezdju Velikega psa), ki naj bi od začetka julija vzhajala skupaj s Soncem. V antičnem Rimu so verjeli, da so v teh dneh nevarnejši tudi psi in da slednji tedaj prinašajo številne bolezni, zato imajo še dandanes besedne zveze, povezane s psi, slabšalni prizvok. Če ne verjamemo v to, obstaja tudi preprostejša razlaga – pes je v vročini nekoliko manj živahen kot sicer, prav tako kot tudi ljudje. Zdaj nam je vroče kot psu, ko pa je jesen lepa in topla, so za to krivi Indijanci, saj imamo indijansko pletje, no, to je pa že druga zgodba. Mi pa smo že na polovici poletja. Nekateri ste že dopustovali, drugi pa še boste. Mi smo vam zopet pripravili nekaj zanimivega branja, povezane ga pretežno z gospodarskimi vozili, smo pa preizkusili tudi kar nekaj osebnih avtomobilov in v kratkih



Borut Štajnahr

testih strnili svoje mišljenje o njih. Tokrat predstavljamo tudi nekaj prikoličarskih novosti, ki bodo uradno predstavljene šele konec septembra na sejmu IAA v Hannoveru. Zelo zanimiv je tudi električni Actros, ki naj bi po trditvah proizvajalcev z dvema tonama baterij, nameščenih na šasiiji, lahko prevozil med 300 in 400 kilometrov.

Želim vam prijetno nadaljevanje poletja, v pasji vročini pa si poiščite senco in osvežilno pijačo.



14



18



28



38

KAZALO

NOVICE	6
PREDSTAVLJAMO MERCEDES	
eACTROS	10
Prihajajo novi časi	
PO CESTI Z MITSUBISHIJEM	
FUSO CANTER	14
Majhen delavec z močnim hrbtom	
SCHMITZ CARGOBULL NOVOSTI	18
Inovacije za transportno učinkovitost	
VW AMAROK	26
Izboljšan na vseh področjih	
NASVETI	27
Kako pomanjkanje vitaminov vpliva na vožnjo	
PO CESTI Z VW CADDYJEM	
PANAMERICANA	28
Nikoli lepši Caddy	
PO CESTI Z MERCEDES-BENZOM	
CITAN 110 CDI	30
Funkcionalen in dobro motoriziran	
PO CESTI S SUZUKIJEM S-CROSS	32
Rekreativec	
PO CESTI S ŠKODO FABIO 1.0 EVO	
TSI MONTE CARLO	33
Mala šminkerka	
PO CESTI S SEAT TARRACOM 2,0 TDI FR	34
Terraco je največji Seat	
PO CESTI S PEUGEOTOM 308	
1,6 PHEV 225	35
Futuristični kokpit in oster dizajn	
PO CESTI S HYUNDAIEVO KONO ELECTRIC	36
Podpis na asfaltu	
PO CESTI S FORDOM ECOSPORT ACTIVE	37
Žepni terenec	
NA ROKI	38
Dan v naravi postane s tem pametnim primočkom še boljši	
IZZA OVINKA – ŠE ENKRAT PO PTUJSKO	39
Dornava je pravi ptujski biser	

Revija Transzit

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

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

Revija Transzit izhaja na 45 dni. Letnik 6, številka 38, ISSN 2591-0434. Revija šteje med grafične izdelke, za katere se plačuje 5-% davek na dodano vrednost.

Grafični prelom: Arija

Lektura: Perfectio

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.

Trg v porastu

Trg težkih gospodarskih vozil je kljub omejenim dobavam v porastu. V prvih 6 mesecih je bilo v razredu nad 16 ton prvič registriranih 1185 vozil, kar je natančno 500 vozil več kot v enakem obdobju lani. Več kot polovi-

co vseh vozil so na trg poslali Volvo, MAN in Mercedes, medtem ko je Scania malo zaspala in jo po prodajnih številkah že ogroža DAF. Velik skok pa je uspel tudi Fordu, ki počasi diha za ovratnik Renaultu in Ivecu.

Proizvajalec	2022	TD	2021	TD	Razlika
Volvo	271	22,9	144	21,1	+127
MAN	270	22,8	161	23,5	+109
Mercedes	225	19,0	116	16,9	+109
Scania	139	11,8	124	18,1	+15
DAF	137	11,5	65	9,4	+72
Renault	55	4,6	41	6,1	+14
Iveco	50	4,2	26	3,7	+24
Ford	38	3,2	8	1,2	+30
Skupaj	1185	100	685	100	+500

eActros Long Haul

Po pričetku serijske proizvodnje električnega Actrosa namenjenega distribuciji, Mercedes sedaj na testne vožnje pošilja še dolgoprogaško električno izvedenko Actrosa. Prototip bo prikazan jeseni v Hannoveru, prvi primerki pa iz serijske proizvodnje leta 2024. Po Mercedesovih zagotovilih naj bi bil doseg vsaj 500 kilometrov, na megavatnih polnilnicah pa se bo baterija napolnila v vsega pol ure.



BAG odhaja v zgodovino

S koncem letošnjega leta odhaja nemška služba BAG v zgodovino, namesto nje bo delo nastopila nova služba z novim imenom in širšimi pooblastili. Nekdanji BAG, pri čemer je kratica pomenila Bundesamt für Güterverkehr, kar lahko prevedemo kot »Zvezni urad za prevoz blaga«, se bo z novim letom preimenoval v BALM, kar izhaja iz imena Bundesamt für Logistik und Mobilität, kratko prevedeno »Zvezni urad za logistiko in mobilnost«.

V preteklosti so se BAGovci ukvarjali samo s pregledi tovornih vozil, danes pa imajo veliko več zadožitev: obvladovanje kriznega prometa, organiziranje financiranja kolesarskih projektov, spremljanje intermodalnega prometa, svetovanje lokalnim oblastem o sodobni mobilnosti ... Pri tem pa velja poudariti, da bo BALM še naprej skrbel za nadzor tovornih vozil. To bo med drugim vključevalo pravila o kabotaži, cestninah in delovnem času voznikov.



KRONE PROFI LINER



KER

POTREBUJEM

PRAVEGA

PROFESIONALCA

OB SEBI

TAKOJ
SKENIRAJTE QR KODO
IN IZVEDITE VEČ!



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

KRONE
We Deliver the Future

Ford Pro Electric van

Ford Pro in Ford Performance Motorsports sta na Festivalu hitrosti v Goodwoodu predstavila revolucionarni Ford Pro Electric SuperVan.

Čeprav po videzu nekoliko spominja na Ford E-Transit Custom, je Ford Pro Electric SuperVan edinstveno vozilo, natančneje znanstveni eksperiment za prikaz dosežkov.

Strokovnjaki za reli avstrijskega podjetja STARD so pripravili posebno šasijo, v kateri je nameščen baterijski blok s kapaciteto 50 kWh, pogonski sistem pa sestavljajo štiri elektromotorji, po eden za vsako kolo, s skupno močjo 2.000 KM. Karoserijo, ki je sestavljena iz jeklenega okvirja z lahкими kompozitnimi elementi, so razvili člani Fordove oblikovalske ekipe iz Kölna, tako da ima električni SuperVan odlično aerodinamiko ter prtljažni prostor za voznikom, ki je dostopen skozi stranska vrata kot pri večini gospodarskih vozil.



V Mariboru prva električna avtobusa



Iveco Bus in podjetje Dualis sta javnemu podjetju Marprom iz Maribora dostavila dva 12-metrski mestna avtobusa E-WAY z možnostjo hitrega polnjenja z elektriko.

Projekt EfficienCE je mestu omogočil začetek izvedbe dveh pantografskih hitrih polnilnic, ene na osrednji avtobusni postaji in druge na terminalu proge številka 6, kjer naj bi se akumulatorji avtobusov polnili hitro, brez potrebe po odhodu v garažo.

Modeli E-WAY po izboru Javnega podjetja Marprom, ki ustrezajo standardu OppCharge, so opremljeni s 140-kW elektromotorjem in 73-kWh litij-titanatno baterijo. Trivratni električni avtobusi lahko sprejmejo tudi 31 sedečih potnikov in ponujajo različne funkcije za izboljšanje udobja: ročno klančino za lažji dostop za invalide, USB priključke, dva zložitljiva sedeža v predelu invalidskih vozičkov, električno klimatsko napravo in voznikova vrata z anti-covid zaščitnim steklom.

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



GB Leasing
Gorenjska Banka



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

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

DKV Mobility uvaja DKV LIVE za slovenske prevoznike

Ponudnik storitev mobilnosti DKV Mobility uvaja DKV LIVE, najsodobnejši telematski sistem s številnimi dodatnimi funkcijami. Storitve spremljanja in določanja položaja (Track&Trace) zagotavljajo preglednost v realnem času vzdolž celotne dobavne verige. DKV LIVE omogoča tudi učinkovito načrtovanje poti na podlagi visokokakovostnega kartografskega gradiva družbe Here. Pri načrtovanju poti upošteva stopnjo naplnenosti posode za gorivo tovornjaka in na poti izbere najbližji servis za postanek za točenje goriva. Poleg tega lahko uporabniki v realnem času spremljajo nepravilnosti pri polnjenju goriva.

Vse, kar morate storiti, je, da na vozilo priključite škatlico v velikosti zavojčka papirnatih robčkov. Ta zagotovi potrebne informacije, ki jih je nato mogoče posredovati in obdelati prek oblaka. Vse podatke lahko v realnem času spremljate prek portala DKV LIVE. »DKV LIVE vzpostavlja digitalne rešitve, ki jih že poznamo kot standard v sektorju B2C, zdaj pa jih za svoje stranke uvajamo tudi v segmentu B2B,« pravi Mart Dekleva, direktor DKV Mobility Slovenija. »To vključuje na primer sledenje pošiljk in vozil v realnem času. Te storitve lahko bistveno povečajo preglednost v špedicijskem poslovanju ter tako učinkovito znižajo stroške in prispevajo k zmanjšanju izpustov CO₂.«



DKV LIVE



Lahkotno prehitite konkurenco!

Povečajte učinkovitost upravljanja voznega parka z **DKV LIVE**: naš digitalni pomočnik vam pomaga pri upravljanju točenja goriva in iskanju tovora, da bi se izognili praznim vožnjam, ter pri drugih rutinskih opravilih. Prehitite konkurenco in preizkusite sami, kako vam **DKV LIVE** lajša vsakodnevno poslovanje.

Prepričajte se in zahtevajte nezavezujočo ponudbo!



dkv-mobility.com

YOU DRIVE, WE CARE.

Pridobitev za kamnolom Verd

Kamnolom na Verdu je bogatejši za šestkolesni prekucnik Volvo A40G, demper, ki je zmožen naenkrat prepeljati kar 39 ton materiala. Novinec je osupljiv. Postavljen na 6 koles, ki so velika kot povprečen človek. Voznik se v kabino povzpne po lestvi in sedi dva in pol metra nad tlemi. Velike steklene površine izboljšujejo preglednost. Kabina je klimatizirana. Še najbolj poseben tehnični del so ročice za zaporo posameznih osi. Pomemben je tudi zaslon pod stropom, ki ima več funkcij. Vozniku prek kamer pomaga pri manevriranju znotraj kamnoloma, povezan pa je tudi s senzorji, ki merijo količino prejetega tovora in kolikšen del nosilnosti je še na voljo.

Volvo A40G je dolg 11,2 metra, širok 3,4 metra in visok skoraj 3,6 metra. Samo dolžina kesona presega šest metrov. Ko voznik tega dvigne pod najvišjim, 70-stopinjskim naklonom, je zgornji del visok že 7,2 metra.

Njegova nosilnost znaša 39 ton, tako da imata vozilo in tovor lahko skupno maso vse do 68,9 tone. Poganja ga Volvov 13-litrski šestvaljni dizelski motor D13J z močjo 350 kilovatov (476 konjev) pri 1.900 vrtljajih v minuti in do 2.525 njutonmetri navora. Moč se na šest koles (mogoč je tudi preklon na pogon 6x4) prenaša prek samodejnega menjalnika s pretvornikom navora. Naložba za lastnike kamnoloma je velika, saj stane A40G okoli pol milijona evrov.



MOBILNI VULKANIZERSKI SERVIS

NOVO!

POPRAVILA POŠKODB IN PREVERJANJE TLAKA

TERENSKA PREMONTAŽA PNEVMATIK

NAREZOVANJE PNEVMATIK

URAVNOTEŽENJE KOLES

SERVIS TOVORNIH PNEVMATIK NA VAŠI LOKACIJI:

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

REZERVACIJA TERMINA:

T | 01 365 83 20

E | gume@prigo.si



Prigo d.o.o. | PE BRDO

Mladinska ulica 89

1000 Ljubljana

☎ 01 365 83 20

☎ 01 365 82 22

☎ 01 320 18 33

🌐 www.prigo.si

✉ gume@prigo.si

📘 Servis in trgovina tovornih vozil

PREDSTAVLJAMO: MERCEDES eACTROS

PRIHAJAJO NOVI ČASI

Med tem, ko čakamo na jesen in premiero dolgolinijskega vlačilca eActros Long Haul, ki se bo zgodila septembra na sejmu IAA v Hannoveru, je Mercedes ponudil prve testne vožnje z eActrosom za regionalne in distributivne namene. Zelo preišljeno narejen, inovativen in z dosegom do 400 km bo eActros s svojimi razburljivimi zmogljivostmi osvojil srca številnih voznikov.



Doseg tovornjaka je 300 kilometrov.



eActros lahko sledi mestnemu ritmu prometa.

O novem eActrosu beremo in poslušamo že dolgo, tudi mi smo že veliko pisali o njem. Mercedes je namreč že sredi leta 2018 začel s prvimi praktičnimi preizkusi električnega distribucijskega tovornjaka. Takrat so bili za preizkus skrbno izbrani kupci in dolgoletni zaupanja vredni partnerji, ki so dobili možnost voziti dvo- ali triosna električna vozila, vsi ostali pa so se morali še naprej »zabavati« z dizelskimi modeli. No, minilo je kar nekaj časa, pravzaprav tri leta, da je prišlo do določenega zasuka. Oktobra lani je namreč Mercedes odprl knjigo z naročili za eActros in s tem najavil tudi začetek serijske proizvodnje v matični tovarni v Worthu. Zakaj je Mercedes testiral in čakal tako dolgo, je zdaj povsem nepomembna stvar, saj je na ceste pripeljal serijski eActros, ki stavi na klasičnega Mercedesovega aduta: »V serijski izvedbi mora vse biti in funkcionirati popolno!« Skratka najboljša ali nič.





Dva elektromotorja

Ko so se pojavile prve testne serije, ki so jih kupci preizkusili v praksi, so imeli tovarnjaki še klasična ogledala in analogne instrumente. Za pogon je bila uporabljena tako imenovana elektroportalna os AVE 130 iz ZF-a, ki je v celoti prilagojena zahtevam eActrosa, v osnovi pa je izdelek namenjen nizkopodnemu Daimlerjevemu avtobusu. Prav tako iz segmenta avtobusov, tokrat iz EvoBusa, je prispela litij-ionska baterija z zmogljivostjo 240 kW. S slednjo je Mercedes komuniciral doseg približno 200 kilometrov.

A zdaj, ko so serijski primerki pripravljene na predajo kupcem, so omenjeni prototipi odšli v zgodovino. Za celice v novih baterijah, ki ponujajo kapaciteto od 336 do 448 kWh, skrbi podjetje CATL, v posamezne module pa jih pakira kar sam Daimler v tovarni v Worthu. Skupne mere enega paketa so tako 2,2 metra dolžine, 75 cm širine in 55 cm višine.

Kasneje naj bi proizvajalec sam proizvajal celice kot rezultat sodelovanja z visokotehnološkim podjetjem Manz iz Reutlingena, s pomočjo katerega je bila nedavno odprta prva pilotna linija. Tudi pogonska gred ZF AVE 130 se je umaknila lastno razviti enoti, ki jo sestavljajo v tovarni Mercedes v Kasslu in v osnovi temelji na klasični pogonski gredi Actros. E-različica seveda uporablja dva integri-



Za polnjenje je ob strani nameščen klasičen CCS priključek, s katerim lahko prek 400-V sistema eActros prejme največ 160 kW moči.

rana elektromotorja in dvostopenjski menjalnik, kar nudi največjo stalno moč 330 kW ali prevedeno 449 km. Slednja številka jasno kaže napredek serijskih e-modelov, ki v primerjavi s testnimi različicami zagotavljajo približno 160 kW več. Posledično se je povečal tudi doseg na 300 ali celo 400 km. Prvi primerki eActrosov so na voljo v konfiguraciji 4x2

Za polno moč je seveda treba izbrati način delovanja Power, čeprav je tudi v načinu Eco s polnim pritiskom na stopalko plina možno dobiti dodatno moč, saj se v Eco načinu moč zmanjša na 85 %. Obstaja še ena izbira, to je Range, kjer pa se moč zmanjša na 70 %, saj je v tem programu vse podrejeno čim daljšemu dosegu. Elektronika ves čas skrbno nad-



Vozilo uporablja dva integrirana elektromotorja in dvostopenjski menjalnik, kar nudi največjo stalno moč 330 kW ali prevedeno 449 km.

ali 6x2 s skupno dovoljeno maso 19 in 27 ton ter s tremi (336 kWh) ali štirimi (448 kWh) paketi baterij. Ob že omenjeni moči vodno hlajenega elektromotorja 330 kW niti polno obremenjen Actros ne bi smel imeti težav z močjo.

Brezšumna vožnja

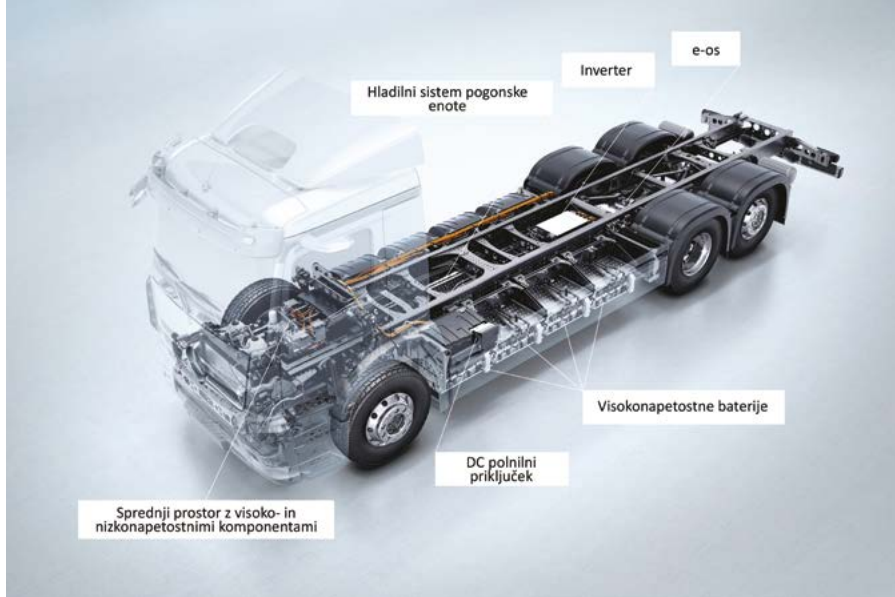
Vstop v kabino ne razkrije nobenih futurističnih novosti, če v to ne vključujemo najnovejšega sistema MirrorCam in digitalnih instrumentov, torej infotainmenta. Tisti višji vozniki si bodo zagotovo želeli kakšen centimeter več za pomik sedeža, a razporeditev v distribucijskem sektorju nikoli ni bila (pre) razkošna. Pritisk gumba za zagon zbudi pogon, a razen napisa ready na merilni plošči se ne zgodi nič. S pritiskom na stopalko za plin (naj vsaj pogovorno obdržimo to ime) se elektronska ročna zavora samodejno sprosti in eActros brez napora odpelje naprej. Med vožnjo boste v križišču slišali le delovanje smernikov in ventilacijskega sistema, pa seveda radia, če ga imate prižganega.

zira moč, tako da zdrsovanja s praznim tovarnjakom ne bo, a glede na lahkotnost pospeševanja je treba biti zelo previden, da ne presežete zelene (ali predpisane) hitrosti. Skoraj 450 KM je tudi pri dizelskih različicah več kot dovolj za potrebe mestne distribucije, v tem primeru pa je rezultat zelo sproščena, tiha in udobna vožnja.

Vožnja z eno stopalko

Skoraj klasično za električna vozila, skoraj tudi za eActros, je značilen razvoj moči, ki je zelo kultiviran z le eno opazno prekinitvijo moči točno pri 30 km/h, ko samodejni menjalnik preklopi iz prve v drugo prestavo. Enako vznemirljive kot pospeševanje so možnosti, s katerimi poskuša eActros pri zmanjševanju hitrosti obnoviti energijo v baterijah.

Ročica, ki ima pri klasičnih tovarnjakih z motorji z notranjim zgorevanjem funkcijo motorne zavore in (ali) retarderja, je tu v funkciji rekuperatorja. eActros ponuja skupno pet različnih stopenj intenzivnosti – od ničle, pri kateri praktično ni



upora, tako da lahko tovornjak, tako kot pri Eco Rollu, izkoristi kinetično energijo za drsenje po odprtih cestah, do pete stopnje, pri kateri je upor izredno velik, tako da je praktično treba za ustavitve le do konca spustiti stopalko za plin (ja, vem – stopalko pospeševalnika).

Pred rdečo lučjo na semaforju je treba le rahlo pritisniti na zavorni pedal, da se vozilo popolnoma zaustavi. Na ta način je možno voziti le z eno stopalko, saj ob pritisku nanjo pospešujete, ob njeni popustitvi pa zavirate in s tem rekuperirate energijo.

Tudi tisti, ki ne uporabljajo intuitivne ročice, samo z zaviranjem ali pritiskom na pedal ustvarijo določeno količino energije, ki se povrne v baterije. Poraba? No, to je pa tema prihodnosti. Proizvajalec

navaja približno 65 kWh/100 km, vendar se lahko, tako kot pri dizlu, močno razlikuje glede na topografijo, način vožnje in vremenske razmere. Bo pa nižja poletna nočna temperatura, saj eActros ne moti spanca mestnih prebivalcev, bolj naklonjena dosegu.

Za polnjenje je ob strani nameščen klasičen CCS priključek, s katerim lahko prek 400-V sistema eActros prejme največ 160 kW moči, kar pomeni, da model s tremi baterijskimi paketi potrebuje dobro uro in pol, da kapaciteto napolnjenosti dvigne od 20 na 80 odstotkov. In potem lahko voznik spet uživa ne le v zmogljivosti, temveč tudi v dvakrat nižjem hrupu kot pri tovornih vozilih z dizelskim motorjem.

In za konec. Zelo kompaktna e-os, ki

jo uporablja eActros v povezavi s centralnim pogonom, v praksi deluje zelo učinkovito in pušča prostor za baterije z večjo zmogljivostjo in s tem večji za doseg. Popolnoma digitalni kokpit je povsem prilagojen novemu električnemu pogonu in ne dopušča nobenih kompromisov, ki so jih morda imeli dizelski modeli. Rekuperacija energije in vožnja z enim pedalom se v praksi odlično obneseta. Morda je Mercedes s predstavitvijo in postavitvijo eActrosa na trg delno zamujal, a je resnično izkoristil vse prednosti, ki jih s seboj prinaša elektrifikacija.

Tehnični podatki

Motor: Dva tekočinsko hlajena elektromotorja z dvostopenjskim menjalnikom, postavljena pred e-os. Standarden most in os z odmikom od tal kot pri klasičnem Actrosu

Največja moč (kW/KM) 330/449

Najvišji navor (Nm) 800

Prenos moči

Menjalnik avtomatiziran 2 stopnji naprej + 2 stopnji nazaj

Shranjevanje energij

Tip baterije litij-ionska (CATL), 3 paketi, nameščeni prečno pod šasijo vozila

Kapaciteta baterije 336 kWh skupno 112 kWh po paketu

Moč polnjenja največ 160 kW pri 400 V polnillec CCS Combo 2

Čas polnjenja cca 75 min od 20 do 80 %

Teža baterij 740 kg po paketu, skupaj 2220 kg

Dimenzije in mase

Dolžina (mm) 9300

Širina (mm) 2500

Višina (mm) 3200

Medosna razdalja (mm) 5500

Masa praznega vozila (kg) 8400

Največja dovoljena masa (NDMSV) (kg) 19.000



Plošča z instrumenti je enaka kot pri klasičnem Actrosu, le prikazani podatki so nekoliko drugačni.



Osrednji zaslon poleg multimedije ponuja tudi nastavitve številnih drugih parametrov.



S pomočjo ročice, ki v klasičnem Actrosu služi za uravnavanje retarderja, nastavljamo intenzivnost samodejnega zaviranja in rekuperacije.



Na kabini ostaja 17 cm visok motorni tunel, čeprav zaradi nižjega elektromotorja potrebe po njem ni.



MAJHEN DELAVEC Z MOČNIM HRBTOM

Verjamem, da se še spomnite priljubljenih Tamičev, ki so ustvarjali gospodarski razvoj na naših cestah v 60., 70. in 80. letih. Njegov koncept kabine nad motorjem pa je živ še danes, sicer v nekih drugačnih vozilih, kot je denimo Mitsubishi Fuso Canter.

No, tudi Canter ni ravno nova znamka, saj je ta model na trgu že skoraj 60 let. Odkar je pod upravo Daimlerja, pa Mitsubishijev Fuso doživlja ponoven razcvet. Njihov pri nas najbolj znani model Canter se je počasi, a vztrajno, razvil v enega bolj zanimivih lahkih tovornjakov na trgu. Zahvaljujoč Daimlerjevi tehnologiji z lahkoto parira vsem evropskim konkurentom. Po naših cestah smo lahko preizkusili najnovejši model, ki je tehnično in tudi oblikovno osvežen. Takoj je treba priznati, da novi Fuso predstavlja modernejšo in tehnološko izboljšano različico modela iz prejšnje generacije. Zunanost se izraža z na novo razvito sprednjo masko, ki vključuje tudi nove žaromete v obliki bumeranga, po želji so lahko tudi v LED tehnologiji. Povsem nova je mrežasta rešetka hladilnika z večjim napisom Fuso. Sam kokpit se ni veliko spremenil. Armatura je v dvobarvni kombinaciji. Voznikov sedež je mehansko vzmeten

in dodatno nastavljiv v ledvenem delu. Udobje vožnje je izboljšano tudi s prezračevalnim sistemom, ki zdaj veliko bolje kontrolira notranjo temperaturo,

dodatno je poleg avtomatske klimatske naprave v ponudbi zdaj tudi mehanska. Kot se spodobi za delovno vozilo, so tudi v Canterju strateško razporejeni



Nova generacija Canterja ima redizajnirano kabino, večjo stopnjo varnosti in udobja, izboljšano zvočno izolacijo ter motorje, ki zadovoljujejo standarde Euro 6e.

številni predali za drobnarije, dokumente in držala za kozarce in steklenice, ki se preprosto izvlečejo iz armature, ali pa ustvarijo s podiranjem naslona sedežev. Pred voznikom sta dva okrogla merilnika, med njima pa je LCD displej s solidno grafiko. Vse skupaj je berljivo in ponuja najpotrebnejše informacije o stanju vozila in prevoženi poti.

Skupna masa se začne pri 3,5 tone, zato ga lahko vozimo tudi z B kategorijo. Robustna tovornjaška šasija je vedno postavljena na dvojna zadnja kolesa, zato je sicer malo težja, po drugi strani pa Canterjeva kabina z ravnim sprednjim delom ponuja za do 80 centimetrov daljši tovarni prostor, pa tudi obračalni krog, ki se pri najkrajšem medosju 8,6 m lahko primerja s Smartom FF. Izredno prehodnost tudi na najbolj ozkih ulicah mu omogoča izbor ozke kabine (1,7 metra), na voljo pa so izvedbe z enojno ali dvojno kabino z možnostjo prevoza do 7 potnikov. Canter ponuja tudi štiri medosne razdalje od 2,5 do 3,85 metra ter nosilnost vse do 6 ton, pri čemer skupna masa znaša 8,55 tone, kar je za skoraj 2 tona več kot pri primerljivem Mercedesovem modelu Atego. Kabina, ki se mehansko prekucne naprej, omogoča preprost dostop do motorja za popravilo, posode za dolivanje vseh tekočin (gorivo, AdBlue, hladilna tekočina, tekočina za pranje stekel), kakor tudi baterije in filtri, pa so nameščene okoli kabine in na šasiji, tako da za njihovo dolivanje in menjavo kabine ni treba dvigovati.

Delovanje pri nizkih vrtljajih nakazuje na dolgo življenjsko dobo motorja. Le ta je vedno trilitrski dizel, ki pa lahko razvija 130, 150 ali 175 KM. Ob ekološki normi Euro 6 je potreben AdBlue, medtem ko filter trdih delcev do menjave pri 300.000 km ne potrebuje nobenega vzdrževanja. Regeneracija se odvija samodejno, lahko pa jo sprožimo tudi ročno. Prenos moči se izvaja prek precej trdega ročnega 5-stopenjskega menjalnika, ki se po prvih 2000 km uteče in pri katerem sta prvi dve prestavi krajši, zadnja, peta, pa podaljšana.

Vozilo združuje odlične vozne lastnosti ter vrhunsko manevriranje, ki temelji na kompaktnih zunanjih merah in je tako po okretnosti in majhnem obračalnem krogu v vrhu svojega segmenta. To mu omogoča koncept voznikove kabine, ki se nahaja nad motorjem. Na preizkušnem vozilu je bila nameščena prekucna nadgradnja, ki je lahko originalne izdelave proizvajalca Scattolini, lahko pa jo



Fuso Canter se za evropske potrebe izdeluje na Portugalskem v tovarni v Tramagalu.



Armatura je v dvobarvni kombinaciji. Voznikov sedež je mehansko vzmeten in dodatno nastavljen v ledenem delu. Kot se spodobi za delovno vozilo, so tudi v Canterju strateško razporejeni številni predali za drobnarije, dokumente in držala za kozarce in steklenice.



Vsi dodatni sistemi, kakor tudi katalizator, se nahajajo na šasiji vozila.

naročite tudi posebej, tako kot v našem primeru, pri katerem so za nadgradnjo poskrbeli pri slovenskem podjetju MBB. Z novo generacijo so prišli tudi novi varnostni sistemi. Tako ima voznik na primer pomoč pri opazovanju objektov v mrtvih kotih, v kritičnih situacijah pa je na voljo tudi napreden sistem zaviranja v sili. Posodobili so tudi stabilizacijski sistem vozila in vgradili sistem zadnje generacije, ki omogoča ohranjanje smeri znotraj voznega pasu.

Novi Canter je tudi prvi lahki tovornjak, ki je lahko opremljen z napredno varnostno funkcijo Active Sideguard Assist. Sistem prek radarskih senzorjev zazna pešce ali druga vozila na desni strani vozila in voznika opozori z zvočnim signalom, če zazna nevarnost trka.

V preteklih desetletjih je Mitsubishi nenehno izboljševal svoj lahki tovornjak, da bi zadostil potrebam strank. Canter s svojo izboljšano zasnovo in naprednimi varnostnimi funkcijami želi na ceste prinesiti novo raven varnosti in učinkovitosti.



Fuso Canter je zaradi visoke nosilnosti in razmeroma kompaktnih mer ne le odličen dostavnik, temveč je zelo priljubljen tudi v drugih izvedbah – od gradbenih vozil z dvojno kabino, s kesonom ali žerjavom zadaj, do številnih komunalnih in cestarskih različic s posebnimi nadgradnjami.

Fuso 90 let

Začetki ikoničnega imena FUSO segajo v maj 1932, ko je bil v ladjedelnici nekdanjega podjetja Mitsubishi Shipbuilding v Kobeju izdelan prvi avtobus podjetja Mitsubishi, »B46 type shared car«, in poimenovan FUSO. Po poimenovanju prvega vozila se je vzdevek FUSO obdržal in uporabljal naprej za pomembne izdelke, kot so 4-tonsko tovorno vozilo KT1 z bencinskim motorjem (1946), prvo japonsko veliko tovorno vozilo s trambus kabino T380 in prvi japonski minibus, Rosa (1960). V skladu z visoko gospodarsko rastjo, ki jo je Japonska doživljala od 50. do 70. let dvajsetega stoletja, je nabor izdelkov kmalu vključeval celoten razpon od malih do velikih tovornih vozil in avtobusov ter tako igral pomembno vlogo v gospodarskem razvoju. Podjetje MFTBC, proizvajalec gospodarskih vozil znamke FUSO, je bilo ustanovljeno, ko je podjetje Mitsubishi Motors Corporation leta 2003 ločilo oddelek gospodarskih vozil od proizvodnje osebnih vozil, da se je pridružilo nekdanjemu koncernu Daimler Chrysler. Leta 2004 se je podjetje MFTBC pridružilo segmentu gospodarskih vozil koncerna Daimler Chrysler.



Kabina se mehansko prekucne naprej in omogoča preprost dostop do motorja za morebitna popravila.



Pri prekucni nadgradnji je zadaj nameščena tudi priročna škatla za orodje ali drugo opremo.

LESENE HALE



JEKLENE HALE



NAPIHLJIVE HALE



INŽENIRING

info@dbs-engineering.com

www.dbs-engineering.com

+386 8 20 55 223

+386 41 827 089



INOVACIJE ZA TRANSPORTNO UČINKOVITOST

Inovacije s poudarkom na aerodinamiki za zmanjšanje emisij in stroškov, učinkovitejše hlajenje tovora z nadzorovano temperaturo, zmanjšanje mase vozila ob ohranjanju robustnosti, uporaba telematskih podatkov za učinkovitejši transport in več novih različic že znanih vozil – to je le del ambiciozne razvojne strategije, ki jo renomirani proizvajalec prikolic že izvaja, končnim kupcem pa bodo novosti predstavljene septembra na sejmu IAA v Hannoveru.

Kljub še vedno nebrzdani epidemiji in številnim, vse bolj nevarnim gospodarskim, surovinskim in energetskega izzivom, smo v Evropi še vedno številka 1 – to je sporočilo, ki so ga vodilni v Schmitz Cargobullu poslali javnosti na srečanju z novinarji, ki že tradicionalno poteka točno tri mesece pred največjo bienalno evropsko razstavo gospodarskih vozil IAA v Hannoveru. Letos se je podjetje iz Horstmarja odločilo, da novosti predstavnikom medijev prikaže v svojem proizvodnem kompleksu v Gothi, v mestu na območju nekdanje Vzhodne Nemčije (približno 170 km jugozahodno od Leipziga). Takšen dogodek je bil na istem mestu organiziran tudi leta 2006, desetletje po tem, ko so na tem mestu izdelali prva Schmitz Cargobull vozila. Zdaj je bila priložnost

za srečanje srebrni jubilej: 25 let neprekinjene proizvodnje.

Leta izzivov

Po rekordnem proračunskem letu 2018/2019 (njihovo leto traja od 1. aprila prejšnjega leta do 31. marca naslednjega leta), ko so na štirih lokacijah v Nemčiji in po eni v Litvi, Rusiji, Španiji, Turčiji in Avstraliji izdelali kar 63.494 vozil, je že naslednje leto sledil drastičen padec, saj se je proizvodnja skrčila na 46.124 vozil, še leto kasneje pa na samo 42.470 vozil. Prva upočasnitev pandemije covid-19 pa je v trenutku enormno povečala povpraševanje po težkih tovornjakih (vlačilcih in solo tovornjakih), kar se je takoj odrazilo v prvi »lakoti« tudi po prikolicah in nadgra-

dnjah, tako da je Schmitz Cargobullu že v zadnjem poslovnem letu 2021/2022 uspelo zelo dobro obnoviti proizvodnjo in izdelati kar 60.785 vozil. Ob tem je podjetje zaradi povečanega povpraševanja junija lani odprlo še en proizvodno-montažni objekt, in to v Manchesteru (Združeno kraljestvo). Za tekoče »obračunsko« leto, ki se konča 31. marca 2023, je predvidena proizvodnja med 55.000 in 65.000 vozil, vendar so tudi ti načrti pod resnim vprašanjem, saj je vse koristi delnega okrevanja po covidu-19 v veliki meri izničila vojna v Ukrajini, ki ima velike posledice za gospodarstva večine evropskih držav, še posebej v Nemčiji.

»Povišanje cen naših izdelkov ni uspelo bistveno nadomestiti enormnega povečanja stroškov, dviga cen surovin,



Priložnost za srečanje srebrni jubilej: 25 let neprekinjene proizvodnje.

energentov, povišanja prejemkov zaposlenih,« je precej resnobno ugotavljal izvršni direktor Andreas Schmitz. Tudi letošnje poslovanje ocenjuje brez velikega optimizma, je pa zato zelo ponosen na razvojne dosežke in nov investicijski cikel v višini okoli 47 milijonov evrov. Tako 18 milijonov evrov vlagajo v širitev zmogljivosti v tovarnah Vreden v Nemčiji in Panevėžys v Litvi, 15 milijonov v novo tovarno v Saragossi v Španiji, pet milijonov v avtomatizacijo in izboljšanje učinkovitosti proizvodnje v nemški tovarni v Altenbergeju in britanski tovarni v Manchesteru, okoli devet milijonov evrov pa v projekte digitalizacije.

Boj z zrakom

Med razvojne prioritete, ki so obelžile nekaj zadnjih let poslovanja, sodi tudi veliko ustvarjalne energije, ki jo je podjetje vložilo v največjega porabnika goriva, to je zračni upor, ki ga proizvedejo njegove, do sedaj skoraj po pravilu štirioglate prikolice in polprikolice. Pri tem delu so razvojni strokovnjaki dosegli najpomembnejše rezultate, zato upravičeno izstopajo v ospredju.

Nemci so se s svojimi dosežki na tem področju pohvalili že v začetku leta 2021, ko so predstavili novo polprikolico s ponjavo EcoGeneration. Zanimanje za tovrstno vozilo z nastavljivo višino strehe je preseglo pričakovanja, saj transportna in logistična podjetja mrzlično iščejo vozila in tehnične rešitve, ki prispevajo k nižjim stroškom, nižji porabi goriva in zmanjšanju izpustov CO₂.

»Če bo le 50 % vseh voženj opravljenih v »aerodinamičnem« načinu in 50 % v »volumskem« načinu (brez spuščanja ponjave), bo obremenitev na okolje manjša za 2,3 tone CO₂ na leto po priko-



»Tudi povišanje cen naših izdelkov ni uspelo bistveno nadomestiti enormnega povečanja stroškov, dviga cen surovin, energentov, povišanja prejemkov zaposlenih,« je precej resnobno ugotavljal izvršni direktor Andreas Schmitz.

lici. Na podlagi konservativnih izračunov lahko polpriklopnik EcoFLEX s ponjavo prihrani približno 1.000 evrov na leto,« pojasnjuje Boris Billich, direktor prodaje pri Schmitz Cargobull.

Polpriklopnik s ponjavo S.CS EcoFLEX je eno od vozil iz nove generacije Eco-Generation, eno od »pametnih« vozil. To pomeni, da je serijsko opremljeno s telematskim sistemom TrailerConnect®. Njegova aerodinamična prednost pa je

v možnosti dviganja in spuščanja zadnjega dela ponjave, kar zmanjša upor ter zmanjša porabo in emisije. V praksi je uporabnikom uspelo doseči tudi več kot petodstotne prihranke.

Zahvaljujoč vgrajenemu telematskem sistemu TrailerConnect® uporabniki uživajo v večji preglednosti podatkov o svojem voznem parku/vozilih. To izboljša izkoriščenost in zmogljivost vozila in zmanjša število praznih voženj. Druga



Polpriklonnik s ponjavo S.CS EcoFLEX je eno od vozil iz nove generacije EcoGeneration, eno od »pametnih« vozil.

prednost je, da lahko telematski sistem spremlja tudi višino polpriklonnika, torej senzorji lahko zaznajo, ali je streha dvignjena ali spuščena in nastavljena na aerodinamični način.

Glede na specifično transportno nalogo so Eco nadgradnje lahko opremljene s standardno ali Power Curtain ponjavo. Vozila EcoGeneration so idealna rešitev v kombinaciji s »power« ponjavo, ki ne potrebuje letvic. To dodatno zmanjša skupno težo in prispeva k večji ekonomičnosti. Sistem navdušuje s preprostim in varnim upravljanjem ter prihrani čas pri vsakodnevnih transportnih opra-

viljih. Trdnost strukture Power Curtain je certificirana po DIN EN 12642 koda XL. Integrirane zanke na straneh ponjave zagotavljajo preprosto pritrditev tovora. Polpriklonniki EcoFLEX so zdaj lahko opremljeni tudi z novim aerodinamičnim prostorom za orodje, imenovanim EcoPack, ki je nameščen na samem koncu polpriklonnika. Vanj se lahko namestijo tudi palete, trakovi za pritrditev tovora ter druga transportna oprema. Posebna aerodinamična zasnova izboljšuje kroženje zraka z manj vrtničenja. Poleg aerodinamičnih prednosti EcoPack navdušuje tudi z majhno maso ter

hitro in preprosto uporabo. Novost je tudi notranja LED osvetlitev nove generacije, ki izboljšuje varnost ter olajša tvorjenje ponoči.

Schmitz Cargobull zdaj ponuja tri različne različice EcoGeneration:

- EcoFIX je idealna rešitev za prevoz težkih tovorov in tovorov pravilnih oblik, kot so pločevinasti in papirni zvitki. Z zmanjšano maso in fiksnim, a spuščanim zadkom to vozilo ponuja skupno sprednjo višino štirih metrov.
- EcoFLEX ima fleksibilno nastavljen zadnji del (notranja višina spredaj je 2,7, zadaj pa se lahko spusti do 2,2 m). Pri največjem iztegu ima vozilo skupno višino štiri metre spredaj in zadaj. Višina ponjave se na zadnjem delu prilagaja tako, da se popolnoma ujema s trenutno višino strehe. Ta polpriklonica je univerzalna in odlična za prevoz najrazličnejših tovorov.
- EcoVARIOS je odlična izbira za prevoz tovora z velikim volumnom in komponent za avtomobilsko industrijo, ko na primer prevažate tri naložene paletne kletke. Tako sprednji kot zadnji del strehe je mogoče prilagodljivo nastaviti. Ta različica ponuja notranjo višino treh metrov in skupno višino štirih metrov.



Novost je tudi aerodinamični prostor za orodje, imenovani EcoPack, posebna aerodinamična zasnova izboljšuje kroženje zraka z manj vrtničenja.

Hladilnik z novo opremo in pogonom

Navzven skoraj neopazne, vendar zelo pomembne, pa so izboljšave na najbolj iskanih Schmitzovih izdelkih, to so hladilne polpriklonice. Optimizirani so sistemi za distribucijo in »skladiščenje« hladnega zraka, upravljanje in nadzor hladilnega sistema, kar pa je tema za eno od naslednjih številčk naše revije.



Vozila EcoGeneration so idealna rešitev v kombinaciji s »power« ponjavo, ki ne potrebuje letvic.

Zdaj je pomembnejša informacija, da bo kupcem na voljo možnost izbire med dvema hladilnima agregatoma – z dizelskim motorjem (S.CU) ali s popolnoma električnim pogonom (S.CUe).

V Horstmarju so se odločili za novo različico Perkisovega štirivaljnega dizelskega motorja z močjo 19 kW in vbrizgom prek skupnega voda. Gre za sodoben in visoko učinkovit pogonski agregat s 15 % manjšo porabo goriva, kot jo je imel motor poprej. Poleg tega ima ta motor glede na obremenitev in potrebo po hlajenju možnost izklopa in ponovnega vklopa dveh valjev (takrat se prihrani do 20 odstotkov goriva). Tehta približno 50 kg manj in je opazno tišji od prejšnjih motorjev. Druga njegova prednost je, da lahko deluje tudi v državah z nizko kakovostjo goriva. Njegovi izpušni plini so v skladu z direktivo EU o emisijah Stage V.

Še bolj ekskluzivna novost je hladilna enota S.CUe (Semi-Trailer Cooling Unit

electric), ki deluje samo na elektriko iz baterij. Ne ustvarja nobenih emisij in je posebej zasnovan za uporabo v mestni distribuciji. Opremljen je z inverterjem, ki nadzoruje temperaturo blaga s hladilno močjo do 15.900 W in grelna močjo 9.100 W. Litij-železofosfatne baterije so nameščene v podu polprikolice, tako da ne motijo namestitve običajnih paletnih škatel.

Za razliko od agregatov z dizelskim pogonom ima S.CUe nekoliko večjo maso, ki pa bistveno ne vpliva na uporabno nosilnost hladilnika. Modularna zgradba sistema omogoča vgradnjo različne kapacitete baterij, tako bodo v prihodnje lahko imele kapaciteto do 65 kWh. Enota S.CUe s takšnim baterijskim sklopom bo, odvisno od uporabe in zahtev, na elektriko delovala do deset ur.

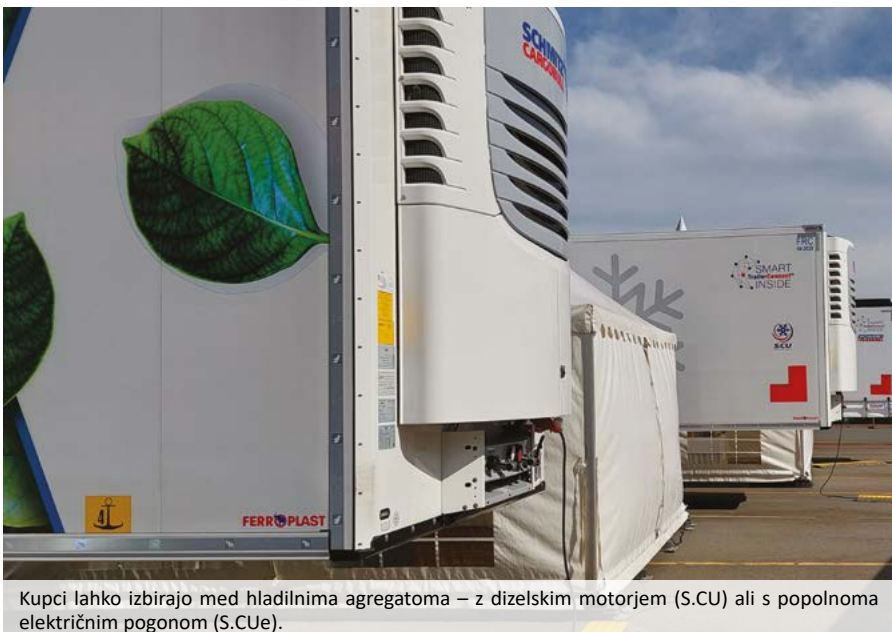
In še ena posebnost: na hladilno enoto S.CU lahko namestimo solarne panele, ki vzdržujejo napetost akumulatorja tudi pri vozilu, ki je dlje časa parkirano,

in s tem dosežemo manjše izpraznjenje akumulatorjev, torej preprečimo njihovo poškodbo.

Samo na elektriko

Eden od razlogov, zakaj se je Schmitz Cargobull odločil za popolno »elektrifikacijo« hladilnega sistema, je dejstvo, da bodo od leta 2025 mnoga mesta dovoljevala distribucijo v mestnih jedrih izključno brez emisij. Zato so razvili lasten popolnoma električni hladilni polpriklopnik S.KOe COOL.

S.KOe COOL je poleg hladilne enote S.CUe opremljen tudi z energetske elektrono, ki »usklajuje« delovanje akumulatorskega sistema in njegovo polnjenje in je »multidisciplinaren«. Polni se lahko med tem, ko je vozilo dlje časa parkirano, iz javnega električnega omrežja (400-V trifazni tok, 32 A). Polni se iz električnega omrežja tovornjaka vlačilca med premikanjem vozila in tudi iz osnega generatorja, nameščenega v srednji ROTOse osi polprikolice. Električna os polni baterije med zaviranjem in zmanjševanjem hitrosti, kar podaljša čas delovanja hladilne enote in skrajša čas polnjenja baterije iz električnega omrežja. Funkcija inteligentnega upravljanja napolnjenosti akumulatorja zagotavlja, da njihova napolnjenost ostaja čim višja, kar zagotavlja večjo zanesljivost, ko vozilo miruje, na primer v prometnih zastojih. Vsa »tehnika« je popolnoma integrirana v telematski sistem Schmitz Cargobull, ki omogoča spremljanje stanja vitalnih funkcij, kot so napolnjenost baterije, preostala avtonomija, preostali čas polnjenja itd.



Kupci lahko izbirajo med hladilnima agregatoma – z dizelskim motorjem (S.CU) ali s popolnoma električnim pogonom (S.CUe).



S.KOe COOL je poleg hladilne enote S.CUe opremljen tudi z energetske elektrono, ki »usklajuje« delovanje akumulatorskega sistema.

Mestni igralec

Kot novost Schmitz Cargobull predstavlja tudi dvoosno box polprikolico. S.KO CITY je opremljena s Ferroplast paneli, s sistemom upravljanja z zadnjo osjo ter možnostjo dviga prve osi, ko polprikolica ni povsem obremenjena. Še posebej je primerna za distribucijo v mestna jedra in na urbana področja, ne glede na to, ali se uporablja za transport klasičnega blaga ali robe v temperaturnem režimu. Zahvaljujoč upravljivi zadnji osi je vozilo zelo okretno tudi v ožjih mestnih predelih in na manjših krožiščih.

Druga pomembna značilnost je skladnost s strogimi predpisi o emisijah hrupa, ki veljajo v stanovanjskih območjih. S.KO CITY je bistveno pod mejo za nakladanje in razkladanje 60 dB, ki velja v naseljenih območjih v zgodnjih jutranjih in nočnih urah. S.KO CITY je opremljen z električno hladilno enoto S.CUE, kar pomeni, da hlajenje ne ustvarja emisij izpušnih plinov. Z električno energijo se napaja prek hidravličnega agregata, ki je priključen na vlačilec, ko je vozilo parkirano pa prek vtičnice na javnem električnem omrežju.

Nove FERROPLAST® plošče izboljšajo izolacijo za 10 %, kar zmanjša izgube energije. Karoserija je v primerjavi s prejšnjo generacijo približno dva odstotka lažja, hkrati pa zagotavlja enako stopnjo izolacije. Zavesa za pregrajevanje tovornega dela ima magnetno fiksacijo in omogoča učinkovitejšo izrabo hladilnega agregata, zniža stroške in prihrani energijo, saj preprečuje izhod hladnega zraka iz tovornega prostora med nakladanjem ali razkladanjem.



Zavesa za pregrajevanje tovornega dela ima magnetno fiksacijo in omogoča učinkovitejšo izrabo hladilnega agregata.

Imobilizacija tovora je hitra, preprosta in fleksibilna, tovor je mogoče pritrditi z dveh strani, kar je idealno za prevoz dostavnih vozičkov z blagom.

S.KO CITY je opremljen s sistemom Dynamic Ramp Protection DRP 3.0, ki zagotavlja idealno zaščito pred poškodbami, ko je vozilo na nakladalni rampi. Zadaž so na obeh straneh nameščene tudi nove stopnice, ki omogočajo lažji dostop do notranjosti tovornega dela. Varnost je dodatno povečana s sistemom Safety Start, saj se, ko so stopnice raztegnjene, istočasno samodejno aktivira zavorni sistem.

S.KO CITY je poln tehničnih posebnosti. Novost sta na primer dve dodatni oporni nogi, ki omogočata varno nakladanje in razkladanje, ko je vozilo odklopljeno od vlačilca, in tako ščitita prednji del pred nezaželenim, pogosto nevarnim, zvižanjem. Osrednja električna omarica združuje vse električne povezave na enem lahko dostopnem mestu, kar olajša naknadno vgradnjo novih električnih funkcij, medtem ko centralni

sistem mazanja podaljšuje življenjsko dobo vseh komponent, ki potrebujejo mazanje (na primer sistemi za krmiljenje zadnje osi, nakladanje rampe itd.). Fleksibilnost pri nakladanju in razkladanju dodatno povečuje ročno krmiljenje zračnega vzmetenja, tako da se lahko zadek polpriklonika preprosto prilagaja različnim višinam nakladalnih ramp, nastavitvev pa se izvaja z zunanje ali notranje strani. Kamera na zadnji strani zmanjšujeta nevarnost poškodb oseb za polpriklonikom in pomagata pri varnem manevriranju pri vzratni vožnji. Strešni profili v obliki črke V ščitijo pred padajočim ledom in snegom s strehe vozila. Zadnje varnostne luči omogočajo vozilom zadaj, da hitreje prepoznajo manevre zaviranja ali obračanja, zlasti v gostem prometu ali v slabem vremenu. Za zdaj je glavni predstavnik družine S.KO CITY dvoosni polpriklonik z notranjo dolžino 9.793 mm, ki omogoča prevoz 24 euro palet oziroma 36 dostavnih vozičkov.



S.KO CITY je opremljena s Ferroplast paneli, s sistemom upravljanja z zadnjo osjo ter možnostjo dviga prve osi.



Družino polpriklopnikov S.BO (semi-trailer box) zdaj sestavljajo tri različice: PACE, EXPRESS in STEEL.

Nove izvedbe box prikolic za suhe tovore

Družino zelo priljubljenih polpriklopnikov s škatlastim zabojnikom za prevoz suhega tovora zdaj sestavljajo tri različice – vse z začetnim imenom S.BO (semi-trailer box): PACE, EXPRESS in STEEL. Vsem je skupno modularno podvozje z osmi ROTOS, ki imajo garancijo milijon kilometrov ali šest let (kar nastopi prej) in telematski sistem TrailerConnect®.

Novost v ponudbi je konec lanskega leta predstavljena različica PACE. Zaboje modularnega koncepta je izdelan iz inovativnih sendvič plošč STRUKTOPLAST iz polipropilenskega satja, zaradi česar je nova prikolica za približno 600 kg lažja od podobnih modelov v tem segmentu. S.BO PACE je namenjen predvsem transportnim podjetjem v paketnem in kompaktnem tovarnem sektorju. Je certificiran v skladu z DIN EN 12642 kodo KSL in ponuja široko paleto možnosti, kot so tirnice za pritrditev tovora, prozorna streha (tudi manj prosojna, posebej izdelana za države južne Evrope), enojna ali dvojna LED svetlobna veriga takoj pod streho, posebna zadnja nakladalna rampa in dve različni izvedbi vrat, aluminijasta ali v obliki rolete. Sprednja plošča je vedno aluminijasta. Vozilo je lahko opremljeno s številnimi komponentami za pričvrščevanje tovora, kot so varnostne mreže za pakete, kvadratni nosilci, palice ali jermeni. Imobilizacijske tirnice so zasnovane za površinsko montažo na različnih viši-

nah, lahko so lepljene ali kovičene in se v primeru poškodbe preprosto zameenjajo.

Nosilnost impregniranega lesenega poda je standardnih 5,46 t, obstaja pa možnost povečanja na 7,1 t oz. je kupcem je na voljo tudi možnost zaščite zadnje strani poda, ki je zaradi pogostega nakladanja in razkladanja bolj izpostavljena obrabi. Polprikolica S.BO PACE je dolga 13,6 metra, notranja višina znaša 2,71 metra, višina pripetja na sedlo pa je med 1050 in 1250 mm. Na njej lahko prepeljemo 34 euro palet.

Za različico S.BO EXPRESS proizvajalec navaja, da je primerna za vse polpriklopnike za prevoz suhega tovora. Namenjena je predvsem prevozu mobilne elektronike, IT in zabavne elektronike, lahkega izoliranega tovora, oblačil, ku-

hinj in pohištva, tobačnih izdelkov in ima lahko ADR ter varnostna certifikata EXII in EXIII. Izdelana je iz preizkušenih FERROPLAST® plošč, paroprepustnih kovinskih pokravnih slojev z učinkovito izolacijo. Ti polpriklopniki so na voljo v dveh dolžinah – 13,6 m (za prevoz 34 euro palet) in 15,0 m (37 palet): največja notranja višina tovarnega prostora je 2,95 m/3,2 m (odvisno od nacionalne zakonodaje); notranja širina je 2.490 mm; šasija je pripravljena za dve ali tri osi; višina sedla je od 900 do 1.280 mm; na voljo je tudi t.i. železniška različica (za intermodalni transport).

Varianta S.BO STEEL ima nadgradnjo v obliki morskega kontejnerja in je namenjena prevozu občutljivejšega blaga, kot so komponente za avtomobilsko industrijo, oblačila in drugi splošni tovari.



Prozorna streha (tudi manj prosojna, posebej izdelana za države južne Evrope), enojna ali dvojna LED svetlobna veriga takoj pod streho.

Srebrni jubilej

V drugi polovici devetdesetih se je Schmitz Cargobull vključil v tako imenovani program združitve nekdanje Vzhodne Nemčije: leta 1997 je kupil in svojemu proizvodnemu programu prilagodil nekdanjo tovarno za predelavo železa v Gothi, kjer je začel proizvodnjo prekucnih nadgradenj, kontejnerskih polpriklonov in prikolic za zamenljive (swap) nadgradnje. Danes je ponudba podobna, še vedno pa prevladujejo prekucne nadgradnje za šasije polpriklonov in priklopnikov ter za solo tovarna vozila.

S 450.000 m², od tega 65.000 m² za proizvodne namene, je to trenutno največji kompleks v lasti Schmitz Cargobulla. Konec marca je tovarna v Gothi zaposlovala 735 delavcev, vključno z začasnimi delavci in nekaj asimiliranih beguncev. V minulem poslovnem letu so izdelali 5.360 vozil, vsakih trideset minut pride s traku eno dokončano vozilo. Paleta izdelkov obsega približno 9.000 različnih različic kiper polpriklonov in kiper nadgradenj za gradbeništvo, kmetijstvo, recikliranje, posebne in »državne« (beri: vojaške) potrebe.



Konec marca je tovarna v Gothi zaposlovala 735 delavcev.



18 let stara prekucna polpriklonica, ki je v svoji življenjski dobi prepeljala 650.000 ton tovora.



S 450.000 m², od tega 65.000 m² za proizvodne namene, je to trenutno največji kompleks v lasti Schmitz Cargobulla.

Gradbinka nove generacije

Na tradicionalnem srečanju z novinarji so konec junija v Gothi premierno predstavili najnovejšo generacijo kiper polpriklonov S.KI SOLID Typ 7.2 z zaobljeno jekleno nadgradnjo za vsakodnevne gradbene prevoze. V primerjavi s predhodnimi različicami je neto masa nadgradnje manjša celo za 230 kg, s čimer se je seveda povečala nosilnost: sprednja masa se je zmanjšala

za 23 kg, zadnja stran za 35 kg, bočne stranice pa so lažje za 49 kg, 74 kg so prihranili na masi poda. Olajšali so tudi okvir podvozja (od 45 do 110 kg, odvisno od tipa in njegove dolžine, ki je lahko 7,2, 8,2, 9,6 ali 10,5 metra), zato je neto teža nove konstrukcije zdaj 5.980 kg. Prostornina kiper tovarnega zaboja je lahko do 24,6 m³.

S.KI SOLID Typ 7.2 ima zdaj na novo zasnovane zgornje nosilce z optimiziranim prečnim prerezemom za večjo nav-



Na tradicionalnem srečanju z novinarji so konec junija v Gothi premierno predstavili najnovejšo generacijo kiper polpriklonov S.KI SOLID Typ 7.2.

pično in vodoravno togost. Zmanjšan je bočni pritisk nanje pri polni obremenitvi, dosežena je večja funkcionalna varnost pri pokrivanju tovora, ni več potrebna prečna napenjalna veriga na sredini boksa, zmanjšana je nevarnost poškodb pri nakladanju z velikimi nakladalci. Ta polpriklopnik je dobil tudi novo elektropnevmatsko zaščito podvozja s senzorji za LED nadzor položaja (viden tudi v vzratnem ogledalu), z možnostjo

spremljanja delovanja zaščite iz vozniške kabine. Vse to preprečuje poškodbe med postopkom razkladanja. Položaj zadnjih luči je dvignjen za 140 mm in potegnjen navznoter za 80 mm, kar zmanjšuje nevarnost poškodb zaradi večje oddaljenosti od kosovnega materiala ali vročega asfalta pri razkladanju. Mimogrede, glede na referenčno specifikacijo so tla tovornega prostora 1460 mm od podlage.



S.KI SOLID Typ 7.2 ima zaobljeno jekleno nadgradnjo za vsakodnevne gradbene prevoze.

Ponovno v ponudbi: tristranski prekucnik s centralno osjo

Znakladalno prostornino desetih kubičnih metrov je Schmitz Cargobull ponovno uvedel kiper prikolico Z.KI s centralno osjo (tandemski tip) kot najmanjši model v svoji paleti izdelkov.

Opremljena je z jeklenimi stranicami višine 900 mm, zahvaljujoč sredinski osi pa je preprosta za manevriranje tudi v tesnih prostorih. Zaradi nove zasnove je neto teža Z.KI v primerjavi s predhodnikom manjša za 50 kg. To prinaša večjo nosilnost in večjo donosnost za lastnike. Z.KI lahko prevažata razsut ali kosovni

tovor, primerna pa je tudi za prevoz palet standardnih dimenzij. Za pritrdjevanje le-teh, tako kot drugih kosovnih tovorov, so vgrajena pritrdilna ušesa za privezovanje, ki so po želji vgrajena v tla tovornega boksa. Hrbet in stranice se odpirajo/zapirajo po principu »nihala«, za lažje in udobnejše rokovanje pa so lahko opremljeni z mehanizmom z vzmetmi za dviganje.



Z.KI s centralno osjo (tandemski tip) kot najmanjši model v svoji paleti izdelkov.



Zniževanje porabe goriva in emisij CO₂ z novim konceptom EcoGeneration

Aerodinamični polpriklopniki generacije EcoGeneration znatno zmanjšajo zračni upor in s tem porabo goriva. Z nastavljenim zadkom je mogoče različni 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

**SCHMITZ
CARGOBULL**
The TrailerCompany.

VW AMAROK – IZBOLJŠAN NA VSEH PODROČJIH

Znamka Volkswagen Gospodarska vozila predstavlja novi Amarok. Cestni in terenski multitalent je bil oblikovan in zasnovan v Nemčiji in Avstraliji, izdelovali pa ga bodo v Južnoafriški republiki. Zaradi svoje opreme, več kot 20 novih asistenčnih sistemov, mobilnih spletnih storitev, motorjev, ki jih odlikujeta učinkovitost in močan navor, dveh tehnologij štirikolesnega pogona, po meri prilagojene dodatne opreme in očitnih Volkswagenovih oblikovalskih genov je novi Amarok eden najbolj vsestranskih in uravnoveženih pickupov na svetu.

Volkswagen predstavlja drugo generacijo priljubljenega pickupa Amarok. Vse je novo. Vendar Volkswagenov dizajn takoj razkriva, da je to še vedno Amarok. Postal je večji, močnejši, bolj karizmatičen, bolj atletski. Novi sprednji del pickupa, ki bo na trg prišel v opremskih različicah Amarok, Life in Style ter vrhunskih izvedbah PanAmericana (terenska podoba) in Aventura (ekskluzivna podoba), je izrazit že sam po sebi. Novi Amarok bo na voljo s štirivratno dvojno kabino (DoubleCab) in dvovratno enojno kabino (SingleCab). Pri obeh različicah so na stranski silueti še posebej opazni pol-krožni koloteki. Blatniki nad do 21-palčnimi aluminijastimi platišči so močno razširjeni in imajo v predelu kolotekov obrobe iz robustne plastike.

Daljši in prostornejši

5.350 milimetri je novi Amarok 96 milimetrov daljši od svojega predhodnika, 3.270 milimetrov dolga medosna razdalja pa se je povečala za 173 mm. To še zlasti v drugi sedežni vrsti v dvojni kabini zagotavlja več prostora. S tem sta se skrajšala tudi previsa karoserije. Rezultat: čvrstejša proporcionalna razmerja in boljše terenske zmogljivosti zaradi boljših kotov za vstop v strmino oz. izstop iz nje. Terenske zmogljivosti Amaroka dodatno izboljšuje povečana možnost vožnje po vodi. Prej je lahko bredel po 500 mm globoki vodi, zdaj pa kar po 800 mm. Ekipa oblikovalcev za Volkswagen Gospodarska vozila je ustvarila funkcionalno in visokokakovostno notranjost s preglednimi upravljalnimi elementi in digitalnimi zasloni. Paleta zaslonov sestavljajo digitalni 8,0-palčni instrumenti

in najsodobnejši zaslon na dotik v obliki tablice za infotainment sistem. Za Amarok so uporabili kombinacijo digitalnih funkcij z intuitivnim upravljanjem ter ergonomsko oblikovanih tipk oz. pritisnih ali vrtljivih stikal. S temi klasičnimi tipkami se na primer upravljajo glasnost infotainment sistema in nastavitve štirikolesnega pogona. Voznik in sovoznik v Amaroku sedita na ergonomsko oblikovanih sedežih. V zadnjem delu dvojne kabine imajo trije odrasli potniki veliko prostora in udobja za potovanje.

Presenetljivo prostoren je tudi tovorni prostor za enojno ali dvojno kabino, tako imenovani Cargo Box. Tako kot pri predhodniku je na nakladalni površini med kolesnima ohišjema dovolj prostora za prečno naloženo euro paletto; pri izvedbi z enojno kabino je mogoče namestiti celo dve. Nosilnost se je z ene tone dvignila na 1,16 tone.

Pet motorjev

Za novi Amarok so bili razviti štirje turbodizelski motorji (TDI) in en turbobencinski motor (TSI). Vsem petim motorjem sta skupna učinkovitost in visok navor. Osnova je dvolitrski TDI, ki lahko razvija 150, 170 ali 204 KM. Najzmogljivejši je 3,0-litrski TDI V6 motor z močjo 184 kW (250 KM). Bencinski motor je 2,3 litrski in razvija 222 kW (302 KM). Vse različice Amaroka z močjo od 200 konjev naprej bodo na trg prišle serijsko opremljene z novim 10-stopenjskim avtomatskim menjalnikom, ki bo imel elektronsko prestavljanje (shift-by-wire). Novi 10-stopenjski menjalnik nadomestja 8-stopenjski avtomatski menjalnik, ki se je vgrajeval v predhodnika. Poleg njega bodo za različne motorje na voljo še 6 stopenjski avtomatski ter ročni



6-stopenjski menjalniki.

Amarok bo serijsko opremljen s štirikolesnim pogonom (4MOTION). Glede na motor bosta na voljo dva različna sistema 4MOTION: eden z vklop-ljivim in drugi s stalnim štirikolesnim pogonom. Tehnologija pogona zagotavlja, da bo novi Amarok kos vsakemu terenu in da bo lahko vlekel do 3,5 tone težko prikolico.

Do šest različnih vozni profilov (načinov vožnje) vozniku pomaga v najrazličnejših situacijah – na primer pri vožnji po spolzkih podlagah ali na zahtevnih terenskih odsekih. Dodatno udobje zagotavlja širok nabor asistenčnih sistemov. Več kot 20 teh sistemov – na primer avtomatsko uravnavanje razdalje ACC+ (v avtomatsko uravnavanje hitrosti je vključeno prepoznavanje prometnih znakov s pomočjo skeniranja s kamero) ali matrični LED-žarometi IQ. LIGHT – je v Amaroku novih in z njimi je Volkswagenov model eden najbolj udobnih pickupov na svetovnem trgu.

Novi Amarok bo pri prvih kupcih že konec letošnjega leta.



KAKO POMANJKANJE VITAMINOV VPLIVA NA VOŽNJO

Vitamini so organske snovi, potrebne za normalno delovanje telesa, predvsem za uravnavanje presnovnih procesov ter za rast, razmnoževanje in delovanje organov. Poznamo trinajst vitaminov in vsak od njih ima svojo vlogo. Človekovo telo jih ne more sintetizirati oziroma jih sintetizira v nezadostni količini. Zato vitamine dodajamo živilom in jih tako vnašamo v telo.

Vitamini so pomembni za pravilno delovanje telesa, ljudje pa jih pogosto zanemarjamo, čeprav je njihovo raven mogoče preveriti s preprostim krvnim testom. Simptomi, ki motijo voznike, kot so utrujenost, mišični krči ali dekoncentracija, so lahko posledica pomanjkanja vitaminov. Vendar je treba biti previden, saj vitamini niso bomboni in jih ne smemo jemati po nepotrebnem. Njihov presežek v telesu je namreč lahko tudi škodljiv.

Pomanjkanje vitamina A lahko povzroči degenerativne spremembe na očeh, pomanjkanje vitaminov iz skupine B pa je odgovorno za utrujenost in pomanjkanje koncentracije ter depresijo. Najdemo jih v rdečem in piščančjem mesu, grahu, zeleni listnati zelenjavi, polnozrnatih žitih ...

Vitamina B in C lahko ohranjata uravnoteženo raven energije. Vitamin C izboljša fizično vzdržljivost, ki pride prav, kadar morate dolge ure ostati osredotočeni na vožnjo. Vitamin B pa pripomore k dobremu vidu in pravilnemu delovanju živcev, kar je bistvenega pomena za voznike.

Vozniki bi morali predvsem paziti, da imajo dovolj vitamina D. Slednji varuje kosti, mišice in srce, zato je izjemno pomembno, da ga v telesu ne primanjkuje. Ena njegovih vlog je pomoč pri kognitivnih funkcijah. Če ga v telesu manjka, bo voznik to res občutil, saj povzroča bolečine v kosteh, šibkost, mišične krče, visok krvni tlak, slabo koncentracijo in glavobol.

Organizem ga sam proizvaja, ko smo izpostavljeni soncu, najdemo pa ga tudi v hrani: tuna, sardele, skuša, trska, sled, losos, kozice, goveja jetra, jajčni rumenjaki, sir in mlečni izdelki, prisoten pa je tudi v nekaterih vrstah gob.

Če opazite ali občutite katere od prej omenjenih simptomov, ki vas motijo pri vožnji, preverite svojo krvno sliko in se z zdravnikom dogovorite, da vam predpiše vitamin D v kapljicah.

Z morem več

od 6. leta dalje

Prehransko dopolnilo
Floradix Epresat®
multivitaminski tonik

**Dviguje energijo,
krepi imunski sistem**

Vitamini A, B₁, B₂, B₆, C in D prispevajo k delovanju imunskega sistema, vitamini B₁, B₂, B₆, C in niacin pa k sproščanju energije pri presnovi. Vitamini B₂, B₆ in C prispevajo k zmanjšanju utrujenosti in izčrpanosti.

Prehransko dopolnilo ni nadomestilo za uravnoteženo in raznovrstno prehrano.

V lekarnah in spec. prodajalnah floradix.si Dr. Gorkič



NIKOLI LEPŠI CADDY

V peti generaciji Caddyja je oddelek lahkih gospodarskih vozil pri VW pripravil tudi posebno serijo, ki korenine vleče iz dokaj priljubljenega večjega Multivana T6.1 PanAmericana. Caddy PanAmericana je naslednik modela Caddy Alltrack in je na voljo kot tovorna in potniška izvedenka, v obeh primerih pa le na kratki medosni razdalji.

Proizvajalci avtomobilov so zelo prilagodljivi. Če smo še pred kratkim prisegali na praktične kompaktne enoprostorce, teh zdaj skoraj ni več v ponudbi. So pa zato zdaj bolj priljubljene SUV ali crossover izvedbe. Proizvajalci avtomobilov bodo tako izpolnili večino želja z najrazličnejšimi izvedenkami v terenskem slogu. In če si nekdo zaželi terenski poudarek na dostavnem avtomobilu? Da, tudi to je na voljo v obliki VW Caddyja PanAmericana. Zares odlično ime, ki se očitno nanaša na legendarno cesto čez celotno ameriško celino od Aljaske do Tierra del Fuego (ognjena zemlja) na jugu Argentine. Najverjetneje pa se Caddy po tej cesti nikoli ne bo vozil.

Videz je privlačen

Caddy PanAmericana je avtomobil odličnega, robustnega videza, ki pa sledi trenutnim trendom, kar pomeni, da ga ni najbolje voziti po resničnem terenu. Tudi pri Volkswagnu priznavajo, da Caddy PanAmericana kljub takšnim dodatkom, kot so črni odbijači, kolesni loki, zaščite na motorju, vratih in pragovih, štirikolesni pogon (doplačilo treh tisočakov), vseeno ni vozilo za premagovanje zares težavnega terena. Gre pa za vozilo, namenjeno ljudem, ki občasno zapustijo asfalt in se po makadamu podajo do zelene točke, saj je pod od tal oddaljen

dobrih 15 centimetrov. Napis PanAmericana spredaj, zadaj in na bokih lepo zaokrožuje crossover zgodbo, zanimivo pa na zadku ni napisa Caddy.

Notranjost je videti zelo moderno in lepo za avto s komercialnim rodovnikom. Digitalni merilniki in velik osrednji ekran, občutljiv na dotik, so deli, ki so prevzeti iz osebnega programa Volkswagnovih vozil. S fuzijo digitalnih merilnikov in 10-palčnega osrednjega zaslona z navigacijo nastane velik Innovision Cockpit. Ko k temu dodamo še omreženi infotainment brez odvečnih tipk in stikal na sredinski konzoli, se Caddy spremeni v pravi smartphone na kolesih.

Plastika na armaturi je sicer trša, vendar

je vse sestavljeno solidno. Zato pa nivo dvigajo nove sedežne prevleke, imenovane Pinstripe in elementi opreme iz višjega razreda: v usnje oblečen volanski obroč ter aluminijasti videz stopalk in naslona za noge, tu so še zatemnjena stekla in okrasne letve na pragovih. Nesporno se Caddy s svojimi dimenzijami, ergonomijo notranjosti in opreme popolnoma prilega podobi družinskega avtomobila. 5 sedežev, mize za otroke v hrbtih sedežev v prvi vrsti, velikodušna velikost prtljajnika, nosilnost skoraj 525 kg, drsna stranska vrata, vse zveni kot preprosto recept za veliko uporabnost. Prostor za prtljago je zelo prilagodljiv in estetsko urejen. Zadnji sedeži se zložijo v razmer-



To je vozilo za ljudi, ki občasno zapustijo asfalt in se po makadamu podajo do zelene točke, saj je pod od tal oddaljen dobrih 15 centimetrov.



To je avtomobil s spodobnim oprijemom in presenetljivo odzivnim volanskim mehanizmom.



Digitalni merilniki in velik osrednji ekran, občutljiv na dotik, so deli, ki so prevzeti iz osebnega programa Volkswagnovih vozil.

ju 40:60, čeprav bi po našem mnenju tam lahko bili trije ločeni sedeži.

Zunaj urejenih cestič

To je avtomobil s spodobnim oprijemom in presenetljivo odzivnim volanskim mehanizmom. Krmiljenje je hitro in natančno, nagibanje karoserije v ovinkih pa dobro nadzorovano. Tudi vožnja po krajših neravninah ne izžiiva neprijetnega poskakovanja zadka. Vzmetenje je enako kot pri klasičnem Caddyju, je pa na sprednjem delu plošča, ki ščiti pogonski sklop, narejena pa je iz plastike. Če res ne boste pretiravali na terenu, vam ni treba skrbeti za poškodbe na podvozju.

Za pogon je zadolžen odličen dvolitrski dizelaš, ki pa razvija ne ravno bujnih 122 km. To je dovolj za normalno premikanje skoraj 1,7 tone težkega vozila, za primerno dinamiko pa poskrbi 7-stopenjski samodejni menjalnik z dvojno sklopko.

Za kaj naj bi se torej uporabljal Volkswagen Caddy PanAmericana? V teoriji je namenjen ljudem, ki delajo na terenu. Je dober avto za geodeta ali osebo, ki upravlja z vetrnicami. Caddy bo verjetno navdušil tudi družine, saj je dober na številnih ravneh, od prostornosti, velikega prtljažnika, priročnih dodatkov ..., je pa res, da rodovnika gospodarskega vozila vseeno ni mogoče povsem izbrisati.

Nivo dvigajo nove sedežne prevleke, imenovane Pinstripe, in elementi opreme iz višjih avtomobilskih razredov.



Na zadku so enojna dvižna vrata z napisom PanAmericana, nikjer pa ne najdemo napisa Caddy.

Tehnični podatki

Motor: vrstni 4-valjni dizel, turbo polnilnik, neposredni vbrizg	
Prostornina (ccm):	1968
Moč (kW/KM):	90/122
Navor (Nm/min):	320/1600
Menjalnik/pogon:	samodejni 7-stopenjski DSG/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4500
Širina (mm):	1855
Višina (mm):	1798
Medosna razdalja (mm):	2755
Masa vozila (kg):	1674
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	11
Najvišja hitrost (km/h):	186
Kombinirana poraba (l/100 km):	7
Izpust CO ₂ (g/km):	148



FUNKCIONALEN IN DOBRO MOTORIZIRAN

Segment lahkih dostavnih vozil je v zadnjih letih doživel novo mladost. Zaradi znatnih izboljšav in povezav z osebnim programom se je ponudba močno povečala. Mercedes Citan je s srebrno zvezdo v maski zagotovo eden zanimivejših modelov v tem segmentu, njegova nova generacija pa je že šla skozi naše roke.

Mercedes Citan je bil prvič predstavljen leta 2012 kot naslednik modela Vaneo. A tokrat Nemci niso šli v lasten razvoj novega vozila, temveč so sklenili sporazum z Renaultom, ki velja še danes, ko je na trgu že druga generacija. Citan se je zdaj razvil v odličnega avtomobil. S tem pa ne mislim, da je treba Citana obravnavati kot premium model lahkih dostavnikov, je pa res, da dostavna vozila Mercedes že od nekdaj izstopajo po svoji kvaliteti, zmožnostih, vzdržljivosti in po odlični prodajni mreži. Vsi pa vemo, da nositi trikrako zvezdo na nosu ali na volanu ni isto kot nositi diamant. Naj mi pri Renaultu oprostijo.

Mercedes na prvi pogled

Lahka gospodarska vozila ne stremijo k pritegnitvi kupca s privlačnimi obli-



Citan izstopa pri vsem. Ima prepoznaven dizajn, odlične zmogljivosti in predvsem veliko opreme.

kami in silhuetami. A z upadom prodaje klasičnih enoprostorcev se je veliko kupcev usmerilo na segment gospodarskih vozil, zato se oblikovalci zdaj tudi v tem segmentu trudijo narediti očesu čim bolj prijetno vozilo.

Kot se za tovrstna sodelovanja spodobi, so pri Mercedesu novi model, ki izvira iz francoske kuhinje, opremili z jasno prepoznavnimi elementi, ki se prilegajo preostali Mercedesovi prodajni ponudbi. Sprednji del vozila je bolj podoben modelom iz osebnega programa nemškega proizvajalca. Tu srečamo nove, bolj elegantne LED luči, večjo masko z veliko trikrako zvezdo ter robustnejši odbijač. Velike zadnje luči so dobro opazne v vseh svetlobnih pogojih, s svojo

unikatno grafično podobo pa jasno izražajo pripadnost znamki Mercedes-Benz. Novi Citan je dolg 4498 mm in širok 1832 mm, medosna razdalja pa znaša 2716 mm. Na voljo je z drsnimi vrati na vsaki strani, širine 615 mm. Višina tovornega prostora je 1059 mm, nakladalna višina od tal pa 59 cm. V zadnjem delu je za 2,5 kubika prostora.

Digitaliziran in povezan

Posebno privlačen vidik v notranjosti je energična, vodoravna oblika armaturene plošče. Oblikovalci Mercedes-Benz so za instrumentno ploščo iskali navdih v profilu letalskega krila. Plošča z merilniki ima dva velika analogna me-

rilnika, med njima pa je manjši zaslon. Večji zaslon je na sredinski konzoli, oba zaslona pa lahko krmilimo s tipkami na volanskem obroču.

Kot ostali Mercedesi je tudi novi Citan opremljen z intuitivnim informacijskim sistemom MBUX, ki se s pomočjo ume-
tne inteligence prilagaja uporabniku.

Varnost je ključna vrednota znamke Mercedes-Benz in v Citanu so vsi potniki varno na poti. Serijsko so ob obsežni zaščiti potnikov v vozilo vgrajene 4 zračne blazine. Kot dodatna oprema so na voljo tudi najnovejši asistenčni sistemi za pomoč pri vožnji.

Izvrsten dizel

Kot sem že v naslovu omenil, je Citan tudi dobro motoriziran. Tu sem imel v mislih, da je na voljo s preverjenim 1461-kubičnim dizelskim motorjem, ki korenine sicer vleče iz Francije, a so ga nemški strokovnjaki izbrusili do visokega sijaja in je tako eden najboljših v dizlov v tem rangi, zato tudi nosi Mercedesovo oznako OM608. 95 KM in 260 Nm navora je dovolj, da tudi polno obremenjen Citan z lahkoto opravi svojo delovno nalogo in pri tem ne porabi več kot 6 litrov goriva. Ni športnik, saj do 100 km/h potrebuje skoraj 14 sekund, je pa z nosilnostjo 780 kilogramov pravi delavec.

Čas je, da lahke dostavnike prenehamo primerjati z grdimi rački. Nenehne iz-



Posebno privlačen vidik v notranjosti je energična, vodoravna oblika armaturne plošče.



Na voljo je z drsnimi vrati na vsaki strani, širine 615 mm.

boljšave, ki jih spodbuja močna konkurenca, so privedle do tega, da lahko tudi v tovrstnih vozilih uživamo. Citan izstopa v vseh pogledih. Ima prepoznaven dizajn, odlične zmogljivosti in predvsem njegova prvenstvena naloga pomoč pri delu in prevozu tovora.

Tehnični podatki

Motor: dizel, štirivaljen, prisilno polnjen

Prostornina (ccm):	1461
Moč (kW/KM):	70/95
Navor (Nm/min):	260/1750
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski/na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm):	4498
Širina (mm):	1812
Višina (mm):	1832
Medosna razdalja (mm):	2716
Prtljažnik (l):	2500
Tovorni del D x V x Š (mm)	1806 x 1524 x 1256
Masa vozila (kg):	1440

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h):	13,8
Najvišja hitrost (km/h):	164
Kombinirana poraba (l/100 km):	6
Izpust CO ₂ (g/km):	131



Višina tovarnega prostora je 1.059 mm, nakladalna višina od tal pa 59 cm. V zadnjem delu je za 2,5 kubika prostora.

Veliko je prostora za dva potnika, na voljo pa je tudi veliko dodatne opreme in asistenčnih sistemov.





REKREATIVEC

Novi S-Cross je videti bolj resen in na splošno boljši kot kdaj koli prej. Cel avtomobil pritegne poglede mimoidočih in marsikdo ga bo zamenjal za luksuznejšo znamko. To je model iz leta 2013, a so ga Japonci zdaj temeljito pomladili.

Velika sprednja maska v klavirsko črni barvi se odlično zlije z elegantnimi LED-lučmi in številnimi srebrnimi detajli, da ustvari zanimiv videz SUV-ja, ki jasno sporoča, kaj ta avto zmore.

Najbolj zanimiv pa je zagotovo pogonski sklop, pri katerem se srečamo z blagim hibridnim 4-valjnim 1.4 turbo bencinskim motorjem, ki razvije 129 konjev in 235 Nm navora. Priključen je na 48-voltno električno napeljavo, ki med močnim pospeševanjem za kratek čas odda lastnih 14 konjev moči in 50 Nm navora, pridobljenih z zavorno energijo. Električni sklop sestavlja tudi 8-Ah litij-ionska baterija, ki se nahaja pod sovoznikovim sedežem. Na manjšo porabo vpliva tudi dejstvo, da celoten hibridni sistem tehta le 15 kilogramov, zato zaradi blage hibridne tehnologije S-Cross ni obremenjen z maso. To se čuti predvsem v vožnji, kjer japonski družinski križanec z lastno maso 1,2 tone še vedno deluje vihravo in živahno. S-Cross s pomočjo blagega hibridnega sistema doseže najvišjo hitrost 190 km/h, od 0

do 100 km/h pa pospeši v 10,2 sekunde. Električna energija olajša premikanje z mesta, občutno pa pomaga tudi pri vmesnem pospeševanju, predvsem pri nizkih vrtljajih.

Za odlične vozne lastnosti poskrbi tudi Allgrip Select sistem, ki prek 4 vnaprej sprogramiranih programov vožnje (Auto, Sport, Snow in Lock) omogoča tudi nekaj off road užitek.

Prostorna kabina udobno in varno sprejme 5 odraslih oseb, velik prtljažni prostor s 430 litri pa nudi zelo dobro prilagodljivost. Napreden je dizajn kokpita, saj ga poleg visoke kakovosti odlikuje prepoznavna preprostost. Velika armaturna plošča ima izrazito tridimenzionalno zasnovano, novost pa je preurejena osrednja konzola, s sodobnejšo in večjo multimedijo, pomaknjeno iz osrednjega v zgornji del armature. Nova prostorska zamisel je vnesla svežino v poznano arhitekturo, v sklopu katere lahko na zaslonu z bogatejšo vsebino in sodobnejšim dizajnom med drugim spremljamo tudi pretok energije med bencinskim in

elektromotorjem.

Filigranske nastavitve vzmetenja vplivajo na to, da se avto manj nagiba pri hitrih spremembah težišča v ovinkih in manj pogreza pri zaviranju. Občutek nadzora nad avtomobilom pa je tisti, ki bo prepričal marsikaterega dvomljivca.

Tehnični podatki

Motor: bencinski, štirivaljen, turbina/integriran zaganjalnik s funkcijo elektromotorja	
Prostornina (ccm):	1373
Moč (kW/KM):	95/129+10,3/14
Navor (Nm/min):	235/2000+50
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski/na vsa kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4300
Širina (mm):	1785
Višina (mm):	1585
Medosna razdalja (mm):	2600
Prtljažnik (l):	430
Masa vozila (kg):	1230
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10,2
Najvišja hitrost (km/h):	190
Kombinirana poraba (l/100 km):	6
Izpust CO ₂ (g/km):	133



MALA ŠMINKERKA

Davnega leta 1999 je Škoda predstavila model Fabia. Od takrat se zgodba o uspehu tega urbanega modela nadaljuje vse do danes. Za Octavio je to drugi najbolj iskani model češkega proizvajalca. Tako je bilo v 22 letih, torej v treh generacijah, prodanih več kot 4,5 milijona izvodov.

Najpomembnejši razlogi za nakup so bili odlično razmerje med vloženim in dobljenim, nizki stroški uporabe vozila in izredna prostornost.

Zdaj Fabia nadaljuje zgodbo pod motom »vse, kar je potrebno, in še več«. Gre za slogan četrte generacije, ki je pripravljena nadaljevati uspešno zgodbo. Nova Fabia je nastala na modularni prečni platformi MQB-A0 koncerna Volkswagen in poleg najboljše prostornosti v razredu ponuja višjo raven udobja ter številne nove varnostne in podporne sisteme. Še naprej pa ostajajo Škodine pametne rešitve: Simply Clever ideje.

Nova Fabia prinaša večjo dinamiko, saj se je raztegnila prek 4,1 metra, zato je zdaj v notranjosti še več prostora, že tako največja prostornina prtljažnika v segmentu pa se je povečala za dodatnih 50 litrov.

Prednji del vozila zaznamujejo vpadljiva šesterokotna maska in nizki žarometi z ostrimi linijami, ki segajo vse do maske. Prefinjeni detajli, kot so aerodinamično optimizirana kolesa in aktivno nast-

vljiva lamela hladilnika v spodnji zračni odprtini sprednjega odbijača, omogočajo koeficient upora c_w 0,28, kar je spet rekord v segmentu.

V notranjosti Fabia sledi trenutnemu hišnemu konceptu oblikovanja s prost postavljenim 9,2-palčnim sredinskim zaslonom in simetrično strukturirano instrumentno ploščo.

Nova Fabia ne bo več na voljo v karavanski izvedenki, prav tako ne bo na voljo športne RS verzije, zato pa je Škoda za ljubitelje atraktivnejših izvedenk pripravila model Monte Carlo, ki se ponaša z atraktivnimi barvami, velikimi platišči ter atraktivnimi dodatki v notranjosti, med katere spadata tudi športno školjkasta sprednja sedeža ter imitacija ogljikovih vlaken s črnimi in rdečimi detajli.

Sprednja kolesa poganja trilitrski turbo bencinski motor, ki zmore 81 kW/110 km. Združen je s 7-stopenjskim samodejnim menjalnikom in ta kombinacija je zares odlična. Do 100 km/h potrebuje manj kot 10 sekund, medtem ko je poraba precej odvisna od trenutnega

pritiska na stopalko za plin.

Fabia Monte Carlo je kljub športnemu značaju še vedno pravi družinski avtomobil, ki se pelje vsaj tako dobro kot ostali člani skupine VW, s katerimi si deli platformo.

Tehnični podatki

Motor: 3-valjen turbo bencinski	
Prostornina (ccm):	999
Moč (kW/KM):	81/110
Navor (Nm/min):	200/2000–3000
Menjalnik/pogon:	7-stopenjski DSG/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4108
Širina (mm):	1780
Višina (mm):	1459
Medosna razdalja (mm):	2564
Prtljažnik (l):	380/1190
Masa vozila (kg):	1190
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9,9
Najvišja hitrost (km/h):	205
Kombinirana poraba (l/100 km):	6,5
Izpust CO ₂ (g/km):	125





TARRACO JE NAJVEČJI SEAT

Že kar nekaj časa je trend, da so največji modeli v ponudbi določenih znamk SUV-ji. Tudi pri Seatu je tako, saj je Tarraco SUV, ki ponuja zares veliko prostora, v določeni izvedbi celo prostor za 7 oseb, no, s paketom opreme FR pa nudi veliko dinamike in sodobne tehnologije.

Kljub temu da se je od Seata »ločila« ali – bolje rečeno – da je nastala nova znamka Cupra, pa so Seati še naprej bolj dinamični in športni avtomobili v celotni Volkswagnovi družini. Tarraco je tehnološki bratranec VW Tiguanu in Škode Kodiaq. Sicer je prišel na trg zadnji, a ima zato najbolj svež dizajn, ki kombinira privlačen videz s preverjeno VW tehnologijo.

Tarraco pa je ob tem, da je največji model pri Seatu, pomemben tudi zato, ker je prvi uvedel nove oblikovalske poteze, ki jim sledijo tudi ostali hišni modeli. Tako je sprednji del poudarjen z veliko masko in agresivnimi, a še naprej prepoznavnimi trikotnimi svetlobnimi sklopi. Prav tako najdemo trikotna svetlobna sklopa tudi zadaj, med sabo spojena po celi širini vozila.

Kar je pri Tarracu pomembno poudariti, je dejstvo, da je zaradi velikih bočnih stranic videti še večji, kot je v resnici, zato bodo vsa kolesa, manjša od 19 palcev, na avtomobilu videti premajhna. Glede na velikost avtomobila je tudi v

notranjosti zares veliko prostora. Voznikov delovni prostor je pregleden. Seveda je zdaj vse digitalno. Plošča z merilniki ponuja nekaj različnih prikazov, od klasičnih merilnikov do razširjene mape navigacije. Se pa na vsakem koraku opazi sled FR paketa, saj je v notranjosti precej usnja, obdanega s tkanino in prešitega z rdečimi šivi. Športni volan je multifunkcijski, na stopalkah pa so aluminijasti nastavki.

V vožnji predstavlja Tarraco z znanim turbodizelskim motorjem dveh litrov delovne prostornine in 150 km in DSG menjalnikom idealno kombinacijo za velikega terenca. 150 km in 340 Nm je povsem dovolj za družinski avto tega formata. Kombinacija elastičnega motorja z veliko navora in hitrega DSG menjalnika je zelo učinkovita tako pri mestni vožnji kot tudi na odprtih cestah, pri čemer je treba opozoriti, da tukaj motor nosi res veliko karoserijo z zajetnim prednjim delom. Pri večjih hitrostih to pomeni nekoliko višjo porabo, vendar je povprečje v pričakovanih 7–8 litrih.

Pohvale vredna je zvočna izolacija, tako da je pri večjih hitrostih hrupa motorja, pa tudi vetra, ki seže v kabino, res malo, kar je še en dokaz, da se je Seat potrudil, da je Tarraco postal njihov najbolj reprezentativen avtomobil doslej.

Tehnični podatki

Motor: dizel, 4-valjen, neposreden vbrizg, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	1968
Moč (kW/KM):	110/150
Navor (Nm/min):	360/1600
Menjalnik/pogon:	7-stopenjski samodejni DSG/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4735
Širina (mm):	1839
Višina (mm):	1665
Medosna razdalja (mm):	2787
Prtljažnik (l):	760
Masa vozila (kg):	1800
Zmožljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9,7
Najvišja hitrost (km/h):	200
Kombinirana poraba (l/100 km):	7
Izpust CO ₂ (g/km):	129



FUTURISTIČNI KOKPIT IN OSTER DIZAJN



Že od januarja lahko na naših cestah opazimo novega Peugeota 308. Novi 308 v temno modri barvi je res videti lep in tudi agresiven, kar bo zagotovo všeč mlajši populaciji.

Da bi se čim bolj distanciral od sorodnih modelov, se je Peugeot zatekel k radikalizaciji dizajna s pomočjo novega logotipa, nameščenega na pregrešno agresivnem sprednjem delu. Linija na boku je zelo dinamična, zadek pa izredno originalen z nekaj ostrimi rezi in 3D LED lučmi.

Za Peugeot videz notranjosti že desetletja predstavlja vprašanje časti. Danes je temu še bolj tako, saj je pred nami že nova generacija njihovega posebnega i-cockpita, kjer na merilnike gledamo čez majhen volan in ne skozi njega.

Pohvalim lahko tudi organizacijo infotainmenta in nasploh ukaze, ki sledijo vsakodnevnemu uporabi vozila, ter uporabo velikih gumbov pod monitorjem. Morda bi si v armaturi želel kakšno poskočno merilno iglo na okroglem števcu, pa čeprav bi bila samo digitalno narisana. Novi Peugeot 308 je bil razvit na modularni platformi EMP2 (Efficient Modular Platform), ki bo uporabljena za številne modele znotraj skupine Stellantis (npr. nova Astra). Poleg tega, da je prilagodljiva za vse vrste pogonov, se med vožnjo vozilo, postavljeno nanjo, izkaže kot zelo dinamično in uravnoteženo. Francoz tako v sebi združuje prijeten občutek z določeno mero športne narave. Nekoliko trši značaj in nekaj zbitosti bomo

prisipali velikim kolesom, pa tudi manjšemu baterijskemu sklopu s kapaciteto 12,4 kWh, ki jih je testni model PHEV nosil v prtljažniku in pod zadnjo sedežno klopjo. Tako sta spredaj vgrajena kar dva motorja, in sicer klasičen 1,6-litrski turbo bencinec, ki iztiska 132 kW (180 km), ob njem pa je svoj prostor našel še majhen, a zmogljiv 81-kW elektromotor. Skupna sistemska moč znaša 165 kW (225 km) in se na sprednja kolesa prenaša prek samodejnega 8-stopenjskega menjalnika. Čeprav je testni teden hitro minil, pa smo vseeno vsakič, ko je le bilo možno, vozilo priključili tudi na električno polnilno postajo in si tako zagotovili včasih tudi do 50 km vožnje povsem na električni način. Baterije se polnijo na dva načina, in sicer prek enofaznega 3,7-kW polnilca, ki je v serijski opremi, ali prek še enkrat zmogljivejšega 7,4-kW polnilca, ki baterijo napolni v dveh urah. V času, ko cene goriva letijo v nebo, je dobro vedeti, da lahko vsakodnevnemu nakupu in vožnjo v službo opravite brez ene same porabljene kapljice goriva. Na tovrsten način vožnje se poraba v povprečju vrti med 4 in 5 litrov. Če pa ste eden tistih, ki neradi iščejo polnilnice in raztegujejo polnilne kable, pa morate računati na porabo okoli 8 litrov.

Za konec še povejmo, da je novi 308 požel veliko simpatij na cesti, saj je to ena redkih klasičnih 5-vratnih limuzin brez SUV dodatkov.

Tehnični podatki

Motor: bencinski, štirivaljni, turbo polnilnik; sinhroni elektromotor	
Prostornina (ccm):	1598
Moč (kW/KM):	132/180; 81/110 – skupaj 165/225
Navor (Nm/min):	250/1750; 320/0 skupaj 360
Menjalnik/pogon:	8-stopenjski samodejni menjalnik/na prednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4367
Širina (mm):	1850
Višina (mm):	1465
Medosna razdalja (mm):	2675
Prtljažnik (l):	361/1272
Masa vozila (kg):	1700
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	8,9
Najvišja hitrost (km/h):	235
Kombinirana poraba (l/100 km):	4,5
Izpust CO ₂ (g/km):	30



PODPIS NA ASFALTU

Model, ki je bil predstavljen leta 2018 in prodan v več kot 120.000 primerkih, je zdaj prejel novo lice z ožjimi dnevnimi lučmi in nekoliko spremenjeno masko ter odbijačem.

Električna Kona je eden najbolje uravnoteženih električnih avtomobilov, saj ponuja odlično razmerje med zmogljivostmi, dosegom, opremo in seveda ceno. Ker smo navadno Kono na naših straneh že predstavili, se tokrat osredotočamo predvsem na pogon. Elektromotor zagotavlja 204 KM, kar ob instantnem navoru 395 Nm omogoča silovita speljevanja in vmesna pospeševanja. Električna Kona je zelo zabaven avto, močan pritisk na stopalko pospeševalnika pušča podpis na asfaltu in dviga nivo adrenalina. Tako me je navdušil odziv vseh komand, da sem šele po dveh dneh odkril stikalo, s katerim lahko vklopiš športni način, takrat pa se Kona spremeni in pravo malo zverino in do 100 km/h pospeši v dobrih 7 sekundah. Kona Electric je zabaven avtomobil, tudi če pozabimo na pospeške. Krmiljenje je zelo neposredno in daje veliko povratnih informacij, lega v zavojih je odlična, celo boljša kot pri klasični Koni, deloma zaradi vzmetenja, deloma zaradi nizkega težišča, saj so v pod vgrajene bateri-

je. Užitek v vožnji dopolnjuje še regenerativno zaviranje, ki lahko do neke mere simulira zaviranje z motorjem. Kako močno bo motor zaviral, lahko uravnate z ročicami za volanskim obročem, ki so enake tistim za prestavljanje samodejnega menjalnika pri klasičnih avtomobilih. Ko se navadite na uporabo tega sistema, lahko prihranite še več, saj boste le redko uporabljali klasično zavoro in tako regenerirali več energije. Tiste, ki se jim vse skupaj zdi preveč zapleteno, bo razveselilo dejstvo, da lahko Kono vozite kot vsak drug avto s samodejnim menjalnikom. Preprosto izberete enega od treh načinov vožnje (ekološki, klasični ali športni), prestavite menjalnik v D in vozite, ne da bi razmišljali o tem, kaj se trenutno dogaja pod karoserijo in kako kroži energija.

Baterija Kone je prilično visoke kapacitete in znaša 64 kWh. Možno jo je polniti tudi na superhitrih polnilnicah, a je pri nas še največ polnilnic z močjo 22 oz. 50 kWh. Na slednji bo za polnjenje od 20 do 80 % potrebno 45 minut. Se pa

da Kono zares voziti elegantno s porabo okoli 15 kW/100 km, kar pomeni, da lahko prevozite z enim polnjenjem tudi več kot 400 km. Je pa domet odvisen predvsem od obremenjenosti vozila, načina vožnje, vremenskih pogojev in pogojev na cesti, pa tudi od starosti in stanja baterije.

Tehnični podatki

Motor: električni, nameščen spredaj prečno	
Prostornina (ccm):	64
Moč (kW/KM):	150/204
Navor (Nm/min):	395
Menjalnik/pogon:	enostopenjski z reduktorjem/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4180
Širina (mm):	1800
Višina (mm):	1570
Medosna razdalja (mm):	2600
Prtljažnik (l):	332/1143
Masa vozila (kg):	1660
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	7,4
Najvišja hitrost (km/h):	167
Kombinirana poraba (l/100 km):	15
Izpust CO ₂ (g/km):	0



ŽEPNI TERENEC



Ford EcoSport je le malenkost daljši od štirih metrov in čeprav ni pripravljen na velike terenske podvige, je prepričljiv pri vožnji čez luknje, nima težav z robniki, v njem se sedi visoko, dobro je pregleden, solidno pa se znajde tudi zunaj asfalta.

Čeprav ta mali športni terenec ni nov na trgu, lahko testnemu primerku dodamo oznako rahlo prenovljen, saj ima z opremo »Active« velike črne odbijače, uporabne za slabše terene, zaščite na blatnikih in pragovih ter tudi nove usnjene sedeže z napisom A, ki opominja na nivo opreme Active. Poleg tega je malček prejel cel kup novih varnostnih sistemov, med katere sodijo sistem za vzdrževanje voznega pasu, opozorilnik za mrtve kote, parkirni senzorji spredaj in zadaj, kamera, povsem nepričakovani detajli v avtomobilu tega razreda pa so ogrevani sedeži, volan in vetrobransko steklo.

Zunanje linije so privlačne. Poseben pridih mu dajejo ostri robovi in neka-kšna letvica, ki seka kljuko za odpiranje vrat. Sprednja maska dodaja agresivnost zahvaljujoč šesterkotnemu odbijaču, ki se popolnoma zlije z belo karoserijo. Izjemen detajl so 17-palčna lita platišča, vse pa se zaključijo z modernim zadkom, pri katerem naletimo na posebnost tega vozila. Ročaj za odpiranje prtljažnih vrat je skrit pod stop lučmi,

vrata pa se ne odpirajo navzgor, ampak na levo stran.

Notranjost je klasična »fordovska«, prevladujejo modre linije in zaslon na sredini. Nima vgrajene navigacije, podpira pa zato Android Auto, ki je včasih še boljše rešitev, saj ima vedno najnovjše navigacijske karte, ob priklopu pa se telefon tudi polni.

Vse to spremlja odličen občutek za volanom, svoje pa doda tudi večkrat nagrajeni motor 1.0 EcoBoost, tokrat s 125 KM, ki jih prenaša na prednji kolesni par. Čeprav ima le tri valje, ne spušča neprijetnega zvoka, deluje kultivirano. V mestu je brez varčevanja »popil« sedem litrov, na prostem pri 120 km/h pa je porabil okoli pet litrov in pol. Prestave so dobro razporejene, tako da je močan že od samega začetka, v šesti prestavi pa zna varčevati. Naj povem, da smo avto testirali tudi na makadamu, kjer je prav tako prepričljiv in dokaj udoben, čeprav se vrti na nizkoprofilnih »sedemnjastkah«. Ročica 6-stopenjskega ročnega menjalnika je blizu, kakor tudi vse ostale komande in

stikala, ki so na doseg roke in intuitivno razporejene, da ne potrebujete veliko privajanja in prilagajanja.

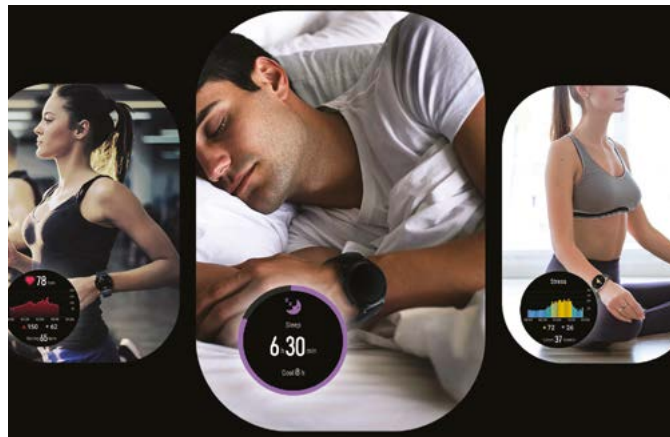
Čeprav nima pogona na vsa kolesa, je to vseeno mini terenec. Povišan odmik od tal ga dela brezbriznega tudi na manj utrjenih poteh, še posebej pa je spreten v mestnih gnečah in na majhnem prostoru.

Tehnični podatki

Motor: bencinski, trivaljen, turbo polnilnik, neposreden vbrizg	
Prostornina (ccm):	998
Moč (kW/KM):	92/125
Navor (Nm/min):	170/1400 – 4500
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4096
Širina (mm):	1861
Višina (mm):	1653
Medosna razdalja (mm):	2519
Prtljažnik (l):	310/1238
Masa vozila (kg):	1205
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	12
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba (l/100 km):	6,2
Izpust CO ₂ (g/km):	119



DAN V NARAVI POSTANE S TEM PAMETNIM PRIPOMOČKOM ŠE BOLJŠI



Če želite na pustolovščino vzeti sopotnika, s katerim boste lahko preživeli najzahtevnejše trenutke in se ob tem vedno počutili varni, imamo idealen predlog ...

V vsakem od nas je tisti delček osebnosti, ki rad raziskuje, odkriva nove poti, premaguje različne izzive in ustvarja nepozabne življenjske trenutke. Pustolovec, ki rad planinari in osvaja vrhove, hodi ob rekah in potokih ali kolesari po razburljivih poteh. Ste kdaj pomislili, da imate v takšnih dogodivščinah lahko prijatelja, težkega vsega 44 g, ki vam bo v pomoč na vsakem koraku?

Za zahtevno avanturo v naravi zagotovo potrebujete dobro opremo, ki vključuje udobno obutev, oblačila, prilagojena različnim vremenskim razmeram, manj težek nahrbtnik, plastenko vode, hrano, ki vam bo dala prepotrebno energijo. Ne smemo pa pozabiti na sodobno tehnologijo, brez katere si današnjih dejavnosti skorajda ni mogoče več predstavljati.

Pametna ura HONOR Watch GS 3 je odlična izbira tovrstnega pomočnika, saj bo s pomočjo 30-urnega neprekinjenega GPS sledenja vedno poskrbela, da se ne boste izgubili. O bateriji vam ne bo treba razmišljati, saj bo ob standardni uporabi zdržala 14 dni, pomembno pa je, da potrebujete le 5 minut polnjenja, da lahko uro spet uporabljate ves dan. Ob zelo ele-

gantni obliki ima tudi 1,43-palčni zaslon AMOLED, zahvaljujoč kateremu je vse na uri zelo pregledno. Ta pametna ura ima tudi predvajalnik glasbe, s 4 GB integriranega pomnilnika pa boste med pohodom lahko poslušali svojo najljubšo glasbo.

Če se odpravite v hribe in se nekje ustavite, da bi si oddahnili in se nadihali, bo pametna ura Honor GS 3 v realnem času izmerila vaš srčni utrip in raven kisika v krvi in tako boste vedeli, ali morate tempo upočasniti ali pa lahko nadaljete z enako hitrim korakom. Po zelo intenzivnem dnevu verjetno komaj čakate, da se uležete v posteljo in sprostite vse mišice, ki ste jih izkoristili za svoje avanture, vaša nova prijateljica Honor Watch GS 3 pa vam bo pomagala ugotoviti, kako kvalitetno ste spali in ali ste pripravljeni na novo raziskovalno avanturo. Seveda, tudi ko zaključite svojo avanturo v naravi, lahko uro Honor Watch GS 3 uporabljate za vsakodnevne aktivnosti – ne glede na to, ali se sprehajate ali trenirate, in ta pametna ura je idealna prav za to, saj podpira več kot 100 vadbenih načinov.

Pametna ura Honor GS 3 je na letošnjem sejmu MWC prejela nagrado »Best of MWC«, ki jo podeljujejo mediji, kar govori v prid temu, da uro tudi strokovnjaki prepoznajo kot napravo, ki uporabnikom zagotavlja neverjetno izkušnjo.



Ura in nož

Victorinox je znan po svojih trpežnih urah, ki so izdelane za grobo uporabo. FieldForce Sport Chrono je preстал številne muke, tako da lahko računate na njegovo vrhunsko čvrstost. Kakovost je prisotna v vsakem detajlu, od napredne zaščite krone in safirnega stekla do tega, da je ohišje vodoodporno do 100 metrov. Znotraj njega se nahaja kvarčni mehanizem Ronda 5030 D.

Tahimetska lestvica na okvirju prispeva k športni noti. Nočna vidljivost je izboljšana z uporabo premaza Super-LumiNova. FieldForce Sport Chrono je na voljo s petletnim jamstvom, ob nakupu pa prejmete priložno darilo v obliki Spartan PS Swiss Army noža!

DORNAVA JE PRAVI PTUJSKI BISER

Avtor: Jože Jerman-Jeri

Po tem, kar so pred kratkim dorekli strokovnjaki, naj bi v Sloveniji izgubili nekaj gradov in zato dobili nekaj več dvorcev.

Takole so dejali: grad je tista zgradba, ki je na hribu, na vzpetini, tako kot je Ljubljanski grad, pa Predjamski grad, ki je največji jamski grad v Evropi, tu je Ptujski grad, ki slovi po čudoviti zbirki oprave za kurente ali korante, kot jim pravijo na Ptujskem polju, ki so najbolj doma v Markovcih. Je pa Ptujski grad lahko tudi zanimiv po prijetnem doživetju, ko v rovih, ki so nekoč služili kot zaklonišča, poskusite odlična ptujška vina, predvsem odlično vino Pullus, po katerem ptujski kletarji slovijo daleč naokoli, pa tudi piva, in to kar v temi, tako da je vse skupaj videti kar malce srhljivo.

Po tem, kar so odločili strokovnjaki, grad Turnišče ni grad, ampak je dvorec, ki so ga zgradili v neoklasicistični preobleki, nekoč so v njem živeli baroni Lippiti. Dvorec Turnišče, ki je bil prvič omenjen leta 1441, so zgradili kot obrambo pred Turki, današnjo podobo pa mu je dal dunajski baročni arhitekt Josef Hueber. Toda zgradba že leta in leta propada, z njo pa tudi nekdanji bogati vrt.



V Negovskem gradu naj bi bil kar 80 metrov globok vodnjak.



V cerkvi nad Lendavo je na ogled dobro ohranjena mumija grofa Hadika.



Lendavski grad pisni viri omenjajo že v 12. stoletju.



Lani so v dvorcu Dornava obnovili kapelo in nazaj so dobili kip Janeza Nepomuka.



Ptujski kletarji že leta slovijo daleč naokoli.

80 metrov globok vodnjak

Tako Ptujski grad kot двореc Turnišče nimata kakšne posebne zgodbe, pa čeprav je Ptuj bogat, kaj bogat, natrpan z zgodovinskim izročilom. To ne pomeni, da je ni, le predstavil nam je ni nihče, tako kot so na primer skupini turističnih novinarjev pred časom predstavili zgodbo Negovskega gradu. Tam naj bi bil kar 80 metrov globok vodnjak, ki naj bi ga izkopala dva kaznjenca. Po tistem, ko sta ga izkopala, sta si pridobila prostost. Druga legenda tudi pravi, da so grad večkrat oblegali Turki, vendar ga nikoli niso zavzeli. Še več, pravi, da so lastniki gradu prvega Turka, ki mu je uspelo preplezati grajsko obzidje, živega zazidali v grajsko steno. Domnevna turška glava naj bi bila vidna še danes. Boste pa od današnjih grajskih varuhov malo



Dvorec Dornava je znan tudi po izjemni freski v glavni dvorani, ki prikazuje Herkulovo poroko in njegova junaška dela.

ali pa nič slišali, da je na le nekaj korakov oddaljenem pokopališču pokopan ljudski tribun Ivan Kramberger, čigar 30-letnice smrti so se spomnili pred dnevi.

Piroška in Mihael

O tem, kakšna je zgodba Predjamskega gradu in viteza Erazma Predjamskega, je že dolgo znano, zdaj pa so v okviru zemljevida Cesta gradov uvrstili tudi zgodbo o Lendavskem gradu. Pisni viri ga omenjajo že v 12. stoletju. Najprej ga je oblegal češki kralj Otokar, pozneje pa še Turki. Je zgodba o ljubezni grajske hčerke Piroške Banffy, ki je bila zaljubljena v kapitana Mihaela Hadika. Hadik se je spopadel s Turkom, ki si je prav tako pozelel grajsko gospodično. Piroška je mislila, da je njen ljubi v boju padel, zato se je vrgla skozi grajsko okno na kamnito dvorišče in umrla. Če je to res ali ni, ne ve nihče, dejstvo pa je, da je v cerkvi nad Lendavo na ogled dobro ohranjena mumija grofa Hadika.

Lani so v dvorcu Dornava obnovili kapelo, nazaj so dobili kip Janeza Nepomuka, poleg 53 češenj, ki so jih skupaj s člani Konjeniškega društva iz Nove vasi zasadili člani društva Vitezi pesničarji, pa so zaposleni na Zavodu za varstvo kulturne dediščine Maribor posadili 60 jablan in hrušk, vse so iz sadovnjaka starih sort iz Kozjanskega parka.



Bazilika Marije Zaveznice s plaščem iz poznega 14. stoletja.

Bazilika Marije Zaveznice

Dvorec Dornava je znan tudi po izjemni freski v glavni dvorani, ki prikazuje Herkulovo poroko in njegova junaška dela, na vrtu je Neptunov vodnjak, na ogled vabi tudi najdaljši drevored v Sloveniji, ki vodi od enega do drugega spomenika. Dolg je kar poldrugi kilometer. Domačini zdaj čakajo, da dvorcu vrnejo še kip Marije Brezmadežne. Nekaj pa nekdanje obiskovalce moti. Odgovorni vse preradi največjo baročno celoto v Sloveniji, sem sodita tudi cerkvi na Polenšaku in Destrniku, imenujejo kar mali Versailles. Zakaj neki? Dornava je sama in sebi dovolj lepa in zanimiva, da se ji ni treba kititi s tujim perjem. Kot tudi marsikateremu drugemu lepemu slovenskemu kraju, ki ga, za primer, primerjajo z Benetkami. In če že govorimo o pomembnosti Ptuja in pomembnosti krajev v njegovi okolici, preprosto ne moremo mimo Ptujске Gore, ki leži v občini Majšperk in je le nekaj kilometrov oddaljena od Ptuja. Bazilika Marije Zaveznice s plaščem iz poznega 14. stoletja velja za najlepši slovenski gotski kulturni spomenik in drugo romarsko središče v državi. Ne vedo, kdo je ne-

znani kipar, toda po značilnostih kipa je pripadal krogu cerkve sv. Štefana na Dunaju. Kip kaže stoječo Marijo varuhinjo človeštva, plašč ji držijo angeli, pod plaščem se je našlo 82 oseb. Na levi strani so predstavniki posvetnega stanu s cesarjem in kraljem na čelu, na desni strani so predstavniki duhovnega stanu s papežem na čelu. Spoznamo Hermana II. Celjskega, kralja Sigismunda, kraljico Barbaro Celjsko, tam je Bernard III. Ptujski z ženo Valburgo. Spoznamo tudi Nikolaja Frankopanskega in še veliko drugih.



Razglednica gradu Turnišče iz leta 1909.

Ptujška Klet

Vinska doživetja, ogledi in degustacije

Ponujamo vam široko paleto različnih vinskih izkušenj, od klasičnih ogledov kleti do vinsko-kulinaričnih presežkov za skupine in posameznike.

Info:
PTUJSKA KLET d.o.o.
 Vinarski trg 1
 SI-2250 PTUJ
 SLOVENIJA (EU)

Ogledi in degustacije
 Tel.: +386 (2) 787 98 35
 E-mail: info@ptujska-klet.si

Vinoteka
 Tel.: +386 (2) 787 98 27