

december 2024

letnik 8, številka 57

Tranzit

SREČNO
2025



PREDSTAVLJAMO
Nov naboj
rdečih Holandcev

PREDSTAVLJAMO
Cybertruck,
kontroverzni pick-up

AKTUALNO
Prvo NCAP testiranje
tovornjakov

TOMOS
Znamka za vse
prometne izzive



CORDIA

DAF CENTER, PE MEDVODE,
Finžgarjeva 15, 1215 Medvode,
Tel: +386 (0)1 36 25 700, E-mail: info@cordia.si

DAF CENTER, PE MARIBOR,
Bohova 70, 2311 Hoče, Maribor,
Tel: +386 (0)2 80 51 600, E-mail: infomb@cordia.si

DAF CENTER, PE AJDOVŠČINA,
Tovarniška cesta 6B, 5270 Ajdovščina,
Tel: +386 (0)5 62 03 551, E-mail: servis@transmakovec.si

Vesele praznike!

IN SREČNO NA VAŠIH POTEH V 2025.

Skupaj smo prehodili mnoge poti, premagali izzive in dosegli izjemne uspehe.

Vsak korak in prispevek sta dragocen del naše skupne zgodbe.

Skupaj lahko še naprej premikamo meje mogočega in gradimo uspešno prihodnost.

Naj nas tudi v prihajajočem letu vodijo zdravje, navdih in neomajen timski duh.

Želimo vam mirne in vesele praznike ter srečno, zdravo in uspešno novo leto 2025!

Kolektiv Avto Krka



**Avto
Krka**

Točka varnosti na vaših poteh.

*Vsem svojim strankam
želimo vesel božič in
srečno novo leto*

2025



Leto je naokoli

Leto je prehitro naokoli in še par dni nas loči do silvestra. Vsako leto začnemo z zmerno mero optimizma in predvidevanji. Ko na koncu preverimo bilanco, vedno znova ugotavljamo, kako se svet vrtil drugače od pričakovanj. Tudi letošnje leto ni bilo prijazno do transportne dejavnosti. Dejavnost je vse bolj zahtevna, razlike v ceni se manjšajo, stroški goriva, cestnin, tovornjakov, prikolic in drugih dejavnikov pa se večajo. Žal pa prihodke niža tudi vse večja konkurenca med prevozniki.

Dodatne stroške pa postavlja tudi EU, ki hiti v elektrifikacijo voznega parka, pa čeprav infrastruktura na to ni pripravljena, pa tudi cene vozil so za zdaj še vedno dva do trikrat višje, kot so cene pri primerljivih gospodarskih vozilih z motorji na notranje zgorevanje. In to hoče sedaj EU izenačiti na način, da uvede kazni za presežene izpuste CO₂. Kazni so del načrta elektrifikacije cestnega tovornega prometa in bodo med drugim poskrbele tudi za manjši pospešek, predvsem pa se bo zmanjševala razlika v ceni in stroških med klasično in električno gnanimi vozili.

Bruselj drvi v popolno elektrifikacijo, proizvajalci vozil, elektrike in električne infrastrukture pa mu ne sledijo, zato je pričakovati prestavitev prelomne letnice z 2035 na vsaj 2040, če ne še kakšno leto pozneje.

Mi pa smo vam pripravili še eno prednovoletno številko, polno zanimivega branja, v kateri boste izvedeli tudi, kateri tovornjak je najvarnejši na trgu. Ob tej priložnosti vam želim vesele praznike in srečno novo leto.

Leto je naokoli, a tisto, kar je videti kot konec, je pravzaprav začetek. Srečno 2025!



Borut Štajnahr



KAZALO

PREDSTAVLJAMO

Goodyear osredotočen na trajnostnost in zmogljivost 6

AKTUALNO

Prvo NCAP testiranje tovornjakov 8

NOVICE 12

PREDSTAVLJAMO

Nadgradnja simulacijskega orodja
Continental 18
Nov naboj rdečih Holandcev 20
Strojna delavnica Autocommerce 24

eTranzit

Motorji za 2030 26
Kaj bomo z milijoni odsluženih baterij 30
Kontroverzni pick-up obiskal Slovenijo 32

NASVETI

Dnevne luči so koristne, a tudi nevarne 34
Kakšna je življenjska doba LED luči? 34

Shell Adria obeležila 30 let delovanja 35

PREDSTAVLJAMO

Od kod izvirajo imena avtomobilov 36

NASVETI

Kako pomanjkanje vitaminov vpliva na vožnjo 40

ZANIMIVO

5 karakteristik dobrega voznika tovornjaka 42

Po cesti z Dacio Duster Hybrid 140

Tudi Dacia s hibridom 44

Po cesti z VW Golf 1,5 eTSI

Dominanten že pet desetletij 45

IZZA OVINKA – VIPAVSKA DOLINA

Dolina, ki diši po štrkljih, pršutu in odličnem vinu 46

PROIZVODNJA GOSPODARSKIH VOZIL V BIVŠI SKUPNI DRŽAVI (40. DEL)

Znamka za vse prometne izzive 48

Revija Tranzit

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

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

Revija Tranzit izhaja na 45 dni, letnik 8, številka 57, 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.

GOODYEAR OSREDOTOČEN NA TRAJNOSTNOST IN ZMOGLJIVOST

Goodyear predstavlja najnovejšo linijo tovornih pnevmatik Goodyear EQMAX in EQMAX ULTRA. Te pnevmatike izpolnjujejo spremenjajoče se zahteve transportne industrije, pri njihovem razvoju pa je bilo največ pozornosti posvečene uporabi trajnostnih materialov, izkoristku goriva in vsestranskosti, zaradi česar so primerne za širok spekter uporabe, od prevozov na velike razdalje do regionalnih poti.

Nova linija je zasnovana z namenom, da izpolni najrazličnejše potrebe v prevozništvu, pri čemer se osredotoča na učinkovitost in trajnostnost. Predpisi v prevozništvu dodatno zaostrojuje emisijske standarde, zato je potreba po uvažanju novih izdelkov in rešitev večja kot kadar koli prej. Pnevmatike Goodyear EQMAX in EQMAX ULTRA vsebujejo do 55 odstotkov trajnostnih materialov, odvisno od dimenzije, med katerimi je tudi silika na osnovi pepela riževih plev (RHA).

Linija pnevmatik Goodyear EQMAX in EQMAX ULTRA je na voljo za vse osne pozicije – za vodilno in pogonsko os ter prikolice. Zagotavlja celovito pokritost različnih konfiguracij vozil, pripomore k manj emisijam in v veliki meri povečuje izkoristek goriva. Pnevmatike Goodyear EQMAX v različicah EQMAX S in EQMAX D nudijo prilagodljivost in uravnotežene vozne lastnosti za vožnjo po avtocestah in regionalnih cestah, zaradi česar so primerne za različne vozne razmere.

Pnevmatike Goodyear EQMAX ULTRA so namenjene prevoznikom, ki na prvo mesto postavljajo izkoristek goriva in zmanjšanje emisij CO₂. Linija vključuje EQMAX S ULTRA, EQMAX D ULTRA in EQMAX T ULTRA, optimalna pa je za vožnjo po avtocestah, saj pripomore k trajnostnosti, ne da bi šlo to na račun zmogljivosti. Poleg tega je celotna linija EQMAX ULTRA (vse dimenzije in osne pozicije) na oznaki EU glede izkoristka goriva uvrščena v razred A, kar je odraz prizadevanja za zmanjšanje porabe goriva in emisij CO₂.

Napredne zmesi

Pnevmatike EQMAX in EQMAX ULTRA zaradi uvedbe nove zmesi za tekalno plast z večjo vsebnostjo silike omogoča-

jo do 20 % več prevoženih kilometrov in do 6 % manjši kotalni upor v primerjavi z njihovimi predhodnicami. Zmes tekalne plasti s siliko odlikuje velika abrazijska odpornost, razvita pa je bila z namenom, da bi zmanjšali obrabo, segrevanje in kotalni upor pnevmatik ter s tem pripomogli k njihovemu večjemu kilometrskemu potencialu, trpežnosti in boljšemu izkoristku goriva.

Goodyearove pnevmatike EQMAX in EQMAX ULTRA za pogonsko os, ki nadgrajujejo ključne značilnosti pnevmatik FUELMAX ENDURANCE in FUELMAX PERFORMANCE, z usmerjenim dezenom z globokim profilom izboljšujejo tudi oprijem. Pnevmatike nove linije za vodilno os so robustnejše, zaradi česar so manj dovzetne za poškodbe in se enakomerneje obrabljajo. Pnevmatike EQMAX T ULTRA za prikolice odlikuje nov dezen z dodatnimi lamelami, ki izboljšujejo oprijem in povečujejo učinkovitost zaviranja v vseh vremenskih razmerah.

Zasnova za prihodnost

Pnevmatike EQMAX in EQMAX ULTRA so primerne tudi za električni pogon. Dopuščajo torej namestitve na vozila z različnimi pogonskimi sistemi (dizelsko gorivo, plin, elektrika ali vodik) in tako predstavljajo rešitev za vse vrste vozil. Ker imajo večjo nosilnost kot običajne pnevmatike istih dimenzij in manjši kotalni upor, povečujejo domet električnih vozil, obenem pa so bolj vzdržljive, ne glede na konfiguracijo pogona vozila.

Pnevmatike Goodyear EQMAX in EQMAX ULTRA so opremljene tudi s čipom RFID, ki omogoča, da na podlagi individualne serijske številke komunicirajo z omrežji v oblaku, s tem pa tudi nemoteno upravljanje pretoka pnevmatik in večjo zmogljivost upravljanja voznih parkov.

Pregled dimenzij EQMAX in EQMAX ULTRA

Naziv pnevmatike	Dimenzija in opis pnevmatike	Os
EQMAX D	315/70R22.5 EQMAX D 154L152M 3PSF	pogonska
EQMAX S	315/70R22.5 EQMAX S 158/150L 3PSF	vodilna
EQMAX S	385/55R22.5 EQMAX S 160K158L 3PSF	vodilna
EQMAX D ULTRA	315/70R22.5 EQMAX D ULTRA 154L152M 3PSF	pogonska
EQMAX S ULTRA	315/70R22.5 EQMAX S ULTRA 158/150L 3PSF	vodilna
EQMAX S ULTRA	385/55R22.5 EQMAX S ULTRA 160K158L 3PSF	vodilna
EQMAX T ULTRA	435/50R19.5 EQMAX T ULTRA 164K 3PSF	prikolice
EQMAX T ULTRA	385/65R22.5 EQMAX T ULTRA 164K158L HL 3PSF	prikolice
EQMAX T ULTRA	385/55R22.5 EQMAX T ULTRA 160K158L 3PSF	prikolice
EQMAX S ULTRA	385/65R22.5 EQMAX S ULTRA 164K158L 3PSF	vodilna
EQMAX S	315/80R22.5 EQMAX S 158/150L 3PSF	vodilna
EQMAX S	385/65R22.5 EQMAX S HL 164K158L 3PSF	vodilna
EQMAX D	315/80R22.5 EQMAX D 156L154M 3PSF	pogonska





PRVO NCAP TESTIRANJE TOVORNJAKOV

Novembra 1996 so Švedska državna uprava za ceste (SNRA), Mednarodna avtomobilska zveza (FIA) in Mednarodna organizacija za testiranje ustanovile program testiranja varnosti avtomobilov. Tako je nastal Euro NCAP test, ki se danes izvaja na vseh novih avtomobilih, z njimi pa pridobimo podatke o tem, koliko so avtomobili varni.

Euro NCAP danes potrošnikom tradicionalno zagotavlja informacije o varnosti osebnih avtomobilov, z letošnjim letom pa so šli še korak naprej ter razširili svoje področje delovanja tudi na gospodarska vozila, z namenom, da bi zagotovili podrobne varnostne informacije o težkih tovornjakih prek inovativne sheme ocenjevanja Truck Safe City and Highway. Prvi testi so za nami in znane so ocene.

Euro NCAP je predstavil prvi sklop varnostnih ocen za težka tovarna vozila v

okviru svojega novega programa Truck Safe, s čimer označuje znatno razširitev svojih protokolov testiranja vozil. Ta pobuda je usklajena z misijo Euro NCAP za doseg Vizije nič, katere cilj je odpraviti smrtne žrtve in resne poškodbe na cestah.

Kot so pokazali prvi NCAP testi, so najbolj varni Volvo tovornjaki iz serije FH Aero in FM, ki so na testiranjih dosegli vseh 5 zvezdic, medtem ko je po novem programu ocenjevanja varnosti tovornjakov Euro NCAP Ivecov S-WAY prejel

samo 1 zvezdico.

Prve ocene so bile osredotočene na devet tovornjakov za mednarodni transport, ki skupaj predstavljajo 95 % te kategorije vozil na evropskih cestah. Ocena je zajela tri ključne kategorije uspešnosti:

- varna vožnja: sistemi za nadzor, vidljivost in sistemi za pomoč vozniku;
- izogibanje trčenju: učinkovitost naprednih sistemov za pomoč voznikom (ADAS);
- varnost po nesreči: dostop v sili in reševanje.

Vsak tovornjak je bil ocenjen v vseh kategorijah, ki so pomembne za določitev skupne ocene, in sicer v obliki zvezdic. Štiri vozila so prejela tudi novo uvedeno akreditacijo CitySafe, ki priznava napredne sisteme in tehnologije, namenjene zmanjšanju tveganj trkov v mestih.

Polna varnostna oprema

Uvedba Splošne varnostne uredbe EU 2 (GSR2) je povečala količino standardne opreme, ki jo morajo proizvajalci gospodarskih vozil serijsko vgraditi v svoja vozila, vendar testiranje Euro NCAP presega minimalne zahteve glede varnostnih sistemov. Posledično sta se



Ocenjevanje

Model	TRUCK SAFE ocena	CitySafe ocena	Varna vožnja (%)	Izogibanje trku (%)	Reševanje (%)
Volvo FH Aero	★★★★★	Da	80 %	89 %	80 %
Volvo FM	★★★★★	Da	87 %	89 %	80 %
Scania serija G	★★★★☆	Da	71 %	62 %	80 %
Renault Trucks T	★★★★☆	Ne	72 %	70 %	80 %
Mercedes-Benz Actros L	★★★★☆	Ne	72 %	51 %	80 %
Scania serija R	★★★★☆	Ne	64 %	62 %	80 %
MAN TGX	★★★★☆	Ne	56 %	60 %	80 %
DAF XF	★★★★☆	Da	85 %	35 %	80 %
IVECO S-WAY	★★☆☆☆	Ne	32 %	19 %	80 %

dva od prvotno testiranih težkih tovornjakov (Iveco S-Way in Mercedes-Benz Actros) izkazala za slabša, saj proizvajalci na preizkus niso želeli pripeljati svojih najsodobnejših modelov.

Testiranje proučuje tako aktivno kot pasivno varnost, kriteriji testiranja pa zajemajo varno vožnjo, pri kateri se pregledujejo sistemi in celotna zasnova, ki bodo preprečili nevarnost nesreče, ter preprečevanje trčenja, pri čemer varnostni sistemi posredujejo v samo vožnjo, da preprečijo nesrečo. Tretja klasifikacija je reševanje po nesreči, pri katerem se ocenjuje, kako lahko službe za nujno pomoč pristopijo do vozila, začnejo reševanje in vozilo zavarujejo. Ta klasifikacija je pokazala, da so vsa vozila ocenjena enako, vendar se bo razvijala, ko bo testiranih več vozil (vključno z električnimi tovornjaki).

Vsi proizvajalci so bili povabljeni, da na teste pripeljejo svoje največje vlačilce, pri čemer sta se Scania in Volvo odločila za dodatna testiranja svojih modelov serije G oziroma FM.

Obravnava varnosti težkih tovornih vozil

Čeprav predstavljajo manj kot 3 % evropskega prometa, težka tovorna

vozila povzročijo 15 % smrtnih žrtev na cestah, pri čemer 89 % žrtev vključuje druge udeležence v prometu, kot so potniki v vozilu, kolesarji in pešci. Program Truck Safe Euro NCAP poskuša zmanjšati ta tveganja z zagotavljanjem objektivnih varnostnih ocen. Preskusi, ki so bili izvedeni v akreditiranih ustanovah po vsej Evropi, so sprejeli pristop, ki temelji na življenjskem ciklu, in ocenjevali varnostne ukrepe od po-

sredovanja pred nesrečo do reševanja po nesreči.

DAF

DAF XF je dosegel najvišjo odstotno oceno za kabino polne velikosti v kategoriji varne vožnje z rezultatom 85 %, boljši je bil Volvo FM s 87 %, predvsem ker je manjši in nižji. Euro NCAP je pohvalil XF zaradi njegove preglednosti iz kabine in ga prepoznal kot vodilno linijo v svojem razredu z zelo globoko postavljenim vetrobranskim steklom, nižjimi okni v vratih in dodatnim steklom v sovoznikovih vratih ter sistemom kamer namesto vzvratnih ogledal (Camera Monitor System), ki nadomešča tradicionalna ogledala. Na žalost ga je pustil na cedilu rezultat izogibanja trčenju, saj je zabeležil le 35 % brez sistema za podporo voznemu pasu, zaznavanja kolesarjev in le nakazane zmogljivosti za zaviranje v sili (AEB).



PASSango

Izberite zanesljivost in podporo

Cestnine v 12 državah

in AS24.com



Iveco

Iveco S-Way je prejel 1 zvezdico predvsem zaradi dejstva, da so njihova vozila, skladna z GSR2, šele v procesu uvajanja. Brez ustreznih sistemov AEB in brez CMS je S-Way, ki ga je preizkusil Euro NCAP, dosegel le 32-odstotno oceno za varno vožnjo in samo 19-odstotno oceno za preprečevanje trkov, saj ni imel sistemov za podporo voznemu pasu in zaščitnih sistemov za ranljive udeležence v prometu in kolesarje.

MAN

MAN se je prav tako spopadel s slabšim vidnim poljem iz svojega TGX, vendar je njihov rezultat varne vožnje 56 % precej višji zaradi zelo dobrega posrednega pogleda naprej, zahvaljujoč CMS in zelo dobremu nadzoru voznika. Njihov 60-odstotni rezultat pri izogibanju trčenju je izboljšán z zelo dobro podporo na voznem pasu in sistemi AEB, ki so ocenjeni kot dobri pri naletu tovornjaka na osebno vozilo in druge ranljive udeležence v prometu.



Mercedes

Testirani Mercedes-Benz Actros tudi ni bil skladen z GSR2, vendar je zaradi že tako visokega standarda opreme dosegel zelo uglednih 72 % za varno vožnjo in 51 % za preprečevanje trčenja. Njihov sistem zaviranja v sili je odličen. Še vedno pa ostajajo ogledala spredaj in bočno na desni strani, kar je nekoliko zmanjšalo oceno varne vožnje.

Renault Trucks

Renault Trucks T je prejel 4 zvezdice zaradi visokokakovostnih naprednih



sistemov za pomoč voznikom (ADAS), ki so dosegli nadpovprečne ocene tako pri varni vožnji kot pri izogibanju trčenju. Čeprav je neposredna vidljivost slabša (ocenjena samo kot ustrezna), so dober AEB, sistemi za pomoč pri vzdrževanju hitrosti in nadzor voznika okrepili njegovo oceno.

Scania

Scania je morda rahlo razočarala s 3 zvezdicami za serijo R, čeprav z rezultatom 64 % oziroma 62 % za varno vožnjo in izogibanje trčenju še zdaleč ni slabo vozilo. Medtem ko je imela težave z neposrednim in posrednim pregledom, sta zelo dobro spremljanje voznika in AEB za avtomobile in ranljive udeležence v prometu dvignila oceno. Manjša kabina serije G je pomenila, da so bile glavne napake serije R odpravljene, kar je njeno oceno dvignilo na 4 zvezdice zahvaljujoč rezultatu varnejše vožnje pri 71 %.

Volvo

Če je Scania nekoliko razočarala, pa je Volvo pokazal, da je mogoče imeti popolne tako velike kot srednje velike kabine in z njimi doseči vse možne zvezdice. Oba testirana modela sta dosegla visoko oceno za preprečevanje trčenja z 89%, vendar je model FH Aero, ki je prejel

80 % za varno vožnjo, močno preseгла nižja kabina modela FM z boljšim pregledom, kar mu je dalo oceno 87 %.

Zaključek

V naslednji fazi testiranja Euro NCAP bodo preizkušene manjše kabine, podobne serijama FM in G, da bi ocenili vozila, ki jih pogosteje najdemo v mestnih okoljih, namenjena distribucijam in medkrajevnim dostavam.

Euro NCAP je tudi potrdil, da bo od leta 2030 postopek testiranja vključeval tudi pasivno varnostno testiranje trčenja s preskusom čelnega trka, in to samo na kabinah s standardno opremo.



BREZSKRBNA VOŽNJA PO HRVAŠKI

Nova poplačniška rešitev preko Shell-a je zdaj na voljo

Novo: plačevanje hrvaške cestnine s Shell kartico!

Poleg možnosti plačevanja cestnine z napravami Telepass, ki je bila uvedena v začetku letošnjega leta, je od novembra 2024 hrvaško cestnino mogoče plačevati tudi s Shell kartico. Postopek je zelo preprost in praktičen: svojo lokalno napravo za elektronsko cestninjenje (ENC) povežete s Shell kartico in uživate v še bolj fleksibilnem in udobnem načinu plačevanja cestnine.

Prednosti



Pogoji plačila: uživajte v odloženem plačilu s Shellom in izboljšajte svojo likvidnost.



Račun z DDV-jem: Shell bo izdal davčni račun za vse cestnine in gorivo, kupljeno na Hrvaškem.



Do 42% direktnega popusta pri HAC!



Prost pretok: uživajte v neprekinjenem potovanju brez čakanja v vrstah na cestninskih postajah.



Podrobne transakcije: dostopajte do podrobnih cestninskih transakcij za katero koli željeno obdobje.



Varna in udobna vožnja: izognite se morebitnim zamudam.

Pokritost cest na Hrvaškem s cestninsko napravo ENC:



Kako lahko pridobite svojo ENC cestninsko napravo in kako jo povezati s Shell kartico?

Katere so prednosti plačevanja cestnine s Shellom po Evropi in katere možnosti so Vam na voljo?

Za vse informacije kliknite na:



Aminoplus® immun – vaš plus za odpornost

Granulat za pripravo napitka z izbranimi aminokislaminami, vitamini in minerali. Z vitamini C, B6 in B12 ter cinkom, bakrom in selenom, ki imajo vlogo pri delovanju imunskega sistema. Vitamini B2 (riboflavin), B6, B12 in folat pa prispevajo k zmanjševanju utrujenosti in izčrpanosti. Prehransko dopolnilo ni nadomestilo za uravnoteženo in raznovrstno prehrano ter zdrav življenjski slog.

www.stada.si



Vodik do -35



Holthausen Clean Technology pripravlja težke električne tovornjake na gorivne celice za posebej težke Transporte na Švedskem. Tovornjaki, ki temeljijo na šasiji DAF XF 6x2, imajo zdaj električni pogon in gorivno celico. Tovornjaki so primerni za bruto maso največ 65 ton. Za kabino so posode za vodik, ki sprejmejo 100 kg goriva. Polnjenje traja 20 minut, doseg pa znaša 1080 km. Električni pogon zmora 450 kW, gorivne celice pa 300 kW. Tovornjaki so popolnoma pripravljeni na mrzle zimske razmere na Švedskem: do minus 35 stopinj Celzija.

Spremema cestninjenja na Nizozemskem

Potem ko je bilo objavljeno, da se Danska umika iz sodelovanja držav, ki so plačevale uporabo javnih cest s pomočjo evrovinjete, je Nizozemska napovedala spre-



membe v strukturi obračunavanja in dvig zneska s 1. januarjem 2025. Nizozemska je napovedala nove cestnine, katerih struktura bo vključevala emisije CO₂. Obstajalo bo pet kategorij CO₂, v katere bodo razvrščena vozila z največjo dovoljeno maso nad 12 ton glede na leto proizvodnje in dokazila o specifičnih emisijah CO₂, ki jih navajajo proizvajalci vozil. Za vozila, ki so bila prvič dana v promet po 1. juliju 2019, bodo prevozniki lahko dostavili dodatno dokumentacijo, s katero bodo dokazovali specifične vrednosti CO₂, ki jih vozilo proizvede, da bi preverili, ali vozilo spada v ugodnejšo kategorijo emisij CO₂. Sredi leta 2026 namerava tudi Nizozemska zagnati sistem evrovinjete in začeti uvajanje elektronskega plačilnega sistema cestnine, predvidoma od marca 2027 pa se bo cestninjenje na Nizozemskem razširilo na vsa vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone.

Želimo vam vesele in srečne božične praznike ter veliko uspehov in zadovoljstva v letu 2025!

BrankoKolenc
Transport, gostinstvo, nepremičnine in trgovina



Z vami že 39 let

BRANKO KOLENC S.P.
TRANSPORT, LOGISTIKA, GOSTINSTVO, NEPREMIČNINE IN TRGOVINA
GAJI 46, 3000 CELJE, TEL. 03 4254-300, 4254-302, www.transport-kolenc.si

Poljska uvaja Eko cone

Tako kot nekatera evropska mesta tudi Poljska v Varšavi uvaja cono z nizkimi emisijami, v kateri bo omejen dostop vozil, ki oddajajo škodljive izpušne pline. Na podlagi odločitve, ki jo je mestni svet Varšave sprejel 7. decembra 2023, bo območje z nizkimi emisijami vključevalo osrednje mestno jedro in nekatere obrobne dele mesta, same omejitve pa se bodo sistemsko zaostrovale vsako drugo leto.



Faza 1: od 1. 7. 2024, dostop dovoljen za:

- vozila z bencinskim motorjem (vključno z LPG), ki ustrezajo vsaj standardu Euro 2 oz. so bila izdelana najkasneje leta 1997;
- vozila z dizelskim motorjem, ki ustrezajo vsaj standardu Euro 4 oz. so bila izdelana najkasneje leta 2005.

Faza 2: od 1. 1. 2026, dostop dovoljen za:

- vozila z bencinskim motorjem (vključno z LPG), ki ustrezajo vsaj standardu Euro 3 oz. so bila izdelana najkasneje leta 2000;
- vozila z dizelskim motorjem, ki ustrezajo vsaj standardu Euro 5 oz. so bila izdelana najkasneje leta 2009.

Faza 3: od 1. 1. 2028, dostop dovoljen za:

- vozila z bencinskim motorjem (vključno z LPG), ki ustrezajo vsaj standardu Euro 4 oz. so bila izdelana najkasneje leta 2005;
- vozila z dizelskim motorjem, ki izpolnjujejo najmanj standard Euro 6 oz. so bila izdelana najkasneje leta 2014.

Faza 4: od 1. 1. 2030, dostop dovoljen za:

- vozila z bencinskim motorjem (vključno z LPG), ki ustrezajo vsaj standardu Euro 5 oz. so bila izdelana najkasneje leta 2009;
- vozila z dizelskim motorjem, ki ustrezajo vsaj standardu Euro 6dT oz. so bila izdelana najkasneje leta 2017.

Faza 5: od 1. 1. 2032, dostop dovoljen za:

- vozila z bencinskim motorjem (vključno z LPG), ki ustrezajo vsaj standardu Euro 6 oz. so bila izdelana najkasneje leta 2014;
- vozila z dizelskim motorjem, ki izpolnjujejo vsaj standard Euro 6d oz. so bila izdelana najkasneje leta 2020.



IVECO BUS

Drive the road of change

VOZIMO PO POTI SPREMENJ



www.dualis.si

Peugeot Traveller in Expert se vračata z dizelskim motorjem



Peugeotova kombija Traveller in Expert kombi se v prenovljeni obliki vračata na slovenski trg z dizelskim motorjem 2.0 BlueHDi 180 (130 kW) v povezavi z avtomatskim menjalnikom EAT8. Traveller je priljubljena izbira za družine, ki cenijo zanesljivost, prostornost in udobje, kakor tudi za poslovne uporabnike. Expert, ki se je uveljavil kot vzor vsestranskosti v svojem segmentu, s prenovljeno kompaktno zasnovo ponuja nadgrajene funkcije za varnost in udobje, ki so oblikovane za širok spekter osebnih ali profesionalnih potreb. Z moderno obliko, ki združuje eleganco in funkcionalnost, ter vrhunsko tehnologijo sta modela ustvarjena za voznike, ki želijo združiti praktičnost, zmogljivost in stil, primerna pa sta tako za vsakodnevne potrebe kot daljša potovanja.

Modela, ki navdušujeta tako s svojo vsestranskostjo kot z udobjem, sta na voljo v dveh dolžinah, L2 ali L3, in različnih konfiguracijah, ki zadovoljijo specifične potrebe. Prinašata optimalno kombinacijo zmogljivosti in ekonomičnosti.

Okrepljena ekipa na Cordii

Cordia d.o.o. se je z mesecem decembrom kadrovsko okrepila, saj se je ekipi pridružil Matjaž Matjašič kot vodja prodaje. Matjaž ni novinec pri prodaji tovornjakov, saj je to delo pred leti že opravljal, sedaj pa bo skrbel za vodenje in upravljanje prodajne ekipe ter utrjevanje in organizacijo prodajne mreže.



Vetrobransko steklo bi lahko postalo hologramski zaslon

Hyundai je v sodelovanju s specialistom za optiko, nemškim podjetjem ZEISS, razvil tehnologijo projiciranja različnih vsebin na vetrobransko steklo vozila, s katero želijo zamenjati vse zaslone v kabini. Glavni cilj tega zaslona je zagotoviti vozniku in potnikom več vsebine kot klasični head-up zaslon, povečati kakovost slike in jo razširiti po celotnem vetrobranskem steklu, ne da bi ovirali pogled na cesto. Poleg tega premik armaturne plošče in vse vsebine z zaslona informacijsko-zabavnega sistema na hologram na vetrobranskem steklu sprostijo tudi veliko prostora v sami kabini, tako da jo je mogoče v novih vozilih popolnoma preoblikovati. Pred voznikom bi ostal le manjši nabor gumbov, odpravljeni pa bi bili veliki zasloni, ki so zdaj vseprisotni na osrednji konzoli in okoli nje.



Zanesljivo in preprosto do povračila DDV z DKV Mobility



Družba DKV Mobility, ki jo poznamo predvsem po karticah za gorivo, cestnine in servisne storitve, podjetjem ponuja vrhunske storitve, ki optimizirajo poslovne procese, zmanjšujejo stroške in povečujejo učinkovitost. Storitve so namenjene podjetjem, ki se ukvarjajo s transportom in logistiko ali pa imajo za izvajanje svojih dejavnosti lasten vozni park različnih vozil. Kartice za gorivo, enostavne rešitve za cestninjenje ter storitve na področju mobilnosti, so samo del rešitev, ki jih ponuja DKV Mobility upravljavcem vozniških parkov. Poudariti velja, da DKV Mobility poskrbi tudi za povračilo davka na dodano vrednost in trošarin za stroške, nastale v tujini – preprosto, zanesljivo in pregledno.

POENOSTAVI VAŠE DELO



Z novim motorjem D26 s 540 KM
za najbolj zahtevna dela.

Samo nasmehne se in nadaljuje. Novi motor MAN D26 s 540 KM je zanesljiv, učinkovit in izjemno močan. Tovornjaku omogoča, da premaga najtežje naloge, in to z lahkoto. Učinkovitost in robustnost motorja se združita z elegantnimi novimi barvami notranjosti kabine, digitalnim voznikovim zaslonom z novim slogom in funkcijami ter MAN SimplePay - digitalno platformo in aplikacijo za vozni park, ki omogoča poenostavljeno upravljanje stroškov delovanja in brezstične transakcije. Več informacij: www.man-slovenija.si



35 let Cordia d.o.o.

Podjetje Cordia d.o.o., ki v Sloveniji uspešno zastopa nizozemsko tovornjaško znamko DAF, bo v letu 2025 praznovalo 35 let svojega obstoja. Od tega že 30 let sodeluje s podjetjem DAF Trucks N.V., tako da se po slovenskih cestah vozi že nekaj tisoč DAF tovornjakov. Podjetje je v počastitev tega bogatega obdobja pripravilo dogodek za poslovne partnerje, na katerem so vsi v prijetnem vzdušju uživali ob odlični hrani in druženju. Na dogodku sta Majda Bitenc Menart in njena hči Mateja Sušnik Menart slavnostno razrezali torto in tudi objavili vsem, ki še niso vedeli, da je že septembra vajeti podjetja Cordia prevzela Mateja.



60 let tovarne Renault Trucks v Bourg-en-Bresse



Leta 1964 se je odprla tovarna za sestavljanje gospodarskih vozil Renault Trucks v francoskem mestu Bourg-en-Bresse. Šestdeset let kasneje obrat še vedno deluje in je prešel v naslednjo fazo proizvodnje vozil na električni pogon. Prvi električni tovornjak je s proizvodne linije zapeljal že konec leta 2023. Ob praznovanju obletnice bo tovarna odprta za javnost.

Konec za Piaggio Ape

Italija je znana po legendarnih avtomobilih, kot je Fiat 500, vendar v okviru dostavnih vozil noben pick-up ni imel tako velikega vpliva na gospodarstvo in vizualno podobo italijanskih mest kot Ape, ki ga proizvaja Piaggio, ki je z Vespo motoriziral Italijo. Trikolesni skuter Ape mehansko ni veliko več kot Vespa, a s streho in prtljažnim prostorom je kot nalašč za ozke ulice starih mest ali strme makadamske ceste. Prodajali so ga po ceni le 7.000 evrov. A ob koncu leta bo nostalgije konec. Po 76 letih bo Piaggio v Toskani prenehal proizvajati model Ape. Prilagajanje okoljskim in varnostnim predpisom bi bilo za Piaggio v Evropi negospodarno, zato bodo proizvodnjo preselili v Indijo.



Odvzem voznškega dovoljenja po vsej EU



Svet Evrope je 5. decembra sprejel pogajalsko stališče o predlogu Evropske komisije glede nekaterih prepovedi vožnje, ki so del širšega zakonodajnega paketa o varnosti v cestnem prometu.

Po tem predlogu bo država članica, ki je izdala voznško dovoljenje, pod določenimi pogoji in v skladu s svojo nacionalno zakonodajo dolžna izvršiti prepoved vožnje, ki jo bo izrekla druga država članica. To pomeni, če boste v Nemčiji napravili prekršek za odvzem voznške, vam ga bodo odvzeli v Sloveniji. Namen tega ukrepa je zagotoviti, da se vozniki nerezidenti, ki storijo hujše prometne prekrške, soočajo z enotnimi kaznimi po vsej EU.

Prehransko dopolnilo

Lutein

PLUS

Kdaj ste nazadnje nahrnili oči?

- Skrbno izbrana kombinacija hranil.*
- Z luteinom iz rumene žametnice.
- Za utrujene in obremenjene oči.*
- Za ohranjanje mladih oči.*

Rumena pega ali makula se nahaja v osrednjem predelu očesne mrežnice, v njej pa se naravno koncentrira lutein, ki ga zaužijemo s hrano.

Prehransko dopolnilo ni nadomestilo za uravnoteženo in raznovrstno prehrano ter zdrav življenjski slog.

*Vitamin A in cink imata vlogo pri ohranjanju vida; Vitamin E in cink imata vlogo pri zaščiti celic (vključno z občutljivimi celicami očesne mrežnice) pred oksidativnim stresom, ki ga lahko povzročijo na primer UV sončni žarki.

**Večji
odmerek
luteina!**



Proizvedel imetnik GMP certifikata.



Za dodatne informacije o izdelku se obrnite na:
STADA d.o.o., Dunajska cesta 156, 1000 Ljubljana | www.stada.si

STADA

NADGRADNJA SIMULACIJSKEGA ORODJA CONTINENTAL

Continental je predstavil najnovejšo nadgradnjo svojega preizkušenega simulacijskega orodja LODC, ki je sedaj posebej prilagojeno zahtevam poprodajnega trga.

Ta nadgradnja odraža neomajno zavezanost podjetja k ponujanju ne le naj-sodobnejših izdelkov, temveč tudi prilagojenih digitalnih rešitev, zasnovanih za znatno povečanje dodane vrednosti za stranke. "Naš inovativni svetovalni pristop Lowest Overall Driving Costs (LODC) (slov. Najnižji celostni obratovalni stroški) si prizadeva našim strankam ponuditi pomembno dodano vrednost z zagotavljanjem celovitih poprodajnih nasvetov," pravi Frank Eckelmann, vodja mednarodnega flotnega poslovanja v regiji EMEA pri Continentalu. Osnovna ideja koncepta LODC je razviti prilagojeno kombinacijo izdelkov, storitev in rešitev s podrobnimi analizami z uporabo simulacijskega orodja. "Ta pristop ne pomaga le zmanjšati stroškov naših strank, temveč tudi postavlja temelje za dolgotrajno in uspešno partnerstvo," nadaljuje Eckelmann.

Osredotočenost na koristi za stranke: povečanje učinkovitosti in znižanje stroškov

Poleg vpliva VECTO, ki ga je prejšnja različica orodja LODC že natančno simulirala, nova različica razširja svoj obseg na dodatne dejavnike, ki igrajo pomembno vlogo za poprodajni trg: znižanje obratovalnih stroškov in

zmanjšanje porabe goriva. To omogoča flotam, da optimizirajo svojo strategijo pnevmatik s pomočjo natančnih simulacij in s tem dosežejo znatne prihranke. "Naše stranke se vsakodnevno soočajo z izzivom, kako čim bolj učinkovito in ekonomično upravljati svoje flote," pripominja Eckelmann. "Izboljšana različica našega simulacijskega orodja jim ne le olajša izbiro pravih pnevmatik, temveč tudi znatno zmanjša njihove obratovalne stroške. Naš cilj je ponuditi celovite nasvete in pomagati našim strankam, da svoje poslovne procese naredijo trajnostne."

Celoviti nasveti za trajnostni uspeh

Prodajna ekipa pri Continentalu lahko zdaj svojim flotam ponudi še bolj prilagojene nasvete iz izboljšanim simulacijskim orodjem LODC. Pomaga pri prepoznavanju optimalnih pnevmatik za specifične vozne pogoje in napovedovanju njihovega vpliva na porabo goriva in emisije ogljika. Zahvaljujoč konceptu ContiLifeCycle in različnim digitalnim rešitvam, kot je ContiConnect, lahko stranke zmanjšajo skupne obratovalne stroške svoje flote in hkrati izboljšajo svoj okoljski odtis.

"Na zahteve naših strank se odzivamo z inovativnimi rešitvami in celovitim

pristopom k storitvam," poudarja Frank Eckelmann. "Naš cilj je uporabiti digitalna orodja in naš svetovalni koncept, da pomagamo flotam pri njihovem vsakodnevnom poslovanju – z namenom, da pomembno prispevamo k doseganju cilja LODC. To jih naredi bolj konkurenčne in zagotavlja tako gospodarski uspeh kot večjo trajnost na dolgi rok."

Celovit paket izdelkov in rešitve

Nadgradnja simulacijskega orodja ponazarja pristop Continental-a, da razmišlja onkraj svojih izdelkov in razvija integrirane rešitve, ki ustrezajo specifičnim zahtevam strank. S tem, ko na ta način izboljšuje svojo ponudbo storitev, se Continental pozicionira kot zanesljiv partner za poprodajni trg, ki razume potrebe svojih strank in jim pomaga ostati uspešni na trgu.



NOVI FIAT DUCATO S POPUSTOM V VIŠINI 2.500 EUR*



- **Bon za zimske pnevmatike**
- **4-letno jamstvo do 200.000 km**

Najboljše je vedno lahko še boljše!

Izberite Fiat Ducato z legendarno zanesljivimi motorji.

*Popust velja ob nakupu s Fiat Financiranjem

Povprečna poraba goriva: 13,7 – 9,2 l/100 km. Emisije CO₂: 460 – 242 g/km. Uradna vrednost emisijske stopnje: Euro 6d. Specifične emisije NOx: 0,0704 – 0,0426 g/km. Vrednost specifične emisije trdnih delcev pri dizelskih motorjih: 0,0069 – 0,0002. 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. Ob nakupu novega vozila prejmete Fiat Pro bonus v višini 1.000 EUR z DDV in dodatni popust v primeru financiranja (pri Summit Leasing Slovenija) v višini 1.500 EUR z DDV. Jamstvo CarGarantie je storitev podaljšane jamstva, ki je vključena v maloprodajno ceno vozila, za dobo 4-ih let (vključuje dveletno pogodbeno garancijo) oziroma 200.000 km (kar se zgodi prej) in velja od 1.1. 2024. Podrobnejše informacije in pogoji Jamstva CarGarantie so na voljo tu na spletni strani: <https://www.fiatprofessional.si/cargarantie/>. Podatki so bili pravilni v času priprave ponudbe. Pridržujemo si pravico do sprememb. Cenik velja do razprodaje zalog oz. do preklica. Za vse dodatne informacije se obrnite na pooblaščenega prodajalca z vozili Fiat Professional. 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.

[fiatprofessional.si](https://www.fiatprofessional.si)

FIAT
PROFESSIONAL

NOV NABOJ RDEČIH HOLANDCEV

DAF je v Malagi predstavil vozila za modelno leto 2025 v celotni gami tovornjakov, od XG+ do XB. Posodobitev ni revolucionarna, je pa naložba zajela številne izboljšave, predvsem namenjene povečanju učinkovitosti, aktivne in pasivne varnosti, pa tudi udobju kabin. Tu so glavni elementi nizozemskih »rdečih«.



Da bi dobro predstavili pomen podrobnosti, so pri nizozemskem podjetju korenito spremenili lansirno barvo svojih tovornjakov: od bleščeče rume, s katero so se predstavili pred tremi leti (predstavitveni dogodek je prav tako potekal v Andaluziji), do odločne rdeče, s katero smo jih pred dvema mesecema videli tudi na sejmu IAA v Hannovru.

Uspešna optimizacija

Največ dela so nizozemski inženirji opravili pri optimizaciji pogonskega sklopa. Po optimizaciji obljublajo znižanje porabe goriva za do 3 % v primerjavi z aktualno generacijo motorjev. Optimizacija je izvedena na največjih motorjih iz serije Paccar, MX-11 in MX-13 z nazivnimi močmi od 370 do 530 konjskih moči, ki so sedaj opre-

mljeni z novim krmiljenjem ventilov motorja po Millerjevem načelu, katerega cilj je izboljšati količino energije, pridobljene v obliki tlaka zgorevanja. Poleg tega je uporabljena črpalka hla-

dilne tekočine z dvojnimi pogonom, ki je električno napajana v pogojih hlajenja z nizko obremenitvijo in jermensko gnana, ko je potrebna visoka učinkovitost hlajenja. Za največjo učinkovitost

Tehnični podatki DAF modelsko leto 2025

Model	DAF XD 310 FA 4x2	DAF XF 480 FT 4x2
Motor	Paccar PX-7, vrstni 6-valjnik	Paccar MX-13, vrstni 6-valjnik
Prostornina (l)	6,7	12,9
Moč (kW/KM)	227/308 pri 2300/min	335/483 pri 1600/min
Navor (Nm/min)	1190/1200–1500	2500/900–1120
Menjalnik	samodejni 8-stopenjski ZF PowerLine	avtomatiziran 12-stopenjski ZF Traxon
Pogonska os	SR1344, redukcija 4,63:1	Sr1344, redukcija 2,05:1
Šasija	4x2 solo s 5700 mm medosne razdalje	4x2 vlačilec s 3800 mm medosne razdalje
Gume	295/60 R22,5	385/55 R 22,5 spredaj/315/70 R 22,5 zadaj
Kabina	Xd Day Cab	XF Sleeper High Cab



Optimizacija pogonskega sklopa in aerodinamike omogoča do 3-odstotno izboljšanje učinkovitosti in nižjo porabo goriva.



Nova generacija tovornjakov DAF še dodatno spodbuja uspeh strank.

je nameščen 2-valjni zračni kompresor s sklopko. Sistema Turbo in EGR sta bila posodobljena, da se brezhibno prilegata novemu krmiljenju ventilov. Novi injektorji goriva zagotavljajo odlično učinkovitost, zanesljivost in vzdržljivost.

Inovacija na osi

Precej novosti je tudi v programu zadnjih osi SR1344. Nova zasnova zobnika ponuja izboljšano trdnost in vzdržljivost ter omogoča uporabo tudi za najvišjo nazivno moč PACCAR MX-13 390 kW/530 KM. To zagotavlja, da lahko vsi motorji PACCAR MX optimalno izkoristijo DAFovo filozofijo zmanjšanja hitrosti. Nova strategija prestavljanja menjalnika in nove optimizacije motorja omogočajo uporabo razmerja zadnje osi 2,05 : 1 v kombinaciji z naj-

bolj priljubljeno velikostjo pnevmatik 315/70R22,5 za najvišjo učinkovitost porabe goriva. Kotaljenje pri 85 km/h omogoča do 7 % nižje vrtljaje (950 namesto 1.030).

Za optimizacijo učinkovitosti mode-

lov DAF nove generacije postanejo sistem kamere DAF Digital Vision (ki nadomešča običajna ogledala), prediktivni tempomat in pnevmatike z nizkim uporom, standardne za različice 4x2 in 6x2.



Optimiziran pogon, aerodinamika in specifikacije za še večjo učinkovitost.



Še bogatejša specifikacija in novi sistem za upravljanje voznega parka PACCAR Connect nudita dodatne možnosti za izboljšanje učinkovitosti delovanja.

Varnostne inovacije

Nova generacija tovornjakov DAF postavlja standarde, tudi ko gre za preglednost iz kabine, predvsem zahvaljujoč nizkim linijam oken, oknu za pogled na robnike in prefinjenim digitalnim kameram. Izjemno močna struktura kabine in krmilni sistem zagotavljata, da so XD, XF, XG in XG+ vodilni tudi na področju pasivne varnosti, saj DAF v svoja vozila umešča celoten nabor naprednih sistemov za pomoč voznikom (ADAS).

Napredni sistem zaviranja v sili (AEBS) najnovejše generacije je opremljen z radarskimi senzorji in kamero, kar zagotavlja popolnoma avtonomno zaviranje v sili za pomoč pri izo-

gibanju trčenju ranljivih udeležencev v prometu pred vozilom. Dodatni radar skrbi za novo funkcijo Drive-off Assist, da zazna in opozori voznika na vse bližnje ranljive udeležence v prometu, ko vozilo miruje ali speljuje. Snemalnik podatkov o dogodkih snema slike in podatke, ko je aktivirano opozorilo za zaviranje AEBS, sistem DAF Side & Turn Assist pa opozarja, če so pešci, kolesarji ali druga vozila v mrtvem kotu vozila, vključno vse do zadnjega dela prikolice.

Poleg tega bo vsak DAF nove generacije opremljen s sistemom za prepoznavanje omejitev hitrosti, ki voznika obvešča o dejanskih omejitvah hitrosti in ga opozarja v primeru

prekoračitve hitrosti, medtem ko sistem za opozarjanje pred nenamerno menjavo voznega pasu pomaga preprečiti nevarne situacije.

Poleg tega so standardne nove funkcije za dodatno izboljšanje varnosti voznika. Nova funkcija DAF Drowsiness Detection oceni voznikovo budnost in opozori, ko je potreben odmor, na voljo pa je tudi priprava za Alcohol Interlock, ki v primeru alkoholiziranosti ne dovoli zagnati motorja.

Nižja raven hrupa

Posledica novih posodobitev pogonskega sklopa je še nižja raven hrupa, saj deluje pri še nižjih vrtljajih. Optimizacije motorja v kombinaciji z novo strategijo prestavljanja menjalnika prispevajo k izboljšani voznosti zahvaljujoč še bolj gladkemu prestavljanju. Nova platforma za spletno upravljanje voznega parka PACCAR Connect vključuje navigacijo za povezane tovornjake in omogoča pošiljanje celotnega načrtovanja poti iz domače baze neposredno na sekundarni zaslon v tovornjaku. Kupci tovornjaka za modelno leto 2025 prejmejo naročnino na sistem PACCAR Connect, ki ga je mogoče integrirati z obstoječimi logističnimi aplikacijami, za obdobje 10 let, in to z brezžičnimi posodobitvami, ki so na voljo za celotno obdobje.

Če povzamemo, večkrat nagrajeni tovornjaki na trgu so postali še boljši. To dodatno krepi vodilni položaj vozil DAF XD, XF, XG in XG+ v panogi glede učinkovitosti delovanja, varnosti in udobja voznika.



Nove različice motorja PACCAR MX bodo na voljo tudi za uporabo biodizla B100 FAME.



NAPIHLJIVE HALE

✉ info@db-engineering.com
 🌐 www.db-engineering.com
 ☎ +386 8 20 55 223



LESENE HALE



PREDSTAVLJAMO



STROJNA DELAVNICA AUTOCOMMERCE

Za vaše vozilo poskrbijo s kirurško natančnostjo

Vgradnja nove glavne gredi, menjava ležajev, brušenje glav, čiščenje ventilov in batov, menjava ventilov, centriranje kardanov, popravila vseh vrst motorjev, kamionskih, avtobusnih in železniških pa do motorjev starodobnikov, kmetijske mehanizacije in celo ladijskih motorjev ... **to so le nekatera izmed številnih opravil, ki se jih brez oklevanja lotijo v strojni delavnici servisnega centra Autocommerce.**



STORITVE STROJNE DELAVNICE

- za motorje osebnih in gospodarskih vozil vseh znamk
- za težko mehanizacijo, kmetijske stroje, ladijske motorje
- za starodobnike in druge eksotične motorje
- obnova in popravilo motornih blokov, gredi, motornih glav, ojníc
- soosnost uležajenja glavne gredi (mostički) nad 25 mm premera
- popravilo in uravnoteženje kardanskih gredi
- popravilo in uravnoteženje glavnih gredi

V njej so zaposleni »kirurgi med mehaniki«. Pri svojem delu dopuščajo komaj 0,02 milimetra tolerance, kar je približno polovica debeline človeškega lasu. Čeprav ne nosijo belih halj, njihovo delo ni nič manj strokovno in natančno.

Ti »doktorji za motorje« s svojimi bogatimi izkušnjami ohranjajo življenje motorjev in skrbijo za njihovo zdravje. Strojna delavnica Autocommerce je edina tovrstna specializirana delavnica v Sloveniji, ki skrbi za osebna in gospodarska vozila vseh znamk. Njihove stranke prihajajo tako iz Slovenije kakor iz sosednjih držav, zanje pa največkrat izvedo po priporočilu svojih kolegov.



Velika usposobljenost za strojna popravila vseh vrst | Za osebna in gospodarska vozila | Kirurška natančnost



Industrijsko čiščenje strojnih komponent

V strojni delavnici stoji sodobna naprava Bupi, v kateri lahko pod tlakom in z ustrežno temperaturo vode operejo in nato osušijo tudi največje strojne komponente, kot so denimo motorni bloki za tovornjake ali bagre, stabilne agregate ali celo ladijske motorje.

To pa še ne pomeni, da ne čistijo majhnih strojnih komponent! Vse vrste strojnih komponent s čiščenjem pripravijo na nadaljnjo sestavo in vgradnjo. Naprava Bupi zagotavlja tudi temeljito sušenje obdelovancev, kar je pomembno zaradi preprečevanja korozije.

Največji med ličarji z odličnimi kleparsko-ličarskimi storitvami

Kleparsko-ličarska delavnica Autocommerce sprejme vse vrste vozil vseh znamk. Polepšajo še tako grde udrtine, in ko gre za lakiranje vozil, s ponosom rečejo, da so največji med ličarji. Za kleparsko-ličarska popravila so opremljeni z največjo lakirno komoro za vozila v Sloveniji. V njej lahko polakirajo tovornjak s prikolico, pa tudi avtobus.



Vsebino omogoča Autocommerce



»

Na mojstre iz strojne delavnice sem se obrnil na priporočilo svojega prijatelja, ki z delavnico sodeluje že več kot dvajset let. Ni pretiraval, ko je rekel, da se tu na obdelavo motornih komponent zares spoznajo in da samo njim zaupa, da bodo delo opravili tako, kot je treba. Tudi sam sem navdušen!«

Robert Barle, direktor, Avtoservis Barle



autocommerce

Član skupine Emil Frey

Autocommerce, d.o.o.

Baragova ulica 12, 1000 Ljubljana

Sprejem

T: 01 5883 600 M: 051 441 944

E: sprejem.sgv@autocommerce.si



MOTORJI ZA 2030

V svetu vozil se spremembe dogajajo zelo hitro. Če smo zadnjih sto let prisegli na bencinske in dizelske motorje, pa se bo nova transformacija zgodila v naslednjih desetih letih.

O elektriki smo že zelo veliko pisali. Uporabna je/bo predvsem v mestih, za prevoz ljudi in za distribucijo v mestna središča, medtem ko bo mednarodni transport še nekaj časa temeljil

na plinskem olju, veliko bolj sprejemljiva alternativa dizlu kot baterije pa bo vodik.

Vodik predstavlja neizogibno izbiro za doseganje ravni predvidenih izpustov

ogljikovega dioksida v naslednjem desetletju. A gorivne celice niso edina možnost za uporabo vodika, slednjega lahko uporabljamo tudi za pogon v motorjih z notranjim zgorevanjem.

Ko omenjamo vodik, to ne pomeni nujno vgradnje drage tehnologije gorivnih celic. Že v začetku tega stoletja smo lahko testirali motorje z notranjim zgorevanjem, ki so za pogon uporabljali vodik. Res pa je, da so v kasnejšem razvoju gorivne celice povsem prevzele uporabo vodika v cestnem prometu, bodisi na ravni poskusov bodisi v malih serijskih proizvodnjah.

Z ustanovitvijo Evropskega združenja za čisti vodik je motor z notranjim zgorevanjem, ki ga poganja vodik, zaradi preproste namestitve (za razliko od tehnologije gorivnih celic) ponovno postal aktualen. Na projektu sodelujejo številni specializirani podizvajalci motorjev in vozil z obeh strani Atlantika. EU in ZDA sta si do leta 2030 zastavili zelo podobne korake za zmanjšanje izpustov plinov, ki povzročajo učinek tople grede v sektorju cestnega prometa. V Evropi je ta učinek povezan s 25 odstotki vozil s skupno težo, večjo od 3,5 tone. Zastavljeni cilj do



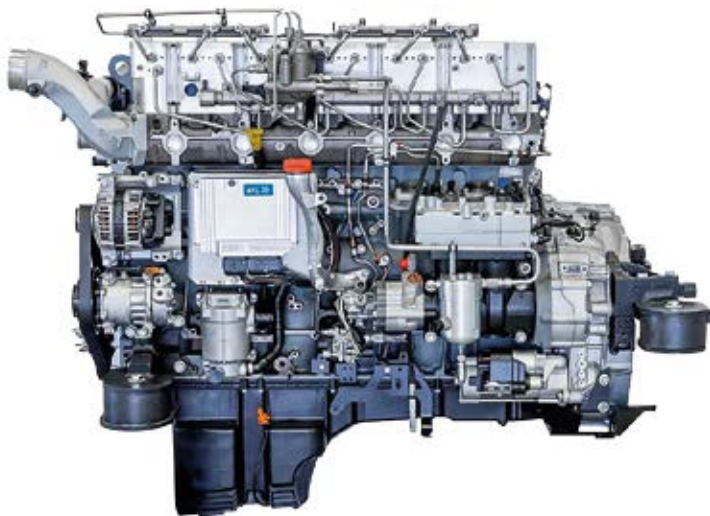
Ko omenjamo vodik, to ne pomeni nujno vgradnje drage tehnologije gorivnih celic, vse bolj so prisotni klasični motorji, prirejeni za uporabo vodika.



leta 2025 je zmanjšanje izpustov za 15 odstotkov glede na leto 2019/2020, dosegljiv pa je še vedno tudi z dizelskimi motorji tistih proizvajalcev, ki so jih v zadnjih letih močno posodobili in bodo ustrezali normam Euro 7. Drugi cilj, 30-odstotno zmanjšanje do leta 2030, pa pomeni uporabo drugačnih rešitev.

Nič emisij

Na tem področju uporaba vodika v motorjih z notranjim zgorevanjem temelji na preizkušenih tehnologijah. Uporablja se motor z Ottovim ciklom kot v poskusih izpred petnajst let ali pa dizel, kot v nekaterih zadnjih testnih fazah, z vbrizgavanjem, ki je zelo podobno vbrizgavanju utekočinjenega zemeljskega plina ali metana. Opazno zmanjšanje izpustov, tudi če ostane nad mejo enega grama ogljikovega dioksida na kWh, ki jo EU določa v svoji definiciji »ničelnih izpustov«, pomeni obstoj določene količine ogljikovega dioksida v izpušnih zaradi zgorevanja majhne količine maziv. Vodikov motor z notranjim zgorevanjem (SUS) se torej kaže kot prehodna rešitev, ki bo morda predstavljala mejnik za širitev napajalnih celic z vodikom in model za širšo uporabo sistemov gorivnih celic. Uporaba vodika kot goriva podaljšuje življenjsko dobo tradicionalnih motorjev. Tu je zato prisoten tudi ekonomski dejavnik, da podjetjem, ki se ukvarjajo s projektiranjem in proizvodnjo motorjev, ne bo treba zapirati obratov ali iti v drastično prestrukturiranje, torej bodo imela dovolj časa za prilagajanje.



Motor iz eksperimentalne faze AVL – ima 12,8 litra s kompresorjem, 475 KM z neposrednim večtočkovnim vbrizgom, izpeljan iz dizelske različice istega motorja. Emisije škodljivih plinov so nižje od ravni, ki so predpisane za dizelski motor Euro 6.



Tehnologijo H2-HPDI (visokotlačno neposredno vbrizgavanje vodika) je napovedalo podjetje Westport in se uporablja za mešanje dizla in metana.

Več možnih poti

V motorjih se vodik lahko uporablja na tri načine:

- v ciklu z vžigom s svečko in vbrizgavanjem v sesalni kolektor, kot v sistemih na metan ali utekočinjen zemeljski plin;
- z vžigom s svečko in neposrednim vbrizgom v valj;
- v ciklu s spontanim vžigom, ki se sproži z vbrizgavanjem dizelskega goriva, ki sproži zgorevanje plina.

Te raziskave izvajajo v inštitutih, kot je nemški AVL, inženirskih podjetjih, raziskovalnih centrih, izvajajo pa jih tudi proizvajalci in prevozniki vozil in sestavnih delov, pa tudi v okviru sa-

mostojnih projektov ali sodelovalnih projektov. Razvoj in raziskave se nadaljujejo s projektiranjem in testiranjem motorjev in vozil, simulacijo obratovalnih ciklov, kar je bistvenega pomena za prikaz ekonomskega učinka in vpliva na naravno okolje. Skratka, testi so pokazali, da uporaba motorjev na vodik ne prinaša enakih koristi za naravno okolje kot sistemi gorivnih celic, vendar se zelo približa tem parametrom zahvaljujoč enostavnejši tehnologiji, ki izhaja iz motorja na plin in je na voljo takoj.

Kot dizel

Tehnologijo H2-HPDI (visokotlačno neposredno vbrizgavanje vodika) je napovedalo podjetje Westport, ki jo razvija samostojno, teste pa opravlja na vozilih Scania. Načrt vključuje sistem vbrizgavanja in cikel, ki je podoben rešitvi Volvo izpred 15 let, ko so kombinirali vbrizgavanje dizla in metana. V tem primeru se uporaba dizelskega goriva zmanjša na en odstotek celotne porabe goriva. Znižanje emisij ogljikovega dioksida, ki ga dosega motor H2-HPDI z dizelskim ciklom, dosega 98 odstotkov v primerjavi s sodobnimi dizelskimi motorji, navor in s tem uporabnost vozila pa ostajata na enaki ravni. V Westportovem laboratoriju v Vancouvru so 13-litrski motor na metan in vodik že testirali v delavnici, brez prilagoditev ali sprememb. S sistemom AVL je to podjetje simuliralo skupne petletne obratovalne stroške za 40- do 44-tonsko vozilo, ki dnevno



Cilj je razviti gorivne celice, ki bodo imele dolgo življenjsko dobo in bodo omogočale težke prevoze na dolge razdalje, s svojim delovanjem pa bodo zasenčile priljubljenost dizlov, tudi ko bo vprašanje o skupnih stroških lastništva.

prevozi 500 do 700 kilometrov.

Primerjali so tri vlačilce: enega z dizelskim Euro 6 motorjem, enega z gorivnimi celicami in vodikovimi jeklenkami s shranjenim vodikom pri 700

barih in enega z motorjem H2-HPDI s sistemom, ki je bil nadgrajen na obstoječo dizelsko različico s kompresorjem in hranilnikom, prav tako pod pritiskom 700 barov. Če je cena



Gorivne celice za tovornjake morajo pokrivati popolnoma drugačne profile obremenitev in delovanja kot tiste za osebna vozila. Osebni avtomobil vozi v povprečju uro do dve na dan in preostale ure miruje. Zato so sistemi pri osebnih vozilih zasnovani za 5.000 do 8.000 obratovnih ur. Sistemi za tovornjake pa zahtevajo življenjsko dobo vsaj 35.000 ur.

MAN hTGX

Pogon na vodik je še posebej primeren za posebne transportne naloge, ki zahtevajo posebno konfiguracijo osi, ali kjer na okvirju ni prostora za baterije zaradi potrebe po nadgradnji tovornjaka. MAN hTGX ponuja visoke nosilnosti in največji doseg do 600 kilometrov v prvotno ponujenih osnih različicah 6x2 in 6x4. Uporabljeni motor z notranjim zgorevanjem vodika H45, ki temelji na preizkušenem dizelskem motorju D38 in se proizvaja v tovarni v Nürnbergu, ima moč 383 kW ali 520 KM in navor 2500 Nm pri 900–1300 vrtljajih na minuto. Neposredno vbrizgavanje vodika v motor zagotavlja posebno hiter prenos moči. Vodik je stisnjen pod pritiskom 700 barov (CG H2), posode pa imajo kapaciteto 56 kg. Napolniti jih je mogoče v manj kot 15 minutah. Z manj kot 1 g CO₂/tkm bo MAN hTGX izpolnjeval merila za »vozilo brez emisij« v skladu z novo načrtovano zakonodajo EU o CO₂.



za dizelski vlačilec 100.000 evrov, je treba to ceno pomnožiti z 2,5 do 3,5-kratnikom, da dobimo ceno različice z gorivnimi celicami in z 1,3 do 1,4-kratnikom za različico z motorjem z notranjim zgorevanjem na vodik. Za vsa tri vozila je predvidena petletna eksploatacija s 120.000 prevoženimi kilometri letno, strošek 50.000 evrov letno za voznika, 3600 evrov za pnevmatike na vsakih 150.000 kilometrov, brez državne subvencije ali oprostitve cestnine.

Prihranek za vsako tono ogljikovega dioksida manj v primerjavi z dizelskim motorjem Euro 6 znaša 243 evrov za H2-HPDI in 560 evrov za vozilo z gorivnimi celicami. Kot pravijo v Westportu, je vodik sposoben ohraniti moč in učinkovitost osnovnih dizelskih motorjev, pri tem pa skoraj popolnoma odpraviti izpuste ogljikovega dioksida. Prvi rezultati raziskav naj bi bili na voljo kmalu, prav tako kmalu pa se bodo začela tudi testiranja na cestah in uporaba teh sistemov v realnem času.





Popeljejo vašo floto dalje. In vaše zmogljivosti prav tako.

Nove pnevmatike Conti Hybrid HS5 in HD5.

Nemški inženiring za veliko število prevoženih kilometrov.

- Visoka kilometraža zahvaljujoč novi formuli zmesi razviti za regionalne operacije.
- Močan oprijem v vseh vremenskih razmerah zaradi izjemno robustnega vzorca tekalne plasti, vključno z novimi 3D matričnimi lamelami polne širine.

Več informacij o pnevmatikah najdete na: www.continental.si
ali pri vašem prodajalcu pnevmatik.



Generation 5. Skupaj ustvarjamo razliko.



KAJ BOMO Z MILIJONI ODSLUŽENIH BATERIJ

Čeprav trg električnih avtomobilov še zdaleč ni blizu napovedani ravni, mnoga podjetja že pripravljajo načrte, kaj bodo naredila z baterijami, ko bodo le-te odslužile svojemu namenu. Trenutni cilj je podaljšati življenjsko dobo baterij, kasneje pa jih reciklirati v posamezne surovine, ki jih vsebujejo, in jih še enkrat uporabiti.

V tem trenutku se zdi prehod s fosilnih goriv na baterijska električna vozila najverjetnejša možnost za prihodnji razvoj cestnega prometa, tako potniškega kot tovornega. Lokalno brez izpustov, mesta brez smoga, vse je videti mamljivo. Vendar proizvodnja baterij z uporabo trenutnih tehnologij ni niti približno tako čista. Vprašanje je, kaj

se bo zgodilo v trenutku, ko bo cestni promet popolnoma prešel na električni pogon in ko bo v nekem trenutku ogromno baterij doseglo konec svoje življenjske dobe.

Velik vir onesnaževanja

To je problem, o katerem trenutno razmišlja veliko podjetij. Vir onesnaže-

vanja trenutno predstavljajo tudi baterije mobilnih telefonov in ni težko sklepati, da se pri avtomobilih ta problem bistveno poveča. Kaj pa tovornjaki, ki so tudi na poti k elektrifikaciji, njihove baterije pa so ogromne.

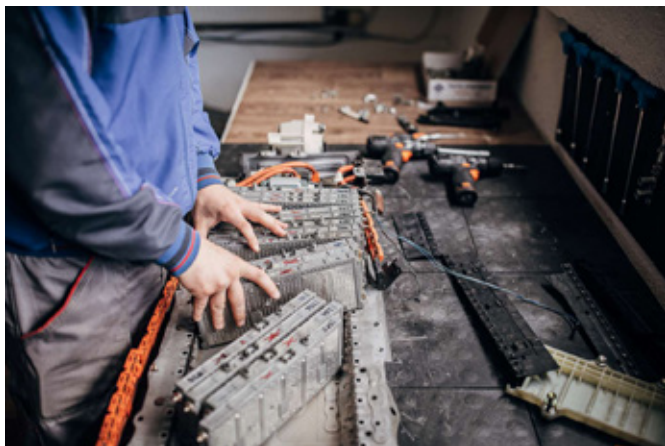
Proizvajalec gospodarskih vozil MAN Truck & Bus tako kot drugi proizvajalci tovornjakov in avtobusov največji potencial podnebju prijaznih pogonov vidi v baterijskih električnih pogonih, tudi po številnih raziskavah ima ta vrsta cestnega transporta največjo perspektivo.

V sektorju tovornjakov MAN trenutno pričakuje, da bodo leta 2030 imeli električni tovornjaki 60-odstotni delež v distribucijskih aplikacijah in 40-odstotni delež v prevozu na dolge razdalje. Te napovedi kažejo, da je industrija gospodarskih vozil šele na začetku elektrifikacije. Zato bo število izrabljenih baterij v vozilih industrijsko raven doseglo šele čez približno 10 do 15 let. Vendar pa MAN že razvija strategijo za uporabo dragocenih baterij na način, ki varčuje z viri, v sekundarnih aplikacijah. Analiza se začne s prvo življenjsko dobo baterije v vozilu: poudarek je na usposabljanju strank za vožnjo, polnjenje in uporabo vozil, tako da je obremenitev baterije zmanjšana na minimum. To lahko bistveno podaljša življenjsko dobo baterije. Če med uporabo odpovejo deli baterijskega pake-



Danes se trudimo reciklirati komponente akumulatorja EV, vključno s tistimi, ki jih vidimo na sliki in ostanejo po drobljenju: črna masa (mešanica anodnih in katodnih materialov), plastika in kovine.





Industrija recikliranja baterij električnih vozil (EV) je še vedno v povojih, saj je večina električnih vozil na cestah manj kot pet let.



Odslužene baterije se zmeljejo in nato se iz njih odstranijo sestavine.

ta, na primer posamezni moduli ne delujejo več, je kot prvi ukrep predvideno popravilo baterije. Baterijo lahko nato uporabljate še naprej.

Baterije se analizirajo

Baterije, ki se po uporabi v vozilu vrnejo podjetju MAN, se intenzivno analizirajo. V primeru, da akumulatorjev ni več mogoče uporabljati, se le-ti prenesejo na sekundarne aplikacije. Trenutno za to obstajajo tri možnosti: druga uporaba v vozilu po tovarniškem popravilu (druga uporaba), druga življenjska doba baterije, na primer kot

vmesni pomnilnik za sončne elektrarne ali vetrne elektrarne, in končno predelava baterijskih surovin za nove baterije v smislu recikliranja.

V trenutnem projektu je poudarek na sistemih za shranjevanje energije za industrijska podjetja. Tukaj bodo ovrednotene tehnične in poslovne zahteve za sisteme za shranjevanje. Natančneje, cilj je pridobiti ugotovitve na področju varnosti, delovanja baterije in preostalih ciklov polnjenja baterije. Poleg tega je načrtovana opredelitev morebitnega pilotnega projekta za sistem za shranjevanje z drugo življenjsko dobo,

ki temelji na baterijah MAN iz prvega popolnoma električnega mestnega avtobusa Lion's City serije E.

Recikliranje pride v poštev po preteku druge življenjske dobe baterij ali v primeru, da baterije po uporabi vozila ali poškodbi zaradi prometne nesreče niso več primerne za skladiščenje. MAN-ov cilj je doseči zaprt cikel za surovine za baterije – od proizvodnje do konca življenjske dobe. Cilj je uporaba surovin, kot so nikelj, mangan, kobalt ali litij, pri proizvodnji novih baterij. Trenutno je stopnja recikliranja več kot 70 % teže baterije.



MAN že razvija strategijo za uporabo dragocenih baterij na način, ki varčuje z viri, v sekundarnih aplikacijah.



KONTROVERZNI PICK-UP OBISKAL SLOVENIJO



Tudi to smo dočakali, prvi Teslin pick-up Cybertruck je obiskal Slovenijo, lahko smo ga pogledali, se ga dotaknili, a kupiti ga ne morete.

Impresivni ameriški pick-up je bil predstavljen konec leta 2019, serijska proizvodnja pa je stekla lani, proti koncu leta pa tudi prve dobave. Ta impozantni poltovornjak se je nekaj dni mudil v Sloveniji, videti pa ga je bilo možno v mariborskem trgovskem centru in v ljubljanskem prodajnem salonu Tesla.

Pritegne pozornost

Nekateri avtomobili preprosto pritegnejo pozornost, kjer koli se pojavijo. Gre seveda za večji Cybertruck, ki ga je Tesla začela dobavljati proti koncu lanskega leta. Vozilo ne pritegne le z nenavadnim videzom, ampak tudi

z dejstvom, da je izdelano iz trdnega nerjavečega jekla, zato deluje precej »kovinsko«. To jeklo naj bi prispevalo k manj udrtinam in poškodbam ter dolgočasno ščitilo pred korozijo. Tesla pa navaja, da je karoserija odporna tudi proti nabojem kalibra 45 in 9 mm, pa tudi proti šibrenicam 12.

Futurističen dizajn z izjemno pravilnimi linijami ni nekaj, kar bi pritegnilo množice, vsekakor pa ima svoje kupce. Gre za skoraj 570 centimetrov dolgo vozilo, ki ima spredaj veliko vetrobransko steklo. Izdelan je iz polimera in lahko absorbira visoko udarno silo ter je odporen proti poškodbam. Menda je to ojačano steklo odporno proti udarcem bejzbolske žogice, ki se premika s

hitrostjo 110 km/h. Tu je tudi steklena streha, ki zagotavlja zavidljivo zvočno izolacijo in naj bi odbijala toploto in UV žarke.

Cybertruck ima velik prtljažni prostor, ki je prekrit s trdnim rolojem. Vanj lahko spravite 1.700 litrov tovora, pokrov roloja pa je tudi vodotesen, tako da je tovorni del povsem zaprt. Dobro je tudi, da ima ta rolo nosilnost do 136 kg. Tovorni prostor je opremljen tudi z dvema 120-V vtičnicama in eno 240-V vtičnico. Poleg tega je ta prostor osvetljen z dvema LED svetlobnima trakovima. Kot vsak pravi pick-up je tudi Cybertruck opremljen s priklopom za prikolico. Največja vlečna zmogljivost 4.989 kg je impresivna.

Kot smo pri Teslinih modelih že vajeni, je minimalistična tudi potniška kabina. 18,5-palčni zaslon na dotik je nameščen na sredini, na volanskem obroču pa je le nekaj stikal. Za potnike na zadnjih sedežih je na voljo dodaten 9,4-palčni zaslon na dotik. Uporabniški vmesnik Rabe je zasnovan posebej za Cybertruck. Tako kot trenutni model 3 je tudi Cybertruck standardno opremljen z vrhunskim avdio sistemom, ki vključuje 15 zvočnikov z dvojnimi globokotoni. Potniška kabina je izjemno prostorna, s povsem ravnim podom.

Dva pogona

Na voljo sta dve različici pogona: Cyberbeast 'Tri-Motor' s štirikolesnim pogonom ter dvomotorna različica





'Dual Motor'. Pri obeh različicah ima sprednja pogonska enota elektromehansko zaporo diferenciala za boljši oprijem v spolzkih razmerah. Cybertruck ponuja krmiljenje po žici. To omogoča večji nadzor z minimalnim vrtenjem nestandardnega volana. Tako voznikom pri obračanju volana nikoli ni treba segati čez roke – obračalni krog volana se zmanjša. Na voljo so tudi krmiljena zadnja kolesa, tako da ima Cybertruck radij obračanja kot večina limuzin.

Steer-by-Wire odpravlja vmesno gred, ki se uporablja za krmiljenje v tradicionalnih vozilih, kar pomeni, da ni mehanskih povezav med volanom in kolesi. Namesto tega kolesa krmili niz elektromehanskih krmilnikov in senzorjev. Za razliko od drugih vozil, ki uporabljajo standardni 12-voltni nizkonapetostni sistem, ima Cybertruck 48-voltni nizkonapetostni sistem. S tem se zmanjša odvajanje toplote, hkrati pa je zagotovljena večja moč.

Kabina na akumulatorjih

Cybertruck je opremljen s strukturnim akumulatorjem. To pomeni, da so

baterije strateško nameščene v paketu, da izboljšajo varnost in podpirajo strukturo vozila. Strukturni paket deluje kot pod, notranji deli, kot so sedeži in sredinska konzola, pa so nameščeni neposredno nanj. Paket baterij daje šasiji več moči in togosti, kar naj bi povečalo varnost vožnje. Baterija ima kapaciteto okrog 115 kWh, kar po ameriških meritvah pomeni, da bo eno polnjenje zadostovalo za vsaj 515 kilometrov.

Cybertruck ima Powershare Home Backup Kit, ki ga je mogoče uporabiti za zagotavljanje do 11,5 kW neprekinjenega napajanja za polnjenje drugih vozil ali delovnega orodja. Povsem napolnjen Cybertruck lahko oskrbuje tudi dom, in to več dni. Z mobilnim priključkom Powershare lahko Cybertruck polni druga vozila z do 9,6 kW moči neposredno iz vtičnic v tovrnem prostoru. Cybertruck lahko domnevno zagotovi dovolj energije prek originalnih

vtičnic ali adapterjev, povezanih z mobilnim konektorjem.

Cena dobrih 100 tisočakov

V ZDA stane izvedba z dvema motorjema približno 100 tisoč dolarjev, izvedba s tremi pa je za približno 20 % dražja. Cybertruck je narejen predvsem za Ameriko, v Evropi ga zaradi posebne zakonodaje skoraj zagotovo ne bomo videli. Brez dvoma bi Cybertruck lahko našel kupce, a poleg jasnih omejitev zaradi razmerja med velikostjo vozila in širino evropskih cest, garažnih hiš in mestnih ulic bi se zapletlo pri varnostnih standardih. Vozilo ima predebel zunanji okvir, prav tako je za evropske standarde tudi premalo zaobljeno oziroma ima preveč ravnih površin, kar ni v skladu z varnostjo pešcev in kolesarjev. Vozilo je tudi težje od 3,5 tone, tako da ga z vozniškim dovoljenjem kategorije B ne bi mogli voziti.

Medtem ko Cybertruck ostaja ameriški, pa bo v Evropo pripeljal Teslin električni tovornjak Tesla Semi. Tega



so namreč že ob razvoju prilagodili tudi evropskim potrebam in ga pred kratkim prvič predstavili tudi na sejmu gospodarskih vozil v Hannovru. Prihod v Evropo je sicer časovno odvisen od širitve proizvodnih kapacitet v tovarni v Alabami, a prvi naj bi po evropskih cestah vozili že leta 2026 ali 2027.



Tehnični podatki

	Tri-Motor	Dual Motor
Pospešek 0 do 60 mph (s)	2,6	4,1
Doseg (km)	515	547
Najvišja hitrost (km/h)	209	180
Masa praznega vozila (kg)	3.104	2.995
Najvišja moč polnjenja (kW)	250	
Vlečna sila (kg)	4990	
Dolžina (mm)	5682	
Širina z bočnimi ogledali (mm)	2413	
Višina (mm)	1790	
Oddaljenost od tal (mm)	406	



DNEVNE LUČI SO KORISTNE, A TUDI NEVARNE

Leta 2011 je Evropska unija sprejela zakon, po katerem morajo imeti vsa vozila spredaj nameščene dnevne luči, torej signalne luči, ki so stalno prižgane. Običajno so to luči z LED diodami, pri nekaterih cenejših avtomobilih pa to vlogo



Leta 2011 je Evropska unija sprejela zakon, po katerem morajo imeti vsa vozila spredaj nameščene dnevne luči, torej signalne luči, ki so stalno prižgane.

prevzemajo tudi meglenke. Vendar poleg pomembne vloge pri prometni varnosti (z njimi ste na cesti veliko bolj opazni) te luči skrivajo tudi eno nevarnost. Pravzaprav veliko avtomobilov s prižganimi dnevnimi lučmi zadaj nima nobene osvetlitve. V trenutkih, ko je vidljivost podnevi zmanjšana, in še predvsem v predorih in podvozhjih je lahko, če ne prižgete žarometov, precej nevarno. Nevarno je predvsem za voznike in vozila za nami, saj je takšno vozilo precej težje opaziti.

V raziskavi, ki jo je izvedel britanski kraljevi avtomobilski klub, je kar 62 odstotkov voznikov priznalo, da so v pogojih zmanjšane vidljivosti na cesti (megla, dež, mrak ...) opazili avtomobile, ki so imeli prižgane le prednje dnevne luči. Zadnje luči niso bile vključene, saj veliko avtomobilov sploh ne omogoča vklopa zadnjih luči, če so prižgane dnevne luči.

Če imate v avtomobil vgrajene dnevne luči, vsekakor preverite, ali



Ob zmanjšani vidljivosti ročno preklopite na zasenčene luči.

so prižgane tudi zadnje luči. Če zadnje luči ne svetijo, v trenutkih, ko je vidljivost na cestišču slabša, obvezno prižgite glavne zasenčene luči, saj se takrat prižgejo tudi zadnje luči. Veliko novih avtomobilov ima tudi možnost samodejnega vklopa žarometov, zato le preverite, ali so le-ti vklopljeni (na ročici za volanom izberite možnost AUTO). Na ta način boste poskrbeli, da bodo vaš avtomobil veliko bolj, predvsem pa prej opazili vozniki, ki vozijo za vami, še posebej v času, ko je pogosta megla, in ob zmanjšani vidljivosti.

KAKŠNA JE ŽIVLJENJSKA DOBA LED LUČI?

Večina novodobnih avtomobilov že ima vgrajene LED luči, tako da smo se nanje že kar navadili. Kot glavne luči so odlične in res v veliko pomoč pri nočni vožnji, saj veliko bolje osvetlujejo cesto pred nami kot klasične halogenske žarnice. Proizvajalci so šli že tako daleč, da so na vozilih že prav vsa svetilna telesa v LED tehnologiji, ob tem pa proizvajalci poudarjajo, da so LED luči praktično neuničljive.

Kolikšna pa je dejanska življenjska doba LED luči? Proizvajalci avtomobilov poudarjajo, da bodo LED luči zdržale vsaj tako dolgo kot sam avtomobil.



Pri LED MATRIX žarometih je lahko strošek menjave enega žarometa tudi do 3000 evrov.

Kolegi iz nemškega avtomobilskega kluba ADAC pa so opravili raziskavo in ugotovili, da je ta napoved preveč optimistična, saj so ugotovili, da LED luči v povprečju zdržijo okoli 15 let, kar pa

je v večini primerov manj od časa uporabe avtomobila. V Nemčiji se vozila iz prometa odjavljajo s povprečno starostjo 18 let. Kaj to pomeni za LED tehnologijo? LED vezja so zasnovana tako, da je v večini primerov ob zamenjavi treba zamenjati kar celotno luč, to pa zna biti izjemno drago, še posebej pri najnovejših LED MATRIX žarometih, pri katerih je lahko strošek menjave enega žarometa tudi do 3000 evrov. To pomeni, da je menjava žarometa lahko dražja od vrednosti avtomobila. Društvo nemških potrošnikov je tako pozvalo proizvajalce k proizvodnji LED luči, ki bodo trajale dlje in bodo omogočale veliko cenejšo zamenjavo.



Kot glavne luči so LED elementi v veliko pomoč pri nočni vožnji, saj veliko bolje osvetlujejo cesto pred nami kot klasične halogenske žarnice.

SHELL ADRIA OBELEŽILA 30 LET DELOVANJA

Shell Adria, ki je del ene največjih globalnih energetskih družb na svetu, Shell plc, letos praznuje pomemben jubilej – 30 let uspešnega delovanja v regiji. Ob tej priložnosti so pripravili poseben dogodek, na katerem so se zahvalili svojim dolgoletnim poslovnim partnerjem in najzvestejšim strankam. Med njimi so številni, ki Shellu zaupajo že tri desetletja, predvsem podjetja iz transportnega sektorja in upravljavci vozniških parkov.

Praznovanje, ki je potekalo v središču Ljubljane, je bilo odeto v značilni rdečo in rumeno barvo, ki simbolizirata energijo in moč blagovne znamke, udeležilo se ga je 350 gostov. Na dogodku je generalni direktor družbe Gregor Omejc poudaril pomen »trdega dela, vizije in inovacij, ki so zaznamovali tri desetletja rasti. Slovenija se je v teh 30 letih precej spremenila, zelo se je spremenil tudi energetski trg, ki pa ga prave spremembe šele čakajo,« je med drugim povedal zbranim.

V 30 letih delovanja je Shell Adria postal ključni igralec v regiji. Transpor-

tnim podjetjem je ponudil Shell plačilno kartico, mobilno rešitev, s katero lahko prevozniki plačujejo gorivo, cestnine, predorine, parkirišča, avtopralnice ter še številne druge storitve na poteh po vsej Evropi. Kot je na dogodku še dejal prvi mož Shell Adrie, je ponosen, da vsako tretje tovorno vozilo, ki opravlja mednarodni tovorni promet, danes uporablja Shell kartico. Že vrsto let ima Shell v Sloveniji tudi osem črpalk z dizelskim gorivom, ki so tako domačim kot tujim prevoznikom dobro poznane in odlično obiskane. Slovenski vozniki osebnih vozil pa so blagovno znamko Shell še posebej dobro spoznali v zadnjem letu, ko je družba razširila svojo prisot-



tnost na slovenskem maloprodajnem trgu goriv. Shell ima tako danes v Sloveniji že skoraj 50 lokacij ter nadaljuje svojo globalno vizijo zagotavljanja kakovostnih energetskih rešitev in goriv. Ob jubileju pa s ponosom zrejo tudi v prihodnost, ki jo bodo zaznamovale še večje spremembe na področju trajnostne energije in prehoda v nizkoogljično družbo.

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**
- **Osebnna 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

BUILD YOUR DREAM

OD KOD IZVIRAJO IMENA AVTOMOBILOV

Vsak avtomobil ima svoje ime. Ste se kdaj vprašali, kako ga je dobil in predvsem kaj to ime pomeni? Nekaj zanimivih poimenovanj in razlag zanje smo zbrali v nadaljevanju.

Alfa Romeo MiTo

Alfa Romeo se je za ime MiTo odločila iz dveh razlogov. Prvič sporoča, da je bila kombilimuzina razvita v Milanu in sestavljena v Torinu, drugič pa beseda mito v italijanščini pomeni mit. Ob lansiranju modela je bilo jasno, da je Alfa Romeo v to vozilo vložila velike upe.

Chevrolet Camaro

Ko je Chevrolet leta 1967 izdal Camaro, je večina njegovih avtomobilov nosila ime, ki se je začelo s črko C. Ekipa za blagovno znamko, ki je bila zadolžena za iskanje imena za projekt »Panther«, je naredila seznam 2000 besed, ki se začnejo s C, vključno z nekaj takimi, ki so si jih izmislili. Camaro je bila ena teh.

Čeprav ima španski prizvok, ime Camaro v nobenem jeziku ne pomeni

ničesar. Znano pa je, da je Chevrolet novinarjem, ki so prisostvovali na predstavitvi avtomobila, povedal, da je camaro majhna, zlobna žival, ki žre mustange (Ford Mustang je neposredni konkurent).

Citroën 2CV

Citroën si je 2CV zamislil kot osnovni avtomobil brez dodatkov, zato plačati ustvarjalnim umom, da bi se domislili privlačnega imena, očitno ni prišlo v poštev. Model so poimenovali 2CV, ker je bil njegov 375-kubični dvovaljni motor ocenjen na dve obdavčljivi konjski moči (chevaux-vapeurs) po francoskem sistemu. Kasnejši avtomobili z večjim, 602-kubičnim motorjem so dosegli tri obdavčljive konjske moči, vendar se uradno nikoli niso imenovali 3CV.

Citroën DS

Na prvi pogled ime Citroën DS nosi dve naključno izbrani črki. Nista začetnici, vendar tudi nista popolnoma brez pomena. V francoščini se črki DS izgovarjata kot beseda déesse, kar dobesedno pomeni boginja. To je primerno ime za model, ki so ga predstavili kot boginjo cest. Manjše začetne modele so poimenovali ID, ker črki zvenita kot ideje, kar je francoska beseda za idejo.

CX, ki je bil predstavljen leta 1974 kot zamenjava za DS, je dobil ime po izrazu za koeficient upora. Njegov lastni koeficient upora je bil 0,36, kar je bila v sedemdesetih letih zelo ugledna številka. To je bilo veliko bolje od dosežka, ki sta ga ustvarjala BMW M3 Coupe (0,37) in originalna Mazda MX-5 (0,38).



Fiat 500

Fiat 500, ki se danes prodaja, je dobil ime po modelu z motorjem zadaj, predstavljenem leta 1957. To je bil poceni, majhen avtomobil, zasnovan predvsem za voznike, ki so želeli nadgraditi moped ali skuter. Prvotni model je uporabljal 479-kubični dvovaljni motor z močjo 13 KM. Fiat je prostornino zaokrožil navzgor in prišel na 500, od tod tudi ime. Takrat je bila to običajna praksa; večji 600 je bil





opremljen s 633-kubičnim štirivaljnikom.

Kasnejši primerki modela 500 so prejeli 594-kubični dvovaljni motor od modela 126, vendar so obdržali oznako 500.



Lamborghini

Lamborghini ima bogato zgodovino poimenovanja svojih modelov po bikih. Aventador je bil bik, ki si je v letu 1993 prislužil nagrado za izjemen pogum. Čeprav se huracan sliši špansko, gre pravzaprav za slavnega bika. Ta se je boril leta 1879. Tudi urus je bil bik, vendar se ni nikoli boril v areni. Gre za izredno veliko vrsto bika, ki pa je izumrla v 17. stoletju.

Mercedes-Benz razred E

Več modelov Mercedes-Benz je prejelo pripono E, preden je podjetje uradno predstavilo razred E. Črka pred oznako prostornine motorja je

nakazovala na prisotnost sistema za neposredno vbrizgavanje goriva (Einspritzung v nemščini).

Model W124 je postal prvi pravi razred E leta 1994, ko je Mercedes smiselno reorganiziral svoj sistem poimenovanja glede na obliko avtomobila in ne glede na velikost motorja. Neposredni vbrizg so takrat imeli že vsi modeli, črka E pa je bila izbrana, ker je primerno nakazovala, da je model med začetnim razredom C in vrhunskim razredom S in predstavlja ponudbo srednjega razreda.

Mercedes-Benz razred G



Leta 1979 je Mercedes-Benz razred G poimenoval Geländewagen, nemški izraz, ki dobesedno pomeni terensko vozilo. Od tod tudi pogosto uporabljen vzdevek G-Wagen. Geländewagen je postal razred G, ko je Mercedes leta 1994 prenovil svoj celotni sistem poimenovanja, kot smo že omenili.

Nissan Qashqai

Qashqai je najbolje prodajani SUV znamke Nissan. Če boste odprli antropološko knjigo, boste lahko prebrali, da so Qashqai nomadsko, turško govoreče ljudstvo, ki živi na gori Zagros v Iranu. Kako se je ime znašlo na pokrovu prtljažnih vrat Nissanovega SUV-ja, lahko le ugibamo, vendar je odgovor verjetno nekaj v smislu »zvenelo je kul«. V Ameriki, kjer kupci po navadi ne marajo imen, ki jih je težko izgovoriti, se je Nissan odločil opustiti ime Qashqai in model poimenovati Rogue Sport.



Peugeotova trimestna številca

Peugeot je začel uporabljati trimestne številčne kombinacije z ničlo na sredini, ko je predstavil model 201 leta 1929. Modelu so se v prodajnih salonih hitro pridružili še trije novi avtomobili z imeni 301, 401 in 601. Na nekaterih od njih je bil emblem nameščen na rešetko, ničla pa je služila kot luknja za ročico. To je bila pametna rešitev, na katero so bili oblikovalci zelo ponosni. Trimestni sistem poimenovanja je preživel do danes. Številke so se leta 2012 ustavile, saj je denimo model 208 zamenjal novi 208 in ne 209. Peugeot je občasno naredil izjemo od svojega pravila za modele, kot so P4, 1007 in RCZ. Od leta 2018 podjetje uporablja dve ničli za označevanje SUV-jev, kot je 3008, 5008.

Porsche 911

Leta 1963, ko je Porsche na avtomobilskem salonu v Frankfurtu predstavil popolnoma novi 901, so bili vanj usmerjeni vsi reflektorji na sejmu. Eleganten in zmogljiv dolgo pričakovani naslednik modela 356 je bil na naslovnica po vsem svetu, avto pa je pritegnil tudi pozornost Peugeotta, a iz povsem drugega razloga. Francosko podjetje je hitro opozorilo Porsche, da ima v lasti pravice do vsake trimestne



avtomobilске oznake z ničlo na sredini. In čeprav pri Peugeotu niso namestili izdati modela z imenom 901 in prav gotovo niso imeli namena izdelati športnega avtomobila z motorjem zadaj, vseeno Porscheju niso dovolili, da izbere tovrstno kombinacijo številke za poimenovanje svojega modela. Porsche je izdelal 82 predserijskih vozil z oznako 901, nato pa v ime dodal enico in rodil se je 911.

Renault Twingo

Renault se je začel odmikati od numeričnih imen, ko je leta 1990 predstavil model Clio. Prenovljeni sistem poimenovanja je zaznamoval začetek nove dobe za podjetje. Njegov marketinški



oddelek je za vstopni model, predstavljen leta 1993, iznašel ime Twingo. Ime je kombinacija treh plesnih stilov: twist, swing in tango.

Teslina skrita premetanka

Teslin prvi avto se je preprosto imenoval Roadster. Podjetje s sedežem v Kaliforniji je nato predstavilo nov sistem poimenovanja, ko je predstavilo model S. Kasneje so prišli še model X, model 3 in model Y. Gama Teslinih modelov: SX3Y.

Pri Tesli so prvotno želeli svoj osnovni avtomobil poimenovati Model E, vendar je Ford zagrozil s tožbo, ker je imel v lasti pravice do tega imena. Zamenjajte 3 z E in prerazporedite črke v Teslini gami modelov in odkrili boste, kam vodi sistem poimenovanja modelov tega ameriškega podjetja.

Toyota Corolla

Če v slovarju poiščete besedo corolla, ne boste našli slike skromnega in

varčnega avtomobila. Namesto tega je tam samostalnik, opredeljen kot »cvetni listi rože, ki običajno tvorijo vrtnice znotraj čašnih listov«. To je izraz, ki ga pogosto uporabljajo botaniki.

Toyota RAV4

Toyota je prvotni RAV4 zasnovala, preden je postal splošno znan izraz SUV, zato si je morala izmisliti svoje ime. RAV4 pomeni rekreacijsko ak-



tivno vozilo s štirikolesnim pogonom (recreational active vehicle with four-wheel drive), čeprav je model na večini trgov standardno opremljen s pogonom le na sprednja kolesa.

Toyota Yaris

Toyota je besedo Yaris izumila z mešanico nemščine in grščine. Japonsko podjetje pojasnjuje, da je bila Charis v grški mitologiji simbol lepote in elegance. Toyotin tržni oddelek bi se lahko ustavil že pri tem, vendar je prvi zlog zamenjal z ya-, kar zveni kot beseda za »da« v

nemščini. Uradno predstavlja reakcijo, za katero so oblikovalci upali, da jo bodo imeli evropski kupci ob pogledu na obliko prve generacije Yarisa.

Volkswagnova imena, ki jih navdihuje veter

Zgodnji Volkswagnovi modeli so izstopali kot najbolj nekreativno poimenovani avtomobili v celotni industriji. Uradno ime hrošča je bilo na primer Tip 1. Vodstvo se je nato v 70-ih letih odločilo proslaviti novo dobo vodno hlajenih motorjev s pogonom na sprednja kolesa, tako da so ponudbi dodali malo več navdih v imena. Navdih so poiskali v meteorologiji. Golf je dobil ime po zalivskem toku, ki se v nemščini imenuje golfstrom.

Passat je nemški izraz za prevladujoči veter v tropih, ki piha blizu površja in se imenuje pasat. Scirocco je sredozemski veter, ki prihaja iz puščave Sahara. Po nenavadnem preobratu usode si Scirocco sedaj deli ime z Maseratijem. Ghibli je namreč drug izraz za veter scirocco.



Ob prihajajočih praznikih in novem letu vam kolektiv Optike Teržan želi obilo zdravja, sreče in veselja. Naj vam oster pogled pomaga do novih uspehov, hkrati pa prinese številne poslovne priložnosti in zadovoljstvo v osebnem življenju.



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



KAKO POMANJKANJE VITAMINOV VPLIVA NA VOŽNJO

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

Vitamini so pomembni za pravilno delovanje telesa, ljudje pa jih pogosto zanemarjamo, čeprav je njihovo ravno mogoče preveriti s preprostim krvnim testom. Simptomi, ki motijo voznike, kot so utrujenost, mišični krči ali dekoncentracija, so lahko posledica pomanjkanja vitaminov.

nov. Vendar moramo biti previdni, saj vitamini niso bomboni in jih ne smemo jemati po nepotrebnem. Njihov presežek v telesu je namreč lahko tudi škodljiv.

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

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

Vozniki bi morali predvsem paziti, da imajo dovolj vitamina D. Slednji varuje kosti, mišice in srce, zato je izjemno pomembno, da ga v telesu ne primanjkuje. Ena njegovih vlog je pomoč pri kognitivnih funkcijah. Če ga v telesu manjka, bo voznik to res občutil, saj povzroča bolečine v kosteh, šibkost, mišične krče, visok krvni tlak, slabo koncentracijo in glavobol. Organizem ga sam proizvaja, ko smo izpostavljeni soncu, najdemo ga tudi v hrani: tuna, sardele, skuša, trska, sled, losos, kozice, goveja jetra, jajčni rumenjak, sir in mlečni izdelki, prisoten pa je tudi v nekaterih vrstah gob.

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



Z morem. več

od 6. leta dalje

Prehransko dopolnilo

Floradix Epresat®
multivitaminški tonik

**Dviguje energijo,
krepi imunski sistem**

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

Prehransko dopolnilo ni nadomestilo za uravnoteženo in raznovrstno prehrano.

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

Novi Ford Trucks

F - L I N E

Nič ga ne ovira na poti.



Ford Trucks F-LINE, nova serija, ki ponuja udobno vozno izkušnjo z novim dizajnom, naprednimi tehnologijami in varnostnimi sistemi.

KAM in BUS Importer d.o.o.
www.fordtrucks.si

Celovška cesta 492, 1210 Ljubljana – Šentvid | Tel. 01 810 75 01 | info@fordtrucks.si



Sharing the load

5 KARAKTERISTIK DOBREGA VOZNIKA TOVORNJAKA



Iz raziskav, ki so jih opravili znanstveniki na univerzi v Nemčiji, je mogoče sklepati, da ljudje svoje vozniške sposobnosti po navadi ocenjujejo kot nadpovprečno dobre.

Zakaj prihaja do tega? Vsak ceni samozavest glede na lastno podobo dobrega voznika, čeprav se zavedamo, da bodo drugi uporabili povsem drugačne prijeme in da so morda boljši vozniki od nas.

Raziskava, ki so jo izvedli psihologi, kaže na to, da večina ljudi svoje vozniške lastnosti ocenjujejo kot nadpovprečno dobre, pa čeprav se zavedajo, da bi jih drugi ocenili precej slabše. Inštruktorji v šolah varne vožnje pojasnjujejo, kaj v resnici odlikuje dobrega voznika.

»Enotne definicije dobrega voznika ni, najvažnejši temelj pa je varnost in s tem povezana varna vožnja. Zupanje v lastne nadpovprečne sposobnosti lahko privede do dodatnega poguma za volanom, medtem ko dober voznik pazi, da ne ogroža sebe in drugih v prometu,« poudarjajo v šoli varne vožnje.

Kako prepoznati dobrega voznika? V nadaljevanju navajamo pet najpomembnejših smernic, zagotovo pa bi se našla še kakšna, ki bi spadala v to kategorijo:

1. Izkušnje in samozavest, ne pa pogum

Dobrega voznika odlikujejo izkušnje in sposobnost hitrega odziva v nepredvidljivih in trenutnih situacijah. Takšen voznik se za volanom počuti kot doma. Ne smemo pa tega mešati s tendenco, da so mlajši vozniki boljši od starejših. »Vozim hitro, a varno,« res dober voznik tega stavka ne bi nikoli izgovoril.



Prihaja doba avtonomne vožnje, ki bo tudi voznike nekoliko razbremenila.

2. Prilagodljivost in dobra presoja

Zelo pomembna lastnost dobrega voznika je, da se prilagodi ne le veljavnim cestnim predpisom, ampak tudi trenutnim razmeram na cesti. To na primer pomeni zmanjšanje hitrosti med vožnjo v slabem vremenu ali ohranjanje



Zelo pomembna lastnost dobrega voznika je, da se prilagodi ne le veljavnim cestnim predpisom, ampak tudi trenutnim razmeram na cesti.

večje oddaljenosti od voznika, ki očitno vozi nevarno ali agresivno.

3. Največji poudarek na vožnji

Dobrega voznika ne prepoznamo po tem, da lahko hkrati piše SMS sporočila in vozi, temveč po tem, da se tovrstnemu vedenju izogiba. Med vožnjo z avtomobilom se na to aktivnost maksimalno osredotoči in ne želi, da bi ga kar koli motilo.

Prav tako ne dovoljuje, da bi se znašel v situaciji, v katerih bi se lahko zmanjšala njegova sposobnost koncentracije ali hitrost reakcije, kar pomeni, da nikoli ne vozi pod vplivom alkohola ali mamil ter da je med vožnjo spočit.

4. Neprekinjeno usposabljanje

Če želimo biti dobri vozniki, se moramo nenehno usposablјati in delati na svojih spretnostih ter zdravstvenem stanju. Ne moremo se zanašati na znanje, pridobljeno pred nekaj desetletji, saj se predpisi spreminjajo, spreminjajo pa se tudi tehnologije v vozilih. V pomoč so lahko obnovitveni tečajji, NPK,



Dobrega voznika ne prepoznamo po tem, da lahko hkrati piše SMS sporočila in vozi.

specializirani treningi varne vožnje in branje člankov na to temo. Občasno je dobro posodobiti znanje s področja prometnih pravil.

5. Spoštovanje vseh

Dober voznik je pozoren tudi na druge udeležence v prometu, zlasti na tiste bolj ogrožene in izpostavljene ne-

varnosti v prometu. Poskrbi, da v dežju ne poškrpi pešcev in da ne ogroža kolesarjev, predvsem pa da drži dovolj veliko varnostno razdaljo. Pravočasno in jasno signalizira svoje namene in izkazuje prijaznost do drugih v prometu, se z ostalimi udeleženci ne prepira ter sam ne ovira drugih v prometu.

VROČE CENE!

AKCIJSKA PONUDBA TOVORNIH PNEVMATIK

CONTINENTAL HT3 HYBRID



Continental

385/65 R22,5
CENA: 409 €

MIRAGE MG022



**MIRAGE
TIRES**

385/65 R22,5
CENA: 215 €

PRIGO



Skenirajte
QR kodo in
prenesite
celoten letak!



Možne so napake v tekstu. Fotografije so simbolične. Akcijska ponudba velja do 31. 12. 2024 oz. do razprodaje zalog. Cene so navedene neto, brez DDV-ja.

PRIGO

PRIGO, d.o.o., Brezovica
E | trgovina@prigo.si
www.prigo.si

Servisni center Brdo
Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana
T | +386 (0)1 365 82 22

Servisni center Hoče
Miklavška cesta 53D, 2311 Hoče
T | +386 (0)2 606 07 40

TUDI DACIA S HIBRIDOM



S tretjo generacijo priljubljenega modela je prišla tudi možnost hibridnega pogona, s katerim je romunsko avtomobilsko podjetje Dacia navdušujoče dokazalo, da je robustni Duster, ki ga poganja bencinski motor, podprt z elektromotorjem, lahko varčnejši od različic, ki so bile prej na voljo v kombinaciji z dizelskim motorjem.

Pod zanimivo profiliranim prednjim pokrovom novega Dusterja je kombinacija Renaultovega 1,6-litrskega štiri-valjnega večventilskega atmosferskega bencinskega motorja, ki je združen z elektromotorjem. Največja kombinirana moč znaša 141 KM, za prenos moči (samo) na prednjo os pa je zadolžen samodejni Multi-Mode menjalnik, od katerega smo v določenih situacijah pričakovali nekoliko hitrejši in ustrežnejši odziv. Da, pričakovali smo tudi malo boljšo zvočno izolacijo med motorjem in potniškim prostorom, kar se je pokazalo ob močnejšem pritisku na stopalko za plin. Obenem pa nismo pričakovali, da bo bencinsko-električna kombinacija tako varčna, saj je Duster v umirjenem tempu na odprti cesti porabil komaj kaj več kot pet litrov. Vsekakor nad vsemi pričakovani, z dodatkom, da je po točenju goriva »do vrha« potovalni računalnik pokazal, da naj bi v omenjenem voznem režimu 50 litrov zadoševalo za kar 1.390 kilometrov.

Da se bo tretja generacija globalno uspešne romunsko-francoske zgodbe dobro znašla tudi na različnih neasfaltiranih podlagah, pričajo masivne proti praskam odporne zaščitne obloge na vidno razširjenih blatnikih in prago-

vih, ki so del zelo skladne karoserije, ki zdaj z vseh zornih kotov deluje bistveno bolj moderno. Posodobitev ni zaobšla niti prostorne kabine, ki je sedaj izvedena v dvobarvnih temnih tonih. Pri bogatem paketu opreme testnega primerka lahko oseba za usnjenim multifunkcijskim volanom računa na 7-palčno prilagodljivo digitalno armaturno ploščo, na voljo pa je tudi sredinsko nameščen 10,1-palčni zaslon multimedijskega sistema, ki je rahlo zasukan proti vozniku in je združljiv z znanima aplikacijama Android Auto in Apple CarPlay. Za nekoliko manjšo osnovno prostornino prtljažnika, ki v hibridni različici premore 430 litrov, je kriva baterija za napajanje elektromotorja, avanturistom in sodobnim nomadom pa bodo morda zanimivi tudi nekateri elementi s seznama dodatne opreme, med njimi ležišče za dve osebi, ki se lahko namesti v prostor za prednjima

sedežema, šotor za tri osebe, ki se lahko priveže na vrata prtljažnika, strešni nosilci, ki prenesajo do 80 kilogramov različnih stvari ... Prepričani smo, da bo (tudi) tretji Duster v evropski družbi prodajnih uspešnic. Upravičeno.

Tehnični podatki

Motor: bencinski, 4-valjni, atmosferski/elektromotor	
Prostornina (ccm):	1598
Sistemska moč (kW/KM):	104/140
Navor (Nm/min):	145/3600
Menjalnik/pogon:	6-stopenjski samodejni/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4343
Širina (mm):	1813
Višina (mm):	1656
Medosna razdalja (mm):	2657
Prtljažnik (l):	326
Masa vozila (kg):	1355
Zmožljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10
Najvišja hitrost (km/h):	160
Kombinirana poraba (l/100 km):	5,1
Izpust CO ₂ (g/km):	114





DOMINANTEN ŽE PET DESETLETIJ

Verjetno že poznate zgodbo o Golfu, ki se je začela leta 1974. Takrat so si le redki predstavljali, kakšen uspeh bo dosegel ta kompaktni avtomobil. Pol stoletja kasneje je Golf še vedno čvrsto na tronu najbolje prodajanega avtomobila na svetu z več kot 35 milijoni prodanih primerkov.

Sedaj je na trgu osvežena 8. generacija (imenujejo jo 8,5), ki prinaša ostrejši videz, mehanske izboljšave in napreden infotainment sistem. Kljub nespremenjenim proporcem, kakor tudi osnovnemu videzu, ki se še vedno opira na tradicijo, pa pri VW trdijo, da je to sedaj precej boljši avto.

V notranjosti se takoj opazi nov volan, na katerem so »zopet« vgrajena fizična stikala, ki omogočajo lažje, predvsem pa bolj natančno upravljanje s številnimi sistemi. Na sredinski konzoli je 12,9-palčni zaslon, prek katerega upravljamo MIB4 infozabavni sistem.

Golf sedaj omogoča tudi glasovno ukazovanje, ki je povezano s ChatGPT, a se lahko z njim pogovarjate le v angleščini, medtem ko so meniji prevedeni v slovenščino.

Zanimiva je tudi pogonska tehnologija, pri kateri je pod pokrovom 1,5-litrski bencinski štirivaljnik, ki zmore 110 kW (150 KM). Povezan je s 7-stopenjskim samodejnim menjalnikom z dvojno sklopko. Oznaka e pred TSI pomeni, da se v pogon vklaplja tudi zagonski alternator, ki lažje zaganja motor, ko se le-ta ugasne na križišču. Sistem omogoča tudi jadranje, saj se vsakič, ko odmaknete nogo s stopalke za plin, pogon izklopi, ob določenih pogojih pa se iz delovanja izklopita tudi dva valja, kar omogoča precej nižjo porabo kot sicer. Le ta se vrtili okoli 6 litrov. Zmogljivi konjički se z lahkoto borijo z 1,3 tone težko karoserijo. Motor ponuja 250 Nm navora, zato tudi menjalnik ne bo imel veliko dela. To je avto, v katerem je vse na svojem mestu,

pa vseeno ne izstopa po ničemer. Odličen je tudi kompromis pri vzmetenju, saj je med vožnjo udoben, hkrati pa se dobro drži ceste tudi pri agresivni vožnji v ovinkih. K dobremu udobju pripomore tudi dobra zvočna izolacija, tako zaradi prej omenjenega kot taljenja kot zaradi aerodinamike, ki zmanjšuje hrup, ki prodre

v kabino. Volkswagen Golf bo tudi v novi generaciji požel številne uspehe. Serijska oprema je bogatejša kot kadarkoli, cena pošteno odmerjena, varčen motor pa je tudi prava mera zanj.

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni, bencinski, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	1498
Moč (kW/KM):	110/150
Navor (Nm/min):	250/1500
Menjalnik/pogon:	7-stopenjski samodejni/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4284
Širina (mm):	1789
Višina (mm):	1459
Medosna razdalja (mm):	2636
Prtljažnik (l):	381
Masa vozila (kg):	1370
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	8,4
Najvišja hitrost (km/h):	224
Kombinirana poraba (l/100 km):	6
Izpust CO ₂ (g/km):	119



DOLINA, KI DIŠI PO ŠTRUKLJIH, PRŠUTU IN ODLIČNEM VINU



Jože Jerman Jeri

Tisti dan je bil kot iz reklame. Tako sončen, da se je v zraku in na tleh vse svetlikalo. Še tiste znamenite vipavske burje ni bilo niti za sapico, kaj šele kaj več. Morda se ji tisti dan ni ljubilo zgrmeti po pobočju Nanosa in prestrašiti voznike tovarnjakov.

In ker tudi sapice ni bilo, ni bilo niti vonja po nanoških štrukljih, ki ga zavo- haš, če se ustaviš pri Eko koči Nanos, do tja se lahko pripelješ z avtom, kjer se ponašajo prav s štruklji, tako pona- šajo, da jih želijo zaščititi kot lokalno kulinarčno posebnost. Težka bo, pravi- jo strokovnjaki, kajti žal že pokojni uči- telj Janez Štrukelj je pred leti napisal knjigo »Štruklji za vsak okus« in v njej opisal kar 125 štrukljev, pa dejal, da jih v Sloveniji kuhajo še enkrat toliko vrst. Če ne več. Toda res je, da so vipavski štruklji res dobri.

Vrnila se je mladost

Pravijo, da se je v Vipavsko dolino vrnila mladost. Pred leti se je marsika- tera družina, ki se je ukvarjala s kme-

tijstvom, predvsem pa z vinarstvom, odločila odseliti se v Ljubljano. Tudi ot- roci so ostali tam. Potem pa se je zgo- dil čudež. Vnuki nočejo več stanovati v z avtomobili natrpanem mestu in se selijo nazaj v Vipavsko dolino. Nekateri za stalno, nekateri so na stari domači- ji vsak vikend in so veseli, ker njihovi očetje niso prodali kmetije. Z njimi pa so prišle nove zamisli, nova zagnanost.

Med zanimivimi, mladostnimi vasmi je tudi vas Slap, ki je le nekaj kilome- trov oddaljena od 2000-glave Vipave, mesta, ki se od maja letos ponaša s čudovito obnovljenim glavnim trgom, s katerega so pregnali vse avtomobile, obnovili kipe, ki so jih kdo ve kdaj in zakaj pohabili, med njimi tudi steber Jožeta Plečnika, nastavili so kamnite

sedeže, lepo tlakovali ves trg, uredili so gostilne, ki imajo zdaj lepo podobo.

Tudi mladi Denis Jež iz Zavoda za tu- rizem Slap ne ve točno, koliko slapov je v vasi, skorajda ni vinske kleti, ki ne bi imela po enega, nekatere imajo po dva izvira. Kot klet pri Bizjaku. In tista prijetna vlaga daje ravno pravšnjo mo- kroto, da klobase, salame in pršut pra- vilno zorijo. In v tej kleti sta tudi vini, avtohtoni zelen s cvetno sadno aromo, ta je na Decanterjevem ocenjevanju dobil srebrno medaljo, pa prav tako avtohtona pinela, še boljšega okusa in vonja. Vas Slap ima 400 prebivalcev v sto hišnih številkah, dvajset vinarjev, od tega sedem, ki imajo etiketirana vina, prvič pa jo pisno omenjajo pred 800 leti. In ima, vsaj ta zdaj, dovolj pre- nočišč, pa tudi športna igrišča in celo oder za ples.

Zelen pa lepo diši

Zelen pa lepo diši tudi v naravi, pod Je- rumenovo lipo, kjer je prav tako mladi vinar Roman Marc postregel z dišečim zelenom. In je lepo dišal tudi v Faladur- ju, pomešan z vonjem pršuta in odlične mortadele, z dodatkom vonja in okusa po vipavskih štrukljih. Zanimiva je tudi trsnica v vasi Vrhpolje. V tej trsnici, ka-





Vinski vlak zdaj vozi že tretjo sezono.

mor prihajajo od blizu in daleč, imajo 8 kombinacij trsov in produkcijo kar milijon trsov letno. Ni čudno, da je skoraj vsa Vipavska dolina odeta v vinograde in da prihajajo sem kupovat bližnji in daljni sosede.

Po progi, ki pelje od Nove Gorice, železniško postajo v Gorici prenavljajo in lepšajo, pa do Ajdovščine, vozi tovorni vlak že 15 let samo dvakrat letno, zato da pripelje material za ajdovsko industrijo. Pa se je Jani Peljhan spomnil in napisal prošnjo, da bi namenili stari in dobro ohranjeni Fiatov potniški vlak za turistične namene. Da bi ga spremenili, preprosto povedano, v Vinski vlak. In res. Žal pa je dobra zamisel naletela na težave. Ena in ista gospa iz Slovenskih železnic je vztrajno zavračala prošnjo za dovoljenje, do trenutka, ko se je odpravljala v zaslužni pokoj in je na prošnjo

pritisnila žig, da je to možno. Tri leta so minila, kar so začeli pogovore o vlaku, ki je med tem nekoristno stal, vendar je uspelo. Na srečo vipavskih vinarjev, pa tudi na srečo domačega slikarja Bosa Rosa, čigar slike so bil obešene na stenah vagonov in vse prodane.

Vinski vlak

Vinski vlak zdaj vozi že tretjo sezono. Dvakrat letno, doslej je prepeljal 1200 potnikov. Ustavi se samo v Prvačini, tako da se potniki nadihajo svežega zraka, sicer pa je to dokazano najpočasnejši vlak v Slovenji, saj drvi s celimi dvajset do trideset kilometri na uro. Poleg petih vinarjev na vlaku, za zadnji vlak je pred vstopom poskrbel vinar Primož Šušmelj s svojim vinom Miška, lepo obličje pa je pokazala tudi 27. slovenska vinska kraljica Tanja Ferjančič,

je ubrano zvenel zvok harmonike.

Letos je na pot krenilo 16 vlakov, zadnji, decembrski je že razprodan, kajti tu ne gre samo za vlak in vinske in kulinarčne dobrote, gre tudi za dobro voden pohod po Ajdovščini, na katerem vam pokažejo rimske ostaline pa poslopje zasedanja prve slovenske vlade, muzej Aleksandrinsk in še kaj. V vasi Slap se že pripravljajo na silvestrovanje, proti večeru so zagorele lučke na glavnem trgu, čakala je degustacija vin Gregorja in Igorja Preglja. In krožili sta dve šali. Prva pravi, da so bili v Vipavski dolini prvi, ki so se ukvarjali z vegetarijanstvom, in to zato, ker so vse meso prodali bogatim Italijanom, druga pa pove, zakaj so stari vinarji delali vinske kleti z zelo nizkimi vrati. Takole pravi: »Ko si šel v klet, si se moral skloniti, ko si šel ven, pa si itak lezel po vseh štirih.«



ZNAMKA ZA VSE PROMETNE IZZIVE



Tovarna Tomos je bila ustanovljena julija 1954 v Sežani, tri mesece pozneje pa so jo preselili v Koper, ki je takrat postal del jugoslovanske države. Čeprav je bil Tomos (Tovarna motorjev Sežana) ustanovljen že junija 1945 s podpisom sklepa o ustanovitvi tovarne motornih koles v Sežani, se je državni vrh po priključitvi cone B Jugoslaviji odločil, da bodo podjetje preselili v Koper, ki je takrat postal del Jugoslavije. Politiki so sklenili, da se bo Koper razvil v protiutež Trstu.

Ker je bila tovarna še v gradnji, so naslednjih pet let vozila sestavljali v začasnih prostorih, imena tovarne pa niso spreminjali. Preden so začeli redno proizvodnjo, so licenčno pogodbo za izdelavo motorjev podpisali z avstrijskim podjetjem Steyr-Daimler-Puch. 14. junija 1959 se je Koper oziroma vse obalno območje pripravljalo na veliko slovesnost – odprtje tovarne motornih koles. Slavnostni trak je prerezal predsednik Jugoslavije Josip Broz – Tito, ki je tudi pognal tekoči trak za montažo mopedov.

Sanje vsakega mladostnika

Zgodbo bil lahko začeli tudi tako, da so motorji iz Kopra omogočili motorizacijo delovnih ljudi v nekdanji skupni državi Jugoslaviji. Motorji iz Kopra so poganjali vozila na kopnem, morju in v zraku in ta univerzalnost in zanesljivost sta prinesli Tomosu svetovni ugled.

Verjetno ni bilo Titovega mladince, ki si ni želel Tomosovega mopea, prav tako so bile Tomosov moped sanje marsikaterega pridnega občana, ki je moral za svoj prvi avto, ki je bil takrat zagotovo Fičo, nameniti 14 povprečnih delovnih plač, Tomos Colibri pa je bil vaš že za tri povprečne neto plače.

To dejstvo kaže na pomen, ki ga je imel Tomos pri ljudeh. Zgodba o koprskih motorjih se je začela, kot smo že zapisali, v Sežani. Od tod tudi ime: TOvarna MOtornih koles Sežana.

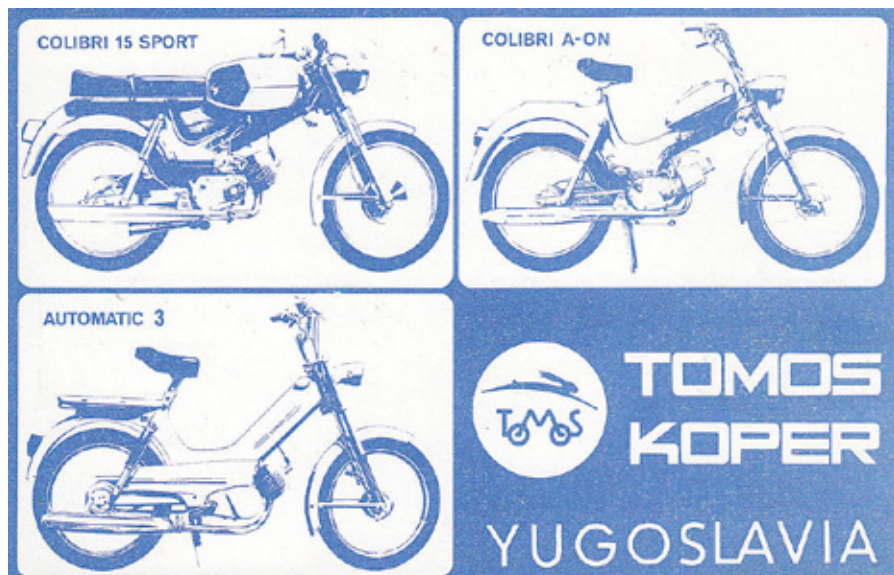
Ljudska oblast je imela o tem projektu deljena mnenja, saj jih je skrbelo, da je kupna moč socialističnega delavca še vedno prenizka. A sosledje dogodkov je upravičilo naložbo in utišalo dvomljivce. Nova tovarna je bila zgra-

jena v treh letih, zanimivo pa je, da se je v tem vmesnem obdobju ravno začela načrtna politična likvidacija Tvornice Motora Zagreb, ki je imela skoraj enak proizvodni program. Tomos je imel politično podporo, zato sredstva za razvoj niso bila vprašljiva.

Koper je glede na potrebo po strokovnem kadru, ki je prihajal z vseh koncev nekdanje države, kmalu postal Jugoslavija v malem. Že leta 1958 je v



Tovarno sta si 19. avgusta 1959 ogledala in jo uradno odprla tudi jugoslovanski predsednik Tito in njegov etiopski kolega Haile Selassie.



Le kdo med starejšim občinstvom se ne spomni legendarnega avtomatika ali APN-a, Colibrija, electronica in dni, ko smo se kot najstniki prav s temi mopedi podili po vasi!

tovarni delalo skoraj 1000 ljudi, leto pozneje pa je ta številka narasla na 1600 zaposlenih. Na vrhuncu v zgodnjih sedemdesetih je Tomos zaposloval kar 3000 ljudi.

Licenca s Puchom in Citroënom

Začetek proizvodnje je zaznamovala licenčna proizvodnja motornih koles Puch. Robustni in varčni motocikli so bili idealna izbira za slabe jugoslovanske ceste. Sestavljanje prvega Pucha SG 250 se je začelo leta 1955, Tomos pa je sočasno začel razvijati lastne izdelke.

Prihod Tita v Koper 14. junija 1959 je bil povod za predstavitev prvega domačega izdelka – mopeda Colibri. Tomos je v pol stoletja izdelal približno petdeset različnih modelov, ki pa so dejansko bili prefinjen način zavejanja papirologije in zveznega izvršne-

ga sveta. Na temo Colibrija, modelov štirinajst in petnajst, APN, ekspres, avtomatik ... so nastale številne variacije in le najboljši poznavalci bodo danes z gotovostjo ugotovili, za kateri model gre.

Neizpodbitno dejstvo je, da so bili največji kupci Tomosa vedno poštarji, katerih motorje so vsi vaščani in njihovi psi prepoznali po zvoku. A Tomos ni bil samo prepoznavni moped. Enako uspešno je bil razvoj tovarne povezan s proizvodnjo izvenkrmnih motorjev. Tako je bil leta 1958 izdelan prvi Tomos Lamo-05K, prvi izvenkrmni motor za čolne v nekdanji državi. Nastal je na osnovi motorja Tomos Pucha MS50, v prodaji pa so bili trije enovaljniki. Najpomembnejši izdelek pa je bil Tomos 4, predstavljen leta 1969, po zaslugi katerega je Tomos leta 1983 postal eden najuspešnejših svetovnih proizvajalcev izvenkrmnih motorjev, saj veliko »štiric« srečamo še danes po vsem Jadranu!

Leta 1960 se je Tomos skupaj s francoskim podjetjem Citroën podal na avtomobilsko avanturo. Prvotni načrt je bil sodelovanje po principu izdelave sestavnih delov za proizvodnjo avtomobilov, v sorazmerni količini domačih delov, dobavljenih Francozom. Začelo se je z montažo Spačka in Amija, z ustanovitvijo podjetja CIMOS (nastalo je iz besed Citroën in Tomos) leta 1973 pa so pričeli graditi obrate v Senožečah, Buzetu, Novi Gorici in Šempetru. S širitvijo obratov se je širil tudi proizvodni program na modele GS, Diana, CX ...



Upravno stavbo Tomosa so lani porušili.

Dirkaški uspehi

Motociklistične dirke so za Tomos izživ že od leta 1956, skozi čas pa so se nizali tudi številni uspehi na domači in tuji sceni. Inženirji in konstruktorji v Zavodu za interni razvoj, ki je bil ustanovljen leta 1959, so bili s svojimi idejami vedno pred možnostmi in željami komercialne proizvodnje.

Eden glavnih konstruktorjev je bil Ivo Jakovljevič iz Šibenika. Dr. Jakovljevič je bil specializiran za konstrukcijo menjalnikov in prav on je avtoriziral menjalni-



SG-250 SGS-250 TOVARNA MOTORNH KOLES - TOMOS - KOPER - YUGOSLAVIA

Prvi izdelek, ki ga je Tomos predstavil javnosti, je bil motor Tomos Puch SG 250.

ke na dirkalnih D-6 in D-7. Poleg tega je sodeloval pri razvoju Tomosa 4. V delavnicah inštituta sta na primer nastala D-5 in avantgardni D-9, ki je v pripravljenosti tehtal le 38 kg in bil sposoben doseči hitrost 150 km/h! D-9 se na dirkah žal ni izkazal, a Tomos je vedno imel asa v rokavu. Motor D-6-S se je vrtel z 10.000 vrtljaji na minuto, GP-71 pa celo s 15.500 vrtljaji na minuto ...

»Naš cilj je preboj v svetovni vrh. To je za Tomos izjemno pomembno. Dirke in uspehi na njih so najboljša reklama na tujih trgih, mi pa moramo poskušati svoje izdelke uveljaviti tudi zunaj Jugoslavije, saj imamo omejen trg, ki ne bo večno gledal samo na naše izdelke,« je zatrdil Janez Imperl, vodja tekmovalne



Tomos je bil ustanovljen julija leta 1945, in sicer s podpisom sklepa o ustanovitvi tovarne motornih koles v Sežani.



V začetku 60. let se je Tomos osredotočil izključno na izdelavo dvotaktnih motorjev. Šestdeseta in sedemdeseta leta so bila najplodnejše obdobje Tomosa.

ekipe v Tomosu.

Leta 1982 je Zdravko Matulja v Koper končno prinesel naslov evropskega prvaka v razredu do 50 cm³, a glede na ukinitve tekmovalnega razreda do 50 cm³ so Tomosove športne ambicije in entuziazem kmalu izginili. Matulja ima še danes hitrostni rekord, saj je s 50-kubičnim Tomosovim motociklom na Grobniku dosegel kar 204 km/h!

Avto ali motor

Prehod delavcev z dveh na štiri kolesa v sedemdesetih letih je Tomosu pripeljal kupce v podobi Titove mladine. Avtomatiki so bili zanje prva izbira, saj za vožnjo z njim ni bila potrebna nobena vozniška kategorija, ker so veljali za kolesa s pomožnim motorjem. Kot idealen se je izkazal tudi v mestnem vrvežu. Po novem zakonu je od konca



1959 Colibri Winner at Portoroz

Že leta 1956 so v Tomosu oblikovali ekipo dirkačev, ki se je še isto leto udeležila mednarodne dirke v Leningradu in osvojila prvo mesto v razredih 125 cm³ in 250 cm³.

leta 1967 Colibri postal podvržen registraciji in vožnji z dovoljenjem A kategorije, tako da je nastala nova dilema med kupci: avto ali motor!

Poleg tega, da je bil Tomos brez konkurence na jugoslovanskem trgu, je v osemdesetih letih uspešno nastopal tudi na zahodu. Tako so na primer na Nizozemskem imeli celo tovarno, kjer je 29 zaposlenih sestavilo 10.000 motorjev na leto. Vzhodnoevropska konkurenca v osemdesetih letih prejšnjega stoletja je vodstvo Tomosa prisilila v nova razmišljanja. Povečanje kupne moči je osredotočilo delovno silo na avtomobile. Da bi v Tomosu obdržali vsaj mlajše kupce, so morali ponuditi nekaj bolj konkretnega. Tu je bil v prvi vrsti mišljen Tomos 90 Electronic. Motocikel, ki je povlekel čez sto na uro in s katerim je Tomos dočakal razpad Jugoslavije. Izguba potencialnega trga 20 milijonov ljudi je bila prva težava. Druga je bila zastarel koncept dvotaktnih motorjev, ki so nenadoma postali onesnaževalci in sovražniki okolja, njihova cena pa je postala tudi tržno nekonkurenčna. Del strokovnega kadra je zaradi privatizacijskih igravic zapustil Tomos, brez strokovnega znanja pa tovarna ni mogla več dohajati agresivne tajvanske in kitajske konkurence. Izveden je bil alternativni poskus, da bi tuje izdelke krstili s tradicionalno blagovno znamko in tako ohranili blagovno znamko vsaj za kratek čas.



V Tomosu se je leta 1960 začela montaža Citroënovega avtomobila 2CV oziroma Spačka, kmalu pa še modelov Diana in Ami. Koprčani so Francozom v zameno za ta vozila dostavljali nekatere sestavne dele.

Preoblikovanje in rušenje

Podjetje je bilo reorganizirano že leta 1986, velike spremembe pa so nastale po letu 1990, ko se je v postopku lastninskega preoblikovanja podjetje porazdelilo na več manjših podjetij. Pravzaprav se je izkazalo, da gre le za podaljšek stečajne agonije, ki je trajala dve desetletji in se leta 2019 končno končala. Lani so podrli tudi upravno stavbo. Rušitev je pustila grenak priokus mnogim prebivalcem, ki so povezani z nekoč močnim gospodarskim velikanom. V simbolnem smislu omenjena rušitev v marsikaterih očeh predstavlja poslednji žebelj v krsto zapuščine enega najuspešnejših podjetij na območju nekdanje skupne države.

Tomos je zapustil prizorišče, a ostal v srcih številnih ljubiteljev, ki s starodobnimi ljubljenci obujajo spomin in se redno srečujejo na srečanjih. Kljub temu da tovarna ne obstaja več, pa je udeležencev srečanj vsako leto vse več.



Tomos 4 je bil predstavljen leta 1969, po njegovi zaslugi je Tomos leta 1983 postal eden najuspešnejših svetovnih proizvajalcev izvenkrmnih motorjev, še danes pa veliko »štiric« srečamo po vsem Jadranu!

IVECO

Vozite po poti sprememb



PORABA GORIVA
ZMANJŠANA
DO **10%**

Biti najboljši se **vedno obrestuje.**

Začnite varčevati takoj.

IVECO  **S-WAY**

Pridite in preverite novi IVECO S-Way, vlačilec z najnižjimi TCO stroški in najboljšim motorjem doslej. Z Novimi motorji Cursor xC13, naprednimi novimi sklopi in zmanjšanim zračnim uporom, znižajte porabo goriva do 10 %. Celotna paleta storitev pripomore še dodatno znižanje porabe goriva do 4 %. Rezultat? Nižji stroški, več trajnostnosti in boljša produktivnost vašega podjetja. Začnite varčevati takoj in pohitite do našega IVECO prodajnega mesta.

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