

december 2023

letnik 7, številka 49

Tranzit



IVECO GRE V 2024 POLN NOVOSTI

AKTUALNO

Znižanje vrednosti
alkohola v krvi na 0,0

NASVETI

Zmanjššan vid
v slabem vremenu

ETRANZT

Hibridna vozila
ali popolna elektrika

RAZISKAVA

Slovenski prevozniki se
usmerjajo k trajnostnosti

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.



VESELE PRAZNIKE



Srečno 2024



VESELE PRAZNIKE



CORDIA d.o.o. - DAF CENTER



KER SI ZASLUŽITE NAJBOLJŠE.



Spoznajte modele serije MAN Individual Lion S.

Če potrebujete učinkovitost na dolgih razdaljah, zmogljivost na gradbiščih, ali pa bi radi enostavno izstopali v urbani džungli, potem imamo pravo stvar za vas. Močni. Udobni. Izjemni. To je le nekaj besed, ki opisujejo modele serije MAN Individual Lion S. So več kot upravičene, saj je vsak del zasnovan po najvišjih standardih – od visokozmogljivega motorja do revolucionarnega zunanega in notranjega oblikovanja. Zato se ne zadovoljite z ničemer drugim kot najboljšim.

Spoznajte svojega idealnega partnerja v paleti izdelkov MAN Individual Lion S.

www.man-slovenija.si

#SimplyMyTruck



HVALA VSEM, KI Z NAŠIMI VOZILI OHRANJATE SVET V GIBANJU!

Vesele božične praznike in srečno novo leto 2024!

Autocommerce - Partner, ki mu lahko zaupate.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Dekarbonizacija

Slovenija kot del Evropske unije si prav tako prizadeva za razogljčenje v cestnem transportu. Sektor cestnega prevoza blaga je pod velikim pritiskom, prav tako proizvajalci gospodarskih vozil. Za razogljčenje bodo potrebni novi modeli tovornjakov, novi motorji, nove oblike nizkoogljčne energije za njihovo napajanje in nova infrastruktura za učinkovito zagotavljanje te energije. To že poznamo, saj nam o tem vsak dan pripovedujejo različni mediji. Pa se je vse začelo že pred leti, zdaj pa države vse skupaj še potencirajo. Nemška vlada je na primer uvedla cestnine za težka tovorna vozila na podlagi izpustov CO₂, s trenutno izjemo za tovornjake, ki jih poganja plin CNG in LNG, vlada Združenega kraljestva pa želi do leta 2025 zmanjšati emisije težkih tovornih vozil za 15 odstotkov glede na ravni iz leta 2015. Številni proizvajalci zdaj pričakujejo, da bodo do leta 2040 njihove modelne palete 100-odstotno brez emisij predvsem s pomočjo električnih pogonov ali gorivnih celic. Po mojem mnenju je to utopijska, saj bomo za to potrebovali ogromno denarja, ki pa ga ne bodo mogli zagotoviti samo proizvajalci.

Sodelovati bodo morali vsi z vladami na čelu. Po sedanjih podatkih naj bi do leta 2030 brezemisijna vozila predstavljala četrtnino vseh prodanih srednjih in težkih tovornih vozil. Za podporo bo potrebnih 140.000 javnih in ciljnih električnih polnilnih postaj ter vsaj 1500 polnilnih postaj za vodik. Dekarbonizacija transportnega sektorja je velik izziv za prevoznike. Tovornjaki z nižjimi emisijami ogljika in ničelnimi emisijami ter infrastruktura, potrebna za njihovo gorivo, so danes razmeroma dragi in še niso široko dostopni. Poleg tega je razogljčenje tovornjakov v primerjavi z osebnimi vozili bolj zapleteno. Zanimivo je, da je projekt »plin« bolj ali manj ugasnil, čeprav smo vanj še pred kratkim vlagali veliko upanja. In kje smo Slovenci v tej zgodbi? Do zdaj smo prodali tri električne tovornjake, leto 2030 pa bo zelo hitro tu!

Pa naj vam ob tej priložnosti zaželim vesele praznike in se srečamo ponovno prihodnje leto.

»Spoznaj prave poti, prave ljudi, stori prave reči in v sebi in drugih najdi le dobre stvari.«



Borut Štajnahr



16



28



32



47

KAZALO

RAZISKAVA

Slovenski prevozniki se usmerjajo k trajnostnosti 6

AKTUALNO 8

NOVICE 10

PREDSTAVLJAMO

Iveco gre v 2024 popolnoma prenovljen 16

Predstavljamo podjetje Petrans d.o.o. 22

Na Kočevskem nastajajo najboljši avtomikserji 24

Ford F-Line nadaljuje zapuščino družine Cargo 26

eTranzit

Hibridi ali popolna elektrika 28

Po cesti s Citroënom AMI Cargo

Prevoz blaga, zmanjšan na minimum 32

NASVETI

Zmanjšan kontrast pri vožnji v dežju 34

PREDSTAVLJAMO

Najbolj nori filmi, ki jih ne smete zamuditi 36

Po cesti z Dacio Sandero Stepway 1,0 TCI

Kot majhen SUV 40

Po cesti z Renaultom Austral techno mild hybrid

Uglažen in poskočen blagi hibrid 41

IZZA OVINKA – Hruševje

Kraj, ki so ga že odkrili tuji gostje 42

POSTAJALIŠČA ZA AVTODOME

Edinstvena organiziranost na področju karavaninga 44

PROIZVODNJA GOSPODARSKIH VOZIL V BIVŠI SKUPNI DRŽAVI (33. DEL)

Zastava je pred natančno 15 leti izdelala zadnji avtomobil 47

Revija Tranzit

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

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

Revija Tranzit izhaja na 45 dni, letnik 7, številka 49, ISSN 2591-0434, Revija šteje med grafične izdelke, za katere se plačuje 5 % davek na dodano vrednost.

Grafični prelom: Color.id, Uroš Sterle s.p.

Lektura: Perfectio

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.

SLOVENSKI PREVOZNIKI SE USMERJAJO K TRAJNOSTNOSTI



Rezultati najnovejše Goodyearove raziskave o trajnostni resničnosti kažejo, da so trendi uporabe prometnih tehnologij v prevozniki panogi usmerjeni v trajnostnost. Prevozniki si prizadevajo postati vse bolj okoljsko ozaveščeni, trajnostno delovanje pa vidijo tudi kot priložnost za znižanje operativnih stroškov.

Goodyearova raziskava o trajnostni resničnosti že tretje leto zapored ponuja vpogled v evropsko transportno industrijo. V letošnji raziskavi je sodelovalo 125 slovenskih vozniških parkov, rezultati pa kažejo pozitiven trend uporabe trajnostne tehnologije. Pri določanju in izvajanju trajnostnih ciljev so še vedno vodilni veliki vozniški parki, vse pogosteje pa se jim pri postavljanju temeljev za zeleno prihodnost pridružujejo tudi manjši prevozniki.

Skrb za okolje je sicer v prevozniki panogi vse bolj prisotna, ne glede na velikost voznega parka. V Sloveniji kar 81 % prevoznikov ocenjuje, da je trajnostnost pomembna, skladno s tem pa so podjetja pristopila tudi k rešitvam. 92 % slovenskih prevoznikov je že oz. bo trajnostne cilje določilo v naslednjih 12 mesecih.

Rešitve za bolj trajnostno delovanje prevozniki vidijo v ustreznih pnevmatikah, posodobitvi voznega parka, izobraževanju voznikov in vpeljavi telematskih rešitev.

Izbira pravih pnevmatik omogoča boljši izkoristek goriva in znatno zmanjša obremenitev na okolje, pri

tem pa se zmogljivost, varnost ali vzdržljivost vozila ne zmanjšajo.

Večina slovenskih voznih parkov (77 %) že uporablja namenske pnevmatike, ki omogočajo bolj varčno porabo goriva in manj izpustov, skoraj tri četrtine transportnih podjetij (70 %) pa uporablja tudi obnovljive pnev-



matike. Z namenom bolj trajnostnega poslovanja prevozniki (67 %) redno posodablajo svoje vozne parke. Vse pogosteje se poslužujejo tudi t. i. eko vožnje, ki zmanjšuje porabo goriva in okoljski odtis. Več kot polovica slovenskih prevoznikov (64 %) svojim zaposlenim omogoča tudi izobraževanja, prek katerih se učijo manjšati porabo goriva. Telematske rešitve za spremljanje in zmanjševanje porabe goriva pa uporablja že 61 % prevoznikov.

Največja ovira so stroški, zapletene rešitve in pomanjkanje kadra

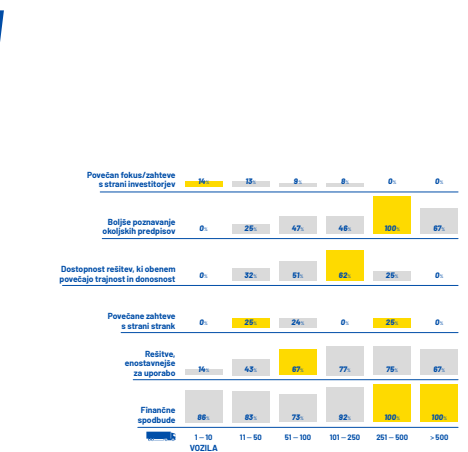
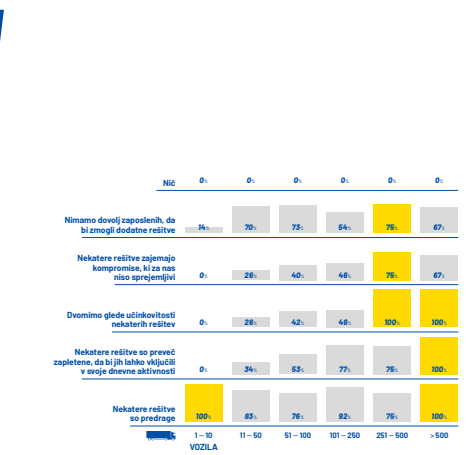
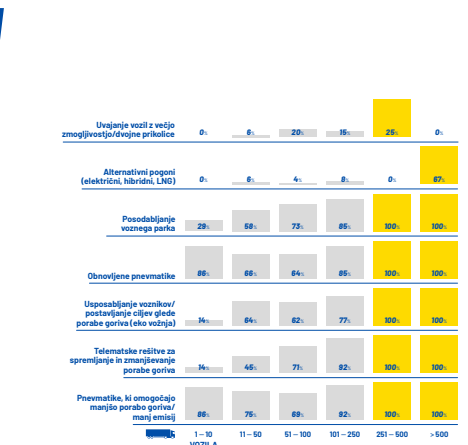
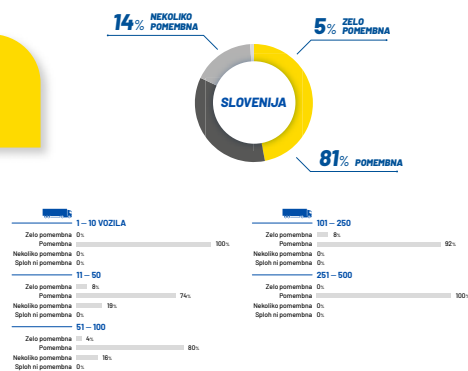
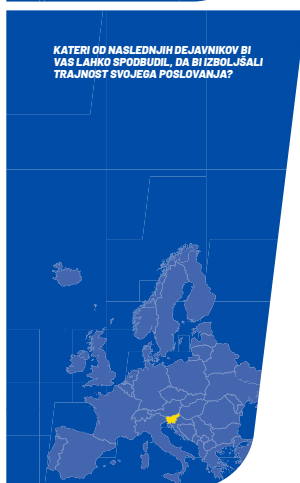
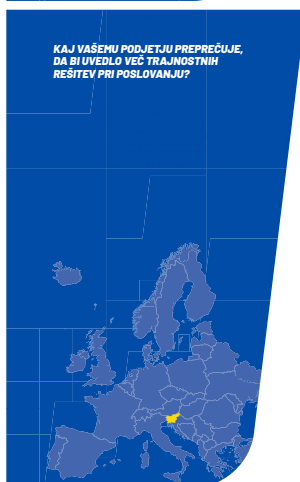
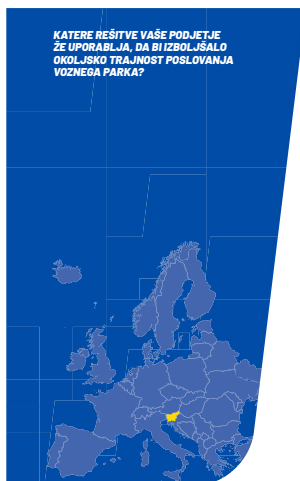
Prevoznikom glavno oviro za uporabo trajnostnih praks še vedno predstavljajo stroški. Več kot tri četrtine vprašanih (82 %) bi se odločilo za trajnostne rešitve, če te ne bi predstavljale prevelikih stroškov za podjetje. Kot najpomembnejši dejavnik za uvedbo trajnostnega poslovanja zato prevozniki izpostavljajo finančne spodbude. Skoraj polovica (46 %) prevoznikov meni, da so rešitve prezapletene, 66 % anketirancev pa bi za vpeljavo trajnostnih rešitev potrebovalo dodaten kader.

Seznanjenost z okoljsko zakonodajo je v Sloveniji najvišja

Vsa slovenska transportna podjetja so letos že seznanjena s spremembami, ki jih narekuje Evropski zeleni dogovor in bodo uvedene za zeleno prihodnost (lanski delež je bil 98 %). Seznanjenost ostalih evropskih voznih parkov se je v primerjavi z lanskim letom povišala, še vedno pa ostaja manj kot polovična (44 %).

Trajnostno delovanje postaja prioriteta za prevoznike

Rezultati letošnje raziskave razkrivajo, da trajnostno delovanje postaja ena izmed prioritarnih nalog tudi v svetu prevoznikstva. V skladu s tem deluje tudi Goodyear, ki poleg izvedbe raziskave v sodelovanju z neprofitno organizacijo TreeNation izvaja program pogozdovanja. Po opravljeni raziskavi Goodyear za vsakega anketiranca posadi drevo in s tem prispeva k pozitivnemu vplivu na okolje. V treh letih so v sklopu sodelovanja zasadili že 4.088 dreves.



CESTNINA TUDI ZA KOMBIJE IN VOZILA NA PLIN

Nemci bodo uvedli obvezno plačilo cestnine za vozila, ki presegajo 3,5 tone z julijem 2024. Za skupine vozil je obvezno plačilo cestnine le, če največja tehnično dovoljena masa vlečnega vozila presega 3,5 tone. Toll Collect bo za vsa vozila pripravil OBU naprave za v režo DIN. Če za vgradnjo naprave v vozilu OBU ni na voljo reže DIN, ponuja Toll Collect naprave OBU za vetrobransko steklo. Za obrtnike in obrtnikom podobna podjetja bo veljala izjema. Za to je na voljo spletna rešitev. S pomočjo te bodo lahko obrtniki z ustreznimi dokazili verodostojno dokazali, da se vozila, ki se uporabljajo pri poslovanju, uporabljajo izključno v skladu z določili »izjeme za obrtnike«.

Predpisi o času vožnje in počitka ter kvalifikaciji poklicnega voznika že vsebujejo ustrezne izjeme za obrtna vozila.

Cestninski predpisi za alternativne pogone

Tovarna vozila, ki so tovarniško opremljena s pogonom na plin CNG



(stisnjeni zemeljski plin)/LNG (utekočinjeni zemeljski plin) in so uvrščena v emisijski razred EURO 6, bodo od januarja 2024 morala obvezno plačevati cestnino.

Vozila brez emisij, kot so električna vozila in vozila na vodik ter vozila z vodikovo gorivno celico, bodo do 31. decembra 2025 oproščena plačila

cestnine. Od 1. januarja 2026 bodo morala vozila brez emisij plačati 25-odstotni delež cestninske stopnje za infrastrukturne stroške ter delež cestninske stopnje za obremenitev s hrupom in onesnaževanje zraka. Vozila brez emisij do 4,25 tone tehnično dovoljene skupne mase pa bodo trajno oproščena plačila cestnine.

SPREMEMBE V PRAVILIH ZA VOZNIŠKE IZPITE IN DOVOLJENJA

V Bruslju razmišljajo o pomembnih spremembah v pravilih za voziške izpite in dovoljenja. Nekatere od teh predlaganih sprememb vključujejo prepoved nočnih voženj za mlade voznike, zdravniške preglede z obnovitvenimi tečajji na vsakih 5 let za voznike nad 70 let, posebna dovoljenja za voznike SUV vozil in uvedbo skupnega evropskega sistema kazenskih točk. Čeprav spremembe še niso potrjene, bi lahko imele pomemben vpliv na veliko število sedanjih in prihodnjih voznikov.

Evropska komisija trenutno pripravlja prenovljeno direktivo, ki bi prines-

la spremembe v pravila za opravljanje voziških izpitov in izdajo voziških dovoljenj. Predlog sprememb je trenutno v razpravi v parlamentarnem odboru za transport in turizem, kjer so predlagane nekatere pomembne spremembe. Kljub temu pa spremembe še niso uradno potrjene. V Bruslju poudarjajo pomembnost izboljšanja varnosti v cestnem prometu in si želijo, da bi nove smernice začele veljati že prihodnje leto.

Med predlaganimi spremembami v zadnjem osnutku odbora je nova omejitev hitrosti, ki bi veljala le za začetnike. Ti bi bili omejeni na hitrost

90 kilometrov na uro, kar bi pomenilo omejitev prehitevanja na avtocestah. Prav tako je bila predlagana dodatna vožnja z inštruktorjem za mlade voznike po končanem dvoletnem poskusnem obdobju.

Druga možna sprememba je prepoved nočnih voženj za mlade voznike med polnočjo in 6. uro zjutraj, če bi to odobrile države članice EU.

Prenovljena pravila bi vplivala tudi na obnavljanje voziških dovoljenj pri starejših voznikih. Starejši od 60 let bi morali obnavljati dovoljenje vsakih sedem let, tisti nad 70 let pa vsakih pet let. Vsi nad 80 let pa bi morali to

ZNIŽANJE VREDNOSTI ALKOHOLA V KRVI NA 0,0

Naši vrli poslanci so soglasno sprejeli resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za naslednjih sedem let. Resolucija med drugim v prihodnjih letih prinaša širitev con z omejitvijo 30 km/h, prenovo zakonodaje pri projektiranju cest in odstranitve nepotrebnih elementov prometne signalizacije. Predvideno je tudi znižanje vrednosti koncentracije alkohola v krvi na 0,0, dvig starosti za voznike mopedov ter uvedba izpita za e-skiro v osnovne šole. Državni zbor je sprejel tudi resolucijo o krepitvi potresne varnosti, ki velik pomen daje ozaveščanju.

Državni zbor je brez glasu proti sprejel resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030. Z ukrepi naj bi dosegli, da na cestah do leta 2030 ne bo umrlo več kot 50 ljudi in da se v prometnih nesrečah ne bo hudo poškodovalo več kot 400 ljudi.



Resolucija v naslednjih letih predvideva razvoj infrastrukture, tako da bodo še bolj spodbujali varno uporabo javnega prevoza, hojo, kolesarjenje in druge oblike aktivne mobilnosti. Hkrati

je predvidena širitev območij z največjo dovoljeno hitrostjo 30 kilometrov na uro in območij umirjenega prometa, predvsem v okolici šol, vrtcev, vozlišč javnega potniškega prometa in v naseljih.

Prav tako načrtujejo pregled in oceno varnosti šolskih poti, vzpostavitev ocenjevanja varnosti državnih kolesarskih povezav, postopno prenovo zakonodaje s področja projektiranja cest, ki bo vključevala najnovejša strokovna spoznanja, in pregled stanja prometne signalizacije, reklamnih in označevalnih tabel s ciljem vzpostavitve minimalne nujne in jasne prometne signalizacije brez motečih elementov ter odstranitve nepotrebnih elementov.

Resolucija poleg tega predvideva tudi zaostritev zakonodaje pri večkratnih kršiteljih in preučitev možnosti za dvig regresnega zahtevka zaradi povzročitve hude prometne nesreče zaradi alkohola ali prepovedanih drog s 13.560 evrov na 130.000 evrov. Predvideva tudi znižanje mejnih vrednosti koncentracije alkohola v krvi na 0,0. Dokument predvideva še dvig starosti za uporabnike lahkih motornih vozil in e-koles nad 15 let ter uvedbo usposabljanja osnovnošolcev za dovoljenje za vožnjo z e-skiro po vzoru kolesarskega izpita.

Št.	Sk.	10.	11.	12.
13.	AM	15.08.88	17.12.48	
14.	A1	04.08.84	17.12.48	
	A2	04.08.84	17.12.48	
	A	04.08.84	17.12.48	
	B1	15.08.88	17.12.48	
	B	15.08.88	17.12.48	
	C1	28.04.84	17.12.48	*
	C	28.04.84	17.12.48	*
	D1	06.09.13	17.07.28	*
	D	06.09.13	17.07.28	*
	BE	30.04.07	17.12.48	
	C1E	30.04.07	17.12.48	*
	CE	30.04.07	17.12.48	*
	D1E	06.09.13	17.07.28	*
	DE	06.09.13	17.07.28	*
	F			
	G	15.08.88	17.12.48	

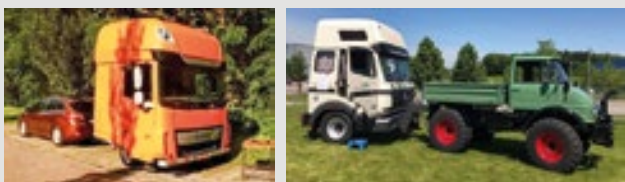
storiti vsaki dve leti, po opravljenem zdravniškem pregledu in osvežitvenem tečaju.

Spremembe bi se dotaknile tudi voznikov večjih avtomobilov, vključno s SUVji. Odbor predlaga uvedbo nove kategorije B+ za avtomobile, težje od 1,8 tone, za katero bi bilo potrebno posebno vozniško dovoljenje, ki ga lahko pridobijo le osebe, starejše od 21 let.

Med pomembnimi spremembami bi bila tudi uvedba sistema kazenskih točk, ki bi veljal na ravni celotne EU. Vozniki bi nabirali kazenske točke ob prometnih prekrških po vsej Uniji, in ko bi zbrali določeno število točk, bi jim sledil odvzem vozniškega dovoljenja. Tak sistem je že uveljavljen v nekaterih državah, vključno s Slovenijo, vendar pa ni skupnega sistema na ravni celotne EU.

Avtodom DAF

Po Facebook skupinah, ki združujejo voznike tovornjakov iz različnih držav, že nekaj časa kroži posnetek presenetljivega projekta. Je nekaj podobnega avtodomu, zgrajenem na osnovi kabine DAF XF Super Space Cab. Kabina je obrnjena v nasprotno stran, je brez motorja, menjalnika in vseh tekočin ter tehta 1,4 tone, tako da jo z lahkoto vleče vsak osebni avto. To je že drugi projekt te vrste, ki je pridobil veliko simpatij javnosti v zelo kratkem času. Prvi je bil kamper, narejen iz kabine Mercedes SK.



Testiranja novih modelov

Po eActrosu 600 zdaj vsi čakamo naslednjo generacijo dizelskih različic Actrosa. Na Nizozemskem so ujele testni tovornjak, ki ima na boku posode za dizelsko gorivo. Zasnova tovornjaka je enaka električni različici, prav tako brez rešetke v maski. Verjetno je rešetka v spodnjem delu maske dovolj za hlajenje motorja.

Prav tako Scania testira nov tovornjak s poenostavljenim sprednjim delom, ki bo v skladu z najnovejšimi evropskimi predpisi za večjo varnost in boljšo aerodinamiko. Scanijina kabina že ima zoženo obliko z ožjim sprednjim delom kot večina tovornjakov. Za izpolnjevanje novih predpisov mora biti tudi sprednji del nagnjen nazaj. Na fotografiji je to težko videti, vendar se zdi, da je sprednji odbijač razširjen, maska pa nagnjena nekoliko nazaj.



Po Avstriji tudi samo en dan

V Avstriji je s 1. 12. 2023 možno kupiti tudi enodnevno vinjeto, ki stane 8,6 evra in je na voljo le v elektronski obliki. Avstrijski Asfinag, ki upravlja avtoceste, je nekoliko korigiral cene vinjet. Letna vinjeta, ki velja od 1. 12. 2023 do 31. 1. 2025, s ceno 96,4 evra ostaja nespremenjena. Nekoliko se je znižala cena dvomesečne vinjete, ki zdaj stane 28,9 evra, zato pa se je zvišala cena desetdnevne vinjete na 11,5 evra.



Višje cestnine za tovorna vozila

Avstrijska vlada je že septembra napovedala, da cestnine ne bo usklajevala z inflacijo, saj bodo za leto 2024 v ceno vračunani stroški izpustov ogljikovega dioksida. V prihodnjem letu se bodo tako cestnine dvignile za 7,4%. Naslednje leto pa se bodo ponovno usklajevale z inflacijo. Z upoštevanjem inflacije naj bi po napovedi avstrijske centralne banke leta 2025 zvišanje znašalo okoli 12,1 odstotka, leta 2026 pa okoli 8,4 odstotka.



Rekord na dveh kolesih

Italijanski kaskader Marco Davide Giomy je postavil nov svetovni rekord v najdaljši vožnji tovornjaka na samo dveh kolesih. Marco je namreč v tretjem poskusu prevozil 3,8 m ozek in 10 m dolg odsek s tovornjakom na le dveh kolesih in pokazal vrhunsko spretnost. Guinnessovi svetovni rekordi so že dolgo vir fascinacije in navdiha za ljudi po vsem svetu. Ti podvigi in človeški dosežki pogosto premikajo meje mogočega in tvorijo koktajl zabave in pomembnosti.



Tudi Tatra s pogonom na vodik

Tatra Trucks, ki je v lasti Czechoslovak Group in Promet Group, se v zadnjem času ukvarja z več razvojnimi projekti, povezanimi s sodobnimi pogonskimi sistemi za tovorna vozila. Eden takih projektov je razvoj tovor-

njaka Tatra Force e-Drive z vodikovimi gorivnimi celicami (FCEV – Fuel Cell Electric Vehicle), katerega prototip je bil javnosti prvič predstavljen v okviru konference H2 Forum 2023.



Pogon prototipa je električen, vendar je prilagojen tako, da je lahko neodvisen od zunanjih virov električne energije, zato vir energije vozi s sabo. Na njem so poleg pogonskega elektromotorja, pogonskih baterij in dveh gorivnih celic nameščeni tudi rezervoarji, ki prenesejo visoke pritiske za vodik v tekočem stanju. Gorivne celice proizvajajo potrebno elektriko s kemično reakcijo. Prednost tega koncepta je zelo kratek čas, ki je potreben za polnjenje rezervoarjev za vodik.

Konstruktorji v Tatri se ukvarjajo tudi z drugimi tehnološkimi projekti sodobne mobilnosti: nedavno so na primer predstavili tovornjak z avtonomnim krmilnim sistemom na isti platformi kot prototip na vodik.

Jungheinrich POWERLiNE

- Viličarji z vgrajeno litij-ionsko baterijo
- Za še večjo učinkovitost vašega skladišča

JUNGHEINRICH

LI-ION
technology

www.jungheinrich.si

Brez ledu na prikolici

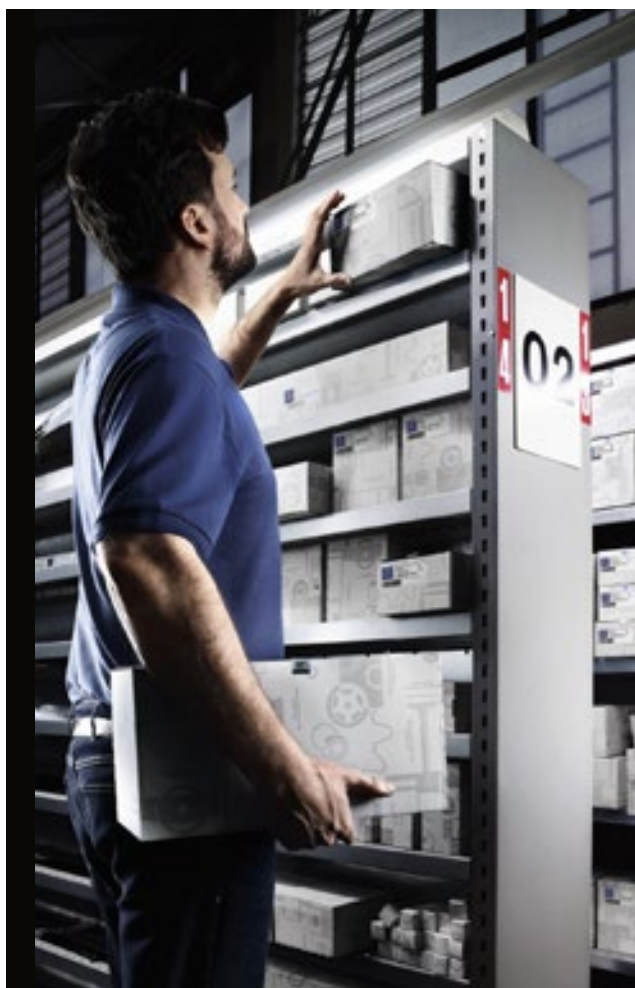
Na Poljskem so začeli nameščati prav zanimive naprave, ki pomagajo v zimskih mesecih odstranjevati sneg in led s streh prikolic. S tem so prisluhnili željam in potrebam voznikov, da se jim ni treba vzpenjati po tovornjaku in prikolici. Sistem temelji na dveh močnih ventilatorjih, ki delujeta z močjo 30 kW in pod posebnim kotom vpihujeta topel zrak pod pritiskom. Zahvaljujoč temu čiščenje celotne kompozicije traja le 3 minute, ob tem pa vozniku ni treba zmrzovati zunaj, saj mu sploh ni treba zapustiti kabine.



Prihaja Toyota Proace Max



Toyota predstavlja novost v modelu Proace Max, ki bo razširil modelno paleto, na voljo pa bo v 6 konfiguracijah, z dvema medosnima razdaljama, tremi dolžinami in tremi višinami. V največji različici bo ponujal tovorni prostor s prostornino 17 m³, prvič pri Toyoti pa se bodo lahko zadnja vrata odpirala pod kotom 270°. To veliko gospodarsko vozilo bodo izdelovali v sodelovanju s Stellantisom in bo tehnološki bratranec Jumperja, Boxerja, Ducata in Movana. Novost je tudi HILUX HYBRID 48V, ki bo dopolnil celovito linijo modelov pick-up. Tako bo priljubljeni pick-up ohranil vse dobre lastnosti in prinesel izboljššan odziv na stopalki za plin, izboljšano zmožljivost in regenerativno zaviranje pri upočasnjevanju.



Akcijska ponudba nadomestnih delov Mercedes-Benz z menjavo

VODNA ČRPALKA MP4 z menjavo

kat. št.: A 4702000401AKC

409,00 €

cena nadomestnega dela z menjavo



Za rezervacijo termina in dodatne informacije

pokličite: **01 365 82 22**

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



PRIGO, d.o.o., Brezovica | Pooblaščen servis vozil Mercedes-Benz, Servisni center Brdo, Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana, T 01 365 82 22 | E servis.gv@prigo.si | www.prigo.si

V O L V O

Za moderna mesta

VOLVO FL & VOLVO FE



Volvo FL in FE izpolnjujeta najvišje varnostne standarde in ponujata popolnoma električne pogone, ki omogočajo cel dan tihega mestnega prevoza brez emisij izpušnih plinov.

Volvo Trucks. Driving Progress

Četrto stoletje Profi Linerja

Krone Profi Liner je praznoval četrto stoletje. Ko je šlo za polpriklopnike s preklopnimi stranicami, ki so bili najbolj pogosti v poznih 90-ih, so priklopnice Krone veljale za ene najboljših. Toda transportna panoga se je hitro spreminjala, evropski trg je postajal vedno večji in logistika, prikovana na palete, je zahtevala polpriklopnike z drsnimi zavesami, saj so se nakladi vse pogosteje vršili s strani namesto od zadaj. Nova vrsta vozila je hitro postala priljubljena, manjkalo je le privlačno ime, ki bi bilo razumljivo v vseh državah. Rainer Steuernagel, takrat vodja prodaje in trženja pri Krone, je imel sijajno idejo: »Profi Liner«, podloga za profesionalce. Prikupno ime se je hitro prijelo in druga polovica besede »liner« je postala beseda za celoten program, tako da so bile kmalu zatem dodane izpeljanke Coil, Mega, Paper, City, Box, Cool in Dry. Na sejmu IAA Commercial Vehicles 1998 je nova družina Krone »Liner« imela svoj velik debi.

Na svoj 25. rojstni dan je polpriklopnica Profi Liner na trgu že v peti generaciji. Leta 2003 je bil predstavljen Profi Liner 2; poleg številnih izboljšav kakovosti je takrat premiero praznoval novi zunanji okvir Multi-Lock. S tem edinstvenim sistemom pritrditve tovora je bilo ustvarjenih več kot 3.000 možnosti pritrditve tovora. Tretja generacija je bila predstavljena leta 2006, tokrat se je tovarna osredotočila na zmanjšanje stroškov življenjskega cikla in teže.



S Profi Liner 4, predstavljenim leta 2009, je bil cilj poleg nadaljnjih optimizacij kakovosti poenostaviti notranje procese in zmanjšati stroške logistike. Zadnja generacija Profi Liner 5 prihaja s tara težo 5.950 kg v standardni opremi, z robotsko izdelanimi jeklenimi vrati za zabojnike in številnimi novimi detajli v karoseriji ter s cinkasto fosfatiranimi KTL obdelanimi šasijami in praškastim premazom. Poleg tega je Profi Liner na voljo s številnimi telematskimi funkcijami.

Zahvaljujoč prefinjenemu modularnemu sistemu je mogoče Profi Liner prilagoditi številnim individualnim zahtevam. Kot del »Misije nad ničlo«, ki jo je lansiral Krone 2022, novi Krone eTrailer pomaga izboljšati njihov ogljični odtis. Čeprav je bil Profi Liner prvič predstavljen leta 1998 – pred 25 leti – priklopnica s ponjavo Krone ostaja aktualna in ponuja veliko možnosti za prihodnje inovacije.



KRONE
We Deliver the Future

*Veseli božič in srečno ter uspešno novo leto
2024 vam želi ekipa **TCI TRADING d.o.o.***

IVECO

Vozite po poti sprememb



Rojen in zgrajen okoli vas.

IVECO **S-WAY**

Novi IVECO S-Way naredi vaše poslovanje bolj produktivno, bivanje v vozilu pa še bolj udobno, varno in povezljivo. Nova družina motorjev XCursor 13 bo skupaj z visokozmogljivo motorno zavoro in izboljšano aerodinamiko zagotovila do 10 % večjo učinkovitost pri porabi goriva. Popolnoma nova zasnova notranjosti prinaša izjemno ergonomijo in digitalne izkušnje. Vrhunska ponudba vključuje profesionalne storitve za dodatno optimizacijo produktivnosti, neprekinjenega delovanja vozila ter varčevanja z gorivom.

Vozite po poti sprememb.

IVECO
DRIVER
PAL

IVECO
Easy Way

just ask
alexa

BENUSSI

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

IVECO GRE V 2024 POPOLNOMA PRENOVLJEN

Iveco je v Barceloni predstavil številne novosti na celotni paleti gospodarskih vozil, od priljubljenega Dailyja, prek Eurocarga do največjega S-Waya. Pa novosti niso le v elektrifikaciji game, temveč je Iveco posodobil tudi motorje na notranje zgorevanje, ki bodo nudili večji prihranek predvsem na nemških avtocestah, posodobil je aerodinamiko, da bodo vozila bolj učinkovita in bodo porabila manj goriva, nova pa je tudi armatura, zdaj z digitalnimi merilniki, ne smemo pa pozabiti na sistem kamer, kar je zamenjava za glavna vzvratna ogledala.

Da to niso le prazne besede, se lahko prepričate na fotografijah najnovejšega S-Waya, ki nazorno pokažejo vse kozmetične spremembe. Kot že rečeno, so najbolj opazni detajli radarji za mrtvi kot in kame-re, ki nadomeščajo glavna ogledala, nameščene nad vrati. Radarji bodo od prihodnjega leta standardna oprema (zaradi zahtev EU), kame-re pa so opcijske in bodo na vozilo nameščene po želji kupca. Pozorno oko bo opazilo tudi nov logotip.

Opazne so tudi spremembe v notranjosti. Tu prednjači povsem nova armaturna plošča, nov multi-medijski zaslon, cela vrsta fizičnih stikal za najpomembnejše funkcije, klimatska naprava, ki jo še vedno upravljamo z gumbi, elektronsko upravljanje ročne zavore, precej večja držala za skodelice, dva predala v osrednjih delih delovne površine, zložljiva mizica na sovoznikovi strani. Zgornji del plošče je prekrit z mehko prevleko.

Kot v Ferrariju

Upravljanje samodejnega menjalnika je zdaj premaknjeno na volanski drog. Gumb za zagon motorja se nahaja na samem volanu na levi strani, tako da ga zlahka dosežemo tudi stoje na stopnicah. Iveco priznava, da se ta rešitev zgleduje po Ferrarijevih športnih avtomobilih. Volanski obroč ima tudi novo razporeditev stikal, manjši premer (45 cm) in večji razpon nastavitve, ki sega skoraj do voznikovih stegen. Voznikov sedež



se lahko bolj spusti kot pri predhodniku, nov je tudi dizajn usnjenega oblazinjenja.

V spalnem delu bomo opazili novo lestev s tremi širokimi stopnicami. Voznik si lahko omisli dva hladilnika po 50 litrov. Ob postelji pa še vedno ni razsvetljave, nameščeni sta le vtičnici USB in USB-C. Vzmetnice se zdijo podobne kot pri predhodniku, na voljo je nočna klimatska naprava, vrata pa imajo mehansko zaklepanje z ročaji (multi-lock). Seznam serijske opreme je prilagojen zahtevam EU za leto 2024. To ne velja le za zgoraj omenjene radarje za »mrtvi kot«, ampak tudi za senzorje, ki prepoznajo objekte neposredno pred tovornjakom, na voljo pa je tudi kamera za vzvratno vožnjo. Slednja prenaša sliko na zaslon, ki se nahaja desno od voznika. Za krmiljenje je uporabljen nov elektrohidravlični krmilni sistem s funkcijo avtocestnega pilota, ki ohranja vozilo na sredini voznega pasu med dvema črtama. Samodejna bo tudi vožnja v prometnih zastojih, zahvaljujoč aktivnemu tempomatu.



S-Way v novi zeleni lansirni barvi, s številnimi kozmetičnimi popravki in sistemom kamer namesto ogledal.

Posodobljena celotna gama

Večina obravnavanih modifikacij ni opazna samo na modelu S-Way, ampak tudi na njegovih specializiranih bratrancih v izvedbah X-Way in T-Way. Poleg tega so za ozke ka-

roserijske različice pripravili novo armaturno ploščo z jasno drugače razporejenimi komandami.

Pri modelih z motorji z notranjim zgorevanjem Iveco ni izkoristil nove uredbe EU, ki dovoljuje podaljšanje karoserije do 90 centimetrov. Nekaj





Posodobitve niso opazne le na modelu S-Way, ampak tudi na njegovih specializiranih bratrancih v izvedbah X-Way in T-Way.

podobnega je bilo storjeno samo v izvedbi na vodikov pogon Iveco S-eWay H2, da so lahko podaljšali zadnji del karoserije in tam postavili stolp z vodikovimi rezervoarji. Baterijska različica, imenovana Iveco S-eWay, je po videzu enaka dizlom, le da ima medosje podaljšano na 4 metre. Vodikova in baterijska različica bosta imeli tudi drugačno za-

snovo sredinske konzole, kjer prevladuje velik zaslon, in na njej ne bo prostora za klasična stikala.

Dizel še vedno v ospredju

Različice Iveco S-Way z dizelskim motorjem bodo uporabljale le motor XCursor 13. Njegova prostornina znaša 13 litrov, moč v primerjavi s predhodnikom pa so pri vsaki razli-

Storitve voznega parka

Povsem nova storitev Driver's Health spremlja stanje voznika, da prepreči nenadne izredne zdravstvene razmere, zaščiti voznika in prispeva k varnosti na cesti. Poročilo o poklicni varnosti je bilo posodobljeno, pri čemer se novi ADAS sistemi izkoriščajo tudi za zagotavljanje naprednejših avtomatiziranih poročil, ki vozniku pomagajo varno potovati. Iveco Driver Pal je glasovni potovalni spremljevalec in je zdaj popolnoma integriran v informacijsko-razvedrilni sistem, kar zagotavlja nemoteno izkušnjo in vozniku omogoča, da s svojim glasom upravlja različne funkcije. Aplikacija Easy Way je bila posodobljena s funkcijami, ki prihranijo čas in izboljšajo produktivnost, kot so digitalni kontrolni seznam, daljinski upravljalniki in interaktivni uporabniški priročnik.

Portal za stranke Iveco On se je razširil in postal center za povezljivost, kjer lahko stranke spremljajo in upravljajo svoja vozila ter poenostavljajo administracijo svojega poslovanja. Z novimi daljinskimi upravljalniki, dostopnimi prek portala Iveco On, lahko tudi na daljavo upravljajo vrsto nastavitvev vozila, s čimer zagotavljajo, da je tovarno vozilo vedno učinkovito in varno.



V notranjosti izstopa povsem nova armaturna plošča, nov multimedijski zaslon in nov volanski obroč, na katerem je stikalo za zagon motorja kot pri Ferrariju.

čici povečali za 10 KM. Zahvaljujoč temu je različica 490 zdaj postala različica 500, medtem ko je različica 570 postala različica 580. Poleg tega bo isti motor na voljo v različici s pogonom na plin. Iveco je ob premieri že napovedal vključitev posodobljenega S-Waya v novi nemški cenik cestnin glede na porabo goriva. Dizelske različice bodo predvidoma uvrščene v 2. razred emisij CO₂, kar jim bo omogočilo popust v višini 0,8 centa na kilometer. Različice s pogonom na plin naj bi prešle v razred 3, kar prinaša popust za 1,6 centa na kilometer. V praksi to pomeni, da je motor XCursor 13 postal

Še vedno tudi na plin

Precej posodobitev je tudi na modelu Eurocargo. Precej posodobitev je na kabini, pa tudi v njej. Za razliko od drugih proizvajalcev pa se Iveco pri tem modelu ni odločil za elektrifikacijo, da bi naredil korak naprej k trajnostnemu prometu, ampak se osredotoča na zemeljski plin z novim motorjem, ki je na voljo v vseh različicah. Novi Tector 7CNG je 6,7-litrski motor, ki ga poganja stisnjeni zemeljski plin (CNG) in je na voljo v treh različicah z 220, 250 in 280 KM. Pri Ivecu pravijo, da lahko z njim zmanjšajo izpuste CO₂ tudi za 95 %.

Eurocargo, ki je na voljo v različicah od 7,5 do 18 ton, ponuja medosno razdaljo od 2.790 do 6.570 mm ter robustno šasijo, pripravljeno za široko paleto nadgradenj in predelav.



S-Way je poln novosti. Največja je zagotovo vgradnja sistema kamer namesto vzvratnih ogledal. Na boku bomo srečali senzorje in radarje za pokrivanje mrtvih kotov. Multi-lock ključavnica ščiti voznika predvsem ponoči pred vdíranjem v vozilo, nov sedež pa ponuja precej več udobja in je izdatnejše nastavljen.

Sodobnejši eDaily

Spremembe v notranjosti vključujejo 10,25-palčni digitalni voznikov zaslon in prenovljen infotainment sistem z 10-palčnim zaslonom. Izboljšana je bila tudi ePTO enota, ki zdaj ponuja 50 kW moči. Iveco pravi, da bo dodatna moč omogočila uporabo za širši nabor opreme, vključno s specializiranimi vozili, kot so gasilska vozila, snežni plugi in vozila za odvoz smeti.

Električni Iveco Daily bo zdaj na voljo tudi s četrto baterijo, ki bo dodatno povečala doseg. Četrta baterija je na voljo pri različicah s šasijo in kabino za skupno težo do 7,2 tone, s čimer se poveča zmogljivost celotnega baterijskega sklopa na 148 kWh. Poleg tega imajo šasije kabine zdaj tudi možnost stransko nameščenega polnilnega priključka. Iveco pravi, da bo tako polnjenje bolj priročno za voznike.





V S-Wayu bo še vedno na prvem mestu dizelski motor XCursor 13, ki so mu povečali moč za 10 KM.

zelo varčen, saj razred 2 zahteva 5 odstotkov manjšo porabo goriva od povprečja, v razredu 3 pa mora biti prihranek vsaj 8 odstotkov.

Iveco veliko stavi tudi na promo-

cijo, tako so predstavili povsem električni dirkalni tovornjak, ki ga upravlja šestkratni svetovni prvak v dirkah s tovornjaki Jochen Hahn, zelo atraktivna pa je tudi izvedba,

katero so pripravili skupaj s heavy metal skupino Metallica. Ivecovi tovornjaki bodo tako skrbeli za prevoz opreme med evropskim delom turneje priznane skupine.

Do 500 km na elektriko

Tako kot večina proizvajalcev ima tudi Iveco pripravljen vlačilec s pogonom na elektriko. S-eWay, ki je bil sprva na voljo samo kot vlačilec 4x2 s kabino AS polne širine, je rezultat nekdanjega sodelovanja z Nikolo.

Srce pogona sta dva elektromotorja, ki razvijata 480 kW stalne moči. Ker v sredini šasije ni več kardanske gredi, se je tu ustvaril prostor za namestitev do devet sklopov baterij, pri čemer ima vsak sklop po 82 kWh moči, skupaj je lahko na voljo 738 kWh. Namestitev toliko baterij omogoča kar 4 metre dolga medosna razdalja.

Tovornjak ima enostopenjski menjalnik, kar je bila po besedah Neila Blacka, produktnega vodje za električna vozila, logična izbira. »Menimo, da je preprostost za to prvo generacijo pot naprej. V našem pogonskem sklopu imamo dovolj elastičnosti, zato ima vozilo odločna pospeševanja, visoko zmogljivost in dobre vozne lastnosti.

Baterije tovornjaka, od katerih vsaka tehta 500 kg, uporabljajo litij-ionsko kemijo. S 350-kW hitrim polnilnikom lahko baterije napolnite do 80 % v 90 minutah. S-eWay za zdaj še ni pripravljen za megavatne polnilne sisteme (MCS).«





Brezskrbno po Evropi. S tremi pametnimi rešitvami:



Prihranite čas in denar na približno **67.000** bencinskih servisih po vsej Evropi.



Z **DKV BOX EUROPE** uživajte v prehodu številnih cestninskih postaj brez ustavljanja v 13 evropskih državah.



Z digitalnim asistentom **DKV LIVE** lahko občutno povečate učinkovitost vašega voznega parka.



dkv-mobility.com

YOU DRIVE, WE CARE.



SERVIS, PRODAJA, TRANSPORT, LOGISTIKA

Podjetje Petrans d.o.o. od leta 2000 opravlja prevoze blaga, v zadnjem času pa se uspešno ukvarjajo še z logističnimi storitvami po meri in želji naročnika, prodajo priklopnih vozil Koegel, prikolice tudi oddajajo ali posodijo v času njihovega popravila, oddajajo poslovne prostore in parkirni prostor za tovornjake, še posebej pa so ponosni na sodobni servis.

Podjetje se je na Rudnik v Ljubljani preselilo leta 2017. Na 34.000 m² velikem zemljišču so zgradili nove poslovne, logistične, skladiščne in servisne prostore. In ravno servisu v zadnjem času namenjajo veliko pozornosti. Tam lahko v popravilo sprejmejo tako tovorna kot priklopna vozila. Njihov moto je, da lahko le dobro servisirano vozilo učinkovito opravlja svoje delo, zato celovito poskrbijo za izpravnost vozila na lokaciji servisa kakor tudi na terenu s pomočjo dveh servisnih vozil.

V eni najsodobnejših delavnic poskrbijo za pooblaščen servis BPW, SAF, Wabco in Koegel, ob tem pa na tri servisne steze sprejmejo tudi tovornjake in prikolice katere koli znamke. V velikem regalnem skladišču so vedno na zalogi najbolj potrebni rezervni deli, če pa česa ni, to hitra pošta dostavi ekspresno še isti dan ali najkasneje v 24 urah kjer koli iz Evrope.

Da so vozila vedno pravilno »obuta«, poskrbi vulkanizerska delavnica, kjer so vedno na zalogi tudi

pnevmatike priznanih proizvajalcev. Montažo in centriranje gum za tovorna in priklopna vozila izvajajo na sodobnih strojih. Za dolgo življenjsko dobo gum je pomembna kako-

vozna montaža, natančno centriranje in pravi tlak v gumi.

Poskrbijo tudi za ličarska in kleparska popravila. Zelo pomembna je tudi pravilna nastavitve podvo-



Serviserji se redno izobražujejo in uporabljajo najsodobnejša orodja in diagnostične naprave, tako da dobro poznajo najnovejše trende in najmodernejše pristope na področju servisiranja.



Pravilna nastavitve podvozja pri tovornih vozilih in tudi pri prikolicah je nujno potrebna za zagotavljanje varnosti, ob tem pa manjša izrabo pnevmatik in nižja porabo goriva.



Na voljo je 1400 m² sodobno urejenih servisnih prostorov.

zja na tovornih vozilih, kar zagotavlja večjo varnost vozila pri vožnji (vozilo drži smer), manjšo izrabo pnevmatik na vozilu (enakomerna izraba) in tudi manjšo porabo goriva. Tudi zavore so pomembne tako na tovornem kot priklopnem vozilu, zato v servisu izvedejo meritve, popravila in menjavo zavor. Za vas bodo opravili tudi vzdrževalna dela pnevmatskih, hidravličnih in električnih inštalacij, optično nastavitve žarometov, servis klimatskih naprav ter izvedli osnovni servis z menjavo olja in filtrov.

Odličnost zagotavljajo zaradi nenehnega vlaganja v tehnologijo in osebje

Podjetje veliko vlaga v izobraževanje zaposlenih, v ustrezne delovne pogoje zaposlenih, v zahteva-

no opremo servisa ter v specialna orodja. Serviserji se redno izobražujejo doma in v tujini pri proizvajalcih in uporabljajo najsodobnejša orodja in diagnostične naprave za različne znamke vozil, tako da dob-

»Servis odlikujejo: kakovost, strokovnost in učinkovitost servisiranja vseh vrst tovornih vozil in prikolic, redni servisi ter vzdrževanja.«

ro poznajo najnovejše trende in najmodernejše pristope na področju servisiranja in hitro prepoznajo morebitne okvare.

Ne nazadnje se podjetje lahko po-



Tudi zavore so pomembne tako na tovornem kot priklopnem vozilu, zato v servisu izvedejo meritve, popravila in menjavo zavor.



Direktor podjetja Peter Ktrašnik trdi: »Le dobro servisirano vozilo lahko učinkovito opravlja svoje delo.«

hvali, da nudi vse na enem mestu, kar je njihova velika prednost. Pri njih lahko nabavite priklopno vozilo, ob tem pa vam pomagajo tudi pri financiranju in zavarovanju, lahko najamete poslovne, skladiščne in parkirne prostore ter se prepustite skrbnim rokam profesionalnih serviserjev, ki bodo dobro poskrbeli za vaše vozilo.

Glede na izkušnje, ki temeljijo na četrto stoletja trdega dela, se bodo vedno potrudili, da servis izvedejo hitro, strokovno in v skladu z željami stranke.

NA KOČEVSKEM NASTAJAJO NAJBOLJŠI AVTOMIKSERJI

Na Kočevskem že dobrih 30 let izdelujejo kakovostne avtomešalce. Podjetje ITAS-CAS, ki je bilo ustanovljeno leta 1992, je od lanskega oktobra v lasti nemškega podjetja Putzmeister in se je preimenovalo v Putzmeister Slovenija, in tako bodo dolgo in uspešno tradicijo še nadaljevali.

V Kočevju letno izdelajo 1000 kompletnih avtomešalcev in 1400 mešalnih bobnov tudi za druge naročnike. Za izdelavo enega avtomešalca v povprečju potrebujejo 3 do 4 tedne, izdelujejo pa bobne s kapaciteto od

2,5 do 16 m³ in so edino podjetje v Evropi, ki je sposobno narediti tako svoje kot tudi vse konkurenčne mešalne bobne, ki se po obrabi menjajo. V svojem asortimanu imajo veliko različnih izvedb, kot so prilagojeni

mešalci za tunele, mešalci na prikolicah z lastnim pogonom, na posebnih premičnih abroll šasijah, stacionarne mešalce z elektro pogonom ter druge unikatne izvedbe. V njihovi ponudbi je več kot 90 dimenzijsko in prostorsko različnih mešalnih bobnov, kar je edinstven rezultat v Evropi.

Smela je tudi prihodnost, saj so že prerasli svoje okvirje in širitev je neizbežna. V prihodnjem letu bodo namreč začeli prevzemati montažo na kamion in izvajali neposredne dobave kupcem po Evropi. Trenutno so bili odgovorni samo za trge nekdanje Jugoslavije, saj je ostale trge pokrival Putzmeister Nemčija. Prav tako je pomembno izpostaviti postavitve novega skladišča za sestavne dele avtomešalcev in hkrati centralnega skladišča rezervnih delov za celotno Evropo.

Plod domačega znanja

V podjetju se radi pohvalijo, da so nadgradnje plod domačega znanja in da so skoraj vsi elementi avtomešalca izdelani v kočevski tovarni. Glavni izdelki se izvažajo v države zahodne Evrope ter v Arabske Emirate, kjer



Izdelujejo pa bobne s kapaciteto od 2,5 do 16 m³ in so edino podjetje v Evropi, ki je sposobno narediti tako svoje kot tudi vse konkurenčne mešalne bobne, ki se po obrabi menjajo.



V Kočevju letno izdelajo 1000 kompletnih avtomešalcev in 1400 mešalnih bobnov.

že težko najdete katero drugo znamko avtomešalcev.

Na trgu imajo veliko prednosti pred konkurenco, saj lahko izdelajo avtomešalec povsem po naročilu in željah kupca. V preteklosti so sodelovali tudi pri različnih projektih, kot so

razvoj avtomešalca s pumpo, razvoj stacionarnega mikserja z lastnim pogonom (dizelski ali elektro motor), razvoj 14-m³ avtomešalca, razvoj mikserja za preklopno nadgradnjo, vagonski mikser in posebne rešitve za mešanje polimerov.



Tilen Kavšček, vodja prodaje nam je zaupal: »Putzmeister Slovenija ima za prihodnost smelega načrta, kar pomeni širitev proizvodnje v matični tovarni v Kočevju, kakor tudi povečevanje proizvodnje pri kooperantih v Sloveniji in tujini.«

Tudi sodelovanje z lokalno skupnostjo je zelo pomembno. Zato sodelujejo s Srednjo šolo Kočevje, kjer izvajajo namensko delavnico za dijake. Za to so zaposlili osebo, ki skrbi za usposabljanje vajencev/praktikantov, s čimer skrbijo za prepoznavnost podjetja kot dobrega delodajalca v regiji. Predstavitvene ekskurzije in ogleda proizvodnje pa omogočajo tudi ostalim šolam.

Povsem električen

Da gredo v Kočevju v korak s časom, priča tudi dejstvo, da so kot prvi razvili in izdelali popolnoma električen avtomešalec, nameščen na električni tovornjak. Produkt je plod sodelovanja s kolegi iz Nemčije in lastnikov s Kitajske, ki so hkrati tudi dobavitelj električnega kamiona. Ekipa konstruktorjev iz podjetja Putzmeister Slovenija je leta 2022 sodelovala pri razvoju mednarodnega produkta iONTRON. Nastal je 9-m³ električni avtomešalec s kapaciteto baterije 350 kWh.

Osnovo tvori štiriosni kitajski tovornjak Sany, dolg 10 metrov, z lastno težo 15 ton in 17 tonami nosilnosti. Za kabino je v poseben boks pripet baterijski blok, ki poganja 250-kW motor. Motor je združen s 6-stopenjskim samodejnim menjalnikom, ki omogoča tudi počasno premikanje. Polnjenje poteka prek klasičnega CCS 2 priklopa. Vozilo je opremljeno z vsemi potrebnimi ADAS varnostnimi sistemi, ki zadostujejo vsem evropskim predpisom.

Na vozilo je nameščen ultra light Hardox boben, ki je kar 550 kg lažji od klasičnega. Za čiščenje je na voljo tudi 500 litrov vode. Takoj pod rezervoarjem za vodo pa je nameščen dodaten elektromotor, ki prek ZFovega reduktorja vrti boben. Celotno upravljanje z električnim avtomešalcem se izvaja s pomočjo priročnega daljinskega upravljalnika, ki ima v kabini tovornjaka posebno mesto, na katerem se tudi polni. V primerjavi s klasičnim vozilom z motorjem na notranje izogrevanje je vozilo na elektro pogon sicer težje, vendar pri vsakodnevni uporabi v ozračje ne izpusti nič emisij.





FORD F-LINE NADALJUJE ZAPUŠČINO DRUŽINE CARGO

Ford Trucks je lani prodal 16.400 tovornjakov, pretežno v Evropi. Po 7 letih od zadnjih večjih sprememb in predstavitve modela F-Max se je Ford Otosan odločil, da obstaja prevelika vrzel med največjim modelom F-Max in njegovim starejšim bratom, modelom Cargo. Zato se je odločil predstaviti naslednika v obliki serije F-Line.

Serija F-Line je sestavljena iz 3 segmentov: distribucija, gradbeništvo in klasično prevoznništvo. Za razliko od serije F-Max je tu na voljo veliko različnih specifikacij. Med njimi so konfiguracije 4x2, 6x2, 6x4, 8x2 ter 6x4 in 8x4 za gradbena vozila.

Novo vozilo je dobilo novo ime in je prekinilo dediščino z vozili iz serije Cargo. Kabina je bila zasnovana po navdihu iz modela F-MAX. Prenovljena rešetka, odbijači, žarometi, blatniki, vrata in ohišja ogledal združujejo moč in slog, velika vrata in stopnice pa olajšajo vstopanje in izstopanje ter s tem povečujejo ergonomijo.

Notranja zasnova poudarja optimalno udobje in kakovost, zunanja oblika pa ponuja eleganten, dinamičen in privlačen videz. 9-palčni multimedijski zaslon vozniku omogoča upravljanje s številnimi funkcijami v vozilu. Novi sedeži, nov volan in upravljalni gumbi



izboljšajo udobje in ergonomijo.

Serija F-Line predstavlja nov užitek v vožnji s poudarkom na varnosti. Nova arhitektura omogoča vgradnjo in uporabo vseh sodobnih ADAS sistemov, kot so: zaznavanje mrtvega kota, vzratna kamera, sistem za prepoznavanje prometnih znakov, sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah in pomoč pri zaviranju v sili. Ti zagotavljajo varno vožnjo po kateri koli cesti. Asistent za trčenje z zaznavanjem pešcev, inteligentni prilagodljivi tempomat s sistemom Stop & Go, samodejna pomoč pri dolgih lučeh in sistem opozarjanja na menjavo voznega pasu zagotavljajo vozniku varnejšo in prijetnejšo izkušnjo vožnje.

Serija F-Line bo na voljo z dvema dizelskima motorjema s prostornino 9 in 12,7 litra, oba pa spadata v družino

Ecotorq, ki jo je razvil proizvajalec sam. Manjši razvija 330 KM in 1.400 Nm navora in je združen z avtomatiziranim 9-stopenjskim ročnim menjalnikom, ki ga je razvil Ford Trucks. Močnejši motor razvija 420, 450 in 480 KM ter 2.150, 2.300 in 2.500 Nm navora. Ne glede na konfiguracijo se lahko odločite za 16-stopenjski ročni menjalnik, ki ga zagotavlja ZF, ali avtomatiziran menjalnik Fordove izdelave.

F-Line bo na voljo v 3 različicah, na voljo bo celotno zračno vzmetenje. Medosna razdalja je lahko od 330 do 510 cm, na voljo pa je tudi naj-sodobnejši elektrohidravlični krmilni sistem. Tudi kabina naj bi bila zdaj na voljo v treh višinah.

Vozila bodo na voljo od februarja 2024 dalje tako v Turčiji kot na evropskih trgih.



POPOLN NADZOR

na dosegu vaših prstov

Naše napredne telematske rešitve omogočajo učinkovito upravljanje voznega parka kadarkoli in kjerkoli. Na vsakem trgu, kjer poslujemo, nudimo vse na enem mestu - najboljšo podporo, svetovanje in pomoč pri izboru rešitev.

080 70 71 | info@cvs-mobile.com | www.cvs-mobile.com



HIBRIDI ALI POPOLNA ELEKTRIKA

Trenutno so na trgu različni tipi električnih in hibridnih vozil, že čez deset let, morda celo prej, pa je realno pričakovati, da bodo vsi novi avtomobili na trgu elektrificirani.

Že pred časom smo ugotovili, da se je najceneje voziti na elektriko, čeprav je začetni vložek precej višji, a kje začeti? Poleg električnih vozil (EV) obstajajo tudi hibridne izvedenke vozil, pri katerih se v pogonu izmenjujeta ali dopolnjujeta klasičen motor z notranjim zgorevanjem in elektromotor. V osnovi ločimo tri vrste hibridnih vozil: samopolnilne ali klasične hibride, priključne hibride (PHEV ali Plug-in Hybrid Electric Vehicle) in blage ali mild hibride.

Povsem električni avtomobili (EV)

Popolnoma električni avtomobili za svoj pogon uporabljajo izključno elektriko. Imajo baterije s kapaciteto večinoma med 30 do 100 kWh.

Prednosti

Takšni avtomobili imajo praviloma odlične zmogljivosti, nepričakovano dobro pospešujejo, delujejo izredno tiho in, kar je najpomembnejše, njihova vožnja je zelo poceni in včasih celo popolnoma brezplačna. V Sloveniji je namreč še nekaj javnih polnilnic, ki ponujajo popolnoma brezplačno polnjenje avtomobilov.

Pomanjkljivosti

Največja pomanjkljivost večine električnih avtomobilov je še vedno doseg. Z zmerno mestno vožnjo ali rahlo vožnjo po odprtih cestah bodo najboljši med njimi prevozili od 400 kilometrov, a takoj ko močneje pritisnete na plin, doseg hitro pade. To je še posebej izrazito na avtocesti. Le redko se zgodi, da električni avtomobil prevozi več kot 300 kilometrov s konstantno hitrostjo 120 km/h ali več. Ko k temu dodamo še dejstvo, da je treba tudi na najhitrejših polnilnicah večino avtomobilov polniti več kot pol ure, se električni avtomobili na daljših poteh izkažejo za izjemno nepraktične. Še slabše je pri

cenejših avtomobilih z manjšo baterijo, ki tudi z nežno vožnjo po mestu prevozijo manj kot 300 kilometrov, na avtocesti pa manj kot 150. Še večji minus električnih avtomobilov pa je njihova cena. Zaradi tega se tudi ob povsem brezplačni vožnji električni avtomobili večini voznikov izplačajo šele po petih do osmih letih, nekaterim pa nikoli.

Zaključek

Električni avtomobili so idealni za tiste, ki se redno vozijo v službo v kraje, ki so oddaljeni od doma do 100 kilo-



metrov, in imajo polnilnico doma in v službi. V teh primerih bodo veliko prihranili in vložek za avto se bo hitro povrnil. Primerni so tudi za tiste, ki se večinoma veliko vozijo po mestu in redko potujejo. Kot drugi avto v družini, ki bo prevozil nekaj kilometrov dnevno, je električni avto praktično nerentabilen, saj je tako težko prihraniti razliko v ceni v primerjavi z bencinskim avtomobilom. Za tiste, ki veliko potujejo, je električni avtomobil lahko dobičkonosen, vendar se morajo potem pripraviti na popolnoma novo filozofijo potovanja, ki vključuje nizko potovalno hitrost, dolge postanke in zato bistveno daljše čase potovanja. Na poti je danes že veliko polnilnih postaj, a je cena elektrike na hitrih polnilnicah na avtocestnih postajališčih precej dražja, zato vožnja na elektriko morda ne bo cenejša od vožnje na bencin.



Priključni hibridi (PHEV)

Priključni hibridni avtomobili lahko za pogon uporabljajo elektriko in bencin, pri redkih modelih pa gre za kombinacijo elektrike in dizelskega motorja. Takšen avtomobil lahko z elektriko polnimo tudi na polnilnici ali doma, vendar so njihove baterije precej manjše kapacitete, večinoma od 10 do 15 kWh. Elektromotor in bencinski motor v polnih hibridih delujeta neodvisno drug od drugega ali skupaj, kar zagotavlja najboljšo učinkovitost in zmogljivost za vsako pot. Oba motorja in generator združuje tehnično dovršen razdelilnik moči, zaradi njega lahko bencinski motor deluje neodvisno od hitrosti avtomobila, razdelilnik pa deluje tudi kot brezstopenjski menjalnik.

Prednosti

Priključni hibridi, torej priključna električna vozila, so idealni za tiste, ki se večinoma vozijo na kratkih razdaljah, saj lahko za pogon večino časa uporabljajo elektriko. Tovrstna vozila lahko praviloma prevozijo na elektriko tudi 50 in več kilometrov, zato so v bistvu odlična za varčevanje v mestnem prometu ali na krajših medmestnih vožnjah. Za vožnjo brez emisij in največjo učinkovitost lahko po želji ročno preklopite na izključno električni pogon za krajše vožnje – če vozne razmere to dopuščajo. Električni pogon je pri tem neslišen in brez izpustov. Ta vozila vedno speljejo z mesta le s pomočjo elektrike, elek-



tromotor pa je v pomoč bencinskemu tudi pri močnejših pospeševanjih, saj se moč obeh motorjev združi in tako je lahko sistemska moč zelo visoka, poraba goriva pa zato relativno nizka. Hibridi so zasnovani tako, da je vožnja z njimi čim preprostejša. Ob pritisku gumba za zagon ne zaslišite hrupa, temveč zgolj na armaturi opazite potrditev, da je vse pripravljeno za vožnjo. S postavitvijo bencinskega motorja spredaj in pogonom na sprednjo os ter električnega na zadnjo os, lahko dobimo tudi štirikolesni pogon. Če je baterija zadosti napolnjena, se je možno samo s pomočjo elektrike ne-

ljati tudi s hitrostjo več kot 100 km/h.

Pomanjkljivosti

Njihova največja slabost je spet višja cena glede na bencinske motorje in uporaba dveh motorjev (bencinski in električni), kar dvigne tudi servisne stroške. Zaradi vgradnje baterijskega sklopa je višja teža vozila, kar lahko vpliva na porabo goriva, če pogosto uporabljate bencinski motor. Poleg tega pri hibridih večinoma ne podpira hitrih polnilnic, tako da si boste morali vzeti čas za polnjenje in vnaprej načrtovati, kje boste med vožnjo lahko polnili, da boste kar najbolje izkoristili prednosti električne vožnje, saj je njen doseg omejen.

Zaključek

Če se vozite dlje, boste morali baterijo dopolniti na polnilni postaji, a dobra novica je, da če se baterija izprazni, bo bencinski motor samodejno prevzel pogon vozila, da boste lahko nadaljevali z vožnjo, hkrati pa bo tudi polnil baterijo vsakič, ko boste popustili stopalko za plin. V prednost lahko štejemo dejstvo, da so običajno cenejši od klasičnih električnih vozil in varčnejši od samopolnilnih hibridov (vendar tudi dražji od samopolnilnih hibridov).



Klasični samopolnilni hibridi (HEV)

Med hibridna vozila spadajo tudi klasični hibridi, ki za pogon prav tako uporabljajo elektriko in bencin. Zelo redki so tisti, ki elektriko kombinirajo z dizelskim motorjem. Takšni avtomobili imajo baterije majhne kapacitete, večinoma od 0,5 do 2 kWh. Ni jih mogoče polniti z elektriko na polnilniku ali vtičnici. Kako daleč boste šli, ni pomembno, saj hibridnega avtomobila v nasprotju z električnim vozilom ali priključnim hibridom ni treba priklopiti na elektriko, ampak preprosto natočite gorivo ter nadaljujete pot kot v vsakem običajnem vozilu. Ko se akumulatorska baterija izprazni, jo odvečna moč bencinskega motorja ponovno napolni, baterija se obenem polni tudi s ponovno uporabljen energijo, ki nastane ob zaviranju.



Prednosti

Čeprav jih ni mogoče napolniti z elektriko iz zunanega vira, klasični hibridi zelo dobro izkoriščajo elektriko za pogon. Tok nastane med zaviranjem in delovanjem klasičnega motorja in se shranjuje v akumulatorju ter uporablja pri speljevanju, močnem pospeševanju ali med nežno enakomerno vožnjo. Sodobnejši hibridi so zelo napredovali in zelo dobro izkoriščajo tisto malo elektrike, ki jo lahko shranijo v bateriji. Zato je njihova poraba izjemno majhna. V mestu bodo klasični hibridi porabili bistveno manj kot dizli, pri kombinirani vožnji pa bo ta poraba na ravni dizlov. Delujejo tudi zelo mirno in tiho, če ne pretiravate s plinom. Tovrstni hibrid za polnjenje ne

potrebuje priključnih kablov, zato ne izgubljate časa z iskanjem električnih polnilnic. Če se baterija kljub vsemu izprazni, ker vozila dlje časa ne uporabljate (denimo med dopustom), bo za zagon vozila poskrbel bencinski motor. Hibridni sistem se nadzoruje sam. Vsi hibridi imajo samodejni menjalnik, zato preprosto premaknete prestavno ročico v položaj za vožnjo in speljete. Če je baterija zadosti napolnjena, se je možno samo s pomočjo elektrike peljati tudi s hitrostjo nekje do 50 km/h. Hibridni modeli so enako zmogljivi kot modeli s klasičnimi motorji. Vozilo v večini primerov zažene v načinu EV (način električnega vozila), ki nato po potrebi in samodejno preklopi na bencinski pogon, ko potrebujete več moči. Pospeški so zaradi elektromotorja celo

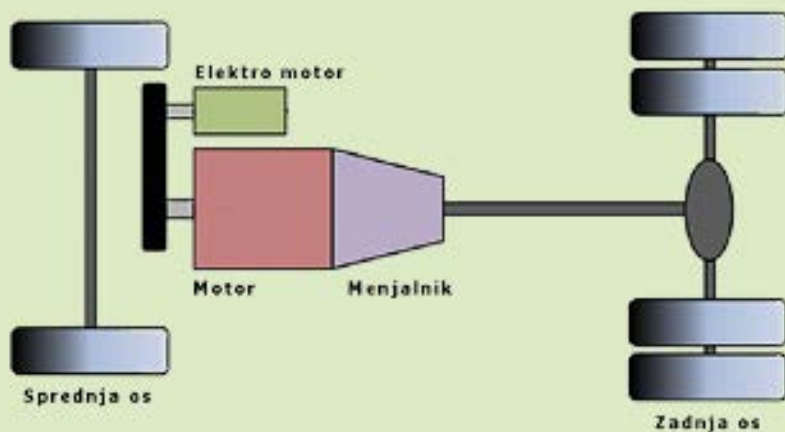
boljši, sklopu ne zmanjka moči niti v klancih, tudi končna hitrost zaradi hibridnega pogona ne trpi.

Pomanjkljivosti

Glede porabe imajo sodobni klasični hibridi pri porabi le en minus in to je vožnja po avtocesti. Hibridni avto bo na avtocesti porabil bistveno več kot dizel, približno enako ali nekoliko več kot primerljiv bencinski avtomobil. Minus je tudi cena. Čeprav so se od njihovega pojava bistveno pocenili, so klasični hibridi še vedno precej dražji od primerljivih bencinskih motorjev, približno na ravni dizlov.

Zaključek

Hibridni avtomobili so stroškovno učinkovitejši za tiste, ki se redko vozijo po avtocestah, vendar se veliko vozijo. Zaradi cene, ki je na ravni dizlov, se brez težav izplačajo tudi tistim, ki se vozijo manj, in so zelo dobra izbira za vsakdanji avto. Hibridni sistem deluje povsem samodejno in nezaznavno, saj v vsakem trenutku avtomatsko izbere električni ali bencinski pogon oziroma kombinacijo obeh in pri tem neopazno prehaja iz enega načina delovanja v drugega za večjo učinkovitost in odzivnost. Vam ni treba storiti nič, saj nadzorna enota hibridnega sistema spremlja vozne razmere in nadzoruje pretok energije za manjše vrednosti izpustov in večjo zmogljivost pri vožnji.



Blagi hibridi (MHEV)

Blago hibridna vozila uporabljajo električni motor za začetni pospešek, tako da motorju ni treba delati s polno močjo, da zažene vozilo. Služijo lahko kot vir energije za dodatne sisteme vozila (radio, klimatska naprava, luči ...), ki bi sicer zahtevali, da motor deluje v prostem teku, tudi ko stojimo recimo na semaforju. Običajno gre za vzporedni hibrid s sistemom start/stop in določeno stopnjo regenerativnega zaviranja. Tako pridobljena električna energija se ne uporablja kot primarni pogon vozila, temveč pri večjih obremenitvah kot pomoč motorju z notranjim zgorevanjem.

Obstaja sicer več različic konstrukcije blagega hibrida, saj je elektromotor, ki deluje tudi v vlogi generatorja za električni tok, lahko denimo vgrajen tudi neposredno v menjalnik. Večina pa je opremljena s starterjem/generatorjem, ki je vgrajen ob ohišje motorja in z njim povezan z jermenom. Gre za napravo, ki v eni komponenti združuje vlogi konvencionalnega zaganjalnika in alternatorja, namesto z 12-voltnim tokom pa v večini deluje s pomočjo 48-voltnega toka, ki se shrani v posebni litij-ionski bateriji ali super zmogljivih kondenzatorjih.

Prednosti

Pri blagem hibridu bo povprečen voznik skorajda ne opazil majhnih razlik v primerjavi s klasičnim bencinskim ali dizelskim avtomobilom. Električni sistemi v tem avtomobilu niso dovolj zmogljivi za samostojno vožnjo avtomobila, vendar zelo pripomorejo k manjši porabi goriva med vožnjo. Sistemi se razlikujejo, vendar vsi na neki način uporabljajo električno energijo. Nekateri med njimi bodo ugasnili motor avtomobila ob upočasnitvi, že ko hitrost pade pod 30 km/h. Pomagal bo pri delovanju klimatske naprave, poskrbel za dodatno moč pri premikanju ali močnem pospeševanju ... Nekateri naprednejši sistemi znajo celo ugasniti motor, ko avto vozi pri večjih hitrostih. Vse to pripomore k nadaljnjemu zmanjševanju porabe. Blagi hibridni sistemi zmanjšajo porabo goriva na splošno do 10 odstotkov, odvisno od modela.

Slabosti

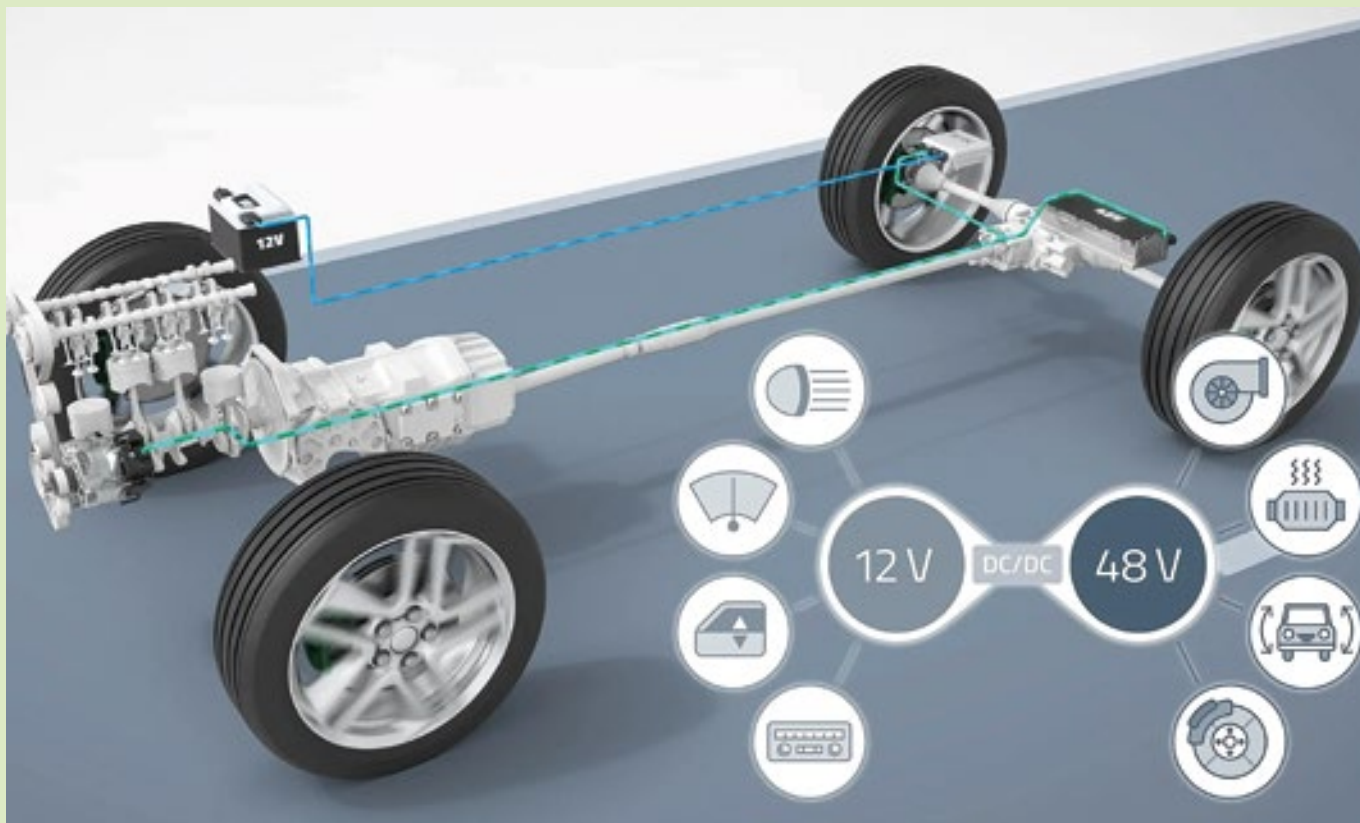
Blagi hibridni sistemi nimajo bistvenih slabosti, cena vozila je nekoliko višja, a ne toliko kot pri klasičnih hi-



bridih. Za delovanje elektromotorja večinoma uporabljajo zmogljive kondenzatorje namesto baterij, ki se hitro polnijo, a tudi hitro praznijo.

Zaključek

Blagi hibridi so idealni za tiste, ki bi sicer raje imeli bencinski ali dizelski motor kot elektrificiran avtomobil. Pri vožnji ne bodo opazili nobene razlike, spotoma pa bodo malo privarčevali. Obstajajo različni tipi hibridnih vozil, in da bi bili v celoti seznanjeni z novostmi in prednostmi omenjenih tipov, se je najbolje posvetovati s pooblaščenimi prodajalci, ki imajo široko ponudbo hibridnih vozil.





PREVOZ BLAGA, ZMANJŠAN NA MINIMUM

Na naših cestah lahko opazimo posebno majhno vozilo, ki nosi ime velikega prednika Citroën Ami. Malo vozilce, namenjeno dvema potnikoma, pa se z odstranitvijo sovozniškega sedeža hitro lahko prelevi v dostavno različico AMI Cargo.

Razmišljajmo modro. Za distribucijo drobnega blaga po mestu nima smisla uporabljati velikih kombijev. Manj učinkoviti so, saj so dražji, imajo večjo porabo energije, zavzamejo več prostora na cesti in težje jih je parkirati. AMI Cargo, 100-odstotno električen, rešuje vse te nevšečnosti in je bil rojen kot odgovor na nove potrebe urbane premikanja z ničelnimi emisijami.

Njegove majhne dimenzije mu omogočajo stiskanje tudi na najmanjših prostih parkirnih mestih, ki jih noben drug avtomobil ne bi mogel izkoristiti. Za lažjo predstavo: najmanjši avtomobil na trgu je Smart Fortwo z dolžino 2,69 metra, AMI pa je še manjši, dolg je le 2,41 metra. V preostalih dimenzijah je še naprej majhen, saj je širok 1,54 m in visok 1,52 m.

Do 400 litrov prostora

V teh dimenzijah lahko Citroënov malo gospodarsko vozilo zagotavlja odlagalni prostor s prostornino 260 litrov in težo do 140 kg. To je podobno velik prtlačni prostor kot pri Toyoti Yaris. Za razliko od običajnega kombija ta prtlačni prostor ni v zadnjem delu, dostop do njega je mogoč skozi desna stranska vrata ali pa kar z voznikovega sedeža.

Če odstranimo pokrov, lahko dobimo tudi do 400 litrov prostora, kar pa je primerljivo s Škodo Fabio. To omogoča modularna škatla, ki ima pokrov in police, ki jih je mogoče postaviti na različne nivoje, na voljo pa je tudi nekaj

pritrilnih mest za fiksiranje tovorov, ki so lahko dolgi tudi do 1,2 metra.

Potniška kabina sicer pušča dovolj prostora za vozniki položaj, a so nastavitve skromne. Vzdržno lahko nastavljammo zgolj sedež. Velika zastekljena površina zagotavlja odlično vidljivost v vse smeri.

Do 140 kg tovora

Notranjost je zreducirana na minimum. Ni klimatske naprave, ni električnega pomika stekel, ni centralnega zaklepanja, ni servo volana, ni notranjega ogledala, ni radia. Največji prikaz modernosti je podpora za namestitev pametnega telefona, ki se lahko uporablja kot radio in navigacijska naprava. Desno od voznika je zanimiv tovorni prostor. Zgornjo polico lahko obremenimo do 10 kg in lahko odlično služi kot miza za izpolnjevanje dobavnic ali dokumentacije, delo s tablico in ne nazadnje za malico. Citroën je dodal tudi dodaten varen predal za shranjevanje drobnarij v zadnjem delu kabine, za katerega pravi, da je zasnovan tako, da dragocenosti, kot so pametni tele-



Njegove majhne dimenzije mu omogočajo, da se stisne tudi na najmanjša prosta parkirna mesta, ki jih noben drug avtomobil ne bi mogel izkoristiti.



foni, sončna očala in denarnice niso izpostavljeni pogledom mimoidočih.

Ultra-kompakten in ultra-ekonomičen

Pomembno je poudariti, da AMI ni avto, je lahek štirikolesnik in je zato vsaka primerjava s klasičnim avtomobilom zavajajoča. To je avtomobil, za katerega ne potrebujete vozniškega dovoljenja B, temveč zadostuje kategorija AM (za moped), ki jo lahko pridobite pri 15. letu starosti.

Mehanski del je zaupan elektromotorju z močjo 6 kW, torej 8 KM, kar je največja možna moč, ki jo zakonodaja dovoljuje za tovrstna vozila. Čeprav je električen, je AMI hrupen, saj je zvočna izolacija prav tako skromna. Ker ne bo dosegal velikih hitrosti, je moči dovolj, da se vozilo premika brez večjih težav. Z mesta štarta z določenimi pospeški, potem pa se veselje hitro konča, saj je najvišja hitrost omejena na 45 km/h, kar je regulativna omejitev v kategoriji tovrstnih štirikolesnikov. Zaradi nizke končne hitrosti nima potrebe po vgradnji zračnih varnostnih blazin, ABS zavor ali drugih asistentov za vožnjo. Morda bo za koga sporno, da ponuja tako malo varnostnih elementov, vendar pa karoserija in streha nudita veliko več zaščite, kot ste je deležni pri mopedih, električnih skuterjih ali električnih kolesih.

Doseg do 75 km

Električni sistem vsebuje litij-ionsko baterijo s kapaciteto 5,5 kWh, kar mu omogoča avtonomijo do 75 km. Z namenom, da bi bil v celoti dostopen vsakomur, postopek polnjenja poteka izključno prek klasične domače 220-V šuko vtičnice. Na ta način za polnjenje ni potrebna posebna infrastruktura, samo preprost običajni vtič in baterija bo ponovno polna za 3 do 4 ure.

Seznam električnih štirikolesnikov, ki so na prodaj v Sloveniji, je zelo kratek. Glavni tekmelec Citroëna AMI je Renault Twizy, še en električni štiricikel s podobnimi merami, a drugačno notranjo razporeditvijo. Kupci lahko s seznama dodatne opreme izberejo mreže na vratih, predpražnike z logotipom blagovne znamke in nosilec za pametni telefon na armaturni plošči. Ob tem pa so na voljo številne različne nalepke, s katerimi si lahko personalizirate svojega Amija, zanj pa bo treba odšteti deset tisočakov.



Pomembno je poudariti, da AMI ni avto, je lahek štirikolesnik in je zato vsaka primerjava s klasičnim avtomobilom zavajajoča.



Prostora je za do 400 litrov, kar pa je primerljivo s Škodo Fabio. To omogoča modularna škatla, ki ima pokrov in police, ki jih je mogoče postaviti na različne nivoje, na voljo pa je tudi nekaj pritrilnih mest in mrežic za fiksiranje tovorov, ki so lahko dolgi tudi do 1,2 metra.

Notranjost je zreducirana na minimum. Ni klimatske naprave, ni električnega pomika stekel, ni centralnega zaklepanja, ni servo volana, ni notranjega ogledala, ni radia. Menjalnik je na levi strani vozniškega sedeža, šuko priključni kabel za polnjenje pa je spravljen v B stebričku.

ZMANJŠAN KONTRAST PRI VOŽNJI V DEŽJU

Ali med vožnjo dobro vidite, ko dežuje ali ko se znoči? Osebam z zmanjšano občutljivostjo za kontrast svetujemo, da se izogibajo vožnji v dežju, megli ali slepeči svetlobi, pomoč pa jim bodo ponudili tudi v optiki.

Zima je tu, kar pomeni več deževnih in mrzlih dni pa daljše noči, slabše vozne pogoje ... Kako veste, ali imate dovolj dober vid za vožnjo v tako težkih vremenskih razmerah? To lahko preizkusite z optično iluzijo, ki lahko pove veliko o vaši občutljivosti na kontraste. S kombiniranjem barv in oblik dobimo razmere, ki so podobne tistim na cesti v slabih razmerah. Kontrastna občutljivost je stopnja kontrasta, ki je potrebna, da oseba vizualno prepozna predmet ali model – na primer sposobnost prepoznavanja sivega predmeta na belem ozadju ali videti beli predmet na svetlo sivem ozadju. Oseba s slabo kontrastno občutljivostjo lahko ponoči težko vidi semaforje ali celo vozila na cesti.

Svetloba je pri vidu ključnega pomena. Odbija se od predmetov in nam z vstopom v oči omogoča, da vidimo. Včasih pa prav svetloba predstavlja vir težav z vidom, saj povzroča avreole in bleščanje. Avreole so svet-

li krogi okrog vira svetlobe. Bleščanje povzroči svetloba, ki vstopi v vaše oko in zmoti vaš vid.

Ko gledate v osvetljen predmet, je lahko občutek zelo neprijeten, prav tako pa lahko pride do škiljenja, solzenja in nezmožnosti gledanja v takšen predmet. Bleščanje lahko škoduje vašemu vidu – da bi jasno videli, se svetloba razprši znotraj vašega

očesa, bleščanje pa lahko jasen vid onemogoči. Izguba kontrasta je večja v zamegljenih in nejasnih pogojih.

Iluzija je merilo kontrastne občutljivosti

Iluzija naj bi merila kontrastno občutljivost, sposobnost razlikovanja med predmetom in ozadjem, torej ne meri ostrine vida oziroma nje-

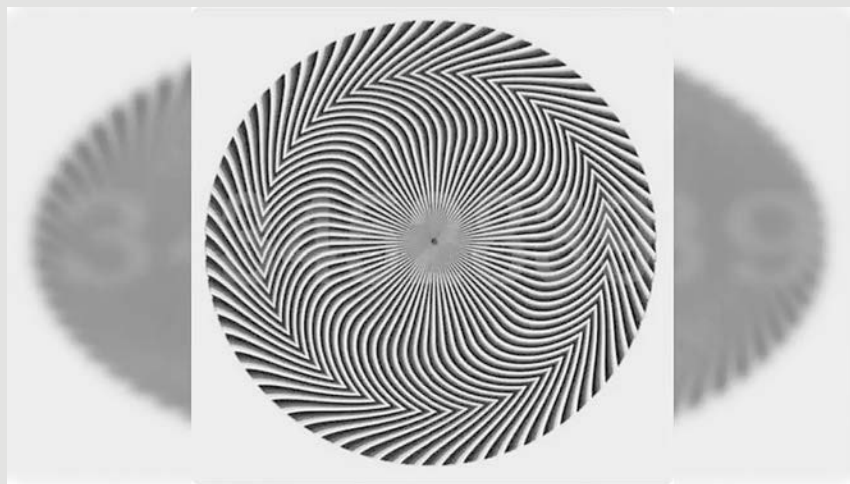




Optična iluzija

V optični iluziji lahko vidite črno-bel krog s števkami, ki so skrite v notranjosti, vendar kontrastne črte onemogočajo preprosto dešifriranje števk. Če je vaša kontrastna občutljivost visoka, lahko vidite, da je na sliki skrito celotno število 3.452.839.

Kontrastna občutljivost nam omogoča, da prepoznamo jasne obrise majhnih predmetov ali celo opazimo najmanjše razlike v tem senčenju in vzorcih. Osebam z zmanjšano občutljivostjo za kontrast svetujemo, da se izogibajo vožnji v dežju, megli ali slepeči svetlobi. Vsekakor pa ni priporočljivo, da se zanašate samo na to optično iluzijo, da bi si potrdili dober kontrastni vid, temveč opravite ustrezen pregled pri pooblaščenem optiku, še posebej če ste starejši od 40 let.



gove jasnosti na določeni razdalji. Lahko imate odlično ostrino vida, vendar zmanjšano kontrastno občutljivost in obratno.

Kontrastna občutljivost je pomembna v situacijah z majhnim kontrastom, in če je vaša slaba, imate večjo verjetnost za prometno nesrečo, ko vozite v megli. Lahko je tudi simptom drugih očesnih bolezni, kot je siva mrena ali glavkom. Če torej na sliki niste videli nobenega števila, bi bilo dobro obiskati zdravnika.

Ob prihajajočih praznikih in novem letu, vam želi kolektiv Optike Teržan obilo zdravja ter bister pogled do uspehov in dobrih poslovnih priložnosti.



REVUJATRANZIT

Z vami na poti vsak dan – Optika Teržan, Mariborska 54, Celje, www.optika-terzan.si

NAJBOLJ NORI FILMI, KI JIH NE SMETE ZAMUDITI



Prihaja čas praznikov, ko bomo več doma in s tem tudi več pred televizorjem. Kljub ogromnemu številu programov pa vam ponujamo nasvet za kakšen dober film, v katerem so v prvi osebi tovornjaki in seveda različni holivudski zvezdniki.

Skozi zgodovino je bilo življenje voznika tovornjaka velikokrat prikazano na velikem platnu. Z večjim ali manjšim uspehom; v dramah, komedijah, trilerjih in celo distopijah. V nadaljevanju članka vam ponujamo

pester izbor filmov o tovornjaki, v katerih le ti niso le rekvizit. Nekateri nosijo že častitljivo letnico. Hiter pregled kinematografije nam pokaže vsaj trideset filmov, v katerih je tovornjak temeljni del zapleta. V tem

izboru ne gre za pomanjkanje kakovosti, saj v filmih nastopajo priznani igralci in jih režirajo najboljši režiserji: Sam Peckinpah, Steven Spielberg, Raoul Walsh, ampak za to, da je kliše trdega voznika tovornjaka zelo zapostavljen in



Kurt Russell vozi Freightliner FLC-120 in zadaja udarce v slogu Brucea Leeja.



Mišičnjak Kris Kristofferson v filmu »Konvoj« (1978) vrtil volan Macka.

na kolesih« (1971). Ne samo, da je ikona kinematografije s tovornjakom v prvi osebi, ampak ga mnogi označujejo za enega boljših filmov iz tega žanra na splošno. Sprva je bil namenjen predvajanju le na televiziji, a je fantu, ki ga je režiral, nekemu Stevenu Spielbergu, takrat staremu 24 let, uspel tako dober posel, da so se producenti odločili, da film predvajajo v kinu. Če vam je bil všeč film Žrelo,

ta voznika tovornjaka in brezvestni poslovnež. No, in Humphrey Bogart v glavni vlogi.

Prehajamo na klasičen film o tovornjakih: Smokey in Bandit (1977). Burt Reynolds za krmilom Kenworth W900A, tovor pa 400 zabojev piva in izziv potovanja iz Texarkane v Georgio v manj kot 28 urah, za kar ne vem točno, ali je razdalja predolga ali prekratka. Veliko preganjanja in absurdov v komediji, ki je še danes bomba. V kinematografih v ZDA ga je v tistem času po gledanosti presegel le prvi film iz cikla Vojsna zvezd.

Nekaj bolj modernega? Mad Max: Fury Road (2015). Po skoraj štiridesetih letih od premiere izvirne serije, tiste z Melom Gibsonom in Tino Turner, se je režiser George Miller odločil posneti remake, nadaljeva-

da malo ljudi sploh ve, kaj ta poklic v resnici pomeni.

Cilj Hollywooda je zabavati ljudi in služiti denar. Ampak voznike in tovornjake večkrat prikažejo v napačni luči. Začnimo s plakati oz. napovedniki za filme. Že ob pogledu nanje pride človek do dveh zaključkov o zapletu v filmu, in sicer, prvič, da bo tovornjak prejel ali slej nekaj odpeljal in, drugič, da protagonistu šivi na rokavih srjaj povzročajo težave na koži in so večinoma prisiljeni voziti v majicah brez rokavov.

Kakor koli že. Obstaja pester izbor naslovov filmov o tovornjakih in se raztezajo od Charlize Theron do Ide Lupino, od Stalloneja do Burta Reynoldsa, od Bogarta do Joséja Coronada. Če ste že pregledali celoten Netflixov katalog in zopet ne veste, kaj bi gledali, je tukaj kratek seznam predlogov. Pozor, na koncu vsakega filma tovornjak nekaj odpelje.

Hudič na kolesih

Za začetek se vrnimo v sedemdeseta leta, ko so predstavili film »Hudič

vam bo všeč tudi ta film. Enako vznemirljiv je, le da moramo zamenjati morje za puščavo in morskoga psa za tovornjak Peterbilt 281.



Črno-bela klasika: The Wages of Fear – Plačilo za strah (1953).

Od hudiča pa do »Slepe strasti« iz leta 1940, čisti »film noir« v režiji Raoula Walsh. Na plakatu za film je pisalo: »Noben film iz leta 1940 ni bolj pretresljiv«. Nisem preveril, a verjamem. Za volanom je smrt, dva bra-

nje, predzgodbo, z vsemi tehničnimi sredstvi 21. stoletja. Avdiovizualna pirotehnika s Charlize Theron in Tomom Hardyjem kot protagonistoma ter pošastnim tovornjakom.

Še en črno-beli klasični francoski



Sylvester Stallone se ne znajde najbolje kot voznik tovornjaka in dodatno služi s sodelovanjem v dvobojih v polaganju rok.



Tudi Patrick Swayze se je v filmu »High Risk« (1998) preizkusil kot voznik tovornjaka.

film bi vas znal navdušiti. *The Wages of Fear* – Plačilo za strah (1953). Triler o tem, da ne vstaneš niti, ko te najbolj tišči na stranišče. Štirje tovornjakarji, ki prevažajo nitroglicerin, in to ne ravno v najboljših okoliščinah. Odprite stave, kdo bo naslednji odletel v zrak. Leta kasneje je izšla predelava te zgodbe z naslovom *Prekleti tovor* (1977) z Royem Scheiderjem kot glavnim voznikom tovornjaka in Franciscom Rabalom.

»Državni udar v Mali Kitajski« (1986). Ni mojstrovina, vendar sem jo videl kot otrok in jo cenim. Poleg tega ga je režiral John Carpenter, v glavni vlogi pa nastopa Kurt Russell, ki vozi Freightliner FLC-120 in zadaja udarce v slogu Brucea Leeja. Mimogrede, isti igralec je leta kasneje igral v drugem filmu s tovornjaki. Imenuje se »Breakdown« – odrešitev na samotnih cestah (1997) in v njem Russell skuša ugotoviti, kje je njegova žena, tako da res do konca priganja tovornjak in pristane na robu mostu ter binglja iz tovornjaka.

V »High Risk« (1998) je zvezda Patrick Swayze, ki igra transporterja. Swayze izgubi vozniško dovo-

ljenje in gre v zapor, potem ko je bil vpleten v nesrečo s smrtnim izidom. Sliši se kot drama po večerji in zagotovo je. Ampak to so pač filmi s Patrickom v glavni vlogi.

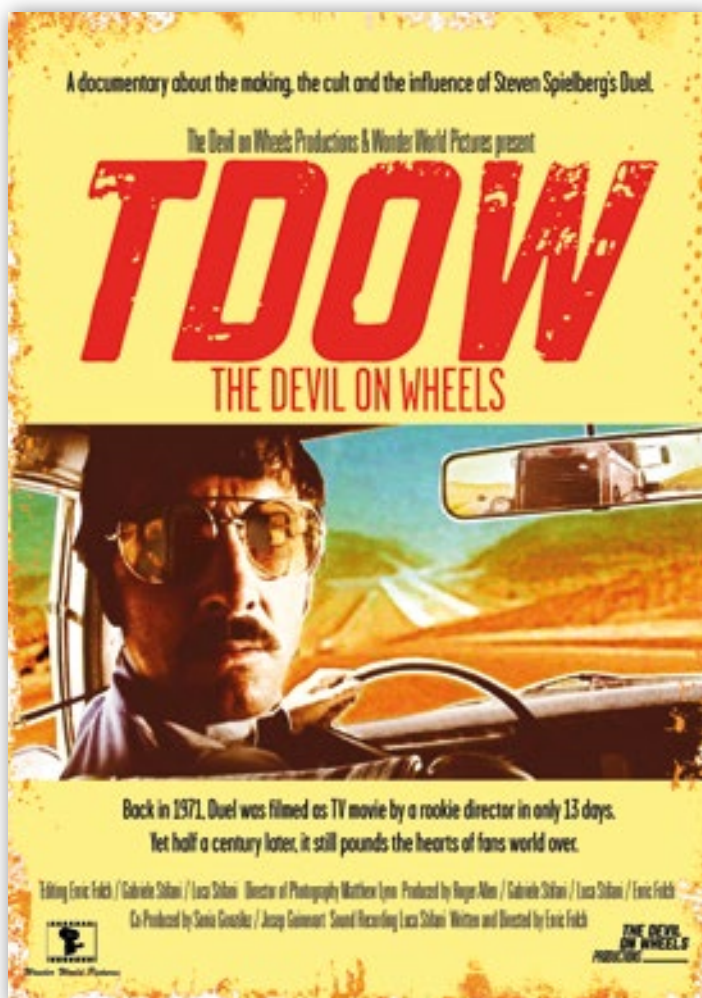
Predstavljamo še en film z veliko mišic in brez razmišljanja: »Over the

top« (1987). Ubogi Sylvester Stallone se ne znajde najbolje kot voznik tovornjaka in dodatno služi s sodelovanjem v dvobojih v polaganju rok. Na enem od teh tekmovanj v Las Vegasu je nagrada povsem nov Volvo. Stallone si ogreje roko in gre za svojimi sanjami.

Še en mišičnjak je Kris Kristofferson v filmu »Konvoj« (1978). Dobri stari Kris vrti volan Macka in le od časa do časa vidi svoje dekline. Nič nenavadnega, če dekline ne bi bilo šerifova žena. Težave se kopičijo, film pa postreže s številnimi pregoni s polnim plinom v režiji Sama Peckinpaha. Zelo v stilu filma *Smokey in Bandit*.

»Pekel na cesti« (1975) je zgodba o Carrolu Joju Hummerju, delavcu, ki ima vsega dovolj. Sporočilo na plakatu napoveduje zaplete, udarce, pregone ... Ford WT9000, ki ga vozi Hummer, je čudovit.

Če si po tem še vedno želite zapletov s tovornjaki, so tukaj še bonusi: Dokumentarec »Big Rig« (2007) in »The Messenger« (2013) sta klasiki vredni ogleda, predlagam pa tudi špansko-kubansko komedijo »Guantanamo« (1995).



V sedemdesetih je kinodvorane polnil film »Hudič na kolesih«.

Novi Doblò VSESTRANSKI IN PRILAGODLJIV.



4 LETA
JAMSTVA

Vsestranski in modularno zasnovan Doblò je popolnoma prilagojen vašim potrebam.

- **NOVI SODOBEN VIDEZ · ZASNOVAN ZA VSAKODNEVNE IZZIVE**
- **PROŽNI IN UČINKOVITI MOTORJI · DVE DOLŽINI IN DVE IZVEDENKI**
- **NABOR VRHUNSKE VARNOSTNE OPREME ZA POMOČ VOZNIKU**

Povprečna poraba goriva: 7,6 – 6,0 l/100 km. Emisije CO₂: 172 – 157 g/km. Uradna vrednost emisijske stopnje: Euro 6d. Specifične emisije NOx: 0,0738 – 0,009 g/km. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. 4-letno Jamstvo je storitev podaljšane jamstva, ki je vključena v maloprodajno ceno vozila, za dobo 4 leta (vključuje dveletno pogodbeno garancijo) oziroma 200.000 km (kar se zgodi prej) in velja od 1.1. 2024. Podrobnejše informacije in pogoji 4-letnega Jamstva so na voljo na spletni strani www.fiatprofessional.si. Podatki so bili pravilni v času priprave oglasa. Pridržujemo si pravico do sprememb. Cenik velja do razprodaje zaloge oz. do preklica. Slike so simbolične in lahko prikazujejo opremo, ki je na voljo za doplačilo ali kot dodatna oprema. Avto Triglav d.o.o., Ljubljana, Baragova ulica 7D, SI-1000 Ljubljana.

FIAT
PROFESSIONAL



KOT MAJHEN SUV

Prenovljeni Stepway je prejel novo sprednjo masko z logotipom DC, oznakama Dacia in Sandero zadaj ter nov logotip znamke Dacia na volanu. Splošni vtis je, da je ta sorazmerno preprosta rešitev dala temu modelu zelo moderen videz.

Uspeha Sandera, še posebej njegove izvedbe Stepway, ni težko razložiti. Formula je dokaj preprosta: praktičnost, prostornost, solidna kakovost in ugodna cena pa imaš prodajni hit. Dacia Sandero zagotovo ni med najboljšimi avtomobili v svojem razredu, a še zdaleč ni najslabši. Ko gre za razmerje med vloženim in dobljenim, pa je to nedvomno najboljša izbira.

Sandero je v svoji crossover obleki videti kot mali SUV. Ni pa vse le v kozmetičnih podrobnostih, pri Stepwayu so karoserijo dvignili za 4 centimetre, oddaljenost od tal tako znaša 17 centimetrov. Sandero Stepway je tudi v notranjosti med najprostornejšimi avtomobili v svojem razredu, kar ni težko glede na to, da je z dolžino 410 cm tudi med najdaljšimi avtomobili v svojem razredu. Prostora je tako po širini kot po dolžini veliko, pohvale vreden je tudi prtljažnik, ki obsega za ta razred spoštljivih 328 litrov.

Tudi kakovost izdelave in materiali v notranjosti so zelo solidni. Sandero v tem pogledu ne zaostaja za številnimi tekmeči. Obstajajo tudi zelo lepi okraski, na primer v prežračevalnih odprtinah in na vratih. Celotna širina sprednje konzole je prekrita s tkanino, kar vnaša celo malo luksuza. Opazno je, da Dacijin moto ni več biti le najcenejši.

Pohvalo si zasluži tudi ergonomija, pretirane

digitalizacije ni, vse je logično urejeno, ni treba navajati ali iskati funkcij na zaslonu na dotik. Ko smo že pri zaslonu na dotik, povejmo, da je infotainment skromen, a zadosten. Lepa podrobnost je steklena sončna streha, ki se lahko celo odpre, za katero smo mislili, da je že izumrla pod navalom ogromnih panoramskih steklenih streh.

Za pogon Sandera skrbi litrski trivaljni bencinski motor z 91 KM. Povsem dovolj za lahek avto, kot je Sandero. Zmogljivosti niso spektakularne, pospešek do 100 km/h traja 12 sekund, a za povprečnega voznika povsem dovolj, prav tako največja hitrost 172 km/h. Navsezadnje kupci Dacie Sandero niso ravno tipi, ki kupujejo avtomobile za gonjo. Kar zadeva porabo, nimamo nobenih pripomb. Na našem testu je avto pri kombinirani vožnji porabil 6,1 l/100 km, v mestu pa 6,6 l/100 km. Zelo dobro za klasični turbobencinar brez blagih hibridnih sistemov in drugih tehnoloških novosti za zmanjšanje porabe.

Podvozje je med boljšimi v razredu. Avto se zelo dobro znajde na naših uničenih cestah, polnih ležečih policajev, v Sanderu jih občutiš manj kot v kakšnem drugem mestnem avtomobilu. Avto sploh ni slab tudi pri bolj agresivni vožnji skozi ovinke. V tem pogledu ni več med najcenejšimi v razredu, kot je bil njegov predhodnik.

Tehnični podatki

Motor: trivaljen bencinski, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	999
Moč (kW/KM):	67/91
Navor (Nm/min):	160/2100
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4099
Širina (mm):	1848
Višina (mm):	1535
Medosna razdalja (mm):	2604
Prtljažnik (l):	328/1108
Masa vozila (kg):	1170
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	12
Najvišja hitrost (km/h):	172
Kombinirana poraba (l/100 km):	6
Izpust CO ₂ (g/km):	118



UGLAJEN IN POSKOČEN BLAGI HIBRID



Renault Austral je trenutno eden izmed hitov francoskega proizvajalca. Kompakten športni terenec, ki je nasledil model Kadjar, je vse skupaj dvignil dve stopnički višje, kar se pozna že na prvi pogled. Avtomobil je veliko večji in deluje neprimerno bolj impresivno, izvedba techno mild hybrid 160 automatic pa je v sredini njihove ponudbe v segmentu C-SUV, od katerega si Francozi upravičeno veliko obetajo.

Austral je zelo harmoničen in prijeten na pogled, z zelo prepoznavno novo masko. Sprednje in zadnje luči, izdelane v 100-% LED tehnologiji, so skrbno integrirane v sodoben dizajn. Hi-tech se nadaljuje tudi v notranjosti. Majhen in prirezen volanski obroč deluje športno, 12-palčni sistem open R link z ozvočenjem Akramys Auditorium, navigacijo in Googlovimi storitvami pa skupaj z 12-palčno armaturno ploščo v opremi techno deluje sodobno in zelo funkcionalno. Možno ga je prilagoditi na več načinov, tako da lahko vsak najde svoj najljubši zaslon ali izbere eno od osmih možnosti ambientalne osvetlitve.

V primerjavi s Kadjarjem je Austral večji na vseh področjih. Od tal je dvignjen za 18 centimetrov, z dolžino 451 cm pa se je pridružil trendu vse bolj prostornih modelov. Večjo medosno razdaljo 266,7 cm najbolj občutijo potniki na zadnji klopi, ki je tudi vzdolžno pomična za 16 cm. Prostornejši je tudi prtljažnik, njegova osnovna prostornina znaša 500 litrov, poveča pa se lahko do največ 1525 l.

Tokrat je pod motorni pokrovom prepeval 1,33-litrski turbobencinski motor z močjo 160 KM in 270 Nm. Dodatno je opremljen z

električnim zaganjalnikom in 12-voltno litij-ionsko baterijo, ki skupaj s predelanim CVT menjalnikom tvorita blagi hibridni sistem. 12-V blagi hibrid novega Australa uporablja izboljšano funkcijo Stop & Start in funkcijo zaustavitve motorja v prostem teku. Omogoča zlasti zbiranje energije, ki se sprosti pri zaviranju in izklopi motor med pojemkom. Te izboljšave pomagajo zmanjšati porabo goriva in omejiti emisije ter zagotavljajo gladko pospeševanje in večje udobje pri vsakodnevni vožnji.

Vožnja je še posebej uglajena, saj je vozniku v pomoč celotna vojska sistemov, ki tudi v mestu naredijo uporabo dokaj velikega družinskega terenca precej enostavno. Je pa mogoče voziti tudi dinamično z izbiro načina vožnje v sistemu Multi-Sense (Eco, Comfort, Sport, Perso), pa tudi z menjavanjem umetno ustvarjenih prestav z ročicami za volanom.

Tudi podvozju ni kaj očitati. Le-to je »klasično francosko« mehkejše in sprva nimate vtisa, da je avto relativno težak. Toda ko se lotite hitrejših vožnje, je Austral v ovinkih zelo zmogljiv, ne beži iz zavoja in kabina se nagiba manj od pričakovanega.

Tehnični podatki

Motor: bencinski, štirivaljni, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	1330
Moč (kW/KM):	116/158
Navor (Nm/min):	270/1600
Menjalnik/pogon:	samodejni brezstopenjski CVT/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4510
Širina (mm):	1825
Višina (mm):	1618
Medosna razdalja (mm):	2667
Prtljažnik (l):	575
Masa vozila (kg):	1464
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9,7
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba (l/100 km):	6,9
Izpust CO ₂ (g/km):	110



KRAJ, KI SO GA ŽE ODKRILI TUJI GOSTJE

Besedilo: Jože Jerman Jeri

Saj ni, da tega kraja, Hruševja, tudi prej ni odkril kakšen tujec, toda domačini vedo povedati, da se je le malokateri ustavil v vaški gostilni, kaj šele, da bi si naročil hrano in pijačo. Zdaj pa ne samo to, celo prespi v novem in prijetnem Pira Hotelu.

Pred dnevi je neki tržaški gost v Hruševju prebival ves teden. Bi kdo pomislil, le kaj pa je to. Pa ni tako preprosto, nekje morajo začeti, in v Hruševju, kraju, ki ni ne vas in ne kaj večjega in kjer vam niti najstarejši domačini ne vedo povedati, ali se kraj resnično imenuje po hruškah ali ne, so veseli vsakega začetka. Zadnjič jih je, verjeli ali ne, obiskalo kar 22 predstavnikov slovenskih medijskih hiš, novinarji jim pravimo

po domače, zato da bi si ogledali hotel Pira in zato da bi poročali o bližnjem festivalu domačih kmečkih dobrot. In so jim postregli z večerjo, ki je spominjala na tiste naše gostilne, ki so pred kratkim dobile eno ali dve Michelinove zvezdice. »Ničesar preveč, ničesar premalo«, toda tisto, kar je bilo na mizi, je bilo izdelano z vso mladostno vohavostjo, domačimi, lokalnimi pridelki, poplemeniteno z vinsko kapljico Hru-

ševju bližnje Vipavske doline, samo čez čezvodje v Razdrtem – saj veste, za kaj gre pri tem čezvodju ali razvodju, reke na eni strani Razdrtega se izlivajo v Črno morje, na drugi strani vasi pa hitijo proti Jadranskemu morju – se moraš spustiti v dolino in že si sredi čudovite Vipavske doline. Slišali smo, da se vipavski turistični ponudniki vedno bolje razumejo med seboj, da pozabljajo na svoje nekdanje razprtije, da se že zavedajo, da lahko večji kos turistične pogače pograbijo le skupno, s tem pa kažejo tudi pot gostilničarjem, ponudnikom turizma na kmetiji, skratka, tistim, ki hočejo razviti turizem tudi na tem delu. Zeleni Kras jih že združuje in to od Vojaškega muzeja v Pivki, Presihajočih jezer, bolj malo od Postojnske jame, ki je sama sebi dovolj, do evropsko največjega jamsko-skalnatega Predjamskega gradu.

Ni klasike

Ana in Robert Čebokelj sta na mestu, kjer je od srede 18. stoletja naprej stala ena od najstarejših podeželskih hiš v Hruševju, zgradila butični hotel. Težko ga je opisati kot klasični hotel, pri kakršnem si najprej napisal, koliko sob ima ali koliko postelj, tu so različni



Postojnska jama je v regiji še vedno največji turistični atrakcija.



Hotel Pira je težko opisati kot klasični hotel.

apartmaji, dve suiti po 70 m², v pritličju apartma s štirimi ležišči, tam je vila Oreh za 6 gostov, zgradili so jo iz starega kozolca, pa Studio DeLuxe Ajda 2 za dva gosta, pa razkošna Ajda 4 z več kot 80 m², skratka, lastnik hotela, ki ima ob postojnskem letališču znani Avio Pub, ni hotel klasike. To imajo gostje tudi doma ali pa v kakšnem ljubljanskem hotelu. »Vsak slovenski kraj ima svojo zgodovino. Sem vprašal strokovnjake, od kdaj beležijo ime kraja Hruševje, pa mi žal še niso odgovorili. Prav rad bi se pred gosti pobahal s kakšno zelo staro letnico. To, da je kraj starejši od 400 let, priča letnica naše hiše, ki je najstarejša v kraju. Pa tudi v legendah omenjajo kraje tod okoli. Pravzaprav je najbolj znana legenda o pastirčku Jakobu.«

Pastirček Jakob

Doma je bil iz sosednje vasi, iz Šmihela pod Nanosom. Tam so mu tudi postavili kip, ki spominja na malega brihtnega junaka. Lastijo si ga tudi Postojnčani, »P`stwičani« si pravijo, drugi pa jim ravno zaradi njega pravijo torbarji. Bilo je takole. Znano je, da je v Postojnski jami živel grozen in hudoben zmaj, ki je imel najraje mlada dekleta, po možnosti so morale biti še nedolžne. Nihče ni vedel, zakaj prav nedolžne, saj bi se lahko kaj hitro zgodilo, da bi mu zmanjkalo hrane, če bi bil tako izbirčen. Dolgo je mestno poslanstvo prepričevalo Jakoba, naj jim pomaga, naj gre po kostanj v žerjavico za boječe meščane, no, pa so ga le pregovorili. Dal je ubiti mlado tele, ga nagačil z apnom in ga vrgel zmaju v reko Pivko. Ta ga

je pomlatil v treh grižljajih in postal silno žejen. Pil je Pivko in pil, tako, da je apno v njegovem trebuhu zavrelo, zmaj je začel s kremplji grabiti po mogočnem skalnatem vhodu v Postojnsko jamo, še danes je tam videti sledove treh mogočnih krempljev, in poginil, iz njegove kože so naredili torbe, mesto pa je bilo za vse čase rešeno.

Hudičevce

Le malokdo, ki se vozi po pred 30 leti zgrajeni avtocesti, ve, kje je Hruševje, saj je s ceste videti le nekaj njegovih streh, zato pa vidijo mogočno kmečko poslopje s še bolj mogočnim napisom Hudičevce. Tudi ta ekološka kmetija, ki prisega na zdravo, domačo hrano in tudi lastno zdravo pitno vodo, ima svojo legendo. V 16. stoletju je imel baron Rossetti v lasti veliko posestev, ki so se razprostirala od Nanosa do Postojne in še naprej. Na posestvu

pod Nanosom je stal ob potoku mogočen mlin, v katerem je živel baronova oskrbnica. Bila je neusmiljena in hudobna, ljudje so se je bali. Pri sebi je vedno nosila orožje, ki ga je znala dobro uporabiti, in o njej se je širil glas, da se ne boji niti Boga, še najmanj pa Hudiča. Prišla je zima in oskrbnica je hudo zbolela. Nekoč je bilo v navadi, da se k umirajočemu ali hudo bolnemu človeku pokliče duhovnika, a ga ni hotela sprejeti. V upanju, da bi ga oskrbnica le sprejela, se je duhovnik preoblekel v hudiča in se ponovno odpravil na obisk, žal neuspešno. Ko ga je oskrbnica zagledala, je bila prepričana, da je po njeno dušo prišel sam Hudič. Ustrašila se je in duhovnika ustrelila. Od tedaj temu kraju pravijo Hudičevce.

Tako iz Hudičevca kot iz Hruševja so dokaj blizu zanimive točke, kot je Vipavska dolina z izbranimi vini, tam je v gradu Zemono z Michelinovo zvezdico okrašena gostilna Pri Lojzetu, začne ali konča se pot na Nanos. V okolici so številni ostanki nekdanje meje in vojaških utrd, blizu sta svetovno znameniti Postojnska in Škocjanska jama, v bližnji Pivki je Park vojaške zgodovine in še kaj.

Vedno več obiskovalcev pušča avtomobile na parkiriščih in sedajo na kolo, najsi bo navadno ali električno. Te bo razveselila novica, da so odgovorni že odkupili 60 parcel na trasi Postojna–Hruševje. Tam bodo za 3,9 milijona evrov zgradili 10 km dolgo kolesarsko stezo Postojna–Hruševje, najprej do vasi Hrašče, potem pa naprej. V Hraščah bodo zgradili tudi most čez reko Pivko.



Okolica ponuja veliko kolesarskih in pohodniških poti, vzpon na Nanos pa je posebno doživetje.



EDINSTVENA ORGANIZIRANOST NA PODROČJU KARAVANINGA

Besedilo in fotografije: Drago Bulc

Slovenija sodi med pionirje modernega evropskega kamping in karavanning turizma. Predvsem po zaslugi daljnovidnosti tistih, ki so v sedemdesetih letih v tovarni IMV v Novem mestu poleg avtomobilov začeli proizvajati počitniške prikolice in potem v začetku devetdesetih let v svoji belgijski tovarni še prve avtodome.

Po kriznih letih, ko je IMV razpadel, je program počitniških vozil prevzela novoustanovljena Adria Caravan, največji razvoj v proizvodnji počitniških prikolic in avtodomov pa se je začel z ustanovitvijo podjetja Adria Mobil. Danes pa Adria doživlja največji razvoj v zadnjih letih, ko je postala del francoskega Triganoja, saj je pod samostojno blagovno znamko Adria Mobil dosegla kar 6,5%-delež v celotni evropski proizvodnji vozil za prosti čas. Iz raznih zasebnih delavnic, kjer so v avtodome predelovali razne kombije, so se v zadnjih letih razvili bolj ali manj hitro rastoči zasebni proizvajalci, ki, kot npr. slovenjegraška Robeta, letno izdelajo kar nekaj sto avtodomov, ki jih v glavnem izvozijo. S prihodom enega največjih nemških proizvajalcev avtodomov v Odrance in lani z drugo tovarno še v Ormož, pa je Slovenija postala zagotovo največja proizvajalka visokakovostnih avtodomov na število prebivalcev v Evropi. V absolutnih številkah je zagotovo na prvem mestu v Evropi Nemčija, kjer se je skozi to vrsto posla, kot so letos povedali na največjem sejmu karavanning in kamping turizma na svetu Caravan Salonu v Düsseldorfu, v rekordnem letu 2022 obrnilo kar

18,6 mlrd evrov. Če temu dodamo še podatke, da se po evropskih cestah prevaža v dveh milijonih avtodomov okrog 50 milijonov turistov na leto, je jasno, da gre za zelo pomemben delež celovitega turističnega kolača.

Karavanning se razlikuje od kampiranja

Večino prvih avtodomov so lastniki kupili predvsem zaradi svobode pri preživljanju prostega časa, v glavnem v obliki potovanj in stalnega ter hitrega

menjavanja lokacij in destinacij, kar jim je seveda hišica na kolesih omogočala. Bili so bolj podobni nomadam kot klasičnim kamping turistom. Ker so sprva lahko prespali, kjer koli so si zaželeli, so zelo redko prenočevali v kampih. Tudi zato, ker so se pogosto v poznih urah znašli pred spuščeniimi zapornicami kampov ali pa bi radi šli iz kampa na daljše poti pa zaradi zaprte recepcije niso mogli iz prostora za kampiranje. Zaradi zelo hitrega porasta števila avtodomov in posledično vse pogostejšega



Sezonski utrip v PZA Dobrovnik ob Bukovniškem jezeru, enem najboljše urejenih v Sloveniji.

divjega parkiranja, tudi na neprimer-
nih mestih, so avtodomarje marsikje
začeli preganjati in jim tudi, še posebej
v mestih, s predpisi prepovedali par-
kirati kjer koli. Ker pa so bili mnogi od
lastnikov vse dražjih avtomobov dobri
potrošniki raznih turističnih storitev, so
jim še posebej v Nemčiji začeli urejati
posebno označena parkirišča. Zdaj pa
jih, razen v sosednji Hrvaški, kjer mo-
rajo avtodomarji v kampe, imajo že po
vseh turističnih državah po svetu.

Ker pa so imeli v avtomobih, ki so
bili vse večji, tudi kuhinjo, WC in tudi
tank za vodo, so začeli postajališča
opremljati tudi s posebnimi odtoki za
izpust fekalij in »sive vode« (odpadna
voda iz kuhinje in od tuširanja). Posta-
jališča pa so tudi opremili z vodovod-
nimi priključki. Zaradi razsvetljave, kas-
neje pa tudi zaradi možnosti priključka
raznih gospodinjskih aparatov, radia in
TV, pa tudi zaradi grelnih in klimatskih
naprav ter možnosti polnjenja mobil-
nih telefonov, so boljše opremljena po-
stajališča začeli opremljati tudi z ele-
ktrično napeljavo. Zaradi varnosti so
jih marsikje tudi ogradili in na vhode
namestili dvizne rampe.

Ker je bilo karavaning turistov vse
več, so jih še posebej v turističnih kra-



Najsodobnejša oprema za PZA, predstavljena na sejmu Caravan Salon 2023 v Düsseldorfu.

jih ozelenili in jim dodali tudi gostinske
lokale s sanitarijami, saj se vsaj pre-
možnejšim modernim nomadom ni
dalo čistiti kuhinj in svojih skromnih
avtodomarskih sanitarij.

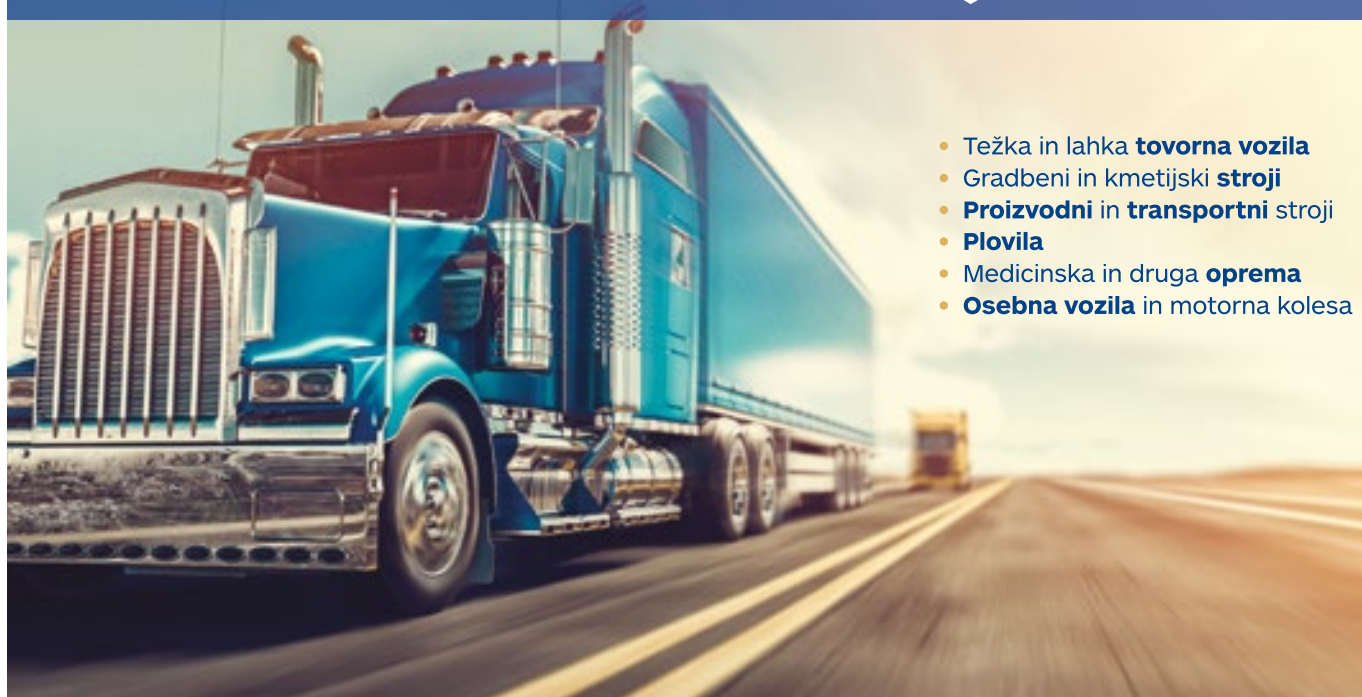
S pojavom električnih skuterjev, ko-
les, avtomobilov, ki zdaj sodijo v obve-
zno opremo večjih avtomobov, pa so
morali boljše opremljena počivališča
opremiti tudi z različnimi električni-

mi polnilnicami. Ker mnogi uporab-
niki avtomobov za kuhanje in gretje
uporabljajo plin, najboljše opremljena
počivališča omogočajo tudi polnjenje
in nakup plinskih jeklenk. Zaradi ve-
likega povečanja števila avtomobov,
lastniških in za izposajo, tudi v Slove-
niji jih je registriranih že okrog 9000,
pa so najmodernejša postajališča že
opremljena z avtomatskimi postajami,

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



Eden najbolj uglednih nemških premijskih avtomodov ima v Sloveniji že dve tovarni.



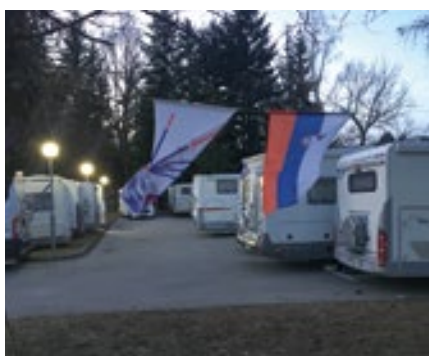
Največji slovenski proizvajalec avtomodov Adria Mobil je že desetletja v samem evropskem vrhu.

kjer lahko med drugim prek interneta rezervirate prostor za parkiranje, se sami avtomatsko prijavite in prek teh »repcijskih robotov« opravite tudi plačilo vseh storitev. Poleg tega vam takšna avtomatska elektronska recepcija nudi še vrsto drugih na potovanju potrebnih storitev.

Mreža postajališč za avtodome Slovenije

Ker v Sloveniji nismo imeli niti osnovne turistične infrastrukture za karavaning turizem, so bili pri nas avtomodarji, nekdanj pretežno iz tujine in razen tistih nekaj, ki so zavili v kampe ali pa so parkirali na divje, samo tranzitni gostje na poti na Jadran in na Balkan. Po nekaterih ocenah jih je bilo pred desetletjem okrog 100 tisoč. In ker so v slovenskih kampih vztrajali pri klasični ponudbi za šotoriste in prikoličarje, turistične organizacije pa se tudi niso zmenile za te sodobne nomade, je kazalo, da bo tako ostalo kar za vedno.

Potem pa je povsem po naključju prišlo do ustanovitve Mreže postajališč za avtodome Slovenije. Za to pa je zaslužen župan Občine Mirna na Dolenjskem, Dušan Skerbiš, ki nam je takole pripovedoval, kako je prišel na idejo za ustanovitev te edinstvene organiziranosti celovite ponudbe za potrebe domačih in tujih avtomodarjev. »Ko sem sestavljal razvojni program za našo občino, ki je kot predzadnja v Sloveniji nastala iz ene nekdanjih krajevnih skupnosti Občine Trebnje, sem ugotovil, da imamo zelo skromno ponudbo turističnih, še posebej prenočitvenih zmožljivosti. Ker ni bilo realnih interesentov za gradnjo turističnih objektov, občina v nastajanju pa tudi ni imela nobenih sredstev, sem se spomnil, da sem nekdanj v Adrii Caravan prodajal



Cararvaning Club Slovenia združuje že 700 članov.

avtodome in tudi z njimi veliko prepotoval. Tako se mi je porodila ideja, da bi lahko z minimalnimi sredstvi tudi na Mirni na občinskem zemljišču postavili postajališče za avtodome. Hkrati pa sem se zavedal, da bi bila za našo majhno občino že samo turistična promocija predraga. Zato sem kot župan povabil k sodelovanju druge slovenske župane, s katerimi smo skupaj ustanovili Mrežo postajališč za avtodome. Sprva se je k mreži priključilo nekaj čez trideset občin. Zdaj pa je v mreži

že več kot osemdeset občin s 160 počivališči. Nekaj ji je občinskih, veliko pa je že tudi zasebnih. Občine naj bi že od začetka in v bodoče skrbele za skupno promocijo te vse bolj priljubljene turistične ponudbe doma in v tujini.«

Za te namene je Mreža postajališč za avtodome Slovenije izdelala spletno stran camperstop.si, vsako leto pa tudi izda poseben katalog s podatki o vseh postajališčih, ki jih informatorji delijo na za to zvrst turizma najbolj zanimivih turističnih sejmih doma in v tujini, v sodelovanju s Slovensko turistično organizacijo in Caravaning Clubom Slovenija pa tudi na drugih turističnih sejmih. Tako ob vsako leto večjem številu postajališč za avtodome postaja Slovenija iz nekdanj v glavnem tranzitne vse bolj mednarodno prepoznavna destinacija za karavaning turizem.

Mreža postajališč za avtodome pa se tako vse bolj približuje končnemu cilju, postavitvi vsaj enega postajališča za avtodome v vsaki od 212 slovenskih občin.



Promotorji Mreže PZA Slovenije na uspešni predstavitvi na sejmu CMT v Stuttgartu.

ZASTAVA JE PRED NATANČNO 15 LETI IZDELALA ZADNJI AVTOMOBIL



Besedilo: Dražen Zečević, fotografije: avtorjev arhiv

Enajstega novembra smo se poklonili slavni legendi Jugoslavije in kasneje srbske avtomobilske industrije Yugu. Tiste dne leta 2008 je s proizvodnega traku prišel še zadnji primerek, ki je končal kariero enega najbolj znanih avtomobilov z Balkana. Od 1980 do 2008 je bilo izdelanih in dostavljenih 794.428 primerkov.

A Yugo ni bil zadnji avto, ki so ga pod Zastavinim znakom izdelovali v Kragujevcu. Ta čast je pripadla priljubljeni Stoenki, ki je s tekočega traku zapeljala 21. novembra 2008.

Omenimo še, da so v tem času izdelovali tudi model Florida, katerega proizvodnja pa se je končala še

nekoliko prej. Stoenkina prodaja se je ustavila pri številki 1.045.458, od tega so približno petino izvozili. Zaradi tega to ni le najbolj priljubljen Zastavin model, temveč dejansko eden najbolje prodajanih v vsej vzhodni Evropi.

Zastava 101 je bila razvita konec

šestdesetih let kot zavržen Fiatov projekt. Resda niso zavrnilo celotnega avtomobila, temveč le njegovo izvedbo v obliki petih vrat, saj so se Italijani osredotočili le na limuzino. Stoenka je bila zasnovana na modelu Fiat 128, takrat verjetno najmodernejšem mestnem avtomobilu v vsej Evropi, saj se je ponašal s pogonom na prednja kolesa, prečno postavljenim motorjem, neodvisnim vzmetenjem in še marsičim.

Serijska proizvodnja

Serijska proizvodnja se je začela konec leta 1971 in v naslednjih 37 letih se je bore malo spremenila. Večina dobavljenih enot je bila v konfiguraciji s petimi vrati, Zastava pa je ponujala tudi izvedbo s tremi vrati. Večino je pogonjal 1,1-litrski bencinski motor s 55 konjskimi močmi, nekaj izvedb pa je bilo na voljo tudi z 1,3-litrskim bencinskim motorjem s 65 konjskimi močmi. Podjetje iz Kragujevca je konec osem-



Zastava je bila ustanovljena leta 1853, z avtomobilsko industrijo pa so se srečali v času med obema vojnoma.



»Fiču« so sledili modeli Stoenka (101), Yugo in Florida. Do leta 2008 je tovarno zapustilo več kot 4,1 milijona.

desetih, pred znano balkansko krizo, načrtovalo konkretno prenovu vozila, a ker se to ni zgodilo, je avto še dolgo živel v »klasični« izvedbi.

Zastava je bila ustanovljena leta 1853, z avtomobilsko industrijo pa so se srečali v času med obema vojnama, ko so za potrebe vojske izdelovali tovarnjake Ford. V povojnem času je potekal referendum, na katerem je 96 % zaposlenih glasovalo za odprtje tovarne za proizvodnjo avtomobilov. Leta 1953 je tovarno zapustilo 162 primerkov modela Willys Jeep. Kasneje so za lastno proizvodnjo objavili tudi razpis, na katerega so se prijavi Renault, Delahaye, Fiat, Alfa Romeo, Rover, Austin in Willys. Po krajšem pogovoru je izbira padla na Fiat, katerega vozila so se zdela najbolj primerna za jugoslovanski trg, tudi zaradi zelo močnega gospodarskega programa. Prvi Zastavin civilni model je postal Fiat 1400.

4 milijone vozil

Masovna proizvodnja je sledila v zgodnjih šestdesetih letih prejšnje-



Stoenkina prodaja se je ustavila pri številki 1.045.458, od tega so približno petino modelov izvozili.

ga stoletja, ko je debitiral model 750/850, ali kot ga popularno imenujemo, »Fičo«, sledili so mu Stoe-



Deset dni za Yugom so prenehali izdelovati tudi stoenko.



Odprava KK – Kragujevac-Kilimandžaro.

nka (101), Yugo in Florida. Do leta 2008 je tovarno zapustilo več kot 4,1 milijona vozil, od tega je bilo približno 650.000 enot izvoženih v 76 držav po vsem svetu. Poleg že znane avanture Yuga v ZDA so bili Zastavini modeli še posebej priljubljeni v Egiptu, kjer je tamkajšnji proizvajalec Nasr licenčno izdeloval številne modele.

Večina modelov je v devetdesetih

letih prejšnjega stoletja nakazovala svojo zastarelost (z izjemo nove Floride), vendar je huda gospodarska kriza v državi in kasnejše bombardiranje tovarne v Kragujevcu preprečila, da bi načrtovana posodobitev prispela pravočasno. Šele leta 2008 se je v celotno zgodbo ponovno vmešal Fiat in ponudil odkup 67 odstotkov družbe, preostalih 33 odstotkov lastništva pa je ostalo v rokah države. Dotedanje podjetje Zastava avtomobili je prenehalo obstajati, na njegovi osnovi pa je nastala družba Fiat Automobili Srbija.

In kje je zadnji avto? Žal njegova usoda ni znana. No, sama zgodba je pravzaprav zelo zanimiva in kolegi iz časopisa Novosti so pred nekaj leti napisali zanimiv tekst na to temo. Prvotno je bilo napovedano, da bos-



Tovarna v Kragujevcu, nekdanji ponos Jugoslavije, sedaj vegetira v Fiatovih rokah.

ta zadnja Yugo in Stoenka postala zbirateljski primerek in postavljena na ogled v muzej, skupaj s številnimi drugimi pomembnimi modeli v zgodovini Zastave, kot so prva in milijonta Stoenka pa dirkaške izvedbe Zastave 101, modeli z odprave Kragujevac–Kilimandžaro, prvi primerki Fička in modela 1300, prototip limuzine Florida in drugi. Muzej naj bi ostal v delu tovarne, kjer so modele dejansko izdelovali, a je ta del podjetja pripadel Fiatu. Vozila so nazadnje videli leta 2013, in čeprav obstaja trditev, da so v Fiatovem delu podjetja, je večina prepričana, da so jih Italijani poslali pod prešo.

S Fiatom v Kragujevcu se tovarna ponovno ni ravno proslavila, nekaj časa so izdelovali manj priljubljeni

model Fiat 500 L, zdaj pa se pripravljajo na proizvodnjo električne Pande.

Yugo je odšel prej

Verjetno bodo Američani rekli, da je bil Yugo najslabši avtomobil, kar so jih kdaj izdelali, in nekateri bodo temu tudi pritrdili, a tisti, ki smo ga imeli priložnost spoznati, vseeno vemo, da je ponujal ravno toliko, kot je stal. Nekateri ameriški politiki so nasprotovali uvozu avtomobilov iz komunistične Jugoslavije, češ da je zaradi izjemno nizke cene dampinški. Slišati je bilo celo očitek, da Zastava uporablja »suženjsko delo«, na kar je predsednik Yugo Amerike Bill Pryor odvrnil z duhovito besedno igro: »Ne uporabljajo sužnje,



Večino modelov je poganjal 1,1-litrski bencinski motor s 55 KM, nekaj izvedb pa je bilo na voljo tudi z 1,3-litrskim bencinskim motorjem s 65 KM.

ampak Slovane.« (ang. *They don't use slaves, but Slavs.*)

Yugo je bil razvit konec sedemdesetih let prejšnjega stoletja, da bi zapolnil vrzel med modeloma Zastava 101 in Zastava 850. Ime ni izvedenka iz imena države, temveč je ime dobil po toplem vetru (jugo), saj so takratni vodilni želeli kopirati VW, ki je svoje modele označeval po vetru: passat, jetta, scirocco. Izvirno ime modela je bilo Zastava 102, a so ga poimenovali Jugo, J pa, da bo zvenelo bolj mednarodno, zamenjali z Y.

Prvi prototip je bil dokončan oktobra 1978 in predstavljen predsedniku Titu, da bi dve leti kasneje stekla serijska proizvodnja. Avto je imel dokaj uspešno kariero, saj je bilo izdelanih 794.428 primerkov, čeprav ga bodo mnogi kritizirali in rekli, saj je bil že od prvega dne zastarel, ker je temeljil na modelu Fiata 127, ki je bil leta 1972 razglašen za evropski avto leta.

Največ primerkov je tovarno zapustilo z 1,1-litrskim bencinskim motorjem s 55 konjskimi močmi in petstopenjskim ročnim menjalnikom. V izboru sta bili tudi različici z bencinskim motorjem z delovno prostornino 903 kubične metre, pa tudi z močnejšim 1,3-litrskim bencinskim motorjem. Najbolj priljubljena konfiguracija je bila trivratna, izdelana pa je bila tudi majhna serija kabrioletov, domnevno le 200 enot. Kot smo omenili, je zadnji Yugo s proizvodnega traku zapeljal 11. 11. 2008 Tega dne je bilo izdelanih 9 vozil, in ko je zadnje zapeljalo s traku, so zaposleni v solzah zapeli pesem: »A sad adio ...«



11. 11. 2008 je bilo izdelanih 9 vozil, in ko je zadnje zapeljalo s traku, so zaposleni v solzah zapeli pesem: »A sad adio ...«