

SUN LIVING S 72

PROSTI ČAS, REDKA DOBRINA

Št. 61 | letnik 9 | JULIJ 2025



# Tranzit



**DAF XG**

## Kaj prinaša večja kabina?

### Tehnika

Zobati jermen  
v olju

### eTranzit

Tudi turisti bodo  
potovali na elektriko

### Iveco Bus

130 let tovarne  
v Vysokem Mýtu

# 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



# Natočite gorivo po vsej Evropi z uporabo **Shell** kartice

## Široka mreža bencinskih servisov in kakovostna goriva

Lastna mreža Shell črpalk, kjer lahko natočite najkakovostnejša Shell goriva, in široka mreža partnerskih servisov, kjer lahko plačujete s Shell kartico.

## Varne transakcije

Zagotovljena varnost in upravljanje računa s spletno platformo Shell Fleet Hub.

## Svetovanje in podpora

Blokada kartic 24/7, svetovanje pri iskanju najboljših rešitev pri oskrbi z gorivom, plačilom cestnin ter vračilom davka in trošarin.



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



# Skupaj močnejši.

Maksimalno prihranite z ekskluzivnimi popusti na CVS Mobile telematiko in celovito rešitev za vaša vozila.

## Kartica za gorivo & varnost

- Znatni prihranki pri gorivu
- Več kot 13.000 črpalk po vsej Evropi
- Prime Network – skrbno izbrane premium črpalke na strateških lokacijah
- Brezplačne varnostne funkcije – Card Lock & Fuel Guard za zaščito pred zlorabami goriva

## Cestninske storitve

- EVA OBU – EETS certificirana, pokrivamo 23 držav
- BG & CH cestnini se pridružujeta EETS junija 2025
- Odloženo plačilo cestnin – plačajte le za prevožene kilometre
- Ena faktura za vse cestnine v Evropi – enostavno upravljanje stroškov

## Telematika

- Spremljanje vozil v realnem času – nadzor nad lokacijo, potmi in načinom vožnje
- Ekskluzivni popusti na CVS Mobile telematiko – napredna telematika in analitika za učinkovitejše upravljanje voznega parka
- Več kot 300.000 vozil v našem sistemu upravljanja

## Vračilo davkov

- Vračilo do 15 % davka iz tujine in trošarin z avtomatiziranim postopkom vračila

## Trajnostna mobilnost

- Znižajte emisije CO<sub>2</sub> in stroške s HVO, bioLNG in eMobilnostnimi rešitvami

Skenirajte QR kodo za več informacij

+386 1 777 95 89

[prodaja@eurowag.com](mailto:prodaja@eurowag.com)

Go far. / [eurowag.com](https://eurowag.com)



## Vročina, zastoji, cestne informacije

Med poletno turistično sezono se prometna varnost navadno precej poslabša, saj se vožnja poleti v mnogočem razlikuje od vožnje v drugih obdobjih leta. Večja gostota prometa in raznovrstnost prometnih udeležencev sta poglaviti značilnosti prometa v najbolj vročih mesecih. Najpogostejša vzroka prometnih nesreč z najhujšimi posledicami pa sta prehitra oz. neprilagojena hitrost in vožnja pod vplivom alkohola. Poleg vročine in gostejšega prometa oz. zastojev se na cestah v večjem številu pojavijo tudi tuji vozniki, ki prihajajo iz različnih socialnih okolij, z različnimi vozniki izkušnjami, znanji ter navadami. Poleg tega pa prinaša tudi nenadne ohladike, takrat pa je treba biti na cesti še posebno previden. Zaradi dežja lahko po daljšem obdobju vročega in suhega vremena cestišče postane zelo spolzko.

Priporočamo vam, da pred odhodom na daljšo pot pokličete Prometno-informacijski center – PIC na številko 1970, kjer vam bodo poskušali posredovati čim bolj aktualno in celovito informacijo o razmerah na cestah. O razmerah na avtocestah se lahko pozanimате tudi na brezplačni glasovni postaji 080 22 44 ali si brezplačno naložite mobilno aplikacijo Dars Promet+. Med vožnjo je vsekakor priporočljivo poslušati radio, ker se tako prometne kot vremenske razmere hitro spreminjajo. Naj vas ne razjezijo zastoji na cestah, saj je pri nas zopet veliko cestnih del, zato vam svetujemo, da na pot odhajate z veliko mero strpnosti, predvsem pa spočiti in dobre volje. Morje vas bo počakalo, na Hrvaškem pa imajo lepe napise ob cestah: »Ne hitite, na dopustu ste.«

Mi smo za vas pred dopustom pripravili še eno številko revije, v kateri boste našli različne vsebine zanimivega branja, upam pa, da se iz njih naučite tudi kaj novega. Poletje je najtoplejši in tudi najsvetlejši letni čas, v sodobni kulturi ga radi povežemo s počitnicami in morjem. Zato ga izkoristite tudi vi.



Borut Štajnahr



14



22



32



38

## KAZALO

### AKTUALNO

Preverite veljavnost svojega in vozniškega dovoljenja svojih staršev ..... 6

NOVICE ..... 10

### NA CESTI: DAF XG

Kaj prinaša večja kabina ..... 14

### eTRANZIT

Tudi turisti bodo potovali na elektriko..... 20

### DRUŽILI SMO SE Z MERCEDES-BENZ

#### ACTROS L PROCABIN

Tako Mercedes-Benz izboljšuje svoj tovornjak ..... 22

### NA CESTI: ADRIA SUN LIVING S 72

Prosti čas, redka dobrina ..... 24

### PREDSTAVLJAMO

CVS Mobile je sedaj Eurowag ..... 28

### NA CESTI:

Man Tge 3.180 ..... 30

Ford Ranger Tremor..... 32

### TEHNIKA:

Zobati jermen v olju ..... 36

### TOVORNJAŠKI PRAZNIK V MISANU

Dirke in razstava v Misanu ..... 38

Ob robu zteze: Pamela Paratico ..... 40

V ogrevalni krog z novim Ivecom S-eWay ..... 41

### NA CESTI:

Suzuki Swift 1.2 Dualjet Allgrip ..... 42

Renault Rafale E-Tech Full Hybrid 200 ..... 43

### IZZA OVINKA: JEZERSKO

Na Jezerskem imajo dobre vile ..... 44

### PREDSTAVLJAMO IVECO BUS

130 let tradicije ..... 46

### 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 Samardžić, Matjaž Gregorič

Oblikovanje in prelom: Spotnet d.o.o.

Lektura: Perfectio

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.



# Preverite veljavnost svojega in voznškega dovoljenja svojih staršev

*Nimajo vsa voznška dovoljenja enakega »roka trajanja«. Še posebej ne, če imate kakršno koli hibo, med katere spadata tudi slabovidnost in gluhost. V tem primeru imate v voznškem dovoljenju vpisano posebno oznako. Praviloma jih predpiše zdravnik, pa veste, kaj pomenijo?*

Plastična kartica, ki je nadomestila staro papirnato voznško dovoljenje, vsebuje vrsto oznak oz. kod. Te so zapisane v stolpcu 12 na zadnji strani dokumenta. Oznake predstavljajo različne omejitve, ki so zavezujoče. Določajo zdravstvene pogoje, posebnosti vozila in administrativne omejitve. Konkretno to pomeni, da oznaka policistu pove, ali morate med vožnjo nositi očala, kakšne predelave mora imeti vaše vozilo ali celo, kje in pod kakšnimi pogoji smete voziti.

Omejitve voznškega dovoljenja so poenotene z drugimi državami Evropske unije. Neupoštevanje teh oznak pa lahko prinese visoke kazni, zato je ključno, da poznate omejitve voznškega dovoljenja in da jih tudi spoštujete. Če je na vašem prometnem dovoljenju zapisano, da morate med vožnjo nositi očala, vi pa jih ne uporabljate, vas lahko doleti kazen 200 evrov. Še višje so kazni za neupoštevanje administrativnih omejitev.

## Katere omejitve voznškega dovoljenja poznamo?

Oznake na voznškem dovoljenju so razdeljene v štiri glavne skupine. Predstavili bomo le kode (prvi del oznake), podkoda (drugi del oznake) pa še natančneje opredeljuje omejitve:

### • Zdravstvene omejitve

Ta skupina oznak določa pogoje, kot so obvezna uporaba korekcijskih očal ali kontaktnih leč (oznaka 01.01. za očala, 01.02. za leče, 01.06. za eno ali drugo), slušni pripomočki, omejitve zaradi telesnih oviranosti ali bolezni ter druge posebnosti.

| Koda | Opis kode                                  |
|------|--------------------------------------------|
| 01.  | Korekcija in/ali zaščita vida              |
| 02.  | Slušni aparat oz. aparat za sporazumevanje |
| 03.  | Proteza oz. ortoza za ude                  |



### Kode prilagoditev na vozilu

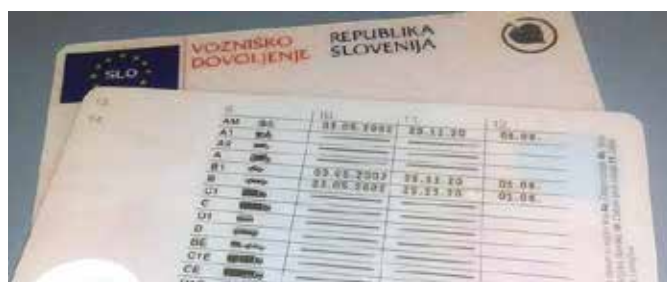
Ta skupina oznak določa, da mora biti vozilo prilagojeno specifičnim potrebam voznika, npr. oznaka 20.03. pomeni, da mora biti zavorna stopalka primerna za uporabo z levonogo.

| Koda | Opis kode                                                                                                                                  |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10.  | Prilagojen menjalnik                                                                                                                       |
| 15.  | Prilagojena sklopka                                                                                                                        |
| 20.  | Prilagojeni zavorni sistemi                                                                                                                |
| 25.  | Prilagojen sistem pospeševanja                                                                                                             |
| 31.  | Prilagoditve stopalk in varovalni ukrepi za stopalke                                                                                       |
| 32.  | Kombinirani sistemi za delovno zavoro in pospeševanje                                                                                      |
| 33.  | Kombinirani sistemi za delovno zavoro, pospeševanje in krmiljenje                                                                          |
| 35.  | Prilagojena upravljalna garnitura (stikala za luči, brisalniki/posoda s tekočino za pranje stekel, hupa, smerni kazalniki itd.)            |
| 40.  | Prilagojeno krmiljenje                                                                                                                     |
| 42.  | Prilagojene naprave za vzvratni/stranski pogled                                                                                            |
| 43.  | Sedalni položaj voznika                                                                                                                    |
| 44.  | Prilagoditve za motorna kolesa                                                                                                             |
| 45.  | Samo motorno kolo z bočno prikolico                                                                                                        |
| 46.  | Samo trikolesa                                                                                                                             |
| 47.  | Omejeno na vozila z več kot dvema kolesoma, pri katerih vozniku ni treba loviti ravnotežja pri speljevanju, ustavljanju in stanju na mestu |
| 50.  | Omejeno na posebno – določeno vozilo/številko šasije                                                                                       |

V kombinaciji s kodami od 01 do 44 se uporabljajo tudi črke, ki še dodatno opredelijo oznake: a – levo, b – desno, c – roka, d – noga, e – srednje okončine, f – zgornji del roke, g – palec.

| 9.  | 10.      | 11.      | 12. |
|-----|----------|----------|-----|
| AM  | 15.06.88 | 17.12.49 |     |
| A1  | 04.08.94 | 17.12.49 |     |
| A2  | 04.08.94 | 17.12.49 |     |
| A   | 04.08.94 | 17.12.49 |     |
| B1  | 15.06.88 | 17.12.49 |     |
| B   | 15.06.88 | 17.12.49 |     |
| C1  | 28.04.94 | 17.12.49 | *   |
| C   | 28.04.94 | 17.12.49 | *   |
| D1  | 06.09.13 | 17.07.28 | *   |
| D   | 06.09.13 | 17.07.28 | *   |
| BE  | 30.04.07 | 17.12.49 |     |
| C1E | 30.04.07 | 17.12.49 | *   |
| CE  | 30.04.07 | 17.12.49 | *   |
| D1E | 06.09.13 | 17.07.28 | *   |
| DE  | 06.09.13 | 17.07.28 | *   |
| F   |          |          |     |
| G   | 15.06.88 | 17.12.49 |     |

1 Plastična kartica, ki je nadomestila staro papirnato vozniško dovoljenje, vsebuje vrsto oznak oz. kod.



2 Nimajo vsa vozniška dovoljenja enakega »roka trajanja«.

### Kode za omejeno uporabo

Te se nanašajo na administrativne omejitve, ki se povezujejo predvsem s kategorijami vozil, ki jih voznik sme upravljati, in veljavnostjo vozniškega dovoljenja.

| Koda | Opis kode                                                                                                                                                                    |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 61.  | Omejeno na dnevne vožnje (npr.: eno uro po sončnem vzhodu in eno uro pred sončnim zahodom)                                                                                   |
| 62.  | Omejeno na vožnje znotraj določenega območja (npr. število km od kraja imetnikovega bivanja ali samo znotraj mesta/regije)                                                   |
| 63.  | Vožnja brez potnikov                                                                                                                                                         |
| 64.  | Omejeno za vožnje s hitrostjo, ki ne presega določene hitrosti v km/h                                                                                                        |
| 65.  | Vožnja dovoljena samo, kadar voznika spremlja imetnik vozniškega dovoljenja vsaj enakovredne kategorije                                                                      |
| 66.  | Brez priklopnika                                                                                                                                                             |
| 67.  | Prepovedana vožnja po avtocestah                                                                                                                                             |
| 68.  | Brez alkohola                                                                                                                                                                |
| 69.  | Omejeno na vožnjo vozil, opremljenih z alkoholno zaporo v skladu s standardom EN50436.                                                                                       |
| 70.  | Zamenjava vozniškega dovoljenja št. ..., ki ga je izdal ...                                                                                                                  |
| 71.  | Dvojni vozniški dovoljenje št. ..., ki ga je izdal ...                                                                                                                       |
| 73.  | Omejeno na vozila kategorije B tipa motornih štirikoles (B1)                                                                                                                 |
| 78.  | Omejeno na vozila z avtomatskim menjalnikom                                                                                                                                  |
| 79.  | Omejeno na vozila, ki so v skladu s specifikacijami, navedenimi v oklepaju                                                                                                   |
| 80.  | Omejeno na imetnike vozniškega dovoljenja kategorije A tipa motornih trikoles, ki še niso stari 24 let                                                                       |
| 81.  | Omejeno na imetnike vozniškega dovoljenja kategorije A tipa motornih dvokoles, ki še niso stari 21 let                                                                       |
| 95.  | Voznik, ki je imetnik spričevala o strokovni usposobljenosti, izpolnjuje obveznost strokovne usposobljenosti                                                                 |
| 96.  | Vozila kategorije B s priklopnikom, ki ni lahki priklopnik, če največja dovoljena masa te skupine vozil presega 3.500 kg, vendar ne presega 4.250 kg                         |
| 97.  | Ni dovoljeno za vozila kategorije C1, ki spadajo na področje uporabe Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu |
| 110. | Diplomat                                                                                                                                                                     |
| 125. | Pravica do vožnje motornega kolesa kategorije A1 z veljavnim vozniškim dovoljenjem kategorije B                                                                              |
| 210. | Pravica do vožnje vojaških vozil kategorij C in CE pri dopolnjeni starosti 18 let                                                                                            |
| 211. | Pravica do vožnje vojaških vozil kategorij D in DE pri dopolnjeni starosti 21 let                                                                                            |
| 220. | Voznik začetnik                                                                                                                                                              |



3 Kode z omejitvami so zapisane v stolpcu 12 na zadnji strani dokumenta in dodatno opisane v spodnjem levem delu vozniškega dovoljenja.



**4** Večina voznikov se z oznakami, ki določajo omejitve voziškega dovoljenja, sreča le ob izdaji ali podalšanju voziškega dovoljenja.

## Preverite svoje voziško dovoljenje

Večina voznikov se z oznakami, ki določajo omejitve voziškega dovoljenja, sreča le ob izdaji ali podalšanju voziškega dovoljenja. To lahko pomeni, da nanje hitro pozabijo.

Na dve veliki težavi v praksi opozarja psihologinja medicine dela in športa Zdenka Kres, ki je izvajalka psiholoških pregledov za podaljšanje voziških dovoljenj: »Zgodi se, da starejši niso informirani glede omejitev. Pogosto zato, ker sploh ne vedo za to omejitev, na upravni enoti ali pri zdravniku pa jih na to niso opozorili. Zgodi pa se tudi, da na omejitve pozabijo. Predvsem zaradi kognitivnega upada.«

Priporočamo, da preverite svoje dovoljenje, se seznanite z morebitnimi omejitvami in jih tudi upoštevate. Tako boste na cesti varni, hkrati pa se boste izognili nepotrebnim globam.

## Soočanje z upadom sposobnosti

S staranjem se voznice in vozniki soočijo z upadom sposobnosti za vožnjo. Že pri osvežitvenih vožnjah za starejše smo ugotovili, da s tem pride tudi do zmanjšane samozavesti, ki lahko vpliva na sposobnost hitrega odločanja in ustreznega odzivanja. Pogosto si zato starejši že sami postavijo omejitve.

»Starejši vozniki najpogosteje sprejmejo omejitve z razumevanjem. Ker pa se ljudje tudi glede osebnostne strukture razlikujemo, občasno pride tudi do nerazumevanja in jeze zaradi dodeljene omejitve. Najpogosteje se to zgodi zaradi prepovedi vožnje po avtocesti. Nekateri vozniki sami še ne zaznajo manjših sprememb v svojih sposobnostih. Upad, ki na njihovo dnevno funkcioniranje ne vpliva, lahko že predstavlja tveganje za vožnjo po avtocesti,« razlaga psihologinja Zdenka Kres.

## Mlajši, bodite v pomoč starejšim

Z leti pridejo razne tegobe. Telo počasi peša in zdravstveno stanje se sčasoma poslabša. To je povsem naravno in pričakovano, a žal vpliva na voziške sposobnosti in posledično tudi na vožnjo. Starejši vozniki imajo zato pogosteje zdravstvene omejitve voziškega dovoljenja. Te morda dobijo ob podalšanju voziškega dovoljenja in se zato težje privadijo na novost ali pa nanje celo pozabijo.

Mlajši sorodniki in bližnji jim lahko pomagata tako, da jih na te omejitve spomnita. Pri tem bodite prijazni in sočutni. Morda boste morali to storiti večkrat, zato delujte podporno in ne povzdigujte glasu. Za ohranjanje voziške kondicije starejših pa priporočamo tudi osvežitvene vožnje z inštruktorji varne vožnje.

## Omejitve so tudi priložnost

Zdaj, ko poznate vse bistvene informacije o omejitvah voziškega dovoljenja, lahko nanje gledate tudi drugače. Prav te omejitve omogočajo vključevanje ranljivih skupin in ljudi z oviranostmi v promet ter podaljševanje samostojnosti starejših oseb.

»Kot družba težimo k skrbi za starejšo populacijo izven institucionalnega varstva in za mobilnost v obsegu, ki je varna tako za starejše voznike kot za ostale udeležence v prometu. Ta samostojna mobilnost pa lahko pripomore k zvišanju kakovosti življenja v starosti,« pravi Zdenka Kres. »Ob tem je pomembno tudi ozaveščanje ostalih udeležencev v prometu, da obstajajo vozniki z omejitvami in da morajo biti posebej pozorni na njih.«



**5** Priporočamo, da preverite svoje dovoljenje, se seznanite z morebitnimi omejitvami in jih tudi upoštevate.

**VOZILA NOVE GENERACIJE DAF**



# Moč učinkovitosti

Dvignite svojo učinkovitost na najvišjo raven! Odkrijte najnovejše različice tovornjakov večkrat nagrajene nove generacije vozil DAF. Z inovativnimi izboljšavami pogonskega sklopa in optimizirano aerodinamiko smo povečali izkoristek goriva za do 3 % ter še dodatno zmanjšali emisije CO<sub>2</sub>. Povečali smo tudi učinkovitost delovanja, saj so zdaj v vozilih serijsko vgrajene napredne funkcije, kot je sistem za upravljanje voznega parka PACCAR Connect. Naj DAF Transport Efficiency poganja vaš uspeh!

**[WWW.DAF.COM/EFFICIENCY](http://WWW.DAF.COM/EFFICIENCY)**

## CORDIA

CORDIA d.o.o. - DAF CENTER, PE MEDVODE, Finžgarjeva 15, 1215 Medvode, Slovenija, Tel: +386 (0)1 36 25 700, E-mail: [info@cordia.si](mailto:info@cordia.si)  
CORDIA d.o.o. - DAF CENTER, PE MARIBOR, Bohova 70, 2311 Hoče, Maribor, Slovenija, Tel: +386 (0) 2 80 51 600, E-mail: [infomb@cordia.si](mailto:infomb@cordia.si)

## DAF

## Združitev novosti, tradicije in odlične družbe

V četrtek, 19. junija 2025, je servisni center Prigo Brdo ponovno gostil – zdaj že tradicionalni – Dan odprtih vrat Prigo. Dogodek je tudi letos združil strokovno predstavitev storitev in produktov z odličnim druženjem ob glasbi, kulinariki in prijetnem poletnem vzdušju.



Obiskovalci so imeli priložnost pobliže spoznati delovanje podjetja Prigo, ki v Sloveniji že več kot tri desetletja uspešno deluje na področju vzdrževanja, servisiranja in oskrbe osebnih, dostavnih in tovornih vozil – kot pooblaščen partner znamk Mercedes-Benz in MAN.

Predstavili so se tudi številni dobavitelji in poslovni partnerji, ki so v okviru dogodka prikazali nove izdelke, rešitve in ugodnosti za poletno sezono – od nadomestnih delov, pnevmatik in opreme za vozila do novih digitalnih rešitev v logistiki in upravljanju vozniških parkov.

Dogodki, kot je Dan odprtih vrat, krepijo povezave med partnerji in ustvarjajo prostor za ideje, sodelovanja in nove priložnosti. Pri Prigu poudarjajo, da je osebni stik s strankami in partnerji eden ključnih elementov njihovega poslovanja:

»Verjamemo v moč povezovanja. Le skupaj lahko gradimo prihodnost mobilnosti, ki je učinkovita, trajna in prilagojena izzivom sodobnega časa.«

## Shell in Ferrari praznujeta 75 let sodelovanja v Formuli 1

Shell in Scuderia Ferrari HP obeležujeta 75 let neprekinjenega partnerstva, ki se je začelo že na prvi dirki Formule 1 v Monaku leta 1950. Ob tem jubileju je Ferrarijev dirkalnik SF-25 na letošnji dirki v Monaku nosil posebno grafiko. Sodelovanje, ki je bilo nedavno podaljšano, vključuje razvoj vrhunskih goriv Shell V-Power, ki so na Shell bencinskih servisih na voljo tudi slovenskim voznikom, in maziv Shell Helix.

# PRIPRAVLJENI NA POLETNE DNI

➡ DOMETIC



Možna montaža na vsa tovorna vozila

**1.599,00 € + DDV**

Cena z montažo in montažnim kitom

## DOMETIC CoolAir RTX 1000

Strešna klimatska naprava za tovorna vozila, 24 V

- Z uporabo montažnih kompletov, ki se prilagajajo tipu vozila
- Estetski videz: sistemi CoolAir se prilagajajo notranjosti in zunanosti
- Hladilna moč: 1200 W
- Do 12 ur delovanja s polno močjo hlajenja
- Trenutna poraba v načinu ECO pri temperaturi okolice 30°C je 8 A



### Zmanjšana poraba goriva:

Prikaz izračuna prihranka, če med počitkom motor ne deluje.

### Izračun prihranka:

Cena dizelskega goriva: 1,15 EUR

Vozilo v prostem teku: Ø 6 h/dan

Povprečna poraba na leto: 100 dni

Poraba goriva na uro: (v prostem teku) približno 3–4 l/h

Prihranek goriva: 100 dni x 6 ur x 3,5 l/uro x 1,15 EUR/l

= **2.415,00 EUR**

Akcijska ponudba velja od 16. 6. 2025 do 30. 9. 2025 oz. do razprodaje zalog. Vse cene so navedene brez DDV-ja. Slike so simbolične. Možne so napake v tekstu. Pridržujemo si pravico do spremembe cen brez predhodnega obvestila.



PRIGO, d.o.o., Brezovica  
Podpeška cesta 10  
1351 Brezovica pri Ljubljani

Servisni center Brdo  
Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana  
T | 01 365 82 22 | E trgovina@prigo.si

Servisni center Hoče  
Miklavška cesta 53D, 2311 Hoče  
T | 02 606 07 40 | E trgovina@prigo.si

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



Gorivo Shell V-Power race, ki ga Shell dobavlja proizvajalcu Scuderia Ferrari, vsebuje najmanj 99 % enakih vrst spojin, ki se uporabljajo v gorivih Shell V-Power Racing 100 za cestno vožnjo. Obema velikanoma pa je skupno tudi raziskovanje in iskanje trajnostnih rešitev za okolju bolj prijazen promet. Od leta 2026 dalje bo Shell Ferrariju tako dobavljal napredno trajnostno dirkalno gorivo, skladno z novimi pravili, ki veljajo v svetu Formule 1. Iz družbe Shell so ob tem sporočili, da obletnico partnerstva praznujejo z izjemnim ponosom in da ta mejnik potrjuje trdnost in obojestransko zavezanost partnerstvu ter neomajno predanost Shella inovacijam na področju goriv in maziv.

## Trajnostne pnevmatike

Goodyear z začetkom sezone 2025 uvaja novo generacijo pnevmatik za Goodyear FIA evropsko prvenstvo v dirkanju tovornjakov (ETRC), ki so izdelane iz kar 55 % trajnostnih materialov. Ta pomembni mejnik potrjuje zavezanost podjetja k zmanjševanju okoljskega odtisa in razvoju inovativnih rešitev za mobilnost v prihodnosti. Zdaj na prvenstvo prinaša še pomembnejši napredek – trajnostno usmerjene materiale, med katerimi so tudi silicijev dioksid iz pepela riževih luščin ter saje iz alternativnih surovin. Goodyear FIA ETRC tako ostaja pomembna razvojna platforma za prihodnje generacije pnevmatik. Tehnološke izkušnje s prvenstva Goodyear uspešno prenaša tudi na področje pnevmatik za gospodarska vozila.



## Zniževanje porabe goriva in emisij CO<sub>2</sub>



### Z novim konceptom EcoGeneration

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

## S Toll4All po Balkanu

Sistem Toll4All je začel julija 2023, ko so vzpostavili integrirano cestninjenje med Srbijo in Severno Makedonijo, kmalu zatem pa tudi med Srbijo in Črno goro. Zdaj se v sistem vključuje tudi Hrvaška.

V regionalnem sistemu cestninjenja Toll4All je z eno elektronsko napravo možno plačevati v štirih državah. To pomeni, da je cestnino na Hrvaškem od prejšnjega tedna mogoče plačevati z napravo srbskega državnega cestnega podjetja Putevi Srbije. V Srbiji je uporabo avtocest po novem možno plačevati z napravo ENC podjetja Hrvatske avtoceste (HAC).

Toll4All je regionalni elektronski sistem za plačevanje cestnine, ki omogoča združeno, čezmejno uporabo ene naprave za samodejno plačevanje cestnin. Putevi Srbije nameravajo po napovedih letos uporabo sistema Toll4All razširiti tudi na Grčijo in entiteto BiH Republiko Srbsko.



## DKV Mobility širi ponudbo alternativnih virov energije



Družba DKV Mobility, vodilna platforma za storitve mednarodne mobilnosti, je objavila poročilo o trajnostnosti za leto 2024. Do konca leta 2024 je družba DKV Mobility omogočila dostop do približno 893.000 polnilnih mest za električna vozila po vsej Evropi. Družba DKV Mobility je za celoten obseg polnjenja s karticami DKV Card +Charge v letih 2024 in 2025 pridobila certifikate o izvoru električne energije iz obnovljivih virov. Podjetje tako zagotavlja, da vsaka kilovatna ura, napolnjena prek kartice DKV Card +Charge, 100-odstotno izvira iz obnovljivih virov energije. Še naprej se je povečevala tudi uporaba alternativnih goriv. Konec leta je družba DKV Mobility ponudila tudi dostop do ene največjih mrež za trajnostno alternativno dizelsko gorivo HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oil) v Evropi z več kot 2600 servisi v 15 državah.

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



**GB Leasing**  
Gorenjska Banka



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

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

## eJolly in eSuperJolly iz Iveca

Podjetje IVECO je uradno predstavilo dve novi električni lahki gospodarski vozili, namenjeni urbanim nalogam – eJolly in eSuperJolly.



eJolly, s skupno težo od 2,8 do 3,2 tone, je namenjen urbanim nalogam, zlasti na območjih z omejenim prometom. Ponuja nosilnost do 1175 kg in višino pod 1,9 metra, kar omogoča vstop v garaže z omejitvami višine. Opremljen je z elektromotorjem z močjo 100 kW in navorom 260 Nm, na voljo pa sta bateriji s kapaciteto 49 kWh (doseg do 224 km) in 75 kWh (do 352 km). Hitro polnjenje z močjo 100 kW omogoča polnjenje 100 km v samo 15 minutah.

Z maso od 3,5 do 4,25 tone je eSuperJolly namenjen večjim dostavam in daljšim mestnim relacijam. Poganja ga zmogljiv elektromotor z močjo 200 kW in 410 Nm, baterija s kapaciteto 110 kWh pa omogoča doseg do 420 km. Tovorni prostor obsega do 17 m<sup>3</sup>, nosilnost pa je do 1,4 tone.

Kabina je zasnovana kot mobilna pisarna s številnimi praktičnimi funkcijami – večnamensko mizo, brezžičnim polnjenjem in naprednim informacijskim sistemom.



**KÖGEL**  
BECAUSE WE CARE

## MAJHNA TEŽA ZA VEČJO UČINKOVITOST



Vaš Kogel partner v Sloveniji

Petrans d.o.o.

Jurčkova cesta 234

1000 Ljubljana, Slovenija

E-mail: [matej.valenci@petrans.si](mailto:matej.valenci@petrans.si)

GSM: 051 608 744

E-mail: [tomaz.rajk@petrans.si](mailto:tomaz.rajk@petrans.si)

GSM: 041 338 900

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

- VEČ TOVORA
- DOKAZANO VARČEVANJE Z GORIVOM
- DOKAZANA STABILNOST

Odkrijte LIGHT PLUS.  
[www.kogel.com](http://www.kogel.com)





1 Profil kabine igra veliko aerodinamično vlogo, zelo natančne in fine nastavitve med elementi na kabini pa še dodatno prispevajo tudi k zmanjšanju turbulence.



**DAF XG**

# Kaj prinaša večja kabina?

***Če Elon Musk sanja o tem, da bi poslal nekaj srečnejšev na Mars, si drugi, verjetno bolj pragmatični, prizadevajo izboljšati delovne pogoje voznikov v tovornjaki. DAFov prispevek k temu je nova serija XG/XG+, ki je na sejmu Solutrans 2021 osvojila naslov mednarodnega tovornjaka leta 2022. Na sejmu IAA 2024 pa je podjetje DAF Trucks predstavilo energetsko še učinkovitejše modele generacije GSR-II.***

Po navadi dobimo na test polno opremljen tovornjak z najmočnejšim motorjem, no, tokrat to ni bil največji model XG+ z najmočnejšim motorjem s 530 KM, usnjenimi sedeži in vsemi ostalimi pritisklinami. Bil je XG 480 s standardno notranjostjo, ki je vrsta tovornjaka, ki je realno gledano najbolj priljubljena v ponudbi. XG+530 je morda tisto, kar si vozniki tovornjakov ter majhni vozniki najbolj želijo, toda tipični upravljavci voznih parkov se bodo najverjetneje odločili za XG 480.

## **Sredina ponudbe**

Na test smo se tako zapeljali z modelom XG s srednjim motorjem iz game MX13, ki zmore 480 KM, in precej standardno notranjostjo s tkanino na sedežih. To opazite v trenutku, ko vstopite v kabino preko treh stopnic. Volan ima izdatno nastavljivo gibanje; nekaj, kar smo pri prejšnjem modelu pogrešali. Lahko ga precej dvignete in si olajšate vstop in izstop, lahko pa si ga močno prelomite proti sebi in vozite kot v osebnem avtomobilu. Voznikov položaj je zagotovo dovolj udoben. Vsakdo bo našel svoj položaj za vožnjo, ne glede na velikost.

Armatura plošča je bila nadgrajena in je uporabniku prijaznejša. Gre za digitalno armaturno ploščo z možnostjo izbire nastavitve, ki ustrezajo različnim voznikom. Volan ima zdaj več uporabnih gumbov, zaradi česar ni treba umakniti rok z volana.

Še posebej enostavno je nastaviti tempomat. Tudi vidljivost je sedaj izredno dobra, pa čeprav na vozilu še ni nameščenih kamer (Direct Vision System) namesto ogledal.

Vožnja z XG480 je vrhunska. Krmiljenje je precej izboljšano. Tovornjak je šel točno tja, kamor smo želeli in pričakovali. Na podeželskih dvosmernih cestah z veliko ovinki je bila vožnja zelo umirjena, pa čeprav dinamična z veliko vrtenja volana. Pri vožnji po klancu navzdol nam ni nikoli ušel, kar je zasluga odlične motorne zavore MX Engine Brake, ki je ponos proizvajalca, ki trdi, da ne potrebujete sekundarnega retarderja. Nismo delali testa porabe goriva, smo pa spremljali porabo na potovalnem računalniku, ki je na koncu pokazal dobrih 25 litrov na 100 prevoženih kilometrov.

## **Aerodinamika na prvem mestu**

DAF je bil zelo drzen pri oblikovanju novih kabin in si je med prvimi prizadeval izboljšati obstoječi aerodinamiko korak za korakom, hkrati pa je bil zelo previden glede šasije. Tukaj ni revolucije, ostajajo pri togih oseh z zračnim vzmetenjem, ki se uporablja na pogonski osi.

Če profil kabine igra aerodinamično vlogo, lahko stavimo, da zelo natančne in fine nastavitve med elementi prispevajo tudi k zmanjšanju turbulence. Ta učinek je poudarjen z op-



**2** Sodobna digitalna plošča z merilniki omogoča različne prikaze in različno število zahtevanih informacij. Od povsem preprostega pogleda, pri katerem imamo prikazano le hitrost, do zelo sofisticiranega pogleda z množico informacij.

cijsko dvojno zasteklitvijo, ki vključuje zaščito pred sončnim sevanjem v paketu Climate Pack. Končna obdelava, kakovost montaže in nanašanje barve se lahko štejejo tudi za izjemne.

### Šestvaljni MX 13

Model iz sredine ponudbe, DAF XG 480 v konfiguraciji 4×2 vlačilec, je zasnovan za dolge razdalje s skupno težo 40 ton. Čeprav je na pokrovu glave cilindrov še vedno oznaka Paccar, pa je očitno, da je motor MX-13 čisti DAF-ov izdelek, in nihče se ne bo pritoževal nad njim. Zgrajen je na vrstni 6-valjni arhitekturi s prostornino 12,9 litra, je vodno hlajen in opremljen s polnilnikom zraka. Superpolnjenje opravlja samo en turbopolnilnik z razbremenilnim ventilom. Za nadzor onesnaževanja v skladu s standardi Euro VI-e DAF združuje selektivno katalitično redukcijo EGR in SCR z reagentom AdBlue (poleg tradicionalnih filtrov za delce in oksidacijskim katalizatorjem). Od tu dalje pa se začnejo nove funkcije za modelsko leto 2025, ki so bile predstavljene lani na IAA v Hannovru. Motorji MX-13 so bili revidirani v smislu časovnega zamika zapiranja sesalnega ventila, da bi delovali v skladu z Millerjevim ciklom.

To omogoča nižje efektivno kompresijsko razmerje pri ohranjanju višjega ekspanzijskega razmerja, kar vodi do manjših izgub zaradi segrevanja zraka ob stiskanju, večji termodinamični učinkovitosti, manjši porabi goriva in nižjim emisijam.

Mazda je ta trik uporablja v svojih največjih modelih Xedos 9 že leta 1993. V tem primeru se omeji temperatura zgorevanja v času povečanja tlaka v valju zaradi manjše količine kisika. To zmanjšuje nastajanje dušikovih oksidov in tako razbremeni obremenitev katalizatorjev DeNox, zmanjšuje uporabo EGR in porabo AdBlue.

Istočasno je DAF zamenjal injektorje in sprejel številne ukrepe za zmanjšanje mehanskih izgub zaradi zunanjih naprav, kot sta nova vodna črpalka in dvovaljni zračni kompresor.

### Še naprej ZF

DAF ostaja zvest ZF in uporablja 12-stopenjski menjalnik ZF TraXon 12TX2210DD z neposrednim pogonom. Nekateri vozniki so bili do tega menjalnika kritični in so trdili, da je neodziven in počasen pri menjavi prestav, vendar DAF sedaj pravi, da je menjalnik precej izboljšán.



**3** Sistem kamer, ki zamenjuje klasična vzratna ogleda (Direct Vision System), omogoča dobro vzratno preglednost tudi v pogojih zmanjšane vidljivosti. Dodatne črte so v veliko pomoč pri določanju globine. Še ena kamera pa je nameščena za kabino in pomaga pri priklapljanju prikolice.



**4** Medtem ko konkurenca za pogled pred vozilom še vedno uporablja klasična ogledala, je DAF tudi tukaj namesti kamero.

Ta menjalnik je sistematično povezan z motorji MX-13. Vključuje monodno s suho sklopko s premerom 430 mm. Zadnja os, ki jo izdeluje DAF Trucks, prav tako prispeva k rezultatom blagovne znamke pri varčevanju z gorivom. To je most DAF SR1344 z enojno redukcijo. Za podporo dodatnega navora iz sklopa motor-menjalin so zobniki ojačani. Hkrati je to prestavno razmerje 2,21 : 1 na voljo na vlačilcih 4x2, z nameščenimi pnevmatikami 315/70R22,5. Ta izbira prispeva tudi k strategiji zmanjšanja števila vrtljajev motorja pri križarjenju.

Testni model je imel sprednji pnevmatiki Goodyear EQMax S, medtem ko so bile zadaj nameščene pnevmatike Goodyear EQMax D Ultra 315/70R22.5. Pnevmatike so razvrščene v razred A glede kotalnega upora, kar zopet pripomore k nižji porabi in izpustom, ki jih izračunava VECTO.

## Po cesti

Ko smo DAFa zapodili po cesti, je bila opazna moč, saj se je na majhnih klancih menjalnik držal 12. prestave, čeprav se je pri hitrosti 85 km/h motor vrtel z manj kot 950 vrt/min. Še več, tudi ko se je hitrost za nekaj časa spustila na 80 km/h in so vrtljaji padli pod 900, je menjalnik še vedno vztrajal v 12. prestavi. Tukaj je verjetno priskočil na pomoč sistem Multi Torque, ki je za kratek čas povečal največji navor v najvišji prestavi z 2350 na 2500 Nm. Po drugi strani pa je, ker tempomat pozna topografijo terena vnaprej, ko je zaznal večji hrib, menjalnik hitro spustil dve prestavi in se takoj začel boriti za vzdrževanje hitrosti. Zahvaljujoč temu se hitrost nikoli ni spustila pod 79 km/h. Poleg tega moramo biti pozorni še na eno stvar: pogonski sklop je vse to naredil neverjetno tiho in hitro. Brez pretiravanja bom rekel, da je notranost novega XG skoraj tako tiha kot pri električnih tovornjakih. To je očitno posledica ne le samega pogona, temveč tudi splošne zvočne izolacije kabine.



## Življenje na krovu

Presenečenje, kaj naj rečem, šok, kakšen volumen, koliko prostora! Širina kabine znaša 2,5 m, dolžina pa kar 2,69 m. Dostop na krov je možen preko 3 stopnic. Vrata se zelo široko odpirajo. Po kabini se lahko prosto gibljete in le majhen simbolični prag ločuje prostore za vožnjo od prostora za počitek. Pravzaprav služi bolj za vzdrževanje in urejanje notranjosti kot za ustvarjanje dodatnega prostora za motor.

Dejstvo je, da je kabina daljša za 33 centimetrov. In kje se to opazi? Odgovoril bom na naslednji način: razprostrmo mizico iz armaturne plošče, odpremo vse zgornje predale za shranjevanje, zgornjo posteljo spustimo in še vedno se lahko premikamo z enega konca kabine na drugega, ne da bi nas

skrbelo, da bi se v kaj zaleteli. Še en primer: voznikov sedež lahko premaknemo povsem nazaj in naslonjalo močno nagnemo pa še vedno bo spodnja postelja prosta, vozimo pa lahko tudi s spuščeno zgornjo posteljo. Vse to je posledica premika spalnega prostora daleč nazaj, kar ustvarja jasno razdaljo med ležiščem in sedeži. Dodal bi še, da je spodnja vzmetnica široka 80 centimetrov, zgornja postelja pa je 10 centimetrov ožja, obe pa sta povsem pravilnih oblik.

DAF je načrtoval veliko dodatkov, vključno z mikrovalovno pečico, ki jo lahko namestimo v srednjo omarico nad vetrobranskim steklom. Armaturna plošča ni povsem ravna in zaprta. Daje prednost odlagalnim predalom in velikim površinam, kar je še bolj praktično. Izvlečna mizica se lahko uporabi za po-



**5** Najbolj priljubljena prevozna kombinacija: vlačilec in polprikolica. Za vlačilce DAF skrbi podjetje Cordia d.o.o., za prikolice Kögel pa podjetje Petrans d.o.o..



stavitev računalnika ali za kosilo. Ergonomija je dobra in zdi se, da je DAF našel dober kompromis med neposrednimi gumbi in zasloni.

In za konec poudarimo, da je DAF prvi proizvajalec tovornjakov, ki je izkoristil spremembo zakonodaje o dimenzijah kabine. DAF je izboljšal vse vidike zasnove. Njegova armaturna plošča je bolj premišljena in veliko lažja za uporabo. XG se dobro vozi in je visoko tehnično opremljen tovornjak z odlično kakovostjo izdelave. Dodajmo še dobro prodajno mrežo in vrhunsko tehnično podporo podjetja Cordia, pa je zgodba res dobro zaokrožena.

**6** Kabina je daljša za 33 centimetrov, kar pa je sedaj odobreno skladno z evropsko direktivo. Kombinacija tovornjaka in polpriklopnika presega prej dovoljeno omejitev 16,50 metra.



# Tudi turisti bodo potovali na elektriko

**Prihaja MANov električni turistični avtobus. Prvi model električnega turističnega avtobusa se bo imenoval MAN Lion's Coach 14 E je bil napovedan na dogodku za novinarje in stranke v centru za razvoj izdelkov podjetja v Ankari. MAN se tako pozicionira kot prvi evropski proizvajalec, ki predstavlja električni turistični avtobus.**

Dogodek v Ankari pa ni bil namenjen predstavitvi dokončnega modela, temveč začetku predstavitvene in komunikacijske kampanje za novi električni avtobus MAN, katerega zasnova bo predstavljena jeseni na sejmu Busworld Europe 2025 v Bruslju, proizvodnja pa naj bi se začela konec leta 2026 in bo potekala v tovarni v Ankari. Avtobus, ki smo ga videli in ga lahko tudi preizkusili, je prvi prototip, ki temelji na aktualni različici modela Lion's Coach. Hkrati pa MAN navaja, da nadgrajuje svojo družino električnih avtobusov, saj sedaj podpirajo polnjenje do 375 kW, uvajajo pa tudi novo generacijo električnih pogonskih sklopov (preučujejo uvedbo električnih osi).

## MANov električni avtobus cilja na doseg 650 km

MAN Lion's Coach 14 E je triosno vozilo, ki ga poganjajo lastno izdelani baterijski sklopi NMC, ki ponujajo skupno kapaciteto do 534 kWh. Baterije, izdelane v MANovem obratu v Nürnbergu, so nameščene v zadnjem motornem prostoru, dva dodatna sklopa pa sta opcijsko nameščena na mesto, kjer je običajno voznikovo ležišče. Po navedbah proizvajalca opreme je možen

doseg do 650 kilometrov, odvisno od pogojev in uporabe.

Zdržljivost polnilne infrastrukture vključuje standard CCS z močjo do 375 kW. Vozilo je pripravljeno tudi na prihodnjo integracijo s polnjenjem MCS, kar omogoča moč do 750 kW. Centralno nameščen elektromotor, prav tako podjetja MAN (znotraj skupine Traton), prenaša 330 kW moči na drugo os in je kombiniran z MANovim 4-stopenjskim menjalnikom TipMatic. V notranjosti na novo razvit 12-palčni digitalni zaslon prikazuje podatke o energiji, načinu vožnje in dosegu v realnem času ter stanje polnjenja.

Kar zadeva potniško logistiko, se lahko električni avtobus neposredno kosa z dizelskim modelom, saj tudi električni coach lahko prepelje do 61 potnikov in ponuja 11 do 13 kubičnih metrov prtljažnega prostora. Lion's Coach 14 E je tudi prvi avtobus v svojem razredu s sistemom HVAC na osnovi CO<sub>2</sub>, kar odraža nadaljnji napredek k okolju prijazni zasnovi.

## Standardi za zmanjšanje CO<sub>2</sub> v Evropi

Michael Roth, produktni vodja, je poudaril širši kontekst lansiranja. »Do leta 2030 moramo zmanjšati emisije CO<sub>2</sub> za 43 %





**1** MAN ima tovarno avtobusov v Ankari že skoraj 60 let.



**2** Prvi model električnega avtobusa MAN Truck & Bus je Lion's Coach 14 E, ki naj bi imel doseg do 650 kilometrov.

v primerjavi z letom 2025. Električni avtobus MAN je temelj našega načrta.« Roth je dodal, da bodo avtobusi na vodik potrebovali trikrat več energije kot modeli z baterijsko-električnim pogonom, zaradi česar bodo električna vozila na vodik stroškovno dražja. Opozoril je tudi na pomen primernosti za različne primere uporabe: prevozi na kratke in srednje razdalje z veliko dnevno kilometrino in močnim dostopom do polnilnic v depojih so najboljša okolja za električne avtobuse. Roth je opozoril, da več evropskih držav že ponuja spodbude za elektrifikacijo voznega parka, saj je to pomemben dejavnik za uvedbo te tehnologije.

## MAN odprl nov center za razvoj v Ankari

Razvoj avtobusa MAN Lion's Coach 14 E poteka v MANovem centru za razvoj v Ankari, ki se razprostira na 302.000 kvadratnih metrih in je bil odprt konec leta 2024. Center, zgrajen z naložbo v višini 41 milijonov evrov, vključuje testne steze, laboratorije, delavnice, pisarne in skladišča. Zemljišče je turška vlada zagotovila brezplačno, kar poudarja strateško vrednost lokacije.

Proizvodni obrat MAN v Ankari deluje od leta 1966 in trenutno zaposluje več kot 4400 ljudi. V dveh izmenah na dan dokončajo 12 avtobusov.



**3** MAN se pozicionira kot prvi evropski proizvajalec, ki predstavlja avtobus na baterije (če govorimo o avtobusih z ničelnimi emisijami na splošno, je edini pravi konkurent Irizar i6S Efficient Hydrogen).





# Tako Mercedes-Benz izboljšuje svoj tovornjak

*Mercedes-Benz izboljšuje svoj Actros L s predstavitvijo futuristične kabine ProCabin. Znamka z zvezdo v maski nadgrajuje svoj dizelski tovornjak z izboljšanjem aerodinamike za zmanjšanje porabe goriva in hkrati izboljšuje udobje. Z vozilom smo se družili eno dopoldne in preverili prednosti, ki jih prinaša nova kabina.*

Tradicionalni dizelski tovornjaki bodo zagotovo še kar nekaj desetletij na cestah. Zato je Mercedes-Benz še dodatno optimiziral in izboljšal svoj Actros L, vozilo, predstavljeno leta 2021, ki s futuristično zasnovo kabine na novo opredeljuje segment premium težkih tovornjakov. Z modelom ProCabin Mercedes dviguje udobje, varnost in učinkovitost na še višjo raven.

Actros L, ki je idealen za dolge mednarodne Transporte, se prodaja kot dvo- ali triosno vozilo in ponuja veliko kombinacij. Kot pri prejšnjem modelu pa so Pro kabine na voljo v izvedbah Stream, Big in Giga Space.

## Prehod z eActrosa

Kabina je bila prvič predstavljena med svetovno premiero električnega eActrosa 600 oktobra 2023. Zasnova je povsem nova in ponuja precej izboljšano aerodinamiko. Inženirji Mercedes-Benz so se močno trudili z zasnovo kabine, katere cilj je maksimalna donosnost. Izboljšave se raztezajo od strešnega spojlerja do deflektorjev A-stebrička okoli stranskih oken in velike, ravne maske na sprednjem delu kabine do optimiziranega odbijača z minimalnimi odprtini za dovod zraka za hlajenje in novih oblog koles ter podvozja. Na sprednjem delu



**1** Proizvajalec je odpravil večino spojev in lukenj na karoseriji ter zgornjo rešetko hladilnika motorja.



**2** Proizvajalec poudarja, da se v kombinaciji z bolj aerodinamično karoserijo, posodobljenim motorjem in izboljšanim menjalnikom Powershift poraba goriva zmanjša za več kot 3 odstotke.

praktično ni vrzeli, povečani stranski usmerniki pa so zasnovani kot jadra, da zagotavljajo gladek prehod med tovornjakom in polpriklonnikom. Na ta način se zračni tok sreča z aerodinamično ugodnim sprednjim delom, ki je podaljšan za 80 milimetrov. Vse skupaj zagotavlja učinkovitost, ki jo bodo cenila prevozna podjetja. Pravzaprav vsa opravljena dela zagotavljajo prihranek goriva do 3 %.

Na sprednjem delu izstopa tudi osvetlitev, ki uporablja LED tehnologijo. To velja za glavne žaromete in smernike, pa tudi za stranske in zadnje luči. Za večjo zmogljivost in boljšo vidljivost so kot dodatna oprema na voljo LED matrični žarometi.

Po drugi strani pa imajo aerodinamične izboljšave kabine Mercedes-Benz ProCabin popolnega zaveznika za doseganje maksimalne učinkovitosti. To je tretja generacija 12,8-litrskega dizelskega motorja OM 471. Motorji, skupaj z motorjema OM 470 in OM 473, zagotavljajo zelo razumno porabo goriva. Delo



**3** V notranjosti je posodobljen večfunkcijski volanski obroč, multimedija ima novo, odzivnejšo programsko podporo, postelja je debelejša in udobnejša.

inženirjev se je osredotočilo na zmanjšanje skupnih stroškov lastništva (TCO), ne da bi pri tem ogrozili zmogljivost tovornjaka.

## Udobna kabina

Kar zadeva notranjost, sta v ProCabin izboljšana udobje in prostornost, s čimer je Actros L postal idealen tovornjak za dolga potovanja. Na tej točki lahko najdemo optimizirano ogrevanje sedežev, ki imajo tudi nove prevleke iz vrhunskih tkanin. Postelja v Actrosu L je široka 750 mm in dolga do 2200 mm ter ima letveno dno z novo vzmetnico debeline 110 mm. Nadvložek, ki je nameščen, ji daje dodatnih 45 mm v višino.

Novosti so tudi plošča s stikali ob ležišču, ambientalna osvetlitev in dodatne bralne LED-luči z nastavljivim vratom. Med drugimi značilnostmi bogate opreme so še USB-C priključki v stranskih stenah, visokokakovostna dvobarvna zavesa, dodaten hladilnik, 230-voltna vtičnica in koncept SoloStar, ki vaš tovornjak spremeni v avtodom. Večino sistemov voznik krmili kar prek večfunkcijskega volanskega obroča, s pomočjo multimedijskega sistema Interactive 2 pa lahko klimatsko napravo, navigacijo, telefon in radio upravljamo hitro in intuitivno, tudi s pomočjo glasu.

## Varnost povsod

Na področju varnosti je Actros L pokazal svojo najboljšo plat. Da bi prispeval k preprečevanju nesreč, je Daimler Truck razvil novo elektronsko platformo, ki ponuja 20-krat hitrejšo obdelavo podatkov, in s šestimi vgrajenimi senzorji (štirje kratkodometni stranski radarji spredaj in zadaj, levo in desno, radar dolgega dosega spredaj na sredini in večfunkcijska kamera na vetrobranskem steklu) zdaj pokriva 270-stopinjski kot okoli vozila. Zahvaljujoč temu bistveno širšemu kotu gledanja lahko vgrajeni asistenčni sistemi še bolje izkoristijo svoje prednosti.

Tu lahko izpostavimo aktivni sistem za pomoč pri bočnem zavijanju druge generacije, ki izboljšuje menjavo voznega pasu, prehitevanje in zavijanje v nejasnih situacijah.

Medtem Front Guard Assist nadzoruje sprednji del vozila in v primeru morebitnih nevarnosti pomaga z zvočnim opozorilnim signalom. Pomaga tudi pri varnejšem speljevanju, manevriranju ali obračanju. Poleg tega tovornjak z najnovejšo različico aktivnega sistema za pomoč pri zaviranju bolje prepozna ovire, se nanje odzove z zvočnim signalom in samodejno zavira po potrebi.

In da bi bili lastniki Actrosa L ProCabin mirnejši, Mercedes-Benz ponuja podaljšane garancije in številne možnosti vzdrževalnih pogodb ter finančne storitve prek Daimler Truck Financial Services. Vse to podpira obsežna mreža delavnic in 24-urna storitev Mercedes-Benz Trucks Service, ki zmanjšuje čas izpada vozil.



# Prosti čas, redka dobrina

*Čas je, da se podate na novo pot s tistimi, ki jih imate najraje. Raziščite nove kraje, spoznajste nove običaje, naj bo potovanje tako zabavno kot prihod na cilj. Vsaka pot naj ima svojo zgodbo. Vse to omogoča Sun Living, avtodom Serije S, ki vas bo vsakič vprašal: »Kam se odpravimo naslednjič?«*

Adria Mobil je pred nekaj več kot poldrugim desetletjem predstavila blagovno znamko Sun Living za vse tiste, ki prvič vstopajo v svet avtodomarstva. Z leti je znamka prerasla prvotno poslanstvo, v novi izdaji pa je (prvič) tudi znanilka novih trendov. Novi Sun Living ni samo najboljši Sun Living doslej, novi Sun Living postavlja nove standarde v vstopnem razredu avtodomov, letvico pa je tekmeccem sedaj postavil precej visoko.

S svojo serijo S, ki je bila predstavljena leta 2024, ki je zdaj na voljo tudi na osnovi novega Forda Transita, Sun Living cilja na vrzel med klasičnimi avtodomi z nišami (postelja nad vozniškim delom) in kompaktnimi avtodomi. Serija S ima običajno širino karoserije 2320 mm. Zato ni naključje, da je to ena naj-

bolj priljubljenih serij v ponudbi nizkocenovne blagovne znamke slovenskega proizvajalca Adria Mobil. Razlog je preprost, saj kot delno integrirani avtodom združuje uporabno vrednost in razmeroma nizke vstopne cene avtodomov z velikodušno količino prostora v vse smeri. Z uporabo prenovljene serije Fordovega Transita, ki ga danes v svojo ponudbo dodajajo praktično vsi proizvajalci avtodomov, imajo ljubitelji kampiranja zdaj še več izbire.

## Robustna, a trpežna notranjost

Vsakogar, ki vstopi v robustno in trpežno notranjost avtodoma Sun Living S 72 DL, pozdravi veliko lesenih detajlov in sivih tekstilnih prevlek. To ustreza konceptu oglaševalskih obljub, da



**1** V vozilu je izredno veliko prostora za do 4 osebe.



**2** Zložljiva/dvižna postelja nad sedežno garnituro ponuja ležišče 1,90 x 1,25 m. Druga, tista bolj priljubljena pa je velika in udobna zakonska postelja v zadnjem delu vozila nad prtljažnim prostorom.

naj bi kamping vozila serije S ponujala vse, kar resnično potrebujete od sodobnega avtodoma. Z drugimi besedami, v tem vozilu ne bo nepotrebnih dodatkov, temveč le tisto, kar dejansko potrebujete za na pot. To velja tudi za preprosto in funkcionalno majhno kuhinjo. Kuhinjski blok le rahlo namiguje na kotno obliko, saj se opira na sedežno garnituro. To daje kuhinji več svobode gibanja. Ker so trije gorilniki za kuhanje razporejeni v vrsti vzdolž stene, je pred njimi tudi nekaj ravnega delovnega prostora. Trapezoidni umivalnik pokriva plastična deska, ki jo lahko uporabljamo tudi za rezanje in pripravo hrane. Za hrbtom ima uporabnik dvostranski kompresorski hladilnik s prostornino 140 l. To pomeni, da kuhinja ponuja vse, kar potrebujete za pripravo preprostih obrokov, ko ste na poti. Tudi prostora za shranjevanje je veliko, zlasti v predelu pod umivalnikom, ki sega do stranske stene. Pod štedilnikom je predal za jedilni pribor, na voljo pa so še številne viseče omarice in predalniki. Med kuhinjo in kopalnico in posteljo je ozka, visoka polica, ki jo lahko po potrebi uporabimo tudi za kuhinjske potrebščine.

## Miren spanec

Ena od osnovnih potreb ljudi, ki potujejo, je miren spanec, da v spanju lahko mirno obdelajo vse tisto, kar so doživeli na poti. Na krovu tega modela sta za to na voljo dve možnosti: prva je zložljiva/dvižna postelja nad sedežno garnituro. Standardno je v vseh

avtodomih Sun Living serije S in ponuja ležišče 1,90 x 1,25 m. Ko jo potrebujemo, jo preprosto spustimo nad mizo in se povzpne nanjo; ko je ne potrebujemo več, jo dvignemo nazaj pod streho vozila, ob strani pa sta nato na voljo dve omarici.

Druga, tista bolj priljubljena možnost pa je velika in udobna zakonska postelja v zadnjem delu nad prtljažnim prostorom. Kljub temu, da je dvignjena od tal, ni bojazni, da boste z glavo udarili v strop. To je zato, ker je notranja višina z 2,10 metra zares velikodušna. Prehod od spredaj nazaj je po popolnoma ravnih tleh. V sredini vozila je sanitarni del, kjer na eni strani najdemo stranišče z umivalnikom, na drugi strani pa ločeno kopalnico s tušem. Vrata za zapiranje stranišča lahko odpremo za 90 stopinj in tako zapremo oz. ločimo zadnjo spalnico od sprednjega dela vozila.

Nova potopna črpalka omogoča pritisk vode do 2,1 bara. Namesto ročnega izpusta odpadne vode pa ponuja novi Sun Living v serijski opremljeni električni ventil, s katerim upravljate kar iz notranjosti avtodoma.

Prtljažni prostor pod zadnjo posteljo ponuja popolnoma ravne stenske in talne površine, z vrečami, pritrjenimi na obeh straneh, kar olajša shranjevanje in razkladanje opreme. Prostor je opremljen tudi s tako imenovanim »Power Tower«, nekakšno mini polnilno postajo, kjer se lahko polnijo e-kolesa ali e-skuterji, medtem ko smo mi na poti.



**3** Nova serija avtodomov je sveža in moderna. Bela barva z odtenki sive daje vozilu eleganten ton.

## Enostavno upravljanje

Vse funkcije – ogrevanje (zraka in vode), osvetlitev, zagon vodne črpalke, delovanje hladilnika – upravljamo prek centralno nameščene digitalne nadzorne plošče. Ogrevamo se lahko s pomočjo plina ali na strop nameščene klimatske naprave, lahko pa si naročite tudi dodatno Truma ogrevanje. S posebno aplikacijo proizvajalca, imenovano »Mach«, je mogoče nadzorovati in spremljati najpomembnejše funkcije. Omogoča tudi dostop do uporabniškega priročnika, informacij o izravnavi in drugih pomembnih podatkov, do katerih je mogoče udobno dostopati s pametnega telefona ali tabličnega računalnika. Aplikacija »Mach Plus« ponuja tudi funkcijo dostopne točke Wi-Fi, zaradi katere je lahko avtodom privlačen kot delovno mesto za domačo pisarno.

## Fordova osnova

Za osnovo je tokrat vzet pred kratkim prenovljeni Fordov Transit, katerega poganja dvolitrski dizelski motor, moč pa je odvisna od vašega izbora: 130/150/170 KM. Vse, kar je na voljo v klasičnem Transitu, je na voljo tudi v izvedbi za avtodome. Torej lahko računamo na celotno armado funkcij za udobje in asistenčnih sistemov. Ti vključujejo avtomatsko klimatsko napravo, nadzor zagona in spusta po klancu ter Fordov multimedijjski sistem Sync četrte generacije, inteligentne asistente hitrosti, opozorilo o zapustitvi voznega pasu in opozorilo o napačni smeri. V paketu so na voljo tudi sistemi za opozarjanje na trčenje, prepoznavanje prometnih znakov, sprednji parkirni



**5** Kuhinjski blok rahlo namiguje na kotno obliko, saj se opira na sedežno garnituro. To daje kuhinji več svobode gibanja.

senzorji, kamera za vzvratno vožnjo in tempomat ter omejevalniki hitrosti.

V našem testnem modelu je motor razvijal 130 KM (96 kW), povezan pa je bil z ročnim 6-stopenjskim menjalnikom. Največji navor 360 Nm je na voljo že pri 1500 vrtljajih na minuto. Z veliko mero potrpežljivosti boste porabo spustili tudi pod 8 litrov, vam bo pa pri polni obremenitvi pri vožnji navkreber zmanjkalo moči in bo treba prestaviti eno ali dve prestavi nižje, takrat pa bi si želeli malo več moči.

## Novi videz zadaj

O videzu je težko govoriti, saj so okusi različni, a vseeno lahko rečemo, da je svež in moderen. Bela barva z odtenki sive daje vozilu eleganten ton. Sprednje LED luči so Fordove, zadaj pa prav tako najdemo sodobne LED luči, vgrajene v sijajni plastični črni trak, ki je hkrati tudi difuzor, usmerjevalec zraka. Optimizirani so zapahi zadnjega prtljažnega prostora, tla v njem pa so iz poliestra, ki je bolj odporen na vlago kot les.

In čeprav spada model Sun Living v nižji cenovni razred, ne boste v njem pogrešali skoraj ničesar. Vsestranskost po obvladljivi ceni je tudi moto proizvajalca, ki tako poskuša pridobiti točke pri ljubiteljih kampinga, ki se zavedajo visokih stroškov.

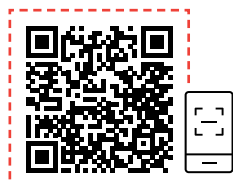


**4** V tem vozilu sta kopalnica in stranišče ločena. Namesto ročnega izpusta odpadne vode pa je v serijski opremljeni električni ventil, s katerim upravljate kar iz notranjosti avtodoma.



# UPORABITE VIRTUALNI KARTIČNI CENTER

Zagotavljamo vam hitrejše, preprosto in varno upravljanje  
vašega poslovanja s karticami skupine MOL.



[mol.si](https://mol.si)



# CVS Mobile je sedaj Eurowag

*Eurowag je naredil še en korak k integrirani prihodnosti mobilnosti: slovenski vodilni ponudnik telematike CVS Mobile je sedaj Eurowag.*

Eurowag, eden vodilnih evropskih ponudnikov rešitev za mobilnost in plačila, je dosegel še en pomemben mejnik pri vključevanju svojega portfelja telematike in upravljanja vozniških parkov v skupino Eurowag: CVS Mobile se povezuje z enotno digitalno platformo Eurowag.

CVS Mobile je z več kot dvajsetletnimi izkušnjami uveljavljen in pomemben igralec na slovenskem trgu telematike in upravljanja vozniških parkov. Oskrbuje tisoče poslovnih strank v Sloveniji, na Hrvaškem, v Srbiji, na Madžarskem, v Nemčiji, Italiji, Severni Makedoniji in Bosni. CVS Mobile je postal del skupine Eurowag leta 2023 z nakupom podjetja INELO, kar je okrepilo prisotnost Eurowaga v srednji in vzhodni Evropi ter njegovo strateško vlogo na trgu digitalnih transportnih storitev.

## Osredotočeni na stranke

CVS Mobile je še posebej prepoznaven po svojih modularnih oz. prilagodljivih in po meri oblikovanih storitvah ter osredotočenosti na stranke, kar se ujema z vizijo Eurowaga o ustvarjanju enotne digitalne platforme, ki združuje vse s transportom povezane storitve in podatke, na enem mestu.

V prvi fazi integracije se je digitalna prisotnost CVS Mobile prenesla na spletno stran eurowag.com, kar bo strankam omogočilo poenoteno in brezhibno izkušnjo. Hkrati se je osvežila vizualna podoba CVS Mobile in uskladila z blagovno znamko

Eurowag. Obstoječe stranke bodo lahko nemoteno uporabljale storitve preko svojih običajnih dostopnih točk.

»Integracija podjetja CVS Mobile je za nas strateškega pomena – dodatno krepí našo sposobnost, da preko enotne digitalne platforme ponudimo vse potrebne storitve za sodoben cestni transport« je povedal Kristjan Čebulj, direktor Eurowag Slovenija. »Novi sistem zagotavlja večjo preglednost, učinkovitejše delovanje in napredna orodja za skladnost z zakonodajo.«

## Vse rešitve na enem mestu

Dolgoročno je cilj podjetja Eurowag integrirati vse svoje storitve v rešitev na enem mestu z imenom Eurowag Office, ki bo združevala upravljanje vozniških parkov, telematiko, navigacijo, plačevanje cestnin, upravljanje s karticami za gorivo, izdajanje računov in vračila DDV – vse dostopno z eno samo prijavo v Eurowag Office, kar bo poenostavilo uporabniško izkušnjo, zmanjšalo razdrobljenost in povečalo operativno učinkovitost.

Na sejmu IAA Transportation v Hannoveru je bil Eurowag Office predstavljen kot rešitev za enega največjih izzivov v industriji: razdrobljenost. Ker 85 % transportnih podjetij še vedno uporablja nepovezana orodja, integrirana platforma ponuja potencial za poenostavitev poteka dela, izboljšanje skladnosti in zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub> skozi celoten cikel dostave.



2 V prvi fazi integracije se je digitalna prisotnost CVS Mobile prenesla na spletno stran eurowag.com, kar bo strankam omogočilo poenoteno in brezhibno izkušnjo.



3 CVS Mobile je postal del skupine Eurowag leta 2023 z nakupom podjetja INELO, kar je okrepilo prisotnost Eurowaga v srednji in vzhodni Evropi.



1 Kartice za gorivo je možno uporabljati v 23 državah na več kot 13.000 prodajnih mestih po Evropi.

### 30 let izkušenj

Eurowag je bil ustanovljen leta 1995 in je vodilno tehnološko podjetje ter pomemben partner evropski industriji cestnega tovornega prometa (CRT). Njegovo poslanstvo je prispevati k čistejšemu, pravičnejšemu in učinkovitejšemu prometnemu sektorju. Eurowag prevoznim podjetjem omogoča uspešen prehod v nizkoogljeno in digitalno prihodnost, saj združuje vse ključne podatke, vpogleds ter plačilne in finančne transakcije v enoten sistem, ki brezhibno povezuje njihove operacije – pred potjo, med vožnjo in po končani dostavi.

Danes Eurowag že podpira več kot 400.000 vozil po vsej Evropi in neprestano izboljšuje svojo platformo na podlagi izkušenj iz industrije in povratnih informacij strank, popolna integracija podjetja CVS Mobile pa dodatno utrjuje položaj Eurowaga na trgu digitalnih, povezanih rešitev za transport.

[www.eurowag.com](http://www.eurowag.com)



# Dostavnik kot minibus

**Mar MAN ne izdeluje tovornjakov in avtobusov? No, ja, ampak od leta 2017 znamka izdeluje tudi kombije, zahvaljujoč svojemu skupinskemu partnerju, Volkswagnu.**

MAN TGE temelji na Volkswagnovem Crafterju. Pravzaprav je v vseh pogledih enak, le da ima MAN kot proizvajalec tovornjakov servisne centre odprte tudi »izven delovnega časa«. Za polno zaposleno podjetje je to lahko pravi blagoslov, saj so časi izpadov precej krajši. Na voljo so izvedbe s skupno maso vozila 3 ali 3,5 tone, poleg tega pa obstaja tudi težja 5-tonska različica, če morate prevažati zelo težke tovore. Vlečna zmogljivost je 3,5 tone. Ponudba TGE je raznolika, z dvema dolžinama in dvema višinama, pa tudi s šasijo z enojno ali dvojno kabino. Na voljo je celo različica avtodoma in minibus.

Za razliko od drugih kombijev, ki imajo določene nivoje opreme, je TGE na voljo kot osnovni kombi z ogromnim seznamom dodatne opreme, kar omogoča veliko mero prilagodljivosti in pomeni, da resnično dobite tisto, kar želite in naročite.

## Minibus iz Domžal

Eno takšno posebno izvedenko smo preizkusili tudi mi. To je bilo vozilo za prevoz oseb, kjer je na krovu ob voznikovem in dveh sovoznikovih sedežih še šest posebnih sedežev. V zadnjem delu tako najdemo sedeže, ki bolj spadajo v avtobus kot v kombi, no, tudi tukaj odlično opravljajo svoje delo. Zadnji del kombi-

ja je predelalo slovensko podjetje AS Domžale, ki je klasičnemu furgonskemu kombiju vdihnilo nov val življenja. Z odstranitvijo predelne stene, vstavitvijo bočnih in zadnjih stekel, dodajanjem prezračevalnih rež pod strop in seveda z vgraditvijo sedežev se je TGE iz tovornega v tednu dni prelevil v potniškega. V zadnjem delu so po celotni dolžini v tla vgrajene posebne tirnice, v katere se vpenjajo sedeži. To omogoča, da lahko razdaljo med sedeži poljubno prilagajamo, sedeže obračamo, tudi kakšnega vzamemo iz vozila, če potrebujemo več prostora za prtljago. Praktično je mogoče tretjo sedežno vrsto poriniti povsem nazaj do zadnjih vrat, drugo vrsto pa obrniti v nasprotno smer vožnje. V izvedbi s 3,64 metra dolgo medosno razdaljo je zares veliko prostora, tako da bo 8 potnikov in voznik uživalo tudi na daljših potovanjih.

MAN lahko ponudi kombi za prevoz oseb tudi iz lastnega proizvodnega programa, no, takrat so sedeži klasični, bolje rečeno sta v vozilo vgrajeni dve sedežni klopi. Pri predelavi pa so v domžalskem podjetju v vozilo vgradili šest posamičnih sedežev, pri čemer ima vsak svoja naslonjala za roke, možno pa je tudi spremeniti naklon naslonjala. Sedeži so že na prvi pogled drugačni od originalnih, saj imajo tudi drugačno, mehkejšo



**1** Sedeži so že na prvi pogled drugačni od originalnih, saj imajo tudi drugačno, mehkejše oblažljenje, vsak pa ima tudi lastno vpet varnostni pas in lastni naslonjali za roke.



**2** Avtobusne sedeže lahko poljubno premikamo naprej in nazaj, jih obračamo ali celo odstranimo iz vozila, saj so na tleh posebne tirnice za vpenjanje sedežev.

**3** Pred voznikom je digitalna plošča z okroglimi merilniki, ki imajo ognjeno rdeče ozadje.



oblažljenje, vsak pa ima tudi lastno vpet varnostni pas. Da bi se omejil kombijevski videz, so oblečene tudi stene vozila, kar ne le razbija monotonijo, temveč pripomore k boljši zvočni in toplotni izolaciji. Velika bočna drsna vrata se odpro dovolj široko, da lahko potniki v tretjo vrsto dostopajo, ne da bi preklapljali zunanji sedež druge vrste. Morda je vstopni prag nekoliko visok in bi prav prišla dodatna stopnica. Za udobje potnikov skrbi zmogljiva klimatska naprava, prezračevalne reže pa so po stropu speljane tudi v zadnji del kabine.

### Skriva svojo velikost

MAN TGE je zelo udoben in prijeten kombi za vožnjo, ki na cesti nekako skriva svojo velikost in daje občutek, da vozite precej manjše vozilo, kot to dejansko je. Je dinamičen in ima zelo neposreden volan, kar je impresivno ne le zaradi njegove velikosti, ampak tudi zato, ker je volan elektromehanski, kar lahko pogosto zmanjša stik s cesto. Novi večnamenski volan ima gumbe, ki jih je enostavno oprijemati, ročica ob volanskem drogju na levi strani pa sedaj vključuje tudi funkcijo brisalca vetrobranskega stekla. Pri južnonemški blagovni znamki se je to zaradi kompleksnosti nekoč imenovalo kar inženirski vzvod. Na desni strani volanskega obroča pa je sedaj nameščen vzvod samodejnega menjalnika. Nekje v spodnjem levem kotu armaturne plošče je napol skrito kontrolno stikalo, občutljivo na dotik, za upravljanje s svetlobnimi telesi.

Pred voznikom je digitalna plošča z okroglimi merilniki, ki imajo ognjeno rdeče ozadje. Na sredini armaturne plošče je zdaj močan zaslon s premerom 12,9 palca, krščen kot MAN Media Van, prek katerega krmilimo celoten infotainment, klimatsko napravo, navigacijsko napravo in vse asistenčne sisteme.

### Zmogljiv motor

Od vseh motornih različic, ki so na voljo pri dvolitrskem dizelašu, je 177-konjski motor tisti, ki najbolj ustreza TGEju, saj gladko potegne že iz nizkih vrtljajev in se dobro obnese tako v mestni kot avtocestni vožnji. To je priročno, saj je motor na voljo v različnih konfiguracijah, kar vam omogoča, da na kombiju s pogonom na sprednja kolesa izberete osemstopenjski avtomatski menjalnik, ki je pravi biser, kar je pri velikih dostavnih redkost. Motor, ki izpolnjuje zadnje ekološke norme Euro 6, je varčen tudi zaradi uporabe sistema start/stop, znižani pa so tudi stroški uporabe, saj je servisni interval raztegnjen na 2 leti oz. 50.000 prevoženih kilometrov.

Vozniku so v pomoč asistenti za speljevanje v klanec, pomoč pri parkiranju, pomoč pri bočnem vetru in nadzor vožnje v voznem pasu, pri čemer sistem s pomočjo kamere in senzorjev dejansko sam vozi med jasno označenima črtama na cestišču, kar je prvi korak k avtonomni vožnji.



# Pick-up tovornjaških zmogljivosti

**Če iščete Rangerja s posebnimi zmogljivostmi, pa ne želite izvedbe Raptor, vam bo nova izvedba Tremor zagotovila vse, saj ne boste izgubili Rangerjevih delovnih navad.**

Ford Ranger, ki je med najbolj priljubljenimi pick-up vozili v Sloveniji, ima v svojih vrstah še eno različico. Za vse, ki si želijo dodatne terenske zmogljivosti brez kompromisov pri delu, kot jih prinaša izvedba Raptor, pa za to niso pripravljeni plačati višje cene, je Tremor popolna izbira.

## Širši in višji

Izvedba Tremor ima v Rangerjevi družini nekaj dodatkov za lažje opravljanje težkih delovnih nalog. To pomeni, da ima na dote robustne 17-palčne pnevmatike in tudi nekoliko spremenjeno vzmetenje, zaradi katerega je vozilo za 2,6 centimetra več oddaljen od tal in ima tri centimetre širši kolotek.

Za velikimi kolesi so nameščeni blažilniki Bilstein, ki so v primerjavi s standardnimi večji in vzdržljivejši in polnjeni z dušikom. Imajo 46-milimetrsko cev in 14-milimetrski bat ter končne regulacijske ventile (ESCV) za izboljšanje nadzora pri močnih udarcih, ko sta dosežena največja kompresija in odboj.

Oddaljenost od tal je povečana za 26 mm z novimi spiralnimi vzmetmi spredaj in listnatimi zadaj, sam kolotek pa je širši za tri centimetre. Posodobljene so tudi stranske stopnice, pri čemer je uporabljeno robustnejše jeklo v slogu Raptorja.

## Tehnični podatki

|                                |                                                       |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Motor:                         | štirivaljen, dizel, bi-turbo                          |
| Prostornina (ccm):             | 1995                                                  |
| Moč (kW/KM):                   | 151/205                                               |
| Navor (Nm/min):                | 500/1750                                              |
| Menjalnik/pogon:               | 10-stopenjski samodejni/na vsa kolesa                 |
| Mere:                          | Kombinirani sistemi za delovno zavoro in pospeševanje |
| Dolžina (mm):                  | 5370                                                  |
| Širina (mm):                   | 2015                                                  |
| Višina (mm):                   | 1884                                                  |
| Medosna razdalja (mm):         | 3270                                                  |
| Masa vozila (kg):              | 2230                                                  |
| Zmogljivosti                   | Prilagoditve za motorna kolesa                        |
| Pospešek (0–100 km/h):         | 10                                                    |
| Najvišja hitrost (km/h):       | 180                                                   |
| Kombinirana poraba (l/100 km): | 10                                                    |
| Izpust CO <sub>2</sub> (g/km): | 230                                                   |



**1** Tremor je idealen za voznike, ki si želijo tovarniško pripravljeno vozilo za resne terenske izzive, vendar brez potrebe po dodatni naložbi v opremo. Čeprav ni tako ekstremen kot Raptor, Tremor ponuja odlično ravnovesje med vsakodnevno uporabnostjo in terenskimi zmogljivostmi.



**3** Ford se je že pred časom odrekel analognim zaslonom v korist popolnoma digitalne instrumentne plošče. Merilniki se tako izrišejo na 8-palčnem barvnem zaslonu, na sredini pa je še večji – 12,0-palčni, pokončno postavljen zaslon.



**2** Fordov biturbo dizel je eden najčistejših motorjev za poltovornjake z nosilnostjo ene tone.



**4** Za velikimi kolesi so nameščeni blažilniki Bilstein, ki so v primerjavi s standardnimi večji in vzdržljivejši.

## Prepoznavna notranjost

Čeprav je Ranger Tremor v notranjosti enak kot druge izvedenke Rangerja, pa vseeno lahko opazimo nekaj manjših sprememb. V prostoru za noge so kakovostnejše gumijaste preproge, ki obljublajo daljšo življenjsko dobo in lažje čiščenje, tudi s curkom vode. Sedeži iz umetnega usnja imajo vezeno Tremor.

Serijsko je na voljo tudi nekaj stropnih stikal za dodatne sisteme. Sicer pa ima notranjost enako odlično razporeditev in obdelavo kot v drugih Rangerjih. Je moderna in praktična, s polico za shranjevanje pred voznikom in vdolbino pod zaslonom infotainment sistema. V sredinski konzoli sta skriti vtičnici USB-A in USB-C, brezžična polnilna ploščica in 12-V vtičnica.



**6** Tovorni del ima mere: 1.544 x 1.584 x 529 mm, je osvetljen, s posebnim rolojem pa ga lahko tudi pokrijemo.

Ker je Ranger eden večjih pick-upov pri nas, se v primerjavi s konkurenco ponaša z enim najboljših udobj in prostornostjo v drugi vrsti. Sedeži so udobni in odrasli lahko brez težav sedijo, pri čemer ostane dovolj prostora za kolena in glave. Pod sedežem je priročen prostor za shranjevanje, naslonjalo pa se lahko preklopi.

## Skoraj tona nosilnosti

Tovorni prostor je okrašen s črnimi cevastimi okvirjem. Med uporabnimi dodatki pa je šest pritrilnih točk, vremensko odporna 12-voltna vtičnica in pametno zasnovane nastavljive tovarne tirnice na vsaki strani.

Kot bi lahko pričakovali, je Tremor eden boljših glede prefinjenosti, udobja in splošne vozne dinamike. Vendar pa je v vozni kakovosti Tremorja nekaj več togosti, ki je opazna predvsem pri vožnji brez tovora. Ni presenetljivo, da je Ford nastavil kombinacijo vzmeti in blažilnikov tako, da je optimalna pri prevozu tovora približno polovice njegove nosilnosti. Ko na zadnji del postavite nekaj tovora, je vožnja mirnejša. Omeniti velja tudi težo. Vozilo je težko 2,2 tone, nosilnost je dobrih 900 kilogramov, ob tem pa lahko za sabo vleče prikolico s skupno težo 3500 kilogramov, skupaj torej kar 6,6 tone, za kar pa morate že imeti vozniško dovoljenje kategorij C in E.

Zaradi širših koles in robustnega podvozja je Tremor stabilen tudi pri večjih hitrostih. V ovinkih se rahlo nagiba (zaradi višjega težišča), a občutek varnosti ostaja dober. V kabini je zvočna izolacija solidna za pick-up segment. Volan je nekoliko bolj ohlapen kot pri osebnih vozilih, kar je značilno za terenska vozila, a še vedno dovolj natančen za varno vožnjo.

Ford Ranger Tremor je idealen kompromis med vsakodnevno uporabnostjo in pravo terensko zmogljivostjo. Je bolj udoben in civiliziran kot klasični »hardcore« terenci, a hkrati zmogljivejši od večine navadnih pick-upov.

## Terenske zmogljivosti

Tremor prevzema Fordov sistem izbirnega štirikolesnega pogona, pri katerem je pogon v osnovi speljan na zadnja kolesa, s pomočjo elektronskega stikala v kabini pa pogon prilagajamo in prenašamo tudi na sprednjo os.

Ford Ranger Tremor ima vozne lastnosti, prilagojene predvsem za vožnjo po zahtevnem terenu, a kljub temu ostaja dovolj udoben in vodljiv za vsakodnevno uporabo. Še posebej pa zablesti na terenu, kjer štirikolesni pogon z možnostjo reduktorja in zaklepanja zadnjega diferenciala omogoča izjemen oprijem na blatu, snegu, pesku in skalnatem terenu. Dodatne funkcije pa omogočajo:

- **Trail Control:** Deluje kot »terenski tempomat«, ki samodejno uravnava pospeševanje in zaviranje pri počasni vožnji čez ovire.
- **Trail Turn Assist:** Zavira notranje zadnje kolo pri zavijanju na ozkem prostoru, kar močno izboljša okretnost v gozdu ali gorah.
- **Rock Crawl način:** Poseben način vožnje za počasno, nadzorovano premagovanje skalnatih ovir.



V O L V O

# Posebna ponudba

V pooblaščenih servisih v Sloveniji

Osnovni  
servis že od  
**485,00 €**  
brez DDV

Ponudba velja do novembra 2025



## ZAMENJAVA JERMENOV IN NAPENJALNIKOV

cena že od  
**565,00 €**  
brez DDV



## ZAMENJAVA TURBO POLNILNIKA

cena že od  
**1.290,00 €**  
brez DDV



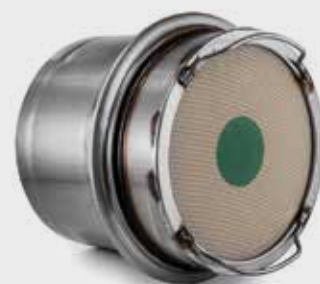
## ZAMENJAVA SKLOPKE Z VALJEM

cena že od  
**1.730,00 €**  
brez DDV



## ZAMENJAVA DPF FILTRA

cena že od  
**540,00 €**  
brez DDV



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



Volvo Trucks Slovenija



[volvotrucksslovenija](https://www.instagram.com/volvotrucksslovenija)



Volvo Trucks Slovenija



Volvo Trucks Slovenija

# Korak naprej ali nazaj

***Zakaj zobati jermen potopijo v oljno kopel? To je vprašanje, ki se redno poraja že nekaj časa predvsem pri 1,2-litrskem Puretechu, ki ga vgrajujejo v številne modele proizvajalcev Peugeot, Citroën, Opel, Jeep ... To tehnologijo najdemo tudi pri Fordu in nekaterih modelih koncerna VW. Razlogi so nižja raven hrupa in trenja ter deloma CO<sub>2</sub>.***

Veriga med ročni in odmični gredjo, ki kot originalna rešitev avtomobilske industrije krmili ventile, je še danes priljubljena in priznana kot robustna in zanesljiva. Naletimo tudi na drugačna poglavja, kot je tisto z BMWjevim motorjem N47, ki na koncu potrjuje, da ima vsaka tehnologija svoje napake. Zobati jermen so prvič predstavili pred več kot 60 leti, ob premieri avtomobila Glass S 1004 Coupe. Na njegov 4-valjni motor so namestili »suhi« gumijasti jermen proizvajalca Continental. Trenje, hrup, segrevanje, obraba, raztezanje, pokanje ... Vse to so teme, povezane z uporabo elastičnega gumijastega zobatega jermena.

Desetletja med letoma 1960 in 2008 so prinesla zdravo tržno tekmo med verigo in jermenom, nato pa je Ford predstavil zmogljivi turbodizel 1.8 TDCI, pri katerem je visokotlačno črpalko poganjal jermen v oljni kopeli. Hkrati sta na trg prišla bencinska motorja 1.0 EcoBoost in 2.0 EcoBlue, zgledu pa sta sledila skupina PSA in koncern VW, vsi s svojima trivaljnima turbobencinskima motorjema 1.0 in 1.2. Pri turbodizlu 1.6 TDI pa je bil zobati jermen skozi olje zadolžen samo za pogon oljne črpalke.

## Prihranki skozi okoljsko agendo

Oznaka BIO v tem primeru ne označuje ekološkega izvora, ampak okrajšavo »Belt in Oil« – jermen v olju, ki nadomešča krmilno verigo motorja in pomeni 30 odstotkov manjše izgube zaradi manjšega trenja. Seveda se to odraža tudi v porabi goriva

in v emisijah CO<sub>2</sub>, katerih zmanjševanje so v zadnjem desetletju zapovedali proizvajalcem z represivnim aparatom. Različni viri pravijo, da lahko uporaba BIO jermenov pomeni do 0,2 l na 100 km manjšo porabo goriva, kar je približno 5 g na 100 km CO<sub>2</sub> manj. Dovolj, da je avto v ugodnejšem davčnem razredu. Dodatna prednost gumijastega BIO jermena v primerjavi s kovinskim verižnim pogonom je prav gotovo emisija hrupa. Namesto da bi se dotikala dva kovinska predmeta (veriga in verižnik), se kovine dotika guma, hrup pa dodatno zaduši oljna kopel. Drugi argument je 30 odstotkov manjši prostor za namestitev, pa tudi neuporaba napenjalca verige, ki ga tukaj ne potrebujemo. Primerjalno sta suhi in mokri zobati jermen precej podobna, pri čemer je jermen za delovanje v olju tem pogojem prilagojen z ustreznimi osnovnimi materiali in lamelami, dodatno tkanino in posebnim premazom.

## Vprašljiva vzdržljivost

BIO pogonski jermeni, tako kot vsaka druga tehnologija, žal poleg prednosti prinašajo tudi slabosti. Njihova vzdržljivost ni izpolnila pričakovanj avtomobilskih proizvajalcev. Slabšanje lastnosti olja s prevoženimi kilometri, umazanija in splošna kontaminacija motorja so lahko usodni za jermen in nato za celoten motor. Izjemno pomembno je, da se za servisiranje in dolivanje uporablja samo motorno olje, ki ga je določil proizvajalec vozila.



**1** Vemo, da je BIO jermen občutljiv in potrebuje ustrezne aditive v predpisanem motornem olju, da se ne pokvari, zato je logično, da je tudi vdor neizgorelega goriva v olje za jermen zelo nevaren.



**2** Nečistoče v olju ali napačno olje lahko povzročijo težave in celo privedejo do popolne havarije. In zato je, ko se prižge kontrolna lučka, situacija vedno resna.



**3** Sami intervali menjave olja in jermena so se za vzdržljivost jermena izkazali kot ključni.

Da preprečijo topljenje gume jermena, so materiali jermena in motornega olja med seboj natančno usklajeni. Predvsem aditivi, ki jih vsebuje olje, igrajo osrednjo vlogo pri vzdržljivosti jermena. Sami intervali menjave olja in jermena so se za vzdržljivost jermena izkazali kot ključni. Treba jih je skrbno upoštevati in jih nikoli ne preseči. Različni proizvajalci, ki vgrajujejo BIO tehnologijo, imajo svoje in zelo različne predstave o vzdržljivosti, zato se intervali menjave jermenov glede na proizvajalca in tip motorja gibljejo med 100.000 ali šest let in 240.000 kilometrov ali deset let. Enako kot je bilo včasih pri modelih PSA pri motorju 1.4 HDI, bi bilo olje pametno zamenjati vsaj enkrat letno.



**4** Intervali menjave jermenov glede na proizvajalca in tip motorja se gibljejo med 100.000 ali šest let in 240.000 kilometrov ali deset let.



## BIO jermen zahteva popolno nego

Če olja ne menjate redno, tudi če je motorno olje pravih specifikacij, aditivi ne morejo opraviti svojega dela. Takrat bo BIO jermen nabrekli, izgubil premaz, postal krhek in ostal brez zob. V skrajnih primerih se lahko strga. Najprej se pokažejo razpoke na zgornji strani, ki jih lahko opazimo, če odpremo pokrov rezervoarja za olje. Ko se obraba poveča, posamezna vlakna ali zobje odpadejo z jermena in zamašijo mrežo filtra oljne črpalke ter zamašijo oljne kanale v bloku motorja. Ko je zmogljivost oljnega filtra za zadrževanje umazanije sčasoma izčrpana, se obvodni ventil odpre, tako da lahko olje nefiltrirano kroži skozi tokokrog. Nedvomno opozorilo, da je menjava jermena neizogibna, je prižig indikatorja tlaka olja. Vendar morate biti previdni, saj se lahko oljna črpalka zamaši le začasno, na primer pri močnem pospeševanju, mogoče je, da se kontrolna lučka prižge le za kratek čas. Skratka, če vidite kontrolno lučko za olje v avtu, ki ima BIO jermen, se čim prej ustavite in poiščite servis.



## DIRKE IN RAZSTAVA TOVORNJAKOV

**Letošnje dirke »Misano Grand Prix Truck«, bolj znane kot Truck Driver's Weekend, se je udeležilo več kot 43.000 strastnih obiskovalcev. To je brez dvoma eden najodmevnejših tovarnjaških dogodkov v Italiji.**

Kljub temu da bi moral biti vrhunec motošportnega vikenda v Italiji, pa Evropsko prvenstvo v dirkah s tovornjaki vedno ostane v senci srečanja prevoznikov, ki na ogled postavijo svoje tovarnjaške kreacije. Letos je v Misano na najpomembnejše srečanje v tem letu pripotovalo več kot 300 tovarnjakov iz vse Italije in širše.

### FIA evropsko prvenstvo v dirkah s tovornjaki

To prvenstvo poteka v Evropi od leta 1985, in sicer s tovornjaki, ki so po obliki podobni serijskim cestnim vlačilcem. Ul-tralahka karoserija iz steklenih vlaken z zasteklitvijo iz pleksi stekla vključuje kletko iz jeklene cevi, ki štiti voznika pred trki in pri morebitnem prevračanju. 13-litrski dizelski motorji, ki se napajajo s 100-% bio dizelskim gorivom HVO, so izpeljani iz standardnih motorjev, a se njihova moč dvigne krepko nad 1100 KM. Moč se na cestišče prenaša prek 12-stopenjskega menjalnika. Povprečna teža je 5000 kg, kabine pa ne smejo biti višje od 2,5 metra, prav tako je

omejena hitrost na 160 km/h, predvsem zaradi varnosti, sicer bi te 5-tonske zverine z lahkoto drvele tudi 250 km/h.

### Zbiranje lepotcev

V ozadju dirkališča pa obiskovalcem zastane dih in počijo ušesni bobenčki. Večtisočvatni stereo sistemi iz svojih zvočnikov streljajo v tehno stilu. In potem še troblje, rogovi, piščalke ... Odprti izpušni sistemi neizogibnih Scanijskih V8 motorjev oddajajo črni dim »zdravega« dizelskega goriva, medtem ko beli dim prihaja iz številnih žarov, ki nakazujejo na taljenje maščob klobas, svinjskih rebrc, kotletov ... Posamezniki, skupine, družine, matere z otroki se srečno sprehajajo po asfaltnem gozdu, polnem sijoče pločevine.

### Testi tovarnjakov najnovejše generacije

Dogodka so se udeležili tudi vsi proizvajalci tovarnjakov (razen Scanie), ki so omogočili testne vožnje tako na stezi kot po okoliških cestah. Odsotnost Scanie je



težko razložiti, saj je na razstavnem prostoru kar 90 % vseh tovarnjakov ravno iz tovarne v Sodertalju.

Pobuda, ki sta jo promovirali specializirani reviji Vado e Torno in Trasporto Oggi, je v dveh dneh omogočila testne vožnje več kot 500 udeležencem. Testiranih je bilo 14 vozil, vključno z vozili na zemeljski plin in električnimi vozili, ki so jih v Misano pripeljali IVECO, DAF, Renault Trucks, Ford Trucks, MAN, Mercedes-Benz Trucks in Volvo Trucks. Nekaj zanimivih kreacij pa si oglejte v galeriji.





# Od F1 do dirk s tovornjaki

*Ob robu dirk s tovornjaki v Misano smo se pogovarjali z gospo **Pamelo Paratico**, direktorico za marketing v tovarnjaški diviziji Iveco. Gospa Pamela nas je pozdravila v čisti slovenščini: »Dober dan.« To pa je tudi vse, kar je znala po slovensko, in pogovor smo nadaljevali v angleščini.*

**Gospa Pamela je doma iz Trsta, a že vrsto let za Iveco dela v Torinu. Marketing je zelo pomembna panoga in tudi Iveco ji namenja veliko pozornosti. Med drugim so eden glavnih pokroviteljev dirk s tovornjaki in tako je tudi naš pogovor stekel s prvim vprašanjem: Kako dolgo je že Iveco pokrovitelj dirk s tovornjaki?**

»Iveco podpira dirke s tovornjaki že od leta 2011. Najprej smo se odločili, da bomo podpirali tekmovalne ekipe, in tako sodelujemo danes z dvema ekipama: »Die Bullen von IVECO«, ki je nekakšno zavezništvo med ekipama Schwaben-truck in Team Hahn Racing. Ob tem pa podpiramo tudi samo tekmovanje, pri čemer poskušamo biti zelo trajnostni in okolju prijazni. Do lanskega leta je bilo vozilo, ki je odpiralo dirke, naš vlačilec S-Way s pogonom na plin. Letos pa smo pripeljali na dirke svoj povsem električni S-eWay, ki sedaj služi kot uradno vozilo na dirkah. Tovornjak je zasnovan tako, da se brez težav z enim samim polnjenjem pripelje z dirkališča na dirkališče po Evropi.«

**Kako izkušnje z dirk vplivajo na razvoj serijskih vozil?**

»Zelo. Vedno poskušamo izluščiti najboljše iz obeh svetov. Vzamemo, kar je dobrega, iz dirkalnega tovornjaka in iz klasičnega vlačilca in vse dobre komponente združimo v eno celoto. To, kar lahko vidite na dirkah, je sicer prototip tovornjaka z motorjem, ki prihaja iz naših delavnic. Vse prihaja iz serijske proizvodnje, a je za potrebe dirkanja močno predelano in prilagojeno velikim obremenitvam. Vse skupaj preučujejo v našem razvojnem in testnem centru, kjer šibke dele nadgradijo in popravijo, dobre komponente pa uporabimo tudi v serijskih tovornjaki.«

**Kaj menite, da je prihodnost tovarnjakov v elektriki?**

Nisem povsem prepričana, če bo to samo elektrika ali samo vodik, zagotovo pa bo prihodnost bolj trajnostna in čistejša. Na tem delamo vsi proizvajalci in se trudimo ustvarjati čim manj ne-

gativnih vplivov na naravo. Imamo pa mi že tudi pripravljen električni dirkalni tovornjak, ki ga demonstracijsko preizkuša in vozi Jochen Hahn. Vse skupaj je zelo zanimivo, saj ima tovornjak izjemne pospeške, dirkalno silhueto, ob tem pa ne ustvarja nobenega hrupa.«

**Iveco podpira veliko motošportnih ekip, lani pa ste podprli celo turnejo skupine Metallica?**

»Res je, podpiramo Ducatijevo ekipo v Moto GP in Ferrarijevo ekipo v F1. Vsi uporabljajo naše vlačilce za prevoz dirkalnikov in opreme med dirkališči. Lani pa smo se odločili, da s svojimi tovarnimi in dostavnimi vozili, pa tudi avtobusi, podpremo evropski del turnee skupine Metallica, s katero pogodba velja dve leti.

Moto šport je v naši DNK in tako bomo tudi v prihodnje stali ob strani ekipam s svojimi vrhunskimi gospodarskimi vozili.«



# V ogrevalni krog z novim Ivecom S-eWay

**Kot uradni partner evropskega prvenstva v dirkanju tovornjakov FIA (ETRC) 2025 IVECO že peto leto zapored aktivno podpira cilje razogljčenja Evropskega združenja za dirkanje tovornjakov (ETRA), katerega cilj je doseči CO<sub>2</sub> nevtralnost do leta 2038. Ta zaveza je dobila oprijemljivo obliko s predstavitvijo prvega popolnoma električnega tovornjaka IVECO S-eWay.**

Prvič v zgodovini prvenstva se je na štartni liniji znašel tovornjak na baterije: IVECO S-eWay, Pace Truck ki je uradni tovornjak tekmovanja. Debitiral je na otvoritveni dirki sezone v Misano v Italiji 17. in 18. maja, kjer je nadomestil Pace Truck IVECO S-Way LNG s pogonom na plin, ki je bil v uporabi zadnji dve sezoni.

## Električni S-Way kot ePace Truck na dirkah

Z dosegom do 500 kilometrov je vozilo sposobno avtonomno doseči vsako prizorišče dirke brez vmesnega polnjenja. Napaja ga devet baterijskih sklopov s kapaciteto 82 kWh, torej s skupno kapaciteto 738 kWh, ki jih je mogoče napolniti do 80 % v samo 90 minutah zaradi hitrega polnjenja z močjo do 350 kW.

Vlačilec 4x2 ima električno os z dvema motorjema, ki jo je razvil FPT Industrial – sestrška blagovna znamka podjetja IVECO, specializirana za inovacije pogonskih sklopov – in zagotavlja 480 kW neprekinjene moči in 1800 Nm navora. Prepoznavna zunanost z drzno livrejo, dvema svetlobnima letvama in več LED utripalkami zagotavlja popolno skladnost s tehničnimi predpisi ETRA.

»Z novim IVECO S-eWay pošiljamo jasno in napredno sporočilo: pot do trajnostne mobilnosti v težkem prometu je na naših cestah v polnem teku in postopoma začenja puščati svoj pečat tudi v svetu motošporta,« pravi Carlotta Mathis, vodja strategije in trženja pri IVECO.



**1 S-eWay napaja devet baterijskih sklopov s skupno kapaciteto 738 kWh, kar naj bi bilo dovolj za 500-kilometrsko avtonomijo.**



**2 Nekaj krogov po dirkališču smo se lahko zapeljali tudi mi in močno pogrešali klasično brnenje dizelskega motorja.**

## Podpora »Die Bullen von IVECO«

IVECO nadaljuje s tehničnim sponzorstvom »Die Bullen von IVECO«, zaveznitva med ekipama Schwabentruck in Team Hahn Racing. Ekipi tekmujeta z optimiziranimi dirkalnimi tovornjaki IVECO S-Way-R, izdelanimi tako, da odražajo zanesljivost in inovativnost serijskih vozil IVECO. Dirkalni tovornjaki imajo 1200 KM in končno hitrost omejeno na 160 km/h. Vsi dirkalni tovornjaki, ki bodo tekmovali v sezoni ETRC 2025, uporabljajo najnovejšo generacijo HVO (hidrogeniranega rastlinskega olja), sintetičnega, obnovljivega goriva, ki omogoča znatno zmanjšanje emisij, hkrati pa ohranja visoke standarde zmogljivosti, pričakovane v vrhunskem motošportu.

# Očarljiv fant

**Novi Suzuki Swift je majhen, lahek, ekonomičen, in ko mu dodamo še štirikolesni pogon, kar je redkost v tem segmentu, je pripravljen zapeljati kamor koli.**



## Tehnični podatki

Motor: bencinski, atmosferski, trivaljni

Prostornina (ccm): 1197

Moč bencin-elektrika (kW/KM): 61/82

Navor (Nm/min): 112/4500

Menjalnik/pogon: 5-stopenjski ročni/  
na vsa kolesa

## Mere

Dolžina (mm): 3860

Širina (mm): 1735

Višina (mm): 1510

Medosna razdalja (mm): 2450

Prtljažnik (l): 265/980

Masa vozila (kg): 1145

## Zmožljivosti

Pospešek (0–100 km/h): 12

Najvišja hitrost (km/h): 160

Kombinirana poraba (l/100 km): 5,5

Izpust CO<sub>2</sub> (g/km): 110

Z zunanjo dolžino 3,86 metra je Swift eden od manjših avtomobilov v razredu majhnih avtomobilov, vendar še vedno ponuja spodoben prostor v notranjosti. Velika okna dajejo določeno zračnost in omogočajo vidljivost v vse smeri, tudi pri vzratni vožnji se voznik izogne pogledu na zaslon, da bi užival v dobrem analognem pogledu nazaj.

Voznikov delovni prostor je preprost, kar pa ni nujno, da je napaka. Notranjost je zasnovana v veselem dvobarvnem tonu in je videti dobro. Ta vtis poudarja jasen zaslon merilnika hitrosti in vrtljajev, dovolj vrat USB in urejena klimatska naprava s klasičnimi stikali. Sredinski zaslon je sedaj narasel na devet centimetrov, vzratna kamera zagotavlja dovolj ostro sliko, zrcaljenje pametnih telefonov prek Apple CarPlay in Android Auto pa zdaj poteka tudi brez kablov.

Za dobro tono težak Swift je 1,2-litrski trivaljni bencinski motor povsem dovolj. Resda bodo nekateri godrnjali zaradi 12-sekundnega pospeška do 100 km/h, ampak več ta motor ne zmore in o tem morate razmišljati že pri nakupu.

Atmosferski bencinski motor je električno podprt z 12-voltnim blagim hibridnim sistemom z integriranim zagnjalnikom (ISG). Ta mali elektromotor poganja baterija, ki se med vožnjo polni z rekuperacijo zavorne energije. Sistem oskrbuje vse sekundarne električne porabnike in motorju z 2,3 kW dodatne moči in 60 Nm navora pomaga pri speljevanju in/ali pospeševanju. Žal ta dodatni hibridni pospešek le delno nadomesti turbino, trivaljnik ostaja tako odvisen od višjih vrtljajev motorja, če si želimo privoščiti malo več zabave. Če pa nismo preveč zahtevni do motorja, nas bo nagradil z relativno nizko porabo in visoko avtonomijo do 800 kilometrov.

Omeniti pa moramo tudi AllGrip sistem, ki omogoča pogon na vsa štiri kolesa. To sicer ni klasični stalni 4x4 pogon. Deluje tako, da poganja sprednji kolesi, zadnji kolesni par pa se v pogon priključi po potrebi (ko elektronika zazna zdrs). Idealen je za snežne ceste, dež ali makadam – ni pa to off-road sistem, kot ga poznamo pri Jimnyju ali Vitari.

Suzuki Swift je eleganten, všečen mestni avtomobilček, ki točke doseže s solidno izdelavo, razmeroma veliko količino prostora, vodljivostjo in predvsem nizko porabo goriva.



# Največji Renaultov SUV

**Rafale** je izjemno edinstven. Gre za vrhunski model blagovne znamke, ki je nekakšen križanec med kombilimuzino in SUV kupejem. Po zunanjih dimenzijah bi bil lahko doma v srednjem razredu, glede na velikost motorja pa bi ga lahko vpisali tudi v nižji razred. Kar zadeva tehnologijo, pa bi avto lahko pristal tudi v razredu luksuznih limuzin.

Kot rečeno, nižji razred, sem spada trivaljni 1,2-litrski bencinski motor, ki pa s pomočjo turbopolnilnika razvija 130 KM. Ko mu dodamo prvi elektromotor, ki razvija dodatnih 50 kW moči, že pridemo na sistemsko moč 200 KM. Sekundarni elektromotor deluje kot zaganjalnik-generator in tudi razvršča zobnike v menjalniku, ki ne zahteva sklopke. To pa so že zmogljivosti za resen poskok po naših cestah, a je Renault preprečil »divjanje« z dejstvom, da je končna hitrost omejena na 180 km/h. Načine vožnje je mogoče izbrati s posebnim gumbom na volanu in jih prilagoditi tudi individualnim potrebam. 4,71 metra dolg Rafale se kotali na 20 palčnih pnevmatikah, za prenos pa skrbi drzno zasnovan menjalnik, ki matematično ponuja 15 prestav. Še ena poslastica krasi Rafala, to je štirikolesno krmiljenje, pri katerem se ob obračanju volanskega obroča obračata ne le sprednji, temveč tudi zadnji kolesi.

V luksuzni razred pa spada »elektronska« notranjost. Testni avtomobil z opremo Esprit Alpine omogoča OpenR povezovanje vsebin pametnega telefona, prikazuje informacije na XL zaslonu na dotik z diagonalo 12,3 palca, lahko berljive informacije na vetrobranskem steklu in se pomaga izogniti prometnim zastojem z uporabo najnovejšega Googlevega zemljevida in prometnih informacij.

Po drugi strani pa E-Tech 200 standardno ponuja veliko prijetnega ambijenta. Del tega so udobni sedeži, nizek hrup med vožnjo zaradi stranskih oken iz laminiranega stekla, ambientalna osvetlitev in veliko prostora tako spredaj kot zadaj, kjer najdemo tudi do 1910 litrov velik prtljažnik.

Vtis kakovosti na testni vožnji je bil prepričljiv. V Rafalu nič ne ropota ali se ziba. Karoserija je zelo čvrsta tudi na slabši podlagi. Ob kvantnemu preskoku v smislu kakovosti pa Rafale kaže tudi nagnjenost k igrivosti: glasbene jingle dobrodošlice je napisala francoska legenda elektronske glasbe Jean-Michel Jarre, zanimiv detalj pa je tudi osvetljen logotip Alpine v naslonjalih sprednjih sedežev.



## Tehnični podatki

|                                                   |                                            |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| <b>Motor:</b> bencinski trivaljni, turbopolnilnik |                                            |
| Prostornina (ccm):                                | 1199                                       |
| Moč bencin-elektrika (kW/KM):                     | 69/130–50/68                               |
| Navor (Nm/min):                                   | 350                                        |
| Menjalnik/pogon:                                  | samodejni večstopenjski/na sprednja kolesa |
| <b>Mere</b>                                       |                                            |
| Dolžina (mm):                                     | 4710                                       |
| Širina (mm):                                      | 1886                                       |
| Višina (mm):                                      | 1613                                       |
| Medosna razdalja (mm):                            | 2738                                       |
| Prtljažnik (l):                                   | 627–1910                                   |
| Masa vozila (kg):                                 | 1795                                       |
| <b>Zmogljivosti</b>                               |                                            |
| Pospešek (0–100 km/h):                            | 8,9                                        |
| Najvišja hitrost (km/h):                          | 180                                        |
| Kombinirana poraba (l/100 km):                    | 5,5                                        |
| Izpust CO <sub>2</sub> (g/km):                    | 107                                        |

# Na Jezerskem imajo dobre vile



Besedilo: Jože Jerman Jeri

***Ja, tu na Jezerskem imajo dobre vile. V kar dveh dolinah so doma. Pa da ne boste mislili, da imamo samo dobre vile, saj veste, da je tam, kjer je nekaj dobrega, navadno tudi nekaj zlega, in tako še vedno po vasi straši Jaga baba in domačini pravijo otrokom, »Če ne boš priden, te bo odnesla Jaga baba«.***

Na srečo niti najstarejši prebivalci vasi ne pomnijo, da bi se hudobna starka preveč razjezila in odnesla porednega otroka. Pa ne da so bili vsi pridni, le razjezila se ni.

Toda, tudi v enem od najlepših slovenskih turističnih krajev, ki bi se lahko postavil ob bok Kranjski Gori, Martuljku, Bledu in Bohinju, pa se eni bojijo Jage babe, drugi prijateljujejo z vilami, vsi skupaj pa se ne morejo dogovoriti, kaj bi morali narediti, da bi Jezersko postalo znano turistično središče. »S hotelom, poslovanjem in gosti sem zelo zadovoljen,« je dejal Marjan Batagelj, direktor Postojnske jame in lastnik edinega hotela, Vile Planinka. »Izjemno, kaj smo napravili in kdo vse so naši gostje! V butičnem turizmu kotiramo izjemno visoko. Pravkar sem prišel iz Vile Planinka, kjer so mi predstavili vrhunskega belgijskega kirurga, ki je že sedmič pri nas. Pripeljal je prijatelje. Drugo pa je politika in župan Jezerskega. Dokler bo on župan, bo škoda časa in denarja za investicije. Kazino v velikosti 7000 m<sup>2</sup> imamo v lasti na najelitnejšem delu kraja in bi ga lahko zgradili hitro. Vemo tudi, kako, saj imamo koncept, znanje, denar, a dokler kraj ne razume, kaj je butičnost, je težko gledati njihove napore za spodbujanje turizma za korist poceni gostincev. To ni ne

trajnostno in nima prihodnosti. Zato raje gradim hotel druge.«

## Ovčarski bal

Jezersko ima vse, kar si predstavljaš, da bi moral imeti turistični kraj, kjer ne bi bilo navala, kjer bi gostu ponudili nekaj več, poleg izredno lepe narave in naravnih dobrot – spomnimo se, kakšne probleme

imajo poleti na Bledu s preštevilnimi gosti, da o parkiranju ne govorimo.

Imajo pa veliko, zelo veliko. Imajo že 60. po vrsti ovčarski bal, da ne govorimo o naravnih lepotah, ki te ob pogledu nanje naravnost osupnejo in povzročijo, da mladci zarana začnejo hrepeneti po tesnejšem objemu, ki ga nadaljujejo v svetovna gorstva. Imajo izdelke iz avtohtone



1 Center Zgornjega Jezerskega.



2 Ovčarski bal



3 Svojestveno Planšarsko jezero



4 Stara Šenkova domačija



5 Ankova slatina je dobra za žejo, srce in ožilje.

volne jezersko-solčavske pasme pa domače kmečke jedi, kot je jed iz smetane in ajdove moke, imenovana masunjek. Tu je glavna Šenkova domačija iz leta 1521.

Postrežejo vam z obaro in žganci, ki jih ne kuhajo tako kot po drugih kmetijah, ampak žgejo, saj žganci vendarle izhajajo iz žgati. Polona Virnik-Karničar pa vam ponudi celo vrsto jedi, po katerih sta sita tako oko kot tudi želodec.

### Planšarsko jezero

Svojestveno je tudi Planšarsko jezero, ki so ga pred leti naredili domačini v obliki srca. Zaježili so potok Jezernica, vse v spomin na nekdanje veliko jezero, ob katerem je zdaj prostor za druženje ob vsakem vremenu in tudi gostinski lokal ob njem je odprt vse leto.

No, in ko smo že omenili staro Šenkovo domačijo. Po britanskem Guardianu se je kamp na stari Šenkovi domačiji med 20 evropskimi kampi uvrstil na prvo mesto. Na drugem mestu je kamp v Velikem Trnovem v Bolgariji, na tretjem je Etno kuča pod Okičem, ki datira vse v 13. stoletje, in že na četrtem mestu je kamp Menina v Zgornji Savinjski dolini, ki nudi v reki Savinji kopanje, veslanje in še kaj.

### Ankova Jezerska slatina

Zanimiv je tudi izvir, ki pokuka s tankim curkom na plano nad Ankovo domačijo, pravijo ji Ankova Jezerska slatina. Dobra je za žejo, srce in ožilje, vsebuje veliko manganovih snovi, priporočljivo pa je, da je spijete samo dva deci na dan. Ima visoko vsebnost ogljikovega oksida in kalcija. Prej je bil izvir oddaljen dva kilometra in to po blatni cesti, pa so jim na občini prisluhnili in zgradili cevovod do glavne ceste proti Jezerskemu vrhu, tako da jo natakajo v posode kar ob cesti.

Tisti, ki radi kupujejo domače dobrrote, se lahko odpravite na Jezersko prvi in tretji vikend na domačo tržnico po čaj, med, mleko, kruh in še kaj.



## IVECO BUS

# 130 let tradicije

*Tovarna v Vysokem Mýtu praznuje 130 let obstoja, ob tej priložnosti so v njenih prostorih odprli nov prototipni in testni center, v katerega so vložili 16 milijonov evrov. To je nedvomno priznanje Iveca češki tovarni, ki trenutno proizvaja največ avtobusov v Evropi. Takšen dosežek temelji na družini modelov Crossway, ki je v zadnjih letih najbolje prodajan evropski avtobus. Ta večnamenski model v veliki meri temelji na dolgoletni tradiciji modularne gradnje, ki sega v obdobje Karose in še več let nazaj.*

### Carroserie Sodomka

Konec 19. stoletja se je Josef Sodomka preselil v češko mesto Vysoké Mýto, kjer je leta 1895 ustanovil »prvo vzhodnočeško tovarno kočij«. V naslednjem desetletju je tovarna začela izdelovati karoserije avtomobilov, leta 1928 pa je bil na šasiji Škode 125 izdelan prvi avtobus za 14 oseb.



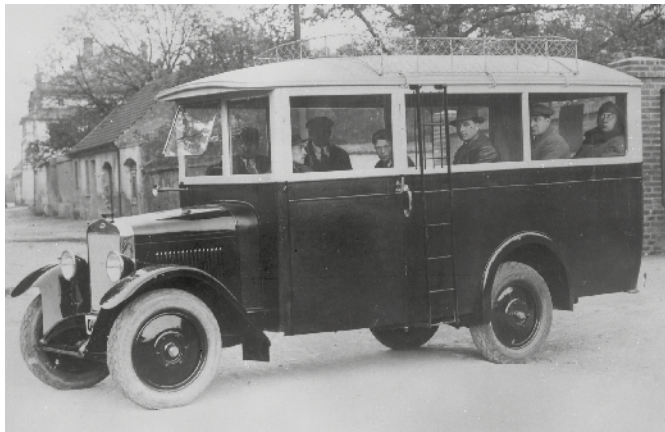
**1** Konec 19. stoletja se je Josef Sodomka preselil v češko mesto Vysoké Mýto, kjer je leta 1895 ustanovil »prvo vzhodnočeško tovarno kočij«.

Do začetka druge svetovne vojne je Carroserie Sodomka izdelovala avtobuse po individualnih željah strank na šasijah Praga, Tatra, Škoda ali Walter. Že takrat je uporabo lesenih elementov nadomestila napredna kovinska konstrukcija, češka ljudnost pa se je še posebej očitno kazala pri luksuznih avtobusih z aerodinamičnimi karoserijami.

To je bil vrhunec razvoja v zgodnji fazi tovarne, ki jo je prekini-la priključitev Češkoslovaške k nacistični Nemčiji. V težkih časih je povpraševanje po avtomobilih izginilo, tovarno pa je vzdrževala proizvodnja poceni avtobusov brez nepotrebne razkošja, ki se je nadaljevala tudi v prvih povojnih letih.

### Nacionalizacija je prinesla novo ime – Karosa

Po ustanovitvi Varšavskega pakta leta 1948 je bila tovarna nacionalizirana in preimenovana v Karoso in tako tudi trajno ostala edini češki proizvajalec avtobusov. Takrat je bila sprejeta proizvodnja avtobusov na podvozju Škode 706 RO, katere karoserija je bila prilagojena za potrebe mestnega oziroma potniškega prometa. To so bili prvi zametki modularnega pristopa, ki je trajno zaznamoval avtobuse češke tovarne in je omogočil poceni proizvodnjo modelov za različne namene z velikim deležem skupnih delov. Na isti osnovi so nastale tudi posebne ponudbe, kot so različna servisna in poštna vozila, potujoče trgovine, knjižnice, kirurške in rentgenske ordinacije ... Med 40-letno vladavino Varšavskega pakta se je modularni pristop Karose razvijal skozi štiri generacije avtobusov.



**2** Do začetka druge svetovne vojne je Carrosserie Sodomka izdelovala avtobuse po individualnih željah strank na šasijah Praga, Tatra, Škoda. Na sliki model Škoda 125.



**4** Kot večina češkoslovaških vozil se je tudi pogonski sklop Karose opiral na licenčno tehnologijo Renaulta, s katerim je ohranil dolgoletne dobre odnose.



**3** Leta 1948 je bila tovarna nacionalizirana in preimenovana v Karoso. Takrat so pričeli s proizvodnjo avtobusov na podvozju Škode 706 RO, kot na sliki.



**5** Leta 1999 sta se avtobusni diviziji Renaulta in Iveca združili v novo nastalo podjetje Irisbus, ki je vključevalo tudi tovarno Vysoke Mýto.

Na češkoslovaškem trgu so prevladovali poceni, zanesljivi in varčni avtobusi Karosa, manjši del pa so izvozili v socialistične države vzhodne Evrope, Azije, Afrike in Južne Amerike. Tudi v takšnih okvirih je bil izvoz Karose relativno omejen na okoli 20 %, saj je na trgih Varšavskega pakta politična odločitev Informbira na področju proizvodnje avtobusov dajala prednost madžarskemu Ikarusu.

### Dolgoročna povezava z Renaultom in Ivecom

Kot večina češkoslovaških vozil se je tudi pogonski sklop Karose opiral na licenčno tehnologijo Renaulta, s katerim je ohranil dolgoletne dobre odnose tudi po padcu železne zaves. Takrat se Karosa ni mogla več zanašati na svoj tradicionalno velik vzhodni trg, zato se je proizvodnja zmanjšala z okoli 3400 avtobusov leta 1989 na okoli 1000 vozil naslednje leto. Tovarno so rešile naložbe Renaulta, ki je leta 1994 postal njen lastnik.

Leta 1999 sta se avtobusni diviziji Renaulta in Iveca združili v novo nastalo podjetje Irisbus, ki je vključevalo tudi tovarno Vysoke Mýto. Enakopravno lastništvo francoskega in italijanskega partnerja je trajalo le štiri leta. Nato je sledila združitev proizvodnih divizij težkih vozil Renaulta in Volva, kar je Evropska komisija za konkurenco ocenila kot pretirano konsolidacijo, ki bi lahko vodila v določeno obliko monopola. Posledično se je Renault umaknil iz skupine Irisbus, ki je bila drugi največji evropski proizvajalec avtobusov in znamka je praktično čez noč nehala proizvajati avtobuse.

Leta 2004 je Iveco postal polnopravni lastnik Irisbusa, ki je na ta način pridobil pravice do vseh modelov avtobusov Renault. V to skupino je spadala tudi češka tovarna Vysoke Mýto s svojimi avtobusi Karosa, ki so se prav tako pričeli prodajati pod blagovno znamko Irisbus in so v celoti prešli pod okrilje Iveca. Pod novim lastništvom so se razvojne zmogljivosti češke tovarne znatno izboljšale, kar je privedlo do novih različic obstoječih modelov.

Tudi češki strokovnjaki so začeli sodelovati v skupnih projektih skupine Iveco, ta mednarodna sinergija pa je privedla do povsem nove generacije avtobusov. Leta 2005 je bil predstavljen Irisbus Arway z dokaj preprosto zasnovo, ki je vključevala številne serijsko proizvedene komponente iz tovarnjakov Iveco. Sčasoma se je ta pristop izkazal za zmagovalno kombinacijo, Arway pa je bil le podlaga za serijo podobnih modelov iz tovarne Vysoke Mýto.

### Konec za Karoso

V naslednjih štirih letih so nastali večnamenski Crossway, njegova LowEntry različica, šolski Recreo in potniški Evadys H, celotna ponudba pa je vključevala vrsto različic z dvema ali tremi osmi v dolžinskem razponu od 10,6 do 15 metrov.

Leta 2007 je bila blagovna znamka Karosa, ki se je uporabljala na nekaterih avtobusih za češki trg, popolnoma ukinjena. Določena suverenost tovarne Vysoke Mýto je bila kljub temu poudarjena z novim imenom Iveco Češka, medtem ko so



**6** Še pred letom 2010 so iz tovarne že prihajali večnamenski Crossway, njegova LowEntry različica, šolski Recreo in potniški Evadys H.



**7** Na Češkem se danes izdelujeta modela Crossway in Evadys.

bili avtobusi na voljo izključno pod blagovno znamko Irisbus. Od leta 2013 je bila tudi ta blagovna znamka ukinjena, prav tako pa tudi pripadajoči logotip delfina, saj zanje ni bilo več potrebe po tem, ko je Renault izstopil iz skupnega združenja. Zato je povsem logično, da so bili od leta 2013 avtobusi na voljo pod blagovno znamko Iveco, medtem ko je proizvajalec ime spremenil v Iveco Bus.

Tovarna v Vysoke Mýto je danes največji proizvajalec znotraj Iveco Bus in trenutno tudi največja tovarna avtobusov v Evropi. Tovarna se razteza na skupni površini 355.000 m<sup>2</sup> in trenutno zaposluje več kot 4400 delavcev.

## Crossway in Evadys

Na Češkem se danes izdelujeta modela Crossway in Evadys, kjer iz proizvodnje pride približno 90 % Crosswayev, ki so izredno priljubljeni, saj so jih v prvih 13 letih izdelali 40.000 primerkov, v naslednjih štirih letih pa še 20.000. Leta 2022 je tovarna izdelala 150.000 avtobusov.

Crossway je v razredu regionalnih avtobusov dosegel pričakovano idealno polovično razmerje, saj je različica z nizkim podom dosegla 43 %, preostalih 57 % pa se nanaša na klasično karoserijo z dvignjenim dnom. Pri pogonu še vedno prevladuje dizel s 70 %, je pa model s 25 % tudi vodilni na trgu pri uporabi plina kot pogonskega goriva, medtem ko električni pogon v tem razredu še vedno ostaja na približno 5 %.

Ekonomični češki modularni koncept iz nekdanih težkih časov je zdaj postal zaželen tudi v najbolj razvitih državah. Zaradi uspeha Crosswaya, ki ne popušča, si je češka tovarna Vysoke Mýto ob 130. obletnici obstoja zagotovo zaslužila nov razvojni



**8** Zaradi uspešnega poslovanja tovarne Vysoke Mýto, so ob 130. obletnici obstoja odprli nov razvojni center za testiranje in izdelavo prototipov, v katerega je bilo vloženih 16 milijonov evrov.



**9** Tovarna v Vysoke Mýto je danes največji proizvajalec znotraj Iveco Bus in trenutno tudi največja tovarna avtobusov v Evropi.

center za testiranje in izdelavo prototipov, v katerega je bilo vloženih 16 milijonov evrov. Dvonadstropni objekt se razprostira na 4100 m<sup>2</sup> in lahko sprejme avtobuse dolžine do 18 metrov, vključuje pa 12 delovnih mest s ploščadmi za dostop do strehe, termično komoro, ki dosega temperature do 50 stopinj, najsodobnejšo tehnologijo za testiranje hrupa, vibracij, vozni lastnosti in porabe energije, obdelavo kovinskih in lesenih delov, 3D-tiskanje plastičnih delov velikosti do približno 1,5 metra ... Center zaposluje 50 ljudi, od tega 20 visoko usposobljenih strokovnjakov, celotna ekipa pa se nenehno izpopolnjuje, da lahko uporablja najsodobnejše razpoložljive tehnologije. Na ta način se preverjeno uspešna češka tovarna še intenzivneje vključuje v razvoj novih modelov in tehničnih rešitev prek sodelovanja z drugimi Ivecovimi centri, kot sta E-BENCH v Vénissieuxu (testiranje ogrevalnih sistemov, elektronskih sistemov in inovativnih tehnologij) ali tisti v Torinu (testiranje vzdržljivosti materialov).



# Zapeljite na pot sprememb

IVECO BUS je vedno z vami z dovršeno paleto inovativnih izdelkov in storitev v vseh različicah energije, za vse vaše naloge. Zapeljite na pot sprememb. Naredimo to skupaj