

MB TOURISMO
KO JE VARNOST NA
PRVEM MESTU

MAJ 2025

LETNIK 9, ŠTEVILKA 60



Transit



NOVI VW TRANSPORTER

VSE JE NA POSTAVLJENO
NA VIŠJO RAVEN

ETRANZIT

Zmanjšanje količine
odpadkov pri proizvodnji baterij

VZDRŽEVANJE KLIME

Ključ do zdravega
zraka v vašem vozilu

TEHNIKA

Zgodba o
kolesnih ležajih

POPOLN NADZOR na dosegu vaših prstov

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

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





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



Vedno pripravljen na akcijo

Novi Transporter



Več na vw-gospodarska.si



Gospodarska
vozila

Emisije CO₂: 230–186 g/km. Kombinirana poraba goriva: 8,8–7,1 l/100 km. Emisijska stopnja: EURO 6. Emisije NO_x: 0,0204–0,0167 g/km. Število delcev: 0,00113–0,00004 x 10¹¹. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Nekatera prikazana in navedena oprema je na voljo opcijsko. Slika je simbolna. PORSCHE SLOVENIJA, d.o.o.

www.vw-gospodarska.si

Prazniki in mesec mladosti

Za nami so prazniki, najprej 27. april, dan upora proti okupatorju, in nato še 1. maj, praznik dela. Slednji je mednarodni praznik delavstva, ki ga vsako leto 1. maja praznujemo po celem svetu. Ta dan obeležuje krvave demonstracije, ki so se dogajale v dneh okoli prvega maja leta 1886 v Chicagu. Delavci so takrat postavili zahtevo po 8-urnem delavniku in političnih pravicah, vendar jih je pri tem ovirala policija. Demonstracije v spomin na te dogodke so prerasle v proslave, ki so postale oblika delavskega boja. Prvi maj proslavljamo s prižiganjem kresov na predvečer, deljenjem rdečih nagljev in z množičnim druženjem.

Če se vrnemo v sedanost, pa kljub nekakšni navidezni recesiji transportna panoga še vedno živi in dela. Tudi avtomehaniki imajo vse več dela, kar kaže na to, da se nam avto park stara in potrebujemo vedno več popravil, z uvajanjem električnih avtomobilov in nenehno dražitvijo klasičnih avtomobilov pa bodo mehaniki imeli samo še več dela. Zato smo pri reviji Tranzit tudi letos organizirali že peto tekmovalstvo Mladi mehanik Slovenije, na katerem smo preverili, koliko dijaki srednjih avtomehaničnih šol dejansko znajo popravljati vozila, in bili smo pozitivno presenečeni. Reportaža je v reviji, v kateri pišemo tudi o novem Volkswagnovem Transporterju sedme generacije, vozili pa smo tudi Mercedesov Safety Coach, ki predstavlja vse napredne varnostne sisteme.

Mesec maj je mesec mladosti in upam, da prihajajo topli dnevi. Izkoristite jih.



Borut Štajnahr



28



30



38



44

KAZALO

NOVICE 6

PREDSTAVLJAMO: FIAT DUCATO

Strokovnjak pri svojem delu 12

PREDSTAVLJAMO

Nov DAF servisni center v Ajdovščini 13

MERCEDES-BENZ TOURISMO

Prvi avtobus z imenom 14

Na cesti: Mercedes-Benz Tourismo Safety Coach

Ko je varnost na prvem mestu 17

Na cesti: Volkswagen Caravelle 2,0 TDI 4 Motion

Vsaka dobra lastnost Transporterja je bila postavljena na višjo raven 20

eTranzit

Zmanjšanje količine odpadkov pri proizvodnji baterij za električna vozila 26

Toyota ima pripravljen povsem nov sistem gorivnih celic 27

Kako elektrificirati svoj vozni 28

MLADI MEHANIČ SLOVENIJE 2025

Zmaga je tokrat odšla v Koper 30

VZDRŽEVANJE KLIMATSKE NAPRAVE

Ključ do zdravega zraka v vašem vozilu 36

TEHNIKA: LEŽAJI

Zgodba o kolesnih ležajih 38

Na cesti: Volkswagen Passat 2.0 TDI R-line

Kralj karavanov 40

Na cesti: Hyundai Bayon 1,0 T GDI

Crossover v novi preobleki 41

IZZA OVINKA: BOHINJ

Bohinj postaja novi biser Gorenjske 42

PROIZVODNJA GOSPODARSKIH VOZIL V BIVŠI SKUPNI DRŽAVI (42. DEL)

Začetek konca 44

Revija Tranzit

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

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

Revija Tranzit izhaja na 45 dni, letnik 10, številka 60, ISSN 2591-0434, Revija šteje med grafične izdelke, za katere se plačuje 5 % davek na dodano vrednost.

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

Lektura: Perfectio

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.

Električni Citaro v Novi Gorici

V času, ko se vse bolj zavedamo posledic globalnih sprememb in se vrstijo pozivi k trajnostnemu razvoju, veliko štejejo konkretni koraki. Eden od teh se je zgodil pred dnevi, ko je novogoriška mestna občina s podjetjem Autocommerce sklenila pogodbo za nakup štirih električnih avtobusov za mestni promet, ki bodo prispevali k bolj čistemu okolju v mestu. Strošek nakupa znaša 2.803.560 evrov, od tega jim je na razpisu Eko sklada uspelo pridobiti 1.768.000 evrov nepovratnih sredstev. Mestna občina bo kupila štiri električne avtobuse, dva v dolžini 10 metrov in dva v dolžini 12 metrov, ki bodo popolnoma nadomestili dosednji vozni park koncesionarja.



Trojna zmaga za Volvo

Volvo FH Aero je zmagovalac nagrade Green Truck Award 2025. Test, ki ga izvajata nemški strokovni reviji Trucker in VerkehrsRundschau, poteka enkrat letno in je celovit in neodvisen primerjalni test za določitev najvarčnejšega tovornjaka. Z motorjem D13 s 420 KM, paketom I-Save in novim sistemom Camera Monitor System je vozilo na testni poti, ki jo je določil organizator, doseglo povprečno porabo goriva 21,20 litra/100 km.

Nagrada Green Truck je Volvo Trucks popeljala do trojne zmage! Najprej so bili edina znamka, ki je prejela pet zvezdic na prvem preizkusu varnosti tovornjakov Euro NCAP, nato so leta 2024 postali vodilni na trgu težkih tovornjakov v Evropi, zdaj pa je Volvo FH Aero še najbolj varčen tovornjak v neodvisnem testu.



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

FIAT DUCATO

OD 19.344 EUR + DDV



- Jamstvo do 200.000 km
- Legendarno zanesljivi motorji

Izberite najboljše za svoj posel!

Fiat Ducato je vaš zanesljiv partner že več kot 40 let.

FIAT
PROFESSIONAL

Povprečna poraba goriva: 13,7 – 9,2 l/100 km. Emisije CO₂: 460 – 242 g/km. Uradna vrednost emisijske stopnje: Euro 6d. Specifične emisije NOx: 0,0704 – 0,0426 g/km. Vrednost specifične emisije trdnih delcev pri dizelskih motorjih: 0,0069 – 0,0002. Oglikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjskega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjskega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5}, ter dušikovih oksidov. Oglaševana cena 19.334 EUR brez DDV velja za model Fiat Professional Ducato Furgon 30L Light 2.2 Multijet 120 (290iL2.2). Ob nakupu novega vozila prejmete Fiat Pro bonus v višini 500 EUR (z vključenim DDV) in dodatni popust BONUS Financiranja pri SKB Leasing SELECT d.o.o. v višini 1.500 EUR (z vključenim DDV). Oba popusta sta že všteta v oglaševano ceno. Jamstvo CarGarantie je storitev podaljšane jamstva, ki je vključena v maloprodajno ceno vozila, za dobo 4-ih let (vključuje dveletno pogodbeno garancijo) oziroma 200.000 km (kar se zgodi prej) in velja od 1. 1. 2024. Podrobnejše informacije in pogoji Jamstva CarGarantie so na voljo na fiatprofessional.si. Podatki so bili pravilni v času priprave ponudbe. Pridržujemo si pravico do sprememb. Cenik velja do preklica. Za vse dodatne informacije se obrnite na pooblaščenega prodajalca z vozili Fiat Professional. Slike so simbolične in lahko prikazujejo opremo, ki je na voljo za doplačilo ali kot dodatna oprema. Avto Triglav d.o.o., Ljubljana, Baragova ulica 7D, SI-1000 Ljubljana.

fiatprofessional.si

Nova prekucna prikolica Kögel

Kögel Trailer GmbH je na sejmu Bauma v Münchnu predstavil svojo novo prekucno prikolicu. Nova generacija prekucnika je namenjena gradbeništvu, cestogradnji in ravnanju z odpadki. Odlikuje ga nizka lastna masa (že od 5.200 kg), visoka stabilnost ter robusten, enodelni keson iz obrabi odpornega jekla. Na voljo je tudi različica za prevoz asfalta, opremljena z učinkovito toplotno izolacijo in podaljšanim zadnjim delom za lažje asfaltiranje.

Uravnoteženo podvozje in široko, nizko ležeče korito zagotavlja visoko nosilnost in stabilnost pri vožnji. Enodelno korito obljublja boljšo odpornost proti obrabi in s tem daljšo življenjsko dobo, hkrati pa podjetjem ponuja večjo fleksibilnost in učinkovitost tako na cesti kot tudi v pesku ali gramoznici.



Kontrola prometa s pomočjo IA



Kot velik korak k izboljšanju prometne varnosti je policija v Nemčiji uradno predstavila sistem MONOCam, da bi z njim odkrivala in kaznovala voznike, ki med vožnjo uporabljajo mobilni telefon. MONOCam uporablja kamero visoke ločljivosti in umetno inteligenco za samodejno prepoznavanje voznikov, ki med vožnjo uporabljajo elektronske naprave. Sistem je običajno nameščen na dvignjenih mestih, kot so mostovi, od koder spremlja promet in v realnem času prepozna morebitne kršitve. Če sistem zazna voznika, ki uporablja mobilni telefon, se posnetek shrani za kasnejši pregled policije. Če policija kršitve ne potrdi, se posnetek takoj izbriše, skladno s predpisi o varstvu podatkov.

Brezplačni pregled klimatske naprave

SPOMLADANSKA AKCIJA.

Servis motorja zajema:

- menjavo olja in oljnega filtra
- menjavo filtra goriva
- delo + priklop na tester

Actros, Arocs
od 388,00 €

Atego
od 222,00 €

Metlice brisalcev z zamenjavo

od 16,80 €

Za rezervacijo servisnega termina pokličite:
01 365 83 22 (Servisni center Brdo) ali
02 606 07 40 (Servisni center Hoče).



Vse cene so navedene brez DDV-ja. Akcija velja do 30. 6. 2025 oz. do razprodaje zalog. Slike so simbolične. Možne so napake v tekstu.

PRIGO, d.o.o., Brezovica | Pooblaščen servis tovornih vozil Mercedes-Benz | www.prigo.si

Servisni center Brdo, Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana | T 01 365 82 22 | E servis.gv@prigo.si, Servisni center Hoče, Miklavška cesta 53D, 2311 Hoče | T 02 606 07 40 | E servis-hoce@prigo.si

Nosi tudi več kot 450 ton

Največji tovornjak na svetu? Konkurenca je velika, a vseeno kaže, da je to beloruski Belaz 75710, ki je dolg kar 20, visok 8 in širok skoraj 10 metrov. Tovornjak sam je težak 400 ton, prevaža pa lahko tudi več kot 450 ton tovora. Za pogon sta zadolžena dva MTU 16-valjna 65-litrška dizelska motorja, od katerih vsak proizvaja 2300 konjev moči. Dizelska motorja sta povezana prek dveh AC alternatorjev s štirimi elektromotorji, nameščenimi v vsakem kolesu. Kljub 4600 konjskih moči in 18.000 Nm navora, pa je najvišja hitrost le 64 km/h. Ko je polno naložen, lahko v 10-odstotnem klancu še vedno doseže 40 km/h.



Prvi MANov električni tovornjak eTGX



Na slovenske ceste je zapeljal prvi električni tovornjak MAN eTGX. Novi električni tovornjak ponuja izjemno energetsko učinkovitost, tišje delovanje in ničelne emisije CO₂, kar ga postavlja v sam vrh trajnostnih transportnih rešitev. Vozilo je opremljeno z najnovejšo tehnologijo baterij, ki omogočajo daljši doseg do 500 km z enim polnjenjem in hitro polnjenje, kar prispeva k večji operativni učinkovitosti prevoznikov. Poleg tega MANov električni tovornjak ponuja napredne asistenčne sisteme, kot so: pomoč pri zaviranju v sili EBA Plus, ACC Stop&Go, MAN CruiseAssist, opozorilni sistem za razdaljo in MAN SafeStop Assist za podporo vozniku. Ti sistemi povečujejo varnost in udobje med vožnjo.



100% brez emisij.



Popolnoma električni hladilnik S.KOe COOL

Z baterijsko-električno hladilno napravo in rekuperacijsko osjo prikolice. Popolnoma usklajene komponente izolacije FERROPLAST®, hladilnega agregata S.CU in telematike TrailerConnect® zagotavljajo optimalne rezultate hlajenja. Različica E je popolnoma brez emisij.

Več informacij na
schmitz.cargobull.com/emissionsfrei

AI v vojaških tovornjakih



Mercedes-Benz želi v prihodnje integrirati robotiko in tehnologije AI iz ARX Robotics v platforme vozil Daimler Truck in tako doseči večjo povezljivost vozil, funkcionalnost in učinkovitost. Zlasti različice vojaških vozil serij Unimog in Zetros, ki jih razvija, izdeluje in prodaja Mercedes-Benz Special Trucks, bodo lahko izpolnjevale širši nabor nalog zahvaljujoč senzorskim in programskim modulom ter uporabi umetne inteligence. Poleg omrežne povezljivosti sta v središču pozornosti upravljanje na daljavo in avtonomna terenska vožnja. Nove digitalne zmogljivosti temeljijo na inovativnem operacijskem sistemu Mithra OS podjetja ARX Robotics. S posodobitvijo strojne opreme in integracijo operacijskega sistema Mithra OS se bodo vozni parki lahko povezovali z drugimi programsko definiranimi sistemi, kot so združljiva vozila ali brezpilotna letala.

100-odstotno zelena električna energija



DKV Mobility, vodilna platforma za mednarodne storitve mobilnosti, nedvoumno izkazuje svojo zavezanost trajnostni mobilnosti: podjetje je za vsa polnjenja, ki so bila opravljena v letu 2024 s kartico DKV Card + Charge, prejelo certifikate o izvoru zelene električne energije. Na ta način stranke DKV Mobility ne prispevajo le k uspešnemu energetskega prehodu, temveč tudi izboljšujejo svojo ogljično bilanco.

DKV Mobility namerava tudi v letošnjem letu pridobivati certifikate o izvoru za celotno porabo električne energije svojih strank. S kartico DKV Card + Charge lahko vozila polnite na več kot 893.000 polnilnicah, to pa predstavlja eno največjih polnilnih omrežij za električna vozila v Evropi.

35 let Petre šotori – hale d.o.o.



Vodilni slovenski ponudnik prireditvenih in skladiščnih šotorov ter hal letos ponosno obeležuje 35 let inovacij, rasti in zanesljivosti. Že več kot tri desetletja postavljajo standarde na področju mobilnih in trajnostnih prostorskih rešitev, prilagojenih potrebam strank v Sloveniji in širše. Kar se je pred 35 leti začelo kot družinsko podjetje z veliko vizijo, je danes sinonim za zanesljive, estetsko dovršene in tehnološko napredne šotore ter hale. Njihova ponudba danes obsega prireditvene in VIP šotore, skladiščne hale in šotore ter pagode, paviljone in dodatno opremo. Vsak izdelek je plod timskega dela, vrhunskih materialov in izjemne prilagodljivosti – vse to pa omogoča podjetju, da ostaja na trgu uspešno že več kot tri desetletja. Petre šotori – hale nenehno vlagajo v razvoj in izboljšave. Eden njihovih najnovejših produktov, šotor »Vento« z atiko, združuje sodobno estetiko, vrhunsko funkcionalnost in možnost personalizirane grafike, kar ga postavlja med najprivlačnejše rešitve za prestižne dogodke. Poleg prireditvenih rešitev so tudi vodilni proizvajalci skladiščnih hal z modularnim sistemom, ki omogoča enostavno prilagajanje različnim industrijam.

Sončni paneli na strehi

DAF tovornjaki so lahko že serijsko opremljeni s sončnimi paneli na strehi v dveh izvedbah: 55 Wp ali 110 Wp (watts peak). Samolepilni moduli se prilagodijo krivuljam strehe ali spojlerja, kar omogoča enostavno namestitvev. Proizvedena energija se prek pretvornika prenaša neposredno v akumulator in se shranjuje ali takoj porablja v kabini. Module je možno dodajati in jih namestiti tudi na streho prikolice. Zahvaljujoč dodatni energiji, ki se proizvede v dnevnem času, ni več treba zagnati motorja za napajanje dodatnih električnih porabnikov takrat, ko smo na pavzi.



VOZILA NOVE GENERACIJE DAF



Moč varnosti

Zaščitite voznike in ranljive udeležence v prometu kot še nikoli prej! Naša večkrat nagrajena vozila nove generacije DAF so postavila standarde na področju varnosti tovornjakov, zdaj pa ponovno dvigujejo letvico. Voznikom smo omogočili najboljši neposredni pogled v panogi - s panoramskimi okni in izjemno nizko linijo armaturne plošče, ki zagotavlja neprekinjen pogled. Mimoidoče v mrtvem kotu zlahka opazite, zaradi (opsijskega) dodatnega stekla v desnih vratih. Za vsestranski mir duha pa poskrbi serijsko nameščen DAF Digital Vision System, ki s kamerami visoke ločljivosti nadomešča običajna ogledala. DAF – moč vrhunske varnosti.

WWW.DAF.COM/SAFETY

CORDIA

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

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

DAF



STROKOVNJAK PRI SVOJEM DELU

Fiat Ducato je že dolgo priljubljena izbira v sektorju velikih dostavnih vozil, ki se prodaja v različnih oblikah in velikostih, ne glede na to, ali gre za tradicionalno dostavno vozilo, šasijo s kabino ali celo kot priljubljeno osnovo za avtodom.

Zaradi bogate ponudbe različic, enostavnega upravljanja, praktično oblikovane notranjosti, motorjev in naprednih varnostnih funkcij, je Ducato že skoraj 45 let zanesljiv strokovnjak pri svojem delu. Lahko se spremeni v mobilno delavnico ali poskrbi za prevoz večjega tovora. Ponuja 8 možnosti prostornine tovornega prostora, tudi do 17 m³, poleg tega ga odlikuje nosilnost do 2,2 tone. Optimalno razmerje med zmogljivostjo in težo zagotavlja odlično dinamično vožnjo in udobje.

Novi, prenovljeni Ducato ponuja široko izbiro motorjev, ki ustrezajo različnim potrebam in zahtevam uporabnikov. Zanesljivi dizelski motorji MultiJet tretje generacije sodijo v sam vrh svojega razreda po zmogljivosti in vzdržljivosti. Električna različica je opremljena z novo baterijo s

110 kWh za najboljšo izkušnjo brez emisij v razredu.

Ducato je opremljen z naprednimi sistemi ADAS 2. stopnje, ki pripomorejo k večji varnosti v cestnem prometu in omogočajo vožnjo brez stresa. Serijsko so na voljo inteligentni sistem za nadzor hitrosti, sistem za prepoznavanje utrujenosti voznika, sistem za samodejno zaviranje v sili s prepoznavanjem pešcev, izboljšan sistem za elektronski nadzor stabilnosti, sistem za nadzor stabilnosti prikolice, sistem za opozarjanje na nenamerne spremembe voznega pasu, kamera za vzvratno parkiranje s parkirnimi senzorji zadaj in sistem za prepoznavanje prometnih znakov.

Ducato ponuja praktične pametne rešitve, kot so sistem vstopanja in zagona brez ključa, električna parkirna

zavora, sovoznikov sedež z zložljivo mizico; predal za brezžično polnjenje mobilnih telefonov; po dva vhoda USB-A in USB-C, visokonapetostna 230-voltna električna vtičnica, večji prostor za shranjevanje predmetov v vratih; ogrevano vetrobransko steklo; ter samoizravnalno zračno vzmetenje za nižji nakladalni prag, kar olajša natovarjanje in raztovarjanje. S storitvami Uconnect™ in aplikacijo FIAT je mogoče upravljati in spremljati vozilo neposredno prek pametnega telefona. Aplikacija My Assistant voznikom zagotavlja pomoč med vožnjo z geolokacijsko podporo ob nesreči ali okvari vozila. Z aplikacijo My Navigation lahko hitro in sproščeno prispete na cilj, med vožnjo pa sproti spremljate informacije o prometu, vremenu in prometnih kamerah.



NOV DAF SERVISNI CENTER V AJDOVŠČINI



Podjetje Cordia d.o.o., zastopnik za tovorna vozila DAF, vestno skrbi za tovarnjake, saj se v njihovih pooblaščenih servisih pohvalijo z dolgoletno tradicijo servisiranja. Storitve izvajajo skladno z najvišjimi standardi znamke DAF in vgrajujejo le originalne nadomestne dele.

Sedaj so v Sloveniji razširilo svojo dejavnost z novim servisnim centrom v Ajdovščini. Novi center se je pridružil že obstoječima centroma v Medvodah in Mariboru in bo še izboljšal servisno storitev te priljubljene nizozemske znamke tovarnjakov.

Novi center je nastal v poslovnih prostorih Transporta Makovec, zato so se pri Cordii še posebej zahvalili g. Blažu Makovcu, ki jim je odprl vrata in omogočil ureditev servisa.

Nova servisna delavnica ni le prostor, kjer se bodo popravljala in vzdrževala vozila, ampak je kraj, kjer se srečata strokovnost in strast do kakovosti. »Naš cilj je ne le ponuditi storitve, ki rešujejo težave naših strank, ampak tudi ponuditi hitre rešitve in strokovno svetovanje,« je poudarila Mateja Menart, nova direktorica podjetja Cordia d.o.o.



Servis je odprla družina Makovec.

Na vprašanje, od kod ideja za servis ravno v Ajdovščini, pa Mateja odgovarja: »Ta želja in ideja ni od včeraj, ampak je bila v planu že zadnjih 15 let, žal se do danes ni uresničila. Ne-koč smo imeli v tem delu Slovenije izredno veliko strank, a stranke potrebujejo tudi zanesljiv servis. Ker nam tega ni uspelo zagotoviti, smo nekaj strank izgubili. Smo pa že v preteklosti dokazali, da smo odličen poslovni partner, in sedaj imajo tudi stranke, ki nas v preteklosti niso poznale, možnost, da nas spoznajo in začutijo kot zanesljivega

partnerja, na katerega lahko vedno računajo.«

Servisni objekt v Ajdovščini je razdeljen na dva dela – novi in stari. V stari delavnici, ki meri 320 m², se bodo opravljala daljša in bolj zahtevna popravila. Novi del delavnice, ki meri skoraj 800 m² in ima dva kanala, pa bo namenjen rednim servisom in manj zahtevnim popravilom. V servisu se bodo popravljala vsa tovorna vozila s poudarkom na DAFovih vozilih in prikolicah Schmitz Cargobull.



Uvodni in otvoritveni govor je imela Mateja Menart, direktorica podjetja Cordia d.o.o.



Pri Cordii se bodo letos posvetili posodobitvi in izboljšavi servisnih centrov ter promociji tovarnjakov za gradbeništvo.



PRVI MERCEDESOV AVTOBUS Z IMENOM

Mercedes-Benz Tourismo je upihnil že 31. svečko, v tem času pa so na trg poslali že več kot 37.000 vozil. Če je bil to некоč turistični avtobus za tiste s tanjšimi žepi, je Tourismo z leti postal paradni konj nemškega proizvajalca avtobusov.

Proti koncu prve polovice devetdesetih let prejšnjega stoletja, natančneje leta 1994, je Mercedes-Benz predstavil svojo novo vizijo turističnega avtobusa. Po izjemno uspešnem modelu O303 je Mercedes-Benz leta 1992 predstavil turistični avtobus z oznako O404. Poln drage tehnologije, kot sta bila tedaj tempomat in neodvisno vzmetenje, O404 ni pritegnil pozornosti na manj razvitih trgih. Čeprav je bila istočasno predstavljena cenejša različica s poreklom iz Turčije, je Mercedes vseeno potreboval čas za razvoj prave alternative, ki je po dvajsetih letih vztrajanja na trgu prevzela primat.

Od O404 do O350

Vendar vstop na turški trg ni bilo enostaven. Vzporedno s predstavitvijo elegantnega in sodobnega avtobusa O404 je Mercedes-Benz na sejmu v Hannovru predstavil turistični avtobus z oznako O340, ki naj bi predstavljal nizkopračunsko alternativo luksuznemu O404. Čeprav je Mercedes-Benz v Turčiji prisoten vse od leta 1967, je bil avtobus O340 povsem zgrešena naložba, predvsem zaradi so-



O340.

rodstva z zastarelim modelom O303, ki je še uporabljal bobnaste zavore toge osi. Takšno vozilo iz zgodnjih devetdesetih je predstavljalo fiasco, trg pa je dobil občutek, da se Mercedes poigrava s kupci in jih ponižuje. Za to so Nemci plačali visoko ceno, saj model O340 ni pritegnil pozornosti kupcev ne v Nemčiji ne v Turčiji. Zato pa se je zamisel, da se avtobusi z drago tehnologijo, kot jo je imel O404, izdelujejo v deželah s cenejšo delovno silo, pokazala za zelo pozitivno. Ne samo,

da bi to Mercedes-Benz približalo novim trgom, temveč bi tako tudi hitro pokrili velik turški trg. Za takšen podvig ni bila potrebna široka paleta modelov, temveč enostaven kalup: dvoosni avtobus dolžine 12 metrov in višine do 3,5 metra. Pri Mercedesu so se odločili, da bodo v novem avtobusu ohranili 14,6-litrski V8 motor, da bi manj razviti trgi lažje in hitreje sprejeli nov avtobus. Po drugi strani je bilo sodobno vozniško delovno mesto povzeto po bolj ekskluzivnem O404, podvozje

pa je imelo neodvisno vzmetenje. V popolnem nasprotju z modelom O340 je bila predstavitev modela O350 Tourismo proizvajalcu bolj pogodu. Poševni stebriček C, ki je postal zaščitni znak tega avtobusa, je bil opazen že na sejmskem predserijskem modelu, plastični deli opažev pa so dopolnili vtis sodobnega dizajna. O350 je postal prvi Mercedesov avtobus z imenom. Odslej se je imenoval Tourismo.

Sprejemljiva cena

Zanimanje za O350 Tourismo je raslo. Kupci so prejeli zanesljivo mehaniko in

timetrov višji od originala, s čimer se je prtljažni prostor povečal z 9,5 na 11 kubičnih metrov. Hkrati je Mercedes izkoristil priložnost, da je skupaj z novim modelom predstavil tudi osveženo obliko. Poleg prednjih in zadnjih žarometov je novi Tourismo dobil bogatejšo notranjost ter opsijsko polavtomatski menjalnik EPS. Značilen C-stebriček, ki je prekrival tudi prednja vrata, je dopolnil nov videz zunanosti tega avtobusa. Vendar je proizvodnja tega avtobusa še naprej ostala izključno v Turčiji. Proizvodnjo v Nemčiji je izpolnjeval sedaj že zastareli O404,

govoriti, saj je bil ogromen. Letno so izdelovali več kot 1000 avtobusov, kupci pa so nanje čakali v vrstah. Njegova popolna mešanica zanesljivega, čeprav zastarelega V8 motorja in sodobnega dizajna, skupaj z ogromnim prtljažnim prostorom, je pripomogla k temu, da je Tourismo postal zelo priljubljen med vozniki in potniki. Do konca proizvodnje te generacije avtobusov je bilo izdelanih že več kot dvanaest tisoč vozil, ki so bila prodana v petdeset držav po svetu.

Leta 2006 je Mercedes-Benz model Tourismo temeljito posodobil in oblikovno uskladił z modelom Travego. Prvič v zgodovini je bil Tourismo na voljo v različnih konfiguracijah, različnih dolžinah in celo s tremi osmi. Zasnovo prednje maske je podedoval od Travego, ki je istega leta prav tako doživel pomladitev. Mercedes je s prenovi očitno opustil ceneno obliko in svoj turški avtobus približal Evropi. Travego je tako ostal na vrhu ponudbe Mercedes-Benz, prenovljeni Tourismo pa mu je postajal vedno večja grožnja zaradi podobne oblike in opreme, predvsem pa zaradi nižje cene. Medtem je turški trg dozorel in ni več sprejemal poceni alternativ, temveč je zahteval vse višjo raven opremljenosti in udobja avtobusov.



O350.

kakovost z znakom trikrake zvezde po sprejemljivi ceni. Tisti, ki so potrebovali luksuz, so se še vedno lahko odločili za O404 ali pa kupovali avtobuse drugih znamk. Na nemškem trgu pa se je v tem času zgodila tektonska sprememba, ko je Daimler prevzel Kässbohrer Setro in ustanovil lasten avtobusni oddelek – EvoBus.

Mercedes-Benz se je nato usmeril v razvoj in izdelavo mestnih in primestnih avtobusov in tako je v drugi polovici devetdesetih let nastal model O530 Citaro, najuspešnejši Mercedesov avtobus vseh časov. Proizvodnja avtobusa O404 pa se je še nadaljevala, čeprav je njegova zasnova že postajala zastarela. Po drugi strani pa zanimanje za Tourismo v Turčiji ni pojenjalo.

Novi model Travego

Konec 20. stoletja se je Mercedes-Benz odločil ustreči zahtevam hitro rastočega turškega trga in je predstavil nov model – Tourismo SHD. Ta »super visoki« Tourismo je bil trideset cen-

zato je prišel čas za njegovo pomladitev. Pomladitev pa se je zgodila v obliki povsem novega luksuznega modela, ki so ga poimenovali Travego.

50 držav po vsem svetu

O uspehu Tourisma v Turčiji je težko

Šok na trgu

Leta 2006 je na sejmu v Hannovru Neoplan s predstavitvijo modela Starliner presenetil trg visokopodnih turističnih avtobusov in zadal velik udarec tudi Tourismu. Starliner je imel vse, kar je imel Tourismo – zanesljivo



O530 Citaro.



Triosni Tourismo po prenovi 2006.



Neoplan Starliner.

mehaniko, udobje za voznika in potnike, velike prtljažne prostore, v celo zgodbo pa je vnesel še eno novost: avantgardno obliko. Mercedes-Benz je hitro odgovoril in preselil del proizvodnje Travega v Turčijo ter na tamkajšnjem trgu ponudil model SHD, ki je predstavljal vrh ponudbe. Ob tem pa je bil novi Tourismo vse bolj opazen tudi v Evropi.

Tržne priložnosti v prihodnjih letih so bile za Tourismo zelo ugodne. Razvoj nizkocenovnega letalskega prevoza pa je zmanjšal potrebo po avtobusnem prevozu na dolge razdalje in s tem po luksuznejših avtobusih. Še posebej dobrodošla pa je bila liberalizacija medkrajevnega prometa v Nemčiji leta 2013 in eksplozivna rast avtobusnih prevoznikov v Mercede-

sovi domovini. Tem prevoznikom ni bilo mar za visoko stopnjo opreme, temveč so potrebovali zanesljivost, dizajn in zadostno raven udobja. Tourismo je eden izmed avtobusov, ki se je zdel idealen za nove prevoznike, zato je Mercedes-Benz v istem letu izdelal in izdobil 1530 avtobusov Tourismo.

37.000 primerkov

Aktualni Tourismo je bil predstavljen leta 2017, septembra 2019 pa je Mercedes-Benz objavil, da so izdelali že 30.000 tovrstnih avtobusov. Avtobusna industrija je v zadnjih desetih letih popolnoma spremenila smer. Na evropskih cestah je vse manj luksuznih visokopodnih (SHD) turističnih avtobusov z luksuzno stopnjo opreme in vse več avtobusov, ki služijo tako turističnemu kot medkrajevne- mu prometu. Revolucija v prevozništvu, ki so jo po liberalizaciji vodili nemški prevozniki, je premešala karte proizvajalcem. Nekoč luksuzni turistični avtobusi so postali predragi in veliko manj potrebni, njihovo mesto pa so zavzeli turistični avtobusi nižjega razreda. Tako je Mercedes-Benz iz ponudbe za evropski trg popolnoma črtal model Travego, svoj nekdanji ponos. Njegovo mesto je prevzel Tourismo, nekdanj avtobus, namenjen za nerazvite trge. Poleg tega Tourismo ni samo potisnil Travega s trga, ampak predstavlja tudi vse večjo grožnjo Setrini liniji izdelkov. Do danes so jih izdelali že več kot 37.000.



Travego.



KO JE VARNOST NA PRVEM MESTU

Že skoraj dvajset let Mercedesov Safety Coach po stari celini demonstrira napredne rešitve na področju varnosti, ob tem pa še vrhunsko udobje in ekonomičnost, kar poudarjajo bogata oprema in sistemi za pomoč pri vožnji. Enega takšnega smo lahko preizkusili tudi mi.

Tema varnosti je izredno pomembna še posebej pri avtobusih, ki prevažajo večje število ljudi. Kako raste napredek na področju varnosti, Mercedes prezentira že od leta 2006 prek posebnega modela z zvenečim imenom Safety Coach. V 19 letih se po cesti vozi že šesta generacija demo vozila. Vsak dosedanji model je predstavil nove hišne pripomočke za varnost. Leta 2006 je bil poudarek na Lane Assistantu in DBL kontinuiranem zaviranju na spustih, leta 2009 so dodali in predstavili sistema Active Brake Assist (ABA) in Front Collision Guard (FCG), leta 2013 je prišla naslednja generacija sistema ABA 2, že naslednje leto pa je bil Safety Coach prvič opremljen s predvidljivim

tempomatom PPC in tretjo generacijo sistema ABA.

Sedaj se avtobus lahko pohvali s sistemi Active Brake Assist 6 (ABA 6), Sideguard Assist 2, Frontguard Assist in Traffic Sign Assist, ki so uvedeni kot del serijske opreme v sklopu splošne varnostne uredbe EU (GSR-B) 2024. Prvič pa je na voljo tudi 360-stopinjska kamera za popoln pogled okoli celega vozila.

Vpadljiva Yellowstone rumena barva je že tradicionalna in ni bila izbrana naključno. V takšne barve so pobarvana vozila, ki jih izpostavijo crash testom, saj barva eliminira sence na deformirani karoseriji, kar omogoča natančnejšo naknadno video analizo.

Nevarnost naleta

V novem Tourismu je na voljo sistem ABA že šeste generacije, ki izrazito premaguje trenutno določene zakonske norme, saj jih zadovoljuje že klasični AEBS sistem z opozorilom na možen nalet in samodejnim zaviranjem.

Novi sistem za pomoč pri zaviranju v sili zdaj ponuja še boljše delovanje, saj zazna premikajoče se ali stoječe pešce in kolesarje pred vozilom in lahko po lastni presoji sam začne zavirati v sili. Z ABA 6 se je mogoče nesrečam še bolj zanesljivo izogniti. Sistem sedaj pokriva celotno območje hitrosti vozila in je ves čas aktiven.

Sideguard Assist 2 se odzove in še natančneje opozorilo, če obstaja nevar-



Sideguard Assist sistem ima za sprednjim blatnikom vgrajen senzor, ki nadzira 4,25 metra širok prostor ob boku vozila. Sideguard Assist in Frontguard Assist skupaj ustvarita popoln opozorilni sistem, ki opozarja na ovire in ljudi ob straneh in pred avtobusom.



Sistem, ki bere prometne znake, tudi prilagaja hitrost vozila, medtem ko radarski tempomat natančno vzdržuje razdaljo do vozila pred nami, izpiše razdaljo do vozila pred nami ter s kakšno hitrostjo se to vozilo vozi.

nost trčenja s pešci in kolesarji. Doslej je bil na voljo le na desni strani, kjer so vrata, sedaj pa pokriva tudi voznikovo stran. Frontguard Assist opozarja na ovire ali osebe neposredno pred vozi-

lom. Sideguard Assist 2 in Frontguard Assist skupaj ustvarita popoln opozorilni sistem, ki opozarja na ovire in ljudi ob straneh in pred avtobusom. Skupaj s standardno kamero za vzvratno vo-



Tourismo je sposoben natančno odgovoriti na različne potrebe medkrajevne in moderne prevoza potnikov.

žnjo ali, še bolj, z opsijskim sistemom 360-stopinjskih kamer je vozniku na voljo celovit informacijski in opozorilni sistem za vsa področja okoli avtobusa.

Nov je tudi asistent za prometne znake. Voznika opozori na prekoračitve dovoljene hitrosti. In ne nazadnje je tu prilagodljivi tempomat (ART), asistent za vožnjo po voznem pasu (SPA), nadzor tlaka v pnevmatikah (TPM) in asistent za pozornost (AtAs) ter vmesnik za uporabo alkotesterjev za voznikovo delovno mesto so zdaj vključeni kot standard.

Udobje za 45 potnikov

In če sedaj prenehamo s sistemi ter se posvetimo samemu avtobusu, lahko zapišemo, da je nova generacija Tourismo za približno 200 kilogramov lažja. Testni avtobus je imel nadeta tudi aluminijasta platišča, tako da je vaga pokazala lastno težo 13,4 tone, kar pomeni, da je uporabna nosilnost 6 ton ali 130 kg na potnika v konfiguraciji sedežev 44 +1 +1 z razkošnim prostorom za kolena dolžine od 520 mm po kriteriju štirih zvezdic. Ob tem pa 8,7 m³ velik prtljažnik ob vgrajenem WC prostoru ponuja 190 litrov prostora po potniku. Če te številke primerjamo s povprečnimi osebnimi avtomobili, pri katerih prtljažniki za pet oseb ponujajo 400 do 500 litrov prostora, je jasno, da lahko potniki s Tourismo odidejo na pot brez odrekovanja pri prtljagi. In če k vsemu dodamo še 1500 litrov prostora nad sedeži, je potnikom res na voljo veliko prostora. Omenimo še ugoden obračalni krog, ki znaša 21 metrov.

Bočna nevarnost

Problem mrtvih kotov z desne in leve bočne strani je še posebej izrazit pri visokopodnih avtobusih. Temu sedaj dela konec sistem Sideguard Assist, ki ima za sprednjim blatnikom na obeh straneh vgrajen senzorski sistem, ki nadzira 4,25 metre širok prostor ob boku vozila. Ta sistem je odličen pomočnik, ko ostro zavijamo desno ali levo, v istem trenutku pa se tam nahaja kolesar ali pešec, vozilo ali samo mirujoča ovira (količek, svetilka ...), ki bi ga s svojim manevrom avtobus lahko zadel, ter najprej opozori voznika z zvočnim in vizualnim signalom, nato pa tudi povsem zavre vozilo, če voznik tega ne stori sam. Do 30 km/h sistem pokriva tudi področje treh metrov pred vozilom in za njim, nad to hit-



Novost je MirrorCam, sistem kamer namesto vzratnih ogledal. Slike s kamer se prenašajo na 15-palčna monitorja, nameščena na notranji strani A-stebričkov. Dodatna kamera in drugi kompaktni monitor zagotavljata pogled v prednji desni in levi kot vozila. Dodatne kamere na boku in zadku vozila pa omogočajo 360-stopinjski pogled okoli vozila.

rostjo pa se skenirana površina poveča na 7 metrov spredaj in 30 metrov zadaj, kar nam pomaga varno zamenjati vozni pas.

Še ena privlačna lastnost je opsijski sistem MirrorCam, ki zamenjuje klasična ogledala. Slike s kamer se prenašajo na 15-palčna monitorja, nameščene na notranji strani A-stebričkov. Dodatna kamera in drugi kompaktni monitor zagotavljata pogled v prednji desni in levi kot vozila. MirrorCam združuje številne prednosti. Te vključujejo razširjeno vidno polje za voznika, znatno boljšo vidljivost v temi, manj umazanije, manjšo škodo pri manevriranju in nadaljnje zmanjšanje porabe goriva zaradi manjše čelne površine.

Za konec tega poglavja pa omenimo še vse že znane sisteme, kot so ASR, ESP, Lane Assistant (SPA), Brake Assist (BAS) in DBL ter karoserija, ki zadovoljuje standarde ECE R66.02 in vključuje Front Collision Guard (FCG) za zaščito voznika in sovoznika pri čelnem trku.

Potovanje na nivoju

Ob tradicionalni škatlasti obliki karoserije je vseeno izredno zanimivo, kako je Mercedes z malenkostmi, kot so vgradnja kamer namesto ogledal, ravni brisalci stekel in preiščljeno zaprt spodnji del vozila, dosegel koeficient zračnega upora 0,33, kar je na nivoju

večjih osebnih avtomobilov. Ko k temu dodamo še dejstvo, da se karoserija pri hitrosti nad 79 km/h samodejno zniža, je skupni učinek za 10 dB nižji hrup v kabini pri 100 km/h ter za 5 % nižja poraba.

Zgodbo zaokrožuje učinkovito in kultivirano delovanje Mercedesovega OM 470 motorja, ki v zadnji generaciji Euro VI E ponovno privarčuje 2,5 % goriva in se skupaj z 8-stopenjskim avtomatiziranim menjalnikom Power Shift GO 250-8 s prenosnim razmerjem 0,63 in diferencialom 3,583 pri 100 km/h vrti na vsega 1100 vrtljajih na minuto.

Na cesti brez zadržkov

Na testni vožnji smo vozili Tourisma, obteženega s 5,7 tonami, saj so bile na sedežih lutke, napolnjene z vodo, v prtljažniku pa dodatne uteži. Na avtocesti sem se prepustil, da me je vozila elektronika in vsi prej omenjeni sistemi, jaz sem le vrtel volan, vse ostalo je vozilo opravljalo samo. Vodilo me je med črtami, pred klancem se je pripravilo na vzpon in prestavilo v nižjo prestavo, pred vrhom klanca je prestavljalo v prosti tek, če so bili za to dani pogoji (Eco-Roll deluje le, če je PPC vklopljen), ter seveda samo zaviralo in pospeševalo. V medkrajevni vožnji sem imel nekaj več dela, saj je

treba bolj pozorno opazovati okolico, pa čeprav v krizni situaciji avtobus sam odreagira.

Na koncu testne vožnje smo bili nagrajeni s porabo 23 litrov ob povprečni hitrosti 68 km/h, je pa res, da je včasih težko balansirati med počasnejšimi tovornjaki in hitrejšimi osebnimi avtomobili, tako da bi bila lahko poraba še nižja.

Tourismo je sposoben natančno odgovoriti na različne potrebe moderne ga prevoza potnikov s ciljem dobrega razmerja med ceno in kakovostjo v kateri koli konfiguraciji.

Dolgoročno gledano se vozilo izplača skozi nizke stroške uporabe ter predvsem zaradi nizke porabe in dolgih servisnih intervalov (120.000 km). In kot se od Mercedesu tudi pričakuje, je Tourismo zelo hvaležno vozilo, premišljeno izdelano do zadnje podrobnosti.

Tehnični podatki

Motor: OM 470, 6-valjen dizel, direktno vbrzganje goriva pod tlakom 2700 barov, brizgalke z 8 odprtini, turbo polnilnik s fiksno geometrijo

Prostornina (ccm):	10,677
Moč (kW/KM):	335/456
Navor (Nm/min):	2200/1100
Menjalnik/pogon:	avtomatiziran Power Shift 8 prestav/na zadnja kolesa

Mere

Dolžina (mm):	12.295
Širina (mm):	2550
Višina (mm):	3680
Medosna razdalja (mm):	6090
Prtljažnik (l):	8,7 m³
Masa vozila (kg):	13.400
Največja dovoljena masa (kg)	19.400
Posoda za gorivo/AdBlue (l)	480/40
Notranja višina (mm)	2014

Cena (€) 350.000



Eden zadnjih učinkovitih dizelskih motorjev – Mercedesov OM 470.

VSAKA DOBRA LASTNOST TRANSPORTERJA JE BILA POSTAVLJENA NA VIŠJO RAVEN

Podjetje Volkswagen Gospodarska vozila je lani na sejmu IAA v Hannoveru pripravilo svetovno premiero novo razvitega Transporterja in izvedenke Caravelle, ki je zadolžena za prevoz do 9 potnikov. Srednje velik kombi se sedaj lahko pohvali z več prostora, večjo nosilnostjo in vlečno zmogljivostjo ter izboljšano gospodarnostjo.

Volkswagen je leta 1949 s predstavitvijo modela VW Type 2 T1 postavil temelje za svoj oddelek za gospodarska vozila. Danes, 76 let kasneje, ima »Bulli«, kot se imenuje tudi originalni Transporter, tri uradne naslednike: popolnoma električni ID. Buzz, T7 Multivan in sedaj tudi novi Transporter. Na voljo je kot furgon, furgon plus z dvema vrstama sedežev (pri nas se bo imenoval Krpan) ter izvedenka Caravelle za prevoz potnikov. Novost v seriji dostavnih vozil pa je različica opreme PanAmericana.

Novi Transporter je na zunaj jasno prepoznaven kot Volkswagen. Njegov obraz, razvit iz Multivana, je sodoben oziroma postmoderen. Dva standardna LED žarometa (matrični LED je opcija) sta med seboj vizualno povezana s ploščo, rešetka hladilnika pa je sestavljena iz dveh ozkih odprtín. Na strani je presenetljiv neodvisni izrez okna, ki se združi v okensko linijo. Na zadku po so zopet klasične LED luči.

Z vidika dimenzij Transporter raste v vseh smereh, sicer zmerno, a tudi v izvedbi s kratko medosno razdaljo sedaj presega 5 metrov v dolžino.





Novosti na kratko:

- V osnovni različici sta Transporter in Caravelle dolga 5050 mm, kar je 146 mm več kot T6.1.
- »Kratka medosna razdalja« se je povečala za 97 mm na 3100 mm, opsijska »dolga medosna razdalja« na 3500 mm, s skupno dolžino 5450 mm.
- Z 2032 mm ponujajo vsi modeli zunanjo širino, povečano za 128 mm, kar v celoti koristi notranjosti.
- V standardni izvedbi je višina 1984 mm (normalna streha). Pri visoki strehi je vozilo visoko slabih 2,5 m.
- Zahvaljujoč novim dimenzijam karoserije ponujajo vsi modeli bistveno več prostora v potniškem in tovornem prostoru.
- Največja širina med kolesnimi loki se je povečala za 148 mm na 1392 mm. Tla prtljažnika so podaljšana za 61 mm.
- Transporter in Caravelle (odvisno od različice) zdaj lahko vlečeta do 2,8 t. Predhodnik je imel nosilnost do 2,5 t.
- Povečala se je tudi strešna obremenitev s 150 na 170 kg.



Ker bodo motorji z notranjim zgorevanjem tudi v prihodnjih letih prevladovali ali vsaj dosegali pomemben delež, je dizelski motor na voljo v treh stopnjah moči.

Ergonomsko visokotehnološko delovno mesto

V primerjavi s Transporterjem T6.1 je kabina doživela veliko evolucijo, pri čemer pa je ohranila vse prednosti, vključno z visokim položajem sedenja, dobro preglednostjo, ergonomijo in nastavljivostjo sedeža. Volkswagen v novo zasnovani kabini združuje digitalni svet zaslonov in krmilnih elementov.

Sedma generacija se ne zažene več s ključem, ampak s pomočjo gumba za zagon, nameščenega poleg digitalne 12-palčne plošče z instrumenti in 13-palčnega zaslona infotainmenta, ki sestavljata podobo digitalnega kokpita. Standardni večnamenski volan je opremljen z jasno postavljenimi gumbi. Glasnost infotainment sistema se nastavlja prek volana ali klasičnega vrtljivega gumba na sredinski konzoli. Ročica ročne zavore je sedaj povsem odpravljena, stikalo električne parkirne zavore je nameščeno med prezračevalne reže na sredini konzole. Pred voznikom je plošča z merilniki, ki smo jo lahko videli že v drugih VW modelih, in kljub temu da je digitalna, ob različnih ozadjih še vedno ponuja tudi dva klasična okrogla merilnika. Kokpit vključuje tudi integracijo različnih USB in 12-voltnih vmesnikov. Najnovejša generacija asistenčnih in svetlobnih sistemov zagotavlja občutno večjo varnost in udobje. Apple CarPlay in/ali Android Auto sta standardna. Na krovu je tudi 5G modul za posodobitve in digitalni

prenos podatkov. Potniški prostor dopolnjujejo lahko dostopni predali za shranjevanje in veliko število USB-C vtičnic, pa tudi nekaj tradicionalnih vtičnic in klasični vžigalnik za cigarete.

Sedi se v treh vrstah

Testni model je imel konfiguracijo sedenja 2+3+3, kar pomeni, da so v drugi in tretji vrsti po trije sedeži, ki pa so posamični, tako da jih lahko preklapljamo, dvigujemo in tudi odstranimo iz vozila. V srednji vrsti se oba zunanja sedeža preklopita naprej, da je vstop do tretje vrste kar se

da preprosto, ob tem pa so v veliko pomoč drsna vrata na obeh straneh vozila. Caravelle tako nudi komfort prvega razreda, zahvaljujoč vrhunski zvočni izolaciji potniškega prostora, udobnim sedežem, bogati ponudbi prostora ter klimatizaciji, ki si jo lahko potniki prilagajajo za vsako sedežno vrsto posebej. Glede prostornosti tu res ni zamer.

Ob visokem udobju pa Caravelle nudi tudi odlične vozne lastnosti. Čeprav je vozilo precej visoko in dolgo, pa z njim upravljamo kot z večjim osebnim avtomobilom.

Nov pogonski spekter

Za lansiranje na trg je že na voljo sedem učinkovitih pogonskih različic. Prvič so v ponudbi poleg treh turbodizelskih motorjev (TDI) tudi priključnohibridni pogon (eHybrid) in trije električni pogoni (e-Transporter in e-Caravelle). Motorji TDI razvijejo 81 kW (110 KM), 110 kW (150 KM) in 125 kW (170 KM). TDI s 125 kW je vedno kombiniran z 8-stopenjskim samodejnim menjalnikom, najšibkejši pa je na voljo s 6-stopenjskim ročnim menjalnikom.

Mi smo preizkusili srednjo stopnjo moči, 110 kW (150 KM), in le-ta izvedba je na voljo tudi s štirikolesnim pogonom 4Motion. Dizelski motor s 150 KM navdušuje z dosledno ve-



Štirikolesni pogon 4Motion z elektronsko krmiljeno lamelno sklopko na zadnji premi prenos moči samodejno prilagaja posameznim voznim situacijam. Nizka masa sistema je osnova za optimalne vozne lastnosti, visoko vozno dinamiko in dobro gospodarnost.

likim navorom in bliskovito hitrim odzivnim časom. V kabini avtomobila s pogonom na vsa kolesa nikoli ne postane glasno, prav tako ni slišati pretiranega dizelskega brundanja, ki smo ga včasih kritizirali, danes pa nam postaja čedalje bolj všeč, saj se ga ne da primerjati z nevtralnim zvokom električnih avtomobilov!

Motor odlično sodeluje z 8-stopenjskim samodejnim menjalnikom, pri čemer klasičnega turbo zamika skoraj ne občutimo, prav tako ni prekinjanja vlečne sile. Poleg tega lahko ročno izberete prestave neposredno z izbirno ročico za volanom na desni strani.

Pogon je sicer v osnovi speljan na sprednji kolesni par, a Haldex sklopka omogoča, da se ob zdrsu katerega od koles navor v hipu prenese tudi na zadnji kolesni par. To je zelo dobrodošel dodatek, saj se močno poveča varnost in zanesljivost v vožnji, še posebej ko je ta mokra ali zasnežena.

V primerjavi s T6.1 je še posebej opazno to, da so kratki udarci, ki nastanejo zaradi slabih cestnih razmer,



Območje armaturne plošče je zapolnjeno z dvema zaslonoma. Levi zaslon pred voznikom ponuja več različnih prikazov plošče z merilniki, še bolj uporaben pa je sredinski zaslon, občutljiv na dotik, ki ponuja bogat nabor podatkov o vozilu, radio lahko poslušamo v tehniki DAB, izredno natančna in slikovita pa je tudi navigacija.

RAZŠIRITE SVOJ POSEL!

Preverite možnost financiranja
nakupa vozil, delovnih strojev
ali drugih premičnin s
FINANČNIM LIZINGOM.

Več informacij o ponudbi najdete na www.intesasampaolobank.si/podjetja

**SKRBIMO ZA VSE,
KAR VAM POMENI NAJVEČ.**

INTESA SANPAOLO BANK

Bank of INTESA SANPAOLO

www.intesasampaolobank.si

Banka Intesa Sanpaolo d.d., Pristanjska ulica 14, 65102 Kopar

**PRILAGODLJIVO
IN ENOSTAVNO
FINANCIRANJE**

**FINANČNI LIZING ZA
POSLOVNO DEJAVNOST**





Caravelle z do devetimi sedeži je bila razvita za komercialni potniški promet. Z njo boste peljali zadovoljne izletnike v muzej, na morje ali v hribe. Je kot majhen avtobus, a veliko bolj udobna, predvsem pa hitrejša, saj za tovrstna vozila za zdaj pri nas še ni posebnih hitrostnih omejitev, vozniku pa ni treba uporabljati tahografa.



zdaj skoraj popolnoma neobčutni. Za visoko raven udobja in zelo natančno vodljivost je odgovorno podvozje, ki ga sestavljajo prednje vzmetne noge MacPherson, vključno s stabilizatorjem, in prostorsko neodvisno zadnje vzmetenje z vzdolžnimi vzmetmi. Kljub kompaktnim dimenzijam se novi Transporter z višino manj kot 2,0 metra (običajna streha) prilega vsem običajnim večnadstropnim

parkiriščem. Z obračalnim krogom le 11,8 metra se pri manevriranju zlahka spopada tudi z ostrimi zavoji sredi mesta.

Ob zadnji generaciji varnostnih sistemov so vozniku v veliko pomoč asistenti za parkiranje, za vzdrževanje voznega pasu, vzdrževanje razdalje do vozila pred nami, zaviranje v sili ... tako da je Caravelle zelo zanesljiv sopotnik na dolgih potovanjih.

Tehnični podatki

Motor: dizel, 4-valjni, turbinski polnilnik, neposredni vbrizg goriva	
Prostornina (ccm):	1968
Moč (kW/KM):	110/150
Navor (Nm/min):	340/1500
Menjalnik/pogon:	8-stopenjski samodejni 4Motion na vsa kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	5450
Širina (mm):	2032
Višina (mm):	1992
Medosna razdalja (mm):	3500
Prtljažnik (l):	713/7800
Masa vozila (kg):	2270
Zmožljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	11
Najvišja hitrost (km/h):	175
Kombinirana poraba (l/100 km):	8,8
Izpust CO ₂ (g/km):	180

POENOSTAVITE SVOJE DELO.



Z revolucionarnim novim pogonskim sklopom PowerLion D30.

Poskrbite, da bodo dolge vožnje bolj ekonomične. Z največjo učinkovitostjo, ki presega 50 %, je novi motor MAN D30 eden najbolj naprednih motorjev za gospodarska vozila na svetu. Če dodamo še namensko načrtovane komponente, dobimo pogonski sklop MAN D30 PowerLion, ki skupaj z izboljšano aerodinamiko vozila zagotavlja prihranek goriva do 4 %*. Učinkovitost dopolnjujejo elegantne nove barve notranjosti kabine, digitalni zaslon z novim slogom in funkcijami ter storitev MAN SimplePay – digitalna platforma in aplikacija za vozne parke, ki poenostavi upravljanje operativnih stroškov in omogoča brezstične transakcije. Več informacij: www.man-slovenija.si.

*V primerjavi s prejšnjim modelom polpriklonika za vožnjo na dolge razdalje se je poraba dizelskega goriva zmanjšala za največ 4 %.



ZMANJŠANJE KOLIČINE ODPADKOV PRI PROIZVODNJI BATERIJ ZA ELEKTRIČNA VOZILA

Schneider Electric, vodilno podjetje na področju digitalne preobrazbe upravljanja z energijo in avtomatizacije, se je povezalo s podjetjem Liminal Insights, specialistom za pametne rešitve v proizvodnji baterij. Cilj tega partnerstva je izboljšati kakovost proizvodnje baterij in podpreti rastoče povpraševanje po električnih vozilih (EV).

Vse več držav sprejema zakone, ki spodbujajo postopno ukinjanje prodaje vozil z motorji na fosilna goriva, pri čemer se pričakuje, da bo do leta 2030 skoraj polovica vseh prodanih avtomobilov električna. Zaradi tega se bo povpraševanje po baterijah v naslednjem desetletju povečalo kar desetkrat. Ob tem se proizvajalci baterij soočajo s težavo visokega odstotka količine odpadkov pri proizvodnji, ki v večini tovarn znaša od 6 % do 15 %, pri novih proizvajalcih pa je lahko še precej višji. Da bi rešila ta izziv, sta Schneider Electric in Liminal razvila inovativno rešitev, ki združuje napredno ultrazvočno tehnologijo pregleda in analize s pametnimi avtomatiziranimi sistemi. Ta tehnologija omogoča neprekinjen nadzor kakovosti baterij med samim proizvodnim procesom in je uporabna za vse vrste baterij, vključno z litijevimi in natrijevimi.

Glavne prednosti rešitve

- Manj odpadkov in večja učinkovitost: Nova tehnologija omogoča proizvajalcem, da takoj prepoznajo in odpravijo napake v proizvodnji, s čimer se zmanjša potreba po dragih odpoklicih izdelkov.
- Pametna in povezana proizvodnja: Z naprednimi digitalnimi orodji se nadzorni sistemi brezhibno vključijo v obstoječe proizvodne procese, kar izboljša produktivnost in zmanjša stroške.
- Varnejše in trajnostnejše delovno okolje: V nasprotju s klasičnimi metodami, ki uporabljajo rentgenske žarke, ultrazvočni nadzor ne predstavlja tveganja za zdravje in ne zahteva posebnih varnostnih ukrepov.
- Prilagodljivost prihodnjim tehnologijam: Sistem podpira različne vrste baterij, kar proizvajalcem omogoča lažje prilagajanje novim tehnologijam in standardom v prihodnosti.

Prvi testi so pokazali, da bi zmanjšanje odpadkov za samo 1 % lahko prineslo prihranke v višini 10 milijonov dolarjev na leto pri proizvodnem obsegu 10 GWh, medtem ko bi skrajšanje časa obdelave baterij za osem ur lahko dodatno prihranilo do 3 milijone dolarjev na leto. »Ker proizvodnja baterij hitro raste, bo ključ do uspeha uporaba naprednih tehnologij, ki zmanjšujejo stroške in odpadke,« je povedal Francois Verkindt, vodja od-



delka za baterije električnih vozil pri Schneider Electric. »Naš cilj je proizvajalcem baterij za EV omogočiti, da izkoristijo tržne priložnosti, hkrati pa zagotavljajo visoko kakovost, zanesljivost in varnost proizvodnje. Sodelovanje z Liminalom, po našem uspešnem partnerstvu z IN-CORE Systèmes, prinaša dodatno vrednost za naše stranke.« Andrew Hsieh, soustanovitelj in izvršni direktor podjetja Liminal Insights, je dodal: »Naše poslanstvo je pospešiti prehod na električna vozila in čistejšo energijo z izboljšanjem kakovosti ter znižanjem stroškov proizvodnje baterij. Partnerstvo s Schneider Electric nam omogoča, da ponudimo napredne rešitve, ki bodo proizvajalcem pomagale optimizirati proizvodne procese in zmanjšati količino odpadkov.« To partnerstvo prinaša pomembne koristi za industrijo baterij za električna vozila in prispeva k trajnostnejši ter učinkovitejši proizvodnji.



TOYOTA IMA PRIPRAVLJEN POVSEM NOV SISTEM GORIVNIH CELIC

V času, ko sta izvedljivost in priročnost vodika kot goriva za mobilnost naslednje generacije še vedno negotovi in so nekatera novoustanovljena vodikova podjetja v resnih težavah, se zdi, da Toyota verjame v vodik kot pomembno gorivo pri prizadevanju za ogljično nevtralnost in aktivno sodeluje s partnerji v različnih panogah.

Toyota bo kmalu predstavila svojo tretjo generacijo sistema gorivnih celic, zasnovanega za izpolnjevanje posebnih potreb komercialnega sektorja z enako vzdržljivostjo kot običajni dizelski motorji. Pravzaprav bo sistem

3. generacije FC poleg osebnih vozil razširjen za uporabo v težkih gospodarskih vozilih in je načrtovan za uvedbo na trgih predvsem na Japonskem, v Evropi in Severni Ameriki.



Med glavnimi značilnostmi Toyotinega sistema gorivnih celic 3. generacije je pričakovano izboljšanje vzdržljivosti do dvakratne vrednosti v primerjavi s prejšnjo generacijo, kot tudi izboljšanje učinkovitosti goriva za 1,2-krat v primerjavi s prejšnjo generacijo, kar omogoča 20-% večji doseg. Končno Toyota pričakuje znatno znižanje stroškov z inovacijami v oblikovanju celic in proizvodnih procesih.

Za težka gospodarska vozila ponuja novi sistem gorivnih celic raven vzdržljivosti, ki je primerljiva z dizelskimi motorji, in visoko moč. Poleg tega ga je mogoče z bolj kompaktno zasnovo sistema lažje integrirati v različna gospodarska vozila.



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



KAKO ELEKTRIFICIRATI SVOJ VOZNI PARK

MANovo svetovanje 360° eMobility rešuje vse negotovosti, ki lahko nastanejo pri elektrifikaciji voznega parka tovornjakov. Zaupanje, ki so ga ustvarili njihovi strokovnjaki, je bistvenega pomena za preskok v elektromobilnost.

Da si podjetje upa odločiti se za korak elektrifikacije svoje flote tovornjakov, mora biti razrešenih veliko neznank. Trdna zavezanost okoljski trajnostnosti, imeti pravo vozilo za vrsto poti, po kateri se bomo vozili, vzpostaviti pravilno polnilno infrastrukturo in celo javno pomoč za lažji prehod na elektromobilnost. Za odgovor na ta vprašanja potrebujemo

prave nasvete strokovnjakov, ki s temeljito proučitvijo vsakega primera ugotovijo, ali je prehod na električna tovorna vozila izvedljiv ali ne.

Da bi zagotovili potrebno zaupanje za izpeljavo tega projekta, so proizvajalci, kot je MAN, ustvarili lik strokovnjaka za eMobility, katerega vloga je prenos vsega znanja, da bi zagotovil, da lahko njihove stranke čim bolj

preprosto in načrtovano preidejo na elektromobilnost. Da bi to dosegli, MAN s svojim svetovanjem 360° eMobility zagotavlja najboljša orodja za ustvarjanje potrebnega zaupanja v sektorju, ki na ta način rešuje vse svoje negotovosti.

MANovo svetovane 360° eMobility

Vzpostavljane stika z blagovno znamko je preprosto, prek njene prodajne mreže ali z zahtevkom za informacije na njeni spletni strani odpremo prva vrata strokovnjaku MAN, ki nam pomaga.

Vse se začne s podrobno analizo poti, ki jih izvaja vsako podjetje. Treba je določiti pomembne pojme, kot so število prevoženih kilometrov, topografija terena, vrsta obremenitve, upoštevati pa je treba tudi vremenske razmere, ki so vidik, ki ne sme ostati neopažen. Zahvaljujoč orodjem, kot je eReadyCheck, lahko podrobno simuliramo avtonomijo, ki jo je mogoče doseči z električnim tovornjakom. Po prvem stiku bo v okviru MANovega svetovanja 360° eMobi-





lity mogoče analizirati celotno načrtovanje poti, da se ugotovijo možni prihranki pri emisijah onesnaževal, pa tudi donosnost, ki bi jo povzročila elektrifikacija našega voznega parka.

Druga ključna točka, ki očitno zahteva pomoč strokovnjaka, je potrebna polnilna infrastruktura. Zagotovljene bodo informacije o tem, kako se nameravajo razvijati javna polnilna mesta, predvsem pa, zlasti v tej začetni fazi, o potrebi po polnilni infrastrukturi, bodisi v lastnih obratih prevoznika bodisi v objektih njegovega pošiljatelja.

Na tej točki bo svetovalec podrobno opisal razvoj strategije nakladanja po meri, pri čemer bo upošteval parametre, kot so na primer različni urniki nakladanja tovornjakov. Pričakovana poraba energije bo nato

določena na podlagi načrtovanja poti tovornjakov, pri čemer se bo vedno poskušalo čim bolj optimizirati polnjenje in doseči največji možni prihranek energije.

Osebo svetovanje za zagotovitev popolnega uspeha prehoda na elektromobilnost je razlog za storitev 360° eMobility podjetja MAN. Zato pomaga izbrati najprimernejšo polnilno infrastrukturo, olajšati stik z dobavitelji električne energije ali zagotoviti informacije o možni javni pomoči za podjetja, ki kupijo tovrstno vozilo. Prehod na elektromobilnost je dolgotrajna tekma. Zato je treba pravilno pretvorbo voznega parka v električna vozila skrbno načrtovati ob podpori strokovnjakov.

Narediti moramo potrebne izračune za izvedbo te naložbe, vključno

z določitvijo prihodnjega razvoja polnilne infrastrukture, pri čemer je treba na primer upoštevati, da bomo na neki točki morali povečati energetske zmogljivost svojih objektov. Ne nazadnje ne smemo spregledati usposabljanja voznikov, točke, na katero vpliva tudi 360-stopinjska eMobilitnost. Da bi kar najbolje izkoristili električni tovornjak, je potrebna sprememba načina vožnje – tehnike, ki bodo razložene in uporabljene v praksi za povečanje energetske učinkovitosti in ekonomske donosnosti.

Elektromobilnost je partnerstvo, pri katerem morajo proizvajalci in prevozniki vedno hoditi z roko v roki. Potovanje se začne, preden kupec naredi nakupni korak. S pravim nasvetom in potrebnim zaupanjem bodo cilji doseženi.

Nosilna sila vašega skladišča.

Regalni sistemi Jungheinrich,
specifični za posamezno panogo

Več na: www.jungheinrich.si/regali

JUNGHEINRICH

65 LET
JUNGHEINRICH REGALOV



ZMAGA JE TOKRAT ODŠLA V KOPER



Besedilo: Borut Štajnahr, fotografije: Aleš Beno

Letos smo že petič uspešno organizirali tekmovanje Mladi mehanik Slovenije, na katerem se je med sabo pomerilo 26 dijakov srednjih avtomehaničnih šol iz cele Slovenije. Dijaki so pokazali zavidljivo raven znanja, a zmaga lahko samo eden in naslov Mladi mehanik Slovenije za leto 2025 je osvojil Jan Vatovec, dijak srednje tehnične šole iz Kopra.

Ti mladi mehaniki so tisti, ki bodo v prihodnje popravljali vaša vozila. Dokler bodo obstajala prevozna sredstva, jih bo treba servisirati. Poklic je deficitaren, zato je avtomehanike treba obravnavati na poseben način, saj je v Sloveniji registriranih več kot 1,2 milijona osebnih vozil, tu pa so še kombiji, pa avtobusi in tovorna vozila, ki nekajkrat na leto obiščejo mehanično ali vulkanizersko delavnico. Samo menjavo gum večina opravi dvakrat na leto, povprečen redni pregled vozila se opravi na vsakih

15.000 kilometrov oziroma enkrat letno za redno vzdrževanje in pripravo na tehnični pregled. Z novimi, vse bolj tehnološkimi modeli vozil mora obstajati tudi kader, ki je strokovno dovolj usposobljen. Temu razvoju in novim tehnologijam morajo slediti tudi šole.

Iz 13 šol na tekmovanju 26 tekmovalcev

Uredništvo Revije Transitzit je s pomočjo partnerjev (Volvo, Bartog, Continental, Zavarovalnica Triglav,

Produkt in AMZS) izvedlo tekmovanje Mladi mehanik Slovenije 2025. Tekmovanje se je letos odvijalo že petič, udeležilo pa se ga je 13 šol iz celotne Slovenije: iz Celja, Domžal, Kopra, Krškega, Ljubljane, Maribora, Nove Gorice, Novega mesta, Postojne, Ptuj, Škofje Loke, Trbovelj in Velenja.

Tekmovanje je potekalo v teoretičnem in praktičnem delu. Dijaki so reševali vprašanja s posameznih področij avtoservisne dejavnosti in se pomerili pri menjavi vložka sušil-



Priprave na tekmovanje.



Menjava vložka sušilca zraka na Volvovem tovornjaku.



Diagnosticiranje napake na dovodu goriva.



Tudi teorija je pomembna.



Preverjanje napetosti na 12-V bateriji.



Trije najboljši tekmovalci (z leve: Leon Plahuta – ŠC Nova Gorica, Jan Vatovec – STŠ Koper, Loti Baloh – SŠ Domžale).



Tudi punce zanima poklic avtomekanik.

ca zraka na Volvovem tovornjaku, diagnosticirali so napako na dovodu goriva ter opravljali preizkus na 12-V bateriji.

Med šestindvajsetimi sodelujočimi dijaki je največjo raven znanja in spretnosti v tekmi s časom in nalogami pokazal Jan Vatovec, dijak srednje tehnične šole iz Kopra, ki mu je tako pripadel laskavi naslov Mladi mehanik Slovenije 2025. Na veliko presenečenje se je na drugo mesto uvrstila Loti Baloh, dijakinja srednje šole iz Domžal, tretje mesto pa je z minimalnim zaostankom osvojil

Leon Plahuta, ki obiskuje Šolski center Nova Gorica.

Organizatorji so za sodelujoče dijake, mentorje in druge obiskovalce pripravili tudi spremljajoči program s predstavitvami tovornjaka, virtualne delavnice, električne tehnologije pri vozilih, orodja in opreme, zavarovalnih dejavnosti ter gumarskih novosti.

Tekmovanje je namenjeno dijakom drugih in tretjih letnikov srednješolskega izobraževalnega programa avtoserviser, z njim pa želi organizator spodbuditi interes za izobraževanje in opravljanje poklicev v avtoservisni

dejavnosti, krepi zanimanje za tehnično kulturo in seveda skladno s tekmovalnim duhom tudi izpostaviti dijake, ki izkažejo največjo raven pridobljenega znanja v izobraževalnem procesu na srednješolski stopnji.

Po mnenju udeležencev in mentorjev so vsi tekmovalci zmagovalci, vsak s svojimi izkušnjami v poklicu avtoserviserja. Tekmovalci so pokazali veliko znanja in izkušenosti. Tak tip tekmovanja je izkušnja za dijake, ki sodelujejo, in tudi za mentorje, saj si med tekmovanjem izmenjajo izkušnje in primere dobre prakse v šolstvu.



Tudi partnerji so obogatili program s poučnimi delavnicami, kjer so se dijaki tudi kaj naučili.



Pred in med tekmovanjem je bilo izredno živahno.



Šolski center Celje.



Srednja šola Domžale.



Srednja tehnična šola Koper.



Šolski center Krško-Sevnica.



Strokovni izobraževalni center Ljubljana.



Tehnični šolski center Maribor.



Šolski center Nova Gorica.



Šolski center Novo mesto.



Šolski center Postojna.



Šolski center Ptuj.



Šolski center Škofja Loka.



Srednja šola Trbovlje.



Šolski center Velenje.



Poskrbite za redno vzdrževanje vašega tovornjaka, da bo vedno v optimalnem stanju.

OSNOVNI SERVIS ZA VAŠ TOVORNJAK PO POSEBEJ PRIVLAČNIH POGOJIH



OSNOVNI SERVIS + BREZPLAČNI PREGLED VOZILA

Cena vključuje:

- menjavo olja
- menjavo oljnega filtra
- menjavo filtra kabine
- storitev izvedbe servisa
- originalne nadomestne dele Mercedes-Benz
- dodatno vam brezplačno podarimo pregled vozila

Actros in Arocs od 429 € + DDV

Atego od 228 € + DDV



Na voljo samo v pooblaščenem servisu gospodarskih vozil
Mercedes-Benz »Autocommerce« s specialistično strojno in ličarsko delavnico.
Autocommerce – servis, ki mu lahko zaupate!

*Oglaševana cena 429 € + DDV velja za modela Actros in Arocs z motorjem 470. Oglaševana cena 228 € + DDV pa velja za model Atego z motorjem 934. Cene se lahko razlikujejo glede na model in opremo vozila. Točnost cene za vaš model preverite na servisu Autocommerce na podlagi številke šasije vašega vozila (VIN). Na navedene akcijske cene se ne priznajo dodatni popusti. Pridružujemo si pravico do morebitnih vsebinskih napak. Slike so simbolične. Akcijska ponudba velja do 31. 8. 2025. Navedena cena ne vključuje DDV.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



autocommerce
Član skupine Emil Frey

Autocommerce, d.o.o., pooblaščen servis za gospodarska vozila Mercedes-Benz
Baragova 12, 1000 Ljubljana, T: 01 588 3600, E: sprejem.sgv@autocommerce.si

KLJUČ DO ZDRAVEGA ZRAKA V VAŠEM VOZILU

Poletje bo kmalu tukaj in z njim dolgo pričakovani dopusti. Preden se odpravite na morje in uživate v poletnih radostih, poskrbite, da bo vaša vožnja varna in udobna.

Ena najpomembnejših stvari, ki jih morate preveriti, je delovanje vaše klimatske naprave. Nihče si ne želi, da mu na poti na morje neha delovati klimatska naprava. Ko poleti vstopimo v avto in vklopimo klimo, pa nas lahko preseneti tudi neprijeten vonj, kar lahko negativno vpliva na naše zdravje. Da bi se vsemu temu izognili, je ključnega pomena redno vzdrževanje in dezinfekcija klimatske naprave.

Zakaj je pomembno vzdrževanje klimatske naprave?

Redno vzdrževanje klimatske naprave preprečuje razvoj mikroorganizmov in plesni v prezračevalnem sistemu. Ti lahko povzročijo neprijeten vonj in imajo škodljive učinke na zdravje, še posebej pri osebah z alergijami ali drugimi zdravstvenimi težavami. Neprijeten vonj ob vklopu klime je pogosto znak, da so se bakterije in plesni že razmnožile. Preprosto odpiranje oken ne bo rešilo težave – mikroorganizmi ostanejo v sistemu in lahko povzročijo resne zdravstvene težave.

Kaj vključuje vzdrževanje klimatske naprave?

- Zamenjava zračnega filtra: Zračni filter preprečuje, da bi nečistoče in alergeni vstopili v notranjost vozila. Njegova redna menjava je ključna za zagotavljanje svežega zraka.

- Čiščenje prezračevalnih poti: S tem odstranimo nakopičeno umazanijo, ki se je nabrala.
- Dezinfekcija sistema: Uporaba ustreznih dezinfekcijskih sredstev zagotavlja, da bo zrak v vozilu svež in čist.
- Preverjanje tesnjenja sistema in



Predn se odpravite na poletni dopust, obiščite pooblaščen servis in poskrbite za redno vzdrževanje ter dezinfekcijo svoje klimatske naprave.



Strokovnjaki bodo preverili vse ključne dele sistema, zamenjali filtre in poskrbeli, da bo vaša klima delovala brezhibno.



Ko klima preneha vpihavati svež, hladen zrak, je treba razmisliti o servisu in o polnjenju hladilnega plina.

polnjenje plina: Zagotavljanje, da je sistem pravilno tesnen in napolnjen s plinom, je bistvenega pomena za optimalno delovanje klimatske naprave.

Ali veste, kdaj je treba uporabiti gumb za kroženje zraka?

Mnogi vozniki ne vedo, kdaj in zakaj je treba uporabiti gumb za kroženje zraka v vozilu. Predvsem je to pomembno:

- Po ohlaiditvi vozila: Ko dosežete željeno temperaturo, uporabite gumb za kroženje zraka, da zmanjšate porabo energije. Klimatski napravi tako ne bo treba hladiti vročega zraka iz zunanosti, kar bo zmanjšalo porabo goriva.
- Med vožnjo v zastojih: Uporabite kroženje zraka, da preprečite vstop izpušnih plinov iz vozil pred vami. S tem boste zagotovili boljšo kakovost zraka v vozilu.

Obiščite pooblašeni servis

Preden se odpravite na poletni dopust, obiščite pooblašeni servis in poskrbite za redno vzdrževanje ter dezinfekcijo svoje klimatske naprave. Strokovnjaki bodo preverili vse ključne dele sistema, zamenjali filtre in poskrbeli, da bo vaša klima delovala brezhibno. Ob tem vam bodo predstavili tudi vse prednosti ionizacije za izboljšanje kakovosti zraka v vašem vozilu. Ne tvegajte neprijetnih presenečenj na poti – poskrbite, da bo vaša klimatska naprava pripravljena na poletno vročino.

ZGODBA O KOLESNIH LEŽAJIH

Vsak avtomobil se vsak dan sooča z obremenitvami, obrabo, hitrostjo in trenjem. Med ključnimi komponentami, ki omogočajo gladko in varno vožnjo, so kolesni ležaji, pogosto spregledani, a izjemno pomembni.

Kolesni ležaji so skriti globoko v pestu kolesa, kjer omogočajo, da se kolo vrti okoli osi z minimalnim trenjem. Njihova naloga je preprosta, a kritična: podpirajo teža vozila in omogočajo rotacijo koles z nizkim uporom, obenem pa prenašajo sile, ki nastanejo pri vožnji, zaviranju in zavijanju.

Ležaji so po navadi sestavljeni iz dveh kovinskih obročev (notranjega in zunanjega), med katerima so razporejene kroglice ali valji (odvisno od vrste ležaja). Ti valjčki se vrtijo med obema obročema in s tem zmanjšujejo trenje. Celota je običajno zaprta v ohišje, pogosto napolnjeno z visokokakovostno mastjo, ki dodatno zmanjša trenje in preprečuje vdor umazanije ali vlage.

Čeprav jih voznik ne vidi in se redko zaveda njihove prisotnosti, so kolesni ležaji ključni za varnost, udobje in zanesljivost avtomobila. Brez njih bi se kolesa nehala vrteti — in potovanje bi se končalo, še preden bi se sploh začelo.

Vrste kolesnih ležajev:

- Kroglični ležaji (ball bearings) — primerni za manjše obremenitve in pogosto uporabljeni pri osebnih vozilih.
- Stožčasti valjni ležaji (tapered roller bearings) — zdržijo večje radialne in aksialne sile, zato jih najdemo pri težjih vozilih in tovornjakih.
- Zaprti ležaji — danes pogosta rešitev, kjer je ležaj tovarniško zaprt in mazivo zatesnjeno. Ti ležaji ne potrebujejo vzdrževanja, vendar jih ni mogoče servisirati — ko odpovejo, jih je treba zamenjati v celoti.

Razvoj sega še v 19. stoletje in je bil videti približno tako:

1. Standardni konusno-valjni ležaj
Razstavljivi notranji in zunanji obroč

2. Generacija 1

Dvoredni kotni kroglični ležaj z dajalnikom signala ali brez njega

3. Generacija 1T

Dvoredni konusno-valjni ležaj z dajalnikom signala ali brez njega

4. Generacija 1

Dvoredni kotni kroglični ležaj z varnostnim zakočnim prstanom z dajalnikom signala ali brez njega

5. Generacija 2

Dvoredni, zaprti kotni ležaj z induktivnim dajalnikom signala

6. Generacija 2

Dvoredni, zaprti kotni kroglični ležaj z magnetnim dajalnikom signala



7. Generacija 2D

Dvoredni, zaprti konusno-valjni ležaj

8. Generacija 2.1

Dvoredni, zaprti kotni kroglični ležaj z orbitalno oblikovano prirobnico, magnetnim dajalnikom signala in varnostnim zaskočnim prstanom

9. Generacija 2.1

Dvoredni, zaprti kotni kroglični ležaj z orbitalno oblikovano prirobnico, magnetnim dajalnikom signala in varnostnim zaskočnim prstanom

10. Generacija 3

Dvoredni, zaprti kotni kroglični ležaj z orbitalno oblikovano prirobnico

11. Generacija 3

Dvoredni, zaprti kotni kroglični ležaj z orbitalno oblikovano prirobnico, magnetnim dajalnikom signala in varnostnim zaskočnim prstanom

12. Generacija 3.2

Dvoredni, zaprti kotni kroglični ležaj z orbitalno oblikovano prirobnico in magnetnim dajalnikom signala

13. Generacija 3.2

Dvoredni, zaprti kotni kroglični ležaj z orbitalno oblikovano prirobnico, magnetnim dajalnikom signala, čelnim ozobljenjem in LFT tesnilnim obročem

Varnostni prstan

Za aksialno zavarovanje pritrditve ležaja znotraj premnika pri večini kolesnih ležajev prve generacije uporabljamo varnostno zaskočko. Pri tem se za njegovo montažo in demontažo v žleb premnika uporabljajo posebne »špičaste« klesce. Ležaji druge generacije vsebujejo pesto kolesa za pritrditev zavornega diska in platišča. Zaradi same zasnove naknadno ne moremo zavarovati pritrditve z varnostno zaskočko, zato je za pritrditev druge generacije ležajev posebej razvit zunanji pritrdilni prstan. Prstan je pritrjen na zunanjem obodu ležaja in se pri prešanju v premnik avtomatsko uleže v za to namenjen notranji rob premnika.

Orbitalno oblikovana prirobnica

Po vgradnji klasičnih kolesnih ležajev je obvezna nastavitev zračnosti oziroma predobremenitve valjčnih in kotalnih površin, ki jo zagotovimo s pritrditvijo matice z ustreznim navorom, predpisanim s strani proizvajalca. Na kakovost pritrditve kolesnega ležaja, osovine in sredinske matice ali vijaka vplivajo mnogi dejavniki, ki sčasoma lahko privedejo do povečane zračnosti pritrditve in s tem odpovedi funkcije ležaja. S postopkom orbitalno oblikovane prirobnice ležaja zagotovimo tovarniško zahtevano vrednost zračnosti z odpravo vpliva nezadostne pritrditve sredinskega vijaka ali matice. Danes je postopek orbitalno oblikovane prirobnice globalni standard v proizvodnji modernih kolesnih ležajev.



Ležaji z zmanjšanim trenjem (angl. LFT)

Pri LFT (angl. Low Friction Torque) ležajih z odpravo tesnilnega roba obroča se uporabi zaradi trenja zmanjša za do 50 %. Napredna izvedba labirinta tesnilnih kanalov preprečuje vstop nečistoč in vlage v notranjost ležaja.

Čelno pogonsko ozobljenje

To patentirano izvedbo ozobljenja so razvili zato, da bi zmanjšali emisije CO₂. Zahvaljujoč kombinaciji aksialnega prenosa in spremenjene pogonske grede so dosegli:

- za do 50 % povečan prenos navora,
- zmanjšanje mase za 10 %,
- izboljšanje vozne dinamike avtomobila,
- poenostavljen postopek menjave kolesnega ležaja.

Optimizirana ležajna prirobnica ECO-Hub

Zaradi vedno strožjih predpisov o emisijah škodljivih izpušnih plinov in potrebe po še lažjih vozilih so razvili optimizirano ležajno prirobnico. Njena konstrukcija zmanjša težo kolesnih ležajev do 20 %. Za zagotavljanje zahtevane stopnje nosilnosti in zanesljivosti so v proizvodnji uvedli poseben postopek indukcijskega kaljenja. S tem dosežejo potrebno trdnost naležnih površin prirobnice, kar zagotavlja popolno funkcionalnost in najvišjo stopnjo varnosti.



8



9



12



13



KRALJ KARAVANOV

Leta 2023 je minilo natanko 50 let od lansiranja enega najuspešnejših Volkswagnovih modelov: Passata. Če so merilo uspeha modela njegove prodajne številke, potem je Passat zagotovo dosegel zvezde: več kot 34 milijonov prodanih primerkov po vsem svetu. S tem je za Golfom najboljše prodajan Volkswagen vseh časov.

Dolg je skoraj pet metrov. Deluje zelo impresivno, še posebej v najdražji športno-elegantni opremi R-Line z agresivnejšim dizajnom odbijačev in za 1,5 centimetra nižanim podvozjem. Linije in detajli dolge karoserije odlično izpoljene aerodinamike (0,25) so volkswagnovsko čiste in preproste, brez kančka ekstravagance, a vseeno z nekoliko dramatičnosti v videzu odbijačev ter diodnih HD matričnih in dnevnih LED luči. K razkošnejšemu in resnejšemu videzu pripomoreta tudi pet centimetrov daljša medosna razdalja in dva centimetra večja širina.

Notranjost zaznamujejo čiste linije in preprosta zasnova armaturne plošče z vgrajenimi digitalnimi instrumenti, ločenim velikim osrednjim zaslonom, informacijsko-osrednjim grebenom s kopico predelkov pod drsnimi žaluzijami in naslonom za roke z metuljastim odpiranjem. Ročice za samodejni menjalnik na grebenu ni več, ker je zdaj napol skrita za volanom, kot pri električnih modelih ID.

Prostora ne manjka. Spredaj je udobno in prijetno, zadaj pa je sedaj prostor za kolena kot v poslovnem razredu. Tudi prtljažnik je odličen. Osnovnih 690 litrov je

40 več kot prej, 1920 s podrtimi naslonjali pa kar 140 litrov več.

Dizelski motor 2.0 TDI s 150 KM in 360 Nm ter sedemstopenjski samodejni menjalnik DSG sta bila doslej priljubljena izbira večine kupcev Passata, in kot kaže, bo tako tudi ostalo. Motor Evo4 je v novi razvojni fazi postal še bolj uglasen, tišji in čistejši, ob tem pa je na eni strani ohranil dobre zmogljivosti, predvsem na odprti cesti in na avtocesti, na drugi pa izjemno ekonomičnost, predvsem pri klasični normalni vožnji. Ko natočite 66 litrov nafte, se na ekranu prikaže doseg 1100 km, in to je doseg z enim polnjenjem! Kje ste, električarji? Glede na koncept velikega in udobnega karavana navduši stabilnost in hitrost, s katero ne prevozi le ravnih odsekov, ampak tudi ovinke – skoraj brez nagibanja, z ukročenim občutkom mase na volanu in brez uhajanja nosu ali zadka

iz ovinka. Passat torej znova dviguje lestvico superiornosti v vseh segmentih, od izjemnega voznega udobja in kakovosti izdelave do odličnega razmerja med zmogljivostjo in porabo.

Tehnični podatki

Motor: dizel, 4 valji, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	1968
Sistemska moč (kW/KM):	110/150
Navor (Nm/min):	360/1600
Menjalnik/pogon:	7-stopenjski DSG/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4920
Širina (mm):	1850
Višina (mm):	1500
Medosna razdalja (mm):	2840
Prtljažnik (l):	690/1920
Masa vozila (kg):	1800
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9,4
Najvišja hitrost (km/h):	222
Kombinirana poraba (l/100 km):	5,5
Izpušni CO ₂ (g/km):	137 g/km





CROSSOVER V NOVI PREOBLEKI

Oblikovno specifičen in konceptualno zelo praktičen Hyundaiev najmanjši »dvignjeni« model, ki temelji na isti platformi kot i20, je doživel korenito posodobitev. Povezava med omenjenima modeloma je težko opazna, saj jo Bayon skriva z dvignjenim vzmetenjem in terenskim stilom.

Čeprav je vsak trenutni Hyundaiev terenski model po svoje drzen in izviran, je Bayonov videz še vedno specifičen in poseben. S sprednje strani je zelo podoben Koni, z zadnje strani pa z množico lomljenih oblik in nenavadno ukrojenih luči pušča veliko prostora za oblikovalske razprave.

Testni avtomobil se z dolžino 4,18 metra odlično uvršča med male križance, ki so v zadnjem desetletju prevzeli večino kupcev mestnim avtomobilom. Največji plus notranjosti je kombinacija zgledne preglednosti zaradi velikih steklenih površin in za ta razred nepričakovano visoke ravni udobja in ergonomije, za kar je v veliki meri zaslužna armaturna plošča, potegnjena proti vetrobranskemu steklu.

Vozniški položaj je nekoliko dvignjen, zato je voznik bolj oddaljen od tal. Pos-

ledica vsega tega je večje udobje in sproščena vožnja, ki pride do izraza na daljših potovanjih. Voznik ima na voljo v usnje odet multifunkcijski volan. Digitalni instrumenti ponujajo štiri različne poglede na zaslon, na sredini pa je avdio sistem z 8-palčnim zaslonom na dotik.

Testni Bayon je bil opremljen z 0,99-litrskim agregatom, ki je že večkrat preverjen in odlično uravnotežen trivaljni blok in s pomočjo turbo polnilnika zmore 100 KM, v pomoč pa mu je ročni šeststopenjski menjalnik. Vse skupaj je dovolj za pospešek od 0 do 100 km/h v 11 sekundah in največjo hitrost 180 km/h. Bayon se v tako dinamičnem okviru uveljavlja kot prijeten družinski avtomobil za razvoz otrok na popoldanske dejavnosti, ob tem pa brez težav ohranja zakonsko dovoljeno vozno dinamiko na avtocesti.

Na splošno je vožnja gladka in z dobro odmerjenim volanom ter evropsko nastavljenim vzmetenjem, ki ne dopušča nihanja. Bayon je zelo lahek in udoben za vožnjo, podobno kot model i20. Rahlo dvignjeno težišče pri vožnji komajda pušča sledi, zato tudi hitrejši zavoji ne povzročajo

nevšečnosti, le da kličejo po več ostrine na volanu. Poraba – v povprečju šest do sedem litrov – je v okviru razreda in pričakovanj, sploh če se vozite z občutkom za družinski proračun.

Tehnični podatki

Motor: bencinski, 3-valjni, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	0,998
Moč (kW/KM):	74/100
Navor (Nm/min):	172/1500-4200
Menjalnik/pogon:	6-stopenjski ročni/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4180
Širina (mm):	1775
Višina (mm):	1500
Medosna razdalja (mm):	2580
Prtljažnik (l):	411/1211
Masa vozila (kg):	1150
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	11
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba (l/100 km):	6,5
Izpust CO ₂ (g/km):	129



BOHINJ POSTAJA NOVI BISER GORENJSKE



Besedilo: Jože Jerman Jeri

Saj ne, da Bohinj ni že od pamtliveka privlačen kotiček Gorenjske, samo res pa je, da je nov korak k turističnemu vrhu začel z novim lastnikom Bohinjskih hotelov, Damianom Merlakom, ki hoče narediti in pokazati še več, vendar skoraj povsod naleti na ovire. Pa kljub temu gre naprej.

Med tistimi biseri, ki imajo kaj pokazati, je tudi Vogel. Pred dnevi je presenetila novica, da so uporabniki VIRTUOSA, vodilne globalne mreže za luksuzna in butična potovanja za goste z višjo kupno močjo, med devet najboljših doživetij luksuznega turizma za leto 2025 izbrali, zaradi užitkov, ki jih

nudita, tudi Krvavec in Vogel. No, res je, kdor je bil prvič na Voglu in videl gorsko lepoto, odlična smučišča, jedel pristne bohinjske jedi, ta mora biti navdušen, kljub temu da je hotel Ski zaprt. Priznanje pa ni kar tako, saj sta tako Krvavec kot Vogel stopila ob bok turističnim destinacijam, kot so odklo-

pi od digitalnega v Amazoniji, opazovanje divjih živali v polarnih regijah in druge. Seznam devetih doživetij je sestavilo 2200 potovalnih svetovalcev iz 48 držav.

Sto metrov pod oknom

In če smo že pri hotelu Ski, ta je v lasti avstralskega Slovenca, med drugim je tudi lastnik kavarne ljubljanskega nebotičnika, Anthonyja Tomažina, okrog katerega se pletejo in pletejo zgodbe, vse pa onemogočajo obnovo hotela, ki kot gams čepi na skali in gleda proti Bohinjskemu jezeru. Tipičnemu meščanu se kar zvrsti v glavi, ko pogleda na jezero, ki je nekaj sto metrov pod njegovim oknom. Nihče ne ve, kakšna bo nadaljnja usoda hotela, celo dolgoletni turistični delavec Klemen Langus ne, pa čeprav ima turizem v malem prstu. Ali pa se noče vmešavati v poslovne zdrahe, ki nikamor ne vodijo. Po Bohinju se širijo govorice, da ne gre samo za ceno prevoza gradbenega materiala na vrh, ampak da so v ozadju čisto za-



Hotel Ski, last avstralskega Slovenca, še vedno sameva.



V kraljestvu Zlatoroga.

sebne zdrahe. Kdo ve? Novi lastnik večine bohinjskih hotelov bi ga odkupil, pa ga sedanji ne proda, pravijo celo, da novemu namerno nagaja in ne sliši na tisto uho, v katerega govorijo, naj nekaj naredi.

Vila Muhr

Se pa je premaknila zadeva okoli novega hotela Zlatorog, ki so ga porušili leta 2022. Če smo dobro razumeli tiste, ki jih obnova zanima, je bil s Skladom kmetijskih zemljišč spor okoli nekaj kvadratnih metrov, zdaj pa morajo začeti z deli. So pa nedolgo tega odprli nov bohinjski biser, Vilo Muhr, ki je stala tam ob jezeru in dolga leta počasi propadala. Vilo je leta 1902 kot lovski počitniški objekt dal postaviti dunajski veletrgovec Adolf Muhr na kraju, kjer se čas ustavi. Cena prenočišča, 696 evrov na noč za dva, kaže, da računajo na petične goste, ki naj bi sloves o lepoti Bohinja ponesli daleč naokoli. In če računamo, da tam prisegajo na staro bohinjsko hrano z dodatki sodobnosti, in če vemo, da imajo kaj videti, da lahko hodijo in kolesarijo po čudovitih poteh, vidimo, da ima Bohinj kaj pokazati.



Petična vila Muhr.

V Bohinju je bila tudi Agatha Christie

Novi lastniki so obnovili kar nekaj hotelov, na primer hotel Bohinj v Ribčevem Lazu. Predvsem pa ima marsikateri bohinjski hotel zgodovino, kakršno bi si drugi samo želeli. Žal Slovenci ne marajo preveč kronanih glav, zato se tudi o zaroki angleškega princa Georga Kentskega, četrtega sina angleškega kralja Jurija V., in princeze Marine, hčere grškega princa Nikolaja in kneginje Olge, bolj malo ve. Svojo ljubezen je takrat zasnil že pred Karadžordževićem, nekdanj Muhrovo vilo. Poročila sta se leta 1934 v Westminsterški katedrali, Jula Molnar, lastnica blejskega hotela Toplice pa jima je za poročno darilo poslala skrinjo, polno slovenskih narodnih noš.

Med bolj zanimive goste nedvomno sodi pisateljica kriminalnih romanov Agatha Christie, ki je Bohinj obiskala leta 1967, pisatelj in novinar Tadej Golob pa je napisal TV nadaljevanko in roman Jezero, ki se v celoti dogaja v Bohinju. Tu sta bila med drugim doma Jože Hudeček, novinar, pisatelj in alpinist, pa pisatelj Juš Kozak, tam je bival tudi Franc Saleški Finžgar, ki je bil ka-

plan v Bohinjski Bistrici.

Da je Bohinj predel z dušo, pričajo številne legende, ki so se ohranile tako v Trenti, pa Kranjski Gori in na Bledu, pa tudi v vaseh okoli Bohinjskega jezera. Pa naj je šlo za kraljestvo Zlatoroga, Podrto goro in še katero, ki ima korenine v legendah starih tisoč in več let.

Ni pravega kmeta

Pa še na nekaj so ponosni. Če rečejo, da je kdo doma iz Bohinja, je res doma iz Bohinja, to pomni iz vasi okoli Jezera. Lokalno je lokalno in pika, pa naj gre za žgance iz domače moke, bohinjske krape, domači bohinjski sir in še kaj. In kaj moti turističnega delavca Klemna Langusa? Da v Bohinju ni pravega kmeta, tista dva, ki sta, pa se nočeta ukvarjati s kmečkim turizmom.



Ob obisku Agathe Christie v Bohinju jo je intervjuval Janez Čuček. (Vir: Dnevnik)

So pa Bohinjci tudi trmast. Za nič na svetu ne bodo priznali, da so jih pred dobrim stoletjem pošteno nategnili. Med ljudmi se je namreč razširila vest, da bo Bohinj z železnico obiskal sam abesinski cesar. Začeli so s pripravami na veličastni sprejem, iz vseh hiš so med drugim pobrali vse preproge, da bo cesar hodil po njih, igrala je godba, in ker cesar ni znal slovensko, je bil za prevajalca Jože Medja - Kavčov Joža. Ni ga bilo, ki bi manjkal. Občinska oblast je pričakala vlak odeta v frak, nakar je imel cesar pozdravni govor, Joža pa ga je malo prikrojil po svoje, nakar je odjezdil na belem konju proti jezeru. Seveda je povedal v ponos vseh Bohinjcev, da je Bohinj najlepši kraj na svetu, celo lepši od Bleda. Vroče je bilo in cesar se je začel potiti, dlaka se mu je odlepila, brada mu je odpadla in prikazal se je Legatov Tonček iz Lesc. Kaj se je z njim zgodilo, ne pišejo.

No, dve desetletji pozneje je na Bled prišel pravi etiopski cesar Haile Selassie. V Bohinju pa še danes kuhajo zamero in le nekaj zamrmrajo, če jih vprašaš, zakaj tega dogodka ne obudijo. Vsaj za pusta.



Besedilo: Dražen Zečević, fotografije: avtorjev arhiv

Proizvodnja FAPa se je v prvi polovici osemdesetih let skoraj prepolovila, v naslednjih petih letih pa se je podobno zgodilo tudi v TAMu. Podobno je Zastavo prizadel padec tradicionalnih trgov, hkrati pa je močno upadlo zanimanje za poceni konservativne tovornjake, ki so jih za potrebe Iveca izdelovali v Kragujevcu.

TAM je leta 1980 izdelal do 10.000 vozil in prav toliko motorjev. Odličen rezultat, a se je proizvodnja že pet let kasneje prepolovila. Inflacija v Jugoslaviji je povzročila upad povpraševanja na domačem trgu, podobno je bilo tudi v državah, kamor je TAM tradicionalno

izvažal. Zmanjšali so se tudi donosni dolarski izvozni posli na Bližnji vzhod. Načrtovani prodor nove generacije vozil na zahodne trge prav tako ni bil realiziran, predvsem zaradi tržne recesije v gospodarskem segmentu. Ko dodamo še upad povpraševanja po zračno

hlajenih motorjih, ki so jih dobavljali nemškemu partnerju Klöckner-Humboldt-Deutz, postane očitno, da so se v kratkem času zamajali vsi temelji dolgotrajne poslovne strategije TAMa.

Sodelovanje z Ivecom

Podobno je bilo tudi v Zastavini proizvodnji tovornjakov, ki so jo poleg uspeha na skromnem domačem trgu pokonci držale tudi dobave konservativnih, poceni modelov za potrebe Iveca. V drugi polovici osemdesetih let prejšnjega stoletja je mali tovornjak na osnovi starega modela OM 35/40 povsem povozil čas, česar tudi nizka cena ni mogla več popraviti. Zastava je začela pripravljati proizvodnjo novega modela Rival na osnovi Dailyja, ki pa ni mogel ponoviti uspeha svojega predhodnika. Za jugoslovanski trg se je izkazal za predragega, medtem ko je Iveco v lastnih tovarnah proizvajal zadostne količine za svoje potrebe.

Od leta 1975 sta se tuja partnerja TAMa in Zastave (Klöckner-Humboldt-



V drugi polovici osemdesetih let je povpraševanje po poceni malih tovornjakih, ki jih je Zastava izdelovala za potrebe Iveca, upadlo.



Zastava Rival, narejena na osnovi Dailyja, ni ponujala možnosti proizvodnje za potrebe Iveca, za domači trg pa je bila predraga.



Tudi po vgradnji zmogljivejših motorjev težki del TAMovega B-programa ni bil zadovoljiv za mednarodni transport.

-Deutz in Fiat-OM) znašla pod okriljem Iveca, ki je v drugi polovici osemdesetih let začel investirati v obe jugoslovanski tovarni. Ob novonastalih skupnih interesih so začeli razmišljati o delitvi proizvodnega programa. Zastava naj bi s tremi modeli pokrivala lažji segment s skupno težo do približno osem ton, kar bi TAMu omogočilo dolgotrajno osredotočanje na težja vozila. Predvidene so bile tudi dobave komponent Ivecu. Takšno sodelovanje je bilo v primeru Zastave že vrsto let uspešno, prav tako je TAM moral tudi razširiti ponudbo komponent za dobavo Ivecu, saj je moral nadomestiti proizvodnjo vse manj zaželenih zračno hlajenih motorjev.

Prilagojeni novi modeli

Pri proizvodnji in prodaji kompletnih vozil sta se lahko TAM in Zastava zanašala izključno na domači trg, za katerega so bili pripravljeni prilagojeni novi modeli. Zastava je prvič namesto zgolj prevzema licence razvila lastno, cenejšo različico originalnega tovornjaka Iveco Turbo Zeta. TAM se je usmeril v ponudbo še močnejših motorjev od ta-

Zastava Turbo Zeta je cenena izvedba Ivecovega tovornjaka, prilagojena za jugoslovanski trg.

Jugoslovanski avtobusi so bili vedno uspešnejši od tovornjakov, predvsem na tujih trgih. Nadgrajeni turistični TAM 331 A 119 VT z motorjem KHD s 330 KM je bistveno izboljšal ponudbo mariborske tovarne.

kratnega V 8, ki z največjo močjo 234–256 KM ni bil več dovolj konkurenčen za turistične avtobuse in težka tovarna vozila. Zato so pričeli dobavljati močnejši V 8 motor iz skupine KHD, ki je s pomočjo turbinskega polnilnika razvil 330 KM. S tem je TAMu prvič v zgodovini uspelo ponuditi močnejši motor od konkurenčnega FAPa.

Kljub novim modelom in uvedenim načinom financiranja, kot so najem, lizing ali posojila, je prodaja zaradi krize na domačem trgu še naprej padala. Povpraševanje po TAMovih težkih tovornjakih B-programa se ni izboljšalo niti z vgradnjo močnejšega motorja, predvsem zaradi premajhne kabine za uporabo na daljših razdaljah. Uvoženi tovornjaki so dvignili standarde, zato

je TAM po prevzemu generalnega zastopstva od Avtotehne dosegel večji uspeh v segmentu težkih tovornih vozil s prodajo modela Iveca Turbo Star. Novi motor je bistveno bolj izstopal v ponudbi za visokopodni turistični avtobus 331 A 119 VT. V primerjavi z osnovnim modelom je 30 cm višja različica nove generacije ponujala za tretjino večji prtljažnik (12 namesto 8 m³), največjo hitrost 136 km/h in za 100 litrov večjo posodo za gorivo (400 namesto 300 litrov).

Spremenjeni partnerski odnosi

Usodo velikih jugoslovanskih proizvajalcev so delili številni podizvajalci, nekateri pa so iskali rešitev v so-



MAN AM 362 H: enako karoserijo kot pri TAMu je ljubljanska Avtomontaža uporabljala tudi na MANovih šasijah.



Avtomontaža je na MANovi osnovi izdelala prvi jugoslovanski nadstropni avtobus.



Ameriška različica turističnega avtobusa TAM 260 je nastala po podobnem receptu z ameriškim motorjem, za prodajo je bilo ustanovljeno podjetje TAM-USA.



Poceni minibus TAZ A21 je nastal v sodelovanju s Hercegovina Auto in uporabljal šasijo tovornjaka češke Avie, v načrtu pa je bila tudi reševalna različica.

delovanju z drugimi partnerji. Tako je zagrebški TAZ kot član FAPovega združenja FFB sodeloval tudi s Steyrjem in Neoplanom, na poceni šasiji tovornjaka češkega tovornjaka Avia pa je razvil lasten večnamenski minibus A 21. Kot dolgoletni tesni partner MANa je Avtomontaža ponudila prvi jugoslovanski dvonadstropni avtobus, katerega karoserija je bila zasnovana na Göppelu, pri klasičnih turističnih avtobusih in minibusih pa je opustila nemški dizajn karoserije. Uporaba TAMove zasnove na MANovih podvozjih je prekinila dolgoletne dobre odnose z mariborsko tovarno, ki se je skušala maščevati s širitvijo sodelovanja z zagrebškim TAZom in novosadsko Autokaroserijo. A kmalu se je Avtomontaža izkazala za nepogrešljivega partnerja TAMA, saj so bili avtobusi v težkih časih uspešnejši od tovornjakov, kar je še posebej veljalo za nekatere izvozne posle.

MANi s karoserijami TAM iz Avtomontaže so v Avstriji dosegli kar nekaj uspeha. Na podoben način se je TAMova dokaj široka ponudba mestnih, primestnih in turističnih avtobusov



TAM 232 A 121 – šolski avtobus za ameriški trg je imel na šasiji TAM nameščen motor Cummins, medtem ko je bil na Avtomontažini karoseriji opazen sprednji del, povzet po MAN mestnih avtobusih. Več prototipov šolskih avtobusov je bilo po testiranju v Kaliforniji pozitivno ocenjenih.



nove generacije prebila na nemški trg, kjer se je prodajala pod sloganom Sparsammprogram. Na obeh trgih pa je prodaja obsegala le občasne manjše količine, zato sta TAM in Avtomontaža prepoznala priložnost v ZDA, ko so novi kalifornijski zakoni omejili starost šolskih avtobusov na 13 let. Tako je bilo treba zamenjati več kot 8000 vozil, leta 1990 pa sta TAM in Avtomontaža skupaj razvila prilagojen model šolskega avtobusa. Karoserija Avtomontaže je bila nameščena na podvozje, proizvedeno v Mariboru,

predvideno pa je bilo, da bodo v ZDA vgradili motorje Cummins in avtomatske menjalnike ZF. Na podoben način je nastala prilagojena različica turističnega avtobusa TAM 260, za prodajo pa je bilo ustanovljeno podjetje TAM-USA. Več prototipov šolskih avtobusov je bilo po testiranju v Kaliforniji pozitivno ocenjenih. Leta 1992 je bila na vidiku dobava 200 vozil, ki naj bi leto kasneje dosegla 400 enot. Na koncu je vse ostalo pri prvih prototipih, TAM in Avtomontaža pa sta se kmalu znašla pred stečajem.

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