

november 2022

letnik 6, številka 40

Tranzit



KATERA JE NAJVEČJA MED NAJVEČJIMI

AKTUALNO

Varno po cesti
tudi pozimi

TEST

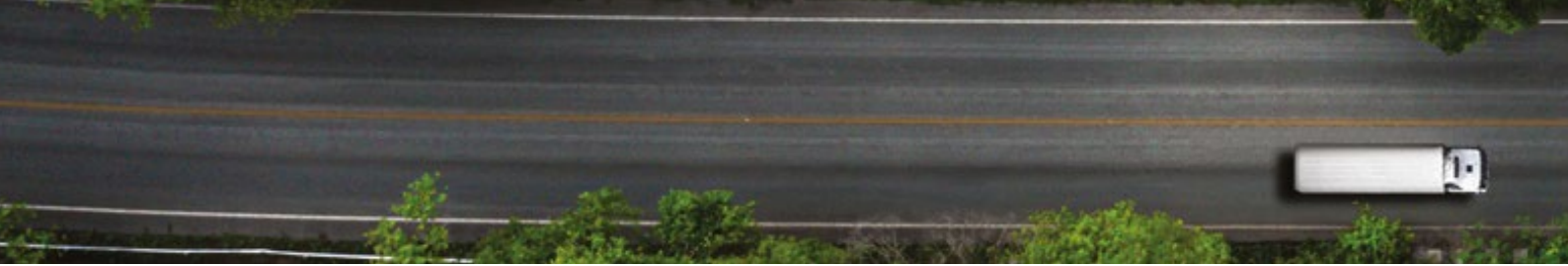
Admiralska ladja
Mercedes-Benz Actros L

SVETUJEMO

Tudi pozimi potrebujemo
sončna očala

NAGRADA

Najbolj trajnostni
avtobusi za leto 2023



SLOVENSKA TRANSPORTNA PODJETJA TRAJNOSTNOSTI PRIPISUJEJO VSE VEČJI POMEN

Rezultati letošnje Goodyearove trajnostne raziskave kažejo, da se slovenska transportna podjetja močno zavedajo pomena trajnostnosti. Več kot štiri petine vseh sodelujočih ji namreč pripisuje visoko pomembnost.



*Trajnost je visoko na prioritetni lestvici,
pri tem podjetja vodijo predvsem
korporativne vrednote in skrb za okolje.*



Goodyearova raziskava, s katero so tudi letos preučevali odnos transportnih podjetij do trajnostnosti, je zajemala 65 slovenskih voznih parkov tovornih vozil. V raziskavi je trajnostnosti pripisovalo visoko pomembnost kar 82 odstotkov večjih prevoznikov. Več kot polovica vprašanih slovenskih prevoznikov (62 odstotkov) ima trajnostne cilje že postavljene, 36 odstotkov pa določitev trajnostnih ciljev načrtuje v prihodnjem letu. Majhen (5-odstotni) pa je bil delež vprašanih, ki trajnostnih ciljev poslovanja ni določilo ali formalno potrdilo niti tega ne nameravajo storiti v naslednjih 12 mesecih.

Presenetila pa so odstopanja v vzrokih za okoljsko trajnostno poslovanje. Medtem ko je v letu 2021 v trajnostnosti videlo priložnost za znižanje operativnih stroškov 47 odstotkov vprašanih, se je ta delež v letošnjem letu dvignil na 83 odstotkov. Preostanek sodelujočih v trajnostnosti vidi priložnost za pridobitev novega poslovanja ali pa kot glavni razlog podaja korporativne vrednote podjetja in izraža skrb za klimatske spremembe.

Med glavnimi ukrepi ostaja pametna izbira pnevmatik

Večina slovenskih voznih parkov že aktivno stremi k bolj zeleni prihodnosti. Med vprašanimi slovenskimi

prevozniki jih kar 97 odstotkov uporablja pnevmatike, ki omogočajo manjšo porabo goriva in s tem zmanjšujejo obremenitev na okolje, 60 odstotkov pa se poslužuje obnovljenih pnevmatik. Poleg tega vprašani iščejo telematske rešitve za spremljanje in zmanjševanje porabe goriva (77 odstotkov), usposablajo svoje voznike v povečevanju izkoristka goriva (74 odstotkov) in redno posodablajo svoj vozni park (69 odstotkov).

Še naprej je v porastu raba električnih ali hibridnih vozil ter vozil na utekočinjen zemeljski plin. Raba alternativnih pogonov je lani predstavljala rešitev 3 odstotkom udeleženi, medtem ko tovrstni način letos prakticira 11 odstotkov slovenskih transportnih podjetij. Kot v letu 2021 tudi letos večji del (99 odstotkov) respondentov ostaja mnenja, da so finančne spodbude (na primer začasna prekinitev davčnih obveznosti) ključne za sprejetje trajnostnih ukrepov v večji meri.

Visoka seznanjenost z okoljsko zakonodajo

Upravljavci voznih parkov in prevozniki so s prihajajočo okoljsko zakonodajo, ki jo narekuje tudi Evropski zeleni dogovor, v Sloveniji seznanjeni v 98 odstotkih, kar je še za odstotek več kot v preteklem letu. Trajnostni razvoj je tako tudi v svetu prevozništvu vse pomembnejši.

NEW GENERATION DAF

XD



Številka ena v distribuciji



XD

DAF je osvojil nagrado za mednarodni tovornjak leta. In to že drugo leto zapored! Nova generacija DAF XD je popolni zmagovalec v distribuciji, saj postavlja neprekosljive nove standarde glede varnosti, učinkovitosti in udobja za voznika.

Obiščite startthefuture.com in odkrijte, zakaj je novi DAF XD čisti užitek za vožnjo, delo in počitek.



CORDIA d.o.o. - DAF CENTER



Jesenska praznovanja

Noč čarovnic (znana tudi po angleškem izrazu Halloween) je praznik, ki ga predvsem v Zahodnem svetu obeležujejo v noči z 31. oktobra na 1. november. V resnici predstavlja okrajšavo za »All Hallow's Eve« oziroma »Hallow Eve« (večer vseh svetih oziroma večer pred vsemi svetimi). Slavi se predvsem v angleško govorečem svetu, na Irskem, v Združenih državah Amerike, Kanadi, Angliji, Avstraliji in na Novi Zelandiji. Nekako ustreza katoliškemu prazniku vseh svetih. V teh deželah se po običaju otroci preoblečejo v različne kostume (po navadi čaravnice in pošasti) in hodijo od vrat do vrat, kjer prosijo za sladkarije. Zelo priljubljen običaj za noč čarovnic je izrezovanje buč, v katere se potem vstavi sveča. Pri nas že naslednji dan praznujemo praznik vseh svetih, dan prej pa praznik dan reformacije. Ob dnevu reformacije, ki je v Sloveniji državni praznik, obeležujemo rojstvo slovenskega knjižnega jezika. V času reformacije, ki se je začela v Nemčiji, smo Slovenci dobili prvo knjigo v maternem jeziku in prvo slovensko tiskano knjigo sploh – Katekizem, ki ga je leta 1550 napisal Primož Trubar. Pa še nismo končali s prazniki v tem obdobju. 11. novembra namreč častimo svetega Martina. Martinovo ali god sv. Martina iz Toursa je dan, na katerega se evropske države na raznolik način spominjajo svetnika, ki je dal svoj plašč beraču, da bi lah-



Borut Štajnahr

ko skril svojo revščino. V Sloveniji in na Hrvaškem pa se dan sv. Martina praznuje predvsem kot praznik vina. Do tega dne se mošt obravnava kot nečisto in grešno novo vino, ki se ob blagoslovitvi spremeni v pravo vino. Želimo vam prijetno praznovanje, martinovanje »po pameti«, za širitev obzorij in hkrati sprostitev pa prihaja tudi nova številka naše revije. V tej številki smo pripravili obsežen test največjega Actrosa in Multivana z dizelskim motorjem, izbrali smo najbolj trajnosten avtobus na starem kontinentu, se sprehodili skozi Radovljico, primerjali tovornaške kabine in preverili zakonske regulative glede zimske opreme po Evropi. Zagotovo aktualne vsebine, ki vam bodo prinesle veliko zanimivega branja.

KAZALO

TRAJNOST

Slovenska transportna podjetja trajnostnosti pripisujejo vse večji pomen.....2

AKTUALNO

Varno po cesti tudi pozimi.....7

NOVICE.....10

PREDSTAVLJAMO IVECO EDAILY

Električni Daily nudi najširši izbor.....14

NAGRADA SBY

Trajnostni avtobus leta 2023.....16

KABINE

Katera je največja med največjimi.....18

RENAULT TRUCKS D WIDE E-TECH

Renault Trucks drvi v elektrifikacijo.....26

MERCEDES-BENZ

Admiralska ladja.....28

PO CESTI Z VOLKSWAGNOVIM

MULTIVANOM T7 2,0 TDI

To je pravi Multivan.....34

NASVETI

Tudi pozimi potrebujemo sončna očala.....38

EASYTRACKER

Sledenje vozil za ustvarjanje prihrankov.....40

PO CESTI S FORDOM ECOSPORT 1,0

ECOBOOST ACTIVE

Aktivni Ecosport.....41

PO CESTI Z ALFO ROMEO

TONALE 1,5 HYBRID

Izdelano v Italiji.....42

PO CESTI S FORDOM KUGO 2,5

DURATEC HYBRID

Udobna, tiha, varčna.....43

IZZA OVINKA

Prelepo mesto, ki se prebujata tudi

kulinarično.....44

PROIZVODNJA GOSPODARSKIH VOZIL

V BIVŠI SKUPNI DRŽAVI (25. DEL)

Od optimizma do depresije.....47



26



40



43



47

Revija Tranzit

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

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

Revija Tranzit izhaja na 45 dni, letnik 5, številka 32, 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.tranzit.si

Tisk: Schwarz print d.o.o.



Autocommerce. Servis, ki mu lahko zaupate

O gospodarnosti vašega tovornega vozila odločata tudi servis in vzdrževanje. Poskrbite, da prideta v prave roke.

Autocommerce, d.o.o.

Pooblaščen serviser gospodarskih vozil
Mercedes-Benz, Unimog in Fuso ter
avtobusov Mercedes-Benz in Setra

Baragova ulica 10, 1000 Ljubljana
T: 01 5883 600
E: sprejem.sgv@autocommerce.si
www.autocommerce.si

Z več kot 70 letnimi izkušnjami in znanjem proizvajalca in servisnega strokovnjaka za gospodarska vozila Mercedes-Benz, v servisu opremljenim z najnovejšo tehnologijo, zagotavljamo najvišjo kakovost servisnih storitev.

Ker razumemo vaš posel so naše servisne storitve individualno prilagojene vašim potrebam. Visoko motivirani strokovnjaki pa bodo naredili vse, da bo vaše tovorno vozilo čim dlje ostalo tam, kjer služi denar: na cesti.



autocommerce

VARNO PO CESTI TUDI POZIMI

Temperature padajo in prihaja čas, ko je treba namestiti zimske pnevmatike. Ne zaradi zakonodaje, temveč zaradi lastne varnosti in optimalne učinkovitosti. Zimske razmere na cesti vplivajo na našo vožnjo, na zavorno pot, varnost in oprijem s cestiščem. Za uporabo so priporočene pnevmatike z oznako 3PMSF, ki s svojimi lastnostmi močno presegajo pnevmatike M+S.



Zadnje desetletje uporabo pravih zimskih pnevmatik predpisujejo že kar zakoni posameznih držav.

Jesen je tisti letni čas, ko v prevoznih podjetjih začnejo razmišljati o zimi in zimski opremljenosti tovornjakih. Ker je guma tisti edini element, ki povezuje tovornjak s cestiščem, je od nje veliko odvisno, kako se bo vozilo obnašalo na cestišču, še posebej če je to spolzko. Preverili smo, kaj za to zimo ponujajo največji proizvajalci in kakšne so evropske regulative glede zimske opreme.

Mehkejši materiali

Za izdelavo pnevmatike za tovorna vozila je potrebno precej več materiala kot za pnevmatiko za osebna vozila. Te pnevmatike vsebujejo precej več naravnega kavčuka. Zaradi velikih pritiskov in obremenitev se mehkejše mešanice le pogojno uporabljajo, za pravilen stik s podlago pa skrbi le tekalna plast pnevmatike,

ki mora imeti za dober oprijem tudi pravilen vzorec. Seveda morajo biti pnevmatike tudi pravilno napolnjene, da res celotna tekalna površina naleže na cestišče. V zimskih pogojih je cestišče mokro, na njem pa se lahko zadrži sneg ali celo led. V takšnih pogojih pri pospeševanju ali zaviranju skoraj vedno pride do manjšega zdrsa. Zato so zimske gume posebej oblikovane, da je tega zdrsa čim manj, da se zarežejo v sneg ali led in da omogočijo čim bolj varno nadaljevanje vožnje.

Kako prepoznati zimsko gumo?

Včasih smo se zadovoljili z gumo, na kateri je bil napis M+S (mud + snow – blato in sneg). Danes ta simbol ne pove veliko o sestavi in lastnostih gume. Čeprav je v imenu snow, pa ni rečeno, da je bila ta pnevmatika testirana ravno za težke zimske pogoje. Veliko boljše in tudi zanesljivejša oznaka, ki nakazuje na pravo zimsko gumo, je oznaka snežinke in hriba s tremi vrhovi 3PMSF – Three Peak Mountain Snow Flake. Ta simbol je garancija, da je guma zadovoljila normirani praktični test po odredbi ECE in da je prestala tudi vzporedne teste z drugimi gumami ter v svojih lastnostih ni odstopala v negativnem smislu. Odvisno od dimenzij in načina uporabe večina renomiranih proizvajalcev svoje pnevmatike ob oznaki M+S označuje tudi s simbolom 3PMSF.

Prava zimska guma mora imeti poleg oznake M+S (mud + snow – blato in sneg) še oznako hriba s tremi vrhovi in snežinko 3PMSF (Three Peak Mountain Snow Flake).



Ob nakupu pnevmatik na njih prejmemo tudi nalepko z oznakami o hrupnosti, obnašanju na mokri podlagi in o kotalnem upor. Ti podatki so v zadnjem času zelo cenjeni pri kupcih pnevmatik za osebna vozila, medtem ko pri pnevmatikah za gospodarska vozila ti podatki nimajo takšne teže.

Upravljalci voznih parkov sami najbolje vedo, katere pnevmatike so za njihovo dejavnost najboljše in kaj dobijo za določeno ceno. Sta pa vseeno dve skupini prevoznikov, ki tudi nekaj dajo na te oznake, to so predvsem prevozniki, ki vozijo na dolge razdalje in zahtevajo nižjo porabo, kar lahko dobre pnevmatike

tudi zagotovijo, ter tisti, ki dajo več na varnost, kot denimo prevozniki šoloobveznih otrok. Te oznake tako kupcem prinašajo orientacijsko vrednost, a za težke tovornjake obstajajo drugi bolj važni kriteriji, kot so rentabilnost, trajnost, možnost obnavljanja, o tem pa oznake na pnevmatikah ne govorijo.

Evropske zahteve po zimski opremi za tovornjake in avtobuse za sezono 2022/2023			
Država	Pnevmatike	Verige	Drugo
 Albanija	Ni posebnih predpisov glede zimskih gum.	Verige morajo biti nameščene na pogonski osi, če tako zahtevajo prometni znaki oz. razmere na cesti.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Avstrija	Zimske pnevmatike so obvezne od 1. novembra do 15. aprila. Neupoštevanje predpisa se kaznuje od 35 € do 5000 €. Vozila nad 3,5 tone skupne mase morajo biti opremljena s pnevmatikami z oznako M+S in/ali alpskim simbolom (3PMSF) vsaj na pogonski osi z min. globina tekalne plasti 6 mm. Zimske pnevmatike so za avtobuse (kategorije M2, M3) obvezne od 1. novembra do 15. marca.	Snežne verige je treba imeti v vozilu za najmanj dve pnevmatiki na pogonski osi od 1. novembra do 15. aprila. Veljajo izjeme za avtobuse javnih služb. Uporaba je obvezna na cestah, pokritih s snegom in ledom.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Belgija	Ni splošnih predpisov za zimske pnevmatike. Ob uporabi je obvezna simetrična uporaba enakih pnevmatik.	Uporaba je obvezna na cestah, pokritih s snegom in ledom.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Belorusija	Ni splošnih predpisov za zimske pnevmatike.	Uporaba je obvezna na cestah, pokritih s snegom in ledom.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Bolgarija	Zimske pnevmatike so obvezne od 15. novembra do 1. marca. Minimalna globina tekalne plasti 4 mm.	Snežne verige je treba imeti v vozilu za najmanj dve pnevmatiki na pogonski osi od 1. novembra do 31. marca.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Bosna in Hercegovina	Od 15. novembra do 15. aprila so zimske pnevmatike obvezne za vozila z več kot 8 sedeži in vozila, težja od 3,5 tone.	Snežne verige je treba imeti v vozilu za najmanj dve pnevmatiki na pogonski osi od 15. novembra do 15. aprila.	Tovornjaki in avtobusi morajo biti opremljeni z lopato in vrečo peska, težko vsaj 25 kg. Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Češka	Zimske pnevmatike so obvezne od 1. novembra do 31. marca. Minimalna globina tekalne plasti 6 mm.	Snežne verige je treba imeti v vozilu za najmanj dve pnevmatiki na pogonski osi.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Črna gora	Zimske pnevmatike so obvezne od novembra do aprila na cestah, ki jih določi policija. Minimalna globina tekalne plasti 4 mm.	Snežne verige je treba imeti v vozilu za najmanj dve pnevmatiki na pogonski osi.	Tovornjaki in avtobusi morajo biti opremljeni z lopato. Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Danska	Ni posebnih predpisov glede zimskih gum.	Verige so dovoljene od 1. novembra do 15. aprila na zasneženih in poledenelih cestah.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene od 1. novembra do 15. aprila.
 Estonija	Zimske pnevmatike so obvezne od 1. decembra do 1. marca, minimalna globina tekalne plasti 3 mm.	Verige je treba uporabljati, če tako kažejo prometni znaki.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene od 15. oktobra do 31. marca.
 Finska	Zimske pnevmatike so obvezne od 1. novembra do 31. marca. Globina tekalne plasti na pogonski osi mora biti minimalno 5 mm, na ostalih pnevmatikah 3 mm.	Verige so dovoljene na cestah, pokritih s snegom.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene od 1. novembra do 31. marca.
 Francija	Zimska oprema je obvezna za vozila, ki vozijo po cestah z oznako B26 in/ali B58. Od leta 2021 veljajo naslednje spremembe: Od 1. novembra do 31. marca morajo biti po presoji lokalnih oblasti (prefektore) vozila nad 3,5 t opremljena s pnevmatikami 3PMSF (najmanj dve pnevmatiki 3PMSF na eni krmilni osi in najmanj dve pnevmatiki 3PMSF na eni pogonski osi) ali morajo imeti nameščene snežne verige za pogonsko os. Za pnevmatike M+S je prehodno obdobje do leta 2024.	Uporaba verig je dovoljena, kadar to predpisuje prometni znak.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene od prve sobote pred 11. novembrom do zadnje nedelje v marcu. Vozila morajo biti posebej označena.
 Hrvaška	Zimske pnevmatike so obvezne od 15. novembra do 15. marca.	Snežne verige morajo biti v opremi in uporabljene po potrebi.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Irska	Ni posebnih predpisov glede zimskih gum.	Uporaba verig je dovoljena, če je cesta zasnežena ali poledenela.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene le, če je cesta pokrita s snegom.
 Islandija	Med 1. novembrom in 15. aprilom je zaželeno, da so tovornjaki in avtobusi opremljeni z zimskimi pnevmatikami.	Uporaba verig je dovoljena, če je cesta zasnežena ali poledenela.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Italija	Zimska regulacija prot. RU/1580 velja samo za naslednje kategorije vozil: M1, N1 in O1. V primeru snega lahko lokalna policija na nekaterih odsekih avtocest uvede prepoved tranzita.	Verige so dovoljene, kadar z njimi ne bomo poškodovali cestišča.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.

 Kosovo	Ni posebnih predpisov glede zimskih gum.	Snežne verige morajo biti v opremi in uporabljene po potrebi.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Latvija	Zimske pnevmatike so obvezne od 1. decembra do 1. marca, minimalna globina tekalne plasti 3 mm.	Uporaba verig je dovoljena, če je cesta zasnežena ali poledenela.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene med 1. oktobrom in 30. aprilom.
 Lihtenštajn	Ni posebnih predpisov glede zimskih gum.	Verige so dovoljene, niso predpisane v opremi.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene med 1. novembrom in 30. aprilom.
 Litva	Zimske pnevmatike so obvezne od 1. decembra do 1. marca, minimalna globina tekalne plasti 3 mm.	Uporaba verig je dovoljena, če je cesta zasnežena ali poledenela.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene med 1. novembrom in 1. aprilom.
 Luksemburg	Vse pnevmatike na pogonskih oseh morajo biti opremljene z zimskimi pnevmatikami, kadar vladajo zimski pogoji.	Uporaba verig je dovoljena, če je cesta zasnežena ali poledenela.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Madžarska	Ni posebnih predpisov glede zimskih gum.	Uporaba verig je dovoljena, če je cesta zasnežena ali poledenela.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Nemčija	V zimskih razmerah morajo biti vozila z maso nad 3,5 tone opremljena s pnevmatikami z oznako 3PMSF. Do septembra 2024 so dovoljene M+S pnevmatike, izdelane po 1. januarju 2018.	Uporaba verig, kadar to kaže prometni znak.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Nizozemska	Ni posebnih predpisov glede zimskih gum.	Verige niso dovoljene na javnih cestah.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Norveška	Zimske pnevmatike so obvezne od 15. novembra do 31. marca, minimalna globina tekalne plasti 5 mm.	V zimskih pogojih je obvezna uporaba verig. Tovornjaki s prikolico morajo imeti v kompletu vsaj 7 verig.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene v zimskih razmerah.
 Poljska	Ni posebnih predpisov glede zimskih gum.	Uporaba verig je dovoljena, če je cesta zasnežena ali poledenela.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Portugalska	Ni posebnih predpisov glede zimskih gum.	Uporaba verig, kadar to kaže prometni znak.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Romunija	Če nastopijo zimski pogoji, je treba imeti na pogonski osi vsaj M+S pnevmatike.	Verige morajo biti v opremi in jih je treba namestiti, če to zahteva prometni znak.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane. Lopata in pesek morata biti v opremi.
 Rusija	Zimske pnevmatike na vseh kolesih so obvezne decembra, januarja in februarja, minimalna globina tekalne plasti 4 mm.	Verige so priporočljive, a ne obvezne.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Severna Makedonija	Ni posebnih predpisov glede zimskih gum.	Verige je treba imeti v opremi med 15. oktobrom in 15. marcem.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Slovaška	Zimske pnevmatike so obvezne od 15. novembra do 31. marca, minimalna globina tekalne plasti 5 mm.	Verige morajo biti v opremi in jih je treba namestiti, če to zahteva prometni znak.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Slovenija	Zimske pnevmatike so obvezne od 15. novembra do 15. marca, minimalna globina tekalne plasti 3 mm.	Verige morajo biti nameščene na kolesa vozil, ki ne uporabljajo zimskih pnevmatik.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Srbija	Zimske pnevmatike so obvezne od novembra do aprila, minimalna globina tekalne plasti 4 mm.	Verige morajo biti v opremi in jih je treba namestiti, če to zahteva prometni znak.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Španija	Zimske pnevmatike z globino tekalne plasti 4 mm so potrebne na visokogorskih cestah (15/TV-87).	Uporaba verig je potrebna na visokogorskih cestah (15/TV-87).	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene na zasneženih cestah.
 Švedska	V zimskih pogojih so obvezne zimske pnevmatike z minimalno globino tekalne plasti 5 mm.	Verige morajo biti v opremi.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene na zasneženih cestah.
 Švica	Ni posebnih predpisov glede zimskih gum. Ob povzročitvi nesreče z letnimi pnevmatikami boste kaznovani. Kot zimske pnevmatike štejejo le pnevmatike z oznako 3PMSF.	Verige morajo biti v opremi in jih je treba namestiti, če to zahteva prometni znak.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene na zasneženih cestah med 1. novembrom in 30. aprilom.
 Turčija	Zimske pnevmatike z minimalno globino profila 4 mm za vozila, ki se uporabljajo za prevoz potnikov in blaga na regionalnih cestah med 1. decembrom in 1. aprilom. Na mejah pokrajine se lokalni guvernerji odločijo, ali bodo uveljavili uredbo o zimskih pnevmatikah, in glede na povprečne lokalne temperature objavijo potrebne napovedi.	Uporaba verig ne izključuje uporabe zimskih pnevmatik.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene na zasneženih cestah.
 Ukrajina	Ni posebnih predpisov glede zimskih gum.	Verige morajo biti v opremi in jih je treba namestiti, če to zahtevajo pogoji na cesti.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so prepovedane.
 Velika Britanija	Ni posebnih predpisov glede zimskih gum.	Verige morajo biti v opremi in jih je treba namestiti, če to zahtevajo pogoji na cesti.	Pnevmatike s kovinskimi žebli so dovoljene na zasneženih cestah.

Vir: Continental

Poznate svoje pravice?

Evropska agencija za delo je po vsej EU začela obširno kampanjo informiranja #Road2FairTransport. Kampanja je usmerjena k profesionalnim voznikom, in sicer z namenom, da se razrešijo dvomi in nejasnosti, povezani z novimi obveznostmi in pravili, sprejetimi v Paketu za mobilnost, pa tudi zato, da odgovori na vsa morebitna vprašanja. Številne odred-



be v Paketu za mobilnost so povezane z napotitvami voznikov, kakor tudi s časom vožnje in počitka. Vse skupaj je prineslo

različne izzive ob implementaciji v praksi. Vse v zvezi s kampanjo si lahko preberete na: www.ela.europa.eu.

Citroën 2CV Berlingo

Citroën je skupaj z italijanskim izdelovalcem karoserij Caselani predelal Berlingo, ki zdaj spominja na legendarnega Spačka. Celo ime je takšno: 2CV Berlingo Fourgonette in se zgleduje po kombiju iz leta 1951. To pomeni, da je Berlingo dobil novo masko, odbijač in prednja blatnika. Čeprav je bil odbijač Spačka kromiran, je tokrat pobarvan v belo barvo, s čimer se ustvari kontrast s srebrno karoserijo. Stranice in streha so bili predelani tako, da imajo videz valovite pločevine kot na originalu. Ta vrsta konstrukcije je včasih imela vlogo



povečanja trdnosti pločevine, zdaj pa je zgolj dekorativne narave. Kljub staromodnemu videzu je 2CV Berlingo Fourgonette praktičen, saj ima 4,4 m³ tovrnega prostora (približno trikrat

več kot original). Vozilo je možno naročiti in je na voljo z bencinskimi, dizelskimi ali električnimi agregati, tako da ga je možno uporabiti za različne namene in v različnih okoljih.

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

Michelinovi pnevmatiki iz trajnostnih materialov

Prvi na svetu Michelin predstavlja dve pnevmatiki, eno za uporabo na avtomobilih in drugo za avtobuse, ki vsebuje 45 oz. 58 % trajnostnih materialov. Ti pnevmatiki sta odobreni za cestno uporabo in imata popolnoma enake ravni zmogljivosti kot aktualne pnevmatike. Michelin je naredil nov korak k predprodukciji in trženju znotraj kratkoročnih novih ponudb, ki bodo vključevale visoko raven trajnostnih materialov. Skupina

je tako pripravljena izpolniti svoje zaveze glede globalne proizvodnje, ki pravi, da bo do leta 2030 vsaj 40 % pnevmatik narejeno iz obnovljivih ali recikliranih materialov, do leta 2050 pa kar 100 %. Michelin ta napredek dolguje večji uporabi naravnega kavčuka, skupaj z uporabo recikliranih saj, olj, kot sta sončnično olje in biološko olje smole, silicijevega dioksida iz riževih lupin in celo z uporabo recikliranega jekla.



Plačilne hišice grede v zgodovino

Nov sistem cestninjenja na avtocestah na Hrvaškem, s katerim naj bi cestninske postaje postale preteklost, bo uveden leta 2025, piše Jutarnji list, ki se sklicuje na vire hrvaškega ministrstva za promet. Trenutno poteka tržna raziskava, s katero želijo ugotoviti, kateri od proizvajalcev lahko ponudi potrebno opremo. Povpraševanja so bila poslana na 12 naslovov. Odgovore pričakujejo sredi prihodnjega meseca,

nato pa bo sledila še mesec dni trajajoča javna obravnava. Ministrstvo za promet pričakuje, da bo januarja prihodnje leto objavilo razpis za nabavo novega sistema, ki bo odprt 45 dni. Če ne bo veliko pritožb, bi lahko izvajalca izbrali do maja, pogodbo pa sklenili do septembra, namestitvev sistema in njegovo testiranje naj bi potekala v letu 2024, leto kasneje pa naj bi sistem tudi zaživel v praksi.



MOBILNI VULKANIZERSKI SERVIS

NOVO!

POPRAVILA POŠKODB IN PREVERJANJE TLAKA

TERENSKA PREMONTAŽA PNEVMATIK

NAREZOVANJE PNEVMATIK

URAVNOTEŽENJE KOLES

REZERVACIJA TERMINA:

T | 01 365 83 20

E | gume@prigo.si

**SERVIS TOVORNIH PNEVMATIK
NA VAŠI LOKACIJI:**

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



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

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

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

Novi Actros je na poti

Mercedes-Benz testira novega Actrosa ali vsaj njegovo močno predelano verzijo. Zadnja večja prenova na kabini se je zgodila leta 2018, zdaj pa evropska regulativa 96/53/EG omogoča povečanje kabine za izboljšanje aerodinamike in povečanja udobja voznika. Na fotografiji je viden nov sprednji del, novi blatniki ter daljša medosna

razdalja. Regulativo je najbolje izkoristil DAF z modelom XG+, ki ima večjo in podaljšano kabino. No, pri Actrosu se zdi, da kabina ni nič večja, saj je zadnja stran povsem enaka. Najpreprostejši način za ustvarjanje dodatnega prostora je zamenjava zadnje stene in prekrivanje z daljšimi usmerniki zraka. To je storil Volvo Trucks z modelom FH XXL.



REVIJA TRANZIT

 www.revija-tranzit.si
 REVIJA TRANZIT Slovenija



STORITVE SKLADIŠČENJA TRANSPORTNE STORITVE OSTALE STORITVE



BTC

Logistični center

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

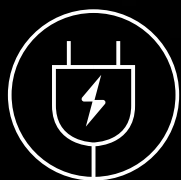
Visoke cene energentov blokirajo tovornjake na vodik

Švica je evropski pionir pri uporabi vodika v težkih tovornih vozilih, saj so tovornjaki na vodik v prodaji že od leta 2019. Partner v projektu je Hyundai in do danes je bilo registriranih 47 vozil Xcient Fuel Cell, do leta 2025 pa naj bi jih bilo že 1500. Pred kratkim pa so sporočili, da Švica projekt vodika začasno ustavlja.

Natančen razlog je v sporazumu. Vsak prevoznik je podpisal osemletno pogodbo za uporabo tovornjaka s fiksno pristojbino na kilometer, ki pokriva tudi stroške polnjenja z gorivom. Poleg tega je pogodba določala, da bodo tovornjake Hyundai polnili le z »zelenim vodikom«, ki je okolju izjemno prijazno gorivo. Tu je nastala težava, ker proizvodnja »zelenega vodika« zahteva dostop do velike količine obnovljive električne energije. To pa je s splošnimi, tudi večkratnimi podražitvami elektrike postalo zelo drago. Zato so se tarife, zapisane v osemletnih pogodbah, nenadoma izkazale za zastarele ali celo ekonomsko neizvedljive.



100% ELEKTRIČNI ZA VSA PODJETJA



RENAULT TRUCKS E-TECH

Naša ponudba Renault Trucks E-Tech (od 3,1 do 26 ton) ponuja največjo izbiro električnih vozil na trgu. Izbor vozil, ki ne onesnažujejo okolja in so primerna za območja z nizkimi emisijami, za vse strokovnjake, ki delujejo v mestnih območjih.

renewal-trucks.si



ELEKTRIČNI DAILY NUDI NAJŠIRŠI IZBOR

Iveco je predstavil električno izvedbo Dailyja, in sicer pod sloganom »Isti kot prej, le na elektriko«; s tem so želeli povedati, da ima priljubljeni dostavnik povsem enake karakteristike, od voznih lastnosti do prostornine tovornega dela kot klasični Daily na dizelski pogon.

Pri Ivecu priznavajo, da niso pionirji na področju elektrifikacije, imajo pa najbolj popolno in vsestransko paleto električnih dostavnikov, saj prihaja eDaily na trg kot furgon, kombi z enojno ali dvojno kabino, šasija za različne nadgradnje, prekucnik in minibus. Samo različica furgon je na voljo v petih dolžinah in treh višinah. Iveco ponuja tudi enojne ali dvojne pnevmatike. Enojne so na voljo za različice s 3,5, 3,8 in 4,25 tone, dvojne pnevmatike zadaj pa za različice s 4,25, 5,2, 6 in 7,2 tone skupne mase vozila.

Na vozilo je, odvisno od dolžine, možno namestiti do tri pakete baterij. Vsak paket ima kapaciteto 37 kWh, kar pomeni največjo kapaciteto baterije 111 kWh. Baterije napajajo elektromotor z največjo močjo 140 kW (100 kW z vgrajeno samo eno baterijo) in največjim navorom 400 Nm (300 Nm z eno baterijo). Doseg se razlikuje glede na težo vozila in kapaciteto baterije in znaša od 110 do 300 kilometrov po WLTP. V mestnem prometu pa bi bil zaradi veliko rekuperacije doseg lahko tudi do 400 kilometrov. Ob vklopljeni najvišji stopnji rekuperacije se je možno voziti samo z enim pedalom, saj ko sprostimo stopalko pospeševalnika, začne vozilo intenzivno zavirati. Največja hitrost znaša 120 km/h. Tehnologija ponuja različne načine vožnje, standard, eco in power. V slednjem je možno vlečno moč za kratek čas občutno povečati.



Prilok za polnjenje je nameščen v sredini maske.



Notranjost je skoraj enaka kot pri klasičnem Dailyju, le merilniki kažejo neke druge podatke.



Novi eDaily je najbolj vsestransko električno vozilo.



Električni Daily boste prepoznali le po modrih črtah v maski.

Baterija se standardno polni z 11 oz. 22 kW izmeničnega toka. eDaily je možno tudi hitro polniti: Največja moč polnjenja z enosmernim tokom je 80 kW za različice z dvema in tremi baterijskimi paketi ter 40 kW za različico z enim paketom. Kar zadeva čas polnje-

nja, Iveco navaja, da AC polnjenje z 11 kW traja devet ur s tremi baterijami in se skrajša na pet ur z 22 kW. S polnjenjem z enosmernim tokom je baterijski paket ponovno 80-odstotno poln v manj kot 90 minutah (z eno ali dvema baterijama: 60 minut). Iveco jamči za

baterije osem let in zagotovljeno za menjava baterije, če kapaciteta baterije pade na 80 % ali manj ob normalni obrabi.

eDaily je zmožen prepeljati do 4,6 tone tovora in lahko vleče prikolico, težko do 3,5 tone. Prostornina se raztegne skoraj do 20 kubikov. V furgon različici je vozilo dolgo med 5,2 in 7,7 metra, notranja višina pa med 1,55 in 2,1 metra. Medosne razdalje se gibljejo med 3 in 4,1 metra. Za izvedbe s šasijo za nadgradnjo je na voljo skupno šest medosnih razdalj med 3 in 4,75 metra, ki jih je mogoče kombinirati z več dolžinami platform. Odgon je močan: do 15 kW. Teža se v obeh primerih giblje med 3,5 in 7,2 tone. Za večje obremenitve je na voljo tudi prilagodljivo podvozje z zračnim vzmetenjem na zadnji osi. Vtič za električno polnjenje je spredaj v maski.

Iveco bo ponujal tudi »celoten ekosistem« digitalnih in električnih storitev, od postavitve najprimernejše polnilne infrastrukture in vsakodnevnega upravljanja z energijo, diagnoze na daljavo in proaktivnega vzdrževanja do novega zelenega in naprednega transportnega ekosistema (GATE), dolgoročni najem in poslovni model »plačilo po porabi«.

Da so se pri Ivecu resno lotili projekta elekrika, priča tudi dejstvo, da so pred kratkim odprli novo tovarno ePowertrain, ki je v celoti namenjena proizvodnji električnih komponent, vključno z električnimi osmi, električnimi pogoni in baterijskimi paketi za lahka gospodarska vozila, minibusse in avtobuse. Ta otvoritev pomeni še en pomemben mejnik za blagovno znamko na njeni poti razogljčenja in za njeno strategijo doseganja neto ničelnih emisij za svoje izdelke in vse njene industrijske dejavnosti.

RAZLIČICA	1 BATERIJA	2 BATERIJI	3 BATERIJE
3,5 t	120 km	235 km	-
4,25 t	110 km	200 km	300 km
5,2 t	-	185 km	260 km
7,2 t	-	120 km	180 km



NAGRADA SBY TRAJNOSTNI AVTOBUS LETA 2023

Mednarodna žirija za izbor najbolj trajnostnega avtobusa leta si je za zaključno podelitev izbrala novo sejemsko prireditev, ki so jo poimenovali Next Mobility Exhibition in je v treh dneh v Milano privabila več tisoč obiskovalcev iz cele Evrope.

Mobilnost ljudi se močno spreminja in tu izstopata dva glavna cilja: učinkovitost in trajnost. Popolnoma električna vozila in vozila na vodikov pogon, digitalne aplikacije in aplikacije z umetno inteligenco, vse do futurističnih scenarijev zračnih taksijev. To so teme, ki jih je predstavila prireditev v Milanu, ki je ključni dogodek za razpravo o perspektivah, scenarijih in inovacijah. Osrednji dogodki tridnevne razstave so bili tudi obsežen izobraževalni program za vse obiskovalce, okrogle mize in razprave ter podelitev nagrade za najbolj trajnostne avtobuse.

vseeno odločili, da nagrado za najbolj trajnostni avtobus v kategoriji mestnih avtobusov prejme Karsan e-ATA 12. V kategoriji primestnih avtobusov je komisija prepričal Iveco Crossway LE Hybrid in v kategoriji turističnih avtobusov je nagrado v Španijo odnesel Irizar i6S.

Karsan e-ATA 12

e-ATA 12 je zadnji in najbolj napreden med številnimi vozili iz Karsanove ambiciozne električne ofenzive. Skupina je v celoti sprejela izziv razogljičenja mestnega



e-ATA 12 je zadnji in najbolj napreden med številnimi vozili iz Karsanove ambiciozne električne ofenzive

Žirija, sestavljena iz predstavnikov vodilnih medijev na področju gospodarskih vozil po Evropi, je izbirala med 44 avtobusi v treh kategorijah: Urban, Intercity in Coach. Na koncu so zožili izbor in v finale so se uvrstila naslednja vozila. V kategoriji mestnih avtobusov: Karsan e-ATA 12, Solaris Urbino 9 LE Electric, Mercedes eCitaro G in Volvo 7900 Electric Articulated. V kategoriji primestnih avtobusov so bili nominiranci: MAN Lion's Intercity LE, Irizar i4 CNG, Scania Interlink CNG in Iveco Crossway LE Hybrid. V kategoriji turističnih avtobusov pa so se v finale uvrstili: Irizar i6S Efficient, Yutong T12E, Neoplan Cityliner ter Volvo 9700. Komisija ni imela lahke naloge, a so se



Zmagovalno plaketo je na podelitvi prevzel prvi mož Karasana Okan Baş (CEO).

javnega prometa in ne bo več vlagala sredstev v razvoj avtobusov z motorji na notranje zgorevanje. Karsan je konec leta 2021 predstavil celotno paleto električnih vozil, pri čemer je prejšnjim šest- in osemmetrskim modelom dodal 10-, 12- in 18-metrške. Vsa vozila so narejena na novi platformi, ki je zgrajena posebej za električna vozila, in vsebujejo komponente vodilnih svetovnih dobaviteljev blagovnih znamk v industriji. e-ATA ima nizek in raven pod, kar omogoča lažji vstop in prevoz tudi starejšim občanom in osebam z omejenim gibanjem. Ker ponuja veliko večjo zmogljivost kot dizel, e-ATA kljubuje težkim razmeram na cesti, ne glede na to, kako strme, ozke ali neravne so ceste, zmore zelo veliko. Z elektromotorjem, močnim 250 kW, v vozilih velikosti 10 in 12 metrov ter močjo 500 kW pri vozilih dolgih 18 metrov, e-ATA ponuja vrhunsko vlečno moč brez emisij. In za konec, kar 95 % vseh vgrajenih komponent je možno reciklirati.

Iveco Crossway LE Hybrid

Na evropskem trgu je danes mogoče opaziti jasen trend glede energetskega prehoda v II. razred: povečanje količine vozil na plin (kar +60 % med letoma 2020 in 2021). Tehnologija, ki je bila pred le nekaj leti potisnjena na mestno obrobje, zdaj postaja prava alternativa dizlu v medkrajevnem prometu. Iveco Bus, vodilni evropski proizvajalec v tem segmentu, dviguje letvico, saj med prvimi ponuja kombiniran pogon, in sicer na stisnjen zemeljski plin (CNG) v kombinaciji z blagim hibridnim modulom, ki ga je razvil Voith in se napaja iz 48-voltne napeljave prek novega DIWA NXT menjalnika in preizkušenega Cursor 9

motorja. Menjalnik DIWA NXT je kombiniran z zmogljivim modulom za rekuperacijo električne energije 35 kW, ki deluje kot zaganjalnik in generator za rekuperacijo kinetične energije, nabrane med fazami pojemka in zaviranja. Energija se shranjuje v visokoenergijsko baterijo LTO (48 V), nameščeno na strehi. Baterija lahko zagotovi 25 kW energije pri speljevanju in je v veliko pomoč Cursor 9 motorju. Rezultat je vozilo, ki predstavlja zanesljivo in trajnostno alternativo za tiste, ki iščejo zmanjšanje izpustov v medkrajevnem segmentu. Pričakuje se, da bo uporaba te tehnologije zmanjšala porabo goriva za 15 %, TCO pa za 5 %. Z uporabo biogoriva pa je mogoče doseči kar do 84-% zmanjšanje CO₂.

Irizar i6S

Pri turističnih avtobusih, ki vozijo na dolge razdalje, elektrifikacija še ni v prvem planu, se pa zato vsi borijo z znižanjem porabe pri obstoječih motorjih. Tako so pri Irizarju porabo goriva zmanjšali za kar 13 odstotkov, na račun izboljšane aerodinamičnega koeficienta za 30 odstotkov, uporabe lažjih kompozitnih materialov, ki so celotno maso vozila znižali za 950 kg, in integrirane tehnologije prediktivnega vzdrževanja za zmanjšanje izpadov. Irizar je preoblikoval svoj i6S z enim samim ciljem: doseči večjo operativno učinkovitost, kar je bistvenega pomena za turistični sektor, katerega ponovni zagon je pod vplivom cenovnih pritiskov, ki jih povzročata energetska kriza. Rezultat je vozilo, ki združuje preizkušeno platformo z nizom podrobnosti, ki bistveno izboljšajo skupne stroške lastništva.



Iveco Bus med prvimi ponuja kombiniran pogon, in sicer na stisnjen zemeljski plin (CNG) v kombinaciji z blagim hibridnim modulom.



Irizar je preoblikoval svoj i6S z enim samim ciljem: doseči večjo operativno učinkovitost, kar je bistvenega pomena za turistični sektor.



Nagrado je prevzel Domenico Nucera, predsednik poslovne enote za avtobuse pri skupini Iveco.



Plaketo je prevzel Imanol Rego, izvršni direktor skupine Irizar.



KATERA JE NAJVEČJA

V zadnjih letih smo lahko preizkusili modele vseh osmih velikih proizvajalcev tovornjakov na starem kontinentu.

DAF XG+ – najmlajša kabina na trgu

DAF ima najmlajšo kabino, ki je tudi narejena po zadnjih evropskih standardih, kar pomeni, da je kabina na sprednjem delu, merjeno od odbijača do sredine prve osi, podaljšana za 16 centimetrov. Je pa res, da se to podaljšanje, predvsem zaradi aerodinamike in bolj položnega vetrobranskega stekla proti vrhu kabine zmanjša na 8 centimetrov. Kabina XG+ pa je podaljšana tudi v zadnjem delu, in to za kar 33 centimetrov, zato ponuja res največ prostora za počitek med vsemi primerljivimi. V kabini je lahko 5 centimetrov visok motorni tunnel, lahko pa je pod povsem raven, takrat je v notranjosti kar 2,22 metra stojne višine, sama prostornina kabine pa znaša 12,5 kubičnega metra. Prvovrstno udobje za voznika se začne z lahkotno dostopnostjo, odlično ergonomijo, prostornostjo in vrhunsko zvočno izolacijo. Delovni prostor voznika je zelo podoben tistemu v osebnem avtomobilu, saj se volan iz-



datno nastavi v vse smeri. Čudovita armaturna plošča je resnično vpadljiva in je zasnovana tako, da prispeva k edinstvenemu spremljanju dogajanja v vožnji. Odlikuje ga privlačen osrednji 12-palčni zaslon za vse informacije, povezane z vozilom, in izbirni 10-palčni zaslon na dotik za navigacijski in informacijsko-zabavni sistem DAF. Vse ključne informacije so vidne na prvi pogled. Glede na velikost in prostornost kabine so velike tudi omarice nad vetrobranskim steklom. Zaradi izjemne velikosti kabine je ležišče dolgo 2,2 metra, širina pa lahko sega do 80 centimetrov, opcijsko pa je na voljo tudi električno

nastavljivo ležišče. Neposredna preglednost pred vozilom in okoli njega je bila pri razvoju kabine na prvem mestu. Zaradi tega imajo vsa tri vozila iz nove generacije veliko vetrobransko steklo (površina 2,3 m²) z izredno nizko vidno linijo, ki omogoča odličen pogled pred vozilo. Se pa zdaj DAF pridružuje skupini proizvajalcev, ki namesto klasičnih vzvratnih ogledal ponujajo sistem kamer. Kamere so pri DAFu sicer opcijske in izboljšujejo preglednost ob boku vozila, s čimer varujejo posebej ranljive skupine v prometu. Hkrati izboljšujejo aerodinamiko in tako znižujejo porabo.





MED NAJVEČJIMI

Čigava kabina ponuja največ prostora, čigava največ udobja in čigava je najbolj aerodinamična, pa vam bomo poskušali predstaviti v nadaljevanju.

Ford Trucks F-Max – turško znanje

Prihod Ford Trucksa na slovenski trg pred 4 leti nam je prinesel novega konkurenta v kategoriji težkih tovornjakov. Kmalu po prihodu na naš trg so Turki predstavili tudi novo kabino, ki je leta 2018 odnesla naslov tovornjaka leta. Pri Fordu ni veliko kompliciranja, njihova ponudba je precej omejena, saj ponujajo le eno kabino in en motor. Kljub temu pa je njihov izdelek atraktiven in dobro opremljen, z veliko in prostorno kabino.

V oči zbode velika maska spredaj in vertikalno postavljena svetlobna sklopa, v katera so integrirane prav vse luči (LED dnevne, dolge, zasenčene, meglenke). Fordov oval je v sredini črne maske, ki dodatno poudarja velikost kabine. S širino 2,5 metra med ogleдали in notranjo višino 2,16 metra je Fordova kabina velika, a ima 7 centimetrov visok motorni tunel. Kljub temu je občutek prostornosti ogromen. Na voljo so številni predali za odlaganje drobnarij ter velike omarice

nad vetrobranskim steklom, kamor lahko dva voznika pospravita vso svojo opremo za večdnevno potovanje. In za dva voznika sta potrebni dve postelji, ki pa nista najbolj udobni, še posebej tista zgornja ne. Po celotni armaturi je kar nekaj odlagalnih površin, v vrata pa lahko odložimo tudi 1,5-litrsko plastenko pijače. Vgrajeni materiali so prijetni na otip in tudi zaključna obdelava je kar na nivoju. Prostorna kabina se nadaljuje tudi v sovozniški del, kjer bo voznik udobno preživel obvezne 45-minutne pavze.

Celotna armatura je usmerjena k vozniku, zato je tudi sredinski del zavrt proti vozniku. Na plošči z merilniki dominirata dva klasična okrogla merilnika, med njima pa je 8-palčni zaslon z dodatnimi informacijami. Večino funkcij, ki jih prikazuje zaslon, pa krmilimo prek stikal na večfunkcijskem štirikrakovem volanskem obroču. Na sredinski konzoli najdemo še en ekran velikosti 7,2 palca, ki je občutljiv na dotik in je namenjen navigaciji in radijskemu sprejemniku, pod njim pa so stikala zmogljivega prezračev-

valnega sistema. Stikala spominjajo na tiste iz Fordove game lahkih gospodarskih vozil, kar pa ni slučajno, saj se tudi lahki gospodarski program izdeluje v isti tovarni.



Iveco S-Way AS – Italian job

I talijanski tovornjak je bil prenovljen pred 4 leti in takrat je imel precej težko nalogo, zamenjati je moral dokaj uspešnega veterana Stralisa. Tudi novi S-Way se, kot Stralis, izdeluje v Ivecovi tovarni v španskem Madridu. S-Way je pobral vse Stralisove dobre lastnosti in odpravil pomanjkljivosti. Ko smo v preteklosti testirali kakšnega Stralisa, smo vedno prigovarjali na prostornost, saj je bila kabina na vrhu sicer lepo zaobljena, a je v notranjosti to jemalo precej prostora. Zdaj je streha kabine bolj oglasta in zato so tudi omarice nad vetrobranskim steklom prostornejše. Za 30 centimetrov pa je več prostor med omaricami in raztegnjeno zgornjo posteljo.

Iveco pa ne spi na dosežkih in že predstavlja nov sveženj izboljšav na največjem tovornjaku S-Way. V veliki meri se to odraža skozi povezljivost in skozi glasovnega osebnega pomočnika, v S-Wayu vas namreč na poti spremlja Amazonova Alexa. Precej je tudi aerodinamičnih izboljšav, zato je tovornjak bolj ekonomičen. S-Way ne ponuja kabine s povsem ravnim podom, motorni tunel je visok 10 centimetrov, no, 215 cm stojne višine nad motornim tunelom vseeno ponuja veliko dobro organiziranih odlagalnih mest tako v zaprtih omaricah in predalih kot na odprtih površinah po armaturi in v vratih. Hladilnik s predelno steno za steklenice, udobna postelja, varnostna ključavnica, ambientalna osvetlitev ... vse to doprinese k boljšemu življenju v kabini. Po drugi strani pa arhitektura ohranja dober položaj za vožnjo, vendar ni posodobljena po najnovejših standardih. Nastavitev volana oziroma višina sedeža nista zadostna, plošča z merilniki je še naprej delno analogna, pa tudi zunanja ogledala so nameščena skupaj v enem velikem ohišju. Za voznikov počitek je na razpolago velika, 70 centimetrov široka in 210 centimetrov dolga postelja. In če smo se še v prejšnjih generacijah Stralisa pritoževali nad slabimi materiali in slabo končno obdelavo le-teh, je zdaj to preteklost. Notranjost je »zložena« korektno, brez čričkov in neprekritih spojev.





MAN TGX GX – bavarski lev

Bavarci so svojega novega leva predstavili tik pred izbruhom korone, februarja 2020. Na TGX so postavili novo kabino, ki se v svoji največji izdaji zdaj imenuje GX. Na zunanje kabina precej bolj aerodinamična, velika maska pa skrbi za dober pretok zraka in optimalno hlajenje motorja. Pri največji kabini zdaj ni več zgornje-

ga bočnega stekla, ki je bil nekakšen zaščitni znak znamke. Jasno pa je, da je zdaj kabina precej bolj moderna in na pogled prijetnejša. Tudi notranjost je povsem na novo razvita, tako da je voznikov prostor moderen in bolj funkcionalen. Krožno stikalo za vklop menjalnika je zdaj zgodovina. TipMatic samodejni menjalnik zdaj vklopimo s pomočjo desne obvolanske ročice, s katero krmilimo tudi

dodatno zavoro. Nova je tudi električna parkirna zavora, katere stikalo je postavljeno na armaturi desno za volanom, še naprej pa ostaja v uporabi klasičen ključ, ki ga vstavimo v utor na volanskem drogu za zagon motorja.

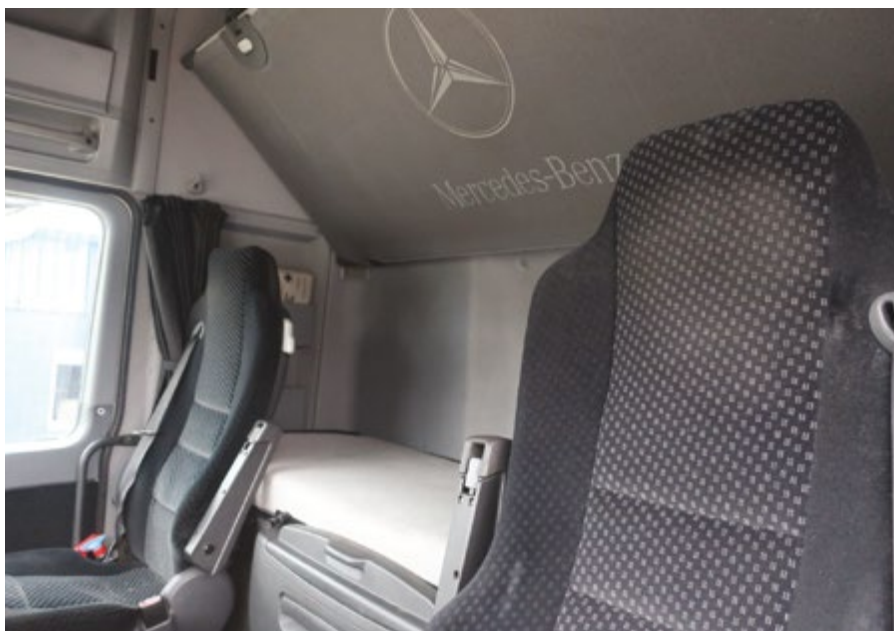
Od tal do stropa je 2,07 metra, tako da premikanje po kabini ne prestavlja večje težave. Merilniki so digitalni in postavljeni na 12,3-palčni zaslon, zraven pa je še dodatni zaslon na sredinski konzoli, ki je nameščen na ravno pravi višini za rokovanje na najbolj preprost način. Po zaslonu se premikamo z novim MAN SmartSelect sistemom, ki vključuje upravljanje z vrtljivima stikaloma in izbiranje s pritiskom na vrh stikala.

V delu za počitek srečamo novo, večjo in udobnejšo posteljo. Pod njo je hladilnik in predal za drobnarije, še več predalov in omaric pa je nad posteljo (v primeru, če izberete le eno posteljo) in seveda nad vetrobranskim steklom, kamor lahko shranimo tudi mikrovalovno pečico in aparat za kavo. Vsi tovornjaki so dobili tudi novo, elektronsko platformo, ki jasno nakazuje, kaj proizvajalec pričakuje od bližnje prihodnosti, ko bo večina vozil med sabo povezanih, novi MAN pa že zdaj lahko samostojno komunicira na različne načine. Najbolj uporabna je zagotovo komunikacija med tovornjakom, voznikom, lastnikom in delavnico, kar omogoča pravočasno načrtovanje vzdrževalnih del in popravil, brez dodatnega čakanja ob morebitnem naročanju rezervnih delov.



Mercedes-Benz Actros GigaSpace – prvi brez ogledal

Nedvomno je med vsemi analiziranimi kabinami tista Mercedes-Benz Actrosova navzven najbolj impresivna. To pa zato, ker nima vzratnih ogledal, zaradi česar je njen videz popolnoma drugačen kot običajno. Občutek imaš, ko jo pogledaš s sprednje strani, da je precej ožja, kot so običajne kabine, in to ravno zato, ker na njej ni klasičnih ogledal. Vendar je dejansko široka 2,5 metra, kar je postal najvišji standard, ki ga običajno uporabljajo vse znamke. Aktualni Actros je bil predstavljen leta 2011, a ga Nemci ves čas posodablajo in leta 2019 so kot prvi predstavili kabinu, ki je postala merilo za vse ostale,



še posebej v smislu tehnologij prihodnosti. To je prvi tovornjak s povsem digitalizirano notranjostjo. Pred voznikom sta dva velika zaslona, prek katerih razbiramo vse podatke o delovanju tovornjaka, po menijih pa se premikamo kar s tipkami na volanskem obroču, kar pomeni, da vozniku v nobenem trenutku ni treba dati rok z volana. Z vgradnjo dveh ekranov so iz vozila izginila skoraj vsa klasična stikala. Tako je izginilo tudi klasično stikalo za vklop luči. Večina funkcij se zdaj krmili prek desnega ekrana, občutljivega na dotik, za vse ljubitelje klasike pa je Mercedes vseeno pustil pod ekranom 11 tipk ali bolje rečeno bližnjic, ki omogočajo bolj neposreden dostop do želene funkcije. Na A stebričkih srečamo še dva zaslona, ki prikazujeta sliko iz kamer in ki zamenjujeta vzratni ogledali. Kljub digitalizaciji lahko rečem, da je celoten sklop naprav nameščen na zelo naraven in minimalističen način, kar daje notranjosti videz preprostosti. Seveda je treba poudariti, da so tudi materiali, uporabljeni v Actrosu, vrhunske kakovosti, če k temu dodamo še veliko amplitudo, s katero se premikamo po notranjosti, zahvaljujoč popolnoma ravnemu podu in 2,13 metra višine do stropa ter vrhunsko izolacijo pred vdiranjem hrupa in toplote, je mera popolna. Bogata oprema, kot denimo elegantne prevleke za sedeže, nove obloge vrat, udobna vzmetnica debeline 45 mm z dodatnim zgornjim delom in prijetni materiali na zadnji steni kabine v predelu postelje so namenjeni izboljšanju komforta za voznika.

Renault Trucks T »High« – visoka spalna kabina

Skoraj neverjetno je, a od predstavitve kabine tega francoskega proizvajalca je minilo že devet let. Še vedno se spominjamo velikih pričakovanj, ki so jih v tistem času ustvarili Francozi zaradi drugačnega videza v primerjavi z drugimi bolj tradicionalnimi kabinami. Zaradi izboljšanja aerodinamike ima serija T namreč spredaj kabino ožjo kot zadaj in tvori trapez. To se najbolje vidi iz zraka, ob tem pa je tudi vetrobransko steklo z naklonom 12° nad navpičnico precej neobičajno. Zaradi tega notranost rahlo trpi zaradi ene redkih težav, ki jih sploh lahko očitamo tej arhitekturi notranosti, to je bližina omaric nad vetrobranskim steklom, ko vstanemo v kabini. Kljub temu pa s prostorom ni težav, saj imamo od tal tovornjaka do stro-pa 213,6 cm in povsem raven pod.



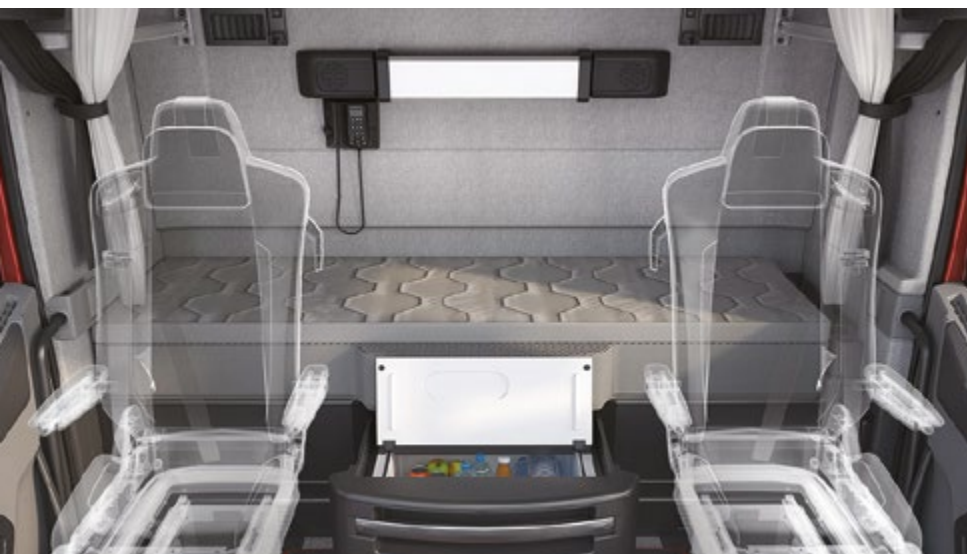
Sicer pa se na zunanosti ni zgodilo veliko sprememb razen v nekaj novih aerodinamičnih dodatkih, kar pomeni, da se pri Renaultu zave-

dajo, da je njihova kabina še vedno sveža.

Kar zadeva voznikov položaj, se Renault Trucks prav tako predstavlja z zelo drzno in samosvojo obliko, čeprav je res, da je notranost zelo ergonomična in dovršena.

Z večjim naklonom volana proti vozniku se je zdaj ustvaril bolj naraven položaj sedenja, ki je veliko bližji tistemu v osebni avtomobilu kot v tovornjaku. Delno so z zadnjo pre-novo spremenjeni plošča z merilniki, ročice s stikali in pregrade v odlagalnih prostorih. Zanimivo je, da se pri Renaultu »še« niso odločili za povsem digitalno armaturo. Pravzaprav je bila francoska znamka pionir v zagotavljanju možnosti menjave nekaterih stikal, saj so med prvimi uvedli stikalo namesto ročice za aktiviranje parkirne zavore. Uporabljeni materiali in končna obdelava so kakovostni, večjih pomanjkljivosti pa nismo našli. Pravzaprav govorimo o eni od kabin, v kateri pri opremljenosti ni meja, saj nam znamka ponuja neomejene opcije dodatne opreme, kljub temu da je tovornjak že serijsko bogato opremljen.

Prostor za počitek je dobro odmerjen. Debelina vzmetnice znaša kar 17 centimetrov. Podvojili so tudi število vzmeti pod vzmetnico, kar zdaj ponuja optimalno oporo zahvaljujoč boljši razporeditvi telesne teže. Vzmetnica je dolga 2018 mm in za sedežem široka 671, na sredini pa 791 mm.



Scania S Highline – prvič z ravnim podom

Scania je ena bolj markantnih znamk na starem kontinentu, eni jo obožujejo, drugi pač ne. Zaradi dolgoletnega slovesa, tako kar zadeva kabine kot motorje, je švedska znamka postala ena vodilnih znamk v prevozniskem sektorju. Ob predstavitvi nove serije S je znamka prvič ponudila kabino s povsem ravnim dnom.

Na zunaj je ta Scania ožja od tekmecev, zaradi česar je glede na višino nekoliko podolgovata. Še vedno pa ne izgubi bistva znamke in videti je res markantno, še posebej če je opremljena z vsemi razpoložljivimi sklopi svetil, saj so le ti nameščeni v treh različnih višinah: v glavnem delu odbijača, v srednjem pasu pod vetrobranskim steklom in v zgornjem delu kabine, s čimer je Scania edina na trgu, ki ponuja tako razporeditev luči.

V notranjosti se velikost ne odraža tako močno kot pri konkurentih, saj so pri znamki opazno debelejša vrtna obloga, pa tudi višina nad motorjem znaša »le« 207 cm, kar je manj, kot nudijo konkurenti, a zagotovo noben šofer ne bo imel težav s tem. Ena od stvari, ki bo najbolj pritegnila pozornost vsakogar, ki si bo privoščil novo generacijo Scanie, je izjemna skrb za kakovost, s katero je znamka izbrala vse uporabljene materiale. Vozniški položaj je eden boljših na trgu, in čeprav armatura ni popolnoma digitalna kot pri nekaterih tekmečkih, je to vseeno kombinacija, ki bo za marsikoga zelo privlačna. Nova S generacija kabine je Scanijin paradni konj. Je velika, prostorna, svetla, zračna ... Na daljših poteh prostornost še kako pride prav. Veliko je odlagalnih prostorov nad vetrobranskim steklom. Pod spodnjo posteljo je v sredini hladilnik, ki ga oklepata odlagalna prostora, do katerih dostopamo tudi z zunanje strani. Nad vetrobranskim steklom so prostorne omarice, ki jih najdemo tudi na zadnji steni, če v vozilu ni druge postelje. Tudi manjših odlagalnih mest je dovolj na izbiro. Tako okoli vozniškega prostora kot sovozniškega je tudi nekaj prostora, namenjenega plastenkam različnih velikosti in vrčkom za kavo.



Volvo FH Globetrotter XL – svetovni popotnik

Globetrotter bi lahko prevedli kot svetovni popotnik in tisti, ki bo potoval v tako veliki in razkošni kabini, bo zares popotnik.

Tudi njihova kabina je redno nagrajena in aerodinamično izboljšana, vsakič pa je izboljšana tudi ergonomija v notranjosti s kakšnim prefinjenim elementom.

Moramo povedati, da na začetku primerjave nismo bili povsem poštene, ko smo rekli, da smo testirali največjo kabino vsake znamke, saj Volvo ponuja še eno večjo kabino z imenom Globetrotter XXL, ki je enaka kot XL, le da je globlja in daje več prostora za počitek. Po našem skromnem razumevanju serija Volvo FH ni potrebovala zelo radikalnih sprememb na kabini in zdi se, da so takšnega prepričanja tudi pri Volvu. Majhne zunanje estetske spremembe so namenjene predvsem izboljšanju aerodinamike in osvetlitve, zato se zdaj tovornjak izkazuje tudi v nižji porabi. Volvo, prav tako kot večina, še vztraja pri klasičnih ogledalih, so pa njihova ohišja precej tanka in celo prerezana na sredini.

Na splošno je serija FH oblikovno še vedno ena najbolj privlačnih in na daleč prepoznavnih. V notranjosti najdemo tipično švedsko razumevanje ergonomije, saj je voznikov delovni prostor posebej oblikovan, da ga zadovolji z odličnim položajem za vožnjo. Odslej je tudi Volvova armatura povsem digitalna, kar vključuje narisane merilnike in sekundarni zaslon novega, večjega formata na sredinski konzoli. Prenovljeno je tudi stikalo avtomatiziranega menjalnika, ki je desno za volanom, lahko pa so na armaturi tudi tipke R, N, D. Volvo FH ima nizek motorni tunel in z višino 211 cm tudi notranji promet poteka na zelo preprost način.

Izpostaviti moramo kakovost celotne notranjosti, tako pri uporabljenih materialih kot pri prilagoditvah med njimi. V Volvu se srečamo z eno najboljših postelj, ki jih lahko najdemo v tovrstni kabini, z vrhunsko vzmetnico, nastavljivo v različnih položajih.

Druga točka, ki jo je treba izpostaviti, je nedvomno zvočna izolacija, ki je, če je bila že prej dobra, zdaj v novi različici kabine še veliko boljša.



RENAULT TRUCKS DRVI V ELEKTRIFIKACIJO

Renault Trucks je med vodilnimi proizvajalci električnih baterijskih tovornih vozil, saj njihova vozila že opravljajo, predvsem komunalna, dela po evropskih mestih. Še pred kratkim so se ta vozila imenovala Z. E. (Zerro emissions), zdaj pa so naziv spremenili v E-Tech. S tem imenom v prvi vrsti poudarjajo, da ne gre le za tovornjake, ampak za celovito podporo kupcem.

Renault Trucks sledi svoji predanosti podpiranju energetskega prehoda svojih strank in ambicijo zagotavljanja električnih tovornjakov za vse uporabe. Od leta 2020 proizvajalec trži vrsto popolnoma električnih tovornjakov od 3,1 do 26 ton, ki so proizvedeni v Franciji.

Renault Trucks širi svojo povsem električno ponudbo in je za leto 2023 napovedal začetek prodaje dveh novih modelov do 44 ton, in sicer Renault Trucks T E-Tech za regionalni transport in Renault Trucks C E-Tech za gradbeništvo in industrijo. Ta nova modela bosta opremljena z dvema ali tremi električnimi motorji, ki bodo zagotavljali skupno moč do 490 kW (666 KM). Opremljena bosta tudi z menjalnikom Optidrive. Renault Trucks T in C E-Tech bosta imela dva do šest litij-ionskih baterijskih sklopov s kapaciteto od 180 do 540 kWh. Baterije vozil je mogoče popolnoma napolniti v 9,5 urah z izmeničnim tokom (AC) do 43 kW ali v 2,5 ure z enosmernim tokom (DC) do 250 kW. Ti tovornjaki bodo lahko

prevozili do 300 km z enim polnjenjem in do 500 km z enournim vmesnim hitrim polnjenjem (250 kW).

Za preprosto prilagajanje vsaki vrsti karoserije in posledično kateri koli vrsti uporabe sta Renault Trucks T in C E-Tech lahko opremljena s tremi vrstami odgonov (PTO): električni, elektromehanski ali na menjalniku. Električni tovornjaki bodo imeli bruto težo 44 ton in bodo na voljo v različicah vlačilcev 4x2 in 6x2 ter tandemskih vozilih 4x2, 6x2 in 8x4.

Renault Trucks T in C E-Tech bosta naprodaj že v prvem četrtletju leta 2023. Izdelujeta se v tovarni Renault Trucks v francoskem mestu Bourgen-Bresse.

S polnim električnim dosegom, ki se zdaj razteza od 3,1 do 44 ton, in ponudbo 360-stopinjske podpore strankam Renault Trucks krepi svojo strategijo in postavlja višje cilje. Proizvajalec naj bi že leta 2030 v celotnem portfoliju prodal 50 % električnih vozil.

Renault Trucks širi svojo povsem električno ponudbo in napoveduje začetek prodaje dveh novih modelov do 44 ton.





Prvo električno komunalno tovorno vozilo v Sloveniji je predstavil Tibor Vintar, direktor komerciale Renault Trucks Adriatic.

Električni E-Tech D Wide v Ljubljani

Eno prav posebno vozilo pa je našlo pot tudi v Ljubljano. To je model e-Tech D Wide z nadgradnjo za pobiranje smeti. Tovornjak je zaradi ničelnih emisij in nizkega hrupa idealen za nočno zbiranje odpadkov tudi v najožjih mestnih središčih. Zato predstavlja nov način pobiranja smeti brez emisij CO₂.

Tovornjak ima oznako e-Tech D Wide 26, kar pomeni, da bi lahko imel 26 ton skupne teže, a zaradi posebne regulative pri električnih tovornjakih, ki so dodatno obremenjeni z baterijami, je ta teža dvignjena na 27 ton. Tovornjak poganjata dva elektromotorja z močjo 260 kW in 850 Nm navora. Za njuno delovanje skrbijo 4 paketi baterij s po 66,5 kWh. Baterije imajo tako skup-

no moč 266 kWh in so litij-ionske z napetostjo 600 voltov. Vsak sklop baterij je težak 570 kilogramov. Za premikanje skrbi e-tech reduktor z dvema prestavama za vožnjo naprej in eno nazaj. Prva prestava omogoča vožnjo do 30 km/h, kar je povsem dovolj za mestno vožnjo od hiše do hiše ob pobiranju smeti.

Renault Trucks ponuja posebno ugodnost: Battery Performance Promise, ki zagotavlja, da bodo baterije z vsaj 80-% kapaciteto delovale do 10 let ali zagotovile 300 MW energije v celotni življenjski dobi vozila. D Wide E-Tech se lahko polni na navadni šuko vtičnici z izmeničnim tokom do 22 kW, kar pomeni, da polnjenje traja cca 10 ur, lahko pa baterije polnimo tudi na hitrih 150-kW enosmernih polnilnicah, kjer pa se čas polnjenja skrajša na uro in pol.

Električna različica tovornjaka se

navzven skoraj ne razlikuje od dizelsko gnanih modelov. Namesto dizelskih posod za gorivo so tu nameščene baterije, polnilni vtič pa je v predelu, kjer se na dizelskem modelu nahaja akumulator, na voznikovi strani. Tudi v notranjosti ni velikih sprememb. Še največja novost so modre linije po armaturi, ki poudarjajo čistost tega vozila, medtem ko sta volan in plošča z merilniki nespremenjena. Nekoliko drugačna je le grafika na instrumentni plošči, kjer je namesto merilnika vrtljajev nameščen merilnik, ki spremlja porabo in pretok energije ter rekupe- rativni povrat energije v baterije. Merilnik hitrosti je digitalen. Smer vožnje izbiramo s tipkami NDR (Neutral, Drive, Reverse), ročaj parkirne zavore je tradicionalen, medtem ko z ročico, ki je namenjena retarderju, v električni izvedbi kontroliramo moč rekuperacijskega zaviranja.

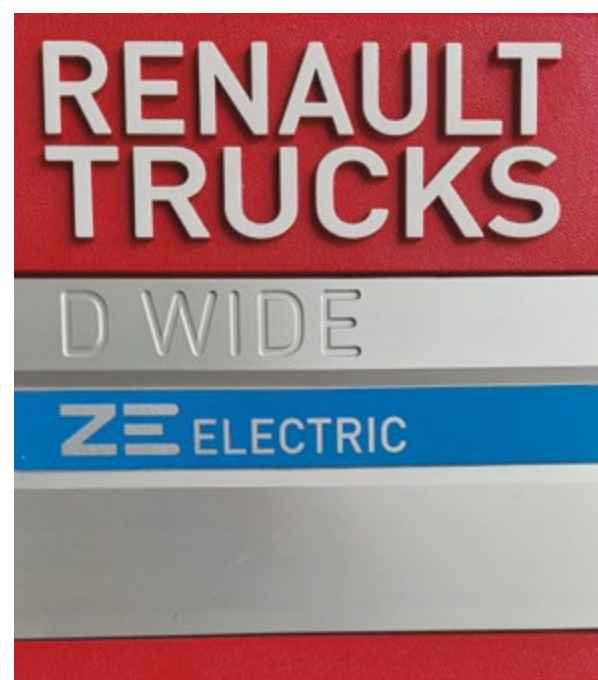
Renault Trucks D Wide E-Tech je stroškovno učinkovito vozilo za zbiranje komunalnih odpadkov z nižjimi obratovalnimi stroški ob ohranjanju dosega in nosilnosti. Nižji stroški goriva in vzdrževanja zagotavljajo konkurenčen TCO. Tovornjak ima med odvozom odpadkov doseg do 100 kilometrov, saj del električne energije porabi tudi nadgradnja za zbiranje smeti.

Renault Trucks D Wide E-Tech s popolnoma električnim pogonom in nadgradnjo je rešitev za čisto in tiho distribucijo v mestnih središčih.



Renault Trucks D Wide E-Tech s popolnoma električnim pogonom in nadgradnjo je rešitev za čisto in tiho distribucijo v mestnih središčih.

V notranjosti ni velikih sprememb, nekoliko je spremenjena le grafika na instrumentni plošči, kjer je namesto merilnika vrtljajev nameščen merilnik, ki spremlja porabo in pretok energije.



ADMIRALSKA LADJA



Ko smo lani preizkusili model Actros F, smo zapisali, da je fokusiran na funkcionalnost, tokrat pa smo preizkusili model Actros L, ki pa je zagotovo Mercedesova admiralska ladja, je največji in najbolj luksuzno opremljen in ne dovoljuje kompromisov.

Vse se začne pri kabini, ki je v izvedbi GigaSpace vedno široka 2,5 metra in ponuja izredno prostorno notranjost. Kabina ima povsem raven pod in je dodatno izolirana pred vdiranjem toplote in hrupa. Položaj sedenja je spušččen za 40 mm zaradi boljšega pregleda in prijetnejšega položaja za volanom, ki je še dodatno nastavljen. Na novo oblikovani LED žarometi imajo večjo svetilnost od kesonskih in bolje osvetljujejo pot, imajo pa tudi daljšo življenjsko dobo ter so energijsko učinkovitejši.

Bogata oprema, kot denimo elegantne prevleke za sedeže, nove obloge vrat, udobna vzmetnica z dodatnim zgornjim delom debeline 45 mm in prijetni materiali na zadnji steni kabine v predelu postelje so namenjeni izboljšanju udobja za voznika. Občutek zadovoljstva lahko še dodatno okrepijo številni detajli iz Interior Line kolekcije Mercedes-Benz Trucks. Actros L si sistematično prizadeva za čim večjo varnost v cestnem prometu, zato uporablja širok nabor aktivnih in pasivnih sistemov za pomoč v vožnji. Od vseh sistemov omenimo le drugo generacijo Active Drive Assist (ADA 2), ki pod določenimi pogoji avtonomno vodi tovornjak, vključuje pa tudi podfunkcijo Emergency Stop Assist, ki pomaga popolnoma zaustaviti vozilo, v primeru, da kljub zvočnim in vizualnim opozorilom voznik ne upravlja več z njim. Ko sistem zaustavi vozilo, se samodejno aktivira parkirna zavora in se odklenejo vrata, da lahko do voznika lažje dostopijo reševalci. Vsi sistemi so vozniku v veliko pomoč, a kot veleva zakon, je za vsa dejanja še vedno odgovoren voznik.

Kamere druge generacije

Medtem ko nekateri proizvajalci še niti ne razmišljajo o uvedbi sistema kamer namesto vzvratnih ogledal, Mercedes predstavlja že drugo generacijo tega sistema. Novi sistem izstopa predvsem po deset centimetrov krajšem nosilcu kamere. Poleg estetike ta rešitev prispeva tudi k večji praktičnosti. Možnost kamere, da med manevriranjem pride v stik z drugimi vozili na cesti ali z ovirami, je zdaj zmanjšana na minimum. Poleg manjših dimenzij je zdaj spremenjeno tudi ohišje, v katerem je na-



GigaSpace je največja kabina v ponudbi in je že na videz zares ogromna.

meščena kamera. Po aerodinamičnih raziskavah in testiranju v realnih razmerah ima ohišje v spodnjem delu dodatno odprtino, ki ščiti objektiv kamere pred brizganjem vode po njem, zato je slika tudi med vožnjo v dežju vedno kakovostna.

Kamere imajo zdaj izboljšano programsko opremo, monitorji pa se lahko pohvalijo s kakovostnejšimi barvami, kar omogoča boljši vzvratni pogled. Močno sta povečana svetlost in kontrast zaslona, kar je dobrodošlo ponoči in pri kakšni vzvratni vožnji v mračno skladišče.

Nekatere uporabne funkcije, ki so bile že na voljo, pa so ohranjene, kot denimo širokozaslonski način z izrisom linij, ki vozniku olajšajo manevriranje in orientacijo v prostoru. Poleg tega sistem MirrorCam deluje v sinergiji s sistemom Active Sideguard Assist. Ta sistem služi za spremljanje prostora ob vozilu pri zavijanju in je sposoben ustaviti vozilo pri hitrosti 20 kilometrov na uro, kar zaščiti pešce in kolesarje, ki se znajdejo v mrtvem kotu.

Tretja generacija zmogljivega OM 471

Transportna podjetja postavljajo različne zahteve do svojih tovornjakov, saj jim le-ti služijo kruh. Še posebej je to pomembno danes ob velikem pomanjkanju voznikov. Zato je prav, da jim vozniki zaupajo in v tovornjakih uživajo. Pogonski sklop pri tem predstavlja približno 50 % in s tem največji delež dodane vrednosti tovornjaka. Mercedes-Benz Trucks

je že postavil nove standarde s svojo prejšnjima generacijama motorja OM 471 – zdaj je na trgu že tretja generacija tega sodobnega motorja. Izboljšave učinkovitosti so rezultat številnih inovacij na motorju. Na primer, drugačna geometrija vdolbine bata, nova zasnova vbrizgalnih šob z vrtinčastim vbrizgom goriva in novi parametri glave valja, ki so pomembni za izmenjavo plinov. Vse to je bil predmet obsežnega procesa optimizacije. Na ta način so lahko povečali kompresijsko razmerje šestvaljnega vrstnega motorja z 18,3 : 1 na 20,3 : 1. To vodi do popolnejšega zgorevanja z največjim tlakom vžiga 250 barov.

Actros L si sistematično prizadeva za čim večjo varnost v cestnem prometu, zato uporablja širok nabor aktivnih in pasivnih sistemov za pomoč v vožnji.





Multifunkcijski volan, pri katerem s stikali na levem kraku krmilimo funkcije na plošči z merilniki, s stikali na desnem kraku pa funkcije na osrednjem zaslonu.

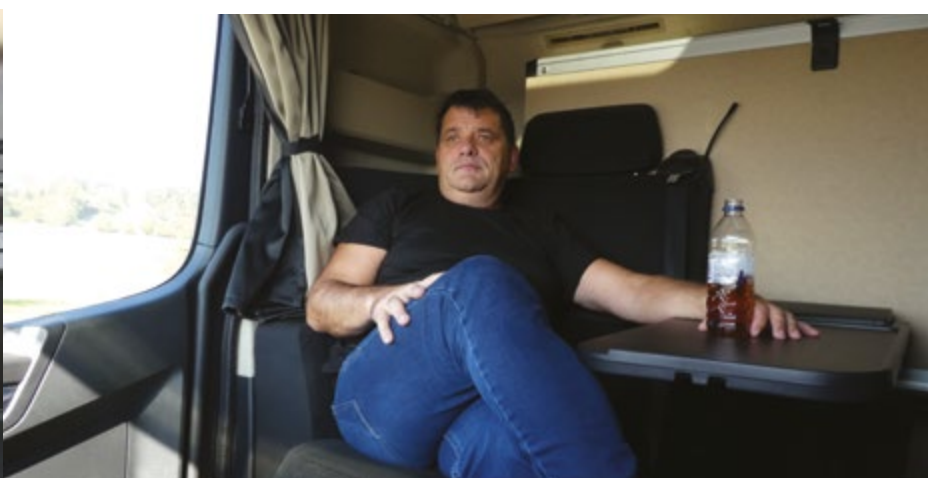


Na novo oblikovani LED žarometi imajo večjo svetilnost od kesonskih in bolje osvetljujejo pot, imajo pa tudi daljšo življenjsko dobo ter so energijsko učinkovitejši.

Eden najpomembnejših vzvodov za povečanje učinkovitosti porabe goriva je optimizacija turbopolnilnika. S tretjo generacijo OM 471 Mercedes-Benz Trucks predstavlja dva nova turbopolnilnika, ki sta natančno prilagojena širokemu spektru zahtev strank. Pri varianti z optimizirano porabo je poudarek na najnižji možni porabi goriva, kadar govorimo o prevozih na dolge razdalje. Druga različica turbopolnilnika je zasnovana za visoke zmogljivosti in visoko zavorno silo motorja ter je idealna za uporabo v težkem in gradbenem sektorju. Zaradi nižje porabe so zmanjšani tako obratovalni stroški kot tudi emisije CO₂.



Mercedes s konceptom Solostar ponuja posebno ureditev notranjosti, kjer se tudi spodnja postelja preklapi nazaj, namesto sovoznikovega sedeža pa je nameščen poseben počivalnik, ob njem pa tudi zložitljiva mizica.



Zmanjšane izgube zaradi trenja

Zmanjšanje trenja je tudi pomemben vzvod za izboljšanje učinkovitosti motorja in nižjo porabo goriva. V ta namen ima OM 471 tretje generacije na novo razvit ventil za regulacijo tlaka motornega olja. Nameščen je za črpalko motornega olja in pred oljnim termostatom. Električni aktuator omogoča krmiljeno uporabo ventila za zmanjšanje tlaka. Zaradi tega motor zahteva tudi posebno motorno olje z nizko viskoznostjo, kar izboljša nadzor tlaka, izboljša učinkovitost porabe goriva, ne da bi se skrajšali intervali menjave olja ali povečala obraba bolj obremenjenih komponent motorja.

Inženirji so usmerili pozornost tudi na pogonski sklop. Novi samodejni nadzor menjalnika PowerShift Advanced

omogoča hitrejšo in bolj gladko speljavanje in pospeševanje zahvaljujoč natančni izbiri prestav. Posebej je treba poudariti, da hitrejša menjava prestav skrajša čas prekinitve navora do 40 %. Dodatno je optimizirana tudi stopalka za plin: povečana občutljivost pri hodu pedala omogoča bolj občutno manevriranje, medtem ko neposreden odzivni čas pedala povzroči večjo dinamiko. Prav tako olajša vožnjo in pospeševanje iz krožišč. Sistem Top Torque v povezavi z menjalnikom G281 poveča navor za 200 Nm v prestavah od 7 do 12 v programu »A Standard«, aktiviramo pa ga s pritiskom na stikalo Power za večjo zmogljivost, ko jo voznik najbolj potrebuje.

Skratka, Actros L ponuja bolj sproščeno vožnjo, učinkovitejše delo in bolj udobno življenje ter na novo opredeljuje premijski razred Mercedes-Benz Trucks.



Kakovosten voznikov sedež je ogrevan, hlajen in izdatno nastavljiv. Pod stropom so z bogatim prostorom obdarjene omarice, prijetni materiali na zadnji steni kabine v predelu postelje pa so namenjeni izboljšanju udobja za voznika.



Sistem MirrorCam druge generacije izstopa predvsem po deset centimetrov krajšem nosilcu kamere. Na zaslonih sta povečana svetlost in kontrast, kar je dobrodošlo ponoči in pri kakšni vzratni vožnji v mračno skladišče.



Učinkovit tempomat

Ena najpomembnejših lastnosti novega Actrosa je Predictive Powertrain Control (PPC) ali predvidljivi tempomat. Sistem v najnovejši različici uporablja natančne 3D zemljevide in sistem satelitskega sledenja. Poleg ceste s prihajajočimi vzponi in spusti prepoznava tudi križišča, krožišča in prometne znake, ki so shranjeni v 3D zemljevidih. Na podlagi teh podatkov sistem izbere najbolj optimalen trenutek za prestavljanja in sam regulira hitrost, glede na vnaprej nastavljene parametre (85 km/h +/- 5 km/h). Vse to razbremeni voznika, prihrani gorivo in dviguje učinkovitost, tempomat pa lahko uporabljamo pri hitrosti med 15 in 90 km/h.

Kako se sistemi prepletajo, nakaže tudi delovanje pete generacije sistema Active Brake Assist (ABA5), ki vozniku pomaga, da tovornjak v primeru morebitnega trčenja s statičnimi ali premikajočimi se predmeti, zavira z delno ali polno silo ter se od 50 km/h do 0 km/h zaustavi samodejno. V tem trenutku se vklopijo vsi smerniki in odklenejo vrata, če je slučajno do

zaviranja prišlo zato, ker je vozniku postalo slabo ali je izgubil zavest in potrebuje pomoč.

Actros je na voljo tudi z novim sistemom za prepoznavanje znakov. Sistem voznika opozori vizualno in zvočno – na primer, če voznik zapelje v enosmerno ulico. Na voljo je tudi asistenčni sistem za uravnavanje stabilnosti priklovice, ki lahko preventivno zavira vozilo in priklopnik/polpriklopnik ter tako stabilizira kompozicijo.

V praksi ti sistemi zares delujejo, še vedno pa niso namenjeni avtonomni vožnji, temveč le pomoči. Najbolj zanimiva pa je predvidljiva vožnja po lokalnih cestah v zavoje in tudi skozi rondo, če je le jasno vidna robna črta. Če se skozi naselje s pomočjo tempomata peljete 50 km/h in se približujete rondou, lahko sistem oceni, da se skozi prihajajoči rondo 40-tonski tovornjak lahko varno pelje s hitrostjo 35 km/h. Zato bo samodejno prilagodil hitrost, po zavoju pa spet zvišal hitrost na prej nastavljeno. Je že res, da je takšna vožnja precej počasnejša, kot pa če bi zavoj prevozili sami, vendar pa je v smislu varnosti in ekonomičnosti sistem zelo zanesljiv.



Povezovanje

Mercedes-Benz Uptime je storitev, prek katere poteka prenos podatkov v realnem času, za popolno delovanje pa potrebuje platformo Fleetboard Connectivity. Naloga modula je nenehno spremljanje stanja senzorjev, kamer na krovu tovornjaka in pošiljanje teh podatkov na strežnik Mercedes-Benz Service, ki popolnoma samodejno analizira podatke. Ko se na tovornem vozilu pojavi akutno tveganje za okvaro, je center za pomoč strankam CAC, ki se nahaja v Maastrichtu na Nizozemskem, takoj obveščen. CAC nato stopi v stik z zaposlenim v podjetju, ki ga določi kupec vozila, in ta skupaj s podjetjem razpravlja o možnosti popravila. CAC zagotavlja ustrezne servisne centre, razpoložljive časovne vire in preveri, ali ima servisna delavnica na zalogi potrebne dele. Uptime strankam ponuja preprečevanje okvar, učinkovita popravila in vzdrževanja, upravljanje v realnem času in podporo storitvenih del.

Pešci in kolesarji

Statistika Evropske unije pokaže, da so kolesarji žrtve v osmih odstotkih vseh nezgod s smrtjo, v katerih so bili vključeni tudi tovornjaki, ter da pešci sodelujejo v kar 22 odstotkih takšnih nesreč. To pomeni, da ti dve najmanj zaščiteni skupini udeležencev v prometu predstavljata kar tretjino vseh oseb, ki utrpijo poškodbe v prometnih nesrečah s tovornjaki. Sistema Active Brake Assist 5 in SideGuard bosta to črno statistiko zagotovo znižala.



Interaktivni prikaz napoveduje, da bo čez 250 metrov krožišče, skozi katerega bi bilo najbolj varno voziti s hitrostjo 20 km/h. Pod tem pa v modri barvi nakazuje, da je 24 metrov pred nami vozilo, ki se premika s hitrostjo 84 km/h.



Active Drive Assist (ADA 2) pod določenimi pogoji avtonomno vodi tovornjak, za kakšnih 30 sekund lahko celo spustimo volan, nato pa nas bo začel opozarjati tako z vizualnimi kot zvočnimi signali, da moramo prevzeti nadzor nad vozilom.



Ročica menjalnika je za volanskim obročem, prav tako gumb za zagon motorja, bolj na sredini pa je ročica elektronske parkirne zavore.



TEHNIČNI PODATKI: Actros L 1853 LS 4X2

Motor

3 generacija OM 471, dizel, vodno hlajen 6-valjni linijski, turbinski polnilnik, elektronsko krmiljen z variabilno geometrijo lopatic in hladilnikom polnilnega zraka, elektronsko krmiljen vbrizg goriva po skupnem vodu, enodelna glava, štiri ventili na valj, EURO 6 E

Prostornina (ccm)	12.800
Največja moč (kW/ KM) pri vrt/min	390/530 pri 1600
Najvišji navor (Nm) pri vrt/min	2600 pri 1100

Prenos moči

PowerShift, G 281-12; 12-stopenjski menjalnik z 2 stopnjama vzratne vožnje, funkciji plazenja in zibanja, enojna sklopka, enojna redukcija in prestavnim razmerjem 2,412 : 1

Podvozje

Spredaj:

Zračne blazine, blažilci, stabilizator, obremenitev sprednje osi 7500 kg, pnevmatike 385/55 R22.5

Zadaj:

Zračne blazine, blažilci, stabilizator, obremenitev zadnje osi 11.500 kg, pnevmatike 315/70 R22.5

Zavore

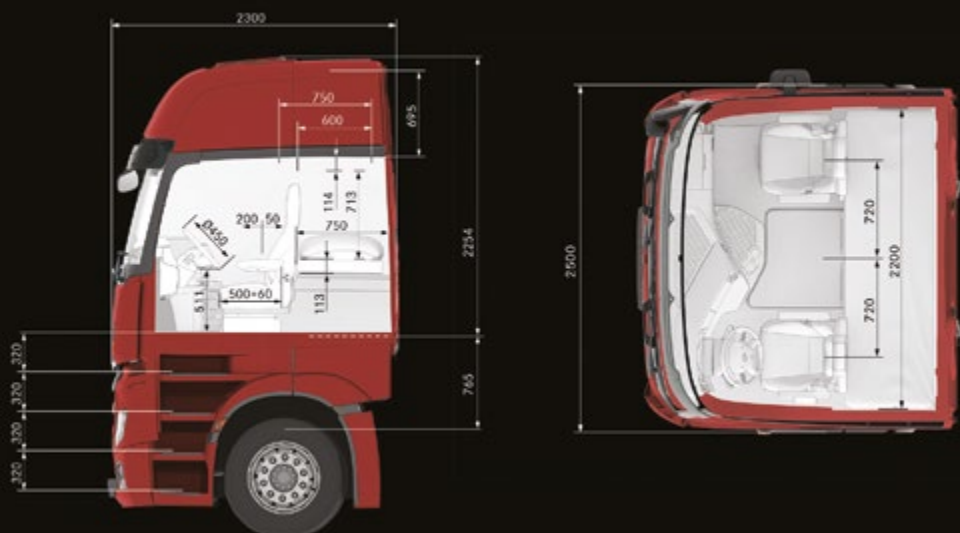
Na vseh kolesih kolutne zavore, hi performance motorna zavora 410 kW pri 2300 vrt/min

Varnostni sistemi

ABA 5, Active Sideguard Assist, Active Drive Assist 2, EBS, BAS, ASR, ESP, PPC, Eco-roll, Hill Holder, LDWS, AEBS, Mirrorcam

Dimenzije in mase

Dolžina (mm)	6300
Širina (mm)	2550
Višina (mm)	3900
Medosna razdalja (mm)	3700
Masa praznega vozila (kg)	7100
Največja dovoljena masa (kg)	40.000
Posoda za gorivo levo/ desno (l)	650/510
Posoda za AdBlue (l)	75





TO JE PRAVI MULTIVAN

Ko smo spomladi prvič preizkusili novega Multivana T7, je bil ta opremljen z 1,4-litrskim bencinskim motorjem, ki mu je na pomoč prihajala električna. No, takšen avtomobil zagotovo mora biti opremljen z zmogljivim dizlom. In končno je na voljo pravi Multivan z dvolitrskim dizelom, ki razvija zadovoljivih 150 konjskih moči.

Vožnja s hibridno verzijo je bila sicer sprejemljiva, vse dokler je bilo v baterijah kaj elektrike, ko je elektrike zmanjkalo, pa se je bencinski motor precej mučil držati dinamiko na cesti. No, vožnja z dvolitrskim TDIjem pa razkriva, da je dizel prava izbira, saj je bolj kos težjemu delu, medtem ko dodatna prestava (TDI je opremljen s 7-stopenjskim DSG, hibrid pa s 6-stopenjskim DSG menjalnikom) znižuje vrtljaje in prihrani kar nekaj goriva predvsem pri vožnji po avtocesti. 130 km/h se vozi z vsega 2200 vrtljaji. Zaradi podaljšanega medosja premaguje neravnine veliko bolj suvereno, tako da je vožnja manj moteča tudi za tiste, ki sedijo na skrajnih zadnjih sedežih, ki so nameščeni praktično na zadnji osi. Motor poganja sprednji kolesni par. Dve toni težko vozilo do 100 km/h požene v dobrih 10 sekundah, končna hitrost pa znaša 190 km/h, ob tem se v povprečju zadovolji s 6,5 litri porabe na 100 prevoženih kilometrov. Tudi pri hitrejši vožnji ni slišati brnenja koles ali predenja dizelskega motorja, zato je potovanje, še posebej na dolge razdalje, v veliko veselje. Med drugim

ne čutimo utrujenosti zahvaljujoč zelo udobnim sedežem s številnimi nastavitvami. Avto se vozi izjemno samozavestno in tudi v hitrejših zavojih ostaja stabilen, voznik pa ima ves čas popoln nadzor. Multivan se odlično znajde tudi v mestu. Za razliko od videza njegova velikost ni velika ovira. Navsezadnje se v teh dimenzijah znajdetta Audi A6 ali BMW

serije 5, ki sta le centimeter krajša, a ne zagotavljata enake vsestranske vidljivosti kot VW s svojimi velikimi okni ter skoraj navpičnimi stranicami in zadkom. Okretnost Multivana je bolj podobna kompaktnemu vozilu, ne pa petmetrskemu minibusu. Tako tudi v tem pogledu Volkswagen na trgu nima prav veliko tekmecev, pravzaprav samo enega.



Čeprav ni dostavnik, pa vseeno lahko prepelje veliko torb in kovčkov. Ko so v uporabi vse tri sedežne vrste, je na voljo 470 litrov prostora.



Zahvaljujoč postavitvi na avtomobilsko platformo MQB ima zdaj Multivan vse prednosti sodobnega osebnega avtomobila: varnost, povezljivost, udobje ...

Nostalgija je prisotna

Že prvi pogled na novega Multivana jasno pokaže, da je od delku za gospodarska vozila uspelo ikonični pristop Bullija, ki so ga izdelovali od leta 1949, prenesti v sedanost, brez nadležne nostalgije. Tipična bočna linija modela T3 je ohranjena in jo zdaj še bolj poudarja kromirana letev. Vendar

pa novi Multivan ohranja povezovalo tudi z modelom T4 prek pokrova motorja, ki je povlečen naprej pod vetrobransko steklo. To je bilo v tistem času nujna rešitev, saj so motor preselili iz zadnjega dela T3 v sprednji del T4. Takšnemu konceptu pa sledijo vse do danes, ko Multivan ni več narejen na osnovi dostavnega vozila Transporter, temveč je postavljen na avtomobilsko platformo MQB, zato ima zdaj vse prednosti sodobnega osebnega avtomobila: varnost, povezljivost, udobje ...

bilsko platformo MQB, zato ima zdaj vse prednosti sodobnega osebnega avtomobila: varnost, povezljivost, udobje ...

Digitalizirana notranjost

Ko se povzpne v Multivan, nas pozdravi zelo sodobna postavitve armaturne plošče z 10,25-palčno digitalno instrumentno ploščo in 10-palčnim osrednjim zaslonom na dotik, vse to pa je obdano s svetlečim klavirsko črnim okvirjem. Z lahkoto bi rekli, da sedimo v novem Golfu, če ne bi bil sedalni položaj precej višje in če ne bi bilo pred nami veliko vetrobransko steklo, ki omogoča odličen pogled na cesto. Takšen položaj sedenja lahko Multivanu zavidajo marsikateri lastnik SUVja. Dodaten plus je, da je okoli voznika dovolj prostora zahvaljujoč izključni uporabi samodejnega menjalnika brez trde povezave in velike ročice.



V vozilu so tri sedežne vrste. Konfiguracija sedežev je lahko 2+2+3. Sedeži so zdaj prav vsi posamični in jih je možno vzdolžno prestavljati po kabini. So precej lažji kot prej, no, zaradi teže 22 kg jih še vedno ni najbolj enostavno odstraniti iz vozila. Celotna notranjost je osvetljena z LED lučmi, ponoči je na voljo očem ugodna ambientalna osvetlitev, za vsako sedežno vrsto pa si je možno nastaviti tudi prezračevanje in/ali ogrevanje.



Multivan je povsem digitaliziran, klasična stikala so ostala le še na multifunkcijskem volanskem obroču.



Vožnja z dvolitrskim TDIjem razkriva, da je dizel za tovrstna vozila še vedno najboljša izbira.

Tipka je nameščena kar na armaturno ploščo, prav tako elektronska parkirna zavora, tako je spredaj povsem raven pod, brez sredinskih konzol ali tunelov menjalnika, ki pojedajo prostor.

Posamični sedeži

In koliko je dejansko prostora v zadnjem delu? Da bi našli odgovor na to vprašanje, vstopimo v VW Multivan T7 skozi dvojne standardnih drsnih vrat na boku. Po nekaj minutah nam postane jasno, da je prostora zares v izobilju. Medtem ko je bilo v T6.1 na voljo do devet sedežev, jih je v novem Multivanu T7 lahko največ sedem, zato so si pri Volkswagenu sposodili moto: »Kakovost pred kvantiteto«. Udobje sedenja in prilagodljivost sedežnih možnosti nedvomno kažeta v to smer. Enodelna klop v tretji vrsti je passé. V zadnjem delu novega Multivana VW so le posamični sedeži, nameščeni na nov sistem vodil.

Zadnje sedeže prvič napaja tudi elektrika, tako da je sedeža v drugi vrsti

možno tudi ogrevati. Vse sedeže je mogoče tudi premakniti v različne položaje in posamično odstraniti. Demontaža in namestitvev sta zdaj preprostejši, saj so sedeži za četrtino lažji kot prej. T7 je tudi praktičen, vsestranski in vsaj tako uporaben kot njegov predhodnik. Prav nič posebnega ni, če štirje ljudje, ki sedijo drug nasproti drugega, med njimi pa praktična mizica, na poti sestankujejo, kot tudi ne potovanje treh potnikov s tremi kolesi. To pa zato, ker Multivan T7 v zadnjem delu ponuja do 470 litrov prtljažnega prostora, in to ob 7 nameščenih sedežih. Če odstranimo zadnjo vrsto, se ta prostor poveča na 1844 litrov, če odstranimo pa še drugo vrsto, je prostora za več kot 3,5 kubika. Ta velika prostornina gre na račun tega, da je Multivan zdaj za 4 centimetre širši in za 7 centimetrov daljši od predhodnika, na 3,12 metra se je raztegnilo tudi medosje. Za praktično uporabo pa je zelo pomemben tudi podatek, da je vozilo za 5 centimetrov nižje in z višino 1,9 metra z lahkoto zapelje v večino javnih garažnih hiš.

Volkswagen z novim Multivanom očitno cilja na kupce SUVjev in enoprostorcev, sodeč po prefinjenosti, s katero se avto vozi.

Zakladnica

Novi Multivan je prava zakladnica sistemov za pomoč pri vožnji in za zabavo. IQ Drive Travel Assist združuje aktivni tempomat in pomoč pri vzdrževanju voznega pasu, kar omogoča polavtonomno vožnjo. Front Assist Area Monitoring skupaj s sistemom City Emergency Braking nadzira dogajanje okoli vozila, tu pa je še Dynamic Road Sign Display, ki uravnava hitrost vožnje glede na prometne znake. Z digitalnim kokpitom je v Multivanu svoje mesto dobila tudi električna parkirna zavora in minimalistično stikalo DSG samodejnega menjalnika z dvojno sklopko, ki deluje po sistemu Shift-by-Wire.



Novi proporci zdaj bolj karavansko podaljšane kot škatlasto povišane karoserije prinašajo tudi nov položaj sedenja.



Tehnični podatki

Motor: dizel, 4-valjen, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	1993
Moč (kW/KM):	110/150
Navor (Nm/min):	340/1450
Menjalnik/pogon:	samodejni 7-stopenjski DSG/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4970
Širina (mm):	1940
Višina (mm):	1903
Medosna razdalja (mm):	3100
Prtljažnik (l):	469/3672
Masa vozila (kg):	1900
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10,4
Najvišja hitrost (km/h):	190
Kombinirana poraba (l/100 km):	6,5
Izpust CO ₂ (g/km):	134



PRIHRANITE ČAS

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

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



Poskeniraj
za prihranek



TUDI POZIMI POTREBUJEMO SONČNA OČALA



Sončna očala potrebujemo vse leto.

Morda mislite, da je sonce v zimskih dneh slabše in da ne potrebujete zaščite pred njim, pa le ni tako. Sončna očala, ki ste si jih kupili in uporabljali poleti, so enako pomembna tudi v zimskem obdobju.

Sonce lahko resno poškoduje vaše oči, ne glede na to, ali živite na sončnem Primorskem ali zasneženem Gorenjskem. Žal veliko ljudi ne razume, da potrebujejo UV zaščito, tudi ko sonce ne greje močno. Položaj sonca je pozimi nekoliko drugačen kot poleti. Zimsko sonce je nižje na nebu in sveti pod drugačnim kotom in tudi oči ga bolj zaznavajo. Raziskave so pokazale, da ultravijolični žarki lahko povzročijo različne bolezni kot denimo sivo mreno ali degeneracijo rumene pege.

Sončna očala potrebujemo vse leto. Tega se zaveda vsak, ki je že kdaj vozil avto po snegu. Tudi ko snega ni, obstaja nevarnost zaradi odboja svetlobe s cestišča. Ker je sneg odsevna površina, se do 85 % sončnih UV žarkov odbije navzgor. Prav tako zaradi odbojnih lastnosti snega voznik kasneje opazi previs ali neravnino, kar je lahko vzrok za nesrečo.

Snežna slepota

Kratkoročno lahko UV žarki povzročijo opekline oči. Na zasneženih območjih tovrstno opekline imenujemo fotokeratitis ali snežna

slepota, kar je velika težava smučarjev in deskarjev. Brez zaščite za oči lahko snežna slepota poškoduje roženico. Tudi nekatera zdravila lahko povečajo občutljivost oči in kože na sončne žarke. To so na primer kontracetivske tablete, sulfonamidi, diuretiki in pomirjevala.

Sončna svetloba je vsekakor zdrava za telo, vsi pa vemo, kaj se zgodi s kožo, če jo brez zaščite izpostavimo neposredni sončni svetlobi. Koža pordni, oteče in vse to je lahko zelo boleče. Enako je z očmi. Za vsakih 1000 m nadmorske višine se UV-sevanje poveča za 10 do 12 %, in ne glede na to, ali greste na smučanje, vožnjo ali samo uživajte v naravi, če to počnete brez sončnih očal, povečate tveganje za poškodbe oči.

Oči vam bodo hvaležne

V jasnih dneh sonce sije kar 5000-krat močneje kot povprečna žarnica. Ko nekaj takega zadene oko, se lahko zgodi več stvari. Če traja le trenutek, boste videli motno piko, ki se običajno hitro zjasni. Če pa so vaše oči dalj časa izpostavljene neposredni sončni svetlobi, postanejo utru-

jene in napete, kar lahko povzroči glavobol.

Zenica nadzoruje, koliko svetlobe doseže mrežnico na zadnji strani očesa. Ko je svetloba močna, se zenica zoži in omejuje količino svetlobe, ki prehaja skozi. Če pa je svetloba še vedno močna, se zenica preprosto ne more več zožiti in začnemo mežikati, kar povzroča dodatno obremenitev oči in glavobole.

Medtem ko ste pozimi na prostem in uživajte v topli sončni svetlobi, se izpostavljate tudi številnim nevarnostim. Ena od njih je, da se občasno počutite zaslepljeni ali kot da bi se vam za nekaj sekund poslabšal vid. Res si ne želite, da bi se to dogajalo pogosto, saj ima lahko resne posledice. Predstavljajte si, da vozite avto in nenadoma ne vidite, kam peljete ali kaj je pred vami. Kaj je rešitev? Verjetno ste uganili – sončna očala. Sončna očala omogočajo, da jasno vidite brez draženja ali mežikanja, in kar je najpomembnejše, pomagajo vašim očem, da ostanejo vlažne. Če sije sonce ali pa tudi ne (do 80 % UV-sevanja prehaja skozi oblake), si nadenite svoja najljubša sončna očala. Oči vam bodo hvaležne.



Zaradi odbojnih lastnosti snega voznik kasneje opazi previs ali neravnino, kar je lahko vzrok za nesrečo.



Sončna očala so lahko lep modni dodatek, ki se krasno poda k vaši obleki.

Zakaj nositi sončna očala pozimi

Sončna očala ustvarijo pregrado, ki ščiti oči pred izsušitvijo in preprečuje izhlapevanje vlage, ki jo povzroča hladen in suh zimski veter. Oči so zato manj razdražene in manj rdeče. Očala nas ščitijo tudi pred mikrodenci, ki jih nosi veter in nam še dodatno dražijo očesno sluznico. Dolgotrajna izpostavljenost UV sevanju lahko vpliva na vid, pospeši razvoj sive mrežnice in povzroči prezgodnje staranje oči. Sončna očala preprečijo tudi poškodbe vek oziroma natančneje kože okoli oči ter tako zmanjšala nastanek prezgodnjih gubic. Za dober vid oči potrebujejo ravno pravo količino svetlobe. V ostrem zimskem podnebjju jih je treba še posebej zaščititi, predvsem pred bleščanjem sonca na ledenih in snežnih površinah, ki je nevarno za prosto oko in lahko pobeli mrežnico. To povzroča slabši vid in predvsem zmanjšano ostrino vida. In ne nazadnje so sončna očala lahko lep modni dodatek, ki se krasno poda k vaši obleki.



Pri nakupu sončnih očal ne varčujte in obiščite pooblaščen prodajalce.





BOLJŠI VID ZA BOLJŠE ŽIVLJENJE

V OPTIKI VAM NUDIMO:

STROKOVNO:

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

KVALITETNO:

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

ZANIMIVO:

- ZNIŽANE CENE SONČNIH OČAL

POSEBNOST:

- lasten brezplačen parkirni prostor za stranke

UGODNO:

- konkurenčne cene

TRŽAN D.O.O.
Mariborska 54, Celje
Tel.: 03 491 38 00
051 308 800

Delovni čas: delavniki: od 8. do 18. ure, sobote: od 8. do 12. ure

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



www.optika-terzan.si

SLEDENJE VOZIL ZA USTVARJANJE PRIHRANKOV

Pri podjetjih z veliko terenskega dela predstavlja vozni park visok strošek, ki ga lahko s pomočjo spremljanja vozil EasyTracker in pametnim vodenjem voznega parka znižamo tudi za 30 ali več odstotkov.

Slog vožnje je eden od dejavnikov, ki vpliva na porabo goriva in življenjsko dobo vozila. Z umirjanjem voznikov in optimizacijo poti lahko prihranke namenimo za krepitev podjetja in njegovih konkurenčnih prednosti.

Slog vožnje lahko kadar koli preverite prek poročil in opozorite agresivnejše voznike na neekonomično vožnjo.

Redno vzdrževanje zmanjšuje možnost okvar

Zrednim vzdrževanjem voznega parka se podjetje ogne dodatnim stroškom. Neredno in nepravočasno vzdrževanje pogosto vodi do nepotrebnih okvar, ki zmanjšujejo produktivnost in višajo stroške popravil. Znotraj sistema EasyTracker ponujamo rešitev, s katero si pomagata pri spremljanju stroškov rednega in izrednega vzdrževanja vozil. Sistem meri vsa porabljen sredstva voznega parka. Zbrane podatke lahko uporabite tudi pri načrtovanju zamenjav starejših vozil z novimi.

Sledenje v realnem času in motorski podatki

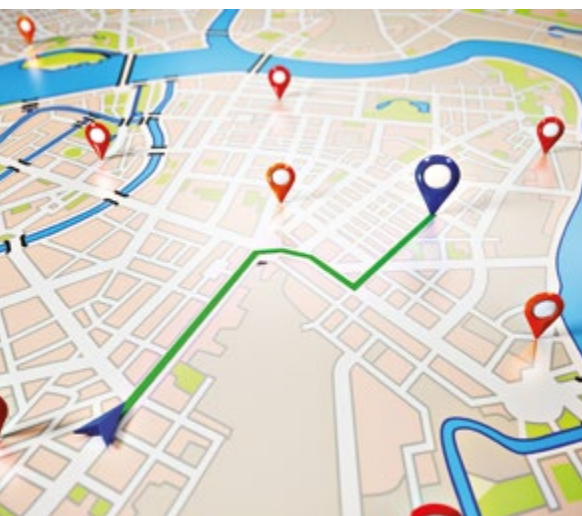
Sistem za sledenje vozil v osnovi omogoča pregled nad trenutno lokacijo vseh vozil in njihovo spremljanje na zemljevidu v realnem času. Poleg tega lahko pregledujete

opravljene poti in prevožene relacije, prevožene kilometre, porabljeno gorivo, hitrost, čas dela in trajanje voženj, čas postankov in obiskanost strank.

S sledilno napravo si lahko uporabniki sistema za sledenje vozil zagotovijo popoln pregled in nadzor tudi nad prevoženimi kilometri po števcu vozila, spremljajo obrate motorja, nivo goriva in povprečno porabo tako po vozilih kot po voznikih. V primeru, da se v vozila namesti še identifikacijski čitalec, se lahko zazna tudi voznika, ki upravlja in je v preteklosti upravljal vozilo.

Vključite uporabnike vozil

Ob implementaciji sistema za sledenje vozil svetujemo, da v proces implementacije vključite tudi zaposlene. Zaposlenim je treba predstaviti, zakaj in s kakšnim namenom se sistem uvaja. Poleg tega jim je treba podrobneje predstaviti samo delovanje in predvsem koristi uporabe s sledenjem pridobljenih podatkov.



So vaši vozniki agresivni ali umirjeni

Največ goriva porabijo vozniki, ki agresivno pospešujejo in zavirajo. Agresivno pospeševanje, močno zaviranje, ostro zavijanje in večja hitrost ne ogrožajo le voznika samega, temveč tudi druge udeležence v prometu. Sistem EasyTracker ima rešitev, in sicer je to ECO vožnja, ki zbira podatke o pospeševanju, zaviranju, prekoračitvi hitrosti, ostrem zavijanju in delovanju motorja v prostem teku.



AKTIVNI ECOSPORT

Čeprav ni več najbolj mlad, pa lahko EcoSport še vedno pokaže svoje mišice. To je izredno atraktiven avto, pa ne le zaradi SUV karakterja in povišane oddaljenosti od tal, temveč tudi zaradi svoje uporabnosti, kar pa z dodatki iz paketa Active le še pridobiva teže.

Vozilo je videti atraktivno in aktivno, saj je prejelo črne plastične zaščitne dodatke na obrobah blatnikov in pragov ter optično črno zaščitno podvozja, kar mu ob 19-centimetrski oddaljenosti od tal omogoča vožnjo tudi po manj utrjenih površinah. Seveda to ni pravi off-roader, ampak za kakšen obisk vinograda pa bo izredno primeren. Paket Active v primerjavi z bogatim paketom Titanium prinaša tudi boljše sedeže z všito črko »A«, kamero za vzvratno vožnjo, samodejni preklon dolgih luči, parkirne senzore spredaj in kontrolo mrtvega kota. Omenimo pa še ogrevane sedeže, volan in vetrobransko steklo, kar je redkost tudi pri večjih in dražjih avtomobilih.

Glede na razred, v katerega spada, je povsem v redu pričakovati večjo količino trde plastike. No, pri Fordu so se vendarle potrudili, zato je veliko površin oblečenih v tkanino. Tudi merilna plošča je večinoma izdelana iz mehke plastike, v njej pa sta dva velika okrogla merilnika in manjši ekran z dodatnimi informacijami. Na sredinski konzoli je nameščen 8-palčni ekran, žal pa na njem ni navigacije. Zato pa SYNC sistem ponuja podporo za An-

droid Auto, kar je morda še boljše, saj imate prek telefona vedno osvežene zemljevide.

V EcoSport se vgrajuje močnejša različica večkrat nagradjenega trivaljnega litrskega EcoBoost turbo bencinskega motorja, ki razvije 125 KM. Kombinacija moči in nizke mase omogoča precej dinamično vožnjo.

Ponudba prostora je v skladu z razredom, kamor avto sodi. Spredaj se sedi precej pokončno. Sedeži so ravni, a dovolj dolgi, da ne boste utrujeni niti na daljših vožnjah. Tudi zadaj je dovolj prostora za dve odrasli osebi, sedeži pa so dovolj udobni, tako da ne boste imeli občutka, kot da sedite na klopi. Še ena stvar, po kateri se EcoSport razlikuje od drugih, je, da se prtljažna vrata odpirajo v levo stran. Včasih je bilo na vratih rezervno kolo, zdaj pa ga je zamenjal set za popravilo. Nizek je tudi nakladalni rob in ob podiranju zadnje klopi lahko avto postane mini dostavnik.

Ob bogati opreми nam je bilo všeč tudi, kako preprosto se avto pelje. Ročica menjalnika in tudi vsa ostala stikala so pri roki in se uporabljajo intuitivno, brez privajanja. Podvozje je nekoliko trše nastavljeno, predvsem

zaradi višjega težišča, zato pa se je možno v zavoj pripeljati tudi malo hitreje, saj se kabina ne bo občutneje nagnila.

V poplavi različnih crossoverjev in SUVjev je trgu treba ponuditi nekaj posebnega in EcoSport je malo drugačen, zato si zasluži pozornost.

Tehnični podatki

Motor: trivaljni, bencinski, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	998
Moč (kW/KM):	92/125
Navor (Nm/min):	170/1400
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4096
Širina (mm):	1765
Višina (mm):	1653
Medosna razdalja (mm):	2519
Prtljažnik (l):	310/1250
Masa vozila (kg):	1200
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	12
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba (l/100 km):	6
Izpust CO ₂ (g/km):	119





IZDELANO V ITALIJI

Alfa je po nekaj sušnih letih na trg poslala nov model Tonale. Vozilo se izdeluje v tovarni Pomigliano d'Arco, blizu Napolija. Pri Alfi se še vedno držijo pravila, da morajo biti vse Alfa Romeo izdelane v Italiji in ne kje drugje v tujini.

Zdaj se za Alfo začnajo novi časi, saj je direktor Jean-Philippe Imparato najavil nov model vsako leto. Tonale je začetek te zgodbe in je predstavljen pod sloganom »La Metamorfosi« – metamorfoza, ki se nanaša na celotno znamko.

Tonale je prvi Alfin elektrificiran model. Za pogon je namreč zadalžen 1,5-litrski bencinski motor z močjo 96 kW (130 KM), ki mu je v pomoč elektromotor, nameščen na menjalniku. Menjalnik je samodejni 7-stopenjski z dvojno sklopko, na njem pa se nahaja majhen elektromotor z močjo 15 kW. Elektromotor se napaja iz 48-V baterije s kapaciteto 0,8 kWh (17,5 Ah) in pomaga bencinskemu motorju pri speljevanju in pospeše-

vanju. Zmore tudi povsem električno vožnjo. Tonale je mlajši brat modela Stelvio. No, ni toliko manjši. Z dolžino 4,5 metra je le za 16 cm krajši od Stelvia, a je zato bolj kompakten in, recimo, bližje širšemu krogu kupcev. V vožnji je vozilo zelo suvereno, kar je tudi zaščitni znak vseh modelov tega italijanskega proizvajalca avtomobilov. K dobrim voznim lastnostim pripomoreta predvsem odlično razmerje teže med osema in nizko težišče.

V notranjosti prav tako srečamo detajle, ki nedvomno nakazujejo Alfino poreklo: originalno, športno, drugačno, z dušo ... Italijanski stil. Vgrajeni materiali so kakovostni in prijetni na dotik. Razgibana oblika armaturne plošče se izkaže v okroglih merilnikih, kar je tradicionalno, a vseeno prinaša neizogibno digitalno prihodnost. Tonale je prvi model na trgu z digitalnim potrdilom NFT. Pohvali se lahko z vrhunsko povezljivostjo in povsem novim infotainment sistemom. Dva velika zaslona Full TFT s skupno diagonalo 22,5" sta med boljšimi v svojem segmentu.

Z veliko masko Scudetto, vstran pomaknjeno sprednjo registrsko tablico, zaobljenimi stranskimi stekli in zadnjim steklom, ki se konča v eni točki, je Tonale tipična Alfa Romeo, a hkrati prinaša številne novosti. Sprednji in zadnji del sta bolj »stisnjena« in bolj linearna kot pri Stelviu in Giulii. Maska in luči sta pri Tonalu

samostojna elementa, saj so se oblikovalci odločili združiti vse mogoče v eno celoto. To velja tudi za zadnje luči, ki jih loči le logotip. Vrhunski dizajn in napredna tehnologija sta velika aduta italijanskega proizvajalca, ki ima tudi v naših krajih veliko oboževalcev.

Tehnični podatki

Motor: bencinski, štirivaljen, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	1469
Moč (kW/KM):	96/130 + 15 kW
Navor (Nm/min):	240/1500
Menjalnik/pogon:	7-stopenjski samodejni/sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4528
Širina (mm):	1841
Višina (mm):	1601
Medosna razdalja (mm):	2636
Prtljažnik (l):	500/1500
Masa vozila (kg):	1600
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9,9
Najvišja hitrost (km/h):	195
Kombinirana poraba (l/100 km):	6,5
Izpust CO ₂ (g/km):	139





UDOBN, TIHA, VARČNA

Ford še vedno zna narediti zabaven avto in pri tem elektrifikacija ne pobere veliko voznških izkušenj. Tretja generacija Kuge tako prihaja v treh izvedbah, kot FHEV (Full Hybrid), PHEV (Plug in hybrid) in MHEV (Mild Hybrid) – slednja je izvedba, ki smo jo tudi preizkusili.

Živimo v času SUVjev in crossoverjev, zato ima prav vsak proizvajalec vsaj enega, če ne več, »dvignjenih« modelov. Ford tu ni nobena izjema, nova Kuga pa se uvršča v sam vrh segmenta. V skladu s trendi je Kuga zrasla v vse smeri, to pa pomeni, da po številkah v katalogu zdaj ponuja največ prostora za potnike v svojem razredu. To ni zanemarljivo, še posebej če imate majhne otroke in greste na dopust z obilico prtljage. Ne samo na dolgi poti, temveč vsakič bo v vozilu užival voznik, pred katerim je lepo profiliran večnamenski volanski obroč, okroglo stikalo menjalnika, ventilacija in dvoconska klima, ki jo upravljate neposredno s stikali, brez vstopanja v različne menije prek osrednjih ekranov.

Tisto najbolj zanimivo v tej Kugi pa je pogon, ki je po besedah Fordovih strokovnjakov za 28 % bolj učinkovit, kar gre na račun »samopolnilnega«

hibridnega pogona. Pogon je sestavljen iz sodelovanja med 2,5-litrskim bencinskim motorjem, brezstopenjskim eCVT menjalnikom in elektro motorjem. Skupna sistemska moč znaša 140 kW (190 KM) ob dobrih zmogljivostih in zelo zmerni energijski porabi. Bencinski motor deluje po Atkinsonovem ciklu, elektromotor/generator pa se napaja iz litij-ionskega baterijskega sklopa s kapaciteto 1,1 kWh. V času delovanja bencinskega motorja elektromotor deluje kot generator in polni baterije, ko pa se pokaže potreba po povečani moči, elektromotor pomaga bencinskemu in tako privarčujemo kar nekaj goriva. V določenih primerih, ob splevanju pa zmeraj, se pogon izvaja samo s pomočjo električne energije. Preskakovanja med električnim in bencinskim motorjem voznik sploh ne občuti. Deklarirane porabe 5,4 l na 100 km sicer nismo dosegli, smo bili pa s porabo 6 litrov prav tako zadovoljni.

Kuga ima v paketu ST Line dodatno predelano podvozje, ki drži pod kontrolo celotno karoserijo, ko si daste malo duška na zaviti cesti. Podvozje dobro vpija neravnine in volanski mehanizem je precej neposreden. CVT (brezstopenjski) menjalnik je stvar okusa, nekaterim bo všeč, drugim ne. Dela samoiniciativno, voznik v njegovo delo ne more posegati, saj tudi lopatic za volanom ni. Očitno vse vodi v avtonomno vožnjo. In tu se Kuga odlično izkaže, še posebej na avtocesti, kjer so jasno vidne črte na

cestišču. Tu zna Kuga voziti po sredini vozišča. To je napredek, ki se mu ne moremo izogniti, kakor tudi elektrifikaciji avtomobilov ne!

Tehnični podatki

Motor: bencinski, 4-valjen, atmosferski; elektromotor	
Prostornina (ccm):	2488
Moč bencin; elektrika (kW/KM):	112/152; 92/125
Skupna sistemska moč (kW/KM)	140/190
Navor bencin;elektrika (Nm/min):	200/320
Menjalnik/pogon:	eCVT brezstopenjski/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4626
Širina (mm):	1882
Višina (mm):	1690
Medosna razdalja (mm):	2710
Prtljažnik (l):	464/1534
Masa vozila (kg):	2215
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9,5
Najvišja hitrost (km/h):	200
Kombinirana poraba (l/100 km):	6
Izpust CO ₂ (g/km):	130



PRELEPO MESTO, KI SE PREBUJA TUDI KULINARIČNO

Besedilo: Jože Jerman Jeri

Saj ne veš, ali je mlada avtocesta, ki teče mimo Radovljice ali – kot ji pravijo domačini – Radolce, bolj ali manj radodarna do čudovitega mesta, prežetega z dopadljivo arhitekturo, s slavo odetega mesta, kjer se je rodil in bil doma Anton Tomaž Linhart, ki je napisal prvo slovensko dramo Ta veseli dan ali Matiček se ženi, v kateri je ponazoril vso pretkanost slovenskega kmeta do grajske gospode in kjer je doma trg s petimi gostilnami, Hiša Linhart se ponša z eno Michelinovo zvezdico, drugi pa ne zaostajajo mnogo za njim.

Vzemimo, za primer, samo naše glavno mesto, Ljubljano. Z avtom je, ne da bi kršil cestna pravila, samo dobre pol ure vožnje, z vlakom ne kaj dosti več. Toda kaj, ko vozniki vse preradi pohitijo mimo,

ne da bi se zavedali, da jih, če bi se ustavili, lahko čaka uro, dve in ali več estetskega, pa tudi drugačnega užitka.

In smo na Linhartovem trgu mesta, ki ima okrog 6000 prebivalcev,

ki so obkrožili mestno jedro, ki je zraslo v 14. stoletju na rečnih terasah nad sotočjem Save Bohinjke in Save Dolinke. Danes je mesto dobilo posebno čast, pravijo mu tudi najslajše mesto v Sloveniji in daleč naokrog. Da pa se je nekoč dobro pripravilo na vpade hudih tujcev, priča še edini ohranjeni mestni obrambni jarek v Sloveniji.

Lepe hiše se vrstijo

Pa se najprej ustavimo in si ogledujemo lepe hiše. Hiše Antona Tomaža Linharta ni več, pravzaprav ni njegove rojstne hiše, saj je pogorela leta 1835. Potem je tam Magušerjeva hiša, ki je nastala iz prvotno treh združenih stavb, v njej je lončarski atelje. Vidičev dvorec je renesančni meščanski

NOVEMBER 2022

Okusi
Radol'ce

9 gostiln

meni iz lokalnih
sledljivih sestavin

enotna cena 26 €

www.radolca.si



dvorec iz leta 1634, portal z levjo glavo so postavili leta 1833. Sicer pa so v tej hiši, ki je nekoč imela vlogo mestne hiše, dobro ohranjene poslikave. Tam je tudi Lectarjeva hiša, v kateri je bila leta 1766 ustanovljena lectarska delavnica, leta 1822 pa še gostilna. Lectarija danes deluje v kleti hiše in je urejena kot muzej. »Ponujamo tradicionalne, predvsem gorenjske jedi,« je dejal Jože Andrejaš, ki vodi gostilno skupaj z ženo Lili. »To so ajdovi krapi, štruklji vseh vrst, vsak dan imamo v gostilni, ki ima 220 sedežev, na jedilniku sirove in ajdove štruklje.« In kateri lectarski izdelki najbolj vlečejo? »Po starem izdelujemo lectarska srca iz barvnega medenega testa, ti najbolj vlečejo.«

Naslednja v vrsti lepih starih hiš je Radovljiška graščina. Danes je to mogočna hiša, nekoč je bil tam manjši grad, ki so ga, predvidoma v 12. stoletju, zgradili Ortenburžani, današnjo podobo pa je dobil v 18. stoletju, ko so bili njegovi lastniki grofje Thurn-Valsassina. V prvem nadstropju je Baročna dvorana, pa Čebelarški in Mestni muzej. V Čebelarskem muzeju imajo novo interaktivno doživljajsko razstavo, za katero so prejeli že dve nagradi. Zanimivih hiš kar ne zmanjka. Na vrsti je Špenkova hiša, ki so jo povečali v 16. in 17. stoletju, kar kaže tudi portal, ki vodi v Muzej lekarništva in alkimije. Nato je tam Malijeva hiša. Gotsko-renesnančno hišo krasi nadstropni pomol, s katerim so povečali prostor v nadstropju. Zanimiva je še posebej zato, ker je pod njim stara klop, na kateri so v preteklosti javno sramotili prestopnike. Ne vem, kako polna bi bila klop danes, toda glede na slovensko fovšijo bi bila le malokdaj prazna. V Lotristovi hiši so lepe freske, ki predstavljajo Brezmadežno, sv. Jurija, Janeza Nepomuka in sv. Florjana. Ta svetnik, zavetnik gasilcev, krasi tudi fasado Komarnove hiše, ki so jo zgradili po velikem požaru leta 1835. Freska, ki prikazuje Stvarjenje Eve, krasi tudi Šivčevo hišo. V njenem pritličju je galerija, v njenem nadstropju pa predstavitev meščanske hiše iz 16. in 17. stoletja.



V prvem nadstropju graščine je Baročna dvorana, pa Čebelarški in mestni muzej.

Čebelarški muzej Radovljica

NOVA STALNA RAZSTAVA

Živeti skupaj. O čebeli in človeku



Foto: Ivan Ešenko

Odprto od torika do nedelje, 10.–18. ure.
Veseli bomo vašega obiska.

www.mro.si

ČEBELARSKI MUZEJ





Malijevo hišo krasi nadstropni pomol, s katerim so povečali prostor v nadstropju.



Radovljiska graščina je danes mogočna hiša, današnjo podobo je dobila v 18. stoletju, ko so bili njeni lastniki grofje Thurn-Valsalssin.

Radolca je skoraj vsa sladka

Vendar pa to ni vse. Najbolj zanimivo je to, da je kot po čudežu izginila fovšija med gostinci. Odkar je kupil Hišo Linhart dobitnik Michelinove zvezdice Uroš Štefelin, takrat je bil še v Podvinu, in ko so ostali videli, da se lahko dobro preživi z lokalno pridelano hrano, so postali vsi neka-ko boljši. Celo pomagajo si med seboj, najbolj takrat, ko komu zmanjka surovin in si jih izposodijo pri sosedu. Tudi delavce si »sposodijo«, če je treba. Prej tega ni bilo. Radovljica pa se lahko pohvali tudi s festivalom čokolade, ki na sladko omamo privabi goste iz bližnje in daljne okolice.

Michelinova zvezdica se lahko seli

Pa še malo o Michelinovi zvezdici. Uroš in Marcela Klofutar sta bila v vili Podvin, točneje, v konjušnici

tega gradu od leta 2013, nato sta na čudovitem prostoru Linhartovega trga kupila hotel Linhart iz 17. stoletja, gori uredila butični hotel, spodaj pa restavracijo. Ne vem, kateri turistični strokovnjak je razlagal, pa to ni važno, da zvezdica ostane tam, kjer je bila dobljena, pa ni res, iz Podvina je odšla z Urošem v Radovljico. Ponuja tradicionalne gorenjske jedi. »Jedi tradicije in nostalgije,« je dejal Uroš: »Od polente naprej.«

Ne smemo pozabiti, da je tam tudi gostilna pri Kunstlju, Tonček mu pravijo, kjer se najraje zbirajo domačini in ki ima zanimivo klet, pa gostilna Avguštin, pa še kakšna dobra gostilna bi se našla.

In imajo tudi župana Cirila Globočnika, zaljubljenega v plavanje. Kaj vse že ni bil: plavalec, trener, sodnik, selektor, v Kopru je skrbel za enega najboljših slovenskih plavalcev Matjaža Markiča, zdaj pa gradi nov plavalni center, točneje dograjuje starega. Radovljiski bazen so zgradili leta 1933, bil je med prvimi v Evropi. »Do novega leta ga bomo odprli,« je dejal in dodal, da ga veseli, da je pred kratkim minister za gospodarstvo Matjaž Han dejal, da bodo v njegovo ministrstvo skušali vključiti tudi turizem in šport. »Šport namreč privabi ne samo tekmovalcev iz vsega sveta, tudi gledalce, in to so dobri turisti,« je še omenil Ciril Globočnik. In še napotki za tistega, ki mu je Radovljica premalo. Blizu je Kropa, nekdanje središče kovaštva, danes znani umetnostno-kovaški center. Na Brezjah je bazilika Marija Pomagaj, za Slovence poseben prostor. Begunje vabijo s tovarno Elan, Avseniki in gradom Kamen. Lesce, s športnim letališčem, so prestolnica slovenskega padalstva, tu je Šobec in da o številnih planinskih poteh ne govorimo.

Radolška čokoladnica naredi Radovljico še bolj sladko. Poleg tega pa organizirajo tudi festival čokolade.



OD OPTIMIZMA DO DEPRESIJE

Besedilo: Dražen Zečević, fotografije: avtorjev arhiv

Pogoji sodelovanja FFBja in Mercedesu so obljubljali uspešno prihodnost, vendar so domače poslovne in politične okoliščine pripeljale do povsem drugačnega zaključka. Po velikem zaletu v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja je FAP leta 1984 izdelal manj tovornjakov kot leta 1970.

Ko je skupina FFB (FAP-FAMOS Beograd) leta 1970 podpisala pogodbo o sodelovanju z Mercedesom, je nemški partner v celoti sprejel skoraj nemoralne pogoje jugoslovanske strani. To je med drugim pomenilo, da se je Mercedes strinjal, da bo FFBju dal svojo najsodobnejšo tehnologijo in odkupil vse odvečne dele, proizvedene v Jugoslaviji. Nemci so izpolnili sprejete obveznosti, kolikor jim je dopuščal jugoslovanski partner, saj FFB ni uresničil večine možnosti pogodbe o sodelovanju po pogojih, ki si jih je sam postavil. Res je, da je FAP v obdobju 1970–75 dvignil proizvodnjo tovornih vozil za skoraj 50 odstotkov, vendar je bila to predvsem posledica povečanega povpraševanja z domačega jugoslovanskega trga in s trgov tradicionalno »prijateljskih« držav. Delež Mercedesove tehnike je bil pri tej proizvodnji mizeren, saj so proizvodnjo opravili večinoma z obstoječimi modeli FAP, med katerimi je bila približno polovica prodaje navezana na zastarelo »Trinajstico«. Načrtovan izvoz na konvertibilne trge je tako rekoč izostal, prav tako dobava komponent Mercedesu, saj so proizvodnjo komponent domače tovarne prepočasi prevzemale, proizvedene količine pa so komaj zadostovale obstoječim FAPovim potrebam.

Vlaganje v prihodnost

Leta 1976 naj bi aneks k obstoječi pogodbi o sodelovanju z Mercedesom nadoknadil zamujeno. FAP je namesto dotedanje omejitve izdelave tovornjakov do 12 ton pridobil pravico do uporabe Mercedesove tehnologije za tovorna vozila s skupno maso do 26 ton. Šlo je predvsem za modele zadnje generacije NG, na podlagi katerih je bila načrtovana posodobitev proizvodnega programa FAPa, a tudi proizvodnja originalnih Mercedesovih modelov v Priboju, namenjenih za izvoz.



V začetku 70-ih let so v Priboju sestavljali mercedes 1113 LP po sistemu montaže CKD. Približno deset let pozneje je FAP po istem sistemu sestavljal posamezne modele Mercedesov z deviznimi predplačili strank za nakup delov. Leta 1984 ni bilo več dovolj deviz, zato je bila montaža CKD prekinjena.



FAP je v prvi polovici 70-ih let povečal proizvodnjo za kar 50 odstotkov. Polovico proizvodnje je predstavljala starodavna »Trinajstica«, kar se je nadaljevalo tudi v naslednjem desetletju.



Od leta 1979 je pogosto na stotine nedokončanih tovornjakov čakalo na tovarniškem parkirišču na manjkajoče dele. Pisana paleta modelov, ki so jo sestavljali »Trinajstica«, »Bombarder« in »mešanci« (na osnovi Saurerja, OM-Leylanda in Mercedes), je v praksi le redko vključevala vse bolj priljubljene težke modele, ki so prinašali več dobička.



Mercedes 1213 je v okviru nove modularne serije NG izstopal z vrstnim motorjem prejšnje generacije OM 352, katerega proizvodnjo je proti koncu kariere osvojil FAMOS. Zato je bil ta koktajl novega modela in starega motorja izključno proizveden v FAPu.



Eden najpogostejših produktov sodelovanja med FAPom in Mercedesom je bil model 1620. Kabina sodobne serije NG je bila postavljena na konservativno šasijo FAP z motorjem serije FAMOS 2F, ki je bil s skromnimi 200 KM namenjen vleki kompozicij do 32 t.

Čprav je Saturnus iz Ljubljane prevzel proizvodnjo originalnih Mercedesovih žarometov, so bile na FAPIh pogosteje vgrajene cenejše rešitve. Sredi 80-ih je Saturnus začel dobavljati te žaromete TAMu za vgradnjo v tovornjake in avtobuse.



Poleg običajne montaže CKD je nova pogodba predvidevala naprednejšo obliko proizvodnje z večjim deležem doma narejenih delov, katerih pretežni delež bi bil namenjen tudi za potrebe Mercedesu za vgradnjo v nemških tovarnah. Sočasno z uvajanjem težjih modelov je FAMOS iz Sarajeva ob motorju OM 352 (95 kW) začel prevzemati tudi večje agregate iz serije OM 400 (188–235 kW) in močnejše menjalnike po licenci ZFa.

Glede na vse omenjeno, je FAP upravičeno računal na nadaljnje povečevanje proizvodnje. Vsled tega so s pomočjo tujih posojil tovarniške prostore v Priboju s takrat obstoječe površine 45.000 m² razširili še za dodatnih 34.000 m², število zaposlenih pa povečali z okoli 4000 na 5500. Precejšnje so bile tudi investicije v naprednejše proizvodne procese, zato so pridobili okoli 150 sodobnih strojev, ki so bili enaki kot tisti iz Mercedesove tovarne v Wörthu. S tem so proizvodne zmogljivosti FAPa pripravili na letno proizvodnjo okoli 8.500 tovornih vozil, kar je približno na ravni TAMa, v prihodnjih letih pa je bilo predvideno dodatno povečanje proizvodnih zmogljivosti vse tja do 10.000 vozil letno. Žal so kasnejša leta pokazala, da se takim številkam niso niti približali.

Tradicionalne težave z dobavitelji

Na začetku je bilo vse videti zelo obetavno. Leta 1977 so v Priboju začeli izdelovati model Mercedes 1213 in že naslednje leto so številni tradicionalni modeli FAPa dobili sodobno nagibno Mercedesovo kabino. Takrat so že dosegali načrtovano rast proizvodnje, ki je leta 1979 preseгла 6.000 tovornjakov, žal pa je v naslednjih letih prišlo do drastičnega padca. Tuji krediti, s katerimi je bil dosežen jugoslovanski gospodarski čudež, so začeli zapadati, kar je povzročilo začetek galopirajoče inflacije. V takih razmerah so se leta 1979 domače komponente številnih dobaviteljev v povprečju podražile za 43 odstotkov, že leto prej pa so politične strukture zamrzile prodajne cene celotnih vozil. S tem so bili v izjemno neugodnem položaju končni proizvajalci, predvsem FAP, ki se je zaradi posodabljanja in širitve proizvodnje močno zadolžil. Nasprotno, številni nezainteresirani dobavitelji za sodelovanje med FAP in Mercedesom večinoma niso imeli nobenih novih investicij. Večina kooperantov je še vedno delala na rabljenih strojih iz predvojnih časov, ki so ohranili tradicionalno nizko produktivnost, kar je dodatno vplivalo na visoke stroške delov, ki jih v takih razmerah ni bilo mogoče proizvesti v zadostnih količinah.

Zaradi tega je prihajalo do pogostih zastojev v proizvodnji, kar je prinašalo dodatne izgube. Že leta 1979 je okoli 1000 skoraj dokončanih tovornjakov več tednov na tovarniškem parkirišču čakalo na nedobavljene dele, kar je v naslednjih letih postalo stalnica. Številnih komponent ni bilo mogoče proizvesti zaradi pomanjkanja kakovostnih surovin, za nakup le teh pa so potrebne devize. Do njih si lahko prišel izključno z izvozom na konvertibilne trge, česar FAP v takšnih razmerah ni mogel doseči, medtem pa so dobavitelji zahtevali devizna predplačila v dolarjih. Zaradi tega so pogosto posegli po alternativnih surovinah, kar je negativno vplivalo na kakovost domačih delov. Tovrstnih izdelkov ni bilo mogoče dobaviti Mercedesu kot glavnemu viru konvertibilnih valut, zato so bili vgrajeni v vozila znamke FAP, namenjena domačemu in »prijateljskim« trgom.

Gasilske rešitve

Medtem ko je državna politika zaradi težkih gospodarskih razmer zahtevala zmanjševanje uvoza in povečevanje izvoza, je bil FAP vse bolj omejen na zaščiteni domači trg, kjer so zamrznjene cene vozil vnaprej ustvarjale izgube. Ob težavah z dobavnimi roki in upadanjem kakovosti je FAP začel izgubljati nekatere pomembne tradicionalne trge, kot je Afrika, ki se je delno preusmerila k japonskim proizvajalcem. Preostali izvoz je bil v glavnem zreduciran na blagovno menjavo, ki ni prinašala gotovine in želenih deviz. Zaradi prepovedi odliva deviz so Mercedese 1213, izdelane za potrebe nemškega partnerja, večinoma zamenjali za sestavne dele, ki jih v Jugoslaviji še niso proizvajali. Za zmanjšanje dragih izpadov proizvodnje je bilo veliko tovornjakov FAP izvoženih v »prijateljske« države po vnaprej načrtovanih cenah, ki so zopet prinašale izgube, v zameno za surovine.

S takšnim načinom poslovanja so tovornjaki kopičili vedno večjo izgubo, zato so pri FAPu dodatno vložili sredstva v posodobitev lastnih zmogljivosti, da bi v Priboju proizvedli čim več lastnih delov, ki so predstavljali težavo. Poudarek je bil predvsem na kompleksnejših komponentah, katerih uvoz je zahteval veliko deviz, prevzem njihove serijske proizvodnje pa bi omogočale rednejšo dobavo Mercedesu. V 80. letih prejšnjega stoletja se je začela sodobna proizvodnja kabin serije NG, platišč, pogonskih osi ... To ni odpravilo težav z zastojo proizvodnje ali nabavo surovin, vendar je znižanje stroškov in povečanje izvoza delno uravnotežilo poslovanje. Po podatkih Mercedesu je vrednost izvoženih komponent leta 1984 dosegla šest milijonov dolarjev, kar je predstavljalo približno četrtno deviznega dobička, medtem pa so FAPovi tovornjaki postajali vse bolj nezanesljivi. Namesto načrtovanih 900 so v tistem letu izvozili manj kot 400 vozil.

Petletni padec

Kljub nenehnemu upadanju proizvodnje si je FAP na začetku vsakega leta postavil nerealne načrte. Tako je bila na primer leta 1984 načrtovana proizvodnja 6000 tovornjakov kot rekordnega leta 1979, izdelanih pa je bilo le 3552 vozil, kar je bilo pod ravno iz leta 1970. Enako porazna je bila modelna struktura, saj je še vedno skoraj polovica proizvodnje temeljila na stari »Trinajstici«, ki so jo izdelovali po licenci Saurerja. Po skoraj 15 letih sodelovanja so sodobna vozila z relativno uporabo Mercedesove tehnologije dosegla komaj približno 20-odstotni delež. Bogata ponudba različnih modelov je večinoma obstajala le v tovarniških katalogih, saj so iz skromne proizvodnje prihajali »mešanci« s šibkimi motorji serije FAMOS 2F. Izdelavo Mercedesovih motorjev so prevzemali preveč počasi. Izdelava modela 1213 je po sedmih letih proizvodnje v Priboju dosegla 85-odstotni delež domačih delov. Zaželena proizvodnja težkih tovornjakov, ki so prinašali več dobička, se je skrčila predvsem na redke »osamelce« z originalnimi Mercedesovimi motorji, katerih nakup je spet zahteval vnaprejšnje plačilo v tuji valuti. Za tovrstne modele je FAP od kupcev pogosto zahteval devizno akontacijo, tako da je bilo včasih mogoče dobiti tudi kompletni tovornjak Mercedes, ki so ga v Priboju sestavili po sistemu montaže CKD. Takrat pa je tudi prevoznikom primanjkovalo deviz, zato so leta 1984 zaradi nizkega zanimanja montažo CKD dokončno ustavili.



FAP 2226 BDT 6x4 kot primer prihranka na posameznih delih kabine. S približno 260 KM je bil namenjen kompozicijam do 40 t.



FAP 2632 VBTD 6x4 – tovrstnega mišičnjaka z Mercedesovim motorjem OM 403 smo redko srečali na cestah, kot tudi FAPA s kabino, ki ni bila v značilni rumeni barvi.



FAP 2026 BS/AV 6x6 – potem ko je leta 1978 TAM prevladoval v srednjem razredu tovornjakov za potrebe JNA, je bil FAP zadolžen za najtežji razred. Zaradi številnih težav je resnejša proizvodnja stekla šele nekaj let kasneje. Je pa bilo to zagotovo najbolj fascinantno vozilo v zgodovini FAPA in ga z nekaj predelavami izdelujejo še danes.

Mercedes 1213 – delež jugoslovanskih delov v edinem pravem »domačem Mercedesu« je do leta 1984 dosegel 85 odstotkov. Nemški partner je bil tedaj pripravljen na skupni nastop tega modela na tretjih trgih, a kolektivi FFB očitno niso našli dovolj zmogljivosti za tako obetaven posel.

