

MAN TGE

**Več raznolikosti tudi za
manjše podjetnike**

Št. 62 | letnik 9 | AVGUST 2025



Tranzit

Mercedesovi lahki dostavniki



Aktualno

Utrujeni vozniki



eTranzit

Hitro polnjenje
MSC



Nasveti

Rumena očala
za vožnjo



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 CO₂ in stroške s HVO, bioLNG in eMobilnostnimi rešitvami

Skenirajte QR kodo za več informacij

+386 1 777 95 89

prodaja@eurowag.com

Go far. / eurowag.com





30 LET TRADICIJE.

30 vozil v posebni ponudbi.

Sprinter je že tri desetletja popolna kombinacija zanesljivosti, prilagodljivosti, kakovosti in inovacij.



Že za 33.490 €⁺ DDV

Več na www.vans.mercedes-benz.si



Mercedes-Benz

Kombinirana poraba goriva: 7,046 - 9,998 l/100 km. Kombinirani izpust CO₂: 185 - 262 g/km. Emisijska stopnja: EURO 6e. Emisija dušikovih oksidov (NOx): 0,0243 - 0,0444 g/km. Emisija trdnih delcev: 0,00072 - 0,00100 g/km. Št. trdnih delcev: 2,47 x 10⁹ - 6,51 x 10⁹.

Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM10 in PM2,5 ter dušikovih oksidov.

Slike so simbolične. Ponudba velja do doprodaje zaloge. Naročnik: Star Import, d.o.o.

Novi Ford Trucks

F - L I N E

Nič ga ne ovira na poti.



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

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

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



Sharing the load

Vozite z glavo

Vožnja poleti je drugačna od vožnje v drugih obdobjih leta. Lepo vreme in poletna sproščenost lahko botrujeta manjši previdnosti na cestah, vedno pa so prisotna tudi dela na cesti, ki promet upočasnjujejo, zaradi počasi vozečih kolon pa smo manj pazljivi na dogajanja okoli nas.

V poletnih mesecih je po navadi največ žrtev na slovenskih cestah. Po podatkih Agencije za varnost prometa je v zadnjih letih v juniju, juliju in avgustu povprečno umrlo 35 ljudi, 300 pa se jih je v prometnih nesrečah huje poškodovalo. Še naprej je največji problem prevelika in neprimerna hitrost, takoj za njo pa utrujenost.

Utrujenost je eden izmed povzročiteljev 10 do 20 odstotkov vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom, vročina pa še povečuje utrujenost. Ko med vožnjo začutite znake zaspanosti, ustavite in opravite pavzo ter tako preprečite najhujše. Priporočamo tudi, da si med vožnjo pogosteje vzamete odmor, vsaj na vsaki dve uri za 10 do 20 minut, izstopite iz vozila, se nadihate svežega zraka, razgibate telo, že dva kroga hoje okoli vozila bosta dobrodošla, ves čas pa uživajte veliko brezalkoholne pijače. Vozite v ustreznem psihofizičnem stanju, predvsem pa vozite z glavo.

V reviji, ki je pred vami, smo pripravili nekaj zanimivih poletnih tem, da vam skrajšamo pavze ali popestrimo dopust. Želimo vam veliko prijetnih in sproščenih trenutkov, v senci in z ohlajeno pijačo, mi pa se ponovno srečamo septembra.



Borut Štajnahr



16



22



30



48

Revija **Tranzit**

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

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

Oblikovanje in prelom: Mitja Pogorelec, Spotnet d.o.o.

Lektura: Perfectio

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.

KAZALO

AKTUALNO

Mercedes zmanjšuje sodelovanje z Renaultom	6
Vožnja v nasprotno smer	8
Utrujenost voznikov tovornjaka: vsak tretji zaspi za volanom.	11

NOVICE

STATISTIKA

Trg gospodarskih vozil	16
------------------------	----

eTRANZIT

Scania uvaja hitro polnjenje MCS	20
MAN Lion's City E z novo generacijo baterij	21
Great Wall 1050	22

NA CESTI: FORD TOURNEO COURIER ACTIVE

Majhen, a vsestransko uporaben	24
--------------------------------	----

FORD TRANSIT

Že 60 let gonilna sila evropskega gospodarstva	28
--	----

SPRINTER 30 LET

Dedek in vnuk	30
---------------	----

POGOVOR Z JURETOM ZALOŽNIKOM

Prihajajo nove generacije dostavnikov	34
---------------------------------------	----

PREDSTAVLJAMO MAN TGE NEXT LEVEL

Več raznolikosti tudi za najmanjše podjetnike	36
---	----

NASVETI

Katero orodje vzeti s sabo na pot?	41
------------------------------------	----

PRITRJEVANJE TOVORA

Nadgradnja naj bo prilagojena	42
-------------------------------	----

NASVETI OČALA

Rumena stekla: Resnično pomagajo pri nočni vožnji?	44
--	----

TEHNIKA

Zaganjač – popravilo ali zamenjava	46
------------------------------------	----

ZANIMIVI TRANSPORTI

Najbolj spektakularne DHLove dostave v letu 2024	48
--	----

NA CESTI:

Renault Scenic Techno Esprit Alpine	50
Lexus UX 300H	51
Mazda CX 30	52
Renault Captur 1.6 E-Tech Hybrid Techno	53

IZZA OVINKA: SNOVIK

Snovičkov festival in Eco kamp	54
--------------------------------	----

KRIŽANKA

Mercedes zmanjšuje sodelovanje z Renaultom

Mercedes-Benz bo prenehal s proizvodnjo kompaktnega komercialnega kombija Citan in njegovega potniškega dvojnika, razreda T, saj proizvajalec avtomobilov preusmerja fokus svoje linije gospodarskih vozil na bolj dobičkonosne modele.



Citan in razred T temeljita na modelu Renault Kangoo in se skupaj s Kangoojem proizvajata v tovarni Renault v kraju Maubeuge na severu Francije. Proizvodnja Mercedesovih kombijev in njihovih različic z električnim pogonom se bo končala sredi leta 2026. Tiskovni predstavnik Renaulta je potrdil odločitev in dejal, da ne bo vplivala na proizvodnjo drugih vozil v Maubeugeu, kjer se proizvaja tudi različica Kangooja za Nissan, pa tudi mali električni SUV Renault 4. Ukinitev teh dveh modelov bo Mercedesu omogočila, da se s svojo linijo gospodarskih vozil osredotoči na srednje in velike segmente z modeli, kot so Vito, razred V in Sprinter, ki so za nemško znamko bolj dobičkonosni. Skupna prodaja Mercedesovih kombijev se je po navedbah podjetja v letu 2024 zmanjšala za 9 odstotkov na 405.610. Prodaja Citana se je zmanjšala za 3 odstotke na 23.351, obseg prodaje razreda T pa se je zmanjšal za kar 31 odstotkov na 5.117. Po drugi strani pa, kar je pomembno za poslovno bilanco znamke, Mercedesova enota kombijev ustvarja boljše

dobičkonosne marže kot njena divizija osebnih avtomobilov. Letos naj bi marža znašala od 10 do 12 odstotkov za kombije in od šest do osem odstotkov za avtomobile. Po obsežni naložbi v zdaj že opuščeno platformo z motorji z notranjim zgorevanjem namerava Mercedes v svoji novi električni platformi Van.EA ponovno uporabiti številne komponente iz svoje obstoječe električne arhitekture, ki bo od leta 2026 temelj nove generacije električnih kombijev. Ukinitev modelov Citan in razred T pomeni tudi dodatno krčenje sodelovanja med Mercedes-Benzom in Renaultom, ki je v preteklosti obsegalo skupne projekte, kot je bil Smart ForFour na osnovi Renaultovega Twinga. Po novem bo skupni projekt ostal le še v Aguascalientesu v Mehiki, kjer sodeluje tudi Nissan z znamko Infiniti, a je tudi ta projekt pod vprašajem zaradi napetosti v trgovinskih odnosih med ZDA in Mehiko.



Vožnja v nasprotno smer



Za vse, ki vozijo po avtocestah, je vožnja v nasprotno smer izredno nevarna. Smrtonosna je lahko tako za tistega posameznika, ki zapelje na nasprotni vozni pas, kot za vse ostale voznike, ki jim takšen voznik pripelje nasproti. Kako odreagirati v takšnih primerih, kaj je sploh možno ukreniti, da se takšna vožnja ne bi končala s tragičnimi posledicami? In kako pogosto se to dogaja pri nas, na slovenskih cestah?



Policisti vsako leto prejmejo kar nekaj obvestil o vožnji v nasprotno smer. V lanskem letu je slovenska policija takšnih obvestil prejela kar 138 (za primerjavo, leto prej jih je bilo nekoliko manj – 114), policisti pa so odkrili 17 kršiteljev. Kaznovali so jih z globo, ki za takšno kršitev znaša najmanj 1.200 evrov in 18 kazenskih točk, kar pomeni odvzem vozniškega dovoljenja na kraju dogodka. Samo januarja letos so bili obveščeni o kar 16 primerih vožnje v napačno smer na avtocestah in hitrih cestah.

Večinoma do tega prihaja na priključkih na avtocesto. Nekaj primerov je bilo zabeleženih tudi na počivališčih, kjer so vozniki po postanku zavili v napačno smer. Nekaj voženj je bilo še na križanjih različnih avtocest, v nekaterih primerih pa so vozniki preprosto ustavili in obrnili kar na sami avtocesti.

Najpogostejši vzroki za vožnjo v nasprotno smer

Najpogostejše so po nasprotnem voznem pasu vozili starejši vozniki, vozniki, ki so bili pod vplivom alkohola ali za vožnjo prepovedanih psihoaktivnih zdravil, ter močno bolni vozniki. Tudi na strokovnem posvetu, ki ga je organizirala Avto-moto zveza Slovenije, je bilo izpostavljenih pet ključnih vzrokov za vožnjo v nasprotno smer pri voznikih, in sicer alkohol, zaspalost za volanom, upad sposobnosti, bolezenska stanja in psihične motnje ter objestnost. Vse to je lahko možen vzrok, zakaj voznik zapelje v napačno smer.



Zaradi večplastnosti te problematike jo je treba tako tudi reševati, se strinjajo strokovnjaki. Na že omenjenem strokovnem posvetu so bili enotnega mnenja, da naj vsak na svojem področju – tako v vladnem kot nevladnem sektorju – po svojih najboljših močeh prispeva k zmanjšanju možnosti za pojav voženj v nasprotno smer po slovenskih avtocestah.

Policija je na primer že pred leti pregledala vse uvoze na avtoceste in s pomanjkljivostmi glede prometne signalizacije seznanila Dars, ki je nato nekatere uvoze dodatno opremil s signalizacijo.

Preventivni ukrepi Darsa in Policije

Dars je kot upravljavec avtocest med drugim tudi zadolžen za varnost na njih. Ob pojavu vožnje v nasprotno smer Dars pregleda mesto, kjer je voznik zapeljal v nasprotno smer, če je to mesto mogoče odkriti, in poskuša ugotoviti, kaj je voznika zmedlo, da je storil to dejanje. Podatke, pridobljene ob obravnavi prometne nesreče ali ustavitvi voznika, Darsu posredujejo tudi policisti. Na podlagi teh ugotovitev Dars nato po potrebi izvede ukrepe, ki bi v prihodnje to preprečili (na primer z ustrezno spremembo signalizacije, dodatno signalizacijo, opozorili itd).

Z drugimi ukrepi pa je tovrstne kršitve zelo težko preprečevati. Policija na avtocestah sicer izvaja kontrolo, poleg tega pa tudi kontrola na vseh drugih cestah do določene mere prispeva k preprečevanju takšne vožnje, na primer s preverjanjem psihofizičnega stanja voznikov in izločanjem iz prometa voznikov, ki so v stanju, ki jim onemogoča varno vožnjo. Vendar pa je vnaprej dejansko nemogoče predvideti, kje se bo tak voznik pojavil.

Zato je ob pojavu voznika, ki na določeni relaciji vozi v nasprotno smer, zelo pomembno čim hitreje obvestiti vse voznike. Za obveščanje skrbi Dars, ki spremlja promet prek svojih cestnih kamer, tako da prek Prometno-informacijskega centra



za državne ceste opozori voznike. Istočasno pa obvesti tudi Operativno-komunikacijski center Policije, da lahko na kritično relacijo nemudoma napoti najbližje policijske patrulje.

Policisti poskušajo nevarnega voznika, ki z vožnjo v nasprotno smer ogroža vse ostale udeležence, čim prej ustaviti in njegovo vozilo umakniti na odstavni pas oz. drug primeren prostor. Po potrebi tudi upočasnijo in preusmerijo promet ter primerno zavarujejo kraj zaustavitve na odstavnem pasu. Kršitelju določijo tudi sankcijo in poskrbijo za varen odvoz vozila. Če kršitelja ne izsledijo takoj, pa začnejo zbirati dejstva o okoliščinah prekrška, ki so potrebna za prekrškovni postopek, na primer s pomočjo obvestil drugih voznikov.



Priporočila voznikom

Vsem voznikom priporočamo predvsem, da spremljate prometne informacije, ki jih Prometno-informacijski center posreduje prek radia ter objavi na obvestilnih portalih. Kadar slišite informacijo o vozniku, ki vozi v nasprotni smeri, je pomembno, da zmanjšate hitrost in po potrebi prižgete vse štiri smerne kazalce. Tako boste na nevarnost opozorili tudi voznike, ki so za vami. Razvrstite se na desni prometni pas smernega vozišča avtoceste. Pri tem morate biti seveda zelo pozorni na promet pred sabo. Svetujemo vam še, da ne prehitivate, po možnosti se tudi čim prej izključite iz prometa na avtocesti.

Kaj, če se soočite s takim voznikom?

Zelo pomembno je, da se pred vsakim prehitevanjem – kljub temu da ste na avtocesti – prepričate, ali je levi prometni pas prost. Zelo pomembno je tudi, da levi prometni pas uporabljate samo za prehitevanje, saj nasproti vozeči avto običajno vozi prav po tem pasu. Manj časa, ko smo na levem prometnem pasu, manjša je možnost, da trčimo z voznikom, ki vozi v nasprotno smer. Če zaznate takega voznika, poskušajte takoj obvestiti pristojne na telefonskih številkah 113 ali 112, ki bodo obvestilo posredovali tudi drugim udeležencem cestnega prometa. Policisti bodo poskušali takšno vozilo čim prej izločiti iz prometa.

In če ste slučajno vi tisti, ki ste nehote zapeljali v napačno smer?

V tem primeru morate svoje vozilo nemudoma umakniti s prometnih površin! Nikar ne nadaljujte vožnje in ne poskušajte sami reševati nastale situacije, saj lahko še bolj ogrozite svoje življenje in življenje ostalih udeležencev. Prižgete vse štiri smerne kazalce in takoj pokličite številko 113 ali 112 ter počakajte policiste oz. Darsove delavce. Pomagali vam bodo, da boste lahko varno obrnili svoje vozilo v pravo smer.



Utrujenost voznikov tovornjaka:

Vsak tretji zaspi za volanom

Evropska federacija delavcev v prometu (ETF) se ob podpori Mednarodne federacije delavcev v prometu (ITF) ponovno osredotoča na težavo, ki se nikoli ne konča, ko se zdani: utrujenost voznikov.

Utrujenost ni le individualna zdravstvena težava, temveč tveganje za varnost v cestnem prometu za poklicne voznike in druge udeležence v prometu. Glede na študijo ETF je več kot 60 % voznikov tovornjakov in 66 % voznikov avtobusov priznalo, da redno vozijo utrujeni. Poleg tega vsak četrti voznik avtobusa in vsak tretji voznik tovornjaka priznava, da je že kdaj zaspal za volanom. V vse preveč primerih se vozniki ne morejo ustaviti in odpočiti si, ko bi bilo to potrebno. To pa je nesprijetljivo. Zaradi tega ETF in ITF zahtevata takojšnje ukrepanje in pozivata oblikovalce politik, nacionalne vlade in delodajalce, naj izvajajo in uveljavljajo standarde EU v cestnem prometu.

»Varnosti v cestnem prometu ni mogoče zagotoviti, če so profesionalni vozniki kronično preobremenjeni, premalo plačani in prikrajšani za potreben počitek. Varen prometni sistem zahteva poštene delovne pogoje,« navajajo.

Vsak dan je najdaljši

Livia Spera, generalna sekretarka ETF, pravi: »Za preveč profesionalnih voznikov je vsak dan najdaljši. Utrujenost je sistematično vključena v njihove delovne pogoje. To je varnostna kriza, ki jo povzročajo nepoštena plača, pomanjkanje voznikov, pretiran pritisk in dobavne verige, ki dajejo prednost najnižji ceni pred trajnostnim prometnim sektorjem.«

Utrujenost je povezana z varnostjo

Varne tarife zagotavljajo, da vozniki prejmejo pravično nadomestilo za ves svoj delovni čas, in lahko normalno zaslužijo za preživetje, ne da bi pri tem ogrozili svojo varnost in bi morali delati preko delovnega časa. Prav tako bi morali biti vozniki zaščiteni ne glede na to, ali so lastniki vozila ali delajo za prevozno podjetje. Po mnenju ETF je te stopnje mogoče zagotoviti z:



- vzpostavitev poštenih plač in pogojev za vse voznike,
- odgovornostjo akterjev v dobavni verigi in digitalnih platform,
- ustreznim izvrševanjem standardov in
- vključevanjem sindikatov v vse faze procesa.

Stephen Cotton, generalni sekretar ITF, tako poudarja: »Pot naprej je jasna: varni in spočiti vozniki rešujejo življenja. Ko so vozniki pošteno plačani, jim ni treba prehitro voziti, izpuščati odmorov ali tvegati življenj, da bi preživel. Vlade in deležniki v industriji morajo ukrepati zdaj, da bi vzpostavili in uveljavili poštene standarde v cestnem prometu. Pozivamo podjetja, ki delujejo v cestnem prometu, naj sodelujejo z ITF za doseganje poštenega, varnega in trajnostnega prometa.«

V katerih vozilih je obvezen del opreme gasilni aparat?



Uredba o tehničnih pogojih vozil v cestnem prometu jasno predpisuje, katera vozila morajo imeti gasilni aparat kot obvezen del opreme.

Vozila kategorij M in N morajo biti opremljena z gasilnim aparatom, napolnjenim s prahom ABC, in sicer:

- osebni avtomobili za taksi prevoze – en 2-kg gasilni aparat,
- osebni avtomobili, ki so v lasti ali uporabi na podlagi najemne pogodbe ali leasinga pravnih oseb, obrtnikov, organov državne uprave ter organov lokalne in regionalne samouprave, ki se uporabljajo za prevoz za lastne potrebe – en 1-kg gasilni aparat,
- tovorna vozila kategorije N1 – en 2-kg gasilni aparat,
- avtobusi kategorij M2 in M3, razreda I – en 3-kg gasilni aparat,
- avtobusi kategorij M2 in M3, razreda II, razreda III, razreda A ali razreda B – en 6-kg gasilni aparat,
- tovorna vozila kategorij N2 in N3 – en 6-kg gasilni aparat,
- tovorna vozila kategorij N2 in N3, ki sodelujejo v skupini vozil s priklopniki kategorij O3 in O4 – dva 6-kg gasilna aparata kg.

FH Aero tudi pri Petransu

Podjetje Petrans d. o. o. (@petransdoo) je prevzelo prvih pet vozil Volvo FH Aero iz večjega naročila, s katerim bo v prihodnje dodatno okrepilo svoj vozni park. Gre za model, ki izstopa z izboljšano aerodinamiko, varčnostjo in manjšim vplivom na okolje.

Ob uradnem prevzemu vozil, ki so bila fotografirana pred sedežem podjetja, so se srečali Peter Katrašnik, direktor podjetja Petrans, Dušan Mavrič, direktor Volvo Trucks Slovenija, in Janez Jugovic, prodajni predstavnik, ki je sodeloval pri procesu nakupa. Na fotografiji so z leve proti desni: Dušan, Peter in Janez.

V podjetju Petrans so izbrali dizelsko različico modela Volvo FH Aero, ki s svojo aerodinamično zasnovo omogoča manjšo porabo goriva in nižji ogljični odtis.

Peter Katrašnik, direktor podjetja Petrans, je ob tej priložnosti poudaril: »Z novimi vozili nadaljujemo začrtano usmeritev v sodobno, zanesljivo in okoljsko odgovorno logistiko. Aerodinamične rešitve in učinkoviti pogon modela Volvo FH Aero pomembno prispevajo k optimizaciji prevozov na dolge razdalje. Ker v podjetju skrbimo tudi za servis tovornih vozil in prikolic, nam vozni park, ki je v celoti sestavljen iz vozil Volvo, omogoča še večjo učinkovitost pri vzdrževanju in operativni zanesljivosti.«



Krone je razširil ponudbo pnevmatik pod lastno znamko

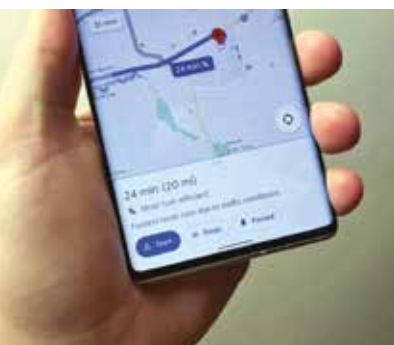
Krone Trusted Prime:Tyre je nova zelo ekono- mična pnevmatika za polpriklopnike, ki je bila posebej razvita za prevoz na dolge raz- dalje in regionalni prevoz. Razvojni inžen- nirji so dali poseben poudarek dosega- nju optimalnega ravnovesja med nizkim kotalnim uporom in dolgo življenjsko dobo. Pnevmatika ima izjemno široko tekalno plast, 453 mm, kar je predpo- goj za izjemno stabilnost. Široki kanali z globino 14 mm zagotavljajo optimalen oprijem na mokrih cestah in enakomerno porazdelitev pritiska na površino. Simbol



3PMSF na teh pnevmatikah potrjuje njihovo primernost za zimsko uporabo. Z indeksom nosilnosti 164 je nova pnevma- tika zasnovana za obremenitve do pet ton na pnevmatiko oziroma 10 ton na os.

Ponudba pnevmatik Krone Trusted Tyre zdaj zajema vse razrede zakonsko zavezujočih oznak pnevmatik (ko- talni upor/poraba goriva, oprijem na mokri podlagi, emisije/raven hrupa) – od A do C. Pnevmatike Krone Eco:Tyre imajo oznako A; Krone Prime:Tyre, ki bodo na vo- ljo od tega poletja, imajo oznako B; Krone Comfort:Tyre so označe- ne s C.

Googlovi Zemljevidi prejmejo vrsto posodobitev



Google je napovedal vrsto novih funkcij za Google Zemljevide, ki bodo to poletje izboljšale uporabniško izkušnjo po vsej Evropi. Med ključnimi posodobitvami je razširitev funkcije, ki jo poganja umetna inteligenca in primerja čase prihoda peš, z javnim prevozom in avtomobilom.

Poleg tega bodo uporabniki v mestih, kot so Hamburg, Madrid, Barcelona, Milano, Rim, Zürich, Budimpešta, Dunaj in Bruselj, lahko videli podrobnosti o kolesarskih poteh, vključno z informacijami o prometnih zastojih in nakloninah terena. Po Googlovih besedah naj bi to kolesarjem omogočilo boljše načrtovanje poti. Poleg tega bodo Google Zemljevidi v prihodnjih mesecih prikazovali informacije o več kot 1000 evropskih območjih z nizkimi emisijami in zmanjšanjem prometa, kar bo uporabnikom olajšalo preverjanje, ali je njihovemu vozilu dovoljeno vstopiti v določen del mesta, in po potrebi izbrati alternativne poti.

Google prav tako širi uporabo modelov umetne inteligence in podatkov iz Google Zemljevidov, s čimer bo mestom pomagal optimizirati promet s pametnejšim upravljanjem semaforjev.

Vojaški DAFi s Tatriniim pogonom



V zadnjih treh letih je DAF belgijski vojski dobavil skoraj 900 tovornjakov in vlačilcev za različne namene v konfiguracijah pogona 4x4 in 8x8. To sodelovanje zdaj zaokrožuje novo naročilo 13 težkih vlačilcev s posebej zaščiteni kabino. Ključni partner pri izvedbi tega velikega posla je češka Tatra, ki je zagotovila svoj legendarni modularni štirikolesni pogon, a tudi oklepno strukturo kabine. Ta veliki posel bi lahko bil odlično priporočilo za DAF v času, ko se v Evropi pričakujejo velika naročila vojaških vozil, in verjetno sploh ne bi bilo slabo za nizozemsko tovarno, če bi se sodelovanje s Tatro razširilo tudi na civilni program. S tem bi DAFov gradbeni program končno dobil izjemno zmogljiv štirikolesni pogon.

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

 **GB Leasing**
Gorenjska Banka



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

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



Odprta druga cev predora Fréjus

Po 14 letih gradnje, večkratnih zamudah in več sto milijonih evrov naložb je bila druga cev predora Fréjus uradno odprta 28. julija 2025. To pomeni olajšan transport med Italijo in Francijo, zlasti zaradi prihajajočega zaprtja predora Mont Blanc, ki bo trajalo več tednov.

Novi predor Fréjus meri natanko 12.848 km – od tega 6.495 km na francoski strani in 6.353 km na italijanski strani – in poteka vzporedno z obstoječo cevjo na razdalji približno 50 metrov. Z odprtjem je Fréjus postal najdaljši dvocevni avtocestni predor v Evropi, ki je prehitel Gran Sasso.

Projekt, ki naj bi bil prvotno dokončan leta 2021, je bil zaradi pandemije covid-19, naraščajočih stroškov materiala in potrebe po dodatnih varnostnih testih štirikrat prestavljen.

KRONE PROFI LINER

KER

POTREBUJEM

PRAVEGA

PROFESIONALCA

OB SEBI

KRONE
We Deliver the Future

TAKOJ
SKENIRAJTE QR KODO
IN IZVEDITE VEČ!



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



Zadnja generacija dizelskih motorjev

MAN je začel proizvodnjo novega 13-litrskega dizelskega motorja MAN D30 v Nürnbergu. Po več kot 100 letih uspešne proizvodnje dizelskih motorjev je D30 zadnji te vrste. Tovarna je vložila 220 milijonov evrov v razvoj in pripravo na proizvodnjo ter še dodatnih 30 milijonov v izdelavo nove odmične gredi v tovarni v Salzgitterju. Motor je bil razvit znotraj skupine Traton. Izdelovali ga bodo v treh izmenah z letno količino okoli 50.000 enot. Motor zamenjuje dosedanj motor D26 in bo na voljo v razponu moči od 380 do 560 KM. Naslednja razvojna stopnja pa je elektrika!



Volvo električarji najbolj zaželeni

Že peto leto zapored je Volvo Trucks vodilni pri prodaji električnih tovornjakov v segmentu nad 16 ton. V letu 2024 je bilo registriranih 1970 težkih tovornjakov, kar predstavlja 47% tržni delež. S 40% tržnim deležem je Volvo vodilni tudi na trgu v ZDA. Mimogrede se je Volvu lani uspelo prebiti na prvo mesto tudi pri prodaji težkih tovornjakov s klasičnim dizelskim pogonom. Njegov tržni delež je znašal 17,9%.



Tata Motors je kupil Iveco

Pred nekaj dnevi je Reuters poročal, da so vodilni indijskega velikana Tata Motors stopili v stik z investicijskim skladom Exor, ki ga je ustanovila družina Agnelli. To naj bi sprožilo pogajanja o nakupu pomembnega deleža v skupini Iveco, kar pa izključuje divizijo IDV, ki proizvaja vojaška vozila. Kmalu za tem pa je prišla tudi uradna novica, ki je vse skupaj potrdila.

Kmalu po objavi novice je vrednost delnic Iveca narasla za več kot osem odstotkov. Hitro pa se je razširila tudi novica o prodaji IDV, ki je bila kljub temu precej presenetljiva v času, ko se v Evropi pričakujejo velika vojaška naročila. Takšno povečanje povpraševanja je v kratkem času znatno povečalo vrednost IDV, Iveco pa je z njegovo prodajo nameraval zbrati približno 1,5 milijarde evrov. Zdelo se je, da je to dejstvo v veliki meri razlog za to prodajo, vendar so bili v ozadju prepoznani tudi drugi motivi. Leta 2021 so italijanske oblasti strateški politični pomen IDV uporabile kot argument pri preprečevanju prevzema Iveca s strani kitajskega podjetja FAW. Če se IDV loči od Iveca, pa tak argument izgine, kar poenostavi njegovo prodajo morebitnim zainteresiranim podjetjem, ki večinoma prihajajo iz držav izven Evrope.

Indijski Tata Motors bo tako kupil skupino Iveco za 3,8 milijarde evrov, brez oddelka Iveco Defense. Združitev teh dveh podjetij z dopolnjujočo se ponudbo izdelkov in zmogljivostmi bo ustvarila novo entiteto s pomembno globalno prisotnostjo in prodajnim ciljem, ki presega 540.000 vozil na leto.

Poslovanje nove skupine naj bi prineslo skupne prihodke v višini približno 22 milijard evrov, od tega bi 50 % predstavljalo poslovanje v Evropi, približno 35 % v Indiji in približno 15 % v Ameriki, z dobrim položajem na razvijajočih se trgih v Aziji in Afriki.

Sindikati so se zaradi zaskrbljenosti glede usode okoli 14.000 zaposlenih že obrnili na italijansko vlado s prošnjo za posredovanje.

Tata Motors je velikan, ki proizvaja vse vrste vozil, od osebnih avtomobilov do tovornjakov in avtobusov. Poleg prevladujočega položaja na ogromnem indijskem trgu širi svoj vpliv tudi v sami regiji oziroma v vse bolj zanimivi Afriki. Med podjetji, ki jih je Tata Motors v zadnjem času že prevzel, izstopa oddelek za tovornjake južnokorejske znamke Daewoo, ki ima v lasti tudi nekaj uglednih evropskih proizvajalcev avtomobilov. Morebiten prevzem Iveca bi imel veliko večji vpliv na povečanje vpliva indijskega velikana na evropskem trgu. Hkrati bi pridobil dostop do naprednih tehničnih rešitev Iveca, zlasti pri razvoju alternativnih pogonov. Koliko so indijski tovornjaki za evropskimi, kaže podatek, da je Tata Motors pred pol leta napovedal, da bo v vse svoje tovornjake uvedel tovarniško vgrajeno klimatsko napravo, medtem ko razširjena paleta moči motorja zdaj dosega le 320 KM.



TRG GOSPODARSKIH VOZIL

Prvo polovico letošnjega leta zaznamuje zanimiv padec na trgu gospodarskih vozil. Tako segment lahkih dostavnikov kot tudi težjih tovornjakov je zdrsnil za 23 % glede na enako obdobje lani.

V razredu lahkih dostavnikov do 3,5 tone je bilo lani registriranih 4510 vozil, letos pa 3455. Največ vozil je registriral Ford (600), sledi pa mu Fiat s 572, za njim pa sta se razvrstila Renault in Volkswagen. Vsi prodajalci so žal v rdečih številkah, le Peugeot, Toyota in MAN so prodali več vozil kot leto poprej. Pohvala gre Toyoti, ki je dvignila prodajo za kar 120 % in je z 262 prodanimi vozili odločno na sedmem mestu.

Stanje na trgu komentirajo pri Fordu, Renaultu in Toyoti.

Trg lahkih gospodarskih vozil

	Znamka	2025	%	2024	%	Razlika	%
1	Ford	600	17,37	946	20,98	-346	-36,58
2	Fiat	572	16,56	591	13,10	-19	-3,21
3	Renault	568	16,44	1029	22,82	-461	-44,80
4	Volkswagen	425	12,30	705	15,63	-280	-39,72
5	Citroen	306	8,86	335	7,43	-29	-8,66
6	Peugeot	266	7,70	232	5,14	34	14,66
7	Toyota	262	7,58	115	2,55	147	127,83
8	Opel	178	5,15	205	4,55	-27	-13,17
9	Mercedes-Benz	101	2,92	106	2,35	-5	-4,72
10	Man	98	2,84	77	1,71	21	27,27



Ford – Summitmotors d.o.o.

Menim, da po statistiki ni izrednega generalnega učinka na celoten trg, in prav tako ni nobenega razloga za preplah. Namreč po statistiki, ki ločuje M1 in N1, je v primerjavi z enakim obdobjem lani padec trga N1 znaten. Pri SML oz. pri Fordu pa že ves čas uporabljamo drugačno delitev med OV in LGV na osnovi modelske segmentacije, tu pa je padec LGV trga le 5,8-%, medtem ko je trg OV, ki predstavlja štiri petine skupnega trga, zrasel za dobre 3 %, skupen trg OV + LGV pa je tako malenkostno večji kot v enakem obdobju lani.

Manjši trg N1 vozil oz. LGV pripisujemo dejavnikom, ki so v avtomobilski industriji dokaj običajni, in to so omejitve pri dobavljivosti nekaterih priljubljenih modelov in podaljšan dobavni rok, nekaj višje cene novih različic modelov, v manjši meri pa morda tudi povečana negotovost glede prihodnje gospodarske rasti in razmer v ekonomiji EU. Na majhen trg, kot je slovenski, pa imajo tudi posamični veliki flotni posli lahko razmeroma velik vpliv, ko gre za nihanja na trgu. Za letošnje leto tako ne napovedujemo padca skupnega trga OV in LGV, prav tako se bo v primerjavi z lani stabilizirala tudi prodaja LGV, proti koncu leta bodo številke zanesljivo bližje lanskoletnim.



Renault – Grandautomotiv d.o.o.

Slovenski trg lahkih gospodarskih vozil je v primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta upadel za 23 %. Razlogov za to je več, vendar izpostavljamo predvsem dva ključna dejavnika.

Prvi je povezan s splošnimi gospodarskimi razmerami. Negotovost na trgu, visoka inflacija, previdnost podjetij pri investicijah ter prestrukturiranje poslovnih modelov – zlasti prehod od lastništva k najemu – so vplivali na zmanjšanje povpraševanja. K temu pomembno prispevajo tudi visoki stroški financiranja, ki podjetjem dodatno otežujejo odločitve za nakup novih vozil.

Drugi razlog pa tiči v zelenem prehodu. Stroške evropske emisijske direktive vplivajo na odločitve za nakup, saj številna podjetja čakajo na jasnejše smernice in spodbudnejše ukrepe – predvsem na področju subvencij za električna vozila ter davčnih olajšav. Hkrati pa proizvajalce omejujejo predpisi, ki postopno zmanjšujejo ponudbo dizelskih vozil – pogonskega sklopa, ki je v tem segmentu še vedno najbolj iskan.

Toyota Slovenija

Medtem ko je celoten trg v tem obdobju beležil konkreten padec, smo v Toyoti zabeležili kar 120-odstotno rast, kar je rezultat več hkrati usklajenih dejavnikov. Ključno vlogo je odigral naš okrepljeni fokus na LGV program, ki smo ga v zadnjem obdobju strateško razvijali in intenzivneje podprli tako na prodajni kot komunikacijski ravni. Pomembno prelomnico predstavlja tudi prihod novega modela Proace Max, ki je razširil našo ponudbo in s svojo prostornostjo ter zmogljivostmi nagovoril številne nove uporabnike. Ob tem pa ostaja tudi Hilux eden od stebrov naše prodaje. Zanesljiv, zmogljiv in vsestranski pick-up, ki potrjuje svojo priljubljenost tako pri poslovnih kot zasebnih kupcih.

Skupaj ti dejavniki ustvarjajo močno in konkurenčno LGV ponudbo, ki očitno uspešno nagovarja potrebe slovenskega trga.



Teški program

V razredu težkih tovornih vozil nad 16 ton je padec trga prav tako 23-%. Večjega alarma za to ni, saj so si prevozniki nova vozila zagotovili v preteklem obdobju in bo trajalo kakšno leto, da se prodajni cikel zopet obrne navzgor. Nesporni zmagovalec prvega polletja je Volvo, ki je s svojim modelom FH Aero naredil pravi bum na našem trgu, popravila se je tudi Scania, ki drži drugo mesto, pozitiven rezultat pa beleži še Renault Trucks, ostali pa so prodali manj kot lani.



Trg tovornih vozil nad 16 ton

	Znamka	2025	%	2024	%	Razlika
1	Volvo	344	30,00	342	24,00	2
2	Scania	267	23,00	209	15,00	58
3	MAN	220	20,00	361	26,00	-141
4	Mercedes	163	14,00	282	20,00	-119
5	Renault Trucks	84	7,00	56	4,00	28
6	DAF	45	4,00	99	7,00	-54
7	Iveco	15	1,00	45	3,00	-30
8	Ford	2	0,10	7	0,65	-5
9	Ostali	9	0,90	5	0,35	4
	Skupaj	1149	100,00	1406	100,00	-257



NAPIHLJIVE HALE

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



LESENE HALE





Scania uvaja hitro polnjenje MCS

Megavatni polnilni sistem je do dvakrat hitrejši od trenutnega standarda CCS2 in zagotavlja do 80 odstotkov napolnenosti baterije v manj kot 30 minutah. Scania napoveduje uvedbo megavatnega polnilnega sistema (MCS) za svoja tovorna vozila, ki bo na voljo od začetka leta 2026.

Kot mednarodni standard za hitre električne polnilnike je MCS določen za največji tok 3000 amperov (Scaniin prvi MCS bo zagotovil do 1000 amperov). S to tehnologijo se lahko tovornjak napolni od 20 do 80 odstotkov v manj kot 30 minutah, kar bi bilo možno izvesti med voznikovimi počitki in/ali odmori. Zaradi tega bi bil električni prevoz na dolge razdalje ne le praktičen, ampak tudi stroškovno učinkovit. S sistemom MCS se lahko Scaniina električna tovorna vozila polnijo z močjo do 750 kW, kar je približno dvakrat hitreje od trenutnega standarda CCS2. To visoko zmogljivo polnjenje zahteva inovativne, varne rešitve, kot so tekočinsko hlajeni priključki v polnilniku in izboljšani komunikacijski protokoli, ki zagotavljajo stabilno in predvidljivo delovanje.

Daniel Schulze, vodja Scania eTruck Solutions: »Naša nova tehnologija polnjenja ne zagotavlja le operativne učinkovitosti in zanesljivosti na dolгих razdaljah, temveč podpira tudi naš cilj, da trajnostni prevoz postane praktična resničnost. S tovornjaki, ki podpirajo MCS, ki so zdaj na voljo, in robustno polnilno infrastrukturo po vsej Evropi postavljamo temelje za učinkovitejšo in okolju prijaznejšo prihodnost težkega prevoza.«

Rešitev MCS rešuje še en ključni problem današnje elektrifikacije: stroške polnjenja v smislu cen in časa, potrebnega za ta proces. TRATON Charging Solutions, specializiran ponudnik storitev e-mobilnosti v skupini TRATON GROUP, ki ji pripada tudi Scania, to vidi kot ključni korak.

Naročila za Scaniina električna tovornjaka, opremljena z MCS, bodo odprta v začetku leta 2026. Hkrati intenzivno poteka prizadevanje za izgradnjo trdne infrastrukture za polnjenje po vsej Evropi. Koridorji MCS so načrtovani vzdolž glavnih prometnih poti od konca leta 2025.

Scania sodeluje tudi s partnerji v pobudi Milence, da bi do leta 2027 ustvarila 1.700 visoko zmogljivih polnilnih mest po vsej Evropi. Ta infrastruktura dopolnjuje obstoječi mandat v skladu z uredbo o infrastrukturi za alternativna goriva in omogoča upravljavcem, da ohranijo visoko raven zanesljivosti in učinkovitosti pri nalogah prevoza na dolge razdalje.

»Predvidljivo in zanesljivo polnjenje omogoča voznikom, da uživajo v zakonsko zahtevanih časih počitka brez tveganja zamud, kar je ključni dejavnik pri tem, da električna tovorna vozila postanejo konkurenčna alternativa dizelskim vozilom,« pravi Jorge Soria Galvarro, višji tehnični svetovalec za polnilno infrastrukturo pri Scanii.

»Ključno je, da električna tovorna vozila postanejo konkurenčna alternativa dizelskim vozilom.«



MAN Lion's City E z novo generacijo baterij

MAN Truck & Bus je predstavil Lion's City 10 E z novimi posodobitvami in predvsem z novo generacijo baterij iz MANove lastne proizvodnje v Nürnbergu. Novi MAN BatteryPack se ponaša z najnovejšo tehnologijo litij-ionskih baterij.



10,5 metra dolg električni avtobus je opremljen z dvojimi vrati, inovativnimi asistenčnimi sistemi in štirimi baterijskimi sklopi s skupno zmogljivostjo 356 kWh. Kompaktni avtobus lahko izkoristi svoje prednosti kot odlično prevozno sredstvo za po mestu. S 27 sedeži in 54 stojišči ima podobno kapaciteto potnikov kot mnogi 12-metrski avtobusi, vendar zahteva manj prostora v prometu in je tako veliko bolj okreten. K povečanju zmogljivosti prispevajo tudi nove baterije. Nova generacija je učinkovitejša, lažja ter ima večjo gostoto energije in izboljšano globino praznjenja. To pomeni, da mestni avtobus kljub ohranjanju ali celo povečanju dosega potrebuje manj baterijskih sklopov, s čimer ustvari prostor za več potnikov, ob tem pa je celotno vozilo tudi lažje. Poleg učinkovitosti pa novi baterijski sklop MAN BatteryPack navdušuje s svojo varnostjo in trajnostno naravnostjo.

Skupno je mogoče reciklirati do 96 odstotkov baterij, ki lahko v življenjski dobi do 14 let omogočijo prevoz skupno milijon kilometrov. Serijska proizvodnja baterijskega sistema, ki bo vgrajen v vse prihodnje električne avtobuse in tovornjake, se je v tovarni MAN v Nürnbergu začela aprila.

MAN nadaljuje zgodbo o uspehu električnih avtobusov

»Zgodba o uspehu električnih avtobusov se je začela konec leta 2019 s prvo predajo dveh vozil MAN Lion's City E,« pravi Heinz Kiess, vodja produktnega trženja avtobusov pri MAN Truck & Bus, in dodaja: »Danes po vsej Evropi obratuje več kot 2500 naših električnih avtobusov.« Z najnovejšo posodobitvijo električnega avtobusa MAN nadaljuje svojo zavezanost rešitvam, ki so v javnem prevozu pripravljene na prihodnost. Da bi izpolnil svojo zavezo k trajnostni mobilnosti, MAN sledi jasni strategiji ničelnih emisij.

Celovito svetovanje in digitalne storitve za prehod na električno mobilnost

Poleg rešitev, ki so pripravljene na prihodnost, se MAN pri prehodu na električno mobilnost zanaša na visoko usposobljeno ekipo strokovnjakov za električno mobilnost in celovito svetovanje. Cilj je zagotoviti, da bo prehod na elektromobilnost uspešen in za upravljavce čim bolj preprost. Tudi po prehodu na električna vozila strokovnjaki MAN stranke podpirajo s strokovnim znanjem in digitalnimi orodji.



TAB

Energija v gibanju



Startne baterije TAB so vir energije za vsa sodobna vozila. S pomočjo dovršene tehnologije startne baterije za tovorna vozila izražajo energijo, ki traja in traja, s čimer presežejo vsa pričakovanja.

www.tab.si

TAB d.d. Poslovalnica Ljubljana
Ulica Jožeta Jame 14, 1000 Ljubljana, T: 01 518 72 42 | E: info.lj@tab.si
TAB d.d. Poslovalnica Maribor
Koroška cesta 49, 2000 Maribor, T: 02 250 11 60 | E: info.mb@tab.si

Great Wall 1050



Kitajske novosti iz industrije tovornjakov so ponovno povzročile razburjenje. To se nanaša tudi na nepredstavljivo visoke zmogljivosti, ki jih ponuja novi vlačilec Great Wall Motors (GWM).

GWM se že leta osredotoča predvsem na osebne avtomobile in lahka dostavna vozila. Šele leta 2023 je podjetje prevzelo enega lokalnih proizvajalcev tovornjakov in začelo delati na popolnoma novi paleti težkih vlačilcev. Nastal je tovornjak z imenom GWM G1050.

Hibridni dizel

Model G1050 naj bi bil na voljo samo v eni različici pogona in to je dizelsko-električni hibrid. Glavni vir pogona je 13-litrski dizelski motor ameriške blagovne znamke Cummins, proizveden na Kitajskem po lokalni licenci, na katerega sta priključena dva elektromotorja in 8-stopenjski avtomatski menjalnik. V trenutku največje obremenitve, ko so vsi motorji v »akciji«, ta sistem zagotavlja kar 1050 KM in 4500 Nm navora. Za primerjavo naj spomnimo, da Volvo FH16 780, ki je trenutno najmočnejši dizelski tovornjak v Evropi, razvije 780 KM moči in 3800 Nm navora. Po drugi strani pa kitajski Shacman X6000 840, ki naj bi bil najmočnejši dizelski tovornjak na svetu, razvije 840 KM moči in 3750 Nm navora.

Do 25 % prihranka

Astronomska zmogljivost ni glavni razlog za uporabo dizelsko-električnega pogona. GWM poudarja, da gre predvsem za prihranke, saj lahko dizelsko gorivo, ki ga podpirajo električne enote, porabi približno 15 do 25 odstotkov manj goriva. Poleg tega je na voljo tudi odlična zavorna zmogljivost, ko se elektromotor začne vrteti v nasprotno smer in z rekuperacijo proizvaja električno energijo. Ko gre za doseg, naj bi GWM G1050 ponujal popolno svobodo gibanja, zahvaljujoč dizelskemu motorju. Baterija za napajanje z električno energijo je majhna in ima kapaciteto le 12,9 kWh. To omogoča, da vozilo vedno spelje le s pomočjo elektrike in nato tudi nadaljuje vožnjo nekaj kilometrov s pomočjo elektrike.

Zanimivo je, da je GWM med premiero napovedal ne le

zmogljivost, temveč tudi ceno svojega novega vozila. Glede na raven opreme naj bi se ceniki gibali od 536 do 616 tisoč juanov, to je od 64 do 73 tisoč evrov. Na Kitajskem so domači tovornjaki na splošno veliko cenejši kot v Evropi, zato je to težko primerjati z evropskimi ceniki. Vendar pa je primerjava s kitajsko konkurenco zelo zanimiva, saj se izkaže, da je GWM G1050 približno 100 tisoč juanov dražji od najbolj priljubljenih modelov na kitajskem trgu. Proizvajalec pojasnjuje, da je to posledica višjih proizvodnih stroškov hibridnega pogona, takoj pa dodaja, da se bo razlika v ceni izplačala zahvaljujoč prihrankom goriva po »samo« 250.000 kilometrih.

Na koncu bi želeli dodati, da je bil zadnji evropski proizvajalec, ki je poskušal promovirati dizelsko-električne hibride, Scania. Lani pa so poročali, da so se Švedi končno umaknili iz te tehnologije. Razlog za to odločitev je bilo nizko zanimanje kupcev, ki je med drugim posledica pomanjkanja spodbud iz Bruslja za to rešitev.



PRIPRAVLJENI NA POLETNE DNI

➡ DOMETIC



Možna montaža na vsa tovorna vozila



* Slika je simbolična.

1.599,00 € + DDV

Cena z montažo in montažnim kitom

V mesecu avgustu vsak kupec ob nakupu strešne klime RTX1000/2000 dobi 24V - kavni aparat DOMETIC MC01.

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



ORIGINALNI DELI IN SERVIS MAN.

AKCIJSKA
PONUDBA
16. 7.-31. 9.

PROMOCIJA ORIGINALNIH DELOV MAN

V obdobju akcije izkoristite ugodne popuste pri originalnih rezervnih delih MAN. Zagotovite si največje ugodnosti ob nižjih stroških. Več informacij o celotni ponudbi rezervnih delov in posebnih storitev lahko dobite v naših servisnih delavnicah.

*Akcijska cena velja za izbrane nadomestne dele in v vseh primerih ni na voljo za vse tipe vozil, zato vas prosimo, da se o točni ceni nadomestnega dela za vaše vozilo predhodno prepričate v naših servisnih delavnicah.



TURBINE MAN.

kat. št.: 51.09101-9230	622,79 €
kat. št.: 51.09101-9268	622,79 €
kat. št.: 81.08405-0031	1.397,00 €
kat. št.: 81.08405-0036	580,13 €



FILTRI MAN.

kat. št.: 51.05501-0019	23,90 €
kat. št.: 51.12503-0109	14,50 €
kat. št.: 81.08405-0021	78,94 €
kat. št.: 24.12501-6129	24,90 €



OLJNA KAD MAN.

kat. št.: 51.05800-6416	597,00 €
-------------------------	----------



Za več akcijskih artiklov preverite na naši spletni strani in pri naših prodajalcih v servisnih centrih Brdo ali Hoče.

Vse cene so navedene brez DDV-ja. Možne so napake v tekstu. Slike so simbolične. Pridržujemo si pravico do spremembe cen brez predhodnega obvestila. Akcija velja do 31. 9. 2025 oz. do razprodaje zalog.

Servisni center Brdo | Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana | T +386 (0)1 365 83 00 | M +386 (0)31 323 505 | E servis.tv@prigo.si | http://man.prigo.si
Servisni center Hoče | Miklavška cesta 53D, 2311 Hoče | T +386 (0)2 606 07 40 | M +386 (0)51 70 39 00 | E servis-hoce@prigo.si | http://man.prigo.si





Majhen, a vsestransko uporaben

Ford v gospodarskem sektorju gospodari že zelo dolgo, o tem lahko tudi preberete v drugem članku te revije. Dostavniki so sicer pretežno poslovne narave, a če nekdo ustvari tako zanimivo poslovno-družinsko kombinacijo, potem ni dvoma o uspehu.

Na testu smo preizkusili novo generacijo Ford Tourneo Courier. Kombinacija proporcev SUV-ja in genetike enoprostorcev se pravzaprav popolnoma ujema. Novi Tourneo je na voljo v popolnoma električni ali bencinski različici, slednjega z litrskim EcoBoost bencinskim motorjem in paketom opreme Active pa smo lahko tudi preizkusili.

Klasične osnovne linije

Moramo priznati, da že dolgo nismo na ulici opazili toliko zanimanja za družinski kombi kot tokrat. Enoprostorcev praktično ni več in zamenjali so jih ravno takšni modeli, kot je Courier,

če pa je model še nekoliko dodelan, kot je v paketu Active, kjer dobimo dvobarvno karoserijo, črne obrobe blatnikov in pragov, zatemnjena stekla, pa je zanimanje še toliko večje. Novi Ford Tourneo Courier je 100-odstotni Fordov proizvod, ki temelji na platformi modela Puma, za razliko od večjega Tourneo Connecta, ki je le kloniran VW Caddy!

Osnovne linije so klasične in precej kockaste, kar je tudi pričakovano od vozila, pri katerem sta maksimalen notranji prostor in praktičnost na prvem mestu. Samo da veste, Courier je zelo kompakten, saj v dolžino meril le 4,34 metra, visok pa je 1,83 metra in med drugim ponuja dvojna stranska drsna vrata



1 V paketu Active dobimo dvobarvno karoserijo, črne obrobe blatnikov in pragov, zaščito motorja in zatemnjena stekla.



2 Vstop v vozilo je enostaven, saj se sprednja vrata odpro zelo na široko, zadaj pa imamo dvojna drsna bočna vrata.

ter velika peta vrata prtljažnika. Po videzu ga težko primerjamo s katerim koli drugim avtom iz Fordove ponudbe. Spredaj izstopa velika črna maska, ki jo na obeh straneh omejujeta velika svetlobna sklopa. K opreми Active spada tudi nakazana srebrna zaščita za motor, zato je vozilo zares videti aktivno in pripravljeno za marsikatero pustolovščino.

Prostorna notranjost

Kot zunanji videz tudi notranja zasnova nima veliko skupnih točk z drugimi hišnimi modeli. Samoumevno je, da so celotna armaturna plošča in tudi obloge vrat izdelani iz trde plastike, vendar njen videz ni neprijeten za oko. Predvsem s tem mislim na nekakšen izrezljan trak, ki se razteza po celotni širini sredinske konzole, na katerem je nekaj lepih krmilnikov, s katerimi lahko neposredno vstopite v meni infozabavnega sistema.

Žal pa je še vedno preveč različnih nastavitev možno izvesti le prek 8-palčnega osrednjega zaslona, pri čemer predvsem mislim na nastavitve hlajenja in ogrevanja. Kar zadeva zasnovo nadzorne plošče, se tudi tukaj srečujemo z večjim zaslonom v funkciji instrumentne plošče, na srečo ga je mogoče persona-

Tehnični podatki

Motor:	bencinski, trivaljen, turbo polnilnik
Prostornina (ccm):	999
Moč (kW/KM):	90/125
Navor (Nm/min):	200/1750
Menjalnik/pogon:	7-stopenjski samodejni, na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm):	4340
Širina (mm):	1790
Višina (mm):	1840
Medosna razdalja (mm):	2690
Prtljažnik (l):	570/2100
Masa vozila (kg):	1450

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h):	10,5
Najvišja hitrost (km/h):	175
Kombinirana poraba (l/100 km):	6,5
Izpust CO ₂ (g/km):	167

lizirati, torej pogled prilagoditi željam voznika (pogled na dva klasična okrogla merilnika ni na voljo). Ko sedete za volan, ki pa je prevzet od drugih hišnih modelov in je nastavljen po globini in višini, zlahka najdete zeleni položaj, ne glede na lastno velikost.

Voznikov sedež je nastavljen v vse smeri, poleg nastavljivega naslona za roko na desni strani ima tudi nastavitev za spodnje dele hrbta. Kot bi pričakovali, se mesta za shranjevanje manjših predmetov najdejo v velikih predalih v vratih, nad vetrobranskim steklom pa je običajna polica, kakršno najdemo praktično v vseh dostavnih. Pred menjalnikom je odložišče za telefon z brezžičnim polnilcem. Tik ob njej sta dva USB priključka, klasični B in manjši USB C, kar je praktično za tiste, ki še niso kupili ustreznega kabla.

Dvoja drsna vrata

Preidimo s sprednjih sedežev na zadnje sedeže, do katerih se enostavno dostopa skozi dvojna drsna vrata. O prostoru za noge in glavo ni vredno izgubljati besed, tisti, ki so vajeni potovanja s klobukom na glavi, bodo zadovoljni. Treba je omeniti, da je mogoče zadnja stekla popolnoma spustiti z električnimi upravljalniki in da je v vratih vdolbina za pločevinke ali majhne platenke z vodo. Še več prostora pa je za sedežno klopjo, kjer je v prtljžniku v najslabšem primeru prostornina 570 litrov (do police, ki ga pokriva) oziroma celih 1200 litrov do stropa, če podremo zadnje sedeže, pa prtljžnik naraste na 2100 litrov.

V prtljžniku so ob straneh veliki predali, kamor lahko shranite orodje za popravilo pnevmatik ali recimo umazane čevlje po sprehodu po gozdu. Kot po navadi peta vrata za odpiranje prtljžnika zahtevajo nekaj več prostora za vozilo, žal ni predvidene opcije, da bi lahko odprli samo steklo za nalaganje manjših predmetov. Ko so vrata odprta, se poravnajo z linijo strehe, zato ni nevarnosti, da bi na nižjih parkiriščih udarili v strop.

So trije valji dovolj?

Tourneo Courier je na voljo izključno z enim, litrskim, trivaljnim bencinskim motorjem, ki s pomočjo turbine razvija

solidnih 125 KM. Malo več izbire je pri menjalniku, kjer je na voljo ročni 6- ali samodejni 7-stopenjski menjalnik z dvojno sklopko. Kar zadeva trivaljni 1.0 EcoBoost, verjamem, da o njem veste vse, glede na to, da je na sceni že vsaj desetletje, če ne več! 125 KM sicer ni veliko, a 170 oz. 200 Nm navara v kratkem času, ko deluje tako imenovani »overboost«, omogoča prijetno, da ne rečem že kar dinamično vožnjo, celo pospešek od 0 do 100 je zadovoljiv in znaša dobrih 10 sekund.

Samodejni menjalnik deluje elegantno, s prehodi brez zadrževanja. Nekoliko moramo biti pazljivi pri potegu ročice menjalnika, saj se hitro najdemo namesto v poziciji D v poziciji L. Položaj L (Low) »zaklenek« menjalnik v dani prestavi, kar je včasih zelo priročno, glede na dejstvo, da menjalnik ne omogoča ročnega prestavljanja. Prestavljanje se lahko regulira le s pritiskom na plin, če je pritisk na plin nežen, bo hitro prestavil v višjo prestavo, če pedal močno pritisnemo, bo vzdrževal ustrezno prestavo do najvišjih vrtljajev motorja. Žal pa se to plača s povečano porabo, še posebej na avtocesti, kjer mu aerodinamika ni ravno v pomoč. Računajte na kakšnih 8 litrov, če se strogo držite omejitve 130 km/h. V teh okoliščinah je pohvalna zvočna izolacija, pa tudi hrup motorja, če se vrti z manj kot 3000 vrtljaji, je neobremenjujoč. Ob manjšem priganjanju motorja lahko pričakujete tudi do dva litra nižjo porabo.

Vozi se kot SUV

Sicer pa se ta mali Ford lahko pohvali z zelo dobro vozno dinamiko, kar ni čudno, če veste, kako nadarjena je Puma na tem področju. Vozi se kot miniaturni SUV, ne glede na to, da se v ostrih zavojih čuti visoko težišče vozila. Krmiljenje je natančno s šibko asistenco na volanu, medtem ko so zavore močne in učinkovite, čeprav so na zadnjih kolesih bobni.

Brez dvoma je ta mali Ford je zanimiv avtomobil, še posebej če potrebujete tovrstno vozilo. Poleg družinske uporabe se lahko uporablja tudi v profesionalne namene, kar mu močno dviguje vrednost.

3 Novi Ford Tourneo Courier je 100-odstotni Fordov proizvod, ki temelji na platformi modela Puma.





4 Živahnost vozila kar vabi na terenski preizkus, kjer se je izkazal stari pregovor: »Za dobrim konjem se vedno kadi.«



5 Voznikov delovni prostor je povsem digitaliziran in omogoča različne poglede na delovne informacije.



7 V »najslabšem« primeru je prostornina 570 litrov (do police, ki ga pokriva) oziroma celih 1200 litrov do stropa, če podremo zadnje sedeže, pa prtljažnik naraste na 2100 litrov.



6 Da se vozimo v posebni seriji Active, nas opozarja napis na boku vozila, vezenina na sedežih in svetleča ploščica na pragu vozila.



8 Večino funkcij pa upravljamo prek multifunkcijskega volana in osrednjega ekrana na dotik.



Že 60 let gonilna sila evropskega gospodarstva

9. avgusta 1965 je prvi Ford Transit zapustil proizvodno linijo v Langleyju v Združenem kraljestvu. Takrat si je le malokdo predstavljal, kakšen vpliv bo imelo to novo dostavno vozilo na podjetja in gospodarstva v prihodnjih desetletjih.

Kar se je začelo kot nov model gospodarskega vozila, je kmalu postalo simbol gospodarske rasti za milijone podjetij v Evropi. Letos pa Ford Transit praznuje svojo 60. obletnico in utrjuje svojo vlogo kot ključni partner samostojnim podjetnikom, malim in srednje velikim podjetjem ter velikim voznim parkom, ki so odvisni od učinkovitosti, zanesljivosti in vsestranskosti svojih dostavnih vozil.



1 Vsestransko vozilo za delo in počitek (1965)

Od kemičnega čiščenja do e-trgovine

Ford Transit je že od svoje ustanovitve zasnovan tako, da se prilagaja dejanskim potrebam podjetja. Že v 60. letih so njegova nosilnost, visok strop in več različic ponujali specifične rešitve za peke, vrtnarje, slaščičarje ali velika logistična podjetja. Leta 1966 so se na Transite zanašali tudi upravljavci velikih voznih parkov, med katerimi so bile policijske enote, železnica, reševalci ter celo vojska. Fordov oddelek za posebna vozila se je lahko hitro odzval na zahteve po nišnih Transitih za opravljanje edinstvenih nalog.

Danes ta prožnost ostaja ena od njegovih glavnih vrlin. Ford Pro ponuja široko paleto konfiguracij: kratka medosna razdalja, dolga medosna razdalja, šasija kabina, minibus ali kombi. Ta ponudba je še vedno ključnega pomena za sektorje, kot so dostava, gradbeništvo ali mestne storitve.

Nova doba

Sredi prehoda na bolj trajnostno mobilnost je Ford Pro elektrificiral celotno ponudbo Transita in ponudil modele, ki združujejo ničelne emisije z najsodobnejšo tehnologijo:

- E-Transit: najbolje prodajano dvotonsko električno dostavno vozilo v Evropi.
- E-Transit Custom: vodilni v segmentu enotonskih električnih različic.



3 Danes Transit zadovoljuje vse potrebe svojih strank.



2 Vsaka nova generacija je prinesla napredek (1980)

Te rešitve pomagajo zmanjšati skupne stroške lastništva (TCO). Po poročilu Cebr lahko podjetja v treh letih prihranijo do 14.000 evrov na vozilo s preходом na električne modele.

Ekosistem Ford Pro

Poleg vozila je Ford Pro ustvaril celovit ekosistem za izboljšanje upravljanja voznega parka:

- FORDLiive – platforma za povezanost, ki podaljšuje čas na poti.
- Ford Pro Telematics: Spremenite podatke o vozilu v opozorila in uporabne vpogled.
- Digitalna integracija tretjih oseb na zaslonu: uporabljajo jo že vozniki, kot so AA, Transvia MED ali prvo reševalno vozilo E-Transit v Španiji.

Ta orodja pomagajo podjetjem ohraniti popoln nadzor nad svojim delovanjem in zmanjšati pojavnost nepredvidenih dogodkov na cesti.

Zgodba, zgrajena skupaj z uporabniki

Hans Schep, generalni direktor Forda Pro v Evropi, je dejal: »Transit je postal sinonim za učinkovitost. Vsaka nova generacija se rodi iz povratnih informacij naših strank in napreduje hitreje kot kdaj koli prej zahvaljujoč našim digitalnim rešitvam.« Ford Transit ni le kombi – je odraz šestih desetletij evolucije, prilagodljivosti in inovacij v službi tistih, ki poskrbijo, da svet deluje, kilometer za kilometrom.



Na 6. mestu

Če bi bila podjetja, v katerih imajo dostavna vozila pomembno vlogo, dejansko država članica EU, bi se leta 2023 po BDP uvrstila na šesto mesto – pred države, kot so Avstrija, Irsko ali Švedska, je razvidno iz poročila, ki ga je naročil Ford Pro, objavil pa Center za ekonomske in poslovne raziskave (Centre for Economics and Business Research – Cebr).

- Prispevek v letu 2023 skoraj bilijon evrov.
- Rast od leta 2017: +27,4 %.
- Povečanje od leta 2021: +6,5 %, kar presega številne sektorje, ki niso odvisni od gospodarskih vozil.





Dedek in vnuk

»Dedek (model L319) je debitiral leta 1955 in je tekel bolj na kratke steze. Naslednik je bil rojen 1967 in je bil že srednjeprogaš. Leta 1995 pa se je rodil vnuk, ki tudi danes ne izbira poti in opravlja posel zelo vestno.

Čprav je bil Daimler-Benz zaradi vojne močno prizadet, je že sredi petdesetih let prejšnjega stoletja hitro dosegel zelo dober položaj na domačem in evropskem trgu klasičnih avtomobilov. V programu proizvodnje tovornih vozil pa je imel široko paleto konvencionalnih tovornjakov. Najmanjši, v sedanji obliki ponujen od leta 1945, je bil Mercedes-Benz »L 3500«. Toda v razredu kombijev s skupno težo manj kot tri tone in pol več let ni bilo niti enega modela s trikrako zvezdo. Na srečo so v Stuttgartu hitro spoznali, da je kategorija preveč pomembna, da bi jo ignorirali.

Zgodba se začne z modelom 319

Odgovor na naraščajoče povpraševanje v tem segmentu je prišel leta 1955. Septembra je na že tako znanem avtomobilskem salonu v Frankfurtu debitiral »L319« s skupno maso do 3,6 tone in nosilnostjo 1,6 ali 1,8 tone, odvisno od različice. Široka paleta različic je vključevala kombi, dostavno vozilo, vse vrste minibusov in specialnih vozil, med katerimi so bila najbolj priljubljena gasilska vozila.

Mercedes ni sledil konfiguraciji konkurence (motor zadaj), temveč se je odločil za sodobnejši koncept karoserije, kjer je bil pogonski agregat spredaj, brez »pokrova motorja«, kar je voz-

nika potisnilo na sprednji del vozila, tik ob vetrobransko steklo. Takšna zasnova je zagotavljala boljši pogled na cesto in prinesla znatno povečanje nosilnosti. Vendar pa položaj motorja (sprva je šlo za dizelski motor s 43 KM), ki je zasedal prostor med voznikom in sopotnikom, ni bil najsrečnejša tehnična rešitev. Vendar to ni preprečilo, da bi si model ne pridobil več kot le dobrega slovesa, zato naj bi v manj kot 12 letih s tekočih trakov v Zindelfingenu in Düsseldorfu prišlo med 120.000 in 140.000 teh vozil (bil je prvi model, ki je na tekoče trakove takrat nove tovarne Mercedes prišel leta 1961).

Evolucija

Leta 1967 je Mercedes korenito spremenil najlažje »komercialce« – v program je uvedel generacijo »T«. »T1« je zaradi kraja proizvodnje dobil vzdevek »Bremer Transporter« (do leta 1984 so ga proizvajali v tovarni v Bremnu, kjer danes izdelujejo avtomobile razreda Mercedes »C«), medtem ko se je »T2« imenoval »Dizeldorfer Transporter«, ker so ga do leta 1995 proizvajali v Düsseldorfu.

Deset let po veliki spremembi, aprila 1977, sta bili predstavljeni različici »TN/T1N« (»Transporter Neu«/»Transporter 1Neu«), ki sta veljali za pravi predhodnici Sprinterja. Medtem je



1 Pregled za anale.



2 To je bil začetek zgodovine Mercedesovih kombijev – »L319«.



3 Samo najnujnejše: vozniki L319 so tovrstno armaturno ploščo konec petdesetih let imeli za moderno.

njena skupna teža narasla na 4.600 kg, motorji pa so bili »okrepljeni« (poleg dizelskih so bile na voljo tudi različice z bencinskimi motorji). Družina se je nenehno osveževala s sodobnimi tehničnimi rešitvami in je zato uživala dober ugled na trgu, zato je Mercedes lahko v anale vpisal še eno več kot zadovoljivo proizvodno bilanco: v 18 letih je bilo izdelanih (in seveda prodanih) približno 970.000 kombijev z oznako »T«.

Pionir

Prava revolucija pa je prišla s »Sprinterjem« leta 1995. Nova družina je od predhodnika prevzela le osnovni tehnični koncept, vse ostalo je bilo povsem drugačno. Kombinacija enodelne konstrukcije in pogona na zadnja kolesa z dobrim oprijemom, sodobnega vzmetenja z neodvisno podprtimi sprednjimi kolesi, nove varnostne opreme in zmogljivih motorjev je Sprinterja naredila za edinstveno vozilo v segmentu. Že v prvem polnem letu proizvodnje, leta 1996, je s proizvodnih trakov zapeljalo več kot 100.000 vozil.

Tri generacije

Prodajni uspeh je dal nov zagon razvojni ekipi Mercedes-Benz zunaj divizije, zato je bil Sprinter vizualno in tehnično prenovljen

že leta 2002. Novembra 2005 je debitirala povsem nova, druga generacija, leta 2009 so prispeli novi motorji in menjalniki. Konec aprila 2013 je bil kupcem ponujen v sveži, še vedno aktualni izdaji. Tudi pri tretji generaciji je povsem gotovo, da to ni »Sprinterjeva« ultimativna ponudba ...

Tehnološki razvoj in mejniki

Prva generacija Sprinterja, ki je bila predstavljena leta 1995, je že postavila nove standarde glede varnosti in učinkovitosti. Kolutne zavore na vseh kolesih, protiblokirni zavorni sistem (ABS) in dodatna voznikova zračna blazina v tistem času niso bili samoumevni v sektorju dostavnih vozil. Leta 2000 je bila varnostna oprema dodatno izboljšana, vključno z uvedbo elektronskega stabilizacijskega programa (ESP).

Z drugo generacijo leta 2006 so bile dodane številne različice, vključno z različnimi medosnimi razdaljami, višino strehe in dovoljeno bruto maso. Poleg tega je bil ESP uveden kot standard za vse furgon modele do 3,5 tone. Od leta 2013 je standarden postal tudi sistem za pomoč pri bočnem vetru (Sidewind Assist).

Tretja generacija, ki je bila predstavljena leta 2018, je prinesla obsežno povezanost. Sistem Mercedes-Benz User Experience (MBUX) je prvič omogočil glasovno upravljanje in povezal Sprinter



4 Eden bolj priljubljenih kombijev iz prve generacije Sprinterja: dolžina 4.385, širina 1.933, višina 2.325 mm; medosna razdalja 3.000 mm; štirivaljni dizelski motor do 2.299 cm³, 81 KM, največji navor 152 Nm, skupna teža 2.590 kg, nosilnost 810 kg.

Nemška kakovost iz Nemčije

Na večino evropskih trgov Sprinter prihajala iz dveh tovarn v Nemčiji, a tako kot njegovi predhodniki se proizvaja tudi v Argentini in v ZDA. Proizvodni zemljevid tega modela pa je še večji, saj ga proizvajajo tudi na Kitajskem, tovarno v Rusiji so zaprli zaradi sankcij, v manjših serijah z lokalnimi modifikacijami pa se proizvaja tudi drugod po svetu.

Za skoraj vse trge stare celine se Sprinter proizvaja v tovarnah Mercedes-Benz v Düsseldorfu in Ludwigsfeldeju (približno dvajset kilometrov jugozahodno od Berlina). Proizvodni obrat v Düsseldorfu je največja tovarna gospodarskih vozil v skupini Daimler. Njegovih približno 6000 zaposlenih proizvaja izključno Sprinterje v skoraj vseh različicah.

Daimler AG je v zadnjih nekaj letih v posodobitev kompleksa v Dieseldorfu investiral približno 300 milijonov evrov. Danes je to ena najsodobnejših in največjih tovrstnih tovarn na svetu, s številnimi operacijami, kjer so roboti popolnoma nadomestili delavce.



5 Z nenehnim razvojem in inovativno močjo ostaja Sprinter stalnica v transportni industriji in poudarja svoj status ikone industrije gospodarskih vozil.



6 Danes ena najsodobnejših notranjosti.

ter z digitalnimi rešitvami za upravljanje voznega parka. Leta 2019 je sledil eSprinter, prvi popolnoma električni model, ki omogoča lokalni prevoz brez emisij.

Trenutna generacija: Sprinter 2024

Najnovejša različica Sprinterja še naprej ponuja široko paleto različic in združuje sodobne tehnologije s povečano učinkovitostjo. eSprinter 2024 je na voljo v različnih oblikah in dolžinah karoserije ter je lahko opremljen s tremi velikostmi baterij. Z največjim dosegom 478 kilometrov (WLTP) je primeren tako za mestni dostavni promet kot za daljše transportne poti.

Poleg izboljšav dosega in prostornine tovarnega prostora so bili dodatno optimizirani varnostni in asistenčni sistemi.

Z nenehnim razvojem in inovativno močjo ostaja Sprinter stalnica v transportni industriji in poudarja svoj status ikone industrije gospodarskih vozil.



7 V obeh nemških tovarnah, v Düsseldorfu in v Ludwigsfeldeju, Sprinterje izdelujejo tako roboti kot ljudje. V zadnjih nekaj letih je Mercedes-Benz v najsodobnejšo opremo v teh dveh tovarnah investiral skoraj pol milijarde evrov.



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





» Mercedes-Benz strateško prilagaja svoj prodajni program v segmentu lahkih gospodarskih vozil.«

Prihajajo nove generacije dostavnikov

Mercedes-Benz je v segmentu lahkih gospodarskih vozil (LGV) prisoten že dobrih 70 let. Vse se je začelo z modelom L319, ki je nastal sredi petdesetih let prejšnjega stoletja, nato pa se je razvoj nadaljeval vse do danes zelo priljubljenega Sprinterja. Razvoj je bil dolg in uspešen.

Danes ima Mercedes bogate izkušnje v segmentu lahkih gospodarskih vozil, saj s svojo paleto pokriva zelo širok spekter potreb kupcev. O sedanjosti in prihodnosti v tem segmentu smo se pogovarjali z **Juretom Založnikom**, vodjo prodaje lahkih dostavnih vozil v podjetju Star Import d.o.o., ki skrbi za lahka gospodarska vozila v Sloveniji.

TR: Kakšno je danes poslovanje, ko sta se avtomobilski in tovarnjaški del Daimlerja ločila?

JZ: Mercedes-Benz je bil v preteklosti organiziran v dve večji diviziji – eno za osebna vozila, drugo za gospodarska vozila, kamor so sodili tovornjaki, avtobusi in lahka dostavna vozila. S strateško reorganizacijo, izvedeno pred nekaj leti, je prišlo do formalne ločitve poslovanja. Ustanovljeni sta bili dve samostojni družbi: Mercedes-Benz AG, ki danes združuje osebna in lahka dostavna vozila, ter Daimler Trucks, ki je osredotočen na težka gospodarska vozila in avtobuse.

Lahka dostavna vozila so zdaj vključena v osebni program, kar je smiselno tudi z vidika prodajno-servisne strukture. Distribucijski model je dvostopenjski – podjetje Star Import d.o.o. nastopa kot generalni uvoznik, medtem ko prodajo in servisiranje izvajajo naši pooblaščenji prodajno-servisni partnerji. V segmentu tovornih vozil pa je prisoten enostopenjski model, kjer podjetje Autocommerce deluje kot uvoznik, prodajalec in servisni center.

TR: Sliši se, da se ločujete od Renaulta in da se ukinja model Citan?

JZ: Ni več skrivnost, da Mercedes-Benz strateško prilagaja svoj prodajni program v segmentu lahkih gospodarskih vozil. V prihodnje se bo znamka osredotočila predvsem na srednje in velike dostavnike, kjer razpolagamo z lastnimi proizvodnimi kapacitetami ter razviti mi tehnološkimi rešitvami. Ta usmeritev je postala še bolj očitna v času razvoja novih platform, zasnovanih predvsem za

električne modele. Že ob njihovi predstavitvi je bilo mogoče slutiti, da bo Mercedes-Benz postopoma opustil ponudbo manjših dostavnikov, kot je model Citan, in se v celoti osredotočil na višje segmente, kjer lahko še naprej zagotavlja najvišjo raven inovacij, kakovosti in zanesljivosti.

TR: Prvič po koroni je trg LGV pri nas padel, in to v prvi polovici leta za kar 25 %, pri vas samo za dobrih 5 %, kje leži razlog?

JZ: Že nekaj časa opažamo postopno ohlajanje trga. Eden izmed opaznih trendov v zadnjih letih je zmanjšano število registriranih starejših vozil – predvsem tistih, starejših od osem let. Del teh vozil je bil prodan v tujino, del pa odjavljen iz prometa in začasno umaknjen iz uporabe, saj jih lastniki zaradi zmanjšane obsega poslovanja trenutno ne potrebujejo. V ospredju je trenutno racionalizacija stroškov in prilagajanje dejanskemu obsegu dela, kar pomeni, da prevozniki

danesh investirajo preišljeno in ciljno usmerjeno.

Naš nekoliko manjši padec v primerjavi s trgov pa je najverjetneje rezultat stabilne prodajne strukture, močne mreže partnerjev in osredotočenosti na kakovostne, dolgoročne rešitve za naše stranke.

TR: Ne moreva mimo elektrifikacije, je elektrika v dostavniki resnično prihodnost ali računamo na kaj drugega? Kakšno je zanimanje kupcev za električne dostavnike?

JZ: V segmentu lahkih gospodarskih vozil bodo še nekaj časa prevladovali dizelski pogoni, predvsem zaradi njihove vsestranskosti, dosega in zanesljivosti v vsakodnevni uporabi. Alternativni pogoni, kot je zemeljski plin, so se v preteklosti sicer ponujali kot možnost, vendar je zaradi sprememb v geopolitičnih razmerah interes za ta pogon v veliki meri zamrl. Naš principal v srednjeročnem obdobju jasno stavi na elektrifikacijo, natančneje na baterijsko-električna vozila. Zanimanje na trgu je različno. Večja podjetja in korporacije električna vozila že vključujejo v svoje vozne parke, predvsem zaradi strateških ciljev na področju trajnostnega razvoja in zmanjševanja ogljičnega odtisa. Na drugi strani so manjši podjetniki pri odločitvah bolj previdni – največkrat zaradi višjih začetnih stroškov, omejenega dosega in trenutno še vedno nezadostno razvite infrastrukture za polnjenje.

Verjamem, da bo z napredkom baterijskih tehnologij, izboljšanim dosegom in razvojem polnilne infrastrukture prehod na električne dostavnike postopoma postal bolj dostopen in enostaven. Ključno pa bo tudi, da se uporabniki prilagodijo novim logističnim in operativnim zahtevam, ki jih takšna mobilnost prinaša.

TR: Mercedes-Benz bo leta 2026 predstavil modularno, prilagodljivo platformo Van Electric Architecture (VAN.EA). V nasprotju s prvotno napovedjo bo na isti liniji zgrajena tudi platforma za motorje z notranjim zgorevanjem, imenovana VAN.CA, torej je res, da še nekaj časa ostajate pri dizlih?

JZ: Tako je – kot omenjeno, se proizvodnja obstoječih modelov z dizelskimi motorji nadaljuje tudi v prihodnje. Nova električna platforma VAN.EA prihaja naslednje leto, vendar postopno. Najprej bo predstavljena v modelih za prevoz oseb, kot naslednik razreda V (EQV), v naslednjih korakih pa sledita še naslednika modelov Vito in Sprinter. V prehodnem obdobju bodo tako v ponudbi na voljo vozila z novimi elektrificiranimi pogoni ter obstoječi modeli z motorji z notranjim zgorevanjem.

TR: Sprinter praznuje 30 let. Aktualna generacija je bila predstavljena leta 2018, je že čas za novega Sprinterja?

JZ: Res je, Sprinter je z več kot tremi desetletji prisotnosti na trgu eden ključ-

nih stebrov ponudbe Mercedes-Benz v segmentu velikih dostavnikov. Zadnja prenova leta 2023 mu je prinesla predvsem nadgradnjo varnostno-asistenčnih sistemov, medtem ko je njegov zunanji videz ostal pretežno nespremenjen. Kljub temu Sprinter še vedno velja za sodobno, izjemno prilagodljivo vozilo, ki ustreza širokemu spektru uporabniških zahtev – tako za prevoze kot za specializirane predelave. Zaradi svoje zanesljivosti, vzdržljivosti in kakovostne izdelave pa ohranja visoko prepoznavnost in vrednost tudi na trgu rabljenih vozil.

TR: Načrtujete pri Sprinterju kakšno posebno akcijo ob jubileju?

JZ: Ob jubileju modela Sprinter pripravljamo posebno, omejeno serijo vozil z oznako »30 let«. Gre za posebej opremljene modele, ki bodo kupcem na voljo z dodatnimi finančnimi ugodnostmi. Vozila iz te serije bodo bolje opremljena, s čimer želimo obeležiti pomemben mejnik v zgodovini tega modela in hkrati ponuditi dodatno vrednost našim strankam. Ob tem velja izpostaviti, da imajo vsa naša lahka gospodarska vozila že v osnovi tudi podaljšano jamstvo: osnovni dve leti jamstva, ki ju priznava proizvajalec, dopolnjujemo z dodatnim triletnim podaljšanim jamstvom – skupaj do pet let oziroma do največ 240.000 prevoženih kilometrov.





MAN TGE Več raznolikosti tudi za najmanjše podjetnike

MAN bistveno nadgrajuje svojo modelsko paleto za dostavnike TGE. Sedaj je na voljo večja tovarniška izbira posebnih nadgradenj, več pomočnikov za voznika, uporaba pa je enostavnejša.

S prenovljeno generacijo dostavnih vozil TGE »Next Level« MAN Truck & Bus ne predstavlja le celovito posodobljenega dostavnega vozila, temveč tudi razširja svojo ponudbo tovarniških nadgradenj in predelav. To pomeni, da lahko vsak kupec sedaj izbira med skupno 13 različnimi različicami karoserije neposredno iz tovarne, ki imajo tako tudi tovarniško garancijo. Klasični furgon, hladilna nadgradnja, platforma za prevoz vozil, reševalno vozilo, prekucnik, minibus ... so nadgradnje pripravljene v programu Certified Van Partner.

Certificiranje služi kakovosti

Z novim partnerskim programom »Certified Van Partner« MAN ustvarja zavezujoč standard kakovosti za sodelovanje z izdelovalci nadgradenj. MAN Truck & Bus, tako kot številni proizvajalci dostavnih vozil danes, vzpostavlja zavezujoč okvir kakovosti za sodelovanje s proizvajalci nadgradenj in predelav. Cilj je z jasnimi standardi zagotoviti raznolikost individualnih rešitev za vozila, ki temeljijo na modelu TGE, in okrepiti sodelovanje s kvalificiranimi partnerji. Med drugim se ocenjujejo kakovost končnega vozila, uspešno preverjanje skladnosti v skladu s tovarniškimi specifikacijami ter popolnost in vzdrževanje profila podjetja na platformi proizvajalca

karoserij MAN. Certificiranje MAN se izvaja z večstopenjskim inšpekcijskim postopkom, pri čemer redni pregledi zagotavljajo kakovost in trajnostnost.

V obratno smer pa bodo certificirani partnerji imeli koristi od tesnejše povezanosti z MANom. To vključuje skupne prodajne in marketinške dejavnosti, vabila na tehnične in produktne sestanke ter dostop do tehničnih informacij in priložnosti za usposabljanje. Samo proizvajalci, ki izpolnjujejo vsa merila, prejmejo certifikat, ki velja tri leta. Za proizvajalca gospodarskih vozil MAN program prinaša večjo preglednost in manj servisnih primerov ter s tem krepi blagovno znamko.

Razširjena standardna oprema

Pri generaciji »Next Level« je na voljo razširjena standardna oprema ter nova multimedijška in telematska povezava. Zahvaljujoč novi električni arhitekturi TGE zdaj prejema posodobitve programske opreme po zraku, medtem ko je infotainment zdaj mogoče intuitivno upravljati. Poleg tega lahko voznik brez motenj dostopa do ustreznih podmenijev prek gumbov za hitro izbiro.

Po drugi strani pa je ponudba pomočnikov za voznika razširjena in zdaj vključuje tudi pomočnika proti mrtvemu



kotu in sistem za opozarjanje na trk s funkcijo zaviranja v sili. Sistemi delujejo zanesljivo in posredujejo le, ko so resnično potrebni. Enako velja za prilagodljivi tempomat, ki vedno varno vzdržuje predhodno nastavljeno razdaljo do vozila spredaj. Zanimivo pa je, da s trenutno generacijo modelov ni na voljo nobena električna različica. Po koncu proizvodnje e-Crafterja pri VW gospodarskih vozilih je bil ukinjen tudi popolnoma električni MAN TGE.

Digitalno okolje

Digitalno voznikovo delovno mesto je ergonomsko oblikovano z intuitivno razporejenimi kontrolniki in veliko prostora za shranjevanje. Na digitalni instrumentni plošči so vam vse pomembne podrobnosti vedno pred očmi, zahvaljujoč na novo razvitemu ergonomskemu večfunkcijskemu volanu pa lahko izberete nove asistenčne sisteme in druge funkcije, ne da bi izpustili volan. Zagon brez ključa, elektronska parkirna zavora, MAN SmartLink in nova ročica samodejnega menjalnika, ki je sedaj nameščena neposredno na volanskem drogu, prispevajo k dodatni poenostavitvi vsakodnevnega dela.

Osrednji zaslon na dotik MAN Media Van služi kot nov komandni center v vozilu in omogoča nadzor nad funkcijami vozila. Standardno je opremljen z 10,4-palčnim zaslonom, sprejemnikom DAB+ in vmesnikom Bluetooth. Dodatne funkcije, kot so navigacija, glasovno upravljanje, pretakanje medijev in 12,9-palčni zaslon, pa so na voljo kot dodatna oprema.



2 Digitalno voznikovo delovno mesto je ergonomsko oblikovano z intuitivno razporejenimi kontrolniki in veliko prostora za shranjevanje.



3 »Kot proizvajalec tovornjakov že desetletja vzdržujemo tesne odnose s proizvajalci nadgradenj. S programom Certified Van Partner zdaj ustvarjamo zanesljivo podlago za kakovost, učinkovitost in zaupanje – v korist naših kupcev in partnerjev za dostavna vozila,« pravi Roy Tietze, vodja upravljanja nadgradnje dostavnih vozil pri MAN Truck & Bus.



1 Sedaj ima MAN v ponudbi tudi 200-konjski motor.



4 Tukaj je odličen primer, kaj je mogoče pričarati iz 3,5-tonskega tovornjaka. Vzemite šasijo TGE z nizkim okvirjem, široko profilno zadnjo osjo in zračnim vzmetenjem in nanj postavite lahek zaboj z individualnim dizajnom.



BE-Combi: Z vozniškim dovoljenjem do sedem ton

BE-Combi predstavlja inovativen koncept za logistična podjetja. Dostavnik s 3,5-tonsko bruto maso je kombiniran s 3,5-tonskim priklopnikom. Proizvajalec nadgradnje BE Combi je TGE spremenil v vlačilec s sedlom, enoto za dovod zraka in inteligentnim zavornim sistemom. Na sedlo je pripeta enoosna prikolica 3500PLUS znamke BE-Combi z lahkim zabojnikom proizvajalca Junge, zadnjo dvizno ploščo in strešnim spojlerjem. Kombinacija dostavnika in polpriklopnika ima bruto težo sedem ton. Vozniki za vožnjo potrebujejo samo vozniško dovoljenje BE, ne pa tudi C kategorije. Kombinacija vozil ponuja nosilnost 2.650 kilogramov in prostornino tovornega dela do 28 kubičnih metrov, ki se lahko uporabi za prevoz do deset evropalet. Proizvajalec oglašuje, da naj bi bila to alternativa 7,5-tonskim tovornjakom. Varnostne funkcije, kot sta ABS in ESP, se prenašajo tudi na prikolico.





5 MAN in Meiller nista le geografsko blizu v Münchnu, temveč se tudi usklajujeta pri proizvodnji vozil. MAN ponuja veliko dostavno vozilo TGE s prekucnikom Meiller kot del tovarniške proizvodnje.

Prekucnik z optimizirano težo

Trigenius iz Meillerja je robusten, težno optimiziran tristrani prekucnik, narejen iz Hardox jekla z visoko nosilnostjo. Slednje je med drugim doseženo s tehnologijo laserskega varjenja, ki

združuje tanka jekla visoke trdnosti. V kombinaciji s TGE 3,5 tone nosilnost znaša 951 kg, za 5,5-tonski TGE pa 2.600 kg. Druge novosti modela so enotonske pritrdilne objemke na stranskih stenah za pritrditev blaga, ki je višje od stene prekucnika ter pritrdilne objemke s pritrdilno silo dveh ton, nameščene v tleh. Strokovnjak za prekucnike s sedežem v Münchnu je revidiral tudi način zapiranja stranskih sten, dvigov in blatnikov.

Novi pomočniki

Novi MAN TGE, imenovan tudi TGE Next Level, dopolnjuje ponudbo MAN. Zelo je poudarjena varnost, ki se je bistveno izboljšala zaradi novih asistenčnih sistemov. Med drugim so bili dodani naslednji sistemi:

- Opozorilo za mrtvi kot in približevanje.
- Pomočnik za obračanje.
- Napredni tempomat Cruise Assist Plus.
- ACC Stop & Go.
- Asistent za aktivno ohranjanje voznega pasu in asistent za zastoje.
- Serijski asistent za zaviranje v sili in sistem za prepoznavanje prometnih znakov.





PRIGO – SINONIM ZA KAKOVOSTEN IZBOR PNEVMATIK:

"V svetu kjer vsak kilometer šteje."

Varnost na cesti je vedno na prvem mestu – in prav pnevmatike imajo pri tem ključno vlogo. Podjetje PRIGO, z dolgoletno tradicijo in odličnim ugledom na slovenskem trgu ponuja celovite vulkanizerske storitve ter prodajo tovornih pnevmatik KUMHO.

Vse na enem mestu – strokovno, hitro in zanesljivo.

V podjetju PRIGO se zavedamo, da je pravilno izbrana pnevmatika in kakovostna vulkanizerska storitev več kot le »navadna storitev nakupa in menjave«. Naši strokovno usposobljeni vulkanizerji opravijo vse potrebno za varno in udobno vožnjo (menjava pnevmatik, centriranje, popravilo pnevmatik, menjava ventilov in nastavitve tlaka v pnevmatikah).

»Za sodelovanje s podjetjem KUMHO smo se odločili, ker sledijo jasno zastavljeni viziji ter z napredno tehnologijo in inovacijami strmijo k razvoju kakovostnih pnevmatik. To nam omogoča, da našim strankam ponudimo zanesljive, kvalitetne in cenovno dostopne pnevmatike.«

Rafko Kavčič, vodja nabave in prodaje pnevmatik

Vsaka storitev je izvedena z natančnostjo in v skladu z najnovejšimi standardi, saj je zadovoljstvo strank za PRIGO vedno na prvem mestu.

V podjetju PRIGO ponujamo bogato izbiro tovornih pnevmatik priznanega proizvajalca KUMHO.

Vrste pnevmatik



- Vodilne: enakomerna obraba, tiho delovanje
- Pogonska: izjemen oprijem, visoka vzdržljivost
- Prikolična: stabilnost pri visokih obremenitvah

KUMHO, pnevmatike, ki gradijo zaupanje na cesti

Ne tvegajte z neznanimi znamkami. Ko gre za vašo floto, vaš tovor in vaše stranke, šteje preverjena kakovost. KUMHO pnevmatike so rezultat desetletij razvoja, testiranja in izboljšav in prav zato jih danes uporabljajo profesionalci po vsem svetu. Zaupamo jim tudi mi v podjetju PRIGO. Zakaj? Ker preizkušamo, testiramo in z njimi vozijo tudi naši tovornjaki.



KUMHO TIRE: Zanesljiv partner na dolgi poti.

- **Vizija:** KUMHO si aktivno prizadeva postati premium blagovna znamka s poudarkom na inovacijah, ki bodo ključno pripomogle k razvoju visoko učinkovitih pnevmatik.
- **Tehnološki napredek:** Predstavljajo nove, tehnološko napredne ultrazmogljive pnevmatike, da bi zadovoljili vse večje povpraševanje kupcev in na novo opredelili kategorijo visoko zmogljivih pnevmatik, katere so vam na voljo pri PRIGU.
- **Osredotočenost na globalni trg:** KUMHO želi okrepiti svoj položaj na svetovnem trgu z osredotočanjem na izdelke visoke učinkovitosti in širitvijo prodaje na večjih trgih. Slovenija vsekakor ostaja zelo pomemben trg zato smo se pri podjetju PRIGO za sodelovanje z njimi tudi odločili.

Zmogljivost, ki jo čutite. Zanesljivost, ki ji zaupate. PRIGO, vaša prva izbira pri nakupu KUMHO tovornih pnevmatik.

ICOS (Integrirani sistem za optimizacijo komponent) je razvojna tehnologija podjetja KUMHO, ki z umetno



inteligenco optimizira obliko, strukturo in materiale pnevmatik, kar omogoča večjo zmogljivost, daljšo življenjsko dobo in nižje stroške.



**Pooblaščen prodajalec
pnevmatik Kumho**

Kontakt za več informacij ali individualno ponudbo:

- Prijazno osebje vam je vedno na voljo za nasvet in naročanje na termin - **031 639 788**
- **www.PRIGO.si**



Katero orodje vzeti s sabo na pot?

Se sprašujete, katero orodje vzeti s seboj na potovanje? Da bi se izognili neprijetnim presenečenjem na cesti, vedno preverite in pripravite svoj avto, preden se odpravite na pot. To vključuje tudi orodje za nepredvidene situacije, ki jih ne morete preprečiti.

Dvigalka in ključ

Najprej in predvsem morate imeti v avtu dvigalko in ključ za kolesne matice, saj se vam lahko pnevmatika predre kadar koli. Avtomobili z rezervnimi kolesi imajo to orodje serijsko, vendar so pogosto slabe kakovosti (varčevanje). Dobro je vedeti tudi, kako se zamenja pnevmatiko na avtomobilu. Če imate set za popravilo, ga uporabite v skladu z navodili za uporabo, a naš nasvet je, da raje pokličite asistenco, ki vam bo na kraju samem popravila predrto pnevmatiko, saj je set za popravilo le začasna rešitev in boste kljub temu morali k vulkanizerju na popravilo, najpogosteje pa vam bodo pnevmatiko kar zamenjali, kar pa predstavlja višji strošek.

Akumulator

Akumulator se lahko izprazni, tudi če ni star. Slabo zaprta vrata na avtomobilu so razlog, da v vozilu gori lučka, ki lahko gori celo noč in dan ter počasi izprazni akumulator. To ni nič strašnega, če imate s sabo kable za zagon. Poiščete soseda, se priklopite in odpeljete. Dober alternator bo akumulator ponovno napolnil.



V vozilu imejte tudi ustrezen ključ, s katerim boste po potrebi odvili kontaktne povezave na akumulatorju. Običajno je to ključ številka 10 in/ali 13, vendar vseeno prej preverite.

Varovalke in žarnice

V predal za rokavice lahko daste komplet rezervnih varovalk in žarnic, koristno pa je imeti s seboj tudi ploščat in križni izvijač. V prtljžniku je dobro imeti škatlo z osnovnim orodjem, v kateri naj bosta tudi kladivo in kombinirani ključ, saj lahko kaj zarjavelega, kot je na primer matica, pogosto povzroči težave.

Drugo orodje, ki bi lahko bilo koristno

Ne pozabite na vlečno vrv, mazivo v spreju, svetilko in lepilni trak, majhne stvari, ki lahko rešijo številne težave in jih je pravzaprav dobro imeti vedno v avtomobilu.

Vse to orodje ni velik strošek in veliko bolj koristno je, da ga imate s seboj, kot pa upati, da ne bo težav ali da vam bo nekdo, ki se bo ustavil, pomagal. In tudi če vam bo, je dobro, da imate s seboj tisto, kar potrebujete.





Nadgradnja naj bo prilagojena

S pravilnikom o nalaganju in pritrdjevanju tovora v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 70/2011 z dne 5. 9. 2011) so voznikom predpisali, kaj je treba storiti za ustrezno varnost pri prevozu tovora v cestnem prometu. Iz pravilnika je razvidno, da imamo za najbolj pogoste tovore točno določene parametre, ki jim je treba zadostiti. Pravilnik sledi dokumentu Evropske komisije z naslovom »Evropske smernice za varovanje tovora v cestnem transportu« (European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport).

Varnost v prometu se vedno začne z voznikom. Del varnosti v cestnem prometu je tudi pritrdjevanje tovora, ki ga voznik z vozilom prevaža. Vozniki, tako poklicni kot nedeljski, pogosto zamahnejo z roko in si rečejo: saj je tovor dovolj lahek ali težek, saj se ne bo premaknil nikamor. To deloma drži, dokler vozimo z enakomerno hitrostjo v ravni črti. Ko je treba vozilo ustaviti ali se z njim izogniti oviri, ugotovimo, da ni več tako. Takrat se voznik lahko tolaži samo s tem, da tovor nikoli ne pade nižje kot do tal. Med vožnjo na tovor delujejo vztrajnostne in centrifugalne sile. V smeri gibanja naprej se pojavi vztrajnostna sila, ki je enaka 0,8-kratniku teže tovora in sili tovor v prvo čelno stranico nadgradnje, v smeri bočno se pojavi centrifugalna sila, ki je enaka 0,5-kratniku teže tovora in sili tovor bočno iz nadgradnje. Vztrajnostna sila se pojavi tudi vzvratno in tovor pritiska v zadnja vrata nadgradnje ter je enaka 0,5-kratniku teže tovora.

Fizikalne zakonitosti

Fizikalne zakonitosti pri prevozu tovora in prometna varnost nas usmerjajo v to, da je treba tovor pred vožnjo pritrditi. In to tako, da bo sila pritrdjevanja tovora večja ali vsaj enaka fizikalnim silam, ki se pojavijo na tovoru med vožnjo. Le tako bo tovor med prevozom ostal na svojem mestu. V osnovi lahko na grobo rečemo, da poznamo tri vrste pritrdjevanja tovora:

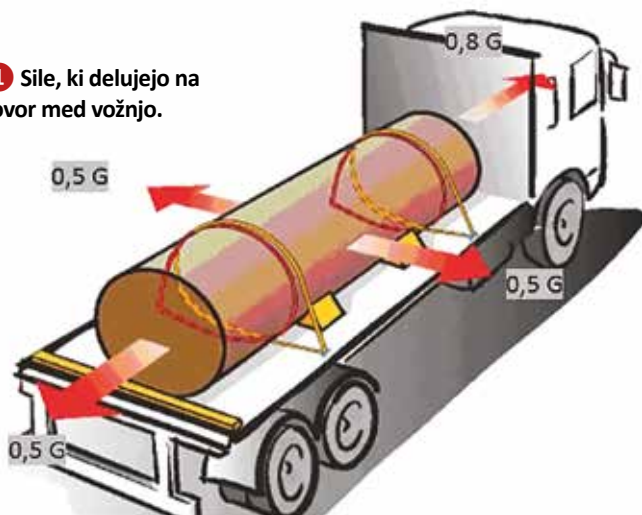
- pritrdjevanje preko tovora, pri katerem s pomočjo dodatne sile iz pritrdilnega sredstva povečujemo trenje med podlago in tovorom. Pri tem je pomemben količnik trenja med podlago in tovorom. Največji torni koeficient 0,6 nam omogoča podlaganje gumene torne podloge med pod nadgradnje in tovor;
- diagonalno pritrdjevanje tovora, pri katerem pritrdjujemo tovor s čvrstostjo pritrdilnega sredstva. Najbolj pogost pripomoček za pritrdjevanje je veriga;
- pritrdjevanje s pomočjo nadgradnje oziroma oblike. Tovor pritrdimo tako, da pritrdilna sredstva omejujejo njegovo gibanje. Za ta način pritrdjevanja najbolj pogosto uporabljamo stene nadgradnje, prečne in vzdolžne letve.

Ne glede na to, katero vrsto pritrdjevanja uporabimo, je pri pritrdjevanju še vedno zelo pomembno trenje med tovorom in podlago. Najlažje si bomo predstavljali na primeru: na nadgradnji je prostostoječa paleta teže 1000 kg. Pri polnem zaviranju se na njej pojavi vztrajnostna sila, ki je enaka 800 daN. Trenje med lesenim podom in leseno paletto je 0,3, kar pomeni, da sila trenja znaša natanko 300 daN. Ker je vztrajnostna sila večja za 500 daN od sile trenja, se bo paleta zagotovo popeljala po tovarnem prostoru. Z uporabo torne podloge povečamo koeficient trenja na 0,6. Ponovni izračun pokaže, da sila trenja znaša 600 daN. V tem primeru je sila trenja zaradi uporabe torne podloge večja kot v prvem primeru, ampak še vedno je vztrajnostna sila za 200 daN večja kot sila trenja. Če želimo, da bo tovor obstal na svojem mestu, je treba s pritrdilnimi sredstvi zagotoviti dodatno silo. V prvem primeru 500 daN, v drugem 200 daN.

Čvrstost sten

V tem članku se osredotočamo na pritrdjevanje tovora s pomočjo oblike oziroma nadgradnje s ponjavo. Pri uporabi tega načina pritrdjevanja tovora je pomembno, kakšne in kolikšne obremenitve zdržijo stene nadgradnje. Vse nadgradnje morajo biti prilagojene tako, da se tovor lahko zavaruje. Čvrstost oz. togost sten in ostali elementi nadgradnje igrajo pomembno vlogo pri zavarovanju tovora glede na sile, ki se pojavijo med samo vožnjo. Togost zgradbe karoserije določata dva standarda: EN 12642 CODE-L in EN 12642 CODE-XL. Najbolj razširjen in pogosto uporabljen standard je CODE-XL. Tudi pošiljatelji zelo pogosto zahtevajo, naj bo nadgradnja opremljena s tem standardom. Kaj nam ta standard določa oziroma kaj pomeni z vidika oblikovnega pritrdjevanja tovora? Nadgradnja je oblikovana tako, da mora prednja stranica brez trajnih poškodb prenesti maksimalno obremenitev 50 % nosilnosti, stranski bočni steni morata prenesti 40 % nosilnosti brez trajnih poškodb in zadnja vrata morajo prenesti 30 % nosilnosti brez trajnih poškodb. Pri nadgradnjah s tem certifikatom je zavarovanje tovora preprosto. Nadgradnja bo z obliko oziroma svojo togostjo zadržala tovor takrat, kadar:

1 Sile, ki delujejo na tovor med vožnjo.



2 Torna podloga s koeficientom trenja 0,6.



3 Notranjost CODE XL polprikolice.

- je bočni seštevnik praznih prostorov, gledano iz ptičje perspektive, med zunanjim robom tovora ter zunanjim levim in desnim robom nadgradnje manjši od 80 mm,
- med tovornimi enotami in prednjo stranico ni praznih prostorov,
- je tovor pred zadnjimi vrati zavarovan proti prevračanju s prečno letvijo ali vrati.

Če za blokiranje uporabljamo vrata, prazen prostor v vodoravni smeri med vrati in zadnjo vrsto tovora ne sme biti daljši od 150 mm.

Notranja širina nadgradnje je 2480 mm. Dve vzdolžno naloženi evro paleti ali tri prečno naložene evro palete dimenzij 1200 x 800 mm tvorijo natanko 2400 mm širine. Na vsaki strani do roba nadgradnje ostane 40 mm praznega prostora. Daljši prazni prostori od 80 mm povečujejo sunek sile. Kadar so izpolnjeni ti pogoji, bo nadgradnja z obliko varovala tovor. To pa je v praksi ob prevozu tovora zelo težko doseči, zato je treba tovor takrat dodatno pritrditi z oprtnicami. Primer izračuna: nosilnost polprikolice je 27.000 kg. Vztrajnostna sila, ki deluje na tovor pri zaviranju, je 21.600 daN. Bočna sila, ki deluje na tovor pri vožnji v ovinek, je 13.500 daN in ta ista sila se pojavi vzvratno. Sila trenja je enaka 16.200 daN (koeficient trenja lesa na protizdrsno podlogo je 0,6). Sila tovora, ki pritiska na prednjo steno, zmanj-



4 Testiranje čvrstosti nadgradnje.



5 Močnejša nadgradnja za prevoz pnevmatik.

šana za silo trenja, je 5400 daN. Bočna sila, ki pritiska na bočne stranice, zmanjšana za silo trenja, je -2700 daN. Sila trenja je večja od bočne sile. Vzvratno se pojavi podobna situacija in sila trenja je -2700 daN. Sila trenja je večja od sile, ki deluje vzvratno. Ali bo nadgradnja zdržala te obremenitve, ki se pojavijo med vožnjo? Da, saj prednja stena prenese silo 13.500 daN. Bok prenese silo 10.800 daN in zadnja vrata prenesejo 8100 daN. Iz primera lahko razberemo, da so stene nadgradenj močnejše od sil, ki se pojavijo med vožnjo na tovoru. Nadgradnja bo zadržala tovor na svojem mestu. Če ne uporabljamo protizdrsnih podlog (lesen pod in lesena paleta imata koeficient trenja 0,3), so sile, s katerimi tovor deluje na nadgradnjo, za 30 odstotkov večje. Zato je uporaba tornih podlog zelo priporočljiva. Kljub temu, da bok prikolice zdrži 40 % nosilnosti, se tovor praviloma bočno začne prevračati takrat, kadar je njegovo težišče dvakrat višje od naležne površine tovora na pod. Bok bo s svojo čvrstostjo prenesel obremenitve samo takrat, ko so med navpičnimi stebri vstavljene vse bočne letve.

Zmotno je mišljenje, da če prevažamo tovor v nadgradnji s CODE XL certifikatom, pritrdjevanje tovora ni potrebno. Iz primera in razlage je razvidno, kakšni pogoji morajo biti izpolnjeni, da lahko tovor pritrdimo z nadgradnjo oz. čvrstostjo le-te. Proizvajalci razvijajo namenske nadgradnje, ki omogočajo z uporabo CODE XL certifikata in dodatnimi sredstvi za pritrdjevanje varno pritrdjevanje tovora. To so večinoma nadgradnje s ponjavami za prevoz pijače, pnevmatik ... Code XL certifikat je treba periodično obnavljati. Vsi navedeni izračuni so primer in ni nujno, da izražajo dejansko stanje v dani okoliščini. Nemalokrat in zelo pogosto so »gurtne« še vedno alfa in omega za pritrdjevanje tovora pod ponjavami nadgradenj. Raje eno uro pozneje na razkladu zaradi pritrdjevanja tovora – kot pa deset let prej pri Matildi.

Rumena stekla:

Resnično pomagajo pri nočni vožnji?

Rumena ali jantarna stekla za očala so vse pogostejša izbira med vozniki, lovci, športniki in celo igralci video-iger. Veljajo za pripomoček, ki naj bi izboljšal kontrast in zmanjšal bleščanje v slabših svetlobnih razmerah. Toda ali res pomagajo — še posebej ponoči?

Zagotovo ste že naleteli na oglas za očala za nočno vožnjo, ki naj bi voznikom olajšala pogled, še posebej v slabših vremenskih pogojih. Sami veste, da vas ponoči zaslepijo žarometi nasproti vozečega avtomobila. Kaj torej lahko storite, da bi učinke bleščanja vsaj omilili?

Lažje ločevanje objektov

En nasvet je, da začnete uporabljati očala s steklom, ki zaradi rumenega odtenka zmanjšajo moč bele svetlobe, ki potuje skozi, ter filtrirajo določene modre svetlobne valovne dolžine, kar naj bi posledično izboljšalo kontrast in jasnost vida. Dodajanje rumene barve beli svetlobi lahko očesu precej olajša spopa-



danje z močno svetlobo, rumeni odtenek pa ima to prednost, da moč bele svetlobe zmanjša, ne da bi preveč spremenil splošni barvni spekter, ki ga oko zaznava ponoči.

Dodatek rumenega odtenka naj bi povečal tudi kontraste, torej naj bi oko lažje med seboj ločevalo objekte ob cesti. Prodajalci torej zatrjujejo, da očala za nočno vožnjo zmanjšajo bleščanje in slabo vidljivost, in če ste jih kdaj že uporabili, hitro dobite občutek, da zadeva res deluje, predvsem v primeru, če so vaše oči bolj občutljive na svetlobo.



Prednosti rumenih stekel

Rumena barva poveča zaznavanje kontrasta med svetlimi in temnimi površinami, kar lahko koristi v megli, mraku ali ob slabši vidljivosti. Stekla lahko zmanjšajo bleščanje zaradi razpršene svetlobe, kot je tista, ki se odbija od mokre ceste ali snežne podlage. Uporabniki pogosto poročajo o bolj udobnem in sproščnem občutku med vožnjo v temi, tudi če objektivne izboljšave niso velike. Kot smo že omenili, rumena stekla absorbirajo del modre svetlobe, ki je prisotna v dnevni svetlobi, umetni razsvetljavi in zaslonih. To pa zmanjšuje utrujenost oči, izboljšuje osredotočenost in udobje, zmanjšuje pa tudi možnost nastajanja glavobola.

Pri vožnji v hribih, kjer se pogosto menjajo svetli in temni odseki (npr. tuneli, sence dreves), rumena stekla pomagajo očem hitreje prilagoditi kontraste. Na koncu pa tovrstna stekla dajejo tudi estetski in psihološki učinek, kar pa tudi ni zanemarljivo. To-

pla barva leče daje prijeten ton celotnemu vidnemu polju, kar deluje pomirjujoče. Ljudje z rahlo fotofobijo (občutljivostjo na svetlobo) poročajo tudi o večjem udobju podnevi, ne le ponoči.

Posvetujte se z optikom

Rumena stekla imajo svoje prednosti – predvsem pri vožnji v megli, oblačnem vremenu ali ob slabši dnevni svetlobi. Če iščete očala za nočno vožnjo, naj bo vaša prva izbira par prozornih stekel z visokokakovostnim antirefleksnim premazom.

Preden investirate v posebna očala za nočno vožnjo, se posvetujte z optikom. Prava izbira je odvisna od vaših oči, načina vožnje in občutljivosti na svetlobo.

Obstaja pa še bolj preprost ukrep, ki zmanjšuje bleščanje. Bleščanje bo precej omililo že očiščeno vetrobransko steklo, zato mu na vsake toliko časa posvetite nekaj pozornosti in ga dobro zdrgnite in operite.





BOLJŠI VID ZA BOLJŠE ŽIVLJENJE

V OPTIKI VAM NUDIMO:

STROKOVNO:

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

KVALITETNO:

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

ZANIMIVO:

- ZNIŽANE CENE SONČNIH OČAL

POSEBNOST:

- lasten brezplačen parkirni prostor za stranke

UGODNO:

- konkurenčne cene

TRŽAN D.O.O.
 Mariborska 54, Celje
 Tel.: 03 491 38 00
 051 308 800
 Delovni čas: delavniki: od 8. do 18. ure, sobote: od 8. do 12. ure

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



www.optika-terzan.si



Zaganjač – popravilo ali zamenjava

Zaganjač je eden pomembnejših delov na vozilu. V osnovi je to le enosmerni elektromotor, ki se uporablja za zagon motorjev z notranjim zgorevanjem, ne glede na vrsto – ali je to bencinski ali dizelski motor. Uporabljamo ga samo za zagon motorja, zato se njegova zgradba še od časa, ko je bil prvič vgrajen (1912), ni veliko spremenila.

Vedno je bil projektiran tako, da zdrži le kratkotrajne obremenitve, zato ne mara daljših zaganjaj in vrtenja v prazno. Ker zanj ni predvideno nobeno hlajenje, prihaja do poškodb ravno takrat, ko se motor iz kakršnega koli razloga noče zagnati in nato voznik zaganja motor dlje časa, kot lahko to zaganjač prenese. Takrat pride do pregrevanja in raztapljanja posameznih sestavnih delov, kot so krtačke, rotor, magneti ... Zato ni nikoli dobro predolgo zaganjati motor, temveč zagnati, in če ne »vžge«, počakati nekaj trenutkov, da se ohladi.



1 Najpogosteje se na zaganjaču izrabijo ščetke, zato jih je treba zamenjati.

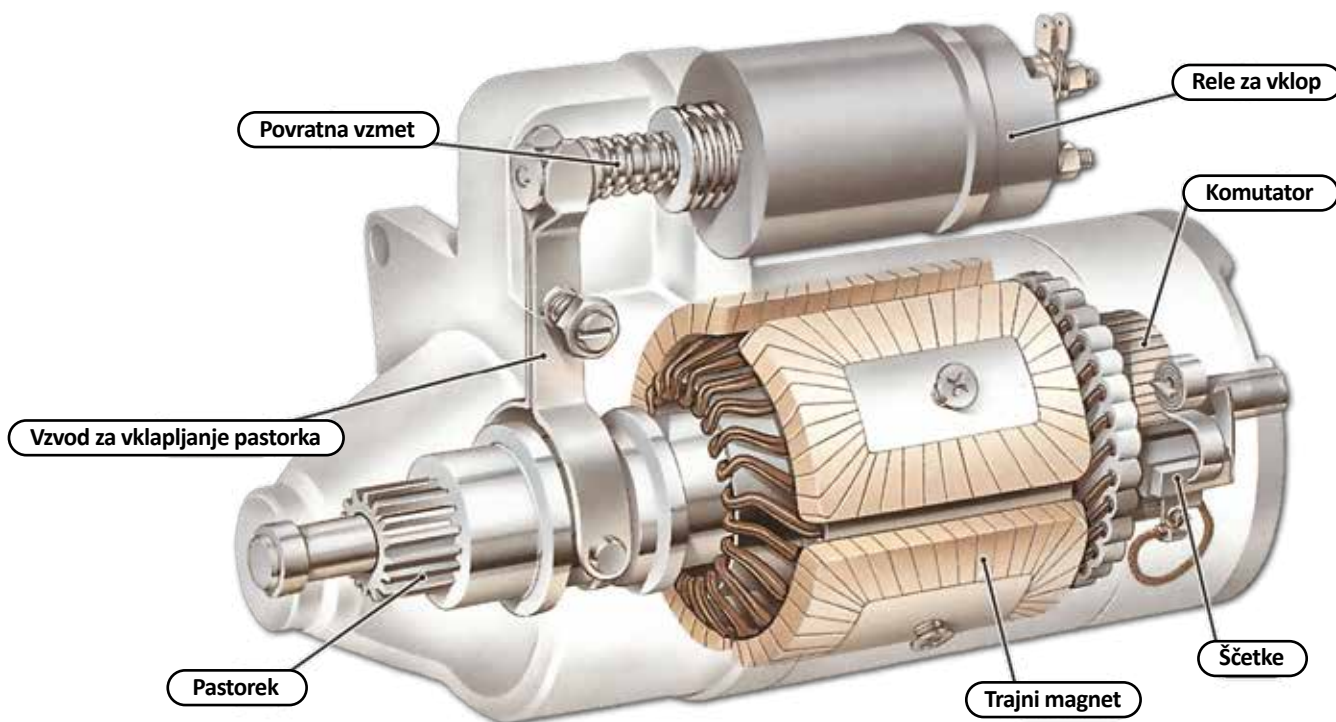
Razlika v moči

Zaganjači se med seboj razlikujejo po moči, saj je za zagon bencinskih motorjev dovolj od 0,7 do 1,5 kW moči, medtem ko dizelaši potrebujejo moč do 2 kW. Ker se zaganjač napaja z elektriko iz akumulatorja, je za doseganje potrebne vrtilne frekvence treba imeti tudi dovolj močan in brezhiben akumulator. To še posebej velja za dizelske motorje, ki se zaganjajo le s pomočjo kompresije. Del, ki se najpogosteje iztroši na zaganjaču, so po navadi grafitno-bakrene ščetke, ki se trošijo pri vsakem zagonu motorja in se s časom povsem zdrsajo. Če reagiramo pravočasno in ščetke zamenjamo, bo popravilo poceni in škoda minimalna. Če ne menjamo pravočasno, lahko poškodujemo tudi druge dele zaganjača, kot je recimo rotor s kolektorjem, po katerem drsijo ščetke.

Polomljeni zobniki

Ob nepravilni uporabi lahko poškodujemo tudi rele za vklop, ki potisne pastorek na ozobljen vztrajnik motorja. Včasih se lahko polomijo tudi zobje na pastorku ali na vztrajniku. Poškodovane dele menjamo postopoma, ko do poškodbe pride, obstajajo pa tudi servisi, kjer vam preventivno zamenjajo načete dele zaganjača.

Na koliko kilometrov se bo zaganjač pokvaril, se ne da ugotoviti ali predvideti, saj nekateri motor zaženejo enkrat in nato prevozi 500 kilometrov, medtem ko drugi vozilo na dan zagnajo tudi po 100 krat ali več (taksisti).



2 Zaganjači se med seboj razlikujejo po moči, saj je za zagon bencinskih motorjev dovolj od 0,7 do 1,5 kW moči, medtem ko dizelaši potrebujejo moč do 2 kW.

Pogosti znaki okvare zaganjača

Kar nekaj okvar se lahko pojavi na zaganjaču, v največ primerih pa se ob zagonu nič ne zgodi, sliši se le »klik«, zaganjač se vrti počasi ali neenakomerno, vozilo lahko zažene le s pomočjo potiskanja. Najpogostejši vzroki za omenjene težave pa so v izpraznjenem akumulatorju, slabem stiku kablov, okvarjenem elektromagnetu, izrabljenem ali poškodovanem motorju zaganjača, lahko pa se pripeti tudi kakšna mehanska poškodba, kot je zlom zobnika ali okvara ležaja.



3 Zaradi predolgega zaganjanja se poškoduje tudi komutator.



Kako deluje

V osnovi deluje kot rele, le da ob vklopu zaganjanja preko vzvoda premakne pastorek, na katerem je zobnik, navzven, da nasede na ozobljen vztrajnik na glavni gredi motorja z notranjim zgorevanjem. Ko je pastorek v končni legi, se sklene tudi glavni kontakt, ki poveže sponko z enosmernim elektromotorjem. Takrat prične zaganjalnik zaganjati motor z notranjim zgorevanjem. Zaganjač zavrti vztrajnik in s tem ročično gred motorja. Ko motor začne delovati, se zaganjač samodejno odklopi (zobnik se umakne), saj naprej motor deluje s svojo močjo.

DHL

Najbolj spektakularne DHLove dostave v letu 2024

Skupini DHL se nič ne more upreti, od mobilne bolnišnice za pediatrično kardiovaskularno kirurgijo do invalidnega šimpanza, legendarnih vozil in artefaktov Jamesa Bonda do občutljivih glasbil.

Paketi, paleta, letalski tovari in zabojniki, prepolni z blagom. To je običajno povezano s skupino DHL. Toda to je zelo splošen pogled na to, kaj je podjetje sposobno narediti. Nekatere pošiljke so res posebne. Tukaj je pet najbolj izjemnih dosežkov skupine v letu 2024.



1

Licenca za dostavo

Avgusta lani je DHL prepeljal več kot 130 ikoničnih predmetov Jamesa Bonda na 330 kilometrov dolgo pot od razstave »Bond in Motion« v Pragi do razstave »007 Action« na Dunaju.

Med predmeti je bilo 27 avtomobilov, osem motorjev, oblačila, padalo in celo vozniško dovoljenje Jamesa Bonda. Posebej pa velja omeniti njegov legendarni Aston Martin DB5, eno najslavnejših vozil v zgodovini kinematografije, ki se pojavi v osmih filmih o Bondu, od Goldfingerja (1964) do No Time to Die (2021).

Poleg tega je DHL prepeljal tudi bliskovito hitri Ice Dragster, dolg več kot osem metrov, ki ga je James Bond uporabil v vznemirljivem lovu po ledeni pokrajini v Die Another Day, ter helikopter, ki ga je uničil v Spectre. Da bi zagotovil maksimalno zaščito za ves ta ikonični material med potovanjem, je DHL uporabil 22 tovornjakov, vključno s posebnimi zaprtimi vozili, opremljenimi s hidravličnimi dvigali za prevoz avtomobilov.



2

Od Kenije do Združenega kraljestva: Chocolat, invalidna šimpanzinja

Avgusta 2024 je DHL prepeljal Chocolat, invalidno šimpanzijo, iz Kenije v Monkey World Ape Rescue Center v Dorsetu v Veliki Britaniji.

Rešena je bila kot dojenčica leta 2001, saj je preživela nezakonito trgovino z mesom v Republiki Kongo po smrti svoje matere v rokah divjih lovcev. Chocolat je imela rane iz šibrovke, zaradi katerih ima paralizirano roko in nogo.

Njen prvotni rešitelj je skrbel zanjo več kot dve desetletji v Keniji. Vendar pa je bilo leta 2024 treba Chocolat preseliti v stalni dom v specializirano zavetišče, kjer je lahko deležna najboljše oskrbe. DHL je pošiljko obravnaval kot prednostni prevoz.

Njuno potovanje se je začelo z letom iz Nairobija na letališče East Midlands v Veliki Britaniji in končalo s cestnim prevozom v Dorset. DHL je Chocolat prepeljal v škatli po meri, skrbno nahranjeno in ji zagotovil PRAVŠNJO temperaturo in udobne pogoje.

Ves čas potovanja jo je spremljala specializirana ekipa strokovnjakov za živali. V svojem novem domu je bila predstavljena šestim drugim šimpanzom, ki so po uspešnem obdobju prilaganja postali družina Chocolatine vrste, ki so ji jo vzeli pred leti.



163 jastrebov, preseljenih v Južno Afriko

3

Januarja je bila izvedena pobuda brez primere s premestitvijo 163 afriških belohrbtih jastrebov in kapskih jastrebov iz rehabilitacijskega centra blizu Pretorije v rezervat Shamwari Game Reserve v južnoafriški provinci East Cape. Ta operacija, ki jo je podprlo več neprofitnih organizacij, je bila ključnega pomena za zagota-

vljanje varnega okolja za te kritično ogrožene ptice, v katerem se razmnožujejo in rastejo z minimalnim stikom s človekom.

Prenos, ki je vključeval potovanje, dolgo več kot 1000 kilometrov, je bil največji projekt preselitve jastrebov, kar jih je bilo kdaj izvedenih. DHL je uporabil dva 34-tonska tovornjaka in pet asistenčnih

in varnostnih vozil, da je bilo 18-urno potovanje čim bolj prijetno in varno za dragoceni tovor. Pri projektu je sodelovalo več kot 50 prostovoljcev, ki so v treh urah skrbno naložili vse ptice. Pobuda je del širšega programa za obnovo populacije afriških jastrebov.



4

Simfonija logistike

Turneja Londonskega filharmoničnega orkestra po Japonski ni bila le glasbeni dogodek, ampak tudi velik logistični izziv. DHL je prepeljal skoraj 60 dragocenih in občutljivih velikih instrumentov, vključno s kontrabasi, violončeli, timpani in harfo, iz Združenega kraljestva v Hamamatsu Act City Concert Hall na Japonskem.

Ta operacija je vključevala natančno načrtovanje približno 9500 kilometrov dolgega potovanja po zraku in cesti. Med drugimi podrobnostmi je bilo treba vzdrževati konstantno temperaturo med 17 in 21 stopinjami Celzija, da bi preprečili deformacijo ali pokanje lesenih instrumentov. Poleg tega so bile uporabljene posebne, po meri izdelane škatle za shranjevanje. Kljub kratkemu roku so vsi instrumenti prispeli pravočasno in v brezhibnem stanju. Turneja se je začela v Hamamatsu, nadaljevala skozi Nagoyo in Osako ter končala v Tokiu.



5

11 zabojnikov upanja

Ali je mogoče prepeljati bolnišnico? Ja, tudi to je možno. DHL je bil odgovoren za čezoceanski prenos prve mobilne bolnišnice za kardiovaskularno kirurgijo, ki so jo prestavili iz Bremna v Nemčiji v kraj Zacamila v Salvadorju, 9000 kilometrov daleč.

Ta bolnišnica, ki jo vodi nemška neprofitna organizacija Kinderherzen, operira otroke s prirojenimi srčno-žilnimi težavami na območjih, kjer primanjkuje specializiranih ustanov. Po morju in cesti je bilo prepeljanih 11 kontejnerjev. Po 15 dneh, posvečenih vzpostavitvi bolnišnice, so kardiovaskularni kirurgi z vsega sveta začeli nuditi brezplačna zdravljenja mladim v državi. Bolnišnica je ostala v Salvadorju do maja 2024, nato pa jo je DHL premestil v Burundi (Vzhodna Afrika), kjer nadaljuje svojo misijo.



Doseg na prvem mestu

V začetku leta 2023 je priljubljeni kompaktni enoprostorec Renault Scenic izginil s trga novih avtomobilov, a se je že dobro leto kasneje vrnil. Tokrat je na voljo kot povsem električno družinsko vozilo, motorji z notranjim zgorevanjem pri Scenicu niso več na voljo.



Tehnični podatki

Motor: elektromotor

Moč (kW/km): 160/218

Navor (Nm/min): 300

Menjalnik/pogon: enostopenjski/
na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm): 4470

Širina (mm): 1864

Višina (mm): 1571

Medosna razdalja (mm):

Prtljažnik (l): 545/1670

Masa vozila (kg): 1927

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h): 7,9

Najvišja hitrost (km/h): 170

Kombinirana poraba (kWh/100 km): 17 (WLTP)

Že pri prvem pristopu je jasna vizualna indikacija: Renault Scenic ima električni pogon. Ne zato, ker bi bil avto videti nekako nezemeljsko, ampak zato, ker kljuge na vratih izstopijo takoj, ko se približate vozilu. Ko se odpeljete, se kljuge samodejno zaprejo. Razlog za to je vedno aerodinamika. Za vsako desetino manjši zračni upor je v prid večjega dosega.

In Renault Scenic Techno Esprit Alpine naj bi ponujal veliko tega. Začenši z baterijo s kapaciteto 87 kWh neto, ki je med največjimi v tem razredu. Baterija zato omogoča doseg tudi več kot 500 km, doseg pa je nova valuta v svetu električnih avtomobilov.

Povprečna poraba se je vrtela okoli 20 kWh na 100 km. V mestih 16 kWh/100 km, na avtocesti 24 kWh/100 km. Največja polnilna moč enosmernega toka znaša dostojnih 150 kW.

Vozna dinamika se je upočasnila. 220 KM obljublja izjemno dinamiko v vožnji, no pri Scenicu traja pospešek do 100 km/h 8 sekund, končna hitrost pa je omejena na 170 km/h. Zato tudi vodljivost ni zasnovana za športno vožnjo. In tudi če se kdaj približate meji ovinka, vas bo ESP nežno vrnil na pravo pot, tako da se potniki ne bodo pritoževali nad udobjem. Vsakdo, ki sede v novi Scenic takoj začuti, da je bil velik poudarek na primernosti za vsakodnevno uporabo. Notranjost združuje sodobno tehnologijo s praktičnimi prednostmi. Na sredini kraljuje digitalni kokpit z velikim zaslonom in Googlovo integracijo. Navigacija, aplikacije, glasba – vse je mogoče upravljati intuitivno, po želji tudi prek glasovne povezave ali povezave s pametnim telefonom.

V vseh prejšnjih Scenicih je bil poudarek na prtljažnem prostoru. Tudi tu je tako, saj le ta v osnovi meri 545 litrov, s podiranjem zadnjih sedežev pa se poveča na 1670 litrov. To pomeni, da lahko zadaj prevažate invalidski voziček, 28-palčno kolo, predmete, dolge do 185 cm, in vso prtljago štiričlanske družine, ki se je odpravila na dopust.

Z adapterjem V2L lahko Scenic na primer napaja aparat za kavo ali električni žar ali napolni električni skiro. Akumulator vozila zagotavlja toliko moči za te namene kot 220 V vtičnica z največjo močjo 3,7 kW. S sistemom OpenR link ali aplikacijo My Renault lahko določite minimalno raven napolnenosti baterije, tako da je še vedno na voljo dovolj dosega za naslednjo vožnjo.



Drugačen, a lepo vzgojen

Lexus UX je kompaktni premium crossover, ki je posebej namenjen urbanemu in stilsko ozaveščenemu občinstvu. Združuje ekspresivno obliko z Lexusovo legendarno kakovostjo in zanesljivostjo. Za modelno leto 2025 je UX doživel nadgradnjo, ki bistveno poveča njegovo privlačnost, prejšnji hibridni pogon pa je zamenjal novi, ki je močnejši in učinkovitejši.

Zasnova Lexusa UX je ostra in prepoznavna. Zanj je značilna filozofija oblikovanja »L-finesse« z neštetimi gubami in robovi, ki izgledajo drugače glede na kot vpada svetlobe. Velika maska hladilnika diablo dominira spredaj, medtem ko zadaj aerodinamično optimizirane zadnje luči po celotni dolžini dajejo vozilu poseben pečat. Značilni, skoraj kvadratni kolesni loki dajejo crossoverju robusten in hkrati športen značaj. Za še bolj dinamičen videz je linija opreme F SPORT na voljo z značilnim vzorcem rešetke hladilnika in posebnimi odbijači.

Pogled v notranjost nam hitro pove, da je UX resnično vrhunski izdelek. Uporablja najbolj izvrstne materiale, vsaj na površini. Armaturna plošča je prekrita z veganskim usnjem, usnjeni sedeži so nedvomno med najboljšimi, ki si jih lahko privoščite v kompaktnem razredu. Ta vtis je okrepljen z visokim in širokim osrednjim tunelom, armaturno ploščo, postavljeno v loku, ki se razteza pod vetrobranskim steklom in prehaja v vrata, kot tudi sredinska konzola, obrnjena proti vozniku. Lexus UX je kompakten crossover, katerega zasnova ima prednost pred prostorom. Medtem ko voznik in sovoznik udobno sedita, je prostora zadaj precej manj. Prtljažni prostor je tudi eden manjših v segmentu, zato je avto idealen za samske, pare ali majhne družine, ki ne potrebujejo veliko prostora.

Kar je najbolj novo pri prenovljenem UX-u, je njegov hibridni pogon. Atmosferski štirivaljnik 2.0 Dynamic Force, ki deluje v Atkinsonovem ciklu, ima moč 113 kW in navor 190 Nm. Dodan mu je elektromotor z močjo 85 kW in navorom 206 Nm. Popolnoma nova je tudi Li-ionska baterija in deluje pod napetostjo 222 V. Sistemska moč tako znaša 199 KM, kar daje vozilu zavidljivo dinamiko. Do sto pospeši v 8 sekundah, brez težav pa opravi tudi s prehitevalnimi manevri pri večjih hitrostih, kjer lahko v celoti izkoristi svoj električni potencial.

Lexus UX je jasen konkurent Audiju Q3, BMW X1 ali Mercedes-Benz GLA. Če veliko vozite po mestu in nimate možnosti polniti avtomobila, je hibrid verjetno najboljša izbira. V primeru Lexusa dobite tudi prvovrstne materiale, zelo nekonvencionalno in edinstveno obliko, kar predstavlja veliko razliko od običajne avtomobilske »sivine«.



Tehnični podatki

Motor: bencinski, štirivaljen

Prostornina (ccm):	1987
Moč (kW/KM):	112/152 – el. motor 83 kW
Navor (Nm/min):	190 + 210
Menjalnik/pogon:	brezstopenjski CVT/na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm):	4495
Širina (mm):	1840
Višina (mm):	1540
Medosna razdalja (mm):	2640
Prtljažnik (l):	310
Masa vozila (kg):	1515

Zmožljivosti

Pospešek (0–100 km/h):	8,1
Najvišja hitrost (km/h):	177
Kombinirana poraba (l/100 km):	5,8
Izpust CO ₂ (g/km):	111



Bolj sveža in z novim motorjem

Mazda CX-30 je v skoraj nespremenjeni obliki na trgu že 6 let, dejstvo, da je še vedno videti tako dobro in privlačno, pa je le potrditev, kako dobro delo so oblikovalci opravili.



Tehnični podatki

Motor: bencinski, atmosferski, neposredni vbrizg

Prostornina (ccm):	2488
Moč (kW/KM):	103/140
Navor (Nm/min):	238/3300
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski/ na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm):	4395
Širina (mm):	1795
Višina (mm):	1540
Medosna razdalja (mm):	2655
Prtljažnik (l):	430/1400
Masa vozila (kg):	1500

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h):	10
Najvišja hitrost (km/h):	190
Kombinirana poraba (l/100 km):	6,5
Izpust CO ₂ (g/km):	147

Zadnja posodobitev, ki jo je prinesla Mazda, se ni dotaknila preverjeno dobrih sestavin, zato je CX-30 vizualno videti enako kot tista iz leta 2019, a je zato dobila nov motor, da bi se učinkoviteje spopadla s standardi čistoče izpušnih plinov.

Praviloma to za vse znamke pomeni manjši motor, ki ga podpira turbopolnilnik ali baterija in elektromotor. Vendar ne pri Mazdi. V času, ko 1,6-litrski motor velja za velikega, je Mazda osnovni dvolitrski motor povečala še za pol litra, zato zdaj osnovno ponudbo za CX-30 in Mazdo 3 predstavlja 2,5-litrski atmosferski bencinski motor.

Mazda trdi, da valji z večjo delovno prostornino omogočajo nižje povprečne temperature zgorevanja in učinkovitejši nadzor zgorevanja. Motor ima tudi 24-V blago hibridno pomoč, pa tudi tehnologijo aktivnega izklopa valjev, ki mu omogoča, da pri manjših obremenitvah deluje kot učinkovit 1,3-litrski dvovaljni motor.

Mazda ta pristop imenuje »rightsizing«, najpomembneje pa je, da voznik ni prikrajšan za užitek v vožnji, zmogljivost pa je opazno boljša zaradi povečanja moči za 18 KM. Že med prvimi kilometri smo občutili pravo prednost novega motorja v primerjavi s prejšnjim 2,0-litrskim, ki se nanaša na povečanje uporabnega navora. Tako ima zdaj voznik namesto 213 Nm pri 4000 vrtljajih na minuto na voljo 238 Nm pri 3300 vrtljajih na minuto. V dobi turbopolnilnikov in elektromotorjev se sprva ne zdi veliko izboljšanje, vendar se resnično čuti v vseh načinih vožnje.

Tudi poraba goriva nam je pokazala, da je Mazdin pristop k večjim motorjem dober in upravičen, tako smo v mestnih razmerah in z malo pozornosti porabili približno 8 litrov goriva na 100 kilometrov, medtem ko je na odprti cesti to povprečje zlahka spustiti tudi pod 6 litrov. Seveda pa sta natančno krmiljenje in odlične vozne lastnosti pogosto vaba za igranje za volanom, takrat pa je lahko povprečna poraba nekoliko višja.

Po tej najnovejši osvežitvi, s katero se je Mazda osredotočila na najpomembnejše, predvsem na motor, smo prepričani, da je CX-30 postal še resnejši konkurent v tem priljubljenem segmentu.



Nov videz, a že znane vrline

Že leta vemo, da poleg Toyote lahko Renault izdeluje odlične hibride. Med njimi je tudi osveženi *Captur*. Spremembe so kozmetične narave in se nanašajo na povsem drugačen sprednji del, skladen z novimi hišnimi modeli. Namesto zaobljenih linij originalnega Capturja iz leta 2013, ki so se nadaljevale tudi pri drugi generaciji leta 2019, so zdaj tu bolj ravne, ostre linije oblikovalca Gillesa Vidala.

Ne le sprednji odbijač, maska in luči, temveč je spremembe doživel tudi pokrov motorja. Nove so tudi LED luči in Captur sedaj deluje moderno in je povsem skladen z novo generacijo Renaultov, kot so Scenic, Symbioz in Rafale. V notranjosti najprej opazimo velik pokončno postavljen osrednji zaslon, ki visoko štrli iz armaturne plošče, vendar ne zakriva pogleda na cesto in je rahlo obrnjen proti vozniku. Tu je tudi pregledna digitalna instrumentna plošča, čeprav ne ponuja obilice informacij, kar pa ni ključnega pomena, ko gre za segment B-SUVjev.

Hibridizacija se danes kaže na vsakem koraku in Renault tu ni začetnik, saj ima dobro razvite hibridne modele, kakršen je bil tudi Captur. 1,6-litrskemu bencinskemu motorju, ki razvija 69 kW (94 KM), sta v pomoč kar dva elektromotorja. Prvi zagotavlja dodatnih 36 kW (49 KM).

Bencinski motor v kombinaciji s kar dvema elektromotorjema v vseh razmerah zagotavlja dovolj moči in nudi celo kilometer ali dva povsem električne vožnje, ob tem, da vozilo vedno spelje s pomočjo močnejšega elektromotorja. Termični motor prične pogonjati vozilo pri hitrosti okoli dvajset kilometrov na uro. Od tu naprej sistem poskrbi za optimalno izrabo pogonskih virov. Vedno so na voljo trije načini: eko, ki skrbi za najnižjo porabo, standard, ki je najbolj uravnotežen, ter šport, ki je najbolj odziven in v katerem delujejo vsi motorji.

Tisti, ki vozite pretežno po mestu in podeželskih cestah z le redkimi izhodi na avtocesto, lahko mirno računate na povprečno porabo okoli 5,5 litra in ob tem na izdatno pomoč močnejšega elektromotorja, ki zagotavlja 49 KM, ter zaganjalnik – generator, ki ponuja dodatnih 20 KM in 50 Nm. Omeniti velja še prtljažnik, v čigar dvojnem dnu je nameščena litij-ionska baterija s kapaciteto 1,2 kWh, kar nekoliko zmanjša kapaciteto, a je še vedno dovolj za odhode po nakupih.



Tehnični podatki

Motor: bencinski 4-valjni plus dva elektromotorja

Prostornina (ccm): 1598

Moč (kW/KM): 105/143

Navor (Nm/min): 205

Menjalnik/pogon: brezstopenjski samodejni/na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm): 4239

Širina (mm): 1797

Višina (mm): 1575

Medosna razdalja (mm): 2639

Prtljažnik (l): 348/1458

Masa vozila (kg): 1370

Zmožljivosti

Pospešek (0–100 km/h): 10

Najvišja hitrost (km/h): 170

Kombinirana poraba (l/100 km): 6



Snovičkov festival in Eco kamp

Lani so v naših najvišje ležečih termah v Snoviku praznovali 30. obletnico odprtja pilotskega bazena in predstavitve poslovne vizije razvoja turizma v Tuhinjski dolini. V letu 2024 jim je tudi uspelo pridobiti pravnomočno gradbeno dovoljenje za gradnjo NaturHotela Snovik 4*, ki bo od leta 2026 nadaljeval poslanstvo, ki so si ga začrtali pred leti – živeti z naravo. Otvoritev hotela načrtujejo v juniju.

 Jože Jerman Jeri

Načrt je smel: delati z naravnimi elementi, sodelovati z domačini vasice Snovik, ki jo v arhivskih listinah prvič omenjajo leta 1400, in predvsem zaposlovati mlade iz lokalnega okolja. Bilo je pred 30 leti, ko sta Ivan Hribar, ki je še vedno alfa in omega vsega, kar se dela in se bo še delalo, in Srečo Urankar, kmet in lastnik zemlje tega prostora, podpisala dogovor glede vlaganja v družbo Terme Snovik – Kamnik d.o.o.. Temeljni kamen, ki so ga postavili v znak začetka gradnje hotela, pa ima še posebno globoko simboliko, saj prihaja iz Urankarjeve rojstne hiše in s seboj nosi tradicijo, spoštovanje do zgodovine, do tega prostora in ljudi.

Trajnostna prizadevanja

Sedanjí bazeni, restavracija Potočka, apartmajsko naselje in kamp Snovik so temeljito polepšali podobo najvišje ležečih term v Sloveniji in zato dobili številne

nagrade in priznanja, celo evropsko nagrado EU Eco Label.

Celotna nova investicija, ki bo znašala 22 milijonov evrov, bo trajnostno usmerjena. Od celotnega zneska investicije bo Ministrstvo za gospodarstvo, turizem in šport prispevalo 1,8 milijona evrov nepovratnih sredstev, saj je projekt dobil zelo

visoko oceno za trajnostni razvoj nove infrastrukture in spremljevalnega programa. Predviden je tudi nakup stiskalnice za odpadke, energetske učinkovitega pohišstva, energetske učinkovitega sistema ogrevanja in hlajenja, pa naprav, ki zmanjšujejo porabo pitne in sanitarne vode, sistem inteligentnih sob in tako naprej.



1 Lepo urejen kamp Snovik.



2 Terme Snovik so najvišje ležeče terme v Sloveniji.

Delež obnovljivih gradbenih materialov bo znašal kar 40 odstotkov. Ne pozabimo, v Termah Snovik že sedaj uporabljajo 100-% obnovljive vire energije (biomasa, toplotne črpalke in sončno energijo), kar pomeni 650 ton manj emisij CO2 letno.

Tu je doma Kneipp

Terme Snovik so edini Kneipp center v Sloveniji. Delajo po metodi nemškega hidro in fitoterapevta Sebastiana Kneippa in so svoje trajnostno delovanje nadgradili s petimi stebri zdravega telesa in duha: voda, gibanje, prehrana, zelišča in zdrav življenjski slog oziroma ravnoesje.

Spodbujajo bosonogo hojo po urejenih bosonogih poteh, saj je hoja z bosimi nogami ena najbolj učinkovitih naravnih terapij. V termah vas tako gotovo sezujejo. Na voljo imajo 3 bosonoge poti, najdaljša je dolga kar 3,2 km, na njej pa spoznate celotno Kneippovo filozofijo. Na bosonoge poti se lahko odpravimo sami ali pa z vodnikom Term Snovik.

V Snoviku veliko dajo na kulinariko, za kulinarne dobrote pa je sedaj zaslužen chef Gregor Rozman. Ne samo da imajo lasten zelenjavni vrt z lastno zelenjavo in s 30 zelišči, na mizi je pogosto tudi tuhinjska postrv, ki je lokalna specialiteta. V počastitev tuhinjske postrvi vsako leto priredijo tudi dogodek Postrvijada, kjer se obiskovalci srečajo z različnimi postrvjimi meniji in pridobijo dodatna znanja o pripravi postrvi. Chef Gregor Rozman v kuhinji tudi uporablja žita, ki so pri nas že utočila v pozabo. Tako pripravlja jedi iz starih žit, amaranta ali ščira, črne leče in boba, sveže lokalne sestavine (mleko, jajca, skuto, sire) pa dobiva s tuhinjskih kmetij, kot so Pr' Gabršek (mlečni izdelki) in mesnine Pr' Šuštarju (suhe mesnine), jogurte s kmetije Burja ter jajca s kmetije Pr'Ostank.

Palček Snoviček

V nekdanjem Jesenovniku, ime je dobil po jesenovem gozdu, nimajo legend, zato pa imajo palčka Snovička, ki je postal tako priljubljen, da imajo vsako leto, prvo soboto v avgustu, Snovičkov festival. Palček tudi obišče otroke vsako soboto, posebno zabavo pa pripravi vsako prvo soboto v mesecu, ko se zberejo prijatelji in člani kluba Palčka Snovička.

Vsekakor so Terme Snovik vredne obiska, njihovo največje bogastvo je zdravilna termalna voda, ki vsebuje kalcij in magnezij in je priznana tudi kot naravno zdravilno sredstvo. Na poti domov pa si lahko to zdravilno termalno vodo natočite na izviru ter jo uživajte doma še nekoliko dni.



3 Vsako leto, prvo soboto v avgustu, je na sporedu Snovičkov festival.



4 NaturHotel Snovik 4* bo leta 2026 nadaljeval poslanstvo, ki so si ga začrtali pred leti – živeti z naravo.

Gostilna pri
Čibru



Gostilna s tradicijo

Malice - Kosila - Jedi po naročilu

Matjaž Albič s.p.

Potok 9

Laze v Tuhinju

Odlična lokacija za sprejem avtobusov,

pogostimo do 180 ljudi.

Tel.: 01 8392 718



Ko je Alfa Romeo proizvajala tudi tovornjake

Mercedes je eden redkih proizvajalcev premium vozil, ki uspešno deluje v dveh zelo različnih panogah. Ne le, da izdeluje nekatere najboljše luksuzne avtomobile na svetu, ampak je tudi pomemben akter v kategoriji gospodarskih vozil. Vedno sem se spraševal, kako jim uspeva nekaj takega.

Logika pravi, da gospodarska vozila zagotovo kazijo podobo uglednih, dragih štirikolesnikov, saj realno gledano noben lastnik modela Mercedes razreda S ne želi videti iste značke na majhnem kombiju ali velikem tovornjaku s sivimi nepobarvanimi odbijači in dizelskim motorjem, ki za sabo pušča dimno sled.

Največje Alfe

Ne glede na to, kako je Nemcem v tem podvigu uspelo, ta zgodba, ki jo danes berete, ni o Mercedesu, temveč služi le kot uvod v zgodbo, ki pripoveduje o tem, da podjetje iz Stuttgarta ni edini premium proizvajalec s ponudbo komercialnih vozil. Tudi Alfa Romeo je takšna vozila izdelovala od leta 1914 do 1988, za našo zgodbo pa so pomembni le tisti iz največje kategorije. To so bili največji modeli italijanskega velikana, ki se jih je kdaj dalo kupiti. Podjetje A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) je bilo ustanovljeno leta 1910, del »Romeo« pa je prišel pet let pozneje, ko je industrialec Nikola Romeo kupil delež v podjetju.

Nikola je že prej sodeloval s podjetjem, ključni razlog za njegovo naložbo pa je bil v proizvodnji vojaške opreme, saj je prva svetovna vojna že trajala nekaj časa. Prvi lahki gospodarski modeli novega podjetja so bili zasnovani na avtomobilih in posel je cvetel vse do konca vojne.

Razvoj po prvi vojni

Civilna proizvodnja se je začela leta 1919, vodilni pa so se deset let pozneje odločili, da bodo delali tudi na ideji o izdelavi več-



1 Model NAG 50 je bil dolg devet metrov, z le 80 konjskimi močmi pod pokrovom motorja je bila največja hitrost le 33 km/h.

jih tovornjakov. Kot vemo, je nakup licence ali delitev stroškov s partnerjem zagotovo bolj donosen posel kot samostojna proizvodnja vsega čisto od začetka, zato je Alfa pripravila sodelovanje z nemškim podjetjem Bussing. V svoji ponudbi so že imeli model NAG 50, dolg približno devet metrov in z 10,6-litrskim dizlom s šestimi valji. Z le 80 konjskimi močmi pod pokrovom motorja je bila največja hitrost le 33 km/h. Alfa ga je prodajala pod kratko in preprosto oznako 50, tisti, ki so ga imeli priložnost imeti in voziti, pa so bili z njim zelo zadovoljni.

Tovornjak je bil robusten, zanesljiv in zmogljiv, vendar se je za povprečnega Italijana izkazal za predragega. Proizvodnja je trajala od leta 1930 do 1934 in v tem obdobju so izdelali in dobavili le 115 primerkov.

Alfa se zaradi tega ni odločila za prenehanje komercialnega programa, temveč je kmalu zatem predstavila nov model 80 (tega imena ne smemo zamenjevati z istoimenskim osebnim avtomobilom), ki ga je poganjal 11,6-litrski dizel s 110 »konji«. Tudi ta model ni bil ravno uspešen, saj je bilo prodanih le 29 enot. Zato so za potrebe italijanske vojske razvili model 85, ti primerki so imeli močnejšo karoserijo in močnejši dizelski motor s 125 konjskimi močmi.

Vojska ključen naročnik

Konec tridesetih let prejšnjega stoletja se je začela druga svetovna vojna in italijanska vlada je na naslove vseh domačih proizvajalcev poslala zahtevo za nov poltovornjak za potrebe vojske. Moral je tehtati okoli tri tone in izpolnjevati težke testne



2 Za vojsko je Alfa pripravila model 500 z dolžino sedmih metrov.



3 Tovornjak, po katerem je Alfin komercialni program ostal najbolj znan, je model 1000 – Mille.



4 Na osnovi modela Mille so izdelovali tudi trolejbus.



5 Neodvisno podjetje Bartoletti je proizvajalo nadgradnje za prevoz avtomobilov za potrebe dirkalnih ekip, vključno s tistimi za tovarniške ekipe Alfa Romeo.

pogoje. Alfa je pripravila model 500 z dolžino sedmih metrov in relativno aerodinamičnim slogom. Poganjal ga je 6,1-litrski dizelski motor s 75 konjskimi močmi, dosegel pa je lahko največjo hitrost 45 km/h.

Za vojsko je bilo najpomembnejše dejstvo, da je lahko tovornjaček prevozil približno 400 kilometrov z enim rezervoarjem goriva, ki je bil relativno velik – sto litrov. Prav tako se je lahko vzpenjal po hribih pod kotom 27 %, italijanska vojska pa ga je pogosto uporabljala v Sovjetski zvezi in na Balkanu. Vzporedno z njim je bil predstavljen model 800, prav tako za potrebe vojske, obstajala pa je tudi civilna različica. Omenjena modela 500 in 800 se po dimenzijah in nosilnosti nista veliko razlikovala, vendar je imel ta novi model zmogljivejši 8,7-litrski dizelski motor. Dosegel je lahko tudi največjo hitrost 50 km/h. Po vojni ga je nadomestil model 900 z 9,5-litrskim dizelskim motorjem in 128 konjskimi močmi.

Model 1000 – Mille

Tovornjak, po katerem je Alfin komercialni program ostal najbolj znan, pa je bil model 1000 oziroma, kot ga je javnost poznala, Mille. Ta tovornjak je bil pravzaprav evolucija modelov,



6 Mille je lahko vlekel tovore, težke tudi do 26 ton.

izdelanih za potrebe vojske v času vojne, vendar z veliko inovacijami, ki bi vzbudile zavist pri vsakem tekmeču. V serijski izvedbi je imel le dve osi, vendar ga je kupec lahko modificiral in naročil tudi s tremi ali celo štirimi osmi.

Poganjal ga je nov 11,1-litrski dizel s 163 konjskimi močmi, kar je bilo dovolj za najvišjo hitrost 60 km/h. Zanimivo je, da Alfa tokrat ni izvedla celotne proizvodnje sama, temveč je šasijo in kabino naročila pri podjetju Oto Melara. Vse skupaj je Melara nato poslal nazaj v matično tovarno, kjer so Milleja dokončali.

Neodvisno podjetje Bartoletti je na osnovi Milleja proizvajalo tudi tovornjake za prevoz avtomobilov za potrebe dirkalnih ekip, vključno s tistimi za tovarniške ekipe Alfa Romeo. Omeniti je treba tudi, da je Mille lahko vlekel tovore, težke tudi do 26

ton. Proizvodnja je trajala od leta 1958 do 1964, prodanih pa je bilo 2518 enot. Na enaki osnovi so izdelovali tudi električne trolejbusse z enakim imenom Mille, ki pa niso presegli meja Italije.

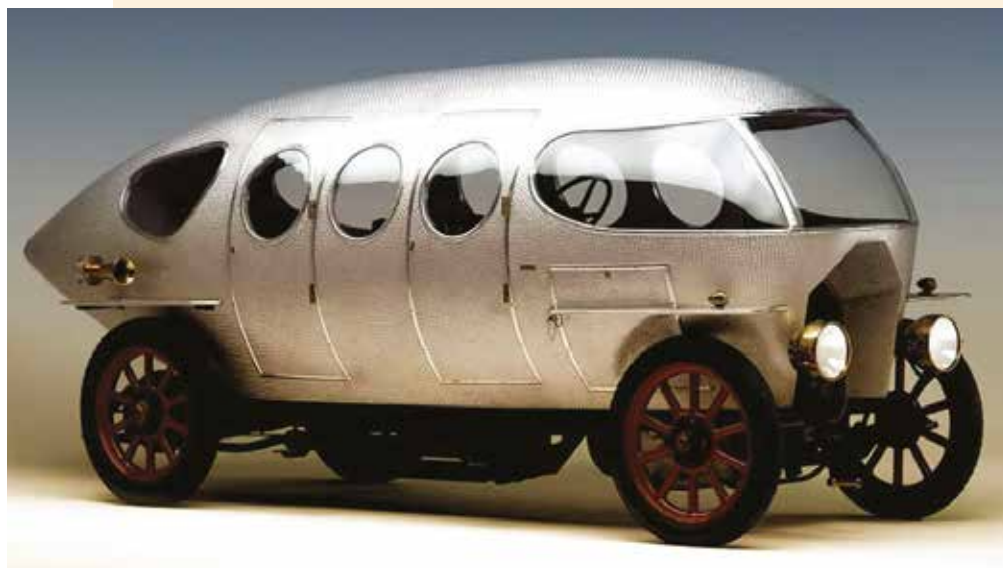
V tem obdobju se je italijanski proizvajalec vozil soočal s številnimi finančnimi težavami in se odločil za umik iz kategorije velikih tovornjakov. To pa ne pomeni, da so popolnoma zanemarili gospodarska vozila, saj smo določene modele lahko v prodajnih salonih videli vse do poznih osemdesetih let. Tudi danes te misli niso zapustile vodstva italijanske znamke.

In pri tovornjakih Alfa, ne glede na nekatere predpise, nihče ne bi mogel oporekati nazivu najlepših in najinovativnejših v panogi. Navsezadnje tudi danes neodvisni oblikovalci najdejo navdih v slogu Alfa Romeo, zato je ena upodobitev namišljenega sodobnega težkokategornika z Apeninskega polotoka pritegnila ogromno pozornosti.



7 Tudi danes neodvisni oblikovalci najdejo navdih v slogu Alfa Romeo.

Izdelali so tudi prvi minibus



Tik pred prvo svetovno vojno je Alfa na pobudo plemiča Marka Riccota pripravila konceptni model Aerodinamika. Vozilo je imelo troje vrat, dvoje na voznikovi strani in ena na levi strani. Motor je bil nameščen na sprednji osi, volan in voznikov sedež pa sta bila pomaknjena bolj nazaj. Posebno pozornost je pritegnila tudi aerodinamična karoserija, ki je v času, ko so bili avtomobili zelo kockasti, delovala kot vesoljska ladja.

Aerodinamiko je poganjal bencinski agregat s šestimi valji v vrstni konfiguraciji s prostornino 6,1 litra. Čeprav je nosil oznako 40–60 KM, je dejansko razvil 70 »konjev«, moč pa se je na zadnja kolesa prenašala prek štiristopenjskega ročnega menjalnika. Ta 1250 kilogramov težak minibus je lahko dosegel tudi največjo hitrost 137 km/h, kar je bil za tisti čas fantastičen rezultat.

								Tranzit	NASAD GOJENIH RASTLIN	ODPRAVLJANJE POSLEDIC NESREČ	IGRALKI SHERIDAN IN BLYTH	NASILEN VSTOP V PROSTOR	SIMBOL ZA NATRU	NIZOZEM. FILMSKI DOKUMENTARIST (JORIS)
								STROKOVNJAK ZA PRAVO						
								MESTO V PREKMURJU						
								PRODUKT ŽGANJA APNENCA					EDVARD STANIČ RAHLA VNJENOST	
								NIKO ROBAVS			REKA V FRANCUI IN ŠVICI TOYOTIN DŽIP			
								KATRAN				GRŠKA ČRKA CILJ, SMOTER		
								POLOŽAJ TELESA V JOGI						BELO LITO ŽELEZO Z MALO SILICUJA
								RAZPORED ŠOLSKIH UR						
Tranzit	IME JUPITRO-VEGA SATELITA	EDEN IZMED SEDMIH RIMSKIH GRIČEV	REČ, PREDMET	TULEC, ETUI	SPREMLJEVALEC BOGA EROSA	NAVADA (STAR.) MANJŠA LATA					STARO IME MESTA MARY V TURKMENISTANU PADAR			
GRAJSKI UPRAVITELJ, OSKRBNIK									ZAKUP, ZAKUPNINA PRM. KRAJ S PLEZAL. STENAMI					
RADUSKI SPREJEMNIK V AVTOMOBILU										BIVOL S CELEBESA AZJSKA DRŽAVA				
STRUP, KI NASTANE IZ RAZPADLIH LEVKOCITOV												POŽELENIJE NORV. HITROSTNI DRSALEC (JOHANN O.)		
HRVAŠKA NAFTNA DRUŽBA				ZNAČILNA OBLIKA IZPIT ZA DOKTORSKI NASLOV				ČLOVEK Z DELOVNIMI IZKUŠNJAMI						
MED (NAREČNO)					SIMBOL ZA BAKER PASJE MESO			RUSKA ŽGANA PLJAČA IZ JAGOD	ROMUNSKI DŽIP PREDMO-LIVEC V MOŠEJI				TOLE OBDELOVANJE LESA S SEKIRO	
JAZ, ? ON			SRAMNI PAS (REDKO) HRVAŠKI OTOK									SLOG ITAL. PLEMŠKA RODBINA		
POLDRAG KAMEN Z BELIMI IN ČRNIMI PROGAMI					TOVARNA VMARIBORU MODA ZELO DOLGIH KRIL				JUDOVSKA LOČINA ZGORNJI DEL STOPALA					
Tranzit	MALAJSKA BOLEZEN, VRSTA BLAZNOSTI	POBUDA, SPODBUDA LEGENDAR. KRALJ BRITANJE										ČEBELJA TVORBA V PANJU IRANSKA VALUTA		
MESTNA ČETRTEK HAMBURGA						INDUST. MESTO NA FINSKEM ZA POLTON ZVIŠANJE								NAŠNEKD. KIRURG ŠLAJMER
KOZJI GLAS			TRUGA, KRSTA RAZLIČNI ČRKI						AMER. REŽISER (ROB) STANE KREGAR					
ZELENICA SREDI PUŠČAVE					IME VEČ PAPEŽEV							VRSTA ŽITA		
PODELITEV IMENA					BOSAN. PISATELJ SAMOKOV-LJA					OLJE IZ MAŠČOB. TKIVA KITOV		NEKD. TELOVADEC ŠTUKELJ		

Rešitev pošljite do 10. septembra na naslov: info@revija-tranzit.si. Podelili bomo tri praktične nagrade.

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