



NORDEXX GUME

SKANDINAVSKA ZNAMKA
ZAGOTAVLJA VARNOST IN
VISOKO KAKOVOST VOŽNJE

NORDEXX
Connect. Control.



PARTNERJI VARNEGA POTOVANJA



NAJVEČJA VREDNOST VSAKEGA PODJETJA SO LJUDJE



KLIMATSKI SISTEMI

Kako preprečiti okvare?



NOVE POSLOVALNICE

Nove lokacije in dizajn



ZAVORE

Zakaj cvilijo in tresejo?



TLAKI V AVTOMOBILU

Kontrola je najboljša preventiva



BARTOG



PRISOTNI SMO V 40 POSLOVALNICAH PO CELI SLOVENIJI

Vizija Bartoga je že od samega začetka biti med najbolj prisotnimi na trgu v državi in izven, zato je pred desetimi leti začel odpirati poslovalnice po celi Sloveniji. Tako danes posluje s štiridesetimi poslovalnicami, razporejeno po vseh slovenskih regijah in s tem zagotavlja enakomerno pokrivanje celotne Slovenije. Z mrežo podružnic, ki imajo bogat asortiman s preko 300.000 artikli, lahko konkurira še tako zahtevnemu kupcu širom Slovenije. S svojo logistično službo zagotavlja nemoteno in ažurno dostavo blaga. Blago iz logističnega centra Mirna peč dnevno dostavlja z več kot

70 dostavnimi vozili. V odličnem sodelovanju z matičnim podjetjem Tokić d.o.o. podjetje zagotavlja dostavo tudi na področje Hrvaške in še v nekatere druge države. Tako sta upravni stavbi Bartog d.o.o. in Tokić d.o.o. integrirani v logistiko distribucijskih centrov na Hrvaškem in v Sloveniji, medsebojno sta oddaljeni dobrih 100 km, neposredna lokacija obeh ob avtocestni povezavi pa obema družbama daje prednost pri doseganju dobrih rezultatov poslovanja.

T1 MEETUP 2022

Priložnost slišati in sodelovati pri navdihujočih razpravah in predstavitev, ki so povezale dobavitelje in kupce.



MREŽA POSLOVALNIC

Po 10 prenovljenih ali novih poslovalnicah se trend prenove in širjenja prodajne mreže nadaljuje tudi letos.

PNEVMATIKE NORDEXX

Najvišji standardi varnosti in zanesljivosti, certifikacija po zahtevah evropskih in ameriških standardov.



KLIMATSKE NAPRAVE

Za učinkovito delovanje klimatske naprave je pomembno njeno redno vzdrževanje.

Dobre in slabe odločitve

Živimo v času, ko uspehe slavimo na poseben način. Kultura poudarjanja uspeha kot najvišje vrednote pri vseh ljudeh povzroča velike pritiske. Uspeh ima zunanji ovoj in zanj so, kakor vidimo, tudi starši pripravljeni žrtvovati dobrobit svojih otrok. Ni namreč pomembno, kako vzgajam svojega otroka, bolj pomembno je, kako uspešen je moj otrok. In za ta drobci slave so starši svojega otroka pripravljeni žrtvovati. Odpira se veliko vprašanj o naših pričakovanjih glede gospodarskih, varnostnih ali zdravstvenih razmer. Okna načrtovanja so se močno skrajšala. Mnogi pravijo, da podobne krize še ni bilo, jaz pa bi dodal, da predvsem v zahodnem razvitem svetu že dolgo živimo v zelo stabilnih gospodarskih razmerah. Sposobnost prepoznavanja situacije in kakovost ter učinkovitost odločanja bodo določili tudi zmagovalce te krize, v kateri se nahajamo. Kultura poudarjanja uspeha, v kateri živimo, je vsekakor dodaten pritisk na odločevalce, da jih družba ne bi zavrnila kot neuspešne.

Če parafraziram velikega Winstona Churchilla; malo je uspehov, ki so dokončni, malo pa je tudi neuspehov, ki so usodni; za nadaljevanje je pomemben pogum. Da bi sledili svojim sanjam ali vizijam, vsak dan sprejemamo številne odločitve. Ali smo pri tem uspešni ali ne, bo pokazal čas. Redki so ljudje, ki se nikoli niso napačno odločili. Verjamem celo, da takšni ljudje sploh ne obstajajo. Po drugi strani pa ljudje odločitve drugih pogosto smatrajo za napačne, a čas pokaže, da niso dovolj dobro razumeli, kaj je odločevalec med odločanjem imel v mislih.

Pred nekaj leti mi je kolega Mario podaril plakat, ki ga o največjih igralcih v naši industriji v Evropi vsako leto izda ugledno raziskovalno podjetje. Na tem plakatu je približno 30 najpomembnejših evropskih akterjev v avtomobilski branži v Evropi. Spomnim se, da si je Mario zaželel, da bi se v prihodnjih letih na tem plakatu pojavilo tudi ime našega podjetja. Prejšnji teden se je to zgodilo. Poleg občutka velikega veselja in časti, ki nas je ob tej objavi vse prevzel, me je še posebej razveselilo dejstvo, da so v naši organizaciji ljudje, ki tako zelo verjamejo v delo, ki ga opravljamo.

Dobro vem, koliko dobrih in slabih odločitev smo sprejeli v času, ki je za nami, in zavedam se, da bodo v času, ki je pred nami, napake, ki jih ne smemo dojemati kot usodne, pa tudi uspehi, ki jih ne smemo dojemati kot dokončne. In ta uspeh nas ne sme spremeniti. Še naprej moramo verjeti in delovati v skladu z našimi vrednotami ter biti pogumni, da bomo svoje delo nadaljevali!

Ivan Gadže, predsednik uprave Skupine Tokić



PR kotichek	
ZF poprodaja, Zimmerman zavore in KYB amortizerji	4
T1 Meetup 2022	
Poslovni dialog kot ključni dejavnik	6
Bartog in družba	
The Tire Cologne, Conti SportContact 7 in "Bartog avtobus"	8
Pnevmatike	
Nordexx	10
Mazanje motorja	
Motorna olja	14
Bartog in družba	
24. vseslovenski blagoslov motorjev in motoristov	18
Gregorjev sejem in sejem Komenda 2022	20
Bartog teambuilding	21
Kolumna: Lana Novaković	
Kje najti najboljše kadre?	23
Nove poslovalnice	
Nova Gorica	24
Mreža poslovalnice	
Črnomelj, Metlika, Ljubno ob Savi, Logatec in Jesenice	26

Klimatske naprave	
Ključ do udobja ali proračunska težava?	28
Vodenje po metodi Kaizen	
Vizualni management	32
Svetovalec	
Tlaki v avtomobilu	34
Avto garaža	
Mazda 3	38
Moto garaža	
BMW G 650 GS	40
Transportna garaža	
Iveco Stralis (2013)	42
Izobraževanje	
Servisiranje električnih in hibridnih vozil	44
Svetovalec	
Zavore	46
Orodje in servisna oprema	
Menabo - za aktiven dopust	48
BHS servis	
BHS Avtomehanika Avto Slavko, Miroslav Krušnik, s. p.	50
Orodje in servisna oprema	
Klimatizirana atmosfera	52
Nasveti	
Z vročino ni šale	54



IMPRESSUM

IZDAJA
Bartog d.o.o.
Obrtniška ulica 18, 8210 Trebnje

UREDNIKI
Glavni urednik Marko Tomac,
namestnica glavnega urednika Sabina Gosenca

IZVRŠNI UREDNIK
Matko Jović

KONTAKT
info@bartog.si

MARKETING
marketing@bartog.si

REDAKCIJA
Bojan Jerman, Primož Lončar, Primož Ramovš, Tim Vuga, Zlatan Damjanović, Mario Marković, Lana Novaković, Igor Trzun, Hrvoje Ivančević, Boštjan Paušer, Rok Rac, Igor Slatinek, Brigita Šuštaršič, Marina Tomasović

TISK
KERSCHOFFSET d.o.o.

GRAFIČNA OBDELAVA IN PRIPRAVA
Business Media Croatia d.o.o., Metalčeva 5, Zagreb, Hrvatska

BartogINFO je interna strokovna brezplačna revija podjetja Bartog, ki se distribuira prek mreže podružnic. Vse založniške pravice, logotipi in imena so last podjetja Bartog. Vsaka uporaba ali kopiranje materialov brez dovoljenja urednikov je prepovedana.



www.bartog.si



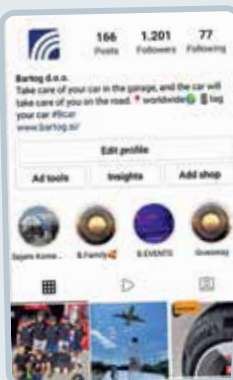
Bartog d.o.o Trebnje
8,3 tis. všečki • Sledi: 396

Poklič zida

Pošlji sporočilo

Všečkano

Spremljajte nas na Facebooku, Instagramu in LinkedInu!



<https://www.facebook.com/trgovinabartog>
<https://www.linkedin.com/company/bartog/>
https://www.instagram.com/bartog_official/

ZF POPRODAJA

Zanesljiv partner z inteligentnimi rešitvami



Poleg bogate ponudbe delov za vsa vozila, vključno z gospodarskim programom, je izobraževanje Tokić ključno tudi za kakovosten servis. Ravno zaradi tega so se tokrat v izobraževalnem centru TEC zbrali napredni uporabniki diagnostike tovornega programa, za katere so izobraževanje in delavnico pripravili najboljši svetovni inštruktorji TEXA. Predstavnika podjetja TEXA, Gabriel Popescu in Franco Breda, sta izobraževanje začela z zanimivim predavanjem, celodnevni program pa je obsegal seznanjanje z novimi funkcijami diagnostičnih sistemov, izmenjavo izkušenj in reševanje obstoječih problemov. Po vzpostavljenem dialogu in novo pridobljenem znanju so se udeleženci odlično odzvali in tudi predlagali čimprejšnjo novo izobraževanje. Prijetno in koristno druženje v organizaciji Tokičevega Oddelka gospodarskih programov in orodij ter servisne opreme smo



zaključili s praktičnim delom, ki smo ga speljali v sodelovanju s partnerjema in prevoznikoma RALU logistika in LA LOG. Zahvaljujoč njihovim tovarnjakom so lahko inštruktorji na konkretnih praktičnih primerih proučevali nove diagnostične možnosti in obstoječe težave. #



ZIMMERMANN

Športne kolutne zavore



Nobena skrivnost ni, da sta absolutna varnost in privlačen videz lastnosti, ki avtomobilskim navdušencem vedno prineseta dodatno zadovoljstvo. Ko gre za zavore, je varnost najpomembnejša. Še bolje je, če povečana zavorna zmogljivost izboljša tudi videz vozila. Vemo, da se zavorni sistemi pri zaviranju pri visokih hitrostih močno segrejejo. Kopičenje toplote – zlasti v zavornem kolutu – lahko povzroči začasno zmanjšanje zavornih zmogljivosti. Pri ventiliranih kolutih je odvajanje toplote z diska hitreje, luknje in utori na torni površini dodatno odvajajo toploto, hkrati pa omogočajo krajše zavorne poti v deževnih razmerah. Poleg omenjenih športnih lastnosti diske Zimmermann odlikuje privlačen videz, saj so za aluminijastimi platišči dobro vidni utori in žlebovi, ki poudarijo dinamičen vtis. Poleg tega ekskluzivna Zimmermannova aluminijasta prevleka CoatZ preprečuje korozijo pesta. Športni diski so na voljo za več kot 800 modelov vozil in ker jih izdelujejo v nemški tovarni v Sinsheimu, nanje prekinjene dobavne verige ne vplivajo. Športni diski z ustreznimi zavornimi ploščicami so na zalogi in so dobavljivi v najkrajšem možnem času. #

KYB

Dvojni hidravlični omejevalniki amortizerjev Our Precision, Your Advantage

Medtem ko sisteme aktivnega vzmetenja vse pogostejše vgrajujejo v osebne avtomobile

in so polaktivne rešitve vse bolj dostopne v številnih segmentih, sodelovanje KYB s Citroënom

prinaša nov koncept vzmetenja, ki temelji na pasivnih blažilnikih, ki hkrati omogočajo doseganje visokih zmogljivosti polaktivnih sistemov ob občutnem znižanju stroškov. Ta blažilnik so zasnovali in uporabili kot originalno

opremo v avtomobilu Citroën C5 Aircross, ki so ga dali na trg leta 2017. Vozilo je bilo nominirano za nagrado 'Avto leta 2019' in je prejelo nagrado '2019 CarWow Comfort Award'. KYB je za to izjemno uspešno rešitev prejel tudi nagrado 'Supplier Excellence' od PSA. Doslej so to tehnologijo uporabljali samo v novih vozilih, leta 2022 pa jo bo KYB Europe pod številka 3348095 in 3448033 dal na poprodajni trg. KYB je edino podjetje, ki te dele ponuja na poprodajnem trgu. Trenutno je na evropskih cestah več kot 150.000 avtomobilov C5 Aircross, ki so opremljeni z dvojnimi hidravličnim sistemom blaženja. Glavni ventili amortizerja zagotavljajo udobje, medtem ko sistem s hidravličnim omejevalnikom prevzame vaje v zahtevnejših razmerah, kar zagotavlja še večje udobje in boljše vozne lastnosti – kot na lebdeči preprogi. #





Poslovni dialog kot ključni dejavnik

Na letošnjem drugem T1 Meetup-u, ki smo ga z več kot 300 zaposlenimi v Skupini Tokić, mednarodnimi gosti in partnerji ter upravo organizirali na temo Category Managementa, smo imeli priložnost slišati in sodelovati pri navdihujočih razpravah in predstavitev, ki so povezale dobavitelje in kupce.



Václav Uhlíř (KYB), Ivica Tomljenović (Tokić Grupa), Juan Carlos Díez (KYB), Reiner Merz (Zimmermann), Milorad Jovanović (ZF), Matthias Lennemann (Zimmermann) in Ivan Gadže (Tokić Grupa)

Naložbe v Tokić na Hrvaškem in Bartog v Sloveniji so Skupino Tokić oblikovale v agilno, vitko in prilagodljivo organizacijo, pripravljeno na velike spremembe v avtomobilski industriji, ki so se v zadnjih letih izkazale kot edini neprekinjeni trend. Po letošnjem velikem spomladanskem dogodku T1 z več kot 20 različnimi predavanji je to potrdilo tudi zadnje srečanje T1 Meetup, ki je potekalo konec maja. Skozi interakcijo z vsemi zaposlenimi in tudi s pomembnimi strateškimi partnerji se je ponovno izkazal ves potencial kakovostnega upravljanja z viri, podatki in dovršene logistike. T1 Meetup je kot delovna konferenca, ki se jo je

udeležilo več kot 300 zaposlenih iz podjetij Tokić in Bartog, tokrat potekal na Fakulteti za filozofijo in religijske vede v Zagrebu. Gre za ustrezno lokacijo, ki dopolnjuje osnovno idejo T1 Meetup-a. Ta v obliki konference odkriva vrhunsko komunikacijo uprav obeh podjetij tako med sabo kot z vodstvom skupine in z vsakim zaposlenim. Medtem ko govorimo o strateškem upravljanju in prepoznavanju človeških vrednot, se sama vrednost konference z njenim zaključkom pravzaprav šele začne. V trenutku, ko prisotni direktorji, menedžerji in specialisti izmenjajo informacije, se le-te začnejo prenašati do vseh zaposlenih, pa naj bodo ti v pisarni, dostavnem vozilu, za blagajno ali v skladišču. Skupina Tokić ob osvajanju novih znanj tako stopi stopničko višje. Konferenco so odprli s pregledom trenutnega stanja in globalnih ter nacionalnih trgov in trendov ob upoštevanju obstoječega potenciala in uspešnosti podjetja. Nova dinamika povpraševanja pa tudi okoliščine, ki poleg statusa dobaviteljev vplivajo na cene in širino ponudbe, so bile osnova za jasno usmeritev konference, organizirane na temo Category Managementa kot stičišča dobaviteljev in kupcev. Vanja Vuljak, izvršna direktorica Category Managementa, je ob analizi jasno poudarila, da Skupina Tokić s poznavanjem trga, napovedovanjem

trendov in tudi z optimiziranimi zalogami v nobenem trenutku ne preneha razmišljati o končnem kupcu, mehaniku in vzniku ter lastnih zaposlenih. Za Timom Vugo, vodjem Category Managementa v Bartogu, sta izvršna direktorica nabave, Elizabeta Cvetko, specializirana za pnevmatike, in Maro Burdelez, vodja nabave Tokičevega ekonomskega programa, pripravila natančno analizo preseka trga. Prvi del srečanja T1 je sklenil Zvonko Bajcer, izvršni direktor Specializiranih prodajnih kanalov z močnimi atributi Skupine Tokić, in poudaril novosti v ponudbi blaga in tudi storitev.

Posebni gostje, strateški dobavitelji in pomembni partnerji, predstavniki podjetij oziroma znamk Otto Zimmermann, ZF in KYB Europe so vsem prisotnim podrobno predstavili svoje usmeritve in se posvetili tudi podrobnostim programa. To pa je bila le uvertura v odprto panelno razpravo z Ivanom Gadžo, predsednikom uprave Skupine Tokić, in Ivico Tomljenovićem, izvršnim direktorjem nabave v Skupini Tokić. Višje cene energentov in surovin pa tudi nepredvidljivost trga, izgube dobaviteljev ter odnosi med velikimi in malimi trgi ter novi trendi so poznane okoliščine, ki nikomur ne prizanašajo. Po drugi strani pa takšne priložnosti pospešujejo snovanje novih strategij in sklepanje partnerstev, s katerimi lahko vodilni akterji zagotovijo kontinuiteto in kakovosti storitev. Milorad Jovanović iz ZF-ja je s ponosom izpostavil dolgoletno sodelovanje in kakovost odnosov s Tokićem ter poudaril edinstvenost v načinu poslovanja in korporativni kulturi. Juan Carlos Díez, izvršni direktor KYB Europe, ni skrival dejstva,

da pri Tokiću negujejo lastno visoko raven vodenja na evropski ravni in jo v poslovanju praktično udeležajo. Matthias Lennemann iz podjetja Zimmermann je na koncu poudaril, da se je kot najbolj obetavno izkazalo sodelovanje Skupine Tokić z njihovim podjetjem. Z njimi namreč pri Tokiću skozi ponudbo vrhunskih zavor uspešno gradijo lastno blagovno znamko TQ. To so pri Tokiću ravno v sodelovanju z Zimmermannom (skupno brendiranje) začeli pronicljivo graditi leta 2018. Na ta način so dosegli najboljši odnos z zanesljivim dobaviteljem s ciljem proizvoda "best fit" za trg in regijo. V zaključku panelne razprave so potrdili, da imajo distributerji v zahtevnih situacijah ključno vlogo pri ustvarjanju močne povezave med dobavitelji in serviserji za trajnostno poslovanje in zadovoljstvo voznikov. Sledila sta nastopa kolegic iz marketinga, Anite Rusan iz Tokića in Tamare Franjić iz Bartoga. Mario Jurišić, Josip Kelava in Krunoslav Bagarić so obdelali operativna poglavja, ki jih je prinesel razvoj novih tehnologij. Ivica Pivar in Nada Bare ter kasneje Bruno Čutić pa so v odličnih predavanjih upravljanje zalog združili s kategorizacijo in cenami.

Predstavitve je zaključil Hrvoje Ivančević, vodja izobraževalnega centra TEC, ki je spregovoril o njihovih novih storitvah, najboljših izobraževanjih za električna vozila in velikem zanimanju zanje ter o bonih, s katerimi lahko ob polni državni subvenciji vsak dobi možnost izobraževanja. Celodnevno delovno vzdušje so pred vsemi prisotnimi s svojim nastopom na odru zaokrožili Sašo Šimec, predsednik uprave Bartoga, Ivan Gadže in Ivan Šantorić. #



Finančno druženje



Že tradicionalno – letos že sedmič – smo organizirali srečanje uprave in vodstva Skupine Tokić s finančnimi ter z bančnimi partnerji in s sodelavci. V prostorih upravne stavbe v Sesvetah je Dražen Jurković, finančni direktor Skupine Tokić, predstavil zanimivosti

iz poslovanja in analizo finančnega poročila, medtem ko sta Ivan Šantorić, izvršni direktor Skupine Tokić, in Sašo Šimec, direktor Bartoga, predstavila strategijo in okoliščine rasti Bartoga ter Tokića v Sloveniji in na Hrvaškem.

Slavnostni del srečanja je z zanimivo predstavitvijo zaokrožil Ivan Gadže, predsednik uprave Skupine Tokić, ki je povzel globalne razmere v avtomobilski industriji s perspektivo in strateškim položajem koncerna ter v tem kontekstu poudaril pomen ljudi in družbeno odgovornega ravnanja.

V neformalnem delu druženja na terasi se je kljub visokim temperaturam skozi izmenjavo informacij in izkušenj s partnerji izkazalo, da so bile predstavitve zelo zanimive in aktualne, tako kot naši odnosi. #



THE TIRE COLOGNE – Največji gumarski sejem v Evropi

Ekipa zaposlenih v Bartogu je konec maja obiskala nemško prestolnico Köln, kjer se vsaki dve leti odvija največji gumarski sejem v Evropi. Ta je znova potrdil svoj status vodilne mednarodne



platforme za globalno industrijo pnevmatik in platišč. V luči postcovidnih razmer je bilo tokrat nekoliko manj azijskih proizvajalcev, vseeno pa je bil sejem odlično obiskan in dobro organiziran. Predstavilo se je približno 300 podjetij in blagovnih znamk iz 35 držav, predvsem glede na trenutne geopolitične razmere pa je sejem navdušil z okoli 12.000 obiskovalci iz 100 držav.

»Skozi predstavitev podjetij ter ob drugih dogodkih v obliki konferenc so bile izpostavljene ter obravnavane rešitve na področju trajnosti, digitalizacije in prihodnosti mobilnosti, vsa pomembna področja, ki jih na nivoju Skupine poudarjamo ter se jih zavedamo tudi sami,« je povedala Elizabeta Cvetko, izvršna direktorica nabave, in ob tem dodala: »Celotna industrija, tako tudi mi, smo po dolgih koronskih letih izkoristili priložnost za mreženje in ohranjanje prepotrebnih osebnih stikov z našimi glavnimi partnerji, dobavitelji, spoznavajoč novosti v njihovih prodajnih programih in prilagajanje na nove globalne makroekonomske trende.« #



Conti SportContact 7 do dveh prestižnih priznanj

Konec marca so na enem najbolj zahtevnih dirkališč Formule 1 v Evropi –



Portimao F1 circuit na Portugalskem testirali nove pnevmatike Continental SportContact 7. Na dogodku Leave the Zone je bila tudi Elizabeta Cvetko, izvršna direktorica nabave v Bartogu. Sredi maja pa je ta športna ultrazmogljiva pnevmatika SportContact 7 prejela prestižni nagradi za dizajn: Red Dot in iF DESIGN AWARD. Mednarodno žirijo, ki ni imela lahkega dela, so prepričali oblika, funkcija in inovativen industrijski dizajn. "Zelo smo veseli, da je naš vodilni športni konj s svojo zmogljivostjo prepričal ne le oboževalcev pnevmatik, temveč so naše delo s podelitvijo teh nagrad prepoznali tudi oblikovalci z vsega sveta," je navdušeno dejal Enno Straten, vodja oddelka Strategije, analitika in trženje nadomestnih pnevmatik EMEA pri Continentalu. #



Z "busom Bartog" po prestolnici

Ste se v zadnjem času kaj sprehajali ali se vozili po Ljubljani? Potem ste mogoče že opazili tudi katerega od avtobusov z našimi prepoznavnim logotipom in fotografijami izdelkov iz našega bogatega asortimana. Avtobusi »Bartog« vozijo na 5 različnih linijah Ljubljanskega potniškega prometa (LPP), s čimer smo poskrbeli za večjo prepoznavnost našega podjetja in naše ponudbe.





Varni, čisti, neomajni. Takšni so zmagovalci!

ATE blesti s svojimi ATE keramičnimi zavornimi ploščicami, sodeč po aktualnem ADAC testu zavor. Strokovnjak za zavore je prepričljivo vodilni v primerjavi z drugimi petimi zavornimi sistemi in navdušuje v kategoriji varnosti in vzdržljivosti.

Keramične zavorne ploščice ATE so postale prepričljivi zmagovalec s skupno oceno 1,7 (dobro). Na priznanem testu zavor največjega avtomobilističnega združenja ADAC so ATE Ceramic zavorne ploščice premagale vso konkurenco in se uvrstile na vrh.

ATE je blagovna znamka tehnološke korporacije in avtomobilske industrije dobavitelja Continental. Preizkuševalci ADAC so si natančno ogledali šest zavornih sistemov, sestavljenih iz zavornih ploščic in zavornih diskov. Testni kandidati so vključevali en izdelek OEM, različne zavorne sisteme in športne zavore, ter cenovno različne zavore oziroma zavorne sisteme, ki so namenjeni za poprodajni trg.

Najvišja ocena na testu zavornega cikla

Gre za popolno zmagovalstvo. Na testu so bile ATE keramične zavorne ploščice v kombinaciji z originalnimi zavornimi diski ATE prepričljive glede obrabe in so z veliko razliko prevladale nad vsemi drugimi konkurenti. Med postopkom testiranja so se morali zavorni sistemi izkazati pod realnimi in zelo obremenjenimi zavornimi cikli. ATE keramične zavorne ploščice so si prislužilo splošno oceno 1.0. Pa ne samo to: drugo uvrščeni testni kandidat je za zmagovalcem zaostal za več kot eno celo oceno. Kar zadeva zavorno pot, so ATE Ceramic zavorne ploščice dosegle drugo najboljšo oceno (1,5), s čimer so potrdile svoje pozitivne lastnosti pri trenju.

Manj obrabe za večjo varstvo okolja in večje udobje

»ATE keramične zavorne ploščice ponujajo oboje: visoko varnost, kot je razvidno iz rezultatov testa zavor, pa tudi po vzdržljivosti,« pravi Maik Spengel, odgovorni produktni vodja pri Continentalu. »Še posebej smo veseli, da je deset let po našem prejemu Nagrade za inovacije na sejmu pnevmatik v Essnu, zdaj tudi neodvisni ADAC potrdil izjemne lastnosti ATE keramičnih zavornih ploščice,« dodaja Peter Wagner, ki vodi OE in poslovno enoto za poprodajne storitve pri Continentalu.



Optimizacija po skandinavskem receptu

NORDEXX
Connect. Control.

Na osnovi globalne prodaje vseh dimenzij in tipov pnevmatik, ki so jih od leta 1970 razvijali na podlagi obsežnih evropskih izkušenj, se skandinavska skupina NDI s podjetjem Nordexx uveljavlja kot vseprisotna blagovna znamka pnevmatik.

Nordexx je v zadnjih 10 letih postal globalna blagovna znamka pnevmatik, ki se je uveljavila v več kot 40 državah, pet let pa je ekskluzivno prisotna v Tokićevih poslovalnicah. Je v lasti skupine NDI, vodilnega skandinavskega distributerja pnevmatik, pred 52 leti pa so jo ustanovili kot družinsko podjetje na Danskem. Že takrat je bila njihova vizija postati vodilni dobavitelj pnevmatik in platišč. Nordexx, priznan kot evropska optimizirana pnevmatika in dober kompromis za vsako priložnost, se je profiliral kot blagovna znamka, h kateri se kupci vračajo. Kot taka uspešno gradi svoj položaj na svetovnem, evropskem in tudi hrvaškem (ter slovenskem) trgu.

»Imamo širok nabor pnevmatik, zasnovanih in prilagojenih za evropski trg, ki vključujejo najstrožje standarde kakovosti in zmogljivosti – od pnevmatik mikrosegmenta za osebna vozila do velikih gradbenih strojev,« navaja Gregers Lindvig, vodja izvoza pri Nordexxu. Modeli pnevmatik Nordexx so rezultat poglobljenega poznavanja proizvodnje pnevmatik in potreb trga s ciljem zagotavljanja najboljše vrednosti za voznika. Vzporedno s tem se ob širjenju ponudbe pnevmatik blagovna znamka vidno krepi in s tem lažje zadovoljuje zahteve vse večjega števila trgov in vse bolj specifičnih zahtev voznikov ter vozil.

Več kot 200 različnih dimenzij in modelov

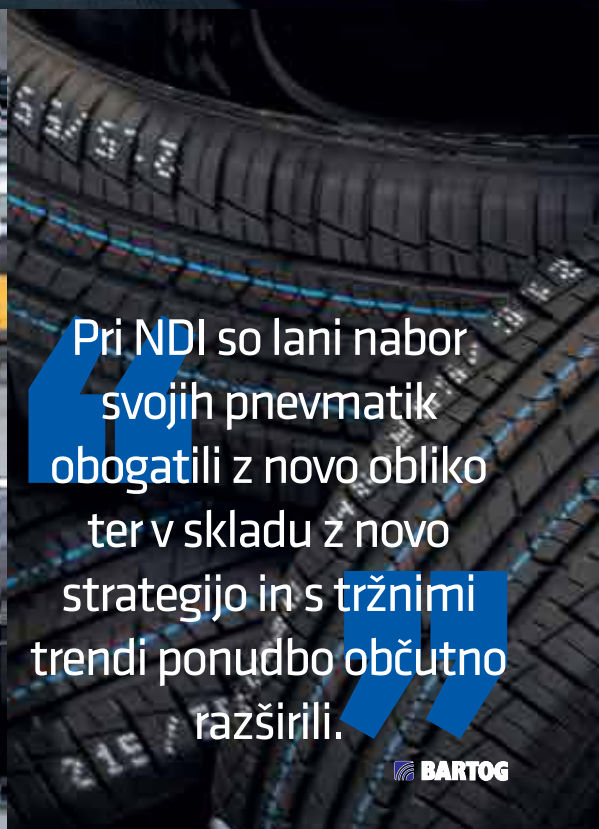
Ob širokem naboru razpoložljivih dimenzij moč Nordexxa najprej razkrijejo različni profili in specifični modeli pnevmatik – ne samo skozi pregled letnih, zimskih in celoletnih pnevmatik, ampak tudi z novim programom pnevmatik za gospodarska vozila in industrijsko mehanizacijo. Na nekaterih trgih ima Nordexx v osebem programu že modele »bestseller« in takšna je vrhunska pnevmatika za osebna vozila NS9000. Vse boljši tržni položaj pa pridobivajo modeli, kot sta zimska pnevmatika WinterSafe 2 in celoletni model NA6000.

Z jasnim ciljem in naložbami v razvoj, skandinavskim znanjem in poznavanjem evropskega trga postajajo pnevmatike NDI in Nordexx vse bolj pogosti potniki na evropskih in hrvaških (slovenskih) cestah – in to tisti, s katerimi vozniki potujejo nasmejani in se z veseljem vračajo k njim.

Poleg nove oblike in privlačnejšega vzorca tekalne površine nova generacija pnevmatik Nordexx izpolnjuje najvišje standarde glede kakovosti in splošnih zmogljivosti.



Pnevmatike Nordexx izpolnjujejo najvišje standarde varnosti in zanesljivosti ter so certificirane po zahtevah evropskih in ameriških standardov.



Pri NDI so lani nabor svojih pnevmatik obogatili z novo obliko ter v skladu z novo strategijo in s tržnimi trendi ponudbo občutno razširili.

MALA GOSPODARSKA VOZILA - KOMBIJI

Stalna mobilnost v mestih

Ponudba letnih, zimskih in celoletnih pnevmatik za mala gospodarska vozila je zasnovana za potrebe mestnih poti, pa tudi v regionalnem merilu. Začetni modeli so zasnovani tako, da zagotavljajo odlično razmerje med ceno in kakovostjo z optimiziranim rokovanjem in vzdržljivostjo. Široka razpoložljivost dimenzij in naprednejših modelov skupaj z varčnostjo prinaša še večjo vzdržljivost in izboljšane

zmogljivosti, boljši oprijem na mokrih površinah in močnejšo strukturo za večje obremenitve.

Modeli, kot je NA6000 VAN, zagotavljajo odlično celoletno uporabnost z agresivnimi sredinskimi utori, ki pomagajo k odličnemu oprijemu na mokri podlagi. Na voljo je tudi zimski model WinterSafe VAN 2 z mešanico gume in dizajnom, ki zagotavlja varnost na snegu in v zimskih razmerah. #



**WinterSafe
VAN 2**

NC1200

**MODEL PNEVMATIK:**

- NC1000
- NC1100
- NC1200
- NA6000 VAN
- WinterSafe VAN 2

PONUDBA PNEVMATIK ZA OSEBNA IN VOZILA SUV

Letne, zimske in celoletne vseh dimenzij

NS3000

Nova asimetrična generacija dezena tekalne površine z izboljšanimi lastnostmi, večjim udobjem in nižjo ravniyo hrupa. Odlična vodljivost na mokrem in suhem. Letna pnevmatika je optimizirana za enakomerno obrabo in zanesljivo vodljivost tudi po veliko prevoženih kilometrih. Namenjena za majhna in srednje velika vozila.

NS5000

Stabilnost in vrhunsko udobje pri visoki zmogljivosti te letne pnevmatike zaokrožuje neusmerjen dezen, pripravljen za vse naloge. Trden sredinski blok zagotavlja stabilno in tiho vožnjo, enakomerno razporejen odtis pa zagotavlja visoko stopnjo udobja. Namenjena za srednje velika vozila.

NS9000

Nova generacija dizajna za še boljše zmogljivosti, natančnejše upravljanje, izboljšano vodljivost in še večji oprijem. Asimetričen dezen letne pnevmatike prispeva k nizki ravni hrupa, a tudi k odličnemu odvajanju vode skozi usmerjene kanale. Široke bočne stranice zagotavljajo visoko raven varnosti, oprijema in stabilnosti, obenem pa nizke kotalni upor in nizke emisije CO2. Pnevmatika je primerna za športna in kompaktna vozila.

NS9100

Zaradi odlične vodljivosti na mokri in suhi podlagi je ta nova visokozmogljiva letna pnevmatika primerna za športna in kompaktna vozila. Edinstvena asimetrična oblika tekalne plasti zagotavlja nizko raven hrupa. Kombinirana smer prečnih utorov in rezanih lamel zagotavlja optimalen oprijem in varnost.





Trailer20

PROGRAM PNEVMATIK ZA GOSPODARSKA VOZILA

Za vse položaje in vse naloge

Bogata ponudba pnevmatik Nordexx za gospodarska vozila pokriva vse potrebe trga s poudarkom, da danska korporacija NDI v celoti nadzira proizvodnjo. Poleg osnovnega programa za prevoze na dolge razdalje – tako pnevmatike za vodilne kot pogonske opreme – je na voljo tudi serija za prekucna vozila v segmentih vodilnih in pogonskih pnevmatik ter pnevmatik za priklopna vozila. Ponudbo zaokrožujejo vsi modeli za vozila na dolge proge, regionalni prevoz in prekucnike oziroma vozila (on/off). #



MODELI PNEVMATIK:

- | | | |
|------------|-----------|-----------|
| Steer10 | TracCon10 | Trailer15 |
| Multi10 | TracCon15 | Trailer20 |
| Multi15 | Trac10 | Trac10W |
| Multi20 | Trac15 | Steer10W |
| MultiCon10 | Trailer10 | |

Multi20

MultiCon10

Steer10

TracCon15

Trailer10

NS9200

Premium letna pnevmatika vrhunskih zmogljivosti za vrhunsko vodljivost in zaviranje na mokrem in suhem. Štirje široki vzdolžni utori zagotavljajo učinkovito iztiskanje in usmerjanje vode. Tehnologija AFB (Air Flow Braking) zmanjšuje raven hrupa, samozatesnilni nanomateriali pa so najboljšje jamstvo za varnost in vzdržljivost.

NA6000

Celoletna pnevmatika z usmerjenim dezenom je učinkovita rešitev za poudarjeno stabilnost skozi vse leto. Široki glavni kanali pnevmatik zagotavljajo oprijem na mokrih površinah. Zmes je izboljšana za še boljše obnašanje na snegu, lamele pa vso zimo zagotavljajo varnost med vožnjo na spolzkih površinah.

WINTERSAFE 2

Zimska pnevmatika, zasnovana za zagotavljanje vrhunškega oprijema na snegu z oblikovanimi bloki "Soft-V" in ločevalnimi utori. Poudarjena varnost je povezana z optimalnimi voznimi lastnostmi, sodoben dezen s sredinsko stično linijo pa zmanjšuje kotalni upor na suhih cestah. Optimizirana gumijasta zmes podaljšuje kilometrino, zmanjša porabo goriva in skrajša zavorno pot.

NU7000

Visoko zmogljiva letna pnevmatika, ki ustreza najzahtevnejšim vozilom segmenta SUV v popolnoma novem dizajnu. Povečana površina tekalne plasti in zmanjšani stranski kanali zagotavljajo maksimalen nadzor, natančno vodljivost in optimalen stik s cestiščem. Enakomerno obrabo in minimalen hrup so dosegli z edinstveno asimetrično zasnovo.

NU7100

Visoko zmogljiva pnevmatika za SUV, ki jo odlikuje močan osrednji rebrasti vzorec. Asimetrična zasnova zagotavlja zmanjšanje hrupa, k čemer dodatno pomaga poševni vzorec blokov, kar zmanjša resonanco. Gumijasta zmes Lanexx na osnovi neodima kotalni upor zmanjša za več kot 10 %.



Izbira ni samovo

Ponudba motornih olj ni bila še nikoli bogatejša, izbira pa je pravzaprav zelo preprosta – vsaj glede specifikacij. Vprašanje je le, katero znamko boste izbrali, zato podajamo nekaj podrobnosti o označevanju in vrstah olj.

Motorna olja, ki jih danes najdemo na trgu, so na voljo v široki ponudbi proizvajalcev in lastnosti. Zaradi tega hitro pridemo do vprašanja – katero olje bi bilo najboljšo za moj avto? Preprost in edini pravilen odgovor na to vprašanje je – tisto, ki ga glede lastnosti in gradacije priporoča proizvajalec vozila. Na spletu lahko v vsakem priročniku za uporabo enostavno najdete, katero olje je primerno za vaše vozilo. Glede na pogoje uporabe proizvajalci priporočajo le dve ali tri vrste olja, odvisno od klimatskih razmer in načina uporabe vozila ter intervala njegove menjave. Te specifikacije so podane v skladu s pogoji SAE, API ali ACEA in pomenijo, da ima olje lastnosti, ki jih predpisujejo

navedene organizacije. Ponekod najdemo tudi oznake ILSAC ali JASO. To so kratice združenja – asociacije avtomobilskih inženirjev in podjetij, ki testirajo in standardizirajo olja vseh proizvajalcev, da ustrezajo standardom, ki jih določajo zasnova motorja in okoljske zahteve. SAE in API sta ameriški združenji, ACEA je evropsko, ILSAC ameriško-japonsko, medtem ko je JASO japonsko. Na embalaži olj so navedeni oznake in standardi, ki jih neposredno predpisujejo proizvajalci vozil, zato poleg osnovne specifikacije pogosto najdemo oznake, kot so VW, BMW ipd. V tem primeru ne gre za specifikacije, ampak za odobritve proizvajalcev originalne opreme (OEM – Original equipment manufacturer). Pomembno je vedeti, da odobritev VW ne velja za uporabo pri drugih proizvajalcih. Zaradi



ljna

tako večpomenskega, a jasnega označevanja lahko vsak najde olje, ki je predpisano za motor njegovega vozila.

Kaj pomeni specifikacija?

Pri nas se najpogosteje uporablja olje tipa SAE "5W30", lastnosti po drugih standardih pa so običajno navedene na nalepki na zadnji strani ali z manjšimi črkami pod oznako SAE. Oznake, kakršna je "5W30", označujejo viskoznost olja pri nizkih in visokih temperaturah. Za katere temperature gre, zlahka najdete v preglednicah na spletu. Načeloma pa velja: takoj ko je številka na levi strani črke W nižja, lahko olje naneseš pri nižji temperaturi. Vendar oznaka "0" ne pomeni "nič" stopinj, ampak gre za olje, ki je primerno za delovanje motorja do -40°C , medtem ko oznaka 5W ustreza do temperature -35°C . Enako je s številko desno od črke "W". Večja kot je številka, pri višji zunanji temperaturi je to olje mogoče koristiti. Preprosto povedano, leva oznaka daje vrednost viskoznosti pri približno -18°C , desna pa pri približno 100°C . Manjša kot je številka, bolj redko je olje in zaradi tega lažje teče, vendar tudi pri visokih temperaturah še vedno ohranja zadostno mazalno plast. Olja imajo težko nalogo, da obdržijo mazalne lastnosti pri toplotnih obremenitvah, pa tudi pri hladnem delovanju motorja, in omogočajo nastanek oljnega filma med deli, ki se dotikajo. To je zelo pomembno tudi za hlajenje motorja. Oznake drugih standardov dejansko povedo enako kot oznake SAE, torej so njihovi

Zakaj novo olje hitro postane črno?

Marsikdo se čudi, ko na primer v dizelski motor nalije sveže olje in ga zažene. Ta teče dve minuti ali malo dlje in ob preverjanju ravni na merilni palici je olje že črno! To se zgodi, ker olje v zelo kratkem času veže nase saje in produkte zgorevanja, ki jih je pri dizelskem motorju več kot pri bencinskem, zato je ta pojav bolj izrazit, a neškodljiv.

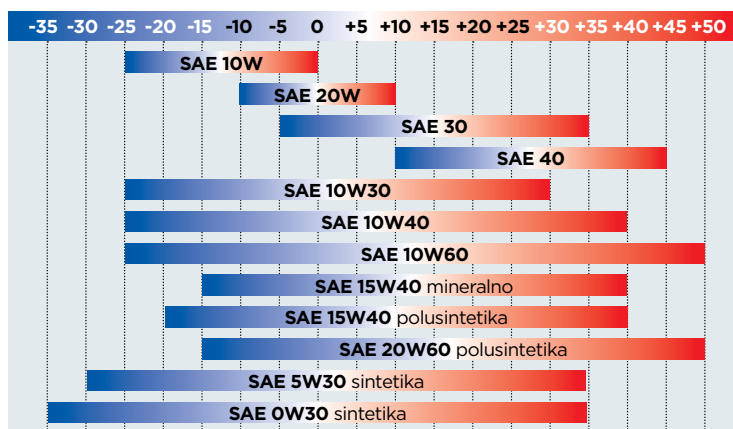
Poraba olja?

Poleg mazanja mora olje motor tudi hladiti – celoten spodnji del motorja se v večji meri hladi z oljem kot s hladilno tekočino! Poleg tega mora olje zagotoviti zaščito pred korozijo, tesnjenje na batnih obročkih, zmanjšati hrup in očistiti usedline, ki v motorju nastanejo zaradi trenja in zgorevanja. Prav tako se ob

delujočem motorju neizogibno porabi manjša količina olja, torej zgori na stenah valjev, kjer zaradi premikanja batov vedno ostane drobna sled. Zato ni motorja, ki ne porablja olja. Druga stvar je, kadar ta poraba preseže pol litra na 1000 km, zato pri zgorevanju olja ne sme ostajati preveč škodljivih ostankov in saj.



Oznaka SAE, kot je "5W30", označuje viskozne lastnosti olja pri nizki in visoki temperaturi.



Boljša olja?

Vsekakor je razlika. Kakovostnejša olja imajo običajno daljši interval menjave in jih lahko uporabljamo več kilometrov. Poleg tega boljša olja vplivajo na motorne zmogljivosti, na čistočo motorja, njegove tišje delovanje, manjšo obrabo gibljivih delov, zmanjšujejo možnost za mikropitting (površinske poškodbe zaradi utrujenosti materiala) in nenazadnje znižujejo porabo goriva.

Interval menjave olja?

S prihodom novih kakovostnih sintetičnih olj, pa tudi z boljšimi tehnologijami in obdelavo materialov v motorju, servisni intervali pogosto niso več fiksni. Odvisni so od načina in pogojev uporabe vozila, predvsem od prevoženih kilometrov, pa tudi od številnih drugih parametrov, ki jih lahko nadzirajo sodobne tehnologije, kot so kakovost olja, staranje ali količina vlage v olju, ki jo zazna tipalo v oljni kadi

(karterju). Torej, če proizvajalec za vozilo navaja interval menjave olja na 30.000 km, lahko indikator signalizira potrebo po menjavi olja tudi po 13.000 ali 15.000 kilometrih. Vse je odvisno od števila prevoženih mestnih kilometrov, načina vožnje, stanja motorja, kakovosti olja ... Da sistem deluje, je treba po menjavi olja z diagnostično napravo na novo nastaviti vrednosti (začeti od "0").



ekvivalenti v drugem merilnem sistemu. Pri API uporabljajo znak "S", ki mu sledi črka spodaj, ali "C" z dodatno črko. To so oznake kakovosti in tipa, kjer "S" pomeni olja za bencinske motorje in "C" za dizelske. Oznake za "S" segajo od "A" do višje kakovosti "L" in kažejo na večjo kakovost in mazljivost. Dizelska olja z oznako "C" so razporejena od osnovnega "A" do višjekakovostnega "G". Podobno je z drugimi standardi, ki so na embalaži skoraj vedno natisnjeni vzporedno, tako da lahko na tej podlagi preverite, če je olje, ki ste ga izbrali, pravo. Na primer, s prihodom filtrov za trdne delce v dizelskih motorjih in s povečanjem intervala zamenjave so pri VW uvedli standard 504-507 in vsako olje, ki ima to oznako, ne glede na proizvajalca, so zanesljivo odobrili pri VW.

Mineralna, polysintetična in sintetična

Do srede sedemdesetih let prejšnjega stoletja so prevladovala olja, katerih osnovo (bazo) so pridobivali z rafiniranjem nafte iz

naravnih surovin – in to so tako imenovana mineralna olja. V osnovi je vsako olje sestavljeno iz baznega olja, ki so mu dodali različne dodatke za izboljšanje lastnosti, odstranjevanje nečistoč, za dodatno

V osnovi je vsako olje sestavljeno iz baznega olja, ki mu dodajo različne aditive za izboljšanje lastnosti, odstranjevanje nečistoč, za dodatno zaščito pred korozijo, za izboljšanje viskoznosti, za zaščito pred penjenjem med obremenitvijo itd.

zaščito pred korozijo, za izboljšanje viskoznosti, za zaščito pred penjenjem med obremenitvijo itd. Toda bazno olje še vedno določa osnovne in glavne značilnosti. Za izboljšanje viskoznosti in boljših lastnosti pri nizkih in visokih temperaturah so mineralna bazna olja počasi nadomestili s polysintetičnimi in nato popolnoma sintetičnimi olji. Za primerjavo: mineralna olja so imela oznake do največ 15W40, polysintetična do 10W40, pri sintetičnih pa oznaka sega že do 0W30, a najpogostejši oznaki sta 5W30 ali 5W40. Največja in edina pomanjkljivost sintetičnih olj je njihova višja cena, ki pa zaradi izboljšane molekularne formule ob prej omenjeni izboljšani viskoznosti ne oksidira in ne poškoduje tesnil.

ln polysintetična olja? Gre za olja, sestavljena iz sintetičnih in mineralnih olj, ki se uporabljajo v motorjih, ki so prevozili več kot 200.000 km in so starejši od 10 let. Vendar teh olj ne uporabljajo zaradi starosti vozila, ampak zaradi specifikacij, ki so bile aktualne v času izdelave vozila. A pozor: če boste sami mešali sintetično in mineralno olje, ne boste dobili polysintetičnega oziroma olja primerljive kakovosti.

Olja iste gradacije različnih proizvajalcev lahko celo mešate, kar pomeni, da lahko dodate olje 5W30 ene znamke v 5W30 druge znamke – če ne uspete najti istega olja. Vendar nikoli ne mešajte olj različnih gradacij, tudi kadar gre za istega proizvajalca, saj obstaja nevarnost kemične reakcije. Zaradi različnih "koktajlov aditivov" v različnih oljih lahko olje določene gradacije po mešanju z oljem drugačne gradacije izgubi svoje lastnosti. #





KO TEŽKO DELO POSTANE LAHKO

Video posnetki »WATCH & WORK« (»Glej in naredi«)

Težka opravila postanejo preprosta z našimi videoposnetki v storitvi »Watch & Work« (Glej in naredi). Vsaka epizoda je profesionalna in praktična ter nudi mehanikom priročne nasvete za izvajanje kompleksnih del na sistemih jermenskega pogona. In vsaka je prilagojena specifičnemu motorju. Videoposnetke si oglejte kadar koli na našem YouTube kanalu ali na www.continental-ep.com/waw.



24. vseslovenski blagoslov motorjev in motoristov

Dogodki nam niso tuji, prodaja tudi ne, logistika nam je v krvi, radi pa imamo tradicijo. S 300.000 artikli in 300 svetovnimi blagovnimi znamkami v veliki torbi je Bartog podjetje, kjer se vsak dan nekaj novega zgodi. So pa tudi posebni dnevi, ko je vse urejeno in je vse na svojem mestu kot zapletena Rubikova kocka. Prav takšen je bil velikonočni blagoslov motorjev v Mirni Peči blizu naše upravne stavbe v organizaciji MKT – Moto kluba Trebnje.



Letošnji blagoslov motorjev in motoristov je opravil župnik Župnije Mirna Peč Janez Rihtaršič.

Ta sanjski dan že 24 let kaže pravi obraz vestnih motoristov, ki ravno takrat tradicionalno odpirajo sezono s pozivom k prometni varnosti. Ko je bil blagoslov prvič povsem naključno organiziran na pobudo Leopolda Pungerčarja iz MK Trebnje in župnika Janeza Šimenca, ni bilo mogoče slutiti, da se bo v letu 2019 zbralo 15.000 motoristov. Dve leti zaradi epidemije koronavirusa dogodka niso mogli izvesti v živo, no, letos pa so podrli rekord, saj se je v Mirni Peči zbralo kar 17.000 ljubiteljev motorjev in štirikolesnikov! Letos je prišel po blagoslov tudi Bartog. Logično, seveda, zaradi naše široke ponudbe pnevmatik za vsa motorna kolesa in druge ponudbe. Konec koncev je pnevmatika na motorju glavna povezava z varno vožnjo in ključna sestavina vsakega

srečnega kilometra. Dogodek smo zaključili polni čustev, ki niso povezana le z gumami, in s spomini, zaradi katerih v Bartogu vemo, kje bomo na velikonočni ponedeljek leta 2023.

Pnevmatike in širok asortima izdelkov bodo vedno na voljo v vseh naših poslovalnicah po vsej Sloveniji, a naša povezanost med vsemi aktivnostmi, zaposlenimi, partnerji in kupci ter zagotovo tudi povezanost z lokalno skupnostjo (Mirna Peč, Trebnje in celotna Dolenjska) – to je nekaj, kar bomo še naprej negovali in vedno znova želeli občutiti. Glede na številne omejitve v preteklih letih je povsem jasno, da je uspeh zlahka digitalen, a pravo zadovoljstvo je vedno analogno in spontano. Tisto pravo – s terena, z vonjem po gumah, glasbo Lojzeta Slaka in Toneta Pavčka ter ekip iz vse Slovenije. Bartog je tu za gume, pa tudi za ljudi. #





Velika nagradna igra V BARTOG PO GUME



Lili Zavrl

Letošnje pomlad smo za naše kupce B2C pripravili Veliko nagradno igro »V Bartog po gume«. Potekala je od 1. 4. 2022 do 1. 6. 2022. Vsak kupec, ki je v tem obdobju kupil 4-letne ali celoletne osebne pnevmatike znamk: Falken, Nexen, Vredestein ali Nordexx in oddal prijavnico z računom, je sodeloval v žrebu za privlačne nagrade. Poleg več manjših tedenskih nagrad, ki smo jih delili že med samo akcijo, smo v začetku junija po pregledu vseh prijav in računov izžrebali še prejemalec glavnih nagrad.

❖ **Glavno nagrado Apple iPhone 13 128 GB** je prejela Lili Zavrl iz Gabrovke.

❖ **Električni skiro Scooty X8** so prejeli Luka Petrič (Begunje pri Cerknici), Manca Pogačar (Kranj) in Saša Bürgermeister (Puconci).

❖ **Kamero Go Pro Hero8** so prejeli Tadej Nadrih (Mokronog), Sava Savič (Ljubljana) in Ivo Šmid (Idrija).

❖ **Darilni bon Bartog v vrednosti 100 evrov** pa so prejeli Teja Tegel (Cerknica), Gregor Plut (Črnomelj), David Žagar (Hruševje), Gaja Gerbec (Grahovo) in Klemen Božiček (Ravne na Koroškem).

Nagrajencem iskrene čestitke, vsem, ki ste sodelovali, pa še enkrat hvala za zaupanje!



Blaž Novak



Martina Alič

Zmagovalci nagradne igre Bartog & Michelin

Mnogi veste, kako je držati v rokah eno ali dve moto gumi. Ni težav, kajne? Nekaj drugega pa je imeti dlje časa na vsaki roki 30 kg težke gume in olje – skupno torej 60 kg! Tisti, ki so sodelovali v naši nagradni igri, so pokazali res veliko moči in vzdržljivosti, trije najboljši pa so prejeli set gum Michelin. Absolutni zmagovalec je postal **BLAŽ NOVAK** s časom 6 minut in 33 sekund. Na drugem mestu je **ALJAŽ NOVAK** s časom 6 minut 7 sekund in 89 stotink. Med ženskami je najdlje gume in olje v rokah uspela držati **MARTINA ALIČ** – njen čas je 1 minuta in 33 sekund. #

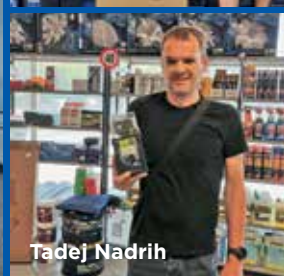
Rekordnih 17.000 ljudi se je zbralo v Mirni Peči, tokrat je po blagoslov prišel tudi Bartog.



Luka Petrič



Andrej Pogačar
(v imenu Mance
Pogačar)



Tadej Nadrih



Gregorjev sejem in sejem Komenda 2022



S pomladi smo se udeležili dveh velikih agroživilskih sejmov. Gregorjev sejem je konec marca potekal v Novem mestu, dva tedna zatem pa je imel Bartog svoj razstavni prostor še na enem izmed največjih sejmov v Sloveniji – Kmetijsko obrtnem sejmu Komenda. Za številne obiskovalce smo na obeh dogodkih pripravili zabavne nagradne igre, na samem prizorišču smo v sodelovanju z nekaterimi našimi dobavitelji predstavili določene eksponate iz naše ponudbe, obiskovalcem smo ob podpori naših prodajalcev posredovali tudi konkretne informacije glede cen, dobave ipd., poskrbeli pa smo tudi za najmlajše obiskovalce. #

Bartog Teambuilding – nepozabno druženje ob Kolpi



Prizadevamo si za čim večje zadovoljstvo strank in zato smo na voljo vse delovnike in tudi ob sobotah dopoldne. Sobota, 11. junija, pa je bila za naše zaposlene nekaj posebnega. V idiličnem okolju ob reki Kolpi, natančneje pri Madroniču v Prelesju, nekaj kilometrov od Starega trga ob Kolpi, smo v športnem, sproščenem vzdušju še okrepili poslovno-

prijateljske vezi. Veseli smo, da so se nam pridružili tudi kolegi in kolegice iz Tokiça. Ustvarili smo mnogo nepozabnih spominov in zapisali novo poglavje v skupni zgodbi o uspehu. Kot je obljubil naš direktor Sašo Šimec, bomo druženje zagotovo ponovili. "Verjamem pa, da nas bo vsakič več. Kajti takšni dogodki nas bodo še bolj povezovali kot ekipo, ki bo premagovala vse izzive v prihodnosti!" #





Poseben obisk v Bartogu

V okviru strokovne ekskurzije so nas konec aprila obiskali člani in članice Društva strojnih inženirjev in tehnikov Novo mesto. Vodja našega kadrovskega oddelka Lana Novaković jim je predstavila podjetje, nato pa jim je vodja skladišča Boštjan Kladnik razkazal še naše skladišče oziroma logistično-distribucijski center, ki se razprostira kar na 12.800 m², v njem pa je več kot 250.000 artiklov. Udeleženci so zastavili tudi več vprašanj, povezanih z dobavo gum in avtodelov ter skladiščenjem pod pravimi pogoji. Boštjan pa jim je pojasnil tudi, kako imamo urejeno vsakodnevno dostavo v vse poslovalnice ... #



S Continentalom o trendih prihodnosti v tovornem segmentu

Podjetje Continental je v sodelovanju s podjetjema Bartog in Tokić v začetku maja v Mariboru pripravilo strokovno izobraževanje za tovarne pnevmatike. Poleg predstavitve novih modelov so si udeleženci ogledali tudi Mobilni servis in montažo tovornih pnevmatik na terenu. Spoznali so trende prihodnosti v tovornem segmentu; ta gre vedno bolj proti manjši porabi goriva in s tem k zmanjšanemu kotalnemu uporju pnevmatik. Podjetje Continental pri zadovoljevanju potreb za tovorni segment sodeluje s proizvajalci tovornih vozil, pri čemer se upošteva tako zakonodaja

EU kot tudi potrebe flot na trgu. Nova generacija pnevmatik Gen 3+ je posledica teh trendov, saj se Continental pri razvoju nenehno trudi za doseg kar najboljših rezultatov.

Mobilni servis je predstavil mobilni vulkanizer Branko Žolger. Njegov predelani dostavnik vsebuje vse potrebe za popravilo in premontažo pnevmatik, kar je pokazal tudi na praktičnem primeru. Prednost mobilnega servisa je velik prihranek časa in dodatne kilometraže, saj se z njim vsaka storitev lahko opravi kar pri naročniku. #



Dve zlati medalji, dva rekorda

Ko voziš, je pomembno, da nisi prehitel in predrzen, saj je varnost še vedno v ospredju. Ko pa gre za tekmovanja, pa sta hitrost in drznost ob vztrajnosti in dobri kondiciji lahko odločilna pri doseganju vrhunskih rezultatov. Državno prvenstvo v atletiki za člane in članice, ki je sredi junija potekalo v Velenju, je veliko razlogov za dobro voljo prineslo "našemu" Matevžu Šuštaršiču, sicer članu AK Krka, ki se je veselil dveh naslovov državnega prvaka – v teku na 100 m in na 200 m! Na obeh razdaljah je tekel tudi nova osebna rekorda – 10.48 sek in 20,88 sek. »To je bila moja najboljša tekma do sedaj. Postal sem 2-kratni državni prvak Slovenije za leto 2022 in to s kar dvema osebnima rekordoma. To so



moje prve posamične zlate kolajne na članskih tekmah. Počutil sem se vrhunsko, vremenske razmere so bile ugodne in izkoristil sem priložnost, ki mi je bila dana. Z rezultatom 20.88 sek. sem postal 8. najhitrejši Slovenec vseh časov v teku na 200 m,« je ponosno dejal Matevž, ki ga čaka pestro poletje. Če bo vse po sreči, bomo zanj navijali tudi na avgustovskem članskem Evropskem prvenstvu v Nemčiji, septembra pa se bo na Sredozemskih igrah U23 zagotovo boril za najvišja mesta. #



Lana Novaković, vodja kadrovske službe v Bartogu

Kje najti najboljše kadre?

Kje so kandidati za službo? Kako bomo prišli do strokovnjakov? To so vprašanja, ki se v zadnjem letu ponavljajo ne le med kadrovskimi strokovnjaki, temveč zadevajo tudi lastnike podjetij. Seveda obstajajo tudi pri nas v podjetju Bartog. Kakšen načrt imamo na tem področju, nam bo pojasnila vodja kadrovske službe v Bartogu, Lana Novaković.

V kadrovskem oddelku sem nekaj več kot 12 let in že dolgo spremljam smer, v katero gredo trendi na trgu dela. Menim, da je bila kadrovska stiska, s katero se zdaj soočamo, neizogibna.

Situacija, v kateri smo se znašli na kadrovskem področju po koronakrizi, se je pravzaprav pripravljala 7–8 let, morda tudi dlje, trend odhodov in pomanjkanja ljudi pa je bil viden iz leta v leto. Vendar se je tik po koronakrizi stopnjevalo. Zakaj smo torej danes presenečeni? Ker je pomanjkanje delovne sile očitno in ker ne gre za situacijo, ki prizadene »le nekatere«, ampak vse delodajalce, celotno Evropo in širše.

Kaj je vzrok za to? Migracije še nikoli niso bile bolj aktualne, priča smo ukrajinski krizi, ki je še dodatno spodbudila te migracije, ljudje odhajajo v iskanju boljšega, kakovostnejšega življenja, vsak posameznik pa ima seveda svoje kriterije, kaj je zanj boljše in kakovostnejše življenje in v kateri državi misli, da bo to lahko dosegel.

Pa še demografska slika ... Državna statistika vsako leto kaže trend manjšega rojstva otrok, trenutno je to šele začetek vidnosti tega trenda, mislim pa, da bo čez 5–10 let ta problem veliko bolj izrazit. Zadnji vzrok za pomanjkanje delovne sile vidim v neskladjih med potrebami gospodarstva in šolskim sistemom. To je tema, ki je bila prisotna zadnjih 20 let, zdaj pa je bolj izrazita kot kadar

koli prej. Potrebe gospodarstva se spreminjajo veliko hitreje kot potrebe izobraževanja in to je ključni problem. Obdobje digitalizacije in agilnih organizacij je prepoznalo zasebno visoko šolstvo in doživelo razmah, tako da svojo prednost vidijo v hitrosti prilagajanja trgu dela in so pripravljene prilagajati programe potrebam gospodarstva.

Kje je v vsej tej situaciji Bartog in ali obstaja rešitev za to?

Vedno obstajajo rešitve in takšne situacije nas spodbujajo h kreativnemu razmišljanju. Gradimo dobre organizacijske kulture, imamo priložnost razmišljati o tem, kje želimo biti kot delodajalec in kako bomo izstopali. Vsekakor, če upoštevamo, da smo se v zadnjem letu in pol številčno povečali za 80 zaposlenih, si upam trditi, da nekaj delamo dobro.

Kot skupina veliko vlagamo v izobraževanje in usposabljanje, naše vodilo pa je, da je to stalnica, ki je del sestavljanke, ki nas vodi do uspeha. Prav to nas je spodbudilo k razmišljanju o tem, kako bomo pridobivali kadre v prihodnosti, in nas pripeljalo do ustanovitve programa Bartog START. Program Bartog START je namenjen povezovanju podjetja Bartog s srednješolskimi zavodi, ki v izobraževalnem programu izobražujejo kadre, povezane z našo dejavnostjo – trgovska šola, avtomehanika, avtoličarji, logistika itd. Programa se bomo lotili na način, da bomo že na samem začetku programa v sodelovanju

s šolami izdelali mentorske programe, dijakom dodelili mentorja ter skozi prakso in poletno delo dijakom omogočili spoznavanje Bartoga, delovnih mest ter si tako ob zaključku šolanja zagotovili delavca, ki smo ga s skupnimi močmi izobraževali in pripravljali na delo. Omenjeni program je v nastajanju in načrtana pot je, da bi z njim začeli že to jesen. Prav zato smo skupaj z našim direktorjem logistike g. Matjažem Aljančičem in sodelavko iz kadrovske službe Simonom Tomšič maja obiskali Šolski center Novo mesto, ki bo tudi naš partner v tem projektu. Težave s praktičnim delom izobraževanja so se izkazale za ene izmed ključnih – program, ki smo jim ga predstavili, na ŠC Novo mesto podpirajo, saj v njem vidijo velik potencial in se veselijo, da bodo svoje dijake s tem pripravljali na delo že v zgodnjih letih skupaj z našo pomočjo.

Program Bartog START sledi trendom na trgu dela, zato želimo poleg tega, da s pomočjo šolskih

centrov gradimo svoje bodoče zaposlene, lokalni skupnosti tudi vračati tisto, kar od nje dobimo. Učenje in vračanje lokalni skupnosti je velika vrednost naše organizacije. Vendar za uspeh ni dovolj le dobra ideja. Izid programa bo odvisen od zavzetosti vsakega udeleženega posameznika. Podpora uprave pa je maksimalna in na nas je, da vrednost prepoznamo in jo razvijamo. Razgovori, ki smo jih opravili z novo zaposlenimi, so pokazali, da smo kot podjetje odprti za uvajanje novih sodelavcev v posel, predvsem preko programa BUDDY, ki pomeni prenos znanja. Na to smo lahko izjemno ponosni, saj poleg prenosa znanja na ta način združujemo zaposlene ter gradimo zaželeno in prijetno organizacijsko kulturo. Korak za korakom se naša uganka sestavlja in s tem se gradimo kot zaželen in sodoben delodajalec. Seveda imamo prostor za napredek – veseli pa me, da ga odkrivamo, saj je to znak, da bomo še boljši. #



Dr. Matej Forjan, direktor Šolskega centra Novo mesto in Bartog ekipa: Lana Novaković, vodja kadrovskega oddelka, Matjaž Aljančič – direktor Logistike ter Simona Tomšič, strokovnjakinja za kadre



Nova poslovalnica v Novi Gorici: večja, lepša, boljša...

Podjetje Bartog oziroma Skupina Tokič je podjetje z več kot 30-letno zgodovino in več kot 1000 zaposlenimi v dveh državah. Deluje na več trgih. Samo lani je bilo v Sloveniji prenovljenih ali odprtih deset poslovalnic Bartog, trend prenove in širjenja prodajne mreže pa se nadaljuje tudi letos. S tem želimo našim cenjenim kupcem ponuditi najboljšo možno nakupovalno izkušnjo.





Od petka, 13. maja, v Novi Gorici deluje nova poslovalnica Bartog. Nahaja se v Industrijski coni Kromberk ob glavni vpadnici v Novo Gorico na Industrijski cesti 2. Ima 95 m² velik prodajni prostor, celotna poslovalnica s skladiščem pa obsega pribl. 400 m². »Prejšnja poslovalnica je bila manjša, omejen je bil skladiščni prostor ter s tem tudi ponudba kupcem. Sedaj lahko kupcem ponudimo bistveno širši

asortima, ki bo zadovoljil tudi najzahtevnejše kupce. Obenem jim lahko ponudimo tudi več dostav dnevno,« pojasnjuje Igor Slatinek, direktor maloprodaje v Bartogu. Vsekakor nova poslovalnica pomeni veliko pridobitev za Novo Gorico v tej branži kot tudi za vse vrste voznikov. »V njej najdete vse za avto kot tudi opremo za delavnice in potrebno orodje tako za mojstre kot tudi za hišna opravila. Nudimo širok izbor avto kozmetike in dodatne opreme. Verjamem, da obisk trgovine ne bo razočaral niti najbolj zahtevnih strank, saj imamo poleg širokega asortimaja izdelkov tudi strokovno in prijazno ekipo,« poudarja Samo Bešter, regijski vodja. Poslovodja novogoriške poslovalnice, v kateri so štirje zaposleni, je Boštjan Marc. Na voljo so tudi brezplačna parkirna mesta. #

**Industrijska cesta 2,
5000 Nova Gorica
(Ind. cona Kromberk)**

Tel: + 386 5 39 51 570

Delovni čas:

PON-PET: 8.00-18.00

SOB: 8.00-12.00



Prenovljene ali/in

V tokratni izdaji magazina Bartog Info izpostavljamo 5 poslovalnic, ki so razpršene po vsej Sloveniji in so v obdobju zadnjega leta dni dobile novo podobo oziroma so spremenile lokacijo. To so Črnomelj, Metlika, Ljubno ob Savinji, Jesenice in Logatec. To poletje prenavljamo tudi poslovalnico v Mariboru, kmalu pa bo imel Bartog povsem novo poslovalnico v Kamniku.

**Delovni čas
vseh poslovalnic:**
PON-PET:
8.00-18.00
SOBOTA:
8.00-12.00



ČRNOMELJ

Trgovina Bartog PE Črnomelj se nahaja na stari lokaciji Electroluxa v bližini pošte in ZIK-a v križišču starega Roga.



LOGATEC

Trgovina Bartog PE Logatec se nahaja v neposredni bližini Grajskega parka in gostilne Tabor.



JESENICE

Trgovina Bartog PE Jesenice se nahaja v neposredni bližini glavne železniške postaje Jesenice.

na novih lokacijah

KONTAKTI POSLOVALNIC:

Poslovalnica	Naslov	E-pošta	Telefon
ČRNO MELJ	Ulica heroja Stariha 1, 8340 Črnomelj	crnomelj@bartog.si	07/ 30-62-460
METLIKA	Cesta XV. Brigade 27, 8330 Metlika	metlika@bartog.si	07/30-62-461
LJUBNO OB SAVINJI	Foršt 6, 3333 Ljubno ob Savinji	ljubno@bartog.si	03/ 58-41-114
LOGATEC	Tržaška cesta 77, 1370 Logatec	logatec@bartog.si	01/ 75-90-750
JESENICE	Cesta Maršala Tita 20, 4270 Jesenice	jesenice@bartog.si	04/ 58 -33-000



METLIKA

Trgovina Bartog PE
Metlika se nahaja poleg
trgovine Spar in KIK
Metlika.



LJUBNO OB SAVINJI

Trgovina Bartog
PE Ljubno ob
Savinji se nahaja
v centru levo
od OŠ Ljubno
v neposredni
bližini Pošte.





Ključ do udobja ali proračunska težava?

Dokler klimatska naprava v avtomobilu dobro deluje, je le malokdo pozoren na njene najpomembnejše dele. A če bi vedeli, kako draga so lahko popravila, bi zagotovo spremenili svoj pristop in jo redno vzdrževali.

Okvara kompresorja klimatske naprave je zaradi njegove cene pravzaprav za gospodinjstvi proračun prava tragedija. Klimatska naprava v avtomobilu je zaprt sistem hladilnega sredstva pod tlakom, kakor naš domači hladilnik ali zamrzovalnik. To pomeni, da med njeno uporabo v ta zaprt sistem ne vstopamo. Sistem se ne odpira in v tako nadzorovanih pogojih odlično deluje. Kompresor, kot najpomembnejši del, stiska plin tako dolgo, da ga utekočini, kar omogoča kasnejšo spremembo agregatnega stanja

iz tekočega v plinasto, s čimer dosežemo hladilni učinek. Kompresor deluje dolgo in zanesljivo ob razmeroma skromnih predpogojih – zadostni količini plina in olja v sistemu ter ob odsotnosti sledi vlage v njem.

Kdaj je čas za servis klimatske naprave?

Sistem je treba vsaka tri leta pregledati in servisirati v delavnici z ustrezno servisno napravo. Ta iz sistema poseša ves plin, ga stehta, očisti in ga po potrebi ob polnjenju doda točno

toliko, kot je predpisal proizvajalec. Poleg tega izvleče tudi nekaj olja in doda ustrezno količino svežega. A to še ni vse. Med praznjenjem in polnjenjem bo stroj vzpostavil vakuum. Na ta način sistem posuši in odstrani vlago, ki bi lahko poškodovala kompresor. V nekaterih sistemih so vgrajeni ločeni sušilniki v obliki filterjskih elementov, ki jih ob tem posegu zamenjamo. S tem zagotovimo pretočnost kondenzatorja, ki je pritrjen na sprednjo stran hladilnika motorne hladilne tekočine, in uparjalnika v notranjosti vozila.



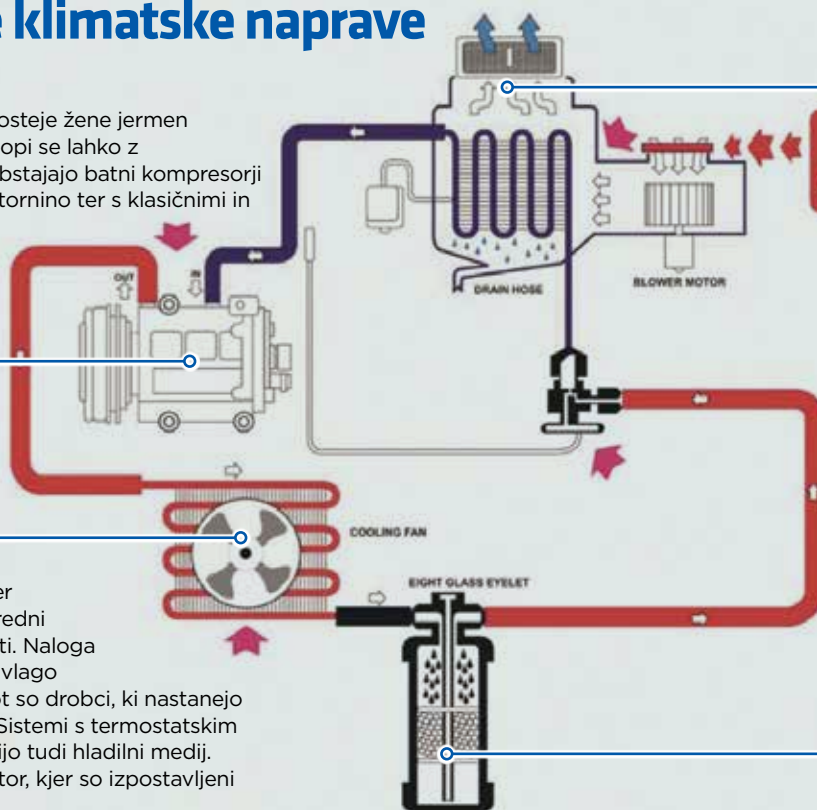
Komponente klimatske naprave

KOMPRESOR

Nameščen na motor, najpogosteje žene jermen z ročične gredi. Vklopi in izklopi se lahko z elektromagnetno sklopko. Obstajajo batni kompresorji s fiksno in spremenljivo prostornino ter s klasičnimi in vrtljivimi kompresorskimi lopaticami. Njegova funkcija je stiskanje ohlajenega zraka, ki prihaja iz uparjalnika.

KONDEZATOR

Lahko so okrogli in cevasti ter serpentinasti in tisti za vzporedni pretok – jekleni ali aluminijasti. Naloga kondenzatorja je absorbirati vlago (vodo) in odstraniti delce, kot so drobci, ki nastanejo zaradi obrabe kompresorja. Sistemi s termostatskim ekspanzijskim ventilom hranijo tudi hladilni medij. Namestijo jih v motorni prostor, kjer so izpostavljeni vetru.



IZPARJALNIK

Kot pove že ime, je njegova funkcija izhlapevanje hladilne tekočine, tako da absorbira toploto zraka v notranjosti avtomobila. Lahko je cevni in lamelni ali serpentinast.

EKSPANZIJSKI VENTIL

Na povezavi med uparjalnikom in kondenzatorjem uravnava pretok hladilnega medija pod visokim tlakom, kar povzroči padec tlaka na uparjalniku. Glede na toplotno obremenitev nadzira količino hladilne tekočine. Nahaja se v bližini kabine in uparjalnika, in sicer ob termalni steni. Poznamo termične ekspanzijske blok ventile ali klasične pretočne ventile.



Redno vzdrževanje klimatskih naprav

Klimatska naprava zahteva redno vzdrževanje že pred zaznavo okvare. Okvara vedno pomeni za nekaj sto evrov višje finančne stroške. Zato je priporočljivo, da posamezne komponente sistema preverjate v ustreznih intervalih.

VSAKIH 15.000 KM ALI LETNO:

- preverite temperaturo zraka, ki priteka v kabino,
- preverite sistemski tlak,
- za odstranitev neprijetnih vonjav uporabite antibakterijsko pršilo,
- zamenjajte kabinski filter.

VSAKIH 30.000 KM ALI NA DVE LETI:

- zamenjajte hladilni medij in olje v sistemu,
- zamenjajte sušilni filter,
- preverite in po potrebi zamenjajte pogonske jermene,
- preverite stanje cevi in priključkov ter morebitno puščanje,
- očistite zunanost kondenzatorja.

Ventilator na hladilniku skupaj z dobro delujočima kondenzatorjem in uparjalnikom varuje kompresor. Le tako smo lahko prepričani, da je tok plina in njegov prehod iz plinastega v tekoče stanje ter kasneje obratno nemoten, kar preprečuje nepotrebno naprežanje in pregrevanje kompresorja.

Ker so tako v kompresorju kot motorju mehanski gibljivi deli, je treba trenje med njimi zmanjšati na minimum. Ob povečanem trenju se obremenitev prenese na olje in kompresor je bolj obremenjen. Olje slabše maže, zmanjša pa se tudi količina plina v sistemu.

V primeru težav s pretokom plina se hitro dvigne tudi tlak, ki mu je izpostavljen celoten sistem, kar po nepotrebnem obremenjuje kompresor. Varnostne funkcije, kot je na primer regulator tlaka, bodo delovanje sistema ustavile. A zakaj bi čakali, da se to zgodi? Zaradi številnih spojev in deloma gumijastih cevovodov je pričakovati, da bo v petih letih prišlo do manjše izgube plina. Tega je zato treba nadomestiti pri rednih servisih klimatske naprave, s čimer odpravimo skoraj vse nevarnosti za okvaro kompresorja.

Vklop klimatske naprave

Kompresor poganja avtomobilski motor z jermenom, zato je pomembno, da je jermen dobro napet in prenos deluje brez tresljajev, da ne poškoduje jermenice kompresorja. Poleg tega starejši tipi kompresorjev, ki jih vklopimo z magnetno sklopko in vedno dajejo največji tlak, pri vklopu pri visokih vrtiljajih motorja doživijo šok. Da se zmanjša obremenitev, je treba takšne naprave vklopiti pri nižjih vrtiljajih motorja. Regulacijski ventil in krmilna enota postopoma

vklopljata novejša kompresorja, zato niso tako občutljivi. Ta dva elementa, magnetno sklopko in krmilni ventil, je mogoče zamenjati kot ločena dela, tako da v primeru njune okvare ni treba zamenjati celotnega kompresorja.

Nevarno je, če so klimatski sistemi odprti

Kompresor je v veliko večji nevarnosti, če je sistem že odprt. Takšni primeri so trčenja, kleparska dela ali demontaža posameznih elementov sistema. V teh primerih sistem ni več hermetično zaprt. Z drugimi besedami, po zamenjavi vseh delov in ponovni vzpostavitvi tesnosti je zelo pomembno, da sistem dobro vakuumirate, da odstranite vse nečistoče in vlago. Prisotnost teh dveh dejavnikov povzroča tudi poškodbe sten valja kompresorja in drugih delov, posledica česar je pojav kovinskih ostružkov v sistemu. Prav ta fina kovinska „žagovina“ je prava abrazivna pasta, ki brusi dele kompresorja, kar povzroča pregrevanje in poškodbe. Zato pravočasen pregled in servis sistema, ki vključuje pravilen postopek odpiranja sistema in njegovo popravilo, ohranjata kompresor in omogočata njegovo nemoteno delovanje.

Kako pomembno je vse to?

Dovolj je povedati, da povprečen kompresor klimatske naprave stane od 400 do 700 evrov. Nič manj ne stane pri nekaterih modelih, ki niso nujno dragi (recimo Nissan Note). Njegov originalni kompresor lahko stane tudi čez 2.000 evrov. Skoraj enako drag je tudi neoriginalen, ki stane 1.600 evrov. Zato poskrbite, da boste svojo klimatsko napravo pravočasno pregledali in servisirali! #



Samodejne klimatske naprave temperaturo uravnavajo v korakih po 0,5 stopinje Celzija.



Njeno veličanstvo v službi komforta - klimatska naprava.

Prvo so v vozilo vgradili pred osemdesetimi leti v Ameriki, šlo je za glomazno napravo z izparjevalcem, ki je zavzel pol prtijažnega prostora. Danes je več kot osemdeset odstotkov novih vozil opremljenih z njo.





Kontrola delovanja klimatskega sistema

Za kakovostno diagnozo okvare v klimatskem sistemu je potrebno dobro poznavanje razmerja med tlaki v sistemu. To je mogoče enostavno narediti s priklopom manometra na nizkotlačno (modri manometer) in visokotlačno stran (rdeči manometer). Naslednjih nekaj primerov, zbranih na podlagi statistične možnosti okvare, razkriva razmerje tlakov in možne vzroke za okvare klimatske naprave.

NORMALNI SISTEMSKI TLAKI



IZENAČEN NIZEK IN VISOK TLAK:

- ❖ poškodbe kompresorja,
- ❖ elektromagnetna sklopka ali krmilni ventil,
- ❖ drsenje pogonskega jermena.



NIZEK TLAK JE PRENIZEK IN VISOK TLAK PREVISOK ALI NORMALEN:

- ❖ regulacijski ventil kompresorja je zablokiral v odprtem položaju,
- ❖ ekspanzijski ventil je zablokiral v zaprtem položaju,
- ❖ nasičen sušilni filter,
- ❖ zamašen vod med sušilnim filtrom in uparjalnikom.



NIZEK TLAK JE PREVISOK IN VISOK TLAK PRENIZEK ALI NORMALEN:

- ❖ zamenjani dovodna in odvodna cev na kompresorju,
- ❖ poškodbe kompresorja,
- ❖ regulacijski ventil je zablokiral ali je napačno nastavljen,
- ❖ ekspanzijski ventil je zablokiral v odprtem položaju.



NIZEK TLAK JE PRENIZEK ALI NORMALEN, VISOK PA PRENIZEK:

- ❖ v sistemu ni dovolj hladilnega medija,
- ❖ ekspanzijski ventil je zablokiral v zaprtem položaju,
- ❖ zamašen vod med sušilnim filtrom in uparjalnikom,
- ❖ zamašen vod med kompresorjem in kondenzatorjem (pred visokotlačno merilno točko),
- ❖ poškodbe kompresorja,
- ❖ ta situacija je normalna, če je zunanja temperatura nižja od 5 °C.



Številka je informacija, barva je zaključek!

Z opredelitvijo cilja in načinom merljivosti uspeha, nato pa z barvnim opisom trenutnega stanja boste vedno vedeli, kje ste, in boste z zadovoljstvom napredovali, hkrati pa se lahko pri svojem delu tudi bolje pozicionirate.

Vizualna signalizacija je del vsakdanjega življenja, ki jo zavedno in nezavedno uporabljamo. Znano je, da večino informacij, ki jih prejmemo iz našega okolja, opazimo najprej vizualno, šele nato z drugimi čutili. Vsak dan gledamo na semaforje, se z avtomobilom odpeljemo na avtoservis, ko se na armaturi prižge rdeča luč, sledimo puščicam v navodilih za sestavljanje garderobnih omar, v službi smo pozorni, da nam nekatere stvari ne gredo „rdeče“. Toda ali se zavedate, kako hitro berete signale in jim sledite? Vizualno upravljanje je v bistvu rdeče-zeleno, gor-dol, spredaj-zadaj in levo-desno. Vendar pa je lov na učinkovitost že zdavnaj prepoznal tisoč načinov in odtenkov, kako postati hitrejši, pozornejši, bolj informiran in učinkovitejši. Digitalni prikazovalnik na računalniškem zaslonu je na primer nastal že pred leti, vendar je hitrost analognega branja še vedno ključna pri nadzornih procesih. Če pa za prikaz uporabimo kazalec, ne beremo števil, ki jih nato prevajamo „v glavi“ – že sam položaj kazalca v trenutku pove, ali je tlak v pnevmatikah previsok, ali je tok na merilniku premočan, ali je ura, ko se odpravljamo spat, prepozna. Vendar je



digitalizacija to premagala tako, da je številkam dodala barvo. Ko je vrednost previsoka v primerjavi s pričakovano, vidite najprej rdečo! Pazite na svoje sekunde. To je šele začetek, saj je vizualni management najkrajša, najhitrejša in najvarnejša pot do urejenega delovnega mesta in učinkovitega dela. Predstavljajte si, da je vaš svinčnik vedno na napačni strani tipkovnice, tako da vsakič, ko z desno roko sežete na levo stran, premaknete miško in tvegate, da boste polili kavo in izgubili pozornost nad kakšno pomembno

zadevo. Petnajstkrat na dan izgubite štiri sekunde! To pomeni, da letno v službi samo zaradi tega potratite štiri in pol ure. Konkretno meritve v poslovalnicah Tokić so pokazale, da so prodajalci 20 odstotkov časa za pultom v trgovini zapravili za iskanje pečatov, papirja, svinčnika in podobnega. Medtem je prodajalec zamudil priložnost, da bi se s stranko pogovoril, jo pogledal v oči, se nasmehnil in povprašal, ali potrebuje kaj dodatnega za svoj avto. Poleg tega je dokazano, da je delavec mirnejši, če ima

delovno mesto pospravljeno in organizirano, saj ima tako več možnosti za učinkovitejše delo s strankami.

Kakor koli že, kaizen visual management je odlično nadaljevanje vodenja sestankov z uporabo timske plošče in prenosa informacij znotraj ekipe. Če številke v preglednici označite z rdečo, je popolnoma jasno, da dobijo globlji pomen in celo vzbudijo čustva. Vašemu kolegu, ki isto preglednico bere za vami, ni treba študirati števil, saj mu je takoj vse jasno. Organizirajte se z barvami in pozicijami. Če vsi na delovnem mestu do neke mere uporabljamo metodo kaizen vizualni management s sistematičnim pristopom, bo rezultat odličen. Verjetno poznate tiste ljudi, ki ključke vedno nosijo v levem žepu, mobilni telefon pa v desnem. Tem se nikoli ne zgodi, da bi morali v dežju spustiti vrečke z živili na tla, da odklenejo avto ali hišna vrata. Pomislite, kje imate spravljeno nekaj, česar ne uporabljate vsak dan, in koliko časa ste zapravili za iskanje tiste stvari. V podjetju Tokić, vse bolj pa tudi v Bartogu, uporabljamo organizacijski in vizualni management kaizen (z orodji kaizen) do najmanjših podrobnosti. Zato gre v naše transportne zaboje več stvari, ki jih je potem mogoče enostavno vzeti ven, zato pisarniška oprema, kot so spenjalniki, v naših omarah za opremo nikoli ne izgine, iz istega razloga pa naši zaposleni bolj sistematično uporabljajo potrošni material. To nam je prineslo nekaj deset tisoč evrov letnega prihranka samo pri pisarniškem materialu. Preprosto, na začetku je logika vizualnega managementa skorajda banalna in vsem jasna, a jo v Tokiću in Bartogu nenehno izboljšujemo ter tudi zato beležimo pozitivne rezultate. #





Products made in France

FRANCE



YACCO
VRHUNSKA OLJA
ZA SVETOVNE REKORDE

Kontrola je najboljša

Pravijo, da je krvni tlak tihi ubijalec, ki lahko telesu povzroči veliko škodo. Enako je pri avtomobilih, zato je treba imeti vse, kar je povezano s tlaki, vedno pod nadzorom.

Tlaki v avtomobilu so potrebni za delovanje številnih sistemov. Ključni so za varnost, udobje, pa tudi za sam zagon avtomobila, zato gre pravzaprav za zanimivo poglavje.

Preberite, kaj posamezni tlaki pomenijo in kako vplivajo na vožnjo – jih lahko spremljamo in tako preprečimo morebitne okvare?

Oljni tlak

Oljni tlak je za pravilno delovanje motorja ključnega pomena. Olje nenehno kroži v vseh delih motorja, tako da je med vsemi kovinskimi deli, ki se drug v drugem vrtijo ali drsijo drug na drugem, oljni film, ki zagotavlja delovanje s kar najmanjšim trenjem in pregrevanjem. Že najmanjše pomanjkanje olja na drsnih ležajih

ročične ali odmične gredi lahko motor v nekaj sekundah močno poškoduje ali celo popolnoma uniči. Prav tako pomanjkanje oljnega filma na valjih, po katerih bati drsijo s svojimi obročki, povzroči veliko trenje, pregrevanje delov in uničenje motorja, pa naj gre za dizelske ali bencinske različice. Da bi bil tlak olja zadosten in da bi olje iz najnižje točke motorja – korita oziroma karterja – doseglo vse dele, je potreben tlak, ki ga zagotavlja oljna črpalka. V oljnem krogu so nameščeni senzorji tlaka, ki reagirajo na njegov padeč in na armaturni plošči takoj prižgejo rdečo luč. Če tlak pade pod dovoljeno mejo in se prižge lučka za olje, je treba vozilo takoj ustaviti! Pri motorjih, kjer vozniki ne preverjajo ravni olja (kar je vsekakor slabo), le-tega lahko zmanjka, saj ga motor pri svojem



preventiva



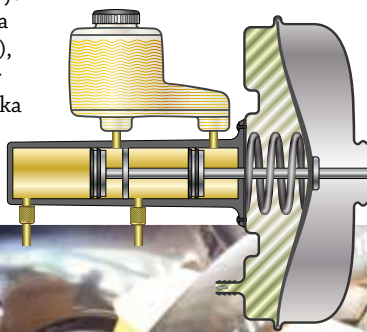
Da bi bil oljni tlak zadosten in da olje iz najnižje točke motorja – korita oziroma karterja – lahko pride do vseh vrtečih in drsečih delov, skrbi oljna črpalka.

delovanju več ali manj porabi. Novejša vozila imajo tudi senzorje za nadzor kakovosti olja, ki zaznavajo nečistoče in vlago v njem ter opozarjajo, kdaj je čas za zamenjavo.

Zavorni tlak

Tlak je v hidravličnem zavornem sistemu osnova njegovega delovanja. S pritiskom na zavorni pedal vzpostavimo tlak v glavnem zavornem valju (črpalki), ki ta tlak prenese do valjev v kolesih (zavorne čeljusti ali bobni), ti pa zavorne ploščice oziroma obloge pritisnejo na kolute ali bobne. V tem krogu deluje tudi ABS, ki lahko ta tlak po potrebi

zmanjša ali poveča ter ga v večji ali manjši meri prerazporedi na posamezna kolesa in tako prepreči njihovo blokiranje. Seveda sta predpogoja tesnost sistema in ustrezna raven zavorne tekočine, ki jo odčitamo na posodici sami. Manjše znižanje ravni olja sčasoma je normalno, ker se zaradi obrabe zavornih ploščic oziroma oblog pomik zavornih batov v valjih podaljša. Vsako večje znižanje ravni zavorne tekočine pa naj preveri serviser, saj je to lahko znak netesnosti zavornega sistema, kar je izjemno nevarno. Če zavorna tekočina potemni, je to zaradi njenega staranja in jo je treba zamenjati. Zavorno tekočino je priporočljivo menjati vsaki dve leti, ker je higroskopna (vpija vlago), zaradi česar se zniža točka njenega vrelišča.



Tlak hladilnega medija v klimatski napravi ne vpliva na vozne lastnosti in funkcije vozila, toda ob njegovem padcu se kakovost vožnje pomembno zmanjša.



Tlak v klimatskem sistemu

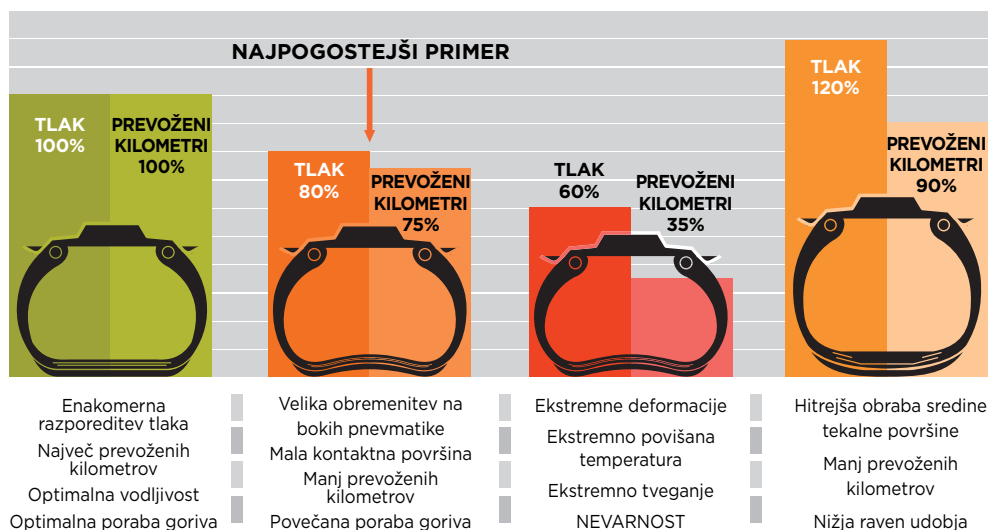
Tlak hladilnega medija v klimatski napravi ne vpliva na vozne lastnosti in delovanje vozila, se pa v primeru njegove izgube bistveno zmanjša kakovost vožnje. Za pravilno delovanje klimatske naprave je namreč nujno, da sistem vsebuje dovolj hladilnega plina R 134a ali novega, okolju prijaznejšega R 1234yf. V mirovanju tlak v klimatski napravi praviloma znaša (odvisno od velikosti sistema) okoli 5–6 barov, pri delujočem kompresorju pa v visokotlačnem delu sistema lahko doseže 15 barov. To je zelo visok tlak, ki zahteva brezhibno tesnjenje sistema. Tu žal brez specializirane krmilne in polnilne naprave ter strokovne delavnice ne moremo ničesar narediti sami.

Vsaka klimatska naprava ima senzor, ki ob pre nizkem ali celo previsokem tlaku

S pritiskom na zavorni pedal vzpostavimo tlak v glavnem zavornem valju (črpalki), ki tlak prenaša do valjev zavornih koles in zavorne ploščice ali obloge pritisne na zavorne diske ali bobne.



Če tlak v pnevmatiki ni pravilno nastavljen, je površina deformirana in stik med pnevmatiko in podlago ni optimalen.



kompresor samodejno izklopi in potniki bodo opazili, da naprava ne hladi več. Za takšno napako ni kontrolne lučke, podatke o preizklem tlaku pa je mogoče prebrati z diagnostičnim orodjem v delavnici. Klimatske naprave je treba redno vzdrževati. Vendar pa občasno ali sezonsko dopolnjevanje klime ni prava rešitev – padec tlaka pomeni, da sistem nekje pušča, kar na koncu lahko poškoduje kompresor in celoten sistem. Če je vse v redu, je tlak stabilen in ponovno polnjenje ter servisiranje z ustrežno napravo je potrebno šele po nekaj letih. Naprava izvleče ves plin, ga stehta, sistem vakuumira, očisti in iz njega odstrani vlago ter nato vanj vrne predpisano količino prečiščenega plina.

Tlak v pnevmatikah

Tlak v pnevmatikah je izjemno pomemben za varnost in vozne lastnosti avtomobila, a ga pogosto zanemarjamo. Morda je težko opaziti, a celotno vozilo na cestišču nalega s površino, primerljivo s štirimi dlanmi. Če tlak v pnevmatikah ni ustrezen, je ta površina deformirana in stik med pnevmatiko ter podlago ni optimalen. Poleg tega, da vozilo teže drži smer, se spremenijo tudi njegove vozne lastnosti, zlasti med vožnjo v dežju teže izpodriva vodo. Zato je zelo pomembno, da tlak z umerjenim manometrom preverite vsaj enkrat mesečno in ga nastavite na tovarniško predpisano vrednost. Če tlak v eni ali več pnevmatikah hitro pada, je najbolje obiskati vulkanizerja. Ta bo preveril, ali gre za poškodbo pnevmatike ali pa je treba zamenjati samo ventile. Vozila novejšega datuma

proizvodnje (od leta 2015) imajo sistem za nadzor tlaka, ki vznika opozarja na puščanje pnevmatike, kar močno olajša nadzor. Tlak v pnevmatikah je treba vedno nastavljati po priporočilih proizvajalca vozila in paziti, da ga prilagodimo obremenitvi (višji tlak pri večji obremenitvi).

Tlak v hladilnem sistemu

Tlak v hladilnem sistemu povzroči segrevanje in raztezanje hladilne tekočine zaradi toplote motorja, ki jo prevzame. V hladilnih sistemih že dolgo ne uporabljamo vode, ampak hladilno tekočino, ki je primerna za celoletno uporabo. Hladilna tekočina poleg hlajenja zagotavlja tudi protikorozijsko zaščito, medtem ko je njeno vrelišče višje kot pri vodi. Če je tlak previsok, ventil, ki je navadno nameščen na samem čepu za polnjenje, zniža tlak in izpusti odvečno tekočino. To se zgodi, ko je s hladilnim sistemom nekaj narobe, tako da se hladilna tekočina ne hladi dovolj. Ko se prižge kontrolna lučka za pregrevanje hladilne tekočine, moramo to opozorilo vzeti resno in vozilo takoj ustaviti. Raven tekočine je odvisna od tlaka in temperature in jo spremljamo na raztezni posodi. Te so običajno izdelane iz bele ali prozorne plastike z jasno vidnimi oznakami za minimum in maksimum. Gibanje ravni med obema oznakama je normalno in je odvisno tudi od temperature motorja. Nivo tekočine preverjamo pri hladnem motorju. Če ugotovite, da motor izgublja hladilno tekočino, nemudoma obiščite servisno delavnico, da se boste izognili večjim poškodbam.





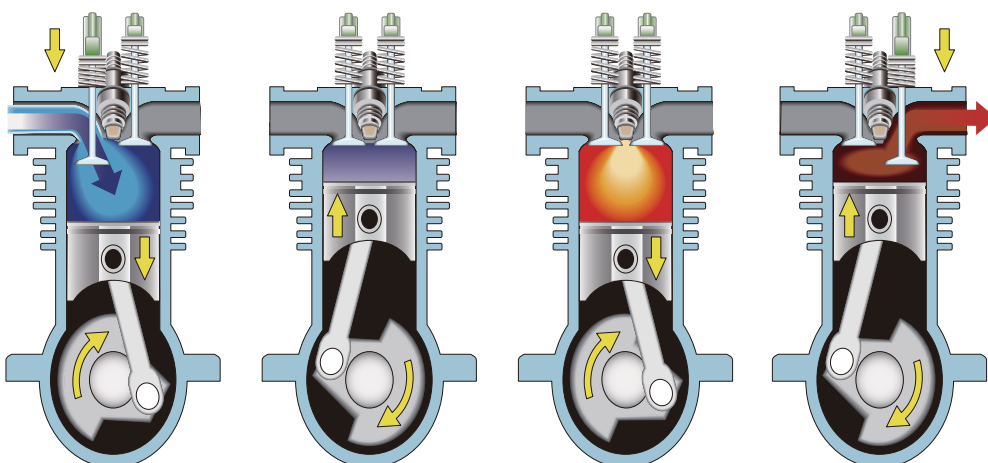
Tlak v hladilnem sistemu nastane zaradi segrevanja in raztezanja hladilne tekočine zaradi toplote motorja, ki jo ta prevzame.

Kompresijski tlak

Slikovito rečeno, kompresijski tlak daje motorju moč in življenje. Brez tega ni nujne eksplozije mešanice plinov v valju, ki je predpogoj za močan potisk batov in zagotavljanje potrebne mehanske sile za obračanje ročične gredi. Najbolj ugodna mešanica zraka in goriva je v razmerju 14,7:1, kar pomeni, da je v tako segretem zraku potrebno le malo goriva, da dobimo eksplozivno zmes. Pri takšnih tlakih se zrak segreje na nekaj sto stopinj Celzija. Tlak v valju se pri dizlu dvigne na nekaj deset barov. Toda kompresijo smo se navadili izražati v t. i. kompresijskem razmerju. Pri bencinskih motorjih to znaša okoli 12:1, pri dizelskih pa so ta razmerja višja, npr. 30:1. Tako označujemo razmerje največje in najmanjše prostornine v valju – prostornina valja v primerih, ko je bat v spodnji oziroma zgornji mrtvi točki. Večje kot je razmerje, višji je tlak v valju. S staranjem in obrabo batnih obročkov, ki tesnijo prostor med batom in steno valja, nastanejo mikroprepustna mesta in ker batni obročki slabše tesnijo, se tlak temu primerno zniža. Motor s šibko kompresijo bo postopoma izgubljal moč in živahnost, v izpušnih plinih pa bo praviloma več dima. Kompresijski tlak v delavnici testiramo z analognimi ali digitalnimi manometri. Ti ob vrtenju motorja z električnim zaganjalnikom (starterjem) na 'hladno' in brez vžiga mešanice odčitajo, kolikšen tlak doseže posamezen valj. Rahel padec kompresijskega tlaka skozi čas in po velikem številu prevoženih kilometrov je normalen. Bolj pomembno je, da je tlak enakomeren, da en valj ne zaostaja za drugimi. Ustrezno vzdrževanje motorja, redno menjavanje olja in kakovostno gorivo skupaj z vzdrževanjem sistema za čiščenje izpušnih plinov (AGR, DPF itd.) so edini načini, s katerimi lahko zagotovimo 'visoko' kompresijo našega motorja za daljši čas. #



Tlak v valju se pri dizlu povzpne tudi do nekaj deset barov, pogosto pa smo vajeni kompresijo izražati v t. i. kompresijskem razmerju, kot je 12:1 (pri bencinskih motorjih), pri dizelskih pa so ta razmerja višja, na primer 30:1.



Priložnost iz druge roke

Rahlo eksotično, še vedno dovolj privlačno in mehansko, skoraj povsem neproblematično Mazdo 3 druge generacije je mogoče najti za ugodnih 5.000 evrov, kar je pošteno za vloženi denar.

Pri iskanju rabljenega kompaktnega avtomobila Mazda »trojka« le redko pride do izraza. Šele po podrobnem pregledovanju oglasnikov, prenasajenih z Golfi in Astrami, boste opazili japonskega »kompaktneža«, katerega karoserija je s 446 cm med najdaljšimi v svojem razredu. In to je pravo japonsko vozilo, izdelano na Japonskem, z močnim poudarkom na kakovosti. Ta s fotografije je bila izdelana leta 2011, generacije 2009–2013. V solidnem stanju jih je mogoče najti že za 5.000 evrov, za 6.000 evrov pa dobite zelo urejene in ohranjene primerke. Za

razliko od nemških in francoskih tekmecev Mazda 3 prinaša pravi užitek v vožnji, je natančna pri vodenju, občutek ob pretikanju pa je zelo blizu kot roadsterju MX-5. Ali ima skrite pomanjkljivosti? Glede na zunanje mere prostornost zadnje klopni ni razkošna, ima pa zato prtljažnik uporabljenih 340 litrov praznine. V oglasniku boste najpogosteje našli dizelske različice, ki jih poganja znani 1,6-litrski motor, nastal kot rezultat sodelovanja Forda in skupine PSA. Sprva je razvil 109 KM, kasneje pa so moč povečali na 116 KM. Njegova glavna prednost je, da porabi dvakrat manj goriva kot osnovni, atmosferski 1,6-litrski bencinski s 105 KM. Pri nevestno in neredno vzdrževanih vozilih naj pred nakupom avto obvezno temeljito pregledajo na servisu. Pod povečevalno steklo je treba dati običajne komponente, kot je DPF, pa tudi visokotlačne injektorje. Že v prvih kilometrih preizkusne vožnje boste začutili, da nekaj ni v redu. Glavni simptom je izguba moči, zato bodite previdni, kajti injektorji so zelo dragi. Omenjena bencinska različica teh težav nima, saj je motor, ki ne porabi niti kapljice olja, zelo zanesljiv, zato pa rad pije bencin. Za kratke

mestne poti pozimi lahko poraba poskoči tudi do 10 l/100 km, a to je edina cena, ki jo plačate poleg rednih servisov. Če letno prevozite 10.000 kilometrov, je to še vedno razumna izbira, še zlasti zato, ker se ni bati izrednih obiskov servisnih delavnic. #

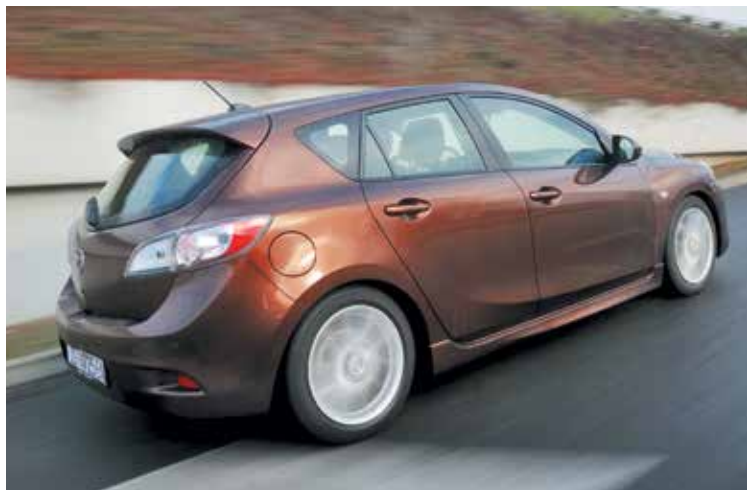
MAZDA 3 2011. 1.6 BENCIN

Artikel		Cena
Oljni filter	1 kos	6,72
Zračni filter	1 kos	10,2
Filter kabine	1 kos	7,53
Prednja zavorna diska	2 kosa	134,44
Zavorne ploščice	1 set	32,21
Zadnja zavorna diska	2 kosa	87,4
Zavorne ploščice	1 set	20,78
Vilica (prednja prema)	1 kos	171,73
Vžigalna svečka	1 kos	3,53
Klinasti jermen	1 kos	17,74
Hladilnik	1 kos	186,27
Hladilnik klimatske naprave	1 kos	159,82
Drog/opornik stabilizatorja	1 kos	14,42
Kolesni ležaj	1 kos	67,1

MAZDA 3 2011. 1.6 DIZEL

Artikel		Cena
Oljni filter	1 kos	8,72
Zračni filter	1 kos	17,55
Filter kabine	1 kos	7,53
Prednja zavorna diska	2 kosa	134,44
Zavorne ploščice	1 set	32,21
Zadnja zavorna diska	2 kosa	87,4
Zavorne ploščice	1 set	20,78
Vilica (prednja prema)	1 kos	171,73
Vžigalna svečka	1 kos	13,57
Klinasti jermen	1 kos	16,65
Hladilnik	1 kos	126,62
Hladilnik klimatske naprave	1 kos	14,42
Drog/opornik stabilizatorja	1 kos	67,1

* Cene so informativnega značaja, lahko pride do sprememb in vključujejo DDV.



MREŽA SERVISOV



BHS Auto M, PE Bled, Za Potokom 7a, Bled

BHS Avto Anželj, Brengova 43/A, Cerkvenjak

BHS Avto Rudnik, d. o. o., Dolenjska cesta 242c, Ljubljana

BHS Avtomehanika Avto Slavko, Cesta talcev 28, Velenje

BHS Avtomehanika Bojan Ovčjak, s. p., Vrhe 63, Slovenj Gradec

BHS Avtomehanika Marko Šantelj, s. p., Šmihel pod Nanosom 24, Postojna

BHS Avtomehanika Jernej Bertoncelj, s. p., Log 12c, Kranjska Gora

BHS Avtooptika, d.o.o., Ločiška cesta 22, Polzela

BHS Avtoservis in vulkanizerstvo Hudo, Koroška cesta 53d, Kranj

BHS Cast, d. o. o., Ipavčeva 21, Celje

BHS Dosedla Matjaž, s. p., Ulica Florjana Pohlina 5, Žalec

BHS Felnar Center, d. o. o., Spodnja Hajdina 7, Ptuj

BHS Inter Tehna, d. o. o., Janeče 1, Ravne na Koroškem

BHS JPS MM Avtoservis, d. o. o., Trg Revolucije 8b, Trbovlje

BHS Markon, d. o. o., Mariborska 54a, Celje

BHS Sabina Markelj, s. p., Brezje 78a, Brezje

BHS Vulkanizerstvo Kop Longar, d. o. o., Na žago 12, Straža

BHS Boris Vivod, s. p., Otiški vrh 163, Šentjanž pri Dravogradu

BHS Hostinger, d. o. o., Novokračine 19a, Jelšane

BHS Jernej Bertoncelj, s. p., Ulica Heroja Verdnika 23a, Jesenice



V senci večjih bratov

Za razliko od modelov R 1200 GS in F 800 GS je enovaljni G 650 GS med kupci manj priljubljen, vendar je njegov paket funkcij idealen za manj zahtevne voznike, medtem ko zanesljivost ni problem.

Tovarno Loncin na Kitajskem so zadolžili za dobavo novega enovaljnega motorja, ki je nekoč prihajal iz Rotaxa v Avstriji in je poganjal serijo F 650. To serijo so leta 2008 na večini evropskih trgov prenehali prodajati, obdržali pa so jo na trgih ZDA in

Brazilije. Ker je tam dosegel opazne prodajne rezultate, so pri BMW-ju začeli pripravljati naslednika, ki so ga predstavili konec leta 2010. Po novi nomenklaturi zdaj črka F pomeni paralelni dvovaljnik, prejšnjo oznako F pa so nadomestili z G. G 650 GS je bil navsezadnje privlačen in vsestranski začetniški enduro s 50 KM. Čas je pokazal, da na Kitajskem izdelan enovaljni motor ni le zvesta Rotaxova kopija, ampak ga odlikuje tudi pregovorna zanesljivost. Petdeset tisoč prevoženih kilometrov mu ne pušča posledic – odmični gredi in ventili so v odličnem stanju, mehka sklopka pa še vedno deluje brezhibno. Pri hladnem zagonu boste vedno slišali

'trzanje' verige odmične gredi, ker je njen napenjalnik hidravličen. Torej, zaradi dveh ali treh sekund nenavadnih zvokov ni treba skrbeti, tako kot tudi ne zaradi 'umetniškega vtisa' motornega pokrova, ki deluje zelo ceneno. Pravzaprav celoten motocikel daje vtis, da so varčevali povsod, kjer je bilo mogoče, vendar to na zanesljivost na koncu ne vpliva. Redno vzdrževanje je dostopno – servisni interval znaša 10.000 km, cena rednega servisa pa dobrih 130 evrov (material in delo). Opozorilo – večina motociklov 650 GS ima zavorni sistem ABS, kar pomeni, da je treba zavorno olje menjati vsako sezono. Prav tako je zaradi izrazitih tresljajev enovaljnega motorja treba preverjati, če so matice in vijaki, predvsem tisti, ki povezujejo motor z okvirjem, dovolj priviti. #



PONUDBA DELOV

Artikel	Cena
Filter olja	13,26
Filter zraka	14,78
Zavorne ploščice zadnje	
TRW Sinter Street	45,31
TRW Organic	34,16
Zavorne ploščice prednje	
TRW Organic	31,12
Svečka Denso	4,09

* Cene so informativnega značaja, lahko pride do sprememb in vključujejo DDV.

UTRIP TEHNOLOGIJE



AZENIS | FK520



ZIEX | ZE310
ECORUN



FALKEN

FALKEN
TYRES

falkentyre.com

Včasih (ne) upravičen imidž

Iveco je že tradicionalno dober vir prihodkov za serviserje, ampak tak »sloves« ni vedno upravičen, še posebej ko gre za novejše modele. Elektronika in dodelava sta vsekakor področji, na kateri je treba biti pozoren.



Iveco Stralis je bilo prvič predstavljeno leta 2002, ko se je na trgu pojavil naslednik modela EuroStar in EuroTech. Stralis AD je bil zadolžen za promet na dolge razdalje, modeli AT in AD pa za regionalni promet in zahtevnejšo, po teži večjo distribucijo. Druga generacija je prišla leta 2006, leta 2013 pa je sledila obsežna prenova in model Stralis Hi-Way je osvojil naslov tovornjaka leta. Prav takšnih in pa kasnejših modelov (iz leta 2016), ki prihajajo iz tovarne v Madridu, je na našem tržišču največ. Zanimivo je, da so se samostojne izvedbe pokazale za zmogljivejše kot traktorji. Največ ugovorov se je nanašalo na elektroniko in armaturno ploščo, ker so signalne žarnice, povezane z menjalnikom ali motorjem, gorele tudi še po vžigu. Na srečo so, vsaj v večini primerov, ugasnile po nekaj minutah brez napake v diagnostiki. Težave z elektriko so se javljale iz armature kot posledica napak v karoseriji, kjer je voda iz A-nosilca uhajala v notranjost, zato je bilo treba preveriti stanje instalacij. Slaba končna obdelava je posebej vidna v vozilih, ki pogosto menjajo voznike, žrtve pa so gumbi ali stikala, ki počijo oziroma izpadejo iz ležaja. Izpostavljenost vodi pa tudi sunkovito odpiranje vrat zaradi sunkov vetra lahko razstavi tečaje, zaradi česar se vrata niso tesno prilegala k okvirjem. O puščanju so vozniki poročali tudi v primerih modelov s pomičnimi strehami, medtem ko je pri različnih z vrtljivim zadnjim delom osi znal biti včasih problematičen padec hidravličnega tlaka. Na koncu pa je treba pozornost nameniti tudi reševanju številnih težav z injiciranjem Tekočine Adblue. Vzdrževanje je vsekakor pomemben predpogoj, da sicer dobro motoriziran Iveco Stralis v celoti opravičuje ugodnejši nakup. Pri tem pa vam je v pomoč širok asortima servisnih in nadomestnih delov v poslovalnicah Bartog. #

Za naročila delov smo vam na voljo vsak delovnik od 8. do 18. ure, ob sobotah od 8. do 12. ure. Več informacij je na voljo na www.bartog.si, če imate kakšno vprašanje, pa lahko pišete na tovorni@bartog.si ali pokličete **07 34 62 400.**

Ne menjaj vozi dalje.



Nordexx NA6000 + NA6000 VAN
Celoletne pnevmatike za osebna vozila in kombije.

Pnevmatike Nordexx NA6000 vas bodo popeljale skozi vse letne čase.

Celoletne pnevmatike so zasnovane in izdelane za varno vožnjo tako v vročih poletnih mesecih kot mrzlih zimah.

Servisiranje električnih i

V prihodnosti bo servisiranje hibridnih in električnih vozil lahko opravljala le delavnica ali serviser, usposobljena za delo z visokonapetostnimi sistemi. Bartog kot del Skupine Tokić v izobraževalnem centru nudi teoretično in praktično pridobitev potrebnih znanj na seminarju, verificiranem po strogih normativih EU.

Poleg desetine različnih izobraževanj, ki jih je uskladila in potrdila nemška obrtna zbornica iz Dortmundu, program našega izobraževalnega centra nudi tudi edinstveno izobraževanje za vzdrževanje hibridnih (HEV, PHEV) in električnih vozil (EV), ki odgovarja standardom EU. Za razliko od klasičnih dizelskih in bencinskih vozil



Zanimanje za šolanje je zelo veliko, udeleženci pa bodo poleg teorije in navodil prejeli tudi praktični del usposabljanja na novi maketi električnega vozila, ki je na voljo v našem centru TEC.

Janez Cvek, Vodja tehnične službe Bartog



Celoten električni avto na mizi

Poleg spoznavanja vseh orodij in instrumentov v TEC-u udeležence pričaka tudi najsodobnejši modul, ki simulira celotno inštalacijo in delovanje električnih vozil. Modul vključuje vse dele vozila, spremlja pretok energije, vsa funkcionalne faze vožnje, mirovanje, polnjenje itd. Tam so so vsi nadzorni in upravljalni elementi: motor, pretvornik, akumulator, instrumenti, »plinski« in zavorni pedal, itd. Maketa omogoča tako osnovno kot nadaljevalno izobraževanje o tehniki in vzdrževanju električnih vozil. Model ustreza vsem CE in drugim EU standardom.

n hibridnih vozil



imajo električna in hibridna vozila namreč visokonapetostno mrežo do napetosti celo 800 V in jih ne bo mogoče vzdrževati v vsaki servisni delavnici. Poleg tega so tu tudi dodatne zahteve glede servisnih objektov in popolnoma novo sistemsko poglavje, vezano na nove vrste pogona. Govorimo o vozilih s čistim električnim pogonom (EV) z baterijo nazivne napetosti od 200 do že omenjenih 800 V in kapacitete od 30 do 100 kWh z elektromotorjem moči od 50 pa vse do 500 konjskih sil in več. Povrh vsega so tu tudi (plug-in) hibridna vozila, ki so mnogo bolj

kompleksna, saj poleg omenjenih komponent EV uporabljajo tudi klasični motor z notranjim izgorevanjem, ki je z električnim sinhroniziran na zapleten način.

Ko spoznamo varnostne postopke in metode izklopa visokonapetostnega tokokroga na vozilu, je popolnoma jasno, da je v servisni delavnici za vzdrževanje vozil EV in PHEV še kako pomembna strokovno usposobljena in šolana oseba – tehnik za visokonapetostne sisteme, kar lahko postanete v našem izobraževalnem centru TEC v Zagrebu.

Tehnik visokonapetostnih sistemov

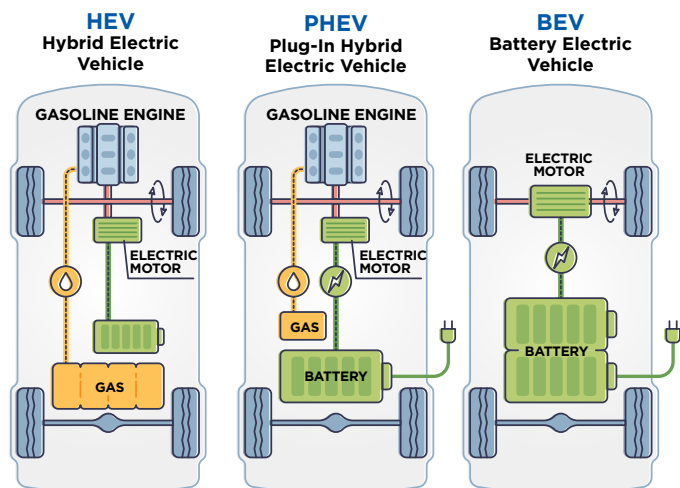
Prav na tem področju Bartog kot partner serviserjem in mehanikom zagotavlja ustrezno izobraževanje, ki je potrjeno v skladu s standardi EU in je hiter in učinkovit

odgovor na novo uredbo EU. Električna in hibridna vozila v Skupini Tokić niso novost, saj je že dlje časa na voljo klasično šolanje, ki je pripravljalo serviserje na prihod elektrificiranih vozil. Nova uredba EU predpisuje, da elektrificirana vozila „ne smejo vstopiti“ v delavnico, dokler le-ta ni opremljena s potrebno opremo in usposobljenim osebjem, ki na varen in preverjen način izklopi visokonapetostne sklope in začne varno delo na vozilu.

V državah članicah EU namreč v ta namen vsi servisni centri izobražujejo tehnike za visokonapetostne sisteme na treh nivojih: pooblaščen električar, tehnik visokonapetostnih sistemov in strokovnjak visokonapetostnih sistemov. Tehnik visokonapetostnih sistemov je v bistvu najpomembnejši zaradi samega znanja iz rokovanja z visokonapetostnim sistemom in njegovim izklopom. Pooblaščen avtoelektričar v servisu kot do zdaj opravlja splošna dela in popravila na elektriki vozila, toda pod nadzorom in odobritvijo tehnika visokonapetostnih sistemov. Lahko sta oba profila združena v eni osebi, v kolikor je avtoelektričar opravil potrebno izobraževanje.

To ne pomeni, da mora imeti vsaka delavnica zaposlenega strokovnjaka visokonapetostnih sistemov kot nadgradnjo tehnika visokonapetostnih sistemov. Takšni strokovnjaki za VN se po navadi nahajajo samo v večjih delavnicah ali v šolskih centrih uvoznikov vozil, kjer se izvajajo izredno kompleksna dela na baterijah in pogonih EV. Kar pa mora imeti vsaka delavnica v članicah EU, ki želi sprejeti vozila EV, pa je tehnik visokih napetosti – kar postanete z zaključenim izobraževanjem v centru TEC.

Ko govorimo o vzdrževanju električnih in hibridnih vozil, ki vsebujejo visokonapetostne komponente, je uredba EU jasna: vzdrževanje je dovoljeno le strokovno usposobljenim osebam za delo z visoko napetostjo. Kako in kdaj bo to regulirano in preverjano v praksi, namreč še ni povsem jasno. Vsekakor že danes vemo, da je zaradi svoje varnosti in pripravljenosti na nove uredbe izobraževanje najbolje opraviti pravočasno. #



Vsaka delavnica, ki ima namen izvajanja del na električnih in hibridnih vozilih, potrebuje vsaj eno osebo z omenjenim znanjem in potrdilom. Izobraževanje zavaruje delavnico kot pravni in odgovorni subjekt s strokovno usposobljenimi zaposlenimi, ki je zaščitena pred sankcijami ali kaznijo v primeru inšpekcijskih pregledov.

Zlatan Damjanović, tehnični trener TEC-a





Zakaj včasih cvilijo in tresejo?

Večna tema, o kateri sprašujejo vozniki – zakaj zavore po menjavi cvilijo ali tresejo, saj je bilo pred tem vse v redu? Kaj je šlo narobe in ali je to normalno?

Tresenja ali hrupa v nobenem primeru ne gre označevati za normalna, še posebej če je do takšne spremembe prišlo po zamenjavi (na primer) tovarniškega kompleta diskov in ploščic iz 'prve vgradnje'. Ta težava vpliva tako na sprednje kot na zadnje zavore, bodisi na delovanje diska bodisi bobna. Gotovo po začetku cviljenja začnemo dobivati dobronamerne nasvete prijateljev in znancev, ki z nami delijo tudi svoje strahove. Skupaj z nami se sprašujejo: kaj smo vgradili, je kakovost delov zadovoljiva, kje se je mojster zmotil ...? Razne 'diagnoze' o kakovosti materialov in dobrih ter slabih proizvajalcih so postale že urbane legende,

resnica pa je le ena in zelo preprosta. V tem članku jo bomo poskušali čim bolj razložiti, za primer pa bomo vzeli sprednje zavore s koluti in ploščicami. Vendar vse, kar bomo povedali v nadaljevanju, prav tako velja za tehnologijo zadnjih zavor, pa naj so kolutne ali bobnaste.

Ali je popolno prileganje mogoče?

Pri zaviranju, ki je rezultat trenja med fiksnimi ploščicami in hitro vrtečim se jeklenim diskom, prihaja do visokih temperatur, obrabe materiala na ploščici, sčasoma pa tudi samega koluta. Da bi bila zavorna sila popolna in da ti materiali v stiku ne bi razvili previsoke temperature, povzročali tresljaje in hrupa (cviljenja),





se morajo čim bolj natančno prilegati drug drugemu. To je vsa skrivnost, saj takoj, ko njihov stik ni enakomeren ali je pod kotom, če površine diskov ali ploščic niso ravne, pride do hrupa in tresljajev. Takoj ko se materiala ploščice in diska dotakneta, pride do trenja in posledično visoke temperature. Močnejši kot je pritisk ploščic na disk, večje je trenje. To dvigne temperaturo in postopek se nadaljuje, dokler sila ni dovolj močna, da disk popolnoma ustavi.

Temperature nad 500 °C

Temperatura, ki nastane ob zaviranju, lahko v trenutku doseže več kot 500 °C (!) in v skrajnih primerih lahko disk zaradi zaviranja celo zažari. Takšno nenadno segrevanje in nato ohlajanje delujeta na material diska in ploščic. Povsem logično, zato je pomembno, da se ploščica in disk stikata po celotni površini. V nasprotnem primeru se na disku pojavijo koncentrične sledi, kar vodi do deformacije materiala. Disk postane neenakomeren in valovit, kar pri zaviranju povzroča vibracije.

Neželeno naravno kaljenje

Samo predstavljajte si, če voda s ceste brizgne na tako segret disk. Vroča ploščica in disk se z vsemi deformacijami naglo ohladita in nadaljnje deformacije so neizogibne. Dodatno težavo ustvarjajo ploščice, ki se neenakomerno obrabljajo in se ob prvem pritisku diska dotaknejo le z majhno površino, na katero delujeta velika sila in trenje. Zaradi tega nastanejo resonančni visokofrekvenčni zvoki in zato zavore cvilijo. Čeprav materiali, iz katerih so izdelani diski in ploščice, prenesejo ekstremne temperature in trenja, imajo tudi svoje meje. Temperatura se zaradi pritiska ploščic na disk ob prileganju po celotni površini dvigne na 500 °C. Ali si predstavljate, kako se dvigne, če je kontaktna površina manjša? V takšnih primerih se materiali preprosto sežgejo, tako da se material za ploščice bodisi drobi ali pa se tako spremeni, da ne more več opravljati svoje funkcije. Tudi pri pravilni namestitvi prihaja do rahlih vibracij in generiranja zvoka, ki pa se zaradi povečane površine stika v trenutku razblini in preide v frekvenčni spekter, ki ga ne slišimo. Tudi vibracije se umirijo.

Kako pogosto je kriv material?

Glede na namen so na voljo različni materiali in trdote ploščic, zato velja vgraditi natanko tisto, kar je proizvajalec namenil vašemu vozilu. Današnji proizvodni sistem je pri vseh proizvajalcih diskov in ploščic avtomatiziran, s stalnim nadzorom materiala in končnih izdelkov. Napake v materialu ali izdelku, ki jih pogosto skušamo kriviti za tresenje in škripanje, so res zanemarljive. Po analizi tovrstnih pritožb se je izkazalo, da je v več kot 90 odstotkih krivda za težave drugje, zato bomo to nekoliko pojasnili. Da bi med diskom in ploščico dosegli enakomeren stik, položaj ploščic v čeljustih ni fiksni, ampak ima določeno toleranco pri načinu montaže kakor tudi čeljust sama. Ploščice okoli diska, ki se vrti na fiksni osi, malo 'plavajo'. Zato se čeljusti lažje prilegajo disku in prilagodijo oprijem ploščic po celotni površini. V ta namen, pa tudi za zvočno stabilizacijo, so nanje nameščene izolacijske plošče, nalepke ..., kar otežuje prenos neželene visoke temperature na druge dele vzmetenja, zagotavlja pa tudi njihovo

pravilno in prosto gibanje v čeljustih. Prav tako se mora disk med montažo prilegati ravni površini, sklop kolesnega ležaja in nosilec diska (po domače 'pesto') pa ne smeta imeti nikakršne tolerance.

Kje se pri montaži pojavijo težave?

Žal se velik del težav pojavi, ko pri montaži nehote preskočimo določene faze obdelave ali nadzora. Posledica tega je slaba namestitev diska ali ploščic. Preveč strojne masti na sedežu diska lahko povzroči neenakomerno naleganje in s tem vibriranje. Prav tako bi po zaključeni montaži morali z merilno napravo preveriti, če se disk enakomerno vrti. Pri sestavljanju ploščic obvezno zamenjajte vse dele, ki so priloženi novim ploščicam, in vse dele čeljusti temeljito očistite. Ploščice so izpostavljene umazaniji in če jih položimo na neočiščene površine, se hitro zgodi, da se ne obnesejo dobro. Pravilna namestitev in nadzor vseh površin ter preverjanje vrtenja so predpogoji za pravilno delovanje zavor. Žal se ravno v izpuščenih fazah pravilne montaže skriva večina težav, ki kasneje povzročijo škripanje in tresenje. Montaža ploščic na že uporabljene diske je popolnoma ustrezna, saj so navadno manj obrabljeni kot ploščice. Toda to je mogoče le v primeru, če so še dovolj dobri – niso preveč obrabljeni in nimajo neravnin, ki bi kazale na okvaro že pred zamenjavo ploščic. V preteklosti so diske pogosteje stružili – njihovo površino izravnali na stružnici. Tudi to lahko storimo, če diski niso preveč izrabljeni. Stanjši disk zaradi pomanjkanja materiala ne zdrži več visokih temperatur, ne glede na to, kako dobro ga obdelamo. Danes so cene novih diskov tako ugodne, da se v rabljen disk ne splača preveč vlagati. Montaža starih ploščic na nov disk nima smisla, saj je najbolje, da nove ploščice prilagodimo novemu disku in potem smo prepričani v pravilno delovanje zavor. #



Za aktiven dopust se odloči vsak sam, za opremo pa poskrbimo mi



V Bartogu si prizadevamo, da kupcu zagotovimo vse potrebno, da lahko maksimalno izkoristi svoje vozilo. Če gre za ljudi, ki svoj dopust radi preživljajo aktivno, jim še kako prav pride naša široka ponudba strešnih nosilcev, strešnih kovčkov, nosilcev za prevoz koles in nosilcev za prevoz smučí.

"Slovensko tržišče je zelo razvito z dodatno opremo za prevoz dodatnega tovora. Slovenci se ukvarjamo z raznoraznimi športi in nimamo vsi kombijev za prevoz opreme in športnih rekvizitov. Zato potrebujemo dodatne nosilce, da lahko svoje osebno vozilo spremenimo v mobilno platformo

in prepeljemo razna kolesa, smučí, SUP deske, kanuje in ostalo prtljago na nam najljubšo destinacijo," pravi Bojan Jerman, vodja programa dodatna oprema. Kot dodaja, so potrošniki zelo zahtevni in so brezkompromisni, kar se tiče varnosti in uporabnosti. "Vsi artikli so podvrženi strogim testiranjem. Njihova inovativnost nam omogoča prijetno uporabniško izkušnjo."

S čim se lahko potrošnik opremi v Bartogu?

Bojan pri najbolj zelenih skupinah produktov navaja naslednje:

- **Strešni nosilci:** s strešnimi nosilci spremenimo neuporabno streho v prostor, kjer lahko pritrdimo razne dodatne nosilce. Na zalogi imamo nosilce za vozila s klasičnimi strešnimi sanmi, z integriranimi strešnimi sanmi in za vozila, ki nimajo ničesar na strehi oziroma imajo "ravno" streho. V tem segmentu proizvajalec Menabo spremlja trg novih vozil in zahvaljujoč inženirjem imamo na zalogi nosilce za najnovejša vozila.
- **Strešni kovčki:** Slovenci veliko potujemo z lastnimi vozili tudi v okoliške države. Strešni kovček je enostaven, cenovno ugoden kompromis, ki nam omogoča prevoz smučí, dodatnih torb ali ležalnikov. Na zalogi imamo kovčke različnih dimenzij, različne barve, z enostranskim in dvostranskim odpiranjem ter z različnimi sistemi vpetja na strešne nosilce.
- **Nosilci smučí:** vedno imamo na zalogi magnetne in klasične nosilce smučí. Magnetni so primerni bolj za ljudi, ki se na hitro odločijo, da bi naredili nekaj zavojev po belih strminah, saj jih odlikuje enostavna in hitra montaža. Klasične nosilce za smučí se s pomočjo "T-vijakov" ali "U-vponk" pritrdi na strešne nosilce. Najnovejši tip nosilca YELO za 6 parov smučí ali 4 borde je zelo primeren za





Menabo – Zgodba o uspehu, rojena iz resnične strasti do odličnosti

Menabo je blagovna znamka, ki temelji na specifičnih zahtevah, izkušnjah, zmogljivosti in varnosti potrošnikov. Podjetje je vodilno v svetu in je znano po vrhunskosti svojih izdelkov. Izdelki Menabo so danes med najboljšimi in najvarnejšimi na trgu. Napredna tehnologija, kakovost, vzdržljivost, izjemna varnost in najvišja zmogljivost so glavne značilnosti, združene z neprimerljivo eleganco italijanskega dizajna. Vsak izdelek izdelajo in sestavijo v tovarnah v Italiji. Materiali, ki jih izbirajo, pa so podvrženi strogim preizkusom varnosti in kakovosti.



kolesa, kjer smo dobili veliko novih in še boljših modelov. Veliko enostavnejša je montaža in uporaba za stranko. Na tem področju so se naredili veliki premiki in to je za nas zelo pomembno. Tehnične rešitve omogočajo prevažanje e-koles na vlečni kljuki, dodatno pa navozna rampa omogoča lahek in enostaven premik relativno težkega kolesa iz tal na nosilec za kolesa. Moram pa tudi izpostaviti, da Menabo skrbi za kupce, ki ne potrebujejo nosilca vsak konec tedna, ampak samo enkrat do dvakrat na leto. V prodajnem asortimaju imamo poleg najnovejših, najbolj izpopolnjenih tudi enostavnejše in s tem cenovno zelo ugodne nosilce. Stremimo k temu, da ponujamo rešitve, kupec se pa odloči glede na svoja pričakovanja in zahteve."



Meni sta najljubša naslednja dva modela. ALCOR 4, ki je eden redkih na trgu, ki je homologiran za prevoz 4 koles, in ANTARES 2, ki je sklopljiv in ga enostavno pospravite v prtljažnik vozila, ko ga ne uporabljate.

Bojan Jerman, vodja programa dodatna oprema

vozila SUV, saj ni treba "plezati" po vozilu, da zložite smuči v nosilec, kar omogoča poseben teleskopski mehanizem.

- Nosilci za kajak in SUP: dnevno aktivni ljudje radi iščejo aktiven oddih v naravi. Morje, jezera, reke so povsod okoli nas in omogočajo čudovit aktiven pobeg v naravo.
- Nosilci za kolesa: vsak trenutek je na zalogi več kot 300 nosilcev za kolesa, ki so namenjeni prevažanju koles na strehi, na zadnjih vratih, na vlečni kljuki, na platformah pickup-ov ali v notranjosti kombijev.

Katera skupina artiklov je najbolj tehnično izpopolnjena?

"Vsi artikli so tehnično izpopolnjeni," poudarja Jerman in dodaja: "Posebej bi izpostavil nosilce za

Ali je res ali se samo zdi, da se čedalje več koles prevaža na vlečni kljuki?

"Res je. Nova vozila so višja in posledično imajo višjo streho, kar predstavlja težavo pri montaži koles na streho. Rešitev z vlečno kljuko je sicer dražja, a omogoča neprimerno večji komfort. Nosilec s hitrim zapenjanjem nasadimo na vlečno kljuko, kolesa nalagamo v višini pasu in na istem nivoju, kot je parkirano vozilo. Omogočijo nam prevoz do dveh e-koles. Nagib nosilca omogoča dostop do prtljažnega prostora. Za zaokrožitev celotne ponudbe pa poskrbimo za shranjevanje nosilca doma. To nam omogoča zelo funkcionalno stensko stojalo, kjer vas nosilec varno počaka do naslednje uporabe." #





Tri desetletja je že Miroslav predan delu avtomehanika, zadnjih 5 let, ko je sam svoj šef, pa je njegov servis del BHS mreže.

Raje v službi kot na dopustu

Miroslav Krušnik iz Velenja se je pred tremi desetletji izšolal za avtomehanika in se takoj po služenju vojaškega roka že zaposlil v avto servisu. V vseh teh letih je bil zvest avtomobilski branži, nabral si je ogromno izkušenj in ko je pred dobrimi petimi leti takratni lastnik servisa nakazal, da ima dovolj, podjetja pa ni želel prodati svojemu sinu, se je Miroslav odločil, da prevzame obstoječi servis. Že kmalu po začetku samostojne podjetniške poti pa je sprejel tudi odločitev, da se vključi v mrežo servisov BHS, katere del je še danes.



**Cesta talcev 28,
3320 Velenje**

Tel: + 386 41 776 167

Delovni čas:

PON-PET: 08.00-16.00

SOB: ZAPRTO

"Glede na to, kako je zadnjih pet let, mi je žal, da nisem odločitve o samostojni

podjetniški poti in vodenju lastnega avto servisa sprejel 10 let nazaj. Ni kaj posebej za hvalit, a vseeno mi je žal, da že prej nisem šel na svoje," iskreno prizna 48-letni Miroslav, ustanovitelj in direktor BHS Avtomehanika Avto Slavko. Poleg osnovne dejavnosti – to je servis in vzdrževanje vozil – se ukvarjajo tudi z menjavo in popravilom avto stekel. Imajo sodobno opremljeno delavnico z najnovejšo tehnologijo in računalniki za diagnosticiranje in odpravljanje napak. Na vozilih opravljajo redne servisne preglede, poleg servisnih storitev pa nudijo tudi trgovino z avto deli.

Specialist za Renault, tudi Fiat in Alfa Romeo

Med znamkami prednjačijo Renaultovi avtomobili, so pa specialisti tudi za Fiat in Alfa Romeo. "Pred desetimi leti je bil tu na tem mestu pooblaščen Renaultov servis. Stranke tako ostajajo. Ljudje so navajeni, vedo, da orodje imamo, testerje tudi," pravi Miroslav. Ker so najemnik prostorov, so s širitvijo podjetja in spremembami prostorov omejeni. "Če bi bila to moja delavnica, bi v celoti zamenjal elektro instalacijo in razsvetljavo. Dal bi si klimo v delavnico, a tega ne morem storiti," pove in hkrati izrazi nejevoljo, ker nikoli ne ve, kdaj se bo lastnik odločil in želel, da odidejo od tu.

Sočuten do sodelavcev, iskren do vseh

"Moji sodelavci so super, mladi fantje so in vem, da jih vabijo, da bi šli kam drugam. Pa zaenkrat niso šli. Smo kot družina," pravi Miroslav in ob vprašanju, kakšen šef je, iskreno prizna: "Nisem v redu šef, ker bi moral biti bolj strog. Pa nisem tak. Ko mi kdo reče, da bi šel ob 15^h domov, mu dovolim. Smo kot družina. Jaz ostanem namesto njih v delavnici ... Ko se jaz spomnim svojega večletnega dela za bivšega lastnika, smo delali kot črnici, plača pa nikoli ni bila velika." Kot izpostavlja, mu je pomembna iskrena komunikacija. "Vse se da zmenit. Ne spomnim se, da bi se s kakšno stranko kdaj skregali. Tudi če se kje zalomi, povem iskreno, kaj je bilo ... Če je stranka slabe volje, vprašam, kaj pričakuje ... Če reče,



da bi rad vrnjen denar, mu ga bom vrnil, ne želim, da se grdo gledamo. Vse se zmenimo, s pogovorom in iskrenostjo se reši vse." Tako pravi Miroslav, ki zase prizna, da je raje v službi kot na dopustu. Ob vprašanju, s kakšnimi izzivi se je moral spopasti v času epidemije, pa hitro odvrne: "V epidemiji nismo bili nič na slabšem. Ko so tehnične preglede odprli, smo morali vse za nazaj narediti. V naši branži, če kdo reče, da smo bili kaj oškodovani, se laže. Dela je bilo dovolj. In še vedno ga je."

Malo je manjkalo, da bi se podjetniška zgodba končala "V tem 25-letnem obdobju mi pravzaprav ni nič manjkalo. Pri prejšnjem lastniku servisa sem bil redno zaposlen, delal sem do 16. ure, prišel domov, še malo delal na domači kmetiji, potem še kaj popraviljal avte doma. Zdaj pa delam bistveno manj, kar je super. Običajno pridem domov okoli 17. ure in se več ne ukvarjam z avtomobili," pojasnjuje Miroslav, ki je pred približno tremi leti že

razmišljal, da bi podjetje zaprl, ker so se z nekdanim lastnikom pojavili zapleti zaradi višanja najemnine. "Nato sem izvedel še, da imam levkemijo. Bil sem na točki, ko se mi res ni več dalo s tem ukvarjat. No, zdaj sem še vedno aktiven podjetnik, le delam manj. Vesel sem, da je tako, kot je. Rad imam to delo." V podjetju, v katerem so danes štirje zaposleni, je sam zdaj zaposlen za 4 ure, preostanek pa je invalidsko upokojen. Pravi, da nekih posebnih želja in izzivov nima. "Če ne bo šlo na slabše, bomo preživeli," preprosto pove in doda, da si želi, da bi kmalu postal dedek. Glede na to, da ima poleg sina, ki mu občasno pomaga pri delovnih obveznostih, še dve hčerki, ki pa se še šolata, v smehu doda, da ne ve, če bo kmalu prišlo do tega. A iz vsega povedanega daje jasno vedeti, da je delu avtomehanika predan s srcem in dušo in prav zato se stranke k njemu redno vračajo. #



Klimatizirana atmosfera

V poletni vročini je za varnost vožnje pravilno delovanje klimatske naprave zelo pomembno. Če temperatura v kabini ni ustrezna, se poveča živčnost voznika in zmanjša koncentracija. Vse za vzdrževanje in servis poiščite v naših poslovalnicah.

**POLAVTOMATSKA POLNILNA
NAPRAVA KLIME - PLIN
R134A**

HECTOR KHEOS

Številka artikla: 183025

- ❖ Kompaktna polavtomatska naprava italijanske proizvodnje
- ❖ Večjezični digitalni zaslon z notranjo osvetlitvijo za lažje delo v slabo osvetljenih prostorih
- ❖ Mikroprocesorsko krmiljenje delovnih faz
- ❖ Zmogljivost vakuumske črpalke 100 l/min
- ❖ Notranji rezervoar 12 litrov
- ❖ Mehansko zaklepanje tehtnice in sprednjih koles za brezskrben transport naprave
- ❖ 2 posodi za olje in kontrastno sredstvo
- ❖ Dimenzije naprave 480 x 1060 x 500 mm
- ❖ Država izvora: Italija



**AVTOMATSKA NAPRAVA
ZA POLNJENJE KLIME
DUAL R134A - PLIN
R134A**

HECTOR 4020500

Številka artikla: 379380

- ❖ Avtomatska naprava z bazo podatkov, italijanska proizvodnja
- ❖ Večjezični digitalni zaslon z notranjo osvetlitvijo za lažje delo v slabo osvetljenih prostorih
- ❖ Zmogljivost vakuumske črpalke 70 l/min
- ❖ Notranji rezervoar 9,5 litrov
- ❖ Cevi dolžine 3 metre HP in LP
- ❖ Integriran termični tiskalnik
- ❖ Elektronsko krmiljen grelnik
- ❖ DUAL mode - možna kasnejša nadgradnja na R1234YF s kompletom za naknadno vgradnjo



**POLNILNA NAPRAVA
ZA KLIMO KONFORT
TOUCH DISPLAY
780R BI-GAS RID Z
IDENTIFIKATORJEM
ZA PLINA R134A IN
R1234YF**

TEXA Z16511

Številka artikla: 294675

- ❖ Avtomatska naprava z 2 rezervoarjema po 12 kg za plina R134a in R1234yf
- ❖ Zaslon na dotik 10"
- ❖ Večjezična programska pokritost
- ❖ Integriran tiskalnik in identifikator plina
- ❖ Povezavi Wi-Fi in Bluetooth



POLNILNA NAPRAVA ZA KLIMO - PLIN R134A

ROBINAIR AC690PRO

Številka artikla: 84054

- ❖ Samodejna rekuperacija in recikliranje plina
- ❖ Programsko vodeno vakuumiranje sistema
- ❖ Avtomatsko polnjenje sistema s plinom
- ❖ Integrirano in vodeno testiranje tlaka A/C
- ❖ Avtomatsko črpanje in tehtanje olja iz sistema
- ❖ Samodejno polnjenje sistema s kontrastnim sredstvom
- ❖ Samodejno polnjenje sistema z novim oljem
- ❖ Integriran slovenski jezik
- ❖ Integriran program za tesnost in izpiranje sistema
- ❖ Baza podatkov za osebna in dostavna vozila
- ❖ Integriran termalni tiskalnik
- ❖ Zmogljivost črpalke 180 l/min
- ❖ Kompresor 500 gr/min
- ❖ Kapaciteta rezervoarja 20 kg
- ❖ Država izvora: Italija



SET MANOMETROV, CEVI IN PRIKLJUČKOV ZA TESTIRANJE KLIME

HECTOR HE-TRHS-C1051A

Številka artikla: 169219

- Set manometrov, cevi in priključkov za testiranje klime za plin R-134a
- Dva manometra
- Tri cevi (rdeča, rumena, modra)
- Dva hitra priključka (rdeč in moder)
- Visok tlak: 0-35 kg/cm
- Nizek tlak: 1-8,5 kg/cm
- Vakuum: 0-30 in/Hg
- 1,85 kg
- Kovček 635 x 315 x 460 mm



IDENTIFIKATOR NOVEGA PLINA R1234YF

MM 007935021060

Številka artikla: 314358

- Identifikator novega plina R1234YF
- Rezultati testa v 2-3 minutah
- Prikaz rezultatov z LED oznakami

SET ZA IZPIRANJE KLIMATSKE NAPRAVE ROBINAIR R134A

ROBINAIR SP00101174

Številka artikla: 101396

- Univerzalni set za izpiranje servisne enote R134a ACS vsebuje posodo za izpiranje, sušilnik filtra, dve servisni cevi SAE J2196 in drugo spremljajočo opremo.
- Možnost nadgradnje na AC690PRO



AKUMULATORSKI UDARNI VIJAČNIK 1/2"

MAKITA DTW701RTJ

Številka artikla: 396205

- 6 pomožnih načinov delovanja (3x privijanje/3x odvijanje)
- Delovna luč z dvema LED elementoma
- Ergonomsko oblikovan mehak ročaj prevlečen z gumo
- Visok navor 0-2200 vrt/min
- Število udarcev 0-2700 min
- Navor odvijanja 1000 Nm
- Teža 2,7 kg
- V kompletu 2 bateriji 5Ah, hitri polnilnik in kovček



AKUMULATORSKI VRTALNIK - VIJAČNIK

MAKITA DDF482RT3J

Številka artikla: 389850

- Hitro vpenjalna glava
- Ergonomsko oblikovan mehak ročaj, prekrit z gumo
- Vgrajena LED lučka
- Izboljšana zaščita pred prahom in škropljenjem vode
- Visok navor med 0-1900 vrt/min
- Največji navor 62 Nm
- Teža 1,8 kg
- V kompletu 3 5Ah baterije, hitri polnilnik in kovček



AKUMULATORSKI KOTNI BRUSILNIK

MAKITA DGA504RTJ

Številka artikla: 396075

- Samodejno spreminja hitrost rezanja glede na obremenitev
- Izboljšana zaščita pred prahom in škropljenjem vode
- Zaščita pred ponovnim zagonom
- Dršno stikalo za vklop/izklop
- Število vrtljajev v prostem teku 8500/min
- Brusilna plošča s premerom 125 mm
- Teža 2,5 kg
- V kompletu 2 bateriji 5Ah, hitri polnilnik in kovček



KOTNI BRUSILNIK

MAKITA 9558HNRG

Številka artikla: 395145

- Zaščita pred ponovnim zagonom
- Zmogljiv 840 W motor
- Vrtljivo ohišje
- Blokada gredi za enostavno menjavo plošče
- Število vrtljajev v prostem teku 1100/min
- Brusilna plošča s premerom 125 mm
- Teža 3,2 kg

UDARNI VRTALNIK

MAKITA HP1641K

Številka artikla: 391072

- Stranski ročaj za boljši nadzor
- Blokirni gumb za neprekinjeno delovanje
- Hitro vpenjalna glava
- Moč 680 W
- Visok navor 0-2800 vrt/min
- Število udarcev 0-44800 udarcev/min
- Teža 2 kg



DETEKTOR PUŠČANJA PLINA 134A I 1234YF

HECTOR 4017827

Številka artikla: 220639



GARNITURA ZA IZPIRANJE KLIMATSKEGA SISTEMA RK1088.01 / 41.30020

ERRECOM RK1088.01

Številka artikla: 81692



Z vročino ni šale

V poletnih mesecih se lahko temperatura v avtomobilu, ki ga pustimo na soncu, v manj kot eni uri dvakrat poveča. Nikoli, resnično nikoli v avtu ne puščajte otrok ali hišnih ljubljencev!



Zaradi začetka poletne sezone so gasilci objavili preglednico, ki prikazuje dramatično povišanje temperature v kabini avtomobila, ki je ostal na soncu. Če je na primer zunanja temperatura 30 stopinj Celzija, bo v notranjosti sivega avtomobila po pol ure narasla na smrtonosnih 46 stopinj Celzija. Še bolj katastrofalna je situacija v črnih avtomobilih, saj se v času toplotnega vala, ko zunanja temperatura znaša 36 stopinj Celzija, temperatura v kabini že po 10 minutah dvigne

na življenjsko nevarnih 43 stopinj Celzija. Prvi in najresnejši simptom vročinskega udara je omedlevica. Drugi simptomi so hud glavobol in vrtoglavica, nelagodje, vznemirjenost in zmedenost, pordela in suha koža, hiter utrip, hitro in plitvo dihanje, povišana telesna temperatura, motnja v zavesti ali njena popolna izguba. Če opazite otroka ali žival, ki sta ostala v razbeljenem avtomobilu z zaprtimi okni, takoj obvestite policijo in pristojne, v kritičnem trenutku pa ne oklevajte in razbijte steklo, saj življenje nima cene. #



ZUNANJA TEMPERA- TURA	NOTRANJA TEMPERATURA PO:			
	5 MIN	10 MIN	30 MIN	60 MIN
20°	24°	27°	36°	46°
22°	26°	29°	38°	48°
24°	28°	31°	40°	50°
26°	30°	33°	42°	52°
28°	32°	35°	44°	54°
30°	34°	37°	46°	56°
32°	36°	39°	48°	58°
34°	38°	41°	50°	60°
36°	40°	43°	52°	62°
38°	42°	45°	54°	64°
40°	44°	47°	56°	68°

* hitro naraščanje temperature v sivem avtomobilu ** Oranžne temperature so že življenjsko nevarne

TQ

OE KVALITETA KONTROLIRANEGA IZVORA.
PROIZVEDENO V EU.



Obdržite svoje sanje. In stik s cesto.

Nova SportContact™ 7.
Zmožljivosti, zasnovane v Nemčiji.

GERMAN
TECHNOLOGY

NOVA
UltraContact™

NOVA
SportContact™ 7

NOVA
VanContact Ultra™

