



Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

eTransport.si

Transport >

APRIL 2018

LETNIK 18 • ŠTEVILKA 4

CENA

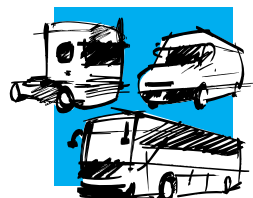
2,90 EUR

& LOGISTIKA

OBRTNO-PODJETNIŠKA ZBORNICA

ZAHTEVE SLOVENSkih PREVOZNIKOV

VELIKI PRIMERJALNI TEST



GOSPODARSKO
VOZILO LETA 2018

GLASUJMO



Cestnine: prej in potem



Vozili smo: Setra S 531 DT



Intervju: Igor Žula, SLZ

OBNOVO PLATIŠČ NAM ZAUPAJO PREVOZNIKI ...

KLEMEN TRANSPORT

STELETRAINS
your best partner

KATERN

STEMPIHAR TRANSPORT

HABJAN
TRANSPORT

tramin
POSREDOVANJE ZA PROMET BLAGA V MEDNARODNI
PROJEKCIJSKI PROMETLJIVOSTI TRGOVINE

PETRANS

f L O R O
transport

STARE
transport

AVTOPREVOZ
AB
BERGANT

SGČNIK
TRANSPORT

DACAR
transport

SIGR
BIZJAK

GOTRADE

Grasič transport

WEST
TRANSPORT

PEŠKANJE + BARVANJE PLATIŠČ



ZAUPAJTE NAM TUDI VI, PRIPELJITE PLATIŠČA IN SE PREPRIČAJTE O NAŠI KVALITETI.



Gorenc®

STROJI Z DOBRIM IMENOM

Gorenc - Igor Stare s.p.
Spodnji Brnik 81
4207 Cerklje na Gorenjskem
www.gorenc.si

T: 04 28 16 112 Matija
G: 040 828 449
E: komerciala@gorenc.si

Številka 4 – April 2018

Vsebina

- 6** Novice: Slovenija in svet
- 16** Cordia: Novi poslovno-servisni center DAF
- 18** Primerjalni test: Delavni, a tudi udobni
- 32** OZS: Kakšne so letošnje zahteve avtoprevoznikov?
- 36** Intervju: Igor Žula, SLZ
- 40** Dostavniki
- 42** Ford: Zanesljivo in sproščeno do cilja
- 46** MAN Lion's City: Novi mestni lev
- 52** Ko iz dobrega posla nastane visoka zguba
- 54** DarsGo v praksi
- 56** Cestnine: Primerjava cen prej in potem
- 60** DAF XF Ecochamps: Izboljšanje pogonskih sklopov
- 62** Zelene cone v mestih
- 63** Timocom z rekordnim dosežkom v letu 2017
- 64** Volvo FE: Lahek in vsestranski za mestne ulice
- 68** Setra: Preverjena zanesljivost
- 74** Svet prikolic
- 78** Logistične novice
- 80** Tradicionalno srečanje Kluba šoferskih mačk
- 81** Križanka
- 82** Servisne informacije



• **Glavni in odgovorni urednik**
Janko Zrim

• **Pomočnik urednika**
Matej Jurgele

• **Sodelavci**
Boštjan Saje, Goran Kekič,
Milan Marčič, Marko Kroflič,
Aljaž Vidovič, Josip Orbanič,
dr. Bojan Beškovnik, Janez
Kukovica, Jadranka Čučnik,
Miro Miklič, Matevž Udovič

• **Naslov uredništva**
Linhartova 3, 1000 Ljubljana
tel.: 01 430 60 60
faks: 01 439 36 10
e-pošta: transport@tehnis.si

• **Tajništvo**
Tanja Kokot
tel.: 01 430 60 60
e-pošta: tehnis@tehnis.si

• **Marketing in oglasno trženje**
Martina Kermavner
gsm: 031 728 800
tel.: 01 430 60 65
e-pošta: martina@tehnis.si
Alenka Sočič
gsm: 041 598 314
e-pošta: alenka.socic@tehnis.si

• **Oblikovanje in
grafična priprava**
Studio Tehnis d.o.o.,
Katja Podržaj

• **Tisk**
Schwarz print, d.o.o.
Ljubljana

• **Distribucija**
Delo prodaja, d.d. in
Pošta Slovenije

Revija Transport izhaja
enkrat mesečno.
Letno izide 10 števil.

Cena posameznega izvoda je
2,90€.

Letna naročnina znaša **28,03€**.
Poštnina in DDV sta vključena v
ceno.

ISSN 1580 - 4488.

Revija šteje med grafične izdelke,
za katere se plačuje 9,5-odstotni
davek na dodano vrednost.



Copyright © Revija Transport

Kakršna koli reprodukcija in
posredovanje edicije ali njenih
posameznih delov sta dovoljena
le s pisnim soglasjem izdajatelja.

Fotografija na naslovnici: Dars

Veliko izzivov za panogo transporta

Gospodarski razvoj in pozitivni ekonomski kazalci so dobra spodbuda tudi za nadaljnjo rast transporta in logistike, hkrati pa je celotna panoga s hitrim razvojem postavljena pred izzive, ki jih prinašajo zahtevno tržišče, zakonodaja in čedalje ostrejšje okoljske zahteve.

Uspešno in brez velikih zastojev smo prestali vpeljavo elektronskega cestninjenja, zdaj so na vrsti prvi obračuni po dejansko opravljeni poti. Koliko vas je posamezni odsek stal prej in koliko po novem, si lahko preberete v aktualnem članku.

V tokratni številki pišemo tudi o glavnih izzivih slovenskih prevoznikov, združenih v Obrtno-podjetniško zbornico Slovenije, ki vsako leto pripravi aktualne zahteve obrti in podjetništva kot sporočilo vladi in vsem odgovornim. Izzivov je veliko, a večino zahtev bi se dalo rešiti razmeroma hitro, brez nepotrebnih zapletov in predvsem v korist vseh deležnikov – tako prevoznikov, naročnikov prevozov, lokalnih skupnosti in vpletenih odgovornih služb.

Tudi konkurenčnost je izziv, ki ga naši prevozniki čutijo tako doma kot v tujini. Če lahko rečemo, da je za prevoznike na tem področju občutno bolje in so (predvsem tuja) podjetja že spoznala kakovost slovenskega prevoznika, pa na področju logistike in logističnih storitev zaostajamo. O povečanju konkurenčnosti slovenske logistike in prihajajočem logističnem kongresu smo se pogovarjali s predsednikom Slovenskega logističnega združenja, Igorjem Žulo.

Tudi naše uredništvo se praktično dnevno spopada z izzivi, kako vam, dragi bralci, na najboljši način posredovati aktualne novice in zanimivosti s področja transporta in logistike. Upamo, da nam uspeva tako prek tiskane izdaje kot tudi prek naših digitalnih medijev.

In naj vam na koncu z veseljem sporočim, da je bila marca naša revija kot predstavnica Slovenije sprejeta v članstvo mednarodnega izbora Trailer Innovation, ki se ukvarja s tehnologijami prikolic in področjem, ki mu bomo v prihodnosti zagotovo namenili več vsebin.

Pa srečno in varno vožnjo, kjer koli že ste – na poti, v službi ali doma.

Janko Zrim



Revija Transport je imetnik blagovne znamke Slovensko gospodarsko vozilo leta, članica mednarodne žirije Avtobus leta in članica mednarodne žirije Trailer Innovation.

MERCEDES-BENZ

Actros 1 – omejena izdaja za Veliko Britanijo

Mercedes-Benz je v Veliki Britaniji izdal omejeno verzijo tovornjaka Actros za lokalni trg. Imenuje se Actros 1. Podjetje bo proizvedlo samo 100 enot tega posebnega tovornjaka, ki ga lahko že na

zunaj prepoznamo po posebno izstopajoči barvni shemi, v notranjosti pa bo kabina opremljena z različnimi pripomočki in »bombončki«, ki izboljšajo udobje voznika na najvišji možni ravni. Actros 1 je bil razvit za zasebne lastnike tovornjakov. Številka 1 v naslovu pomeni, da mora biti ta tovornjak »številka ena« za male zasebne in družinske prevoznike. Pričakujemo tudi, da ga bodo prevzeli večji operaterji, pri čemer bo v njihovi floti predstavljal vodilno vozilo.



TUNELNINA

Mont Blanc dražji za tovornjake Euro 3

Od 1. aprila naprej je prelaz čez predor Mont Blanc dražji za 5 % za tovornjake z motorji Euro 3. Odločitev vodstvo utemeljuje z željo po čistejšem zraku v dolini Aosta v Italiji in dolini Arve v Franciji. To je način, kako povečati uporabo novih in čistih vozil, in to je šele prvi korak k popolni prepovedi vozil Euro 3, prehod pa je že prepovedan za vozila Euro 0, 1 in 2. Kmalu se pričakuje podoben ukrep za predor Fréjus. Dnevno se čez predor v Mont Blancu v povprečju prepelje 2340 tovornjakov, trenutna cena za enosmerno vozovnico čez prelaz Mont Blanc za tovornjake znaša 163,90 EUR, povratna vozovnica pa 255,1 EUR. Cene so objavljene na spletni strani www.atmb.com.



MAN

Novo v Agro Mobilu



Tik pred velikonočnimi prazniki je podjetje Agro mobil, d. o. o., kupilo novo kompozicijo, ki jo sestavlja kamion MAN TGX 500 in prikolica Koegel. Agro mobil je specializiran za prevoze po celotni EU, glavne destinacije so Avstrija, Češka in Nemčija. Vozni park sestavlja 18 vozil z najvišjim ekološkim standardom. V letu 2018 podjetje načrtuje dodatno širitev voznega parka.

MOL

DarsGo tudi na bencinskih servisih MOL

Z mesecem aprilom je na slovenskih avtocestah vzpostavljen sistem elektronskega cestninjenja, imenovan DarsGo. Registracijo v sistem lahko uporabniki uredijo tudi na izbranih bencinskih servisih MOL in jo hkrati povežejo tudi s plačilom s karticami Skupine MOL.

Registracija je uporabnikom na voljo na avtocestnih bencinskih servisih MOL Pince in MOL Lormanje, poleg tega pa tudi na bencinskih servisih MOL Hoče, Dramlje, Celje Mariborska, Vodice in Logatec. Na bencinskih servisih MOL lahko uporabniki preprosto uredijo tudi plačilo vseh stroškov cestninjenja s poplačniškimi karticami MOL.

Uporabnikom tovornih vozil in ostalim poslovnim subjektom je na voljo tudi popolnoma prenovljen kartični sistem MOL, ki je zdaj še bolj prilagojen potrebam uporabnika.

Izbirajo lahko med domačimi in mednarodnimi karticami MOL GOLD EUROPE z odloženim plačilom, ki jih sprejmejo na več kot 3.200 bencinskih servisih v različnih državah po Evropi. Poslovni subjekti se lahko odločijo tudi za uporabo predplačniške kartice MOL GOLD SLOVENIA PREPAID. Slovenski uporabniki lahko hitro ter udobno podatke spreminjajo kar preko spleta, v novem Virtualnem kartičnem sistemu (VKC) na spletni strani MOL Slovenija.

Za vse informacije v povezavi s karticami Skupine MOL, so vam z veseljem na voljo v kartičnem oddelku: kartica@mol.si ali +386 (0)2 530 33 32.



Novo pnevmatike za tovornjake BFGoodrich. Odkrijte uspešnost celotnega asortimana.



ROUTE
CONTROL

CROSS
CONTROL

URBAN
CONTROL



Podpeška cesta 10, 1351 Brezovica pri Ljubljani
Tel.: +386 (0)1 365 82 23
E-pošta: sevis.ov@prigo.si

BFGoodrich
Tires

TRAILER INNOVATION 2019

REVIJA

Transport & Logistika je postala članica mednarodne žirije Trailer Innovation

Revija Transport & Logistika je v marcu postala članica mednarodne žirije Trailer Innovation. Žirijo sestavlja 15 vodilnih evropskih transportnih revij. Skupaj z drugimi članicami v okviru sejma IAA 2018 pripravljamo 21. septembra izbor za najboljše inovacije v sedmih različnih kategorijah. Kategorije so naslednje: okvir, šasija, koncept, komponente, varnost, pametna prikolica in zelena prikolica. Svoje rešitve in prikolice lahko prijavite do 30. junija na spletnem naslovu <http://trailer-innovation.com/en/>



FIA ETRC

Steffi Halm je pripravljena!

Steffi Halm napoveduje novo ero na prvenstvu FIA European Truck Racing. Z začetkom marca se je za dve leti pridružila ekipi Team Schwabentruck. Kot pravi, se je prestop zgodil hitro po koncu lanske sezone, vendar so počakali nekaj časa, da so zadevo naznanili. O novem dirkalniku pa pravi, da je v nekaterih lastnostih podoben predhodniku, v drugih lastnostih izredno hitro opaziš razliko. Motor ima svoje posebnosti zlasti pri vrtljajih v minuti, in Iveco deluje nekoliko bolj progresivno. »Fantje iz ekipe Schwabentruck so se izredno potrudili med zimo in mislim, da smo dobro pripravljani na novo sezono.«

KLUB ZVESTOBE MyCITROËN

0800 30 15

INSPIRED BY YOU

CITROËN pravihena TOTAL. 1.000€ popusta (z DDV) velja le za Citroën Jumper furgon in je vključeno v ceno. Navedena ponudba velja za pravne osebe za nakup vozila preko Citroën Financiranja s finančnim produktom Paket Zanesljivost. Ponudba velja za izdelavljenja vozila do vključno 30.4.2018 za omejeno količino vozil izbrano do razprodaje zalog pri poslovalnih prodajalcih Citroën, ki sodelujejo v promociji. Navedbe cen so informativne narave.

GOSPODARSKA VOZILA CITROËN

NOBEN TOVOR VAS NE BO PRESENETIL

CITROËN JUMPER FURGON
COMFORT L1H1 BLUEHD110 110kW

ZA 15.219 € + DDV
V PRIMERU CITROËN FINANCIRANJA

+ PAKET ZANESLJIVOST
3 LET JAMSTVA 3 LET VZDRŽEVANJA

+ 1.000 €*
POPUSTA

CITROËN JUMPY FURGON
COMFORT XS BLUEHD115

ZA 15.090 € + DDV
V PRIMERU CITROËN FINANCIRANJA

+ PAKET ZANESLJIVOST
3 LET JAMSTVA 3 LET VZDRŽEVANJA

CITROËN BERLINGO FURGON
CLUB L1 BLUEHD175 110kW

ZA 11.290 € + DDV
V PRIMERU CITROËN FINANCIRANJA

+ PAKET ZANESLJIVOST
3 LET JAMSTVA 3 LET VZDRŽEVANJA

citroen.si

MERCEDES-BENZ

Daljši razred X?

Kot osnova za Mercedes-Benz razreda X služijo platforma in številni karoserijski deli od že preverjenega modela Nissan Navara. Vendar je kljub temu med voziloma kar nekaj razlik. Pri Mercedes-Benzu preizkušajo prototip s podaljšanim tovornim prostorom dolžine približno 1780 mm. Najnovejše fotografije s severa Evropa pa razkrivajo, da pri Mercedes-Benzu preizkušajo prototip s podaljšanim tovornim prostorom dolžine približno 1780 mm. Razlog bi lahko iskali v tem, da Mercedes-Benz razreda X trenutno ni dostopen na tržišču ZDA in Kanade, kjer pa se pick-upi s podaljšanim tovornim prostorom dobro prodajajo.



LOGISTIKA

Dan poslovne logistike 2018

Na ekonomski fakulteti sta Društvo poslovnih informatikov in poslovnih logistov ter katedra za poslovno logistiko organizirala strokovni posvet z naslovom Dan poslovne logistike 2018, na katerem so strokovnjaki iz podjetij Mimovrste, Coolomat in MojPaket predstavili vidike e-poslovanja in izzive, s katerimi se spoprijemajo. Osrednja tema dogodka so bili izzivi, povezani s spletno prodajo, oskrbo in povezovanjem deležnikov ob naraščajočem e-poslovanju. Spletno nakupovanje predstavlja integralni del tega obdobja, saj nakupujemo raznovrstne izdelke, naročamo hrano idr. Zaradi naraščajoče spletne prodaje in zahtev potrošnikov po pestrem naboru izdelkov in hitri dobavi morajo spletni ponudniki uvajati inovativne rešitve v elektronskem poslovanju.



KÖGEL

Za vse, ki vedo, kaj si želijo...

Strast do
gospodarskih vozil
že od leta 1934



... Kögel Cargo

- ✓ Opcijsko z opremo in certifikati za prevoz po železnici (rail), za prevoz pločevine (coil), papirja (joloda), pnevmatik in pijač.
- ✓ Tudi z nadgradnjo FlexiUse
- ✓ Raznolika individualna oprema



Vaš Kögel partner v Sloveniji

Petrans d.o.o.
Jurčkova cesta 234
1000 Ljubljana, Slovenija
E-mail: matej.valenci@petrans.si
GSM: 051 608 744
E-mail: tomaz.rajk@petrans.si
GSM: 041 338 900
www.petrans.si



www.koegel.com

TAM EUROPE

Tamov električni avtobus VERO prejel nagrado



Razstava Warsaw Bus 2018 je namenjena javnemu prometu, kjer se predstavniki institucij in organizacij, ki se ukvarjajo z javnim prevozom, proizvajalci vozil, rezervnih delov, opreme, posodobljenih vozovnic in informacijskih sistemov, srečujejo s podjetji, ki iščejo najboljše tehnološke rešitve. TAM Europe in GSP Poljska sta prepričana, da so rešitve, prilagojene v VERO-ju, tiste, ki naredijo ta mestni avtobus kot pravo izbiro za 21. stoletje. Nagrada in veliko zanimanje za produkt dokazujeta, da so v podjetju TAM-Europe na pravi poti, kar jim zagotovo daje veliko motivacije za delo v prihodnje.



SCANIA

Prva izvedenka Longline nove generacije tovornjakov Scania

Podjetje za predelavo tovornjakov Van Winkoop iz Nizozemske je dokončalo prvo predelavo nove generacije tovornjakov Scania. Njihov naročnik si je zaželel podaljšano kabino Scania SLX Longline, pri čemer so podaljšali spalni oddelek kabine kar za 120 centimetrov. Poslikavo celotnega tovornjaka je s tehniko Air-Brush naredilo podjetje MW Designs. Tovornjak pa ima tudi veliko nestandardnih delov, kot so popolnoma spremenjene stranice in zadnji odbijač, za kar je poskrbela delavnica Steve's Place. Elegantno notranjost je ustvarilo podjetje Special Interior. Tak predelani tovornjak je plod dela štirih strokovnih podjetij, ki se ukvarjajo s predelavami tovornjakov, vsako pa je strokovno podkovano na svojem področju. Takoj po predelavi je bil tovornjak Scania SLX 500 Longline poslan lastniku Lasseju Hansenu iz Švedske, ki ga bo uporabil za prevoz jekla v Švici.



Vsak dan aktualne novice

eTransport.si

Revija Transport

Like

FROTCOM[®]

INTELLIGENT FLEETS

- ✓ Sledenje, komunikacija, FMS
- ✓ Oddaljen prenos tahografa
- ✓ Sonde za gorivo
- ✓ Senzorji temperature, odprtih vrat
- ✓ Workforce management
- ✓ Analiza vožnje voznika
- ✓ Stroškovnik in CRM
- ✓ API povezljivost
- ✓ Povezava Frotcom - Timocom

KONTAKTIRAJTE NAS ZA BREZPLAČEN PREIZKUS

T: +386 40 160 605 / WWW.FROTCOM.COM

STANDARD KAKOVOSTI ISO 9001:2015 



NOVO!

OBRAČUNAVANJE MADŽARSKE CESTNINE
S FROTCOM SLEDILNO NAPRAVO

- dobava v 48 urah
- ISO 22241 certifikat
- dodatna oprema



AdBlue[®]




PROMOS
INŽENIRING

 GreenChem

 AdBlue 4you
www.adblue4you.com

 Fortis Blue

 PIUSI

NOVO V PONUDBI

Rezervoarji za AdBlue[®]

- 3.000L ali 5.000L
- dvoplaščni, UV zaščita
- PIUSI črpalka ter števec
- navijalni kolut
- grelec s termostatom

 Fortis Blue



FIA ETRC

René Reinert se vrača na dirke tovornjakov FIA ETRC

Nemški lastnik ekipe in voznik René Reinert se z modrim MAN-om številka 77 se ponovno vrača v prvenstvo FIA ETRC. Leta 2018 Reinert ne bo izkoristil le kot priložnost, da se vrne na stara pota uspešnega dirkanja. Priljubljeni nemški dirkač verjame, da se bo odmik od konkurence izkazal kot ostrejši kot kdajkoli prej. »Lepo se je vrniti v FIA ETRC.«je dejal Reinert in nadaljeval: »V lanskem letu je postalo jasno, da se je raven konkurence izboljšala, zato bo to leto zagotovo zelo zanimivo. Imamo močno ekipo in lansko leto smo to dokazali s Steffi Halm. Reinert in ostali tekmovalci bodo sezono FIA ETRC 2018 začeli v Misano 26. in 27. maja.



MAN

Nov tovornjak za ajdovsko podjetje KSD

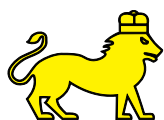
Podjetje KSD iz Ajdovščine je prevzelo delovno vozilo MAN TGS 28.460 z nadgradnjo italijanskega podjetja Cappellotto. Vozilo, ki je opremljeno z 10 kubično cisterno s črpalkami, je namenjeno za vzdrževanje kanalizacijskih omrežij in praznjenje grezničnih odplak. Ob predaji novega vozila jim čestitamo in želimo veliko varnih kilometrov.



UPS

Prešli na pametno omrežje za hitro polnjenje

UPS je v Londonu uvedel radikalno novo tehnologijo polnjenja akumulatorjev električnih vozil, ki rešuje izziv hkratnega polnjenja celotnega voznega parka električnih vozil brez dragih nadgradenj električnega omrežja. Ta razvojni preboj oznanja začetek konca odvisnosti od običajnih vozil z motorji z notranjim izgorevanjem, saj UPS omogoča povečanje števila električnih dostavnih vozil, ki delujejo iz londonske centrale, s sedanjih 65 na vseh 170 dostavnih vozil, ki imajo tam bazo. Ključni del te pobude je uporaba akumulatorjev za shranjevanje električne energije na polnilnem mestu. Čeprav so bili na tej stopnji uporabljeni novi akumulatorji, je predvideno, da bo v prihodnje mogoče uporabiti tudi reciklirane akumulatorje, ki so že bili uporabljeni v električnih vozilih UPS.



KRANJ d.o.o.
GITAS

MOBILNE AVTOPRALNICE

- ZASTOPSTVO
- TRGOVINA
- SERVIS

Zgornje Bitnje 1, 4209 Žabnica
trgovina: 04/23-15-700
servis: 04/23-15-690
gitas@gitas.si | www.gitas.si





VOLVO TRUCKS **Tanta d. o. o.**

Podjetje Tanta d. o. o. s sedežem v Kopru večino prevozov opravi iz Luke Koper. Njihove štiri tovornjake, izključno znamke Volvo, lahko srečate po celotni Evropi vse do Rusije. Podjetje z desetletno tradicijo je specializirano predvsem za izredne prevoze, opravljajo pa tudi prevoze kontejnerjev in blaga pod ponjavami. »Preizkusili smo praktično vse znamke tovornjakov in odkrito lahko rečemo, da so Volvova vozila za nas najbolj primerna,« pravi direktor podjetja Jure Ravnik in dodaja, da imajo za potrebe izrednih prevozov tovornjaki te znamke najboljše tehnične rešitve, vse od vzmetenja do sedla. »Še posebej smo zadovoljni z Volvo servisom, saj poskrbijo za vse naše potrebe in to v zelo kratkem času,« poudarja Ravnik in priznava, da s tovornjaki Volvo nimajo nikakršnih težav. »V kratkem bomo svoj vozni park razširili z novimi vozili in ti bodo vsekakor znamke Volvo. Ne bomo menjali znamke, saj smo z Volvom zelo zadovoljni. V vsem.«

TOP-AVTOTRANS

Medse so sprejeli prvega Volvo

Podjetje Top-Avtotrans d. o. o. tesno sodeluje z družbo Avto Miklavž d. o. o. in se ukvarja s prevozom različnih vozil – vključno s traktorji, gospodarskimi vozili in lažjo gradbeno mehanizacijo. Iz Slovenije v druge evropske države vozijo zlasti nova osebna vozila in avtodome, nazaj pa nova in rabljena vozila, s katerimi poleg Slovenije zalagajo tudi del Avstrije in Hrvaške. V tem družinskem podjetju vsako leto povečujejo svoj vozni park, pred nedavnim pa so medse kot desetega člana prvič sprejeli tovorno vozilo znamke Volvo. »Vozilo je povsem novo in zato nimamo še nobenih izkušenj z njim,« pravi Rado Toplak, prvi mož tega uspešnega štajerskega podjetja. »Nas pa zelo zanima, kako se bo novi Volvo FM pri tem delu odrezal. Tudi naši vozniki si ga želijo preizkusiti, saj ga hvalijo številni njihovi kolegi vozniki,« še dodaja Toplak, ki uspeh vidi predvsem v trdem in poštenem delu.



Proizvodi in dobava Dexion

Široka paleta opreme za shranjevanje, ki zajema vse od majhnih delov do obsežnih sistemov za zlaganje palet, od shranjevalnih nivojev Mezzanine do samodejnih strojev za shranjevanje.

Dexion je sedaj del družine Gonvarri Material Handling, ki je v lasti Gonvarri Steel Services, vodilnega podjetja z globalno prisotnostjo, ki šteje 36 servisnih centrov jekla, ima več kot 4.500 zaposlenih in je leta 2017 doseglo prihodek v višini več kot 3 milijarde evrov.



 **Dexion®**
Gonvarri Material Handling

Za več informacij se obrnite na pooblaščenega prodajalca Dexion v Sloveniji.

www.dexion.si

HEAVY RESCUE SLOVENIA

Srečanje gasilskih vozil Scania

6. in 7. aprila se je v BTC Ljubljana odvil že 6. dogodek Heavy Rescue Slovenia. Na prireditvi je potekalo največje usposabljanje gasilcev in prvih posredovalcev s področja tehničnega reševanja v prometnih nesrečah v tem delu Evrope. Razstavljalci so na ogled postavili najnovjšo gasilsko opremo in zanimivosti povezane z gasilstvom. V soboto je potekalo sreča-



nje gasilskih vozil Scania, ki so se zbrala na Rudniku in v koloni skozi Ljubljano podala proti BTCju. Veliko število gasilskih vozil v koloni je pritegnilo ogromno pogledov, med vozili pa so bili predstavniki gasilcev iz vse Slovenije.



sledenje

www.sledenje.com



Ujemi svoj optimum!

Cordiant

CORDIANT PROFESSIONAL TR-2

pnevmatika za tovorno prikolico

ODLIČNA ZA DOLGE RAZDALJE



- ZA TOVORNO PRIKOLICO
- ZA DOLGE RAZDALJE
- ZA REGIO PROMET
- DOLGA ŽIVLJENJSKA DOBA
- ENAKOMERNA OBRABA
- ODPORNOST PROTI UDARCEM

CORDIANT TR-2 je tovarna pnevmatika, ki je primerna za tovorno prikolico v regio prometu. Na voljo je v dimenziji **385/65 22,5 160K**. Pnevmatiko odlikuje globok profil in izjemno dolga življenska doba.

01 759 15 04

FAMMCO 

Pnevmatike znamke **CORDIANT** lahko kupite direktno pri uvozniku in distributerju
FAMM Commerce, d. o. o., Obrtna cona Logatec 10A, 1370 Logatec,
T: 01 759 15 04; E: spletnaprodaja@fammco.si;

www.tovornegume.com



NOVI POSLOVNO SERVISNI CENTER CORDIA - DAF

V začetku aprila je podjetje Cordia, d. o. o., ki v Sloveniji že od leta 1995 zastopa tovorna vozila DAF, v Hočah pri Mariboru slovesno odprlo novi poslovno-servisni objekt.



Sodobno zasnovan servisni objekt ima štiri vstopna in izstopna mesta.



Michiel Kuijs, glavni direktor prodaje pri DAF Trucks N. V.

Slovenija je kljub svoji majhnosti zelo razvit in pomemben trg za našo znamko. To dokazujejo objekti, ki smo ga odprli danes, tržni delež DAF-a v Sloveniji in tudi naše več kot 20-letno sodelovanje s podjetjem Cordia.

Prepričani smo, da ima znamka DAF še veliko potenciala tako v Evropi, kjer želimo v naslednjih letih postati številka dve med težkimi tovornjaki, kot tudi na slovenskem trgu. Cilji so dosegljivi, še posebej če pogledamo dobre ekonomske kazalce, ki poganjajo prodajo tovornih vozil, in prestižni naziv »Truck of the Year«, ki ga letos s ponosom nosi DAF.



NA LOKACIJI v poslovni coni Bohova v Hočah pri Mariboru je podjetje Cordia, d. o. o., s servisnim centrom DAF prisotno že od leta 2013, a se je glede na razvoj transportne panoge in potreb hitro pokazalo, da vzhodni del Slovenije potrebuje večji poslovno-servisni center, saj se poleg vse večjega povpraševanja po servisiranju domačih vozil povečuje tudi potreba po servisiranju tujih vozil, ki vozijo skozi Slovenijo.

Tako so z novim in sodobno opremljenim centrom pridobili nove servisno-prodajne površine, izboljšali pogoje za servisiranje vozil in razširili pisarniško-poprodajni del za rezervne dele in opremo.

Po novem bo center v Mariboru tudi pooblaščen servisier za prikolice Schmitz Cargobull, po besedah gospe Majde Bitenc Menart pa so v sodelovanju z RTI Maribor tudi tik pred pridobitvijo dovoljenja za podaljševanje certifikata ATP za prikolice z izolacijskimi nadgradnjami in prevoz živil. Slavnostne otvoritve sta se udeležila tudi župan občine Hoče - Slivnica, dr. Marko Soršak, in visoki predstavnik DAF Trucks N. V. z Nizozemske, gospod Michiel Kuijs.

Gostje in obiskovalci so si lahko prvič v Sloveniji ogledali in preizkusili novega malčka, DAF LF city, seveda pa ni manjkal tudi paradni DAF-ov model XF, ki se letos ponaša z mednarodnim nazivom »Truck of the Year«.

Omejena izdaja XF – 90th Anniversary Edition



DAF je tržišču predstavil omejeno serijo tovornjakov XF ob 90 letnici obstoja podjetja. Pred 90. leti je Hub van Doorne položil temelje za enega najuspešnejših evropskih proizvajalcev tovornjakov, DAF. Omejeno serijo odlikuje premijski opcijski paket, udobnejša notranjost ter rahli poudarki na edinstveni zunanosti. DAF-ov najmočnejši motor MX-13 530 HP pa omejeni seriji le še pridoda ekskluzivnost.

CORDIA d.o.o. - DAF CENTER

DAF

Primerjalni test // 1000 TOČK TEST

DELAVNI, A TUDI UDOBNI





PRIMERJALNI TEST: S srednje velikimi kabinami in zmerno močnimi motorji do moči 450 KM ti tovornjaki ne predstavljajo vrha ponudbe. Toda prav to so tisti tovornjaki, ki opravijo največ dela in skrbijo, da posel poteka.

Besedilo: Michael Kern, Matej Jurgele; fotografije: Karl-Heinz Augustin

DOBRO SITUIRANI in uporabni – s temi besedami bi lahko opisali zgornji srednji razred tovornih vozil. Ne posegajo po zvezdah, vendar so ambiciozni in obenem učinkoviti. Kabine tokratnih testnih vozil, ki jih poganjajo približno 450-konjski 13-litrski motorji, sicer niso presežek v prostornosti, toda dajejo dovolj prostora za nemoteno opravljanje dela. Mercedes Actros s kabino Streamline, nova Scania R s kabino Highline in Volvo GH s kabino Globetrotter so tokratni testni kandidati.

Kljub starosti še vedno konkurenčen. Pri Mercedesovem tovornjaku se sprva sicer pojavi vprašanje, ali je kabina Streamline le nekoliko premajhna. Toda odgovor je odločen ne, saj je imel testni Streamline-Actros ravno dno kabine. In to je tisti »dodatek«, ki mu daje prednost pred konkurentoma. Pri novi Scanii je kabina brez motornega tunela sicer na voljo, toda samo v izvedbi S, medtem ko Volvo tovrstne kabine ne ponuja. Slabosti ravnega dna: višja vstopna točka in zmanjšanje stojne višine. Do sredine višine kabine med konkurenti ni večje razlike, toda pri Actrosu ni prostora za omarico na zadnji strani kabine. Ta je že nekaj časa na voljo pri Volvu, prav tako jo pri novi generaciji kabin ponuja Scania. Namesto tega je pri Actrosu v zgornjem predelu na voljo mreža za odlaganje stvari. Če je ne uporabljate, ne zavzame veliko prostora. Drugi predali, omare in površine za odlaganje pa so izdelani iz kvalitetnih materialov in so na visokem nivoju. Predali na srednjem de-



lu kabine so zaradi ravnega dna takšni kot pri nobenem konkurentu. Nadaljnje prednosti pa ponujata koncept razporeditve odlagalnih površin in prostorska

razporeditev: s 740 milimetri je postelja najširša, prav tako omogoča sedež največ vzdolžnega premika med konkurenti. Tako Scania kot Volvo sta pri odmerjanju prostora za sedežem manj radodarna. V tem pogledu ima že leta 2011 predstavljena notranjost kabine še vedno nekaj prednosti kljub mlajši konkurenci.

Pod kabino pa je druga generacija vrstnega šestcilindrskega motorja OM 471 v kombinaciji z optimiziranim pogonskim sklopom. Glavne zahteve pri razvoju so bile zmanjševanje porabe goriva, kar je bilo doseženo tudi s po-



1.



2.

1 Armaturna plošča Actrosa je pregledna in ožja.

2 S 740 milimetri je postelja najširša med konkurenti.

3 Predali na srednjem delu kabine so prostorni.



3.



močjo novega difuzorja na sprednjem delu, pa vse do optimizirane pogonske osi. Motor razvije še več moči pri nižjih vrtljajih. Uporaba ekonačina avtomatiziranega menjalnika Powershift pa k temu še dodatno pripomore.

4 Za vstop v kabino je potrebno premagati štiri stopnice.

5 Predal se nepraktično odpira naprej, mreža je dobrodošla.

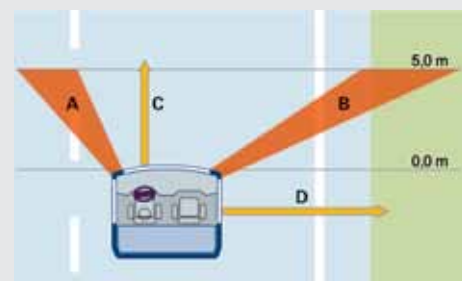
6 Postelja je po celi dolžini enako široka.

7 Ravno dno pripomore tudi k večjim prostorom pod posteljo.



VIDLJIVOST Z VOZNIKOVEGA SEDEŽA

	Mercedes	Scania	Volvo
Pokrita površina (m ²)			
A stebriček (površina A)	1,61	1,02	1,69
A stebriček (površina B)	4,08	2,27	5,18
Vidljivost naprej od maske (m)	3,10	2,70	3,07
Vidljivost desno od vrat (m)	7,85	5,35	5,88



DIMENZIJE KABINE

	Mercedes Streamspace	Scania CR20H	Volvo Globetrotter
Zunanja širina/dolžina	2500/2300	2470/2270	2495/2225
Višina stopnic	399/325/320/330/330	387/395/388/324	428/382/388/389
Skupna višina vstopa	1704	1494	1587
Od vetrobrana do zadnjega zida	2058	2080	2074
Med bočnimi stekli	2345	2285	2341
Med vrati	2189	2009	2082
Širina prostora za noge voznika	676	587	680
Notranja višina pred sedežem	1843	2017	1958
Notranja višina na sredini kabine	1853	1935	1924
Višina motornega tunela	Raven pod	169	99
Širina zgornje postelje	Ni postelje	Ni postelje	Ni postelje
Širina spodnje postelje	740	670-790	640-800
Površina spodnje postelje (m ²)	1,60	1,59	1,43
Predal pod posteljo (l)	170	134	156
Zunanji predal levo (l)	239	221	198
Zunanji predal desno (l)	239	231	198
Notranje omarice spredaj/zadaj (l)	83/-	244/375 zadnje omarice za doplačilo	145+180 zadnje omarice za doplačilo
Velik predal spredaj (l)	39	18	11
Skupna prostornina predalov (l)	770	848/1223	708/888
Število utorov za pločevinke in plastenke	6	5	6
Prostornina kabine (m ³)	8,33	8,26	8,38
Prilagoditev blazine sedeža	50	60	50
Nastavitev sedeža vzdolžno/po višini	305/130	290/100	280/90
Nastavitev volana	30/105	34/75	40/100

Vse mere so v (mm).

Na koncu je Actros pri merjenju porabe goriva zasedel drugo mesto in prvo mesto pri porabi AdBlue. Seveda pa tovrsten način vožnje nekoliko zmanjša moč motorja. Poleg tega je glasnost motorja dokaj visoka, prav tako je nekaj vibracij čutiti na volanskem obroču. Tudi podvozje določenih frekvenc ne zaduši ravno najbolje, kar zagotovo ne moremo šteti za pozitivno lastnost.

NOVINEC PROTI SENIORJU

Polovica desetletja loči v letu 2016 predstavljeno Scania od 2011. predstavljenega Actrosa četrte generacije. Že zaradi tega bi lahko obstaja občutna razlika med njima, vendar ni tako. Actros je ob svoji premierni predstavitvi zajemal že vse tisto, kar mu po nekaj letih na tržišču zagotavlja dovolj maneverskega prostora. Scania pa s svojim dizajnom notranjosti ubira podobno smer.



Kar se tiče pogonskega sklopa, so se pri Scanii, v nasprotju z Mercedesom in njegovo filozofijo, ki so jo v preteklosti propagirali, poslovlili od uporabe



- 1 Prostora v predalih nad glavo je dovolj.**
- 2 Motorni tunel zavzame kar nekaj prostora.**
- 3 Odlagalne površine tudi pod posteljo.**
- 4 Postelja se za voznikovim sedežem zoži.**

tehnologije vračanja izpušnih plinov v izgorovalne komore. Tako je ta le še zgodovina od predstavitve nove generacije vrstnih motorjev, to velja tudi za



PREDNOST

1

PREDVIDEVANJE DELOVNEGA ČASA VOZNIKA

Program samodejno preračunava in prikazuje, koliko časa voznik lahko še vozi, in kako dolg odmor mora narediti po tej vožnji. Prikaz po kriterijih:

- Neprekinjena vožnja (4:30 h)
- Dnevna vožnja (9h/10 h)
- Čas vožnje 7/14 dni (56h/90 h)
- Delovni teden 6 x 24h (Uredba 561/2006 / ES)

JANEZ NOVAK

35m | 3h 55m 4h 30 m

OOP 2h 9m | 6h 51m / 7h 51m 9h(10h-0x)

7/24 61h 39m | 28h 21m 90h

6 x 24 80h 26m | 63h 34m 144h(3/6)

Pavza: 3h 55m, odmor: 45m

PREDNOST

2

DALJINSKO ODČITAVANJE PODATKOV S TAHOGRAFA IN VOZNIKOVE KARTICE

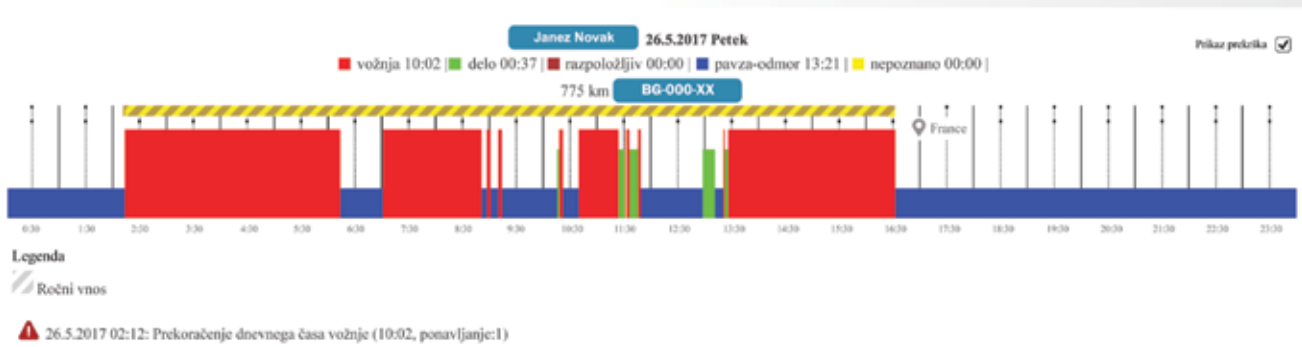
V udobju pisarne lahko odčitate podatke s tahografa in voznikove kartice ne glede na to, kje se vozilo nahaja. Podatki se hranijo v zakonitem .ddd zapisu, ob pregledu se išče ta datoteka.

PREDNOST

3



ANALIZA DELOVNEGA ČASA VOZNIKA IN PRIKAZ NAPAK (ČASA VOŽNJE)



PREDNOST

4



(NOVA ZAKONSKA ZAHTEVA) EVIDENCA TEDENSKEGA DELOVNEGA ČASA ČLANA POSADKE

- Poročilo, ki ustreza zakonskim zahtevam, program naredi samodejno.*
 - Poročilo se mora hraniti 2 leti.
- * Samodejno – na zahtevo stranke – s programom.



5.

Občutna pa je razlika med vožnjo. Povprečna hitrost pri Scanii je znašala 84,2 km/h, medtem ko je bila ta pri Mercedesu 83,7 km/h. To se sicer ne sliši veliko, vendar je kljub temu nekaj. Pri Scanii se v nasprotju z Mercedesom niso odločili za ekonačin delovanja motorja, temveč za standardni način, kljub temu je vožnja dinamičnejša in ekonomičnejša. Enako dobro je pri Scanii R doseženo razmerje med faktorji motornega tunela, notranje višine in vstopne višine: najnižja vstopna točka, največja stojna višina in 17 centimetrov visok motorni tunel. Ta zmanjšuje količino odlagalnih površin na srednjem delu in pod posteljo. Občutek prostornosti pa zaradi škatlastega motornega tunela ni na takšnem nivoju kot pri Actrosu. Prav tako je s 670 milimetri postelja ožja kot pri konkurentu, dodatnih 290 milimetrov si vzame še voznikov sedež. Nekoliko neprijetna za uporabo je armaturna plošča s številnimi stikali. Enako je

različico V8 (izjema je le 730-konjski motor). Pri Scanii so tehnologijo razvili do te mere, da za doseganje okoljskih standardov zadostuje že samo uporaba SCR-ja. In da ta teorija drži, pričajo tudi podatki o porabi: ta je za pol litra nižja kot pri Mercedesovemu Actrosu in je na testni vožnji znašala 30 litrov na 100 prevoženih kilometrov. Je pa zato porabila toliko več aditiva AdBlue, in sicer 3,1 litra (Actros 1,9 litra), saj je to edini način za doseganje nižjih emisij Nox.



6.

5 Vrstni šestcilindrski Scania DC13-148 motor razvije 450 KM.

6 Premium infotainment sistem združuje multimedijske funkcije.

7 Armaturna plošča je posejana s stikali.



7.

SERIJSKA OPREMA IN DODATKI

Model	Mercedes-Benz	Scania	Volvo
Kontrolne lučke/informacije na zaslonu			
Olje	X	X	X
Tekočina za hlajenje	X	X	X
Tekočina za pranje	X	-	X
Volan	X	-	-
Kontrola zavor	X	X	X
Kontrola luči	X	X	X
Upravljalna konzola/spalni del			
Notranja osvetlitev	X	X	X
Budilka	X	X	X
Stacionarno ogrevanje	X	X	X
Strešno okno/vrata	X/-	X/-	X/X
Notranja osvetlitev			
Možnost pridušitve	X	X	X
Rdeča/zelena osvetlitev	X	X	X
Dodatna osvetlitev	X	-	-
Priključki v kabini			
12/24 V (kos)	1/5	8/6	2/4
USB/Aux (kos)	3/2	3/1	3/1
Komprimiran zrak	X	X	X
Modul na vratih			
Nastavitev ogledal levo	X	X	X
Nastavitev ogledal desno	X	X	X
Ogrevana ogledala	X	X	X
Zaklepanje vrat	X	X	X
Zasebno zaklepanje vrat	X	X	X
Osvetlitev modula	X	X	X
Varnost			
Senzor sedla	X	X	X
Zapustitev voznega pasu	X	-	X
Zasučne luči	-	-	X
Senzor svetlobe	X	X	X
Glavne luči H7	X	X	X
Glavne luči Ksenon	X	-	X
LED luči	-	X	-
Pranje luči	X	X	X
Nadzor tlaka v pnevmatikah	X	X	X
Pomoč pri speljevanju	X	X	X
Elektronska kontrola podvozja	X	-	-
Nadzor utrujenosti voznika	X	-	X
Alco-Lock	X	X	X
Opozorilo o temperaturi	X	X	X
Pomoč pri vožnji v koloni	X	X	-
Senzor dežja	X	X	X
Night lock	-	X	-
Active Brake Assist - objekt v premikanju	X	X	X
Active Brake Assist - stoječi objekt	X	X	X
Active Brake Assist - prepoznavanje pešcev	X	-	-
Bočne zračne vreče	-	X	-

x na voljo, - ni na voljo

TRAILER INNOVATION 2019

PRIHODNOST TRANSPORTA

Katere so najboljše inovacije
na področju prikolic?

Žirija

Uredniki 15 vodilnih evropskih transportnih revij

V letu 2018 žirija Trailer
Innovation išče izjemne izume na
področju tehnologije prikolic.

Prijave

www.trailer-innovation.com

Rok oddaje: 30. junij 2018


Kategorije

- Okvir · Šasija · Koncept
- Komponente · Varnost
- Pametna prikolica · Zelena prikolica

Dogodek

Podelitev nagrad · Srečanje
IAA Nutzfahrzeuge 2018 · Hanover
Convention Center · 21 September · 14.00

Revije

- Auto- en Transportwereld (NL) · Auto, tekniikka ja kuljetus (FI)
 - Commercial Vehicle Engineer (GB) · Fleet Transport (IE) · Kamioni (BG) · Kasa (TK)
 - KFZ-Anzeiger (DE) · Mobilität (CH) · Revija Transport & Logistika (SI)
 - Revista Automotive (PT) · Samochody Specjalne (PL) · STRAGÜ (AT)
 - Trailer-Journal (DE) · Tranzit (RO) · Vie&Trasporti (IT)
- 



vedno velja, da bi bilo lahko njihovo delovanje boljše.

POUDAREK NA DETALJIH

Leta 2013 predstavljeni Volvo FH lahko v določenih pogledih še vedno velja za vzornika. In to je najbolj opazno pri manjših detajlih, med katere spada tudi kljuka na vratih, ki ni nameščena ne vodoravno ne navpično, temveč poševno – s tem pa se tudi bolje prilega v roko. Nekonvencionalen pristop se nadaljuje tudi pri dizajnu: tako zunaj kot tudi zno-



zasanovan tudi zaslon za roke na vratih, ki je prav tako prekrit s kar nekaj stikali. Veliko bolj minimalistična pa je zasnova merilnikov hitrosti in vrtljajev, ki sta okrogle oblike, med njima sta nameščena dva manjša zaslona. Na volanskem obroču so premišljeno nameščene tipke za upravljanje. Za dvolistnate vzmeti spredaj pa še



1 Strešno okno spušča v notranjost veliko svetlobe.

2 Elektrificirano dvigovanje in spuščanje kabine.

3 Motor deluje izredno kultivirano, tresljajev na volanskem obroču ni čutiti.

4 Armaturna plošča je urejena minimalistično.




5 Postelja ima dvizni predel za glavo in stensko konzolo.

6 Nekoliko nerodna postavitev ročice menjalnika.



traj. Z jasnimi in dokaj ostrimi linijami deluje armaturna plošča urejeno in pregledno. Ta minimalizem se odraža tudi pri puristično oblikovanih merilnikih, kjer sta merilnik hitrosti in vrtljajev združena v enega, na obeh straneh pa ju obdajata dva digitalna zaslona. Prosojno in popolnoma naprej premaknjeno strešno okno ustvarja svetlo atmosfero v notranjosti. Zaradi tega so tudi stropne omarice nekoliko odmaknjene, zaradi česar je več prostora pod stropom, kar pride zlasti prav pri preoblačenju. Kljub vsemu jasne linije zavzamejo nekoliko več prostora, zaradi česar je v aktualni kabini FH celo nekoliko manj prostora kot v predhodni različici. Nekoliko preveč skupaj in s tem nerodno sta nameščeni tudi ročici za brisalce in motorno zavoro, prav tako prestavna ročica, ki je na desni strani sedeža. Po eni strani vožnja z njim navduši, po drugi strani pa (predvsem zaradi porabe goriva) ta ni tako navdušujoča. Stopnja hrupa v notranjosti je med vsemi tremi testnimi vozili najnižja. Prav tako je izredno kultivirano delovanje motorja, delovanje krmiljenja pa nenaporno in izjemno natančno. Na volanskem obroču ni zaznati motornih tresljajev.

Čeprav enojne listnate vzmeti na prednji osi ne uživajo prav veliko ugleda, so te pri testnem Volvu FH pokazale, da lahko solidno opravljajo svoje delo. Prav tovrsten način vzmetenja pa prispeva določen del k udobju med vožnjo, ki je na visokem nivoju. Dodatna prednost pred tekmeci je masa kabine FH, s čimer je povečana največja skupna dovoljena obremenitev tovornjaka. Ta ja za 60 kilogramov lažja od Mercedesove in skoraj četrt tone od Scanijine. Če le ne bi bilo sorazmerno visoke porabe goriva in aditi-

PRIMERJANJE PODATKOV IN IZMERJENIH VREDNOSTI				
Model		MB Actros 1845 LS Streamspace	Scania R 450 A4x2NA CR20H	Volvo FH460 Globetrotter
				
korg	km/h l/100 km	83,02 31,2	84,3 29,6	83,06 31,5
krog	km/h l/100 km	83,5 30,4	84,1 30,6	83,9 31,1
korg	km/h l/100 km	83,9 30,0	84,3 29,9	83,5 31,3
Skupaj na testu dolgem 620 km	km/h l/100 km dizel l/100 km AdBlue	83,7 30,5 1,9	84,2 30,0 3,1	83,7 31,3 3,4
Poraba pri delni obremenitvi	l/100 km pri 85 km/h	27,1	26,7	27,4
Poraba pri polni obremenitvi 4 x 5 % vzpon – srednje vrednosti	l/100 km pri km/h	94,7 62,6	99,9 69,9	100,2 65,7
Število prestavljanj na vzponih		26	23	21
Vzpon v najvišji stopnji	%	2,60/2,84*	2,78	2,84
Število vrtljajev pri 85 km/h	Vrt./min	1161	1187	1209
Dobavljiva moč pri 85 km/h	KM	425	395	395
Dobavljiva moč pri 1300 vrt./min	KM	462	435	425
Vzratna vožnja	km/h	8,8	12,4	7,2
Motorna zavora (tovarniški podatki)	Maksimalno kW pri vrt./min	400 2300	256 2400	375 2300
Pospeševanje	0-85 km/h (s)	66,4	57,1	60,6
Pospeševanje v 12. prestavi	70-85 km/h (s)	19,0	17,8	17,5
Hrup v kabini	dB(A) pri 85 km/h	63,4	61,6	60,1
Servisni intervali	km	150.000	150.000	100.000
Masa praznega vozila	kg	7283	7194	6953
Nosilnost	kg	10.717	10.806	11.047
Masa testnega vozila	kg	39.300	39.200	39.000
Stroški				
Cena vozila v Nemčiji	Evro	109.000	109.000	106.000
Variabilni stroški po km	Cent	41,91	42,77	44,25
od tega za gorivo po km	Cent	29,40	28,92	30,17
Od tega za AdBlue po km	Cent	0,95	1,55	1,70
Od tega vzdrževanje in nega po km	Cent	8,45	9,20	9,26
Fiksni stroški na dan	Evro	201,41	201,31	197,25
Fiksni stroški na km	Cent	32,23	32,21	31,56
Skupaj stroški po km	Cent	74,14	74,98	75,81
Testna pot: trije krogi na nemški avtocesti A62/A1 od Kusela do Salmtala in nazaj. Vsa vozila so imela primerljivo veliko kabino, s sedlom brez rezervnega kolesa, aluminijasta platišča, 400 litrov dizla, 60 litrov AdBlue, strešni spojler, bočni deflektorji, gume 315/70 R 22,5. Stroški bazirajo na obveznem in kasko zavarovanju pri letno prevoženih 150.000 km, čas uporabe 4 leta (izračun je opravila Dekra).				

TEHNIČNI PODATKI



Model	MB Actros 1845 LS	Scania R450 A4x2NA	Volvo FH500																																																																																																
Motor	Vrstni šestvaljnik (OM 471 LA), 2.generacija, turbopolnilnik, hladilnik stisnjenega zraka, enodelna glava motorja, štiri ventili na valj, dve odmični gredi v glavi, SCR, AGR, DPF, Euro 6	Vrstni šestvaljnik (Scania DC13-148) turbopolnilnik, hladilnik stisnjenega zraka, enodelna glava motorja, štiri ventili na valj, dve odmični gredi v glavi, SCR, DPF, Euro 6	Vrstni šestvaljnik (Volvo D13K460) turbopolnilnik, hladilnik stisnjenega zraka, enodelna glava motorja, štiri ventili na valj, ena odmična gred v glavi, SCR, DPF, AGR, Euro 6																																																																																																
Vrt/hod	132/156 mm	130/160 mm	131/158 mm																																																																																																
Prostornina	12.809 cm ³	12.742 cm ³	12.777 cm ³																																																																																																
Srednji tlak	21,6 bar pri max navoru	23,18 bar pri max navoru	22,62 bar pri max navoru																																																																																																
Moč	330 kW/449 KM	331 kW/450 KM	338 kW/460 KM																																																																																																
Navor	2200/2400 Nm pri 1100 vrt/min	2350 Nm pri 1000-1300 vrt/min	2300 Nm pri 1000-1400 vrt/min																																																																																																
Vbrizg	Elektronsko uravnavan common-rail, pritisk vbrizga 2700 barov, brizgalka z osmimi šobami	Elektronsko uravnavan common-rail, pritisk vbrizga 2100 barov, brizgalka z osmimi šobami	Elektronsko uravnavan common-rail, pritisk vbrizga 2400 barov, brizgalka z osmimi šobami																																																																																																
Prenos moči	<p>Moč: 449 PS, Navor: 2.200 Nm</p>	<p>Moč: 450 PS, Navor: 2.350 Nm</p>	<p>Moč: 460 PS, Navor: 2.300 Nm</p>																																																																																																
Sklopka	Samodejna suha sklopka z eno lamelo in stisnjenim zrakom, premera 430 mm	Samodejna suha sklopka z eno lamelo in stisnjenim zrakom, premera 430 mm	Samodejna suha sklopka z eno lamelo in stisnjenim zrakom, premera 430 mm																																																																																																
Menjalnik	Mercedes G211-12, tristopenjski glavni menjalnik z range in split skupino, 12 stopenj naprej, 4 nazaj, avtomatizirano prestavljanje	Scania GRS895R, tristopenjski glavni menjalnik z range in split skupino, 12 stopenj naprej, 2 nazaj, avtomatizirano prestavljanje	Volvo I-Shift AT2612F, tristopenjski glavni menjalnik z range in split skupino, 12 stopenj naprej, 4 nazaj, avtomatizirano prestavljanje																																																																																																
Prenosna razmerja	<table border="1"> <tr><td>1. stopnja</td><td>14,93</td><td>9. stopnja</td><td>2,05</td></tr> <tr><td>2. stopnja</td><td>11,67</td><td>10. stopnja</td><td>1,60</td></tr> <tr><td>3. stopnja</td><td>9,02</td><td>11. stopnja</td><td>1,28</td></tr> <tr><td>4. stopnja</td><td>7,06</td><td>12. stopnja</td><td>1,00</td></tr> <tr><td>5. stopnja</td><td>5,64</td><td>Vzratna 1</td><td>14,93</td></tr> <tr><td>6. stopnja</td><td>4,40</td><td>Vzratna 2</td><td>11,67</td></tr> <tr><td>7. stopnja</td><td>3,39</td><td>Vzratna 3</td><td>3,39</td></tr> <tr><td>8. stopnja</td><td>2,65</td><td>Vzratna 4</td><td>2,65</td></tr> </table>	1. stopnja	14,93	9. stopnja	2,05	2. stopnja	11,67	10. stopnja	1,60	3. stopnja	9,02	11. stopnja	1,28	4. stopnja	7,06	12. stopnja	1,00	5. stopnja	5,64	Vzratna 1	14,93	6. stopnja	4,40	Vzratna 2	11,67	7. stopnja	3,39	Vzratna 3	3,39	8. stopnja	2,65	Vzratna 4	2,65	<table border="1"> <tr><td>1. stopnja</td><td>11,32</td><td>9. stopnja</td><td>1,92</td></tr> <tr><td>2. stopnja</td><td>9,13</td><td>10. stopnja</td><td>1,55</td></tr> <tr><td>3. stopnja</td><td>7,21</td><td>11. stopnja</td><td>1,24</td></tr> <tr><td>4. stopnja</td><td>5,81</td><td>12. stopnja</td><td>1,00</td></tr> <tr><td>5. stopnja</td><td>4,65</td><td>Vzratna 1</td><td>11,00</td></tr> <tr><td>6. stopnja</td><td>3,75</td><td>Vzratna 2</td><td>8,88</td></tr> <tr><td>7. stopnja</td><td>3,02</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8. stopnja</td><td>2,44</td><td></td><td></td></tr> </table>	1. stopnja	11,32	9. stopnja	1,92	2. stopnja	9,13	10. stopnja	1,55	3. stopnja	7,21	11. stopnja	1,24	4. stopnja	5,81	12. stopnja	1,00	5. stopnja	4,65	Vzratna 1	11,00	6. stopnja	3,75	Vzratna 2	8,88	7. stopnja	3,02			8. stopnja	2,44			<table border="1"> <tr><td>1. stopnja</td><td>14,94</td><td>9. stopnja</td><td>2,08</td></tr> <tr><td>2. stopnja</td><td>11,73</td><td>10. stopnja</td><td>1,63</td></tr> <tr><td>3. stopnja</td><td>9,04</td><td>11. stopnja</td><td>1,27</td></tr> <tr><td>4. stopnja</td><td>7,09</td><td>12. stopnja</td><td>1,00</td></tr> <tr><td>5. stopnja</td><td>5,54</td><td>Vzratna 1</td><td>17,48</td></tr> <tr><td>6. stopnja</td><td>4,35</td><td>Vzratna 2</td><td>13,73</td></tr> <tr><td>7. stopnja</td><td>3,44</td><td>Vzratna 3</td><td>4,02</td></tr> <tr><td>8. stopnja</td><td>2,70</td><td>Vzratna 4</td><td>3,16</td></tr> </table>	1. stopnja	14,94	9. stopnja	2,08	2. stopnja	11,73	10. stopnja	1,63	3. stopnja	9,04	11. stopnja	1,27	4. stopnja	7,09	12. stopnja	1,00	5. stopnja	5,54	Vzratna 1	17,48	6. stopnja	4,35	Vzratna 2	13,73	7. stopnja	3,44	Vzratna 3	4,02	8. stopnja	2,70	Vzratna 4	3,16
1. stopnja	14,93	9. stopnja	2,05																																																																																																
2. stopnja	11,67	10. stopnja	1,60																																																																																																
3. stopnja	9,02	11. stopnja	1,28																																																																																																
4. stopnja	7,06	12. stopnja	1,00																																																																																																
5. stopnja	5,64	Vzratna 1	14,93																																																																																																
6. stopnja	4,40	Vzratna 2	11,67																																																																																																
7. stopnja	3,39	Vzratna 3	3,39																																																																																																
8. stopnja	2,65	Vzratna 4	2,65																																																																																																
1. stopnja	11,32	9. stopnja	1,92																																																																																																
2. stopnja	9,13	10. stopnja	1,55																																																																																																
3. stopnja	7,21	11. stopnja	1,24																																																																																																
4. stopnja	5,81	12. stopnja	1,00																																																																																																
5. stopnja	4,65	Vzratna 1	11,00																																																																																																
6. stopnja	3,75	Vzratna 2	8,88																																																																																																
7. stopnja	3,02																																																																																																		
8. stopnja	2,44																																																																																																		
1. stopnja	14,94	9. stopnja	2,08																																																																																																
2. stopnja	11,73	10. stopnja	1,63																																																																																																
3. stopnja	9,04	11. stopnja	1,27																																																																																																
4. stopnja	7,09	12. stopnja	1,00																																																																																																
5. stopnja	5,54	Vzratna 1	17,48																																																																																																
6. stopnja	4,35	Vzratna 2	13,73																																																																																																
7. stopnja	3,44	Vzratna 3	4,02																																																																																																
8. stopnja	2,70	Vzratna 4	3,16																																																																																																
Pogonska os	Enojna prenosna hipoidna os z blokado diferenciala, prenos 2,53:1 = 131 km/h nazivne hitrosti s pnevmatikami 315/70 R 22,5	Enojna prenosna hipoidna os z blokado diferenciala, prenos 2,59:1 = 136 km/h nazivne hitrosti s pnevmatikami 315/70 R 22,5	Enojna prenosna hipoidna os z blokado diferenciala, prenos 2,64:1 = 126,5 km/h nazivne hitrosti s pnevmatikami 315/70 R 22,5																																																																																																
Šasija	Spređaj razširjen U profil s prečnimi nosilci, pričvrščenim z zakovicami in vijaki. Dvojne listnate vzmeti spređaj, zračno vzmetenje v štirih točkah zadaj, ZF hidroupravljeni volanski mehanizem 8098, prenosno razmerje 17,0:20,0:1, samoventilacijski koloti na vseh kolesih, posoda goriva do največ 1300 litrov, brez rezervnega kolesa	Spređaj razširjen U profil s prečnimi nosilci, pričvrščenim z zakovicami in vijaki. Dvojne listnate vzmeti spređaj, zračno vzmetenje v štirih točkah zadaj, ZF hidroupravljeni volanski mehanizem 8098, prenosno razmerje 17,0:20,0:1, samoventilacijski koloti na vseh kolesih, posoda goriva do največ 1500 litrov, brez rezervnega kolesa	Spređaj razširjen U profil s prečnimi nosilci, pričvrščenim z zakovicami in vijaki. Enojne listnate vzmeti spređaj, zračno vzmetenje v štirih točkah zadaj, Volvo volanski mehanizem, prenosno razmerje 20,0:1, samoventilacijski koloti na vseh kolesih, posoda goriva do največ 1470 litrov, brez rezervnega kolesa																																																																																																
Kabina	Mercedes Streamspace 2,5 m dolga kabina z visoko streho, vzmetena s 4 zračnimi blazinami, elektrohidravlično dviganje kabine	Scania CR20H, dolga kabina z visoko streho, vzmetena s 4 zračnimi blazinami, elektrohidravlično dviganje kabine	Volvo Globetrotter, dolga kabina z visoko streho, vzmetena s 4 zračnimi blazinami, elektrohidravlično dviganje kabine																																																																																																
Dimenzije																																																																																																			
Medosna razdalja	3700 mm	3750 mm	3700 mm																																																																																																
Rajdni krog	15.000 mm	15.868 mm	14.600 mm																																																																																																



- Motorji in pogonski sklop druge generacije
- + Aktivni tempomat Predictive Powertrain Control
- + Analiza uporabe FleetBoard

Učinkovitost je vsota podrobnosti

Aktivni tempomat Predictive Powertrain Control in analiza uporabe FleetBoard sta na voljo kot dodatna oprema.
Za več informacij se obrnite na svojega prodajalca vozil Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



SEŠTEVEK TOČK



	Največje možno število točk	Mercedes-Benz	Scania	Volvo
Kabina				
Servis/dvigovanje kabine	10	9,2	8,8	9,3
Vstop/izstop	15	11,6	14	13,5
Opcije opreme	20	20	20	20
Predali/police	45	36,5	41,0	34
Notranje mere	20	20	19,5	20
Delovno mesto	50	47,7	45,9	43,4
Postelja	20	20	17,7	18
Kakovost izdelave	20	19,7	18,3	17
Skupaj	200	184,7	185,2	175,2
Vožnja				
Udobje v vožnji	65	55,3	60,6	64,3
Upravljalnost	40	36,7	38,7	39,7
Zavore	35	35	35	34,3
Delo menjalnika	50	48,3	48,5	47,8
Skupaj	190	175,3	182,8	186,1
Motor				
Karakteristike motorja	25	22,5	25	24,5
Menjalnik	60	54,5	54	55
Osi	25	24,5	24	25
Voznost	40	39	39,5	40
Moč	50	46,3	50	47,5
Skupaj	200	186,8	192,5	192
Poraba				
Delna obremenitev	35	33	35	31,5
Polna obremenitev	15	15	14,5	14,3
AdBlue poraba	10	10	8	7,8
Skupna poraba na testu	75	73	75	70
Skupaj	135	131	132,5	123,6
Stroški/uporaba				
Nosilnost	30	23,5	25	30
Servisni interval	30	30	30	27
Izguba vrednosti	60	60	60	59
Serijska oprema in opcije	30	30	30	29
Skupaj	150	143,5	145	145
Varnost				
Motorna zavora	30	30	26	28
Varnostna oprema	20	19,5	17	18
Luči, preglednost, ogledala	60	57,5	58,5	59
Pasovi	15	15	15	15
Skupaj	125	122	116,5	120
Skupni seštevek	1000	943,3	954,5	941,9

Primerjalni test je bil opravljen v sodelovanju z revijo Lastauto omnibus.



Opravljanje testa je izredno naporno in vzame veliko časa.

va AdBlue, vsaj kar zadeva konkurenčna modela. FH je na testu v povprečju porabil za 1,3 litra več goriva kot Scania in 0,8 litra več kot Actros. To pa ja poglavje, pri katerem Volvo z modelom FH nekoliko zaostaja, čeprav je temperament vozila podoben Mercedesovemu Actrosu.

Kakorkoli že, med tovarnjaki so določene razlike, vsak ima svoje prednosti in slabosti. Pri porabi goriva je med temi tremi modeli Scania nepremagljiva. Zaostaja pa na področju varnosti, kjer mora preostalima dvema kandidatom priznati premoč. Prvo mesto si zasluži Mercedesov Actros zaradi sistema za vzdrževanje smeri vožnje (ima ga tudi Volvo FH), toda poleg tega ima Actros kot edini tudi sistem zaznavanja pešcev, ki deluje v kombinaciji s sistemom zaviranja v sili. In to je tista razlika, ki ga postavlja na prvo mesto.

Pri oceni kabin je rezultat naslednji: kljub popolnoma različnim konceptom je prostornina kabin pri vseh kandidatih skoraj na enakem nivoju. Prednosti in slabosti pri Mercedesu in Scanii pa so tiste, ki so na koncu odločile o zmagovalcu. Za FH pa velja: je všečnega videza in udoben, toda vseeno sklepa preveč kompromisov.

In tako sta v dvoboju za prvo mesto ostala le še dva. Scania si kot najnovejše vozilo zasluži prvo mesto, na drugem mestu je Mercedesov Actros in le malce za njim se je uvrstil Volvo FH.



Med tovarnjaki so določene razlike, vsak ima svoje prednosti in slabosti.



Točenje goriva poteka pod budnim očesom vseh sodelujočih.



Natančne meritve so ključ do uspešno opravljenega testa.

★ RAZSTAVA VOZIL IN OPREME ★ SREČANJE PREVOZNIKOV ★
STROKOVNI POSVETI ★ ZABAVA ★ MEGA PRIREDITEV



PETEK

SOBOTA

25. - 26. maj 2018

Ljubljana - BTC - Logistični center

www.transport-show.si



Kakšne so letošnje zahteve avtoprevoznikov?

Obrtno-podjetniška zbornica Slovenije vsako leto pripravi zbir aktualnih zahtev obrti in podjetništva, ki so sporočilo vladi, kako naj načrtuje nabor politik za ta del gospodarstva. Med temi zahtevami so zahteve avtoprevoznikov med najbolj udarnimi in najbolj obsežnimi.

Besedilo: Janez Kukovica

KER V SEKCIJI za promet ugotavljajo, da je nelojalna konkurenca tista, ki izrazito zmanjšuje gospodarsko uspešnost njihovih članov, so se odločili predlagati spremembo vrste določb temeljnega panožnega zakona. Osredotočili so se na področje pridobivanja dovoljenj za delo v panogi, pri čemer menijo, da je treba zaostri pogoje za izdajo licenc. Tako predlagajo, da se uvede posebna nalepka za vsa motorna vozila, s katerimi se opravlja prevoz blaga in potnikov, prevoznikom pa bi jo izdajala zbornica. Za upravljalca prevoza bi se lahko imenovala le oseba, ki je dejansko zaposlena v prevozniskem podjetju za polni delovni čas in ima resnično povezavo s podjetjem (uslužbenec, direktor, lastnik, delničar ipd.). Poslovanje prevozniskega podjetja naj bi bilo dejansko vodeno s sedeža podjetja, pri tem naj bi obstajalo določeno razmerje med številom vozil in številom zaposlenih (npr. en zaposleni od 5 do 10 vozil, 2 zaposlena od 11 do 19 vozil itd.). Pogoj za pridobitev licence naj bi bil tudi, da prevoznik izkazuje toliko zaposlenih, kot ima vozil. Za vsako odstopanje bi moral prevoznik izdajatelju licence predložiti posebno izjavo in obrazložitev. Sekcija predlaga izdajanje licenc tudi za vozila pod 3,5 tone največje dovoljene mase, hkrati pa naj bi se ponovno vzpostavila evidenca voznikov, zaposlenih pri prevoznikih.



ZAKAJ BI VOZILA NABIRALA DODATNE KILOMETRE?

Sekcija kljub dolgoletnim prizadevanjem še ni dosegla ustrežnejše rešitve pogojev za vožnjo v lokalnem prometu. Še vedno so številne državne ceste označene z znaki za omejitev vožnje tovornih vozil, ki presegajo 7,5 tone največje dovoljene mase. Omejitve silijo prevoznike, da morajo izbirati prevoze na daljših obvoznih razdaljah, kar seveda podraži prevoz in obremenjuje okolje. Zato se sekcija v svoji zahtevi zavzema za to, da velja omejitev vožnje za omenjena vozila le v primeru, ko Slovenijo prehajajo. Smiselno predlaga, da se po lokalnih cestah dovoli vožnja lažjim tovornim vozilom, saj gre v takih primerih praviloma za lokalne prevoze oziroma za dostavo. Gre za dva že skoraj razpita sporna cestna odseka: omejitve na glavni cesti Krško–Celje (nepravilno razumevanje »tranzitne« omejitve) in problemi zaradi nepopolne signalizacije na območju Lenarta.

Da bi prevozniki lahko dostavljali blago prejemnikom, bo morala država nujno zagotoviti tudi boljšo pretočnost mejnega prehoda Obrežje. Čakalne dobe občasno dosegajo tudi sedem ur, kar seveda ogroža izpolnjevanje pogodbe-



► Pogoji za pridobitev licence naj bi bil tudi število zaposlenih oseb

nih obveznosti prevoznikov glede natančno dogovorjenih rokov dostave blaga. Pritiski naročnikov po pravočasni dostavi blaga (v vse krajših rokih) so izredno močni, po drugi strani pa morajo prevozniki spoštovati zakonske omejitve o maksimalnem času vožnje oziroma dela voznikov.

GLOBE NAJ BODO UPERJENE PROTI RESNIČNIM KRŠITELJEM

Sekcija predlaga odpravo nekaterih glob, ki jih morajo za prekrške voznikov plačevati prevozniška podjetja in njihove odgovorne osebe. Utemeljitev za takšno zahtevo vidi sekcija v naravi voznikovega dela, ki delodajalcem onemogoča, da bi delo voznikov nadzorovali neposredno. Gre

predvsem za prekrške, kot so vožnja v času prepovedi prometa za tovorna vozila, prepovedana vožnja v lokalnem prometu, preseganje osnih obremenitev ali skupne največje dovoljene mase ali največje dovoljene mase vozila. Stališče sekcije je, da so za te prekrške odgovorni vozniki, ki s pridobljeno temeljno kvalifikacijo (in poznejšim rednim izobraževanjem) izpričujejo svojo usposobljenost za ravnanje v skladu z zakonskimi predpisi.

DIKTAT NAROČNIKOV PREVOZOV

Ker se v zadnjem času prevozne pogodbe v praksi vse bolj prikrajajo zahtevam naročnikov prevozov, bo treba korigirati vsebino pogodbe o prevozu. Vse prevečkrat se namreč dogaja, da mora voznik opraviti tudi naklad in razklad tovara, za tako opravljeno storitev pa naročnik ni pripravljen priznati dodatnega plačila. Že uveljavljena praksa je tudi, da naročnik prevoza zahteva brezplačno vračilo palet ali transportne embalaže. V sekciji menijo, da gre za nepravilne pritiske na prevoznike. Podobno je tudi, ko gre za povišanje cestnin in goriva. Zato naj bi račun za prevoz po novem vseboval: znesek voznine, znesek razklada/naklada tovara, znesek vračila embalaže ter strošek cestnine in goriva. Eden od problemov, ko avtoprevozniki utrpijo veli-

NOVO ORIGINALNO OLJE MAN.

Dodatni 10% popust na servisne storitve z novim originalnim oljem MAN.

KONTAKT
041 50 10 70
031 30 15 15

Pooblaščen serviser MAN
Prigo, d.o.o., Brezovica
Servisni center Brdo



Akcija velja od 1.4.2018 do 30.4.2018 oz. do razprodaje zalog. Popusti se ne seštevajo. Slike so simbolične. Možne so napake v tekstu.

Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana, T: +386 (0)1 365 83 00, G: +386 (0)31 30 15 15, E: servis@prigo.si, S: <http://man.prigo.si>

► Pri zasegu vozil nastajajo nesorazmerni stroški

ko (nepotrebno) gospodarsko škodo, so zasegi vozil kot posledica hujših voznikovih kršitev. Pri zasegu vozil nastajajo nesorazmerni stroški, kajti vozilo odpeljejo tudi na zelo oddaljena mesta, prevozniki pa vozil ne morejo dobiti nazaj, dokler o prekršku ne odloči (preobremenjeno) sodišče. V sekciji menijo, da je namen zakona preprečiti vožnjo vozniku, ki ne izpolnjuje pogojev zanjo. Za ta namen pa ne bi bilo treba vozila zaseči, temveč bi lahko opravili »uradno pečatenje« vozila na urejenem bližnjem parkirišču in uvedli takojšnjo obravnavo primera na pristojnem sodišču. S tem bi bistveno skrajšali čas, ko vozilo ne bi bilo operativno. Hkrati bi bilo treba odpraviti določilo, ki podjetju in odgovorni osebi predpisuje visoke globe za voznikov prekršek (npr. vožnja brez veljavnega voziškega dovoljenja). Dogaja se namreč, da delodajalec kljub vsej svoji skrbnosti in doslednosti ne more vsak dan preveriti, ali voznik izpolnjuje pogoje za vožnjo. Sekcija predlaga, da država najprej vzpostavi mehanizme za pridobitev pravih in relevantnih podatkov o vozniku, šele nato pa naj poseže po kaznovanih ukrepih.

V sekciji niso zadovoljni z učinkovitostjo nadzora v cestnem prevozništvu. Stopnjujejo se namreč pritiski udeležencev v prevoznih storitvah (pošiljatelji, špediterji, organizatorji potovanj, glavni izvajalci, podizvajalci, agencije za zaposlovanje voznikov ...) na prevoznike, da čim več blaga prepeljejo v čim krajšem času, kar posledično pomeni, da jih silijo v kršenje evropske uredbe št. 561/2006. Nadzora pa praktično ni. Podobno velja tudi za nadzor oziroma odkrivanje lažnih prevozov za lastne potrebe, tehnične oporečnosti vozil, zaposlovanje na črno itd. Sekcija seveda pričakuje usklajen nadzor inšpekcijskih organov.

Pričakuje pa tudi vzpostavitev uradne evidence vozil, katerih podatki se bodo ujemali z dejanskim stanjem. Ugotavlja, da pomanjkljivi oziroma napačni podatki vplivajo na višino letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu. Zara-



di napačnih podatkov so lahko prevozniku neupravičeno zaračunane višje vrednosti letnih dajatev. Sekcija še meni, da zakonska odgovornost za točnost vnesenih podatkov ne more biti prevoznikova, ampak je ta odgovornost pri resornem ministrstvu.

Za zaščito majhnih prevoznikov in uravnoteženje konkurence na področju javnega prevoza potnikov sekcija predlaga, da država neposredno lahko sklepa pogodbe o izvajanju javne službe z malimi in srednje velikimi podjetji (do 23 vozil), katere letna vrednost bi segala do dva milijona evrov ali 600 tisoč kilometrov storitev javnega potniškega prometa. Sedanji mejni vrednosti sta en milijon evrov ali 300 tisoč kilometrov.

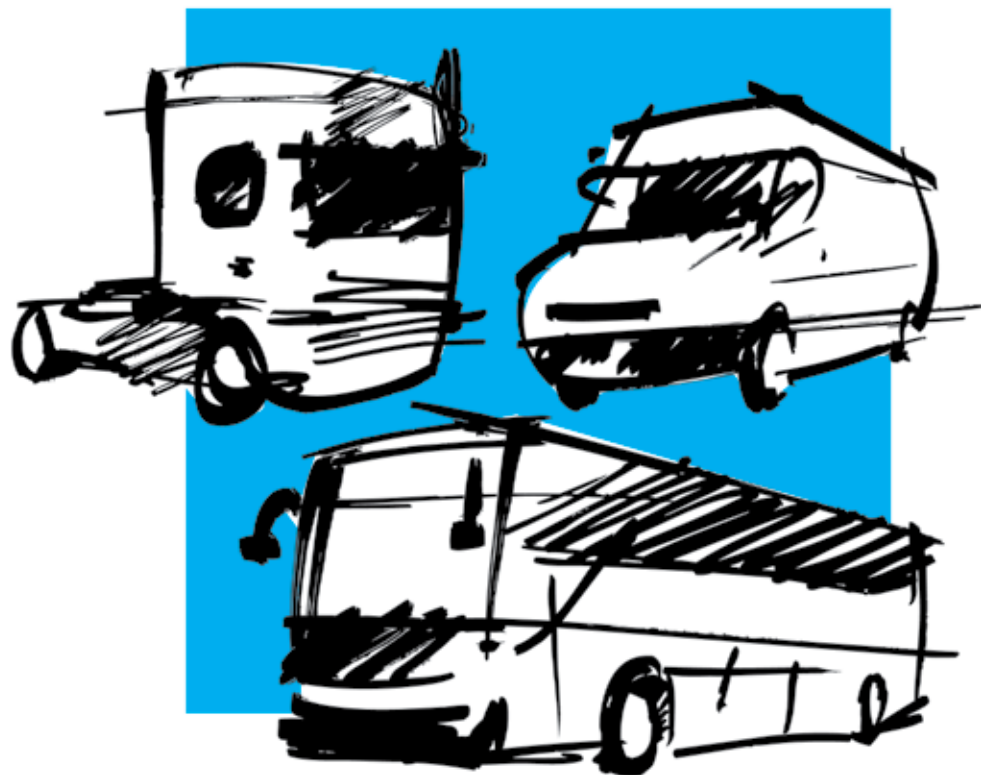
DRŽAVNE FINANČNE SPODBUDE

Za izboljšanje gospodarskega položaja panoge sekcija predlaga tudi državne finančne spodbude prevoznikom. Te naj bi bile namenjene za vračilo taks za ogljikovega dioksida, za nakup pnevmatik, ki omogočajo prihranke energije, za nadgradnje vozil, ki zmanjšujejo zračni upor, za subvencioniranje nakupa motornih vozil na dvogorivni sistem in nakup tovornih vozil in avtobusov s pogonom na plin.

Nujne so tudi zakonske spremembe na področju prevozov s taksijo. Taksistu naj bi bilo omogočeno, da bi v občini, kamor je pripeljal potnike, lahko sprejel nove potnike (četudi v tej občini nima veljavnega dokumenta za delo). Sekcija se zavzema, da bi država predpisala strokovno usposobljenost, ki jo morajo izpolnjevati taksisti, in kot pogoj za delo upoštevala tudi dober ugled (nekaznovanost za hujša kazniva dejanja). Vozniki naj bi dobili izkaznico, ki bi jo morali imeti med vožnjo v vozilu. V taksistični dejavnosti bi bilo treba prepovedati zaposlovanje voznikov na podlagi podjemnih pogodb. Delo voznika naj bi bilo možno le na podlagi pogodbe o zaposlitvi in kot kratkotrajno delo družinskega člana. Poleg tega bi bilo treba vzpostaviti ustrezne standarde glede vozil in voznikov, določiti maksimalno ceno in sankcionirati kršitve delovne zakonodaje.

Do uvedbe sodobnih tehnoloških oblik prevoza pri nas (na podlagi spletnih aplikacij) izražajo v sekciji določeno nasprotovanje, dokler ne bo ustrezno urejen zakonski položaj taksistov. V sedanjih razmerah namreč vidi organizatorje prevozov na spletnih platformah kot izrazito nelojalno konkurenco.

13. IZBOR ZA SLOVENSKO



GOSPODARSKO VOZILO LETA

**IZBERITE SLOVENSKI TOVORNJAK,
AVTOBUS, DOSTAVNIK IN PICK-UP LETA**

Glasujte na: www.gvl.si





LOGISTIKA POSTAJA ČEDALJE KOMPLEKSNEJŠA

Na skupščini Slovenskega logističnega združenja (SLZ), ki je bila pred kratkim, je bil ponovno za predsednika izvoljen Igor Žula, sicer direktor družbe 3 Projekt. Ob tej priložnosti smo se pogovorili z njim o delovanju logističnega združenja, njegovih načrtih in izzivih, pred katerimi je panoga.

Združenje je v petih letih naredilo izjemno velike korake in se preoblikovalo v sodobno organizacijo. Kakšni so prihodnji načrti in strateški cilji SLZ?

Slovensko logistično združenje je zdaj v povsem drugačni kondiciji, kot je bilo pred petimi leti. Takrat je imelo dva člana, osrednji logistični dogodek je bil odpovedan, račun je bil prazen. Ključne strateške aktivnosti so bile usmerjene v vzpostavitev široke logistične skupnosti, ki bo povezovala ponudnike in uporabnike logističnih storitev, ob tem pa povečanje sodelovanja med gospodarstvom in fakultetami, konsolidacija logističnih do-

godkov in izvedba enega mednarodno zanimivega logističnega dogodka na leto, popularizacija nagrade logist leta in povečanje pomena tega priznanja. V nadaljevanju pa vzpostavitev partnerskega odnosa z državo in pristojnimi institucijami ter okrepitev sodelovanja z mednarodnimi institucijami.

V preteklem mandatu smo z dosedanjim upravnim odborom in drugimi podporniki večino energije usmerjali v promocijo stroke in krepitev baze. Zdaj je drugače, saj smo strateške aktivnosti v glavnem realizirali, in nastopil je čas za prenovo strateških ciljev. V naslednjem obdobju

želimo postati glavna referenca na področju povezovanja vseh deležnikov v logistiki in glavni motor za transformacijo podjetij v smeri povečevanja dodane vrednosti. Svoje poslanstvo pa vidimo v promociji stroke in spodbujanju povečevanja konkurenčnosti slovenske logistike (v predelevalni dejavnosti in logistiki) s pomočjo tehnološke in produktne preobrazbe. Zelo pomembno je, da smo temu podredili tudi strukturo v upravnem odboru združenja, kjer sta se zdaj pridružila Tadej Pojbič (Kemofarmacija) in Damjan Zupančič (TPV). Oba sta prejela nagrado logist leta

in oba imata na področju logistike visoke strokovne reference.

Temu smo prilagodili tudi ključne strateške cilje, ki so še bolj usmerjeni v mednarodno delovanje in povečevanje zavedanja o pomenu logistike. Osnovni okvir je ostal enak, pri čemer bomo članom še naprej omogočali, da se z nami udeležujejo pomembnejših mednarodnih sejmov in ogledov dobrih praks, več pa bo internih predavanj in bolj se bomo vključevali v razvojne aktivnosti na področju logistike.

V preteklem mandatu je bilo opravljenega veliko dela.

Kaj je najbolj zaznamovalo to obdobje?

V preteklih letih smo za člane izvedli več kot 60 različnih aktivnosti, podelili smo več kot 20 štipendij, članstvo se je povečalo na 184 članov in simpatizerjev, logistični kongres pa postaja čedalje bolj uveljavljen mednarodni logistični dogodek. Sodelovali smo pri pisanju Akcijskega načrta za SRIP Mobilnost, kjer smo skupaj z Združenjem za promet pri GZS pokrili logistični del SRIP-a.

Jedro delovanja je usmerjeno v lastno članstvo. Zdaj imamo 184 članov, 30 od njih je študentov in simpatizerjev. Med našimi člani so direktorji podjetij in odločevalci kot tudi študenti. Hkrati pa smo povezovanje pred leti zastavili zelo resno. Nikoli nismo želeli, da so naši člani samo logisti ali prevozniki, ampak da so čim boljše zastopani delovna področja in procesi, ki so kakorkoli povezani z logistiko, od naročnikov logističnih storitev do ponudnikov logističnih storitev in IKT-rešitev. Vključno s profesorji, svetovalci itd. Samo tako bo potekal prenos znanj na pravi način, hkrati pa bo tudi povezovanje bolj celovito in smiselno.

Kakšni so letošnji načrti logističnega združenja?

Letos nadaljujemo dosedanje prakso, vendar z večjo intenzivnostjo in z več internimi delavnicami. Sejem LogiMat in ogled dobre prakse v pražarni Illy v Trstu sta že za nami. Zdaj so vse moči usmerjene v naš najpomembnejši mednarodni dogodek, kongres Oskrbovalne verige v znanosti in praksi 2018.

Če bo dovolj zainteresiranih, bomo člane aprila peljali tudi na sejem CeMAT v Hannover, v maju pa na sejem Smart Automation v Linz, ki ga bomo v juniju nadgradili še s sejmom Automatica. Oba sta usmerjena v avtomatizacijo in robotizacijo v proizvodnji in logistiki. Še posebno procesi internih pretokov in oskrbe postajajo vse bolj digi-

talizirani, avtomatizirani in robotizirani, zato se nam zdi, da je pomembno spremljati in nadgrajevati tudi ta segment.

Kot rečeno, v maju bomo začeli tudi serijo delavnic na temo javnega nastopanja, ki se bodo v nadaljevanju dopolnjevale še s štiri-mi dopolnilnimi delavnicami v drugi polovici leta. Predvidoma bomo v juliju organizirali ogled dobre prakse in razpravo na temo digitalizacije in pametne tovarne, v septembru pa sledi tradicionalni piknik z vožnjo po Ljubljani, obisk sejma FachPack in v oktobru naš drugi pomembni dogodek Keep IT Simple.

Podpiramo tudi druge komplementarne dogodke, ki niso v naši izvedbi, a naš program na področju logistike smiselno dopolnjujejo in ne predstavljajo konkurence, vendar pa se ob tem dogovorimo za članske ugodnosti. Pred koncem leta bomo podelili nove štipendije za študijsko leto 2018/19 za tiste študente, ki v logistiki naredijo presežek. Na to sem še posebno ponosen, saj imam možnost spremljati nekatere naše prejemnike štipendij in vidim, da dobro delo nadaljujejo tudi pri delodajalcih. Ta inštitut bomo razvijali in ga še krepili.

Pred vrati je vaš osrednji dogodek, logistični kongres, ki bo od 11. do 13. aprila v Portorožu. Kaj bodo nosilne teme, kdo vse bo predaval, koliko udeležencev pričakujete?

Kongres je naš največji in najpomembnejši dogodek, ki vsako leto raste in vsako leto privabi čedalje več članov iz domačega in mednarodnega okolja. Letošnje teme so upravljanje kadrov v logistiki, kako je mogoče še izboljšati sodelovanje med logisti in naročniki, sodobne tehnologije v interni logistiki, blockchain v logistiki. Dodatno pa smo v program vključili tudi predstavitev, s katerimi bomo osvetlili vlogo Strateškega razvojnega inovativnega partnerstva na

področju mobilnosti (SRIP) in možnosti, ki jih za logistiko in podjetja ta prinaša. Na letošnjem kongresu gostimo tudi Združenje špediterjev jugovzhodne Evrope (SEEFF), ki bodo prisotni z močno mednarodno delegacijo in s katerim smo dogodek v mednarodnem smislu pomembno nadgradili.

Vsa predavanja temeljijo izključno na dobrih praksah in vsem prisotnim omogočajo, da spoznajo, kaj so predavatelji naredili, kako so to naredili, kakšni so učinki in kakšne so pasti. Primeri, ki jih bomo imeli možnost spoznati, so iz domačega in mednarodnega okolja. Tako bodo izkušnje z nami delili vodilni predstavniki podjetij Royal Lemkesh, BSH Hišni aparati, Revoz, Salus, Kemofarmacija, SIGR transport, Waberer's, P&G, TPV, Steklarna Hrastnik, Kariera, Fraunhofer inštitut, IEDC Bled, Cargo X, Trinet informatika, Zeno truck, Riko, Epilog, Avtomobilski grozd in Združenje za promet pri GZS. Vsi po vrsti s predstavitvami in z zelo konkretnimi projekti.

Ocenjujem, da se bo logističnega kongresa udeležilo več kot 200 ljudi iz različnih panog in tudi iz javnega sektorja.

Gospodarske razmere so se v Sloveniji močno izboljšale, imamo visoko gospodarsko rast. Ali se to pozna tudi v logistiki in kako?

Seveda se pozna. Večji pretovor v Luki Koper in gospodarska rast s seboj prinašata večjo potrebo po oskrbi z blagom na eni strani in na drugi strani z gotovimi izdelki. Tudi industrija postaja pogumnejša pri prenosu logistike na zunanje izvajalce. Količina blaga je seveda najpomembnejši element v logistiki in to se pozna.

Delež transporta in logistike se v BDP države večja in je v letu 2016 znašal 6,3 odstotka, leta 2007 pa je bil 5,6 odstotka. Tudi brez statistike se vidi, da se v logistiki tudi na investicijskem področju veliko dogaja





in lepo je biti del tega. Hkrati pa to s seboj prinaša druge izzive, predvsem na kadrovskega področju. Vozniki so že formalno deficitarni kader, vedno težje je dobiti dobre in usposobljene delavce v skladišču, prometni

pisarni ipd. To v logistiki predstavlja čedalje večji izziv.

Kaj je letos najbolj aktualno v slovenski logistiki?

Tudi letos je najbolj aktualna tema drugi tir, za katerega upam, da se bodo naredili koraki naprej in da bo več transparentnosti. Hkrati pa smo dočakali tudi investicije v večje logistične in servisne objekte. Menim, da se je začelo premikati tudi na področjih tehnološke preobrazbe, saj so tako imenovane razvojne investicije in SRIP-i vendarle spodbudili več razmišljanja in povezovanja na področju digitalizacije in tehnološke modernizacije.

Kako je z uvajanjem naprednih tehnologij v logistiki in njihovim vplivom na poslovanje in procese v logistiki (IT-podpora, avtomatizacija, robotizacija, digitalizacija ...)?

Digitalizacija, avtomatizacija in robotizacija imajo na učinkovitost in produktivnost v logistiki ključen vpliv. Logistika ima ključen vpliv na produktivnost tudi v industriji, zato se meja med proizvodnjo in logistiko vse bolj briše, procesi se čedalje bolj integrirajo, hkrati pa tehnološko vprašanje postaja vse pomembnejše. Še posebno zdaj, ko je delavce v logistiki vse težje dobiti in ko se povečujejo zahteve po višjih plačah. Na drugi strani je čedalje večji pritisk na cene storitev, zato je normalno, da je naslednja stopnja večja avtomatizacija, ki se bo s časom še povečala. Najpomembnejši projekti na področju urejanja internih procesov so v zadnjih letih povezani z vpeljavo avtonomnih vozil in avtomatske identifikacije. Ti trendi se nadaljujejo in menim, da smo šele na začetku pospešenegega investiranja v logistične procese. Drugače je pri procesni in organizacijski transformaciji, ki imata prav tako pomemben vpliv na učinkovitost in produktivnost v logistiki (in proizvodnji). Temu se v podjetjih še vedno premalo posvečajo ter ostaja izziv in priložnost za leta, ki sledijo.

Kako bi lahko v logistiki povečali dodano vrednost?

Dodana vrednost na zaposlenega v logistiki je res velik izziv. V Sloveniji je bila leta 2015 40.000 evrov, tako da zaostajamo za povprečjem v EU, kjer je bila 51.000 evrov. Še bolj zaostajamo na primer za Avstrijo (70.000) in Italijo (53.000). Prepričan sem, da tradicionalna logistika, ki je sestavljena samo iz hrambe in transporta blaga, nima prave prihodnosti, če se ne bo tehnološko nadgradila in hkrati nadgradila tudi z dodatnimi storitvami in novimi poslovnimi modeli. A to je izziv za naročnike kot tudi za ponudnike logističnih storitev. Prvi morajo biti pripravljeni na izločitev dela zdaj internih operacij in temu primerno oblikovati povpraševanje, drugi pa morajo biti pripravljeni na razvoj teh storitev in oblikovanje ustrezne ponudbe. V prej omenjenih SRIP-ih smo temu dali velik pomen.

Logistika postaja čedalje kompleksnejša, naročilne količine se manjšajo, frekvence oskrbe se večajo, zvišuje se pritisk na cene, potrebe po varnosti in vpogledu v stanje blaga so vse pomembnejše itd., hkrati pa tehnološke rešitve omogočajo čedalje večjo fleksibilnost, vedno več povezljivosti med naročnikom in izvajalcem logističnih storitev in s tem več priložnosti za razvoj novih poslovnih modelov, ki poleg novih storitev zunaj klasičnih aktivnosti vključujejo tudi tiste, ki jih omogoča tehnologija.

STORITVE SKLADIŠČENJA
TRANSPORTNE STORITVE
OSTALE STORITVE

BTC
Logistični center

BTC Logistični center | 1533 Ljubljana | Letališka 16
telefon: 01 585 11 88 | faks: 01 585 10 07
e-pošta: logisticni.center@btc.si | www.logisticni-center.si

POVEZOVANJE > SODELOVANJE > MEDNARODNO DELOVANJE > ŠIRJENJE ZNANJA IN DOBRIH PRAKS

Plan aktivnosti april – december 2018:

- Logistični kongres Oskrbovalne verige v znanosti in praksi 2018 (11. -13. april);
- ogled sejma Hannover Messe / CeMAT (april);
- ogled sejma Smart Automation Austria (maj);
- delavnica "Javno nastopanje" (maj - več srečanj);
- ogled sejma Automatica, Munich (junij);
- delavnica "Digitalna agenda" in ogled dobre prakse (julij);
- Članski SLZ piknik (september);
- Ogled sejma FachPack 2018, Nuremberg (september);
- 5. konferenca IT v logistiki Keep IT Simple 2018 (oktober);
- delavnica "Kako se pogajati" (november).



Izpolnite prijavnico na www.slz.si
in postanite član Slovenskega
logističnega združenja.

www.slz.si

Letališka 16 | 1000 Ljubljana
T: 01 585 11 88 | E: info@slz.si

Logistični 2018 kongres

OSKRBOVALNE
VERIGE V ZNANOSTI
IN PRAKSI

od 11. do 13. aprila 2018, GH Bernardin, Portorož

www.logisticnikongres.si



Partnerji



Generálni pokrovitelj



Pokrovitelj večera



Veliki pokrovitelji



Pokrovitelji



Pokrovitelja odmora

Uradna voda

Uradna kava

Kongres podpira

Medijska partnerja

Električni MAN eTGE

MAN eTGE bo s svojim električnim motorjem zadovoljil povpraševanje po distribucijskem in tovarnem prometu z električnimi vozili v urbanih območjih. Električni MAN TGE lahko prevozi razdalje do 160 kilometrov in ima nosilnost med 950 in 1700 kilogrami z največjo skupno dovoljeno maso 3,5 ali 4,25 tone. Polnilna postaja z močjo 40 kW bo napolnila baterijo do 80 odstotkov v 45 minutah. MAN eTGE je mogoče napolniti tudi z manj zmogljivim polnjenjem z izmeničnim tokom, s čimer se bo vozilo napolnilo v približno petih urah in pol. Približno devet ur je potrebno za polnjenje z 220 V AC. Z ustreznim vzdrževanjem baterije ta po desetih letih in okoli 2000 ciklih polnjenja izgubi le okrog 15 odstotkov svoje kapacitete. Posebno ker se posamezni moduli šestih ali dvanajstih celic lahko zamenjajo ločeno. Električna različica je gnana na sprednji kolesi in uporablja električni motor s 100 kW moči in 290 Nm navora. V kombinaciji z maksimalno hitrostjo 90 km/h to pomeni, da takšno vozilo na 100 kilometrov dolgi poti porabi okoli 20 kWh električne energije. MAN eTGE bo na voljo od julija dalje.



Peugeot Rifter

Novi Peugeot Rifter je na voljo v dveh dolžinah s 5 ali 7 sedeži ter z učinkovitimi motorji in tehnično opremo zadnje generacije. Prednji del vozila je moderen in robustno zasnovan, krasita ga logotip znamke leva, umeščen na sredino okrasne maske, in značilna LED-osvetlitev na sredini žarometov. Z oblikovno zasnovano karoserije so usklajeni nosilni drogovi strešnega prtljažnika in se lepo prilegajo dizajnu, odprti spodnji deli pa omogočajo lažje pritrjevanje tovora. Na zadnjem delu se raztezajo velika prtljažna vrata, ki odpirajo dostop do prostornega prtljažnika. Rifter ponuja tudi nekaj oblikovalskih in uporabnih značilnosti iz segmenta športnih terenskih vozil, kot so dvignjeno podvozje, velika kolesa, velike zaščite spodnjih delov vrat, spodnjega dela karoserije, blatniških košev in odbijačev pa tudi prednji in zadnji spojler. Na voljo v podaljšani različici (+35 centimetrov), ki ponuja dodatne možnosti glede udobja in uporabnosti.



Samodejni klic za pomoč obvezen tudi za dostavna vozila

Po 31. marcu 2018 bodo morali imeti vsi novi tipi avtomobilov in tudi lahkih dostavnih vozil, ki bodo naprodaj v Evropski uniji, vgrajeno napravo eKlic za klic v sili na številko 112. Naprava eKlic je klic v sili, ki ga lahko ročno sprožijo potniki v vozilu ali pa se sproži samodejno takoj, ko senzor, vgrajen v vozilu, zazna hudo nesrečo. Ob sproženju eKlica se vzpostavi govorna povezava s pristojnim centrom za obveščanje. Z vzpostavitvijo govornega kanala se operaterju za sprejem klicev v sili posreduje minimalen nabor podatkov (MSD). Najpomembnejši so podatki o natančni lokaciji nesreče ter znamki in modelu vozila, udeleženega v nesreči. Poznavanje točne lokacije nesreče je ključnega pomena, saj omogoča reševalnim službam, da lahko veliko hitreje prispejo na kraj nesreče. Tako prihranjen čas pomeni več rešenih življenj. Za vzpostavitev sistema eKlic, ki temelji na evropski številki za klic v sili 112, so morali vsi centri za obveščanje v državah članicah opraviti nadgradnjo in oceno skladnosti do 1. oktobra 2017.

Dvomilijonti Caddy

Dvomilijonti proizvedeni Caddy četrte generacije iz tovarne Volkswagen Antoninek v Poznau je postal sedemsedežni Caddy Maxi Trendline, bele barve, opremljen z 1.4 litrskim TSI bencinskim motorjem Euro 6 in z močjo 92 kW (125 KM). Prejela ga je Poljska humanitarna organizacija St. Brother Albert. Lansko leto so izdelali 165.000 Caddy vozil (+3,8 odstotka), tovarno pa so odprli leta 1993. Trenutno v tovarni Volkswagen Antoninek v Poznau naredijo 720 vozil na dan, medtem ko so leta 2003 naredili 520 vozil. V tej tovarni proizvajajo tudi nekaj verzij T modela (pick-up, furgon in kombi). Trenutno v tovarni dela 11.000 ljudi in 2.700 delavcev v novi tovarni, kjer se izdeluje Crafter. Prva generacija Caddya za evropsko tržišče je bila predstavljena leta 1982, druga generacija je bila predstavljena leta 1995, tretja leta 2003, od takrat dalje, se je celotna proizvodnja preselila v Poznan na Poljskem.



Kangoo Z.E.33 prejel nagrado Best Electric Van

100-odstotno električni Renault Kangoo Van Z.E.33 je bil imenovan za Best Electric Van. Priznanje, ki ga podeljuje podjetje Business Vans, je omenjeni model izbralo prav zaradi izboljšane baterije in hitrejšega polnjenja, poleg tega pa je prepričal s svojo uporabnostjo, širokim razponom dejavnosti in varčnostjo. Pomemben prispevek k najnovejšemu modelu Kangoo Van Z.E.33 je nedavno uvedena akumulatorska baterija s 33 kWh, ki ima sicer veliko večjo kapaciteto skladiščenja kot prejšnja baterija, po velikosti pa sta obe bateriji enaki. Medtem ko baterije zagotavljajo, da lahko kombi potuje na daljše razdalje med polnjenji, kompaktne dimenzije napredne baterije prav tako pomenijo, da je na voljo razpoložljiva nosilnost do 4,6 m³ z nosilnostjo do 640 kg. Kangoo Z.E.33 lahko prevozi do 200 kilometrov in s tem zagotavlja nizke stroške vzdrževanja.



Več o prenovljenem Transit Custom si preberite na eTransport.si

Prenovljen Transit Custom

Ford je predstavil novo gospodarsko vozilo Transit Custom, ki ga odlikujejo drzno novo oblikovanje, povsem nova notranjost in izboljšana produktivnost za poslovne uporabnike. Zasnovan je povsem na novo in nudi številne nove funkcije in možnosti, vključno z novo različico dostavnika EConetic s še varčnejšo porabo goriva. Pogonja ga 2,0-litrski dizelski motor Ford EcoBlue, ki je povsem na novo zasnovan in nudi številne nove funkcije in možnosti, vključno z novo različico dostavnika EConetic s še varčnejšo porabo goriva. Med tehnologijami, ki so prvič na voljo v gospodarskem vozilu, je tudi inteligentni omejevalnik hitrosti. Nova generacija Transita Custom pripravlja sceno za Fordovo naslednjo veliko inovacijo pri gospodarskih vozilih – uvedbo priklopne hibrida (PHEV) brez emisij, ki bo po načrtih na trg prišel leta 2019.

30 let Volkswagen Californie

Ikona kamperskega vozila California praznuje jubilejnih 30 let. Skozi štiri generacij California vozil je bilo prodanih 157.500 vozil. Zgodba vozila California se je začela leta 1988 ko so naredili prvo generacijo kamperskega vozila na osnovi Volkswagnovega Transporterja T3 z dvizno streho, ki se je lahko spremenila v dvometrski šotor in tako omogočila uporabnikom, da so lahko svoje vozilo parkirali kjerkoli. Prva California je imela na voljo le dve barvi Pastel belo in Marsala rdečo. Arhitekti so notranjosti dodali elegantno belo sivo kombinacijo kuhinjskega dela bivalnika ter v prvem letu prodali 5.000 enot. Takrat je California stala 39.900 nemških mark. Nadgradnjo uspeha je dosegel tudi prihod California T6 v letu 2015. S svojimi številnimi asistenčnimi sistemi za pomoč voznikom in maksimalno povezljivostjo je odpiral vrata v prihodnost avtodoma. Tudi ta California je postala hit, leta 2017 pa s 15.155, dosegla tudi nov prodajni rekord.





ZANESLJIVO IN SPROŠČENO DO CILJA

Ford Tourneo Custom že od predstavitve leta 2013 navdušuje številne potnike in voznike po svetu, med njimi tudi ekipe Smučarske zveze Slovenije, katere zlati sponzor je prav podjetje Ford.

Besedilo: Matej Jurgele; fotografije: Ford, Klemen Brumec

NOVI FORD Tourneo Custom, ki je na slovenske ceste zapeljal prav te dni, s svojo prilagodljivostjo, inteligentno zasnovno in funkcionalnim dizajnom poseblja vozilo, ki svojim potnikom ponuja prvorazredni potovalni prostor, vozniku pa sproščeno in prijetno delovno okolje. S prostorom za do devet potnikov in premium notranjostjo zagotavlja prostorno, udobno in varno okolje za potnike, obenem pa veliko prostora za prtljago. Zunanost zaznamuje masiven prednji del, dodaten pridih prvovrstnosti, ravno prav agresiven videz pa dodajo prednje kromane rešetke za vstop hladilnega zraka in dinamična prednja žarometna, katerih obroba sveti v tehnologiji LED. Žarometi so na voljo v različnih izvedbah, tudi ksenonski. Prefinjen dizajn se nadaljuje tudi v notranjosti, kjer popolnoma na novo zasnovana armaturna plošča izraža novo Fordovo filozofijo



»Med vožnjo radi pojedemo in se igramo različne igrice,« pravi Primož Peterka.



- 1** Idealno okolje za tiste, ki veliko časa preživijo v vozilu.
- 2** Sistem Ford SYNC 3 omogoča povezljivost, upravljanje pametnega telefona, glasbe in navigacijskega.
- 3** Zaradi izboljšane oblaginjenja in geometrije sedežev je udobje med vožnjo na visokem nivoju.

oblikovanja notranjosti vozil. Ta poudarja atraktiven videz in uporabniško naravnano postavitve, ki izhajajo iz pogostih interakcij s pametnimi napravami, brez katerih v današnjem času (žal) ne gre več. Horizontalna razporeditev povečuje občutek širine kabine, mehko oblaginjena armaturna plošča z dodatki visokega sijaja in kromanimi obrobami ter številne odlagalne površine pa ustvarjajo prvovrstno voznikovo delovno okolje. In če k temu dodamo še ergonomično razporeditev in lahko dostopnost do posameznih komponent, je to idealno okolje za tiste, ki veliko časa preživijo v vozilu. In med njimi so tudi trenerji, maserji, pomočniki in tekmovalci Smučarske zveze Slovenije, ki trenutno uporabljajo še predhodni model Tourneo Custom, s katerim so izjemno zadovoljni. Tudi tega namreč odlikujejo podobne karakteristike.

Nad prilagodljivostjo in uporabnostjo vozila Tourneo Custom je navdušen tudi Primož Peterka, pomočnika trenerja ženske A-ekipe v smučarskih skokih. Njegove naloge so priprava opreme, pomoč na terenu in treningih, delo s športnicami, predvsem pa veliko vožnje z modelom Tourneo Custom. Večinoma gre za dolge razdalje, povprečno od pet do trinajst ur, saj imajo tekmovanja po celotni Evropi oziroma svetu. Primož na vožnjah, ki trajajo do osem ali devet ur, prevaža dekleta iz ekipe skupaj z njho-

Premium notranjost zagotavlja prostorno, udobno in varno okolje za potnike

vo osebno prtljago, na daljše proge, ko »do vrha napolni kombi« z opremo, pa gre navadno z družbo iz smučarske zveze. Primoževa najdaljša pot »v enem kosu« doslej je bila dolga okoli 1200 km, torej dobrih 24 ur, tj. do Lillehammerja na Norveškem.

Primož pri Tourneo Customu nadvse ceni njegovo preglednost spredaj, da ima v kabini vse na doseg roke, udobno sedenje, tako da tudi po osmih urah vožnje prispe spočit. Udobje je ključno tudi



za ekipo športnic, ki si lahko svoj sedež namestijo, kot želijo, in na cilj tako pripejo spočite. Dovolj imajo prostora, da lahko iztegnejo noge. »Obenem pa imamo tudi veliko prostora za resnično veliko opreme,« povzame Primož. Pohvali tudi Fordov servis: »So zelo ažurni. Takoj popravijo, uredijo, hitro zamenjajo pnevmatike, pri menjavi kombija v času popravila takoj uredijo menjavo strešnega prtljažnika za smuči, vinjete in vse, kar je treba, hitro in brez kompliciranja. Odlično podporo nudijo! To nam je ključno, saj vseh 43 kombijev, ki jih uporabljamo različne ekipe oziroma trenerji in njihovi pomočniki, ves čas 'delajo', ves čas so v pogonu, celo leto. Če je kak na servisu, imamo kar težavo, da si jih trenerji potem med seboj sproti menjamo, saj treningi in tekme ter priprave in obveznosti, ki so povezane z njimi, potekajo ves čas, praktično vsak dan. Na pot navadno krenemo čez dan, s tekem pa se pogosto vračamo ponoči. Med vožnjo radi pojemo in se igramo različne igrice,« pravi Primož Peterka. Da je udobje med vožnjo pri novem Ford Tourneo Customu na visokem nivoju in prilagodljivost po željah uporabnikov, je zaslužen fleksibilen sistem sedežev. Ta omogoča številne možnosti njihove konfiguracije in prtljažnika. Na voljo je tudi različica L2 z daljšo medosno razdaljo, kjer je tovorni prostor še večji. Inovativna druga vrsta vrtljivih sedežev omogoča, da se sedeži obrnejo drug proti drugemu. Glede na izbrani model lahko v tretji vrsti in/ali posameznih sedežih v drugi vrsti izkoristite tudi tri

ločene sedeže. Udobje in praktičnost, tkanine in materiali visoke kakovosti pa so tisti, ki zagotavljajo prijetno ter udobno potovanje za voznika in potnike. To je dodatno izboljšano zaradi novega oblaginjenja in geometrije sedežev ter klimatske naprave, ki še hitreje segreje ali ohladi notranjost. Za povezljivost na vsakem koraku je nameščenih tudi šest USB-vtičnic, za dobro reprodukcijo zvoka pa poskrbi avdiosistem z desetimi zvočniki.

ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI IN UDOBJA

Ford Transit Custom ponuja številne inovativne funkcije za pomoč pri vožnji. Mednje spada inteligentni omejevalnik hitrosti, ki uporablja kamero za prepoznavanje prometnih znakov, informacije o omejitvah hitrosti posreduje vozniku, samodejno pa tudi prilagodi hitrost vozila. Sistem Cross Traffic Alert voznika opozarja na vozila, ki se približujejo v primeru vzvratnega zapuščenja parkirišča ali slabe vidljivosti. Sistem za zaznavanje vozila v mrtvem kotu vzvratnih ogledal BLIS pa omogoča varnejšo menjavo voznega pasu, saj uporablja radarska tipala, ki zaznajo vozila. Če ta zaznajo vozilo, ki ga voznik ne vidi, ga sistem opozori z vklopom lučke na zunanjem ogledalu. Prilagodljivi tempomat je tehnologija, ki naredi predvsem daljše vožnje manj stresne. Z nastavitvijo zelene hitrosti in razdalje do spredaj vožečega vozila sistem samodejno ohranja nastavljeno razdaljo. Če senzorji ugotovijo, da se promet upočasni,



Za prilagodljivost po željah uporabnikov je zaslužen fleksibilen sistem sedežev.

se bo samodejno upočasnilo tudi vozilo. Ko se promet normalizira, vozilo znova pospeši glede na nastavljeno hitrost.

POVEZLJIVOST NA POTI

Sistem Ford SYNC 3 omogoča povezljivost, upravljanje pametnega telefona, glasbe in navigacijskega sistema z intuitivnimi glasovnimi ukazi ali prek 8-palčnega barvnega zaslona na dotik. Ta se poveže s sistemoma Apple CarPlay in Android Auto, Applink pa omogoča dostop do najljubših aplikacij za pametne telefone, vključno s Spotify. Prometne informacije, ki so posredovane v živo, omogočajo izogibanje zastojem. SYNC 3 omogoča celo, da priključite seznam lokalnih restavracij le z ukazom »Lačen sem« ali pa dostopate do Michelinovega vodnika ter izberete restavracijo in opravite rezervacijo. Pomembni del sistema Ford SYNC, ki lahko reši življenje, je tudi funkcija Pomoč v sili. Ta v primeru nesreče preko povezave Bluetooth s telefonom samodejno pokliče službe za ukrepanje ob nesrečah.

ZANESLJIVO DO CILJA

Novi modeli Tourneo Custom odlikuje zadnja generacija preverjenih dizelskih motorjev EcoBlue moči 105, 130 in 170 KM. Njihove odlike so vzdržljivost, nizka poraba goriva in s tem občutno zmanjšanje stroškov vzdrževanja. Zaradi najnovejših tehnologij in odzivnega avtomatiziranega šeststopenjskega menjalnika SelectShift so inženirji porabo goriva zmanjšali za do 13 odstotkov. K varnejši, predvsem pa udobnejši vožnji pripomore tudi (v tem segmentu vozil) edinstven sistem zračnega vzmetenja zadnje osi, ki odlično opravi z vsemi vrstami obremenitev.



Primož pri Tourneo Customu nadvse ceni njegovo preglednost spredaj, da ima v kabini vse na doseg roke, udobno sedenje, tako da tudi po osmih urah vožnje prispe spočit.



Na voljo je tudi različica L2 z daljšo medosno razdaljo, kjer je tovorni prostor še večji.

USPEŠNO SODELOVANJE SMUČARSKÉ ZVEZE SLOVENIJE IN FORDA

Zanesljivo delovanje in prilagodljivost vozil Ford pa uspešno izkorišča tudi Smučarska zveza Slovenije. V letu 2017 so športniki od zlatega sponzorja smučarske zveze prevzeli kar 61 Fordovih vozil, kar je 14 več kot leto poprej. Smučarska zveza Slovenije in Ford uspešno sodelujeta že od leta 2012. V sezoni

2015/2016 so zimski junaki s 36 vozili naredili 1,5 milijona km, v sezoni 2016/2017 pa so s 47 avtomobili prevozili osupljiva 2 milijona km. Vanje lahko naenkrat naložijo do 58,9 tone prtljage, in če bi vsa vozila postavili v vrsto, bi bila kompozicija dolga 316,6 metra. Sicer pa so največ kilometrov, kar 800.000, v predlanski sezoni prevozili alpski smučarji z 21 vozili, ekipe smučarskih skokov in kombinacije

pa so z 19 vozili prepotovali impresivnih 760.000 km. Najvišje ležeči prelaz, ki so ga lani osvojili s Fordovimi vozili, je bil italijanski Passo Stelvio z 2757 m nadmorske višine, na najdaljšo pot v Levi na Finsko, ki je od Slovenije oddaljen 3300 km, pa so se na tekmo slaloma odpravili alpinisti, za kar so potrebovali skoraj 40 ur.

V pravkar končani sezoni pa število kilometrov, ki jih bodo naredili z 61 vozili, od katerih je 44 kombijev, še ni znano, saj so vsa vozila skupaj s športniki še na poti na nekaj zadnjih prijateljskih tekmah, pripravah ter preizkušnjah smuči in druge opreme.

Pri Fordu in Smučarski zvezi Slovenije pa ne skrbijo samo za aktualne športnike, temveč tudi za perspektivne mlade zimске športnike, saj zbirajo štipendije za perspektivne mlade zimске športnike v akciji Junaki gredo dlje. S prispevkom Forda imajo športniki in ekipe vozila za varno, dinamično in udobno vožnjo na treninge in tekme po vsej Evropi. Tako se lahko osredotočajo na tisto, kar je zanje pomembno – svoje najboljše nastope in rezultate.

Najbolj zanesljive obnovljene pnevmatike na trgu - Michelinova kakovost



Na prvem mestu je kvaliteta

Originalna Michelinova obnova gum po hladnem postopku

*narejeno v Sloveniji



Multiway D

XW4S

Multi T



PROTECT TRADE d.o.o.
Cesta Leona Dobrotinška 27
3230 Šentjur pri Celju



PROTECT TRADE
www.protect-servis.si

NOVI MESTNI LEV

MAN Truck & Bus je predstavil popolnoma novi mestni avtobus Lion's City, ki prihaja z nizom inovacij, od katerih je največja 9-litrski motor D15. Ta je bil prikazan prvič. Številne druge tehnične inovacije, tako zunaj kot znotraj, so v skladu z novim MAN-dizajnom.

Besedilo: Goran Kekić; fotografije: Goran Kekić, MAN Truck & Bus

NOVA GENERACIJA avtobusa je osredotočena na učinkovitost, udobje in ergonomijo. Opcijsko bo novi Lion's City na voljo tudi kot Efficient Hybrid. Svetovna premiera novega MAN Lion's City je potekala v okviru tradicionalnega

dogodka MAN Busdays. Dogodek je bil v najstarejši nemški tovarni motorjev v Nürnbergu, kjer se od leta 1841 proizvajajo vsi dizelski motorji za znamki MAN in Neoplan kot tudi nekateri manjši ladijski motorji.

Predstavitve prvega avtobusa Lion's City 2004 je na tržišču pustila dober vtis. Njegov naslednik, ki smo ga imeli priložnost med prvimi videti tudi mi, pa prikazuje številne izboljšave, ki so se jim posvetili inženirji in oblikovalci.





MAN Lion's City 12 v vožnji od zadaj.

▶ Lion's City zdrružuje nov dizajn s številnimi inovacijami.

jetji Mercedes-Benz in Solaris postavili kar visoka merila. In kaj konkretno prinaša novi City?

Nova generacija Lion's City zdrružuje nov dizajn s številnimi inovacijami, v središču pozornosti pa so bile teme, kot so optimizacija mase, optimizacija vzdrževanja, prilagoditev dizajna, povečanje potniških kapacitet, optimizacija pogonskega sklopa in seveda zmanjšanje porabe goriva. Interno so avtobus poimenovali kar Evolcija. V razvoj avto-



Nova generacija mestnih avtobusov MAN je razvita popolnoma na novo in je osredotočena na učinkovitost, udobje in ergonomijo.



Na Busworld 2015 je MAN ponovno predstavil svoj najbolje prodajan model mestnega avtobusa s številnimi izboljšavami. Avtobus najnovejše generacije pa je prilagojen različnim vrstam mest. Dolgo smo čakali na novosti iz MAN-a, kajti noben proizvajalec ne sme dopustiti, da je razlika v primerjavi s konkurenco prevelika. Na tem mestu sta pod-

busa je bilo vloženega veliko truda, kar je bilo moč videti na predstavitvi, poleg tega je avtobus že nekaj časa na testiranju pri različnih mestnih prevoznikih v Nemčiji. Namen je zmanjšati skupne stroške vzdrževanja, povečanje ekološke učinkovitosti, učinkovitosti prevoza, povečanje varnosti in udobja tako za voznika kot tudi potnike.

SODOBNA OBLIKA

Ko govorimo o obliki, je ta v skladu z novim stilom znamke in nadaljuje pot, ki jo je začrtal v preteklem letu predstavljeni turistični avtobus Lion's Coach. Podobnost je posebno očitna pri prednji in zadnji maski in pri uporabi črnega kompozitnega materiala visokega sijaja. Prednji in zadnji žarometi so izdelani v LED-tehnologiji, prav tako notranja osvetlitev vozila.

Doslej je imel Lion's City LED-osvetlitev namenjeno zgolj za funkcijo dnevnih luči. Zdaj pa so prvič dostopni prednji glavni in zadnji žarometi v LED-tehnologiji. V notranjosti so prav tako nameščene LED-luči, ki oddajajo prijetno svetlobo, njihova dolga doba delovanja (do 10.000 ur) in energijska učinkovitost pa pripomoreta k dodatnemu znižanju stroškov vzdrževanja.

Nov stil notranjosti, barve in dekorativni koncept dajejo moderen, prostoren in prijeten občutek. Svetle in temne barve pa so izbrane z namenom, da bi razdelile območja različnih namenov.

NOVI SEDEŽI, NOVA VRATA ...

Znotraj vozila potnike pričaka svetla, urejena in okolju prijazna notranjost zaradi novega sistema Color&Trim. Novi sedeži, pritrjeni na bočna vodila z optimizirano oddaljenostjo, ne ponudijo samo več prostora, temveč tudi olajšajo čiščenje vozila. Standardiziran okvir sedeža je pričvrščen na bočno stran s pomočjo dveh vodil, na kateri je možno s posebnimi adapterji namestiti kakršnekoli sedeže.



Armatura plošča novega avtobusa, enostavna in praktična.

▶ Od predhodnika lažji za približno 1130 kilogramov.

Nova držala za potnike, osvežen voznikov prostor in višji voznikov sedež so elementi, ki pripomorejo k udobju in varnosti. Voznik je dobil nov kvalitetni sedež, saj je MAN eden izmed prvih proizvajalcev, ki ponuja novo standardno generacijo ISRI NTS2 voznikovega sedeža, ki zagotavlja optimalen položaj in večjo ergonomijo. Osnovne značilnosti so led-



Strešna okna so steklena in omogočajo večji prehod svetlobe v notranjost vozila.



Udobje potovanja je izboljšano zahvaljujoč MAN rešitvam.

vena opora, nastavljiv naslon za roke, tridimenzionalna nastavitvev in klimatizacija sedeža. Manjšo kritiko si zaslužijo odlagalni prostori, saj jih je premalo, prav tako pa niso dovolj veliki. Visoka vrata vozniške kabine in povišan položaj sedeža izboljšata položaj voznika v odnosu do potnikov, ki vstopajo v vozilo. Modularno steklo na vratih vozniške kabine je možno razpotegniti vse do vetrobranskega stekla, s čimer ponudi dodatno zaščito pred dostopom nepoblaščenih oseb. Upravljalna plošča je prilagojena vozniku, zasnovana pa je tudi na podlagi pobud nekaterih voznikov in prevoznih podjetij. Barvni zaslon visoke ločljivosti in velikosti 4 palce je del serijske opreme in daje boljši pregled. Popolnoma nova vrata avtobusa so širša za 10 centimetrov, možno jih je odpirati od znotraj ali zunaj, pnevmatsko ali elektrohidravlično. Prostor premičnega mehanizma je popolnoma zaprt, zaradi česar ni možnosti, da bi se umazal,



Sedeži so na stranice nameščeni z novimi nosilci.

zaradi tega pa tudi dodatno podmazovanje ni več potrebno. Odpiranje vrat je tiho, čas odpiranja in zapiranja pa skrajšan – celoten koncept je praktičen. City se proizvaja v solo različici (12 metrov) z dvema ali tremi vrati ter kot zglobni avtobus (18 metrov) z 3, 4 ali 5 vrati.

ZMANJŠANJE MASE

Znaten prispevek k zmanjšanju porabe je dosežen z zmanjšanjem mase vozila. Z isto opremo je City z dolžino 12 metrov od predhodnika lažji za približno 1130 kilogramov. Velik del tega odpade

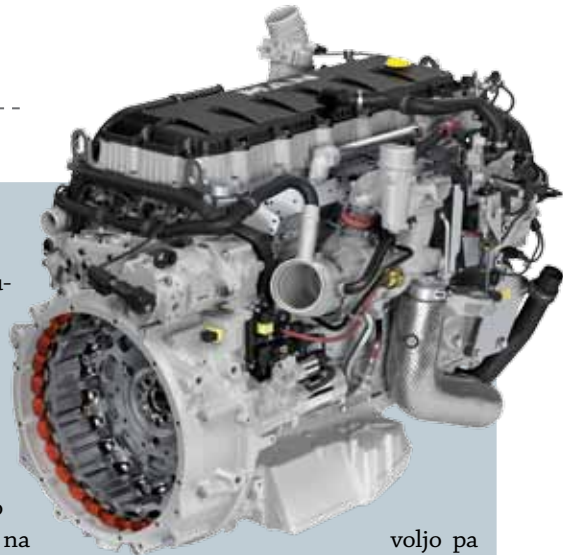


Nove barve v notranjosti so svetlejših tonov, zaradi česar je tudi počutje med vožnjo prijetnejše.

Novi motor D15

Seveda k novemu avtobusu spada tudi novo srce – turbodizelski motor D15, ki izpopolnjuje dosedanji nabor MAN-ovih motorjev. Novi 6-cilindrski D1556 LOH že izpolnjuje standard EURO 6d, ki bo v veljavo stopil 1. septembra 2019. Motor z visoko učinkovitostjo in prostornino 9 litrov se umešča med D08 in D20, na je v različicah moči 280, 330 in 360 KM in z maksimalnim navorom 1600 Nm. Razvoj novega motorja je trajal pet let, sprva bo na voljo v avtobusih, pozneje pa v MAN-ovih tovornjakih. Ni naključje, da je proizvajalec motor EURO 6d najprej predstavil za mestne naloge, deluje pa s pomočjo selektivne katalitične redukcije (SCR) in filtra trdnih delcev. Nove rešitve in tehnologije zmanjšujejo maso motorja D15, optimizirajo njegovo delovanje, povečujejo učinkovitost in zmanjšujejo porabo goriva. Spremenjena je oblika izgorevalne komore, tlak vbrizga je 2900 barov, povišan je tudi tlak v cilindru, ki na koncu kompresijskega hoda znaša do 290 barov (kompresija 21 : 1), kar pripomore k boljšemu mešanju goriva z zrakom in boljšemu izgorevanju.

Motor se lahko pohvali tudi s številnimi rešitvami, ki omogočajo hitro doseganje optimalne delovne temperature. Črpalka za vodo deluje s spremenljivo hitrostjo, odvisno od temperature hladilnega sredstva. Avtomatski upravljalni ventil je nameščen v izpušni cevi za turbinskim polnilnikom, s čimer se zmanjša pretok cevi, da bi se s tem hitreje dosegla optimalna delovna temperatura motorja. Na koncu pa ima motor D15 v primerjavi s predhodnim modelom za 6 odstotkov nižjo porabo goriva, je za 20 odstotkov lažji, v dimenzijah pa za 12 odstotkov nižji in za 10 odstotkov ožji.



voljo pa

z maksimalnim in

zadnje steklo in optimizirane stranske obloge iz polipropilena, ki so dodatno ojačane, pripomorejo k zmanjšanju mase za 20 kilogramov.

Za približno 200 kilogramov je avtobus lažji zaradi optimizacije mase klimatske naprave Spheros in novih lažjih sedežev City Lighta (60 kg manj pri 30 sedežih). Pri zmanjšanju mase so pozornost namenili tudi najmanjšim podrobnostim. Vgrajeni model MobilLED Ultima podjetja Mobitech je za 20 odstotkov lažji od predhodnika, istočasno pa je tudi poraba energije za 20 odstotkov nižja. Zelo pozitivno, saj manjša masa vozila pomeni možnost prevoza več potnikov.

PRENOS

Vožnja avtobusa je bila zelo prijetna, upravljanje izvrstno, struktura stabilna, prav tako tudi lega na cesti. Za udobje in varnost so nameščene posamične obese spredaj in zadaj ter nov mehanizem pri zglobnem avtobusu.

Menjalnik ZF EcoLife z novo programsko opremo Step 3 je namenjen izboljšanju kvalitete prestavljanja. V praksi

med vožnjo neke bistvene razlike v odnosu do modela izpred treh let nismo zaznali, saj je že takrat pretikanje prestav potekalo izredno hitro, zvezno in logično.

Do sedaj je bil MAN bolj povezan s podjetjem Voith, čas pa bo pokazal, ali bo boljša rešitev menjalnik ZF. Teoretično je prenos moči tudi eden izmed dejavnikov, ki vpliva na optimizirano porabo goriva. Njegovo delovanje se odraža tudi pri prostem teku motorja, saj se po štirih minutah nedelovanja motor samodejno izklopi. To je novost pri dvostopenjskem kompresorju z avtomatskim menjalnikom, saj sta izboljšana

Zaustavljanje na postajališču za vstop/izstop potnikov je še enostavnejše zaradi videonadzora vseh vrat in višje pozicije sprednjega desnega vzvratnega ogledala.



MAN EfficientHybrid

Novi motor D15 je mogoče integrirati z modulom MAN EfficientHybrid, ki po ocenah omogoča zmanjšanje po-

porabe goriva in izpust škodljivih emisij za 16 odstotkov. Standardna funkcija speljevanja in ustavljanja sistema Man EfficientHybrid omogoča, da se avtobus zaustavlja brez ustvarjanja dodatnega hrupa. Na sprednji strani motorja je modul, ki lahko deluje kot zaganjalnik, električni motor ali alternator. Ko je v uporabi dizelski motor, modul generira energijo, ki se nato shranjuje v na strehi nameščene ultrakondenzatorje.

Ti so občutno lažji in kompaktnjši od akumulatorjev s podobno kapaciteto. Hitro akumulirajo energijo, ki jo nato predajo pogonu, ki deluje kot električni motor. S tem pomaga dizelskemu motorju, da ne deluje polno obremenjen, s čimer zmanjšuje porabo goriva.

Sistem med zaviranjem pretvarja mehansko energijo v električno. Električni modul lahko deluje tudi kot zaganjalnik motorja, ki je izključen iz sistema za zaustavljanje. Poleg tega omogoča premik vozila z veliko manjšim momentom, kot je to običajno, že z 520 Nm.



pretok zraka in s tem hlajenje motorja v prostem teku. Zaradi tega se poraba goriva zmanjša za do 0,3 litra na 100 prevoženih kilometrov.

TRADICIJA Z ZNAKOM LEVA

Brezžična komunikacija in možnost polnjenja pametnega telefona sta v mestnem avtobusu vsekakor trend prihodnosti. Lion's City ima že zdaj osvetljene USB-vtičnice na več mestih v vozilu, s telefonom pa se lahko brezžično povežete na vmesnik WiFi.

Mobilni internet in vse, kar spada zraven, je danes skoraj nujna oprema za vsakodnevno življenje. Zato je logično, da javni prevoz zadostuje tudi tem potrebam potnikov. Proizvodnja novega avtobusa se začne avgusta 2018 v tovarni Starahowice na Poljskem.

Novi MAN Lion's City bo zagotovo našel svoje kupce, obstoječe ali nove, kajti popolnoma redizajniran in optimiziran prostor s poudarkom na ergonomiji, udobju in varnosti vodi k povečanju udobja in zadovoljstva uporabnikov. In prav to je odlika novega mestnega avtobusa, ki se sklicuje na tradicijo avtobusov z znakom leva.



Črni zadek je namenjen oglasnim sporočilom.



VRHUNSKA KAKOVOST ZNOVA POTRJENA

Poročilo TÜV potrjuje:
kakovost MANovih tovornih vozil
se resnično izplača

V letu 2016 so MANovi tovornjaki znova dosegli prepričljivo učinkovitost in dodatno izboljšali rezultate v poročilu TÜV za gospodarska vozila.

Z dejstvom, da je nadpovprečno število tovornih vozil MAN glavne preizkuse TÜV opravilo brez napak, bodo najbolj zadovoljne MANove stranke, ki s tem prihranijo denar. Ocena kaže, da tudi na področju poprodaje lahko računajo na MAN kot zanesljivega partnerja in da so v dobrih rokah v MANovih delavnicah.

Kakovost ni naključje temveč rezultat ambicioznega in neutrudnega dela vseh MANovih ekip, ki zadovoljstvo strank in kakovost tovornih vozil vedno postavljajo na prvo mesto.

Celotno poročilo najdete na www.vdtuev.de,
www.tuev-report.man



ZAPLEMA DOBIČKA ALI KO IZ DOBREGA POSLA NASTANE VISOKA ZGUBA

Aktualno nemški preiskovalni organi pospešeno izvajajo kaznovanje pri prekrških v transportnem sektorju ne le z globami po predpisanih tarifah, ampak z zasegom celotnega prejemka iz transporta, ki je bil deležen preiskave zaradi prometnega prekrška.

IZHODIŠČNI primeri so dokaj vsakdanji. Voznik špediterja s sedežem npr. v Sloveniji, ki je naložil blago v Avstriji in ga pelje preko Nemčije v Francijo, je spregledal, da nima aktualnega dovoljenja za transport v nedeljo. Ali pa je blago naložil neskladno s cestnoprometnimi predpisi. Primere lahko poljubno naštevamo.

V sklopu nadzora policija ugotovi, da je bil storjen omenjeni prekršek, in sproži pregon pri uradu za prometne prekrške. Ta uporabi nemško zakonodajo, ki določa, da se vozniku dodeli globa, prav tako pa tudi podjetju špediterja. Nemški katalog za odmero višine kazni ni edina možnost, ki jo uslužbenec urada lahko uporabi. Po predpisu § 29a OWiG se v podjetju namesto globe, ki bi bila po katalogu bistveno nižja, lahko zaseže prihodek iz opravljenega transporta. Kot podlago za izračun se uradi sklicujejo na predložene račune, izdane na podlagi opravljenega transporta, ali pa ocenijo povprečno tarifo za pot, ki je razvidna iz CMR-ja. Argumenti, da bi bilo pri tem treba odšteti stroške, ki jih je špedicija imela pri poslu, torej stroške voznika in odstotkovne stroške financiranja vozila ipd., žal ne vodijo v znižanje odmerka. Po navedenem zakonu se prejemek



izračuna bruto, kar po večini akceptirajo tudi sodišča, ki v primeru ugovora zoper globo odločajo o utemeljenosti pravnega sredstva.

Odločitev nemškega vrhovnega sodišča (BGH) iz aprila lani še dodatno otežuje pozicijo špediterjev. V primeru, ki ga je BGH obravnaval pod upravno številko 4 StR 299/16, se je poljska špedicija pritožila z argumentom, da se pri izračunu zaseženega dobička ne bi smela upoštevati celotna trasa prevoza, ampak le delež, ki se nanaša na pot preko Nemčije. BGH je to argumentacijo zavrnil s pravno »elegantno«

utemeljitvijo, da je bila pot, opravljena preko Nemčije, pravno gledano, nujni pogoj za celoten prevoz in s tem povezani dobiček, za kar je nemški urad upravičen zaseči celoten priliv (konkreten ali ocenjen) iz spornega naloga.

POSLEDICE V PRAKSI

Glede na podano, se z dosedanjimi tukaj navedenimi sredstvi zoper globo zaradi kršitve predpisov cestnoprometnega prava ne da uspešno braniti. Kljub vsemu seveda še vedno obstajajo klasične možnosti branjenja, ki jih je treba pretehtati že v čim zgodnejšem stadiju postopka tako glede vprašanja, ali je bil prekršek sploh storjen, se pravi, ali so bili predpisi v konkretnem primeru dejansko prekoračeni, kot tudi glede vprašanja pravne odgovornosti podjetja za domnevni prekršek ipd. V teh primerih iz lastne prakse predvsem svetujemo, da pridobimo takoj po kontroli najprej akt policije in se šele nato odzovemo na očitke, saj se tako izognemo morebitnim dodatnim preiskavam, ki pa jih lahko pogojuje pravno nedozorjena izjava.

Avtor članka je odvetnik in partner v veččlanski pisarni na jugu Nemčije. Že od začetka dejavnosti v letu 2005 svetuje slovenskim podjetjem, ki poslujejo z nemškim trgov. Poleg dodatne kvalifikacije kot odvetnik specialist za gradbeno in arhitektno pravo je odvetnik specialist za prometno pravo in v tem sklopu zastopa mnoge slovenske špediterje pri nastajajočih pravnih konfliktih. Pri izterjavah in odškodninskih primerih ter v postopkih prometnih prekrškov in kazenskih zadev ima dolgoletne izkušnje. Za slovenske stranke pa je poleg tega bistvenega pomena, da z njimi komunicira v maternem jeziku in jim tako ponudi podporo v sicer največkrat malo poznanem nemškem pravnem okolju.

Vaš slovenski odvetnik v
Zvezni republiki Nemčiji

Pavel Orešnik



v pisarni

ELSER ■ DR. KOHNKE ■ DR. KUGLER

Vaše podjetje zastopam pri

- Izterjavah neplačanih računov
- Škodnih primerih zaradi prometnih nesreč
- Kazenskih postopkih in postopkih pred uradom za prekrške
- Sklepanju pogodb in splošnih pravnih vprašanjih

Wangener Strasse 18
88069 Tett nang
Nemčija

T: +49 (0) 7542/94 61 34
F: +49 (0) 7542/94 61 61
E: oresnik@rae-elsler.de
W: rae-elsler.de

**ENOSTAVNO
BREZ SKRBI**

**S TEHNOLOGIJO DYNAMIC
PROTECTION PLUS**

Shell
RIMULA

Haberkorn d.o.o., PE Ljubljana, Letališka c. 29, SI-1000 Ljubljana
www.haberkorn.si, maziva@haberkorn.si, T 01 586 37 80



Shell Lubricants Macro Distributor

HABERKORN
SLOVENIJA

DARSGO V PRAKSI



S 1. aprilom je Republika Slovenija uvedla elektronsko cestninjenje tovornih vozil z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone, tudi za avtobuse. Zato morajo vsa vozila imeti za vožnjo po avtocesti in obvoznici ter za plačevanje cestnine nameščeno napravo DarsGo.

Besedilo: Boštjan Saje, inž. log.; fotografije: Boštjan Saje in Dars



Pred vožnjo je priporočljivo pregledati, ali se število osi vozila ujema s številom nastavljenih osi na napravi.

KAKO DELUJE DARSGO

V vozilo nas je prijazno sprejel voznik Milenko Pajunovič, ki vozi za transportno podjetje Kobal Transport, in nas popeljal po obvoznici in avtocesti na relaciji Ljubljana–Kranj. Nosilec mora biti nameščen na sredini vetrobranskega stekla, vanj pa vstavite napravo DarsGo. Pred vožnjo je priporočljivo pregledati, ali se število osi vozila ujema s številom nastavljenih osi na napravi. To storite zelo preprosto in uporabniku prijazno, tako da na napravi DarsGo pritisnete gumb za 5 sekund

in posvetila se bo lučka pri izbranem številu osi. Naprava DarsGo omogoča nastavitve števila osi za vozila, in sicer 2 = 2 osi, 3 = 3 osi, 4 = 4 osi in 5 = več osi. V našem primeru se je posvetila lučka na oznakah 4 in 5, saj smo imeli tandemsko prikolico.

Na celotnem slovenskem avtocestnem omrežju je postavljenih 128 cestninskih portalov. Ti so opremljeni z mikrovalovnimi oddajniki, ki ob prehodu zaznajo napravo DarsGo v vozilu. Najprej smo se peljali po obvoznici, naša prva kontrolna točka je bila Ljubljana - Šmartinska (Nove Jarše). Ko se vozilo približa portalu, ta pošlje signal proti vozilu, naprava DarsGo pa mu odgovori o podatkih o vozilu. Ko prevozite cestninski portal DarsGo (cestninsko točko), mora dati naprava DarsGo zvočno opozorilo, ki vas obvesti o statusu prehoda. Nato se ti podatki posredujejo v centralni sistem. Naša naprava je vedno, ko smo prevozili kontrolno točko, oddala en zvočni signal (pisk), kar pomeni, da je bila transakcija opravljena (na podlagi nastavljenega števila osi in shranjenega emisijskega razreda EURO).

Prečkali smo tudi cestninsko postajo Torovo, kjer se morajo vsa tovorna vozila, težja od 3,5 tone, še vedno razporediti na ločeni pas za tovornjake, le da se jim zdaj ni treba več ustavljati in postajo lahko prevozijo z zmanjšano hitrostjo. Do izvoza Kranj - vzhod smo prevozili 9 kontrolnih točk. Status zadnjega prehoda cestninske točke se shrani in ob prehodu je naprava ponovno oddala en zvočni signal. Plačilo cestnine se obračuna samodejno, lahko pa jo poravnate predplačni-



Zapeljali smo se po obvoznici in avtocesti na relaciji Ljubljana–Kranj.

Če naprava odda dva zvočna signala je konkretna transakcija v redu (na podlagi nastavljenega števila osi in shranjenega emisijskega razreda EURO), vendar obiščite naslednji servis DarsGo, kjer boste prejeli nadaljnje informacije, kaj je treba urediti (na primer: nizko stanje dobroimetja na vašem računu vozila, plačilna kartica, s katero je povezna naprava DarsGo, je na »stop listi«, treba je spremeniti podatke, zamenjati napravo DarsGo itn.). Če pa odda štiri zvočne signale, transakcija ni v redu, prehod ni bil plačan. Nemudoma obiščite prvi servis DarsGo, kjer boste uredili vse potrebno za plačilo neplačane cestnine in nadaljnje plačevanje cestnine. Če ne odda zvočnega in/ali svetlobnega opozorila, velja, da cestnina ni bila plačana, zato je obvezno obiskati prvi servis DarsGo, kjer boste uredili vse potrebno za plačilo neplačane cestnine in nadaljnje plačevanje cestnine.



VOZNIK O UPORABI NAPRAVE DARSGO

Kot pravi voznik Milenko Pajunović, je naprava DarsGo dobrodošla, saj se vse plačuje elektronsko (brez gotovine), pa tudi na cestninskih postajah se bo zmanjšala gneča, ob tem pa ne bomo izgubljali dragocenega časa pri plačevanju cestnine ter ustavljanju in speljevanju vozila, na cilj pa bomo prispeli pravočasno in hitreje. Za sodelovanje se zahvaljujemo tako vozniku Milenku, kot tudi podjetju Kopal Transport.

ško (na račun vozila naložite denar) ali poplačniško (centralni sistem zbere podatke o vaših prevoženih razdaljah, pozneje prejmete v plačilo zbirni račun). Možno je plačevanje cestnine tudi z bencinsko kartico, tako da obiščete servis DarsGo in bencinsko kartico povežete z napravo.

Portal bo zaznal tudi vozila brez naprave in druge neskladnosti (napačno nastavljene osi) ter ob prehodu skozi kontrolno točko obvestil cestninski nadzor, ki sankcionira kršitelje. Globa za takšen prekršek je 800 evrov.

Nadomestni deli in dodatna oprema za tovorna vozila in prikolice

BICATRA
segnaletica di sicurezza
safety signs

matik
TRUCK & TRAILER PARTS

Ljubljana 01/561-16-34
Maribor 02/795-08-10
Koper 05/652-05-54

www.MATIK.si

PRIMERJAVA CEN PREJ IN POTEM

Republika Slovenija je 1. aprila 2018 uvedla elektronsko cestninjenje v prostem prometnem toku za vsa vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone (težka vozila). Sistem po več mesečnem testiranju deluje brez težav v skladu s pričakovanji.

Besedilo: Marko Kroflič

NA ZAČETKU je bilo pričakovanih nekaj težav z zastoji pri vstopu v državo in na cestninskih postajah zaradi spremenjenega prometnega režima.

Z uvedbo novega cestninskega sistema, imenovanega DarsGo, od 1. aprila 2018 ni več mogoče plačevati cestnine na cestninskih postajah. Prav tako je ukinjeno plačevanje cestnine z obstoječimi elektronskimi mediji družbe Dars (DARS-karticami in ABC-tablicami). Težka vozila se bodo do odstranitve cestninskih postaj še vedno vozila skozi poseben pas, a brez ustavljanja.

CENE CESTNIN VIŠJE ZA 3 ODSOTKE

Nove cene cestnin za težka tovorna vozila so višje za 3 odstotke na prevoženi kilometer. A v praksi so še višje, saj je bilo v Sloveniji veliko odsekov, kjer se do 1. aprila cestnina ni plačevala. Zdaj so cestninjenji vsi odseki po Sloveniji, dodani bodo tudi vsi novi ob predaji novih odsekov v uporabo.

Cestnina za tovorno vozilo R4 (vlačilec) je na relaciji od Pince do Sežane znašala za motor EURO 6 86,10 EUR z DDV. Od 1. aprila znaša cestnina 92,39 EUR z DDV. Razlika je 6,29 EUR. Za manjše

Oprostitev plačila cestnine

Vozila, ki jim ni treba plačevati cestnine, so določena v zakonu, ki ureja cestninjenje. Tem vozilom ni treba namestiti naprave DarsGo. To so vozila s prednostjo, vozila za spremstvo, vključno z vozili v spremstvu, vojaška vozila Slovenske vojske, tuja vojaška vozila, vozila za opravljanje nalog humanitarne pomoči prizadetim v miru ali vojni, zaradi naravnih in drugih nesreč ali oboroženih spopadov ter vozila upravljavca cestninskih cest za opravljanje dejavnosti vzdrževanja cestninskih cest in dejavnosti cestninjenja.

Vozila s prednostjo in vozila za spremstvo so ne glede na državo registracije tista vozila, ki so opremljena s posebnimi opozorilnimi svetilkami po predpisih, ki urejajo pravila cestnega prometa, ali ki v skladu s temi predpisi uporabljajo posebne svetlobne in zvočne znake pri opravljanju nujnih nalog.

Vojaška vozila so tista vozila, ki so označena s predpisanimi registrskimi tablicami za vozila Slovenske vojske.

Prevozi s tujimi vojaškimi vozili za opravljanje nalog obrambe države, mednarodnih mirovniških sil ter drugih obrambnih in varnostnih nalog so tisti, ki jih vnaprej napovedo pristojni organi, in prevozi z vozili z oznakami mednarodnih organizacij, ki sodelujejo pri varovanju miru ali za katera te organizacije izdajo ali potrdijo potni nalog. Upravljavec cestninskih cest mora biti o prihodu vozil obveščen vsaj 24 ur pred njihovim prihodom. Prevozi z vozili za opravljanje nalog humanitarne pomoči prizadetim v miru ali vojni, zaradi naravnih in drugih nesreč ali oboroženih spopadov so prevozi na podlagi pravilno izpoljenih dokumentov, ki jih določi upravljavec cestninskih cest. Dokumenti morajo biti v izvorniku in se sklicevati na označbe na registrski tablici vozila, za katero se oprostitve obveznosti plačila cestnine in pristojbine za zunanje stroške uveljavlja. Upravljavec cestninskih cest mora biti o prihodu tujih vozil obveščen vsaj 24 ur pred njihovim prihodom. Prevozi z vozili za opravljanje dejavnosti rednega vzdrževanja cestninskih cest in dejavnosti cestninjenja so prevozi izvajalcev teh dejavnosti.





vozilo razreda R3in motor EURO 6 je bila cestnina do 1. aprila 41,40 EUR z DDV, sedaj je treba plačati za isti odsek 44,42 EUR z DDV. Za vlačilec z motorjem EURO 3 ali manj znaša cestnina za to relacijo 153,99 EUR z DDV. Najdražja je cestnina za odsek od Pinc do Vrtojbe z vlačilcem z motorjem EURO 3 – 164,46 EUR z DDV za prevoženi odsek 314,7 kilometra.

Druga daljša relacija v smeri od Karavank do Luke Koper je znašala za vlačilec do 1. aprila 42,00 EUR z DDV. Nova cena je 62,38 EUR z DDV. Strošek cestnine za manjša vozila z motorjem EURO 6 je pred 1. aprilom znašala 20,20 EUR z DDV. Od uvedbe novega sistema cestninjenja je strošek cestnine 30,21 EUR z DDV.

NI VEČ BREZPLAČNIH ODSEKOV

AC-obroč okrog Ljubljane ter odseki do Brezovice, Vodice, Domžal in Ivančne Gorice so se do 1. aprila lahko uporabljali brez plačila cestnine. Zdaj je treba za vsak prevoženi odsek avtoceste s težkim vozilom plačati cestnino. Višina cestnine je odvisna od razreda tovornega vozila in predvsem EURO emisijskega razreda motorja.

Strošek cestnine za prevoženi AC-obroč okrog Ljubljane znaša za tovorno vozilo z dvema osem in motorjem EURO 6

4,35 EUR, največ bo za cestnino treba odšteti s tovornim vozilom R4 in motorjem EURO 3 ali manj – 15,08 EUR z DDV.

Cestni odsek od Vodice do Ivančne Gorice je bilo mogoče prevoziti brez plačila cestnine. Zdaj stane vožnja z vlačilcem EURO 6 po južni obvoznici 15,17 EUR z DDV, po severni pa 16,65 EUR z DDV. Tudi vožnja na relaciji Kastelec–Strunjan je bila brezplačna. Sedaj je strošek cestnine za tovorno vozilo R3 z motorjem EURO 6 2,90 EUR z DDV. Po Sloveniji je bilo še več takšnih odsekov, za katere lahko strošek cestnine preverite na portalu www.darsgo.si.

PRIDOBITEV NAPRAVE DARS GO

Vozilo mora biti opremljeno z delujočo napravo DarsGo pred vstopom na cesto, ki se cestnini, razen v primeru prihoda iz druge države, ko je treba plačilo opraviti za nazaj. Naprava DarsGo deluje pravilno, ko je registrirana. To pomeni, da jo je potrebno pred začetkom uporabe registrirati na portalu, izbrati način plačila, jo primerno namestiti v vozilo, preveriti njeno delovanje in število izbranih osi. Vsaka naprava DarsGo je vezana na eno vozilo in ni prenosljiva med vozili, saj je vezana na registrsko oznako vozila. Vsako spremembo je

treba urediti pri servisu DarsGo ali na spletnem portalu.

Za ustrezno registracijo vozila je treba predložiti podatke o vozilu. Za vsa vozila, registrirana v Sloveniji, je dovolj prometno dovoljenje, saj je DARS povezan z bazo registriranih vozil v Sloveniji. Za druga registrirana vozila je treba priložiti tudi druge dokumente, iz katerih je razviden emisijski razred vozila. DARS ima 30 dni časa, da potrdi emisijski razred vozila. V tem času vozilo lahko uporablja cestninske ceste in plačuje cestnino, kakor da ima emisijski razred EURO 0. Po ureditvi emisijskega razreda je po prvi uporabi voznik opozorjen s štirimi pisiki, kar pomeni, da se voznik takoj oglasi na prvem servisu DarsGo, predloži napravo DarsGo in uredi dokončni emisijski razred. Razlika za preveč plačano cestnino v tem obdobju se ne vrača. Če so bili predloženi neustrezni dokumenti za ugotavljanje emisijskega razreda, se naprava DarsGo uvrsti na »stop listo«. V tem primeru je stranka obravnavana kot kršitelj in se uvede prekrškovni postopek cestninskega nadzora. Za vse prevoze, ki so bili opravljeni in obračunani kot neustrezen emisijski razred, se za nazaj obračuna kakor emisijski razred EURO 0.

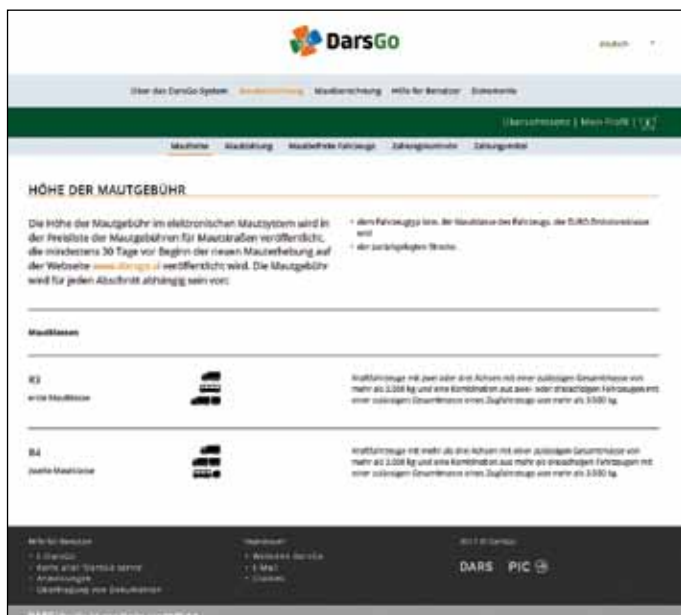
Spletni portal www.darsgo.si

Na spletnem portalu so zbrani vsi podatki o sistemu DarsGo in njegovem delovanju v 13 jezikih – poleg slovenskega, angleškega, nemškega in italijanskega še v hrvaškem, madžarskem, češkem, ukrajinskem, slovaškem, poljskem, romunskem, bolgarskem in turškem jeziku. Na portalu so vsi podatki o sistemu DarsGo, o plačevanju cestnine, izračun cestnine za posamezne odseke po vrsti vozil, pomoč uporabnikom in vsi dokumenti v zvezi z novim cestninjenjem.

Zasebni del portala DarsGo omogoča postopek registracije stranke in vozila. Najprej je treba opraviti registracijo uporabnika in jo povezati s podjetjem. Vsak uporabnik (stranka) sam zagotovi podatke in jih vpiše v portal. Predložiti je treba tudi ustrezno dokumentacijo (skenirani ali fotografirani dokumenti se naložijo v sistem DarsGo). Po zaključku registracije in plačilu se lahko naprava DarsGo prevzame na servisu DarsGo ali po pošti na kateremkoli naslovu na območju EU.

Spletni portal DarsGo omogoča po registraciji uporabnika pregled podatkov o vseh napravah, ki so prijavljene, pri-





PLAČILO CESTNINE PRI VLEKI POKVARJENIH VOZIL

Pri vleki pokvarjenega ali poškodovanega tovornega vozila morata biti ob vozili opremljeni z napravo DarsGo. Če je vozilo naloženo na drugo vozilo, se to obravnava kakor tovar. Takrat je treba poskrbeti, da se naprava DarsGo odstrani ali pa onemogoči komunikacija naprave z napravami za cestninjenje. To se izvede tako, da se napravo DarsGo trikrat ovije z aluminijasto folijo. Če se izvede cestninjenje, ni pravice do povračila preveč plačane cestnine.



javo novih in spremembe obstoječih. Za vsako napravo so vidni status, njeni podatki in trenutno stanje – dobroimetje pri predplačniškem sistemu in poraba pri odloženem načinu plačevanja. Omogočen je tudi v stik s cestninskim centrom, kjer se lahko vložijo reklamacija, sklenitev pogodbe o odloženem plačevanju, popravek podatkov in strokovna namestitve naprave DarsGo.

EMISIJSKI RAZREDI - INDEKSI			
E3	E4	E5	E6-EV
1	0.8	0.7	0.6

Relacija	Obdobje	R3 - EUR3	R3 - EUR4	R3 - EUR5	R3 - EUR6	R4 - EUR3	R4 - EUR4	R4 - EUR5	R4 - EUR6
Lendava - MB - LJ - Sežana (Fernetiči)	do 1.4.	68.90 €	55.10 €	48.20 €	41.40 €	143.50 €	114.70 €	100.40 €	86.10 €
	po 1.4.	74.03 €	59.23 €	51.82 €	44.42 €	153.99 €	123.19 €	107.79 €	92.39 €
Karavanke - LJ - Obrežje	do 1.4.	35.90 €	28.70 €	25.10 €	21.60 €	74.70 €	59.80 €	52.30 €	44.90 €
	po 1.4.	50.46 €	41.51 €	37.04 €	32.56 €	104.50 €	85.89 €	76.58 €	67.28 €
Karavanke - LJ - Koper	do 1.4.	33.70 €	27.00 €	23.60 €	20.20 €	70.00 €	56.10 €	49.10 €	42.00 €
	po 1.4.	46.53 €	38.37 €	34.29 €	30.21 €	96.33 €	79.35 €	70.86 €	57.80 €
Naklo - Novo Mesto	do 1.4.	24.60 €	19.70 €	17.20 €	14.80 €	51.20 €	41.00 €	35.90 €	30.80 €
	po 1.4.	25.48 €	20.38 €	17.84 €	15.29 €	53.00 €	42.40 €	37.10 €	31.80 €
Logatec - Domžale	do 1.4.	6.60 €	5.30 €	4.60 €	4.00 €	13.70 €	11.00 €	9.60 €	8.20 €
	po 1.4.	11.54 €	9.23 €	8.08 €	6.92 €	24.00 €	19.20 €	16.80 €	14.40 €
Velenje - Celje	do 1.4.	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	po 1.4.	1.89 €	1.51 €	1.32 €	1.13 €	3.92 €	3.14 €	2.74 €	2.35 €
Krško - Novo Mesto	do 1.4.	5.00 €	4.00 €	3.50 €	3.00 €	10.30 €	8.20 €	7.20 €	6.20 €
	po 1.4.	6.54 €	5.23 €	4.58 €	3.92 €	13.60 €	10.88 €	9.52 €	8.16 €
Ljubljana - Maribor	do 1.4.	29.50 €	23.60 €	20.60 €	17.70 €	61.50 €	49.10 €	43.00 €	36.90 €
	po 1.4.	29.13 €	23.30 €	20.39 €	17.48 €	93.33 €	74.66 €	65.33 €	56.00 €
Ljubljana - Novo Mesto	do 1.4.	15.00 €	12.00 €	10.50 €	9.00 €	31.30 €	25.00 €	21.90 €	18.80 €
	po 1.4.	16.08 €	12.86 €	11.26 €	9.65 €	33.44 €	26.75 €	23.41 €	20.06 €
Ljubljana - Koper	do 1.4.	24.10 €	19.30 €	16.90 €	14.40 €	50.10 €	40.10 €	35.10 €	30.00 €
	po 1.4.	24.12 €	19.30 €	16.88 €	14.47 €	50.18 €	40.14 €	35.13 €	30.11 €
Ljubljana - Jesenice	do 1.4.	9.60 €	7.70 €	6.70 €	5.80 €	19.90 €	16.00 €	14.00 €	12.00 €
	po 1.4.	16.09 €	12.87 €	11.26 €	9.65 €	33.46 €	26.77 €	23.42 €	20.08 €
Maribor - Murska Sobota	do 1.4.	19.40 €	15.50 €	13.50 €	11.70 €	40.40 €	32.30 €	28.30 €	24.20 €
	po 1.4.	12.99 €	10.39 €	9.09 €	7.79 €	27.02 €	21.62 €	18.91 €	16.21 €
Maribor - Ptuj	do 1.4.	7.50 €	6.00 €	5.20 €	4.50 €	15.60 €	12.50 €	10.90 €	9.30 €
	po 1.4.	6.26 €	5.01 €	4.38 €	3.76 €	13.03 €	10.42 €	9.12 €	7.82 €
Maribor - Šentilj	do 1.4.	4.40 €	3.50 €	3.10 €	2.60 €	9.10 €	7.30 €	6.40 €	5.40 €
	po 1.4.	5.34 €	4.27 €	3.74 €	3.20 €	11.10 €	8.88 €	7.77 €	6.66 €
Maribor - Slovenske Bistrica	do 1.4.	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	po 1.4.	4.59 €	3.67 €	3.21 €	2.75 €	9.54 €	7.63 €	6.68 €	5.72 €
Postojna - Nova Gorica	do 1.4.	13.00 €	10.40 €	9.10 €	7.80 €	27.00 €	21.60 €	18.90 €	16.30 €
	po 1.4.	12.83 €	10.26 €	8.98 €	7.70 €	26.69 €	21.35 €	18.68 €	16.01 €



DarsGO UREDITE UDOBNO NA BENCINSKIH SERVISIH MOL

Novo napravo DarsGo lahko registrirate in prevzamete na izbranih bencinskih servisih MOL, vse stroške pa preprosto plačate s svojo poplačniško kartico Skupine MOL. Ne oklevajte, ustavite se na enem izmed bencinskih servisov MOL na navigaciji in prepustite administrativne zadeve nam.

Želimo vam varno in brezskrbno vožnjo!



Za vse informacije v povezavi s karticami MOL vam je na voljo kartični oddelek MOL Slovenija: kartica@mol.si ali 02 530 33 32.



IZBOLJŠANJE POGONSKIH SKLOPOV

S projektom Ecochamps želijo evropski proizvajalci gospodarskih vozil (tovornjakov, avtobusov), osebnih vozil, lahkih dostavnih vozil in dobavitelji rezervnih delov izboljšati učinkovitost pogonskih sklopov, zmanjšati stroške hibridnih pogonskih sklopov in standardizirati hibridne komponente.

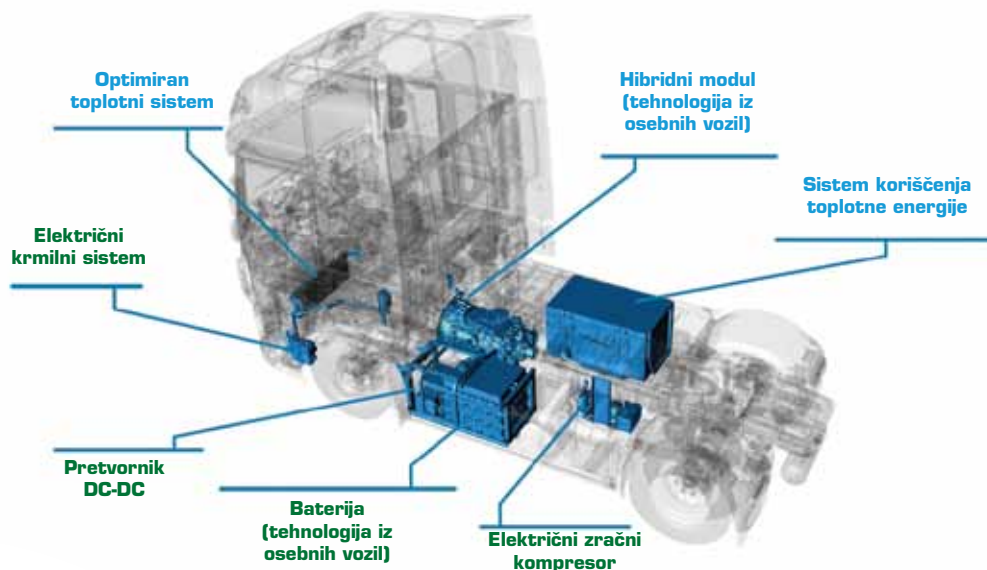
Besedilo: Boštjan Saje, inž. log.; fotografije: Ecochamps, OWIMedia

UPORABA tehnologije hibridnih pogonskih sklopov naj bi znatno zmanjšala emisije CO₂ v cestnem prometu in pozitivno vplivala na kakovost zraka v mestih. Uporaba hibridnih osebnih avtomobilov postaja vse pogostejša, prav tako se povečuje njihova proizvodnja. Ker pa je na nekaterih tržiščih delež teh vozil izredno majhen in omejen na določene razrede vozil, je v prvi vrsti namen projekta Ecochamps povečati uporabniško zanimanje za hibridna vozila.

Projekt ECOCHAMPS (European Competitiveness in Commercial Hybrid and AutoMotive Powertrains) se je začel maja 2015 in je trajal 36 mesecev. Prve podrobnejše rezultate o projektu pa pričakujemo v aprilu na konferenci Ecochamps v Amsterdamu. Cilji projekta so izboljšati učinkovitost pogonskega sklopa za do 20 odstotkov, zmanjšati stroške obratovanja hibridnih vozil za do 10 odstotkov v primerjavi z dizelskimi vozili ter zmanjšati maso in prostornino pogonskih sklopov za do 20 odstotkov.

► DAF XF je dodatno opremljen z elektromotorjem moči 90 kW.

Na sejmu Solutrans v Lyonu je nizozemski DAF prvič javnosti na kratko predstavil vozilo DAF Eco-champs. Koncept Dafovega vozila temelji na standardnem modelu XF, ki ga poganja 11-litrski Paccardov motor MX 11 z močjo 450 KM (330 kW).



Speljevanje tovornega vozila z mesta v osnovi poteka vedno z električnim motorjem.



Koncept temelji na standardnem modelu XF z 11-litrskim Paccard motorjem MX 11 z močjo 450 KM.

Tega so dodatno opremlili z elektromotorjem moči 90 kW, ki se napaja iz litij-ionske baterije podjetja Samsung, nameščene med kolesi na levem delu okvirja, shrani pa 17,6 kWh električne energije. Za prenos moči skrbi 12-stopenjski menjalnik ZF Traxon. Standardne komponente, ki omogočajo zmanjšanje porabe goriva, so zračni kompresor na električni pogon, pretvornik napetosti DC-DC in krmilna električna servočrpalka. Poleg standardnih komponent ima vgrajen še optimiziran sistem hlajenja motorja, hibridni modul, ki je mešanica tehnologije iz osebnih vozil in električnega sistema Waste Heat Recovery, ki je namenjen izkoriščanju toplotne energije izpušnih plinov.

Baterije in elektromotor prihajajo iz avtomobilske industrije električnih oziroma hibridnih vozil. Speljevanje tovornega vozila z mesta v osnovi poteka vedno z električnim motorjem, v tem načinu pa je možno prevoziti od 3 do 6 kilometrov. Dizelski motor v tem načinu ne deluje. Če v akumulatorjih zmanjka energije ali voznik pritisne na stopalko za plin in želi več moči, se samodejno zažene dizelski motor. Med spustom ima elektromotor nalogo generatorja, ki iz kinetične energije pridobiva električno energijo in s tem polni baterijo. Informacije o stanju delovanja hibridnega sistema so prikazane tudi na armaturni plošči tovornega vozila.



Vozilo so dodatno opremlili z elektromotorjem moči 90 kW, ki se napaja iz litij-ionske baterije.

MESTA ZAPIRAJO VRATA DIZELSKIM TOVORNJAKOM

Stuttgart je eno izmed nemških mest, ki si želi letos uvesti omejitveno okoljsko cono za dizelska vozila.

Besedilo: Boštjan Saje inž. log

OD LETA 2019 bi bilo mogoče izključiti tudi vozila s standardom EURO 5. Od leta 2022 so načrtovane tudi nadaljnje omejitve. Natančen obseg modre okoljske cone, ki je razdeljena na 22 posameznih območij, si lah-

ko ogledate v mobilni aplikaciji Green-Zones (verzija 9. maj 2017) in na spletni strani BlauePlakette.de. Modra okoljska cona v Hamburgu je manj razdrobljena, vendar so njena pravila enako zapletena. Razdeljena je

na dva dela, vendar obstajajo različne pravice dostopa za obe območji. V območju Stresemannstraße prepoved vožnje vpliva na samo dizelske tovornjake z motorji standarda EURO

0 do EURO 5. Osebna vozila (dizel/bencin) še vedno lahko vstopijo v cono brez kakršnihkoli omejitev. V območju Max-Brauer-Allee pa velja prepoved za vsa dizelsko gnana vozila.

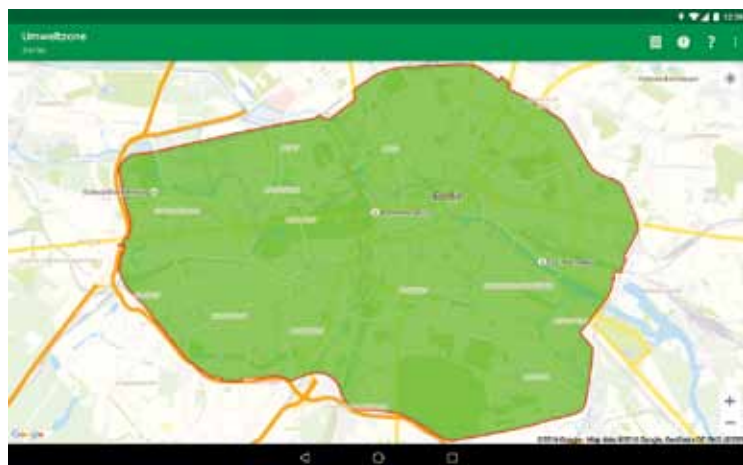
V vsakem primeru je treba postopoma prepovedati vožnjo dizelskim vozilom. Zaradi tega je Zvezna agencija za okolje (Federal Environment Agency) napovedala morebitno uvedbo



dveh modrih nalepk: svetlo modra za dizelska vozila s standardom EURO 5 in temno modra za najnovejša dizelska vozila z EURO 6d-Temp in razreda 6d. Vsekakor mora obstajati jasno razlikovanje med dvema nalepkama: ne samo barva, ampak tudi številka emisijskega razreda.

Medtem pa druga mesta razmišljajo o uvedbi modrih okoljskih con. Berlin načrtuje uvedbo okoljskih con,

takoj ko bo zvezna vlada dosegla dogovor. Osnabrück se je v nedavno objavljenem načrtu za čisti zrak odločil za modra okoljska območja v zavzemanju proti emisijam dušikovega oksida. Vse nove razpoložljive okoljske cone lahko poiščete na spletni strani BlauePlakette.de ali v mobilni aplikaciji Green-Zones.





TIMOCOM Z REKORDNIM DOSEŽKOM V LETU 2017

Prevoznaška platforma TimoCom je v poslovnem letu 2017 nadaljevala svojo smer rasti.

Z 90,7 milijona ponudb tovarov in tovornih vozil (2016: 68,3 milijona) je podjetje iz Erkratha, ponudnik IT-tehnologije, v preteklem letu doseglo novo rekordno število objavljenih ponudb.

NA PLATFORMI je bilo leta 2017 v Evropi ponujenih okoli 1,4 milijarde ton tovarov.

Število uporabnikov, ki svoje prevoze upravljajo digitalno na IT-platforni, je z več kot 127.000 v primerjavi s preteklim letom (2016: 110.000) ponovno naraslo. Prihodek se je v letu 2017 s 5,7 milijona povečal na 67,9 milijona evrov. S tem je podjetje, ki je bilo ustanovljeno leta 1997, doseglo doslej največji prihodek v svoji zgodovini. Več kot 40.000 strank (2016: 36.000) šteje ponudnik IT-storitev danes.

Vodilo razvoja sta z vidika predstavnika podjetja TimoCom Gunnarja Gburka dober gospodarski položaj ter naraščajoča digitalizacija prevoznništva in logistike v Nemčiji in Evropi. »Špedici-

je in podjetja s področja industrije in trgovine pri nas le z nekaj kliki miške najdejo ustreznega prevozniskega partnerja – in nasprotno. Vedno več strank uporablja IT-rešitve naše platforme, da se lahko prilagodljivo odzovejo na najrazličnejše zahteve prevoznništva in so tako bolj učinkovite pri svojem poslovanju,« pravi Gburek.

Tako je podjetje TimoCom v letu 2017 ponudbo prevozniske platforme razširilo z aplikacijo TC Transport Order®. S tem imajo podjetja možnost, da svoje povpraševanje po prevozu digitalno posredujejo več ponudnikom prevozniskih storitev hkrati, povprašajo po cenah in naročila dodelijo – povsem brez medijskih motenj. Od uvedbe na tržišču julija 2017 je bilo poslanih že 12.900 naročil

prevoza. S pomočjo »digitalnega stiska roke« med potekom naročila so se uredili številni uspešni prevozniski posli. Število priključenih telematskih sistemov, ki so združeni na TimoComovi prevozniski platformi, se je v letu 2017 s 30 ponudnikov povečalo na 230. Poleg tega imajo stranke možnost, da preko vmesnikov prenesejo podatke o položaju kratkoročnih prevozniskih partnerjev v lastni sistem za upravljanje prevozov in jih tam obdelajo ter tako povečajo kakovost storitve in zadovoljstvo strank pri naročilih prevozov. »Danes razpolagamo z vsemi funkcijami, ki so potrebne za potek prevoznništva, da poskrbimo za transparentnost v dobavni verigi,« komentira Gburek neprekinjeno nadgradnjo prevozniske platforme.



**LAHEK IN
VSESTRANSKI**



Volvo FE je namenjen mestnim dostavam v urbanih naseljih, regionalni distribuciji in lahkim gradbenim prevozom. Na voljo je tudi izboljššan model s kabino Low Entry z nižje nameščenim vstopom vanjo.

Besedilo: Boštjan Saje, inž. log.; fotografije: Volvo Trucks

VOLVO FE je tako kot njegov manjši brat serije FL primeren za mestno dostavo. Izvedba v konfiguraciji 4x2 ali 6x2 s krmiljeno osjo omogoča vodljivost tudi po ožjih ulicah. Aerodinamično oblikovana zasnova kabine zmanjšuje zračni upor in ponuja boljše vozne zmogljivosti ter manjšo porabo goriva. Pri zasnovi serije FE so klasični logotip Volva premaknili z maske na višje vidnejše mesto. Maska z vzorcem satja omogoča še boljši pretok zraka, to pa omogoča učinkovitejše hlajenje motorja in čiščenje izpušnih plinov. Sprednji del zaokrožijo lepo oblikovane luči z dnevnimi žarometi v obliki črke V in sprednje pozicijske luči, ki zagotavljajo »inteligentno« osvetlitev. Vstop v kabinu z dvema stopnicama ima neдрsečo oblogo, satasta površina pa poskrbi, da voda ali sneg voznika ob vstopu v kabinu ne ovirata. Za varnejše vzpenjanje in spuščanje v kabinu v temi pa poskrbi v spodnjem delu okvirja vrat nameščena lučka (oprema je za doplačilo). Tudi notranjost kabine serije FE je lepo oblikovana in ponuja veliko odlagalnih prostorov. Upravljanje tovornega vozila je zdaj še boljše, saj so vsa stikala in ročice na dosegu roke. Na novo zasnovan sedež je varnejši, elegantnejši in zelo trpežen. Vzglavnik in varnostni



Voznik ima dober pregled nad okolico.

▶ Motorna paleta dizelskih motorjev Euro 6 DK8 in razpon moči od 250 do 350 KM.



Kabina s sedeži za do štiri osebe ali kabina, optimizirana za voznika in enega potnika. Vstopna višina je 530 mm oziroma 440 mm z aktivirano funkcijo Kneeling. Vrata se lahko odpirajo pod kotom 90 stopinj.



Novi model nizko vhodne kabine je primeren tudi za druge distribucijske panoge.

pas sta vgrajena v sedež. Trpežne in proti umazaniji odporne tekstilne prevleke so usklajene z drugimi elementi v notranjosti kabine. Šasijo Volva FE je mogoče opremiti skoraj za vsako vrsto nadgradnje. Robustna in toga zasnova pravokotnega okvirja olajša delo izdelovalcu nadgradnje, zato je primerna rešitev tudi za najzahtevnejše prevoze.

MOTORNİ POGONSKI SKLOPI

Volvo FE ponuja motorno paleto dizelskih motorjev Euro 6 DK8 z razponom moči od 250 do 350 KM, ki lahko delujejo tudi na HVO (hirdogenirana rastlinska olja). Plinski motor G9K CNG (stisnjeni zemeljski plin) razvije 320 KM. Ena izvedba motorja DK8 320 pa lahko deluje tudi na 100-odstotni čisti biodizel. Odvisno od motorne moči lahko izbirate med 6- ali 9-stopenjskim ročnim menjalnikom, samodejnim avtomatskim s 6 prestavami in menjalnikom I-Shift z 12 prestavami. Najmočnejša različica 350 KM ponuja 1400 Nm navora in novo prednjo os za obremenitve do 9 ton. Namenjen je za razvoz tovora, odvoz komunalnih odpadkov in za lažja dela na gradbiščih. Zasnovan je za skupno bruto težo 44 ton. Vsi motorji so na voljo s katerokoli vrsto kabine, tudi z novo nizko vhodno kabino.



Volvo FE CNG kot nadgradnja za odvažanje odpadkov.

KABINE

Kupci lahko izbirajo med dnevno, komfortno, spalno kabino in kabino z nizkim vhodom, ki ponuja prednost, varnost in produktivnost, kjer so pogosta speljevanja in ustavljanja. Pri Volvu so za serijo FE naredili nov model nizko vhodne kabine, ki je primerna tudi za druge distribucijske panoge. Nova kabina je optimizirana za voznika in enega potnika z opcijo zračno vzmetenega potniškega sedeža in je le varianta obstoječe nizko vstopne kabine, ki v drugih izvedbah ponuja možnost prevoza do treh potnikov in kabino z olajšanim prehodom. Omogoča enako vidljivost kot trenutni model nizko vhodne kabine. Dodano ima okno, ki je nameščeno na vratih za potnike in izboljša voznikov pogled odkrivanja ranljivih uporabnikov cest, kot so otroci, kolesarji in pešci, v neposredni bližini tovrnega vozila. Nova varianta z mo-

tornim tunelom namesto ravnega dna ponuja udobje za dve osebi v kabini, vsi drugi parametri pa so enaki. Serija FE in manjši FL sta na voljo tudi z Adaptive Cruise Control (adaptivni tempomat) in nastavljivim omejevalnikom hitrosti, ki vozniku pomagata pri ohranjanju razdalje in hitrosti, kar je še zlasti uporabno v mestni distribuciji.

VOLVO FE CNG

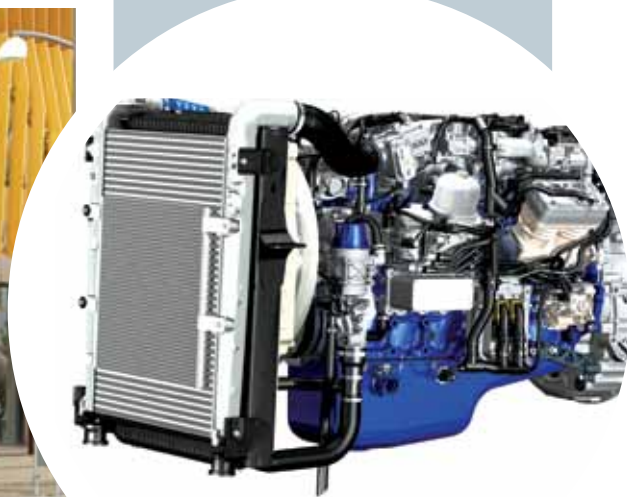
Je na zunaj povsem enak modelom FE na dizelski pogon, le da ga poganja nov 9-litrski plinski motor izhodne moči 320 KM z navorom 1356 Nm. Razvit je bil za prevoze na kratke razdalje, pogosta speljevanja in ustavljanja ter je odlično tovorno vozilo za odvoz odpadkov in mestno distribucijo. Na voljo je z rezervoarji za plin 2x4 ali 2x3, ki so nameščeni na obeh bokih šasije. Radij pri optimalnih voznih razmerah in lažji distribuciji znaša do 400 km, pri zahtevnejšem odvozu odpadkov pa je mogoče prevoziti do 250 km. Opremljen je s samodejnim menjalnikom. S sistemom I-Shift je vožnja še varnejša in udobnejša. S tem sistemom je mogoče prihraniti do 5 odstotkov goriva. Volvo FE CNG je na voljo s katerokoli kabino, tudi z novo nizko vhodno kabino.

MOTORJI ZA VOLVO FE


Tip motorja	Maksimalna moč (KM/kW pri rpm)	Maksimalen navor (Nm pri vrtlj./min.)	Emisijski standard
D8K250	250/184 pri 2,100	950 pri 900 - 1,700	EURO 6
D8K280	280/206 pri 2,100	1,050 pri 950 - 1,700	EURO 6
D8K320	320/235 pri 2,100	1,200 pri 1,050 - 1,600	EURO 6
D8K350	350/258 pri 2,200	1,400 pri 1,200 - 1,600	EURO 6



Najmočnejša različica s 350 KM in 1400 Nm navora.



Motorna paleta D8K z razponom moči od 250 do 350 KM.

 Vozili smo // SETRA S 531 DT

PREVERJENA ZANESLJIVOST



Setra je novinarjem omogočila prve testne vožnje novega dvonadstropnega avtobusa S 531 DT, ki je bil predstavljen julija lani. Upoštevajoč največjo učinkovitost, udobje, tehnične in varnostne vidike ter odličen dizajn, Setra ponovno izkazuje svojo nadpovprečnost.

Besedilo: Goran Kekić; fotografije: Goran Kekić, ©Daimler AG



ČETRTO GENERACIJO Setrinega dvonadstropnega avtobusa S 531 DT smo preizkusili v Valencii, na trasi dolžine 150 kilometrov, ki je potekala vzdolž obale, kot tudi na okoliških hribih. Kljub velikosti moderen in dinamičen dizajn, ki uporablja elemente iz najnovejših serij avtobusov Setra, zavrača morebitne predsodke o 14-metrskem avtobusu z impresivnim videzom.

Novi dvonadstropni avtobus Setra S 531 DT v dolgotrajni in turistični izvedbi postavlja nove standarde v svoji kategoriji. Poleg vrhunske aerodinamike to impresivno vozilo postavlja rekorde tudi na področju učinkovitosti in porabi goriva v svojem segmentu.

PRILAGODLJIVOST ZA VSE NAMENE

S fleksibilno ureditvijo spodnjega dela impresivnega standarda in udobja je pokrit celoten razpon aplikacij za vse potrebe v turizmu ali pri linijskem prevozu. Zaradi popolnoma novega dizajna se lahko sedeži v spodnjem delu na desni strani tudi odstranijo, če to želi kupec. S tem se pokažejo nove možnosti za namestitev invalidskega vozička, nosilca za kolesa ali platforme za klasične sedeže za turistična potovanja. Razliko je moč opaziti tudi pri armaturni plošči, kjer kupci (prevoznik ali voznik) lahko izbirajo med elegantno in funkcionalno armaturno ploščo iz Set-

re ComfortClass 500 ali luksuzno armaturno ploščo iz TopClass 500.

IZJEMNA AERODINAMIKA

Novi dvonadstropni avtobus je optimalno aerodinamičen od sprednjega do zadnjega dela. Na sprednji strani zakrivljeno aerodinamično steklo z velikim radijem omogoča odlično odvajanje zraka, medtem ko krivine na zadnjem delu omogočajo odlično in usmerjeno odvajanje zraka. Razvojni inženirji dizajnerske ekipe, zbrani okoli Michaela Lanza, so izkoristili številne trike za izboljšanje. Brisalci vetrobranskega stekla so v fazi mirovanja postavljeni vertikalno, kot

je to v uporabi pri motošportu. Količnik upora znaša $C_w = 0,35$, kar je nova referenčna vrednost za ta segment.

Vsi aerodinamični prijemi skupaj, ki vključujejo nov videz zadnjega dela, odvod vode nad vrati in zniževanje višine vozila pri hitrostih, višjih od 90 km/h, dodatno pripomorejo k manjši porabi goriva. Pri prevozih na dolge razdalje pa se pričakuje celo prihranki v dvomestnih številih. No, doseči količnik $C_w = 0,33$ kot pri novem Tourismu ali razredu Comfort, enostavno ni mogoče, kajti zgornji del bi moral biti popolnoma nagnjen, za kar pa preprosto ni dovolj prostora. Že obstoječa dinamika omogoča rekordno zmanjšanje porabe goriva, ki je v primerjavi s predhodnim modelom nižja za od 7 do 9 odstotkov. Odvisno od prevožene razdalje je tako na letni ravni mogoče privarčevati do 3000 litrov dizelskega goriva.

DIZAJN IN PODROBNOSTI

Pogled na stranski del avtobusa razkriva, da ni več povzdignjenih linij La Linea, ki so dominirale pri predhodnem modelu. Aluminijasta trakova se raztezata vodoravno od roba strehe na sprednjem do roba strehe na zadnjem delu, medtem ko na spodnjem delu zgolj med prednjo in zadnjo osjo, s čimer spomi-



Sistem Sideguard Assist pri hitrosti 36+ km/h opozarja na pešce, kolesarje in stacionarne prepreke na poti avtobusa in sicer vizualno na zunanjem ogledalu in z vibracijo vozniškega sedeža.



nja na ComfortClass. Vetrobranski stekli sta spojeni z aluminijastim trakom. Povsod je moč najti elemente dizajna Top in ComfortClass 500, kar je razumljivo, saj S 531 DT nadaljuje ta niz. Presenečenje prihaja od zadaj, saj sta dve rešetki za ventilacijo motornega oddelka spojeni v eno, kar se kaže v drugačnem videzu. Tehnično gledano, S 531 DT v glavnem temelji na zadnji generaciji dvanadstropnega avtobusa serije 400, ki je že prilagojen za normo Euro 6. Sicer je razlika v nosilni konstrukciji, ki je za 8,5 centimetra širša, s čimer je omogočena večja zakrivljenost vetrobranskega stekla, česar pa v praksi ni zaznati. Popolnoma je preurejena celotna konstrukcija obeh potniških predelov, s čimer

- 1 Stopnice imajo večjo površino za hitrejšo in lažje vstopanje/izstopanje, so svetlejšo, uporabnejšo in atraktivnejšo.**
- 2 Stojna višina v zgornjem delu znaša 168 cm.**
- 3 Notranjost avtobusa je popolnoma nova, po vzoru serije Top in Comfort Class 500.**
- 4 Priključek za napajanje elektronskih naprav z elektriko je nameščen v vsaki vrsti sedežev.**



Čprav zakonska določba o obvezni vgradnji gasilne opreme v motorni prostor šele prihaja, je pri Setri ta del opreme že serijsko vgrajen.



V Setri so vgrajene samo preverjene komponente: motor OM 471 moči 375 kW (510 KS) v kombinaciji z menjalnikom PowerShift MB GO 250-8.

je nastal dodatni prostor med osema. Rezultat je povečana kapaciteta posode za gorivo, ki je povečana s 510 na 540 litrov, z možnostjo vgradnje dodatne posode za gorivo prostornine 270 litrov.

NOTRANJOST

Notranjost prinaša spremembo barv, dominirata mešanica sive in bež barve. Veliko svetlobe in moderen dizajn dajeta novi Setri občutek prostornosti. Notranja višina je ostala ista, 180 cm spodaj in 168 cm zgoraj. Stopnišča so dobila večje površine za hitrejši in lažji vstop/izstop potnikov, zdaj je vse svetlejše, bolj funkcionalno in bolj premišljeno. Stopnice, ki spajajo zgornji in spodnji del, so posebej atraktivne. Kopalnica – WC ima enostaven dostop, namestitev je postavljena diagonalno, zaradi česar je razpoložljivi prostor maksimalno izkoriščen. Beli zgornji del pohištva v sijajno beli barvi in prijetna LED-osvetlitev spominjata na moderno kopalnico.

► **Poraba je v primerjavi s predhodnim modelom nižja za od 7 do 9 odstotkov**

NEBEŠKI VONJ

Dodatni sistem za razprševanje vonja dopolnjuje delovanje klimatske naprave in postavlja nov mejnik udobja za potnike. Ko se vključi motor, se avtomatsko razpršuje diskreten, nevsiljiv, toda zelo prijeten vonj. Na ta način sveža in nevsiljiva avra pozdravlja potnike in zagotavlja prijeten občutek. Glavne komponente prihajajo iz razreda Mercedes-Benz S, izbirate lahko med šestimi vonji, od svežega in športnega do zahtevnega vonja, ki spominja na kožo.

VARNOST S PETIMI ZVEZDICAMI: ABA 4 IN SIDEGUARD ASSIST

Uporaba sistema pomoči Active Brake Assist 4 in Sideguard Assist je bila pri dvonadstropnem avtobusu uporabljena premierno. Njuna uporaba še dodatno izboljšuje že tako visoke varnostne standarde Setre. Sistem naglega in aktivnega zaviranja Active Brake Assist 4 (ABA 4) poleg predhodno razpoložljivih funkcij – maksimalnega zaviranja kot reakcija na nepremične predmete in prepreke, ki so pred vozilom – vključuje tudi zaznavanje pešcev in samodejno zaviranje. Radarski sistem dolgega in kratkega dosega zaznava pešce, avtomobile in objekte, in kar je najpomembnejše – lahko reši življenja. Sistem odkrije premične objekte, višje od 25 centimetrov, če voznik ne reagira, pa sistem najprej voznika zvočno opozori, pozneje pa še zaustavi vozilo. Sistem ABA 4 bo del serijske opreme v dvonadstropnem avtobusu Setra.



4.



Voznikov prostor je diskreten in ergonomičen, obenem pa tudi privlačen in enostaven za voznika.



Radarski sistem dolgega in kratkega doseg Active Brake Assist 4 (ABA 4) zaznava pešce in samodejno zavira v primeru trčenja.

Še ena svetovna premiera – Sideguard Assist uporablja radarske senzorje, ki spremljajo desno stran okolice, in to vzdolž celotne dolžine avtobusa. Če voznik ni pozoren in pri hitrosti, višji od 36 km/h, sistem opozarja na pešce, kolesarje in stacionarne prepreke pri zavijanju avtobusa, ki so v mrtvem kotu. Enako velja tudi na odprti cesti med menjavo voznih pasov na sovoznikovi strani. Sistem voznika vizualno opozarja na zaslonu na zunanjem vzratnem ogledalu in z vibracijo vozniškega sedeža, sam pa ne zavira.

DRUGO, TODA NIČ MANJ POMEMBNO

Vožnja je bila izredno enostavna, nizka je bila tudi stopnja hrupa, in to vse zaradi vrhunsko učinkovitega in popolno usklajenega pogonskega sklopa, interakcij moči in vzdržljivih komponent. Motor OM 471 moči 375 kW (510 KM) je povezan z menjalnikom PowerShift MB GO 250-8.

Kot vsaka druga Setra je tudi S 531 DT prava izbira za pravega voznika in kvalitetnega prevoznika. Poleg usklajenega pogonskega sklopa Setra tradicionalno ponuja udobje in nežnost podvozja z aktivnim upravljanjem. Glavni žarometi so izdelani v LED-tehnologiji, najnovejša tehnologija pa je del serijske opreme. Ergonomsko voznikovo delovno mesto ponuja boljšo vidljivost zaradi armaturne plošče iz ComfortClass 500, ki zagotavlja funkcionalnost in fleksibilnost. Povečana je tudi kapaciteta prtljažnega prostora, vgrajeni so nekateri novi pre-

▶ Setra kaže svojo premoč proti drugim proizvajalcem dvonadstropnih avtobusov

dali za odlaganje stvari, čeprav bi lahko zapisali, da so tisti v zgornjem delu pritličnega dela avtobusa popolnoma nepotrebni, plitvi in nepraktični. Udobje potnikov je edinstveno kjerkoli v vozilu. Ti lahko uporabljajo vtičnice za polnjenje v vsaki vrsti sedežev, kajti biti povezan na vsakem koraku je ena od zahtev potnikov na potovanjih. Naj spomnimo še na to, da je v motornem prostoru kot del standardne opreme sistem za gašenje požara. S svojo maksimalno učinkovitostjo, udobjem, tehničnimi in varnostnimi aspekti in odličnim dizajnom je Setra še enkrat pokazala svojo premoč proti drugim proizvajalcem dvonadstropnih avtobusov. Dvonadstropni avtobusi so zagotovo ena izmed zahtevnejših vozil za proizvodnjo. Zato ker deluje v težkih razmerah, ima veliko maso, veliko prostora znotraj vozila, varnost pa je pri tem vsekakor najpomembnejši element. Nova Setra S 531 DT impresionira z enostavnim upravljanjem in vrhunskimi karakteristikami med vožnjo. In če pogledamo impresivne podatke o številu prodanih dvonadstropnih avtobusov serije 400 in še številne inovacije pri seriji 500, smo prepričani, da bo omenjeni avtobus našel svoje kupce na vse tržiščih, tudi na linijah Flixbusa.

TEHNIČNI PODATKI: SETRA S 531 DT	
MERE IN MASE	
Dolžina	14.000 mm
Širina	2500 mm
Višina (s klimatsko napravo)	4000 mm
Sprednji previs	2705 mm
Zadnji previs	3245 mm
Medosna razdalja	6700/1350 mm
Največja dovoljena masa	
MOTOR	
OM 471, Euro 6 dosega s sistemom čiščenja SCR, filtra trde delce in katalizatorja Ad-blue	
Valji	6
Prostornina	12.8 l
Največja moč	375 kW (510 KM)
Največji navor	2500 Nm pri 1100 vrt./min.
PRENOS MOČI	
Menjalnik	8-stopenjski MB GO 250-8 (PowerShift)
PODVOZJE	
Vzmetenje spredaj	Setra
Vzmetenje zadaj	MB RO 440
Zavore	na vseh kolesih, Voith sekundarni vodni retarder
Pnevmatike	295/80 R 22,5
VARNOSTNI SISTEMI	
ABS, ABA 4, ART, AtAs, BAS, DBL, ESP, SPA (LA), PPC, EDF, ENR, TPMS	
Število sedežev	78
Prtljažni prostor	8,4 m ³
Rezervoar gorivo	480 l
Rezervoar Ad-Blue	40 l

STRALIS X-WAY POPOLNA PREOBRAZBA



NAJVEČJA NOSILNOST V SVOJI PANOGI

Masa praznega vozila manj kot 9 ton na šasiji 8x4 v različici Super Loader

NAPREKINJENO DELOVANJE

Najboljši "regeneracija brez postankov" motor z IVECO patentiranim HI-SCR sistem za naknadno obdelavo

IZJEMNI TCO (SKUPNI STROŠKI LASTNIŠTVA)

Zahvaljujoč 11,2% varčevanju z gorivom testiral TÜV na Novem Stralisu, z optimiziranim pogonskim sklopom in disk zavorami

MODULAREN IN POSLOVANJU USMERJEN

Novi sistem Hi-Traction za boljši oprijem
Večji nabor nastavitev vozila
Robustna šasija za lahke off-road misije



**ODLIČNOST NA CESTI.
VZDRŽLJIVOST IZVEN UREJENIH POTI.**

IVECO

Vaš partner za trajnostni transport

BENUSSI

Cvetkova ulica 1, Rudnik, Ljubljana, tel: 08/2053 335
Miklavška cesta 82, Maribor, tel: 02/8051 530

Autamarocchi izbral Kässbohrer za intermodalni transport

Transportno podjetje Autamarocchi, eden izmed petih največjih prevoznikov v Italiji, z več kot 2000 vozili v svoji floti ponuja rešitve za intermodalni prevoz. Nova prikolica Light Container Chassis Kässbohrer K.SHG L je najnovejša v floti Autamarocchi. Namenjena je prevozu kontejnerjev dolžine od 40 čevljev do 45 čevljev in nadgradnjam Swap, generalno gledano, pa je ena izmed najbolj priljubljenih prikolic podjetja Kässbohrer. Lani so prodali 220 prikolic K.SHG L. Optimalna zasnova pri načrtovanju in proizvodnji ustvarja najlažjo in najmočnejšo šasijo trgu. Razlog za to je, da Kässbohrer ponuja več možnosti in aluminijasta platišča, ki lahko zmanjšajo prazno težo prikolic s 3840 kg na 3640 kg. Od predstavitve leta 2016 na razstavi IAA je kontejnerska šasija Kässbohrer postala ena bolj priljubljenih na trgu.



Kögel na sejmu Transport Compleet 2018

Od 13. do 15. marca so si obiskovalci sejma Transport Compleet 2018 v Hardenbergu podrobneje ogledali najbolj prodajani polpriklopnik Kögel Cargo. Ta se lahko pohvali z nenavadnostjo, bogato standardno in raznoliko opremo. Ima izjemno nizke stroške vzdrževanja in ga je mogoče uporabljati zelo fleksibilno. Izjemno stabilen okvir je namenjen za prevoz težkih tovorov in za uporabo v zelo različnih cestnih razmerah, dnevnih nakladalnih operacijah in ekstremnih razmerah. Talna nosilnost lahko nosi osne obremenitve do 7,2 tone. Prazen priklopnik s svojo osnovno opremo tehta ca. 6000 kilogramov. Prikolica je standardno opremljena s stabilnimi in zanesljivimi osmi KTA. Celoten okvir vozila je dolgotrajno zaščiten pred korozijo z nanokeramično in katodno zaščito.



Thomas Gregor prevzel vodstvo podjetja Kögel Used

Thomas Gregor je januarja letos prevzel položaj direktorja družbe Used Trucks International. Odgovoren je za rabljena vozila Kögel Used. Thomas Gregor ima dolgoletne izkušnje v prodaji in sektorju rabljenih priklopnikov ter v komercialnem sektorju. Prve izkušnje je pridobil pri ugledni družbi za lizing gospodarskih vozil. Pozneje je deloval na različnih vodstvenih položajih na področju upravljanja premoženja in prodaje v mednarodno priznanih podjetjih za lizing gospodarskih vozil.

**TRAILER
INNOVATION**
2019

Revija Transport & Logistika je članica
mednarodne žirije Trailer Innovation.

Toplotna izolacija za polpriklopnik Schmitz Cargobull S.KI Tipper

Pri gradnji cest je zelo pomembno, da se asfalt med transportom ne ohladi. Zato Schmitz Cargobull predstavlja na novo razvit sistem za toplotno izolacijo okroglega jeklenega okvirja. Pri razvoju je bilo veliko pozornosti namenjene zmanjšanju mase prikolice. Rezultat je za 200 kg večja tovorna zmogljivost polpriklopnika S.KI Tipper s prostornino 24 m³. Novo zasnovana izolacijska konfiguracija, v kateri izolacijski material in zunanja plošča nista več povezana, omogoča segmentirano izolacijo stranske stene. Prednost je v tem, da je mogoče posamezne segmente enostavno zamenjati v primeru poškodb, kot so bočni udari. Za izolacijski material se uporablja vodoodporna elastomerna pena. Druga prednost segmentiranega okvirja je enostavna demontaža izolacije pred izvedbo varilnih del na okvirju (npr. pri varjenju na ploskvi). To preprečuje poškodbe izolacijskega materiala.



125 let podjetja Kässbohrer

Od leta 1893 izdelovalec Kässbohrer ponuja trajnostne in ekonomsko uspešne transportne rešitve. Letos junija pa praznujejo prav posebno obletnico – 125 let obstoja. Vrhunec dogodka v Ulmu bo Forum prihodnosti Kässbohrer, kjer bodo razpravljali o najpomembnejših temah v zvezi s cestnim prevozom blaga. Udeleženci pričakujejo navdihujoča predavanja, medsektorsko mreženje in zagonske predstavitve.

Krone predstavil Box Liner

Krone je za nakladanje 20-čevljskih zabojnikov na sejmu Transport Compleet predstavil večnamensko šasijo Box Liner SDC27 eLTU70. Ta je enostavna za uporabo in lahko nosi večino vrst zabojnikov dolžine od 20 do 45 čevljev. Na voljo je tudi s podaljšanim zadnjim delom in dodatnim sprednjim podaljškom za 45-čevljske zabojnike. Čeprav Krone uporablja trše jeklo, šasija tehta le 4600 kilogramov, zaradi razporeditve kontejnerja z navojem pa je porazdelitev teže bistveno boljša od primerljive kontejnerske šasije.

Dodaten prihranek predstavlja tudi kompaktno zasnovan zadnji del, vzdolžni nosilci pa so izdelani iz 40-mm visokokakovostnega jekla.



SLEDENJE, D. O. O., ALL INCLUSIVE – NOVI PAKET ZA MEDNARODNI TRANSPORT

Profesionalna in natančna rešitev za prenos taho-podatkov, ki jo Sledenje, d. o. o., ponuja v okviru novega paketa mednarodni Ai.

POPOLNOMA prilagojen sistem upravljanja voznih parkov za mednarodni transport ponuja tahografske podatke, navigacijo za tovorna vozila, pisno komunikacijo, spremljanje goriva in drugo senzoriko.

Z novim TAHO-modulom dobite enostaven vpogled v razpoložljivost voznika na dnevnem, tedenskem in 14-dnevnem nivoju. Paket s pomembnimi podatki poda transparenten pogled v ure vožnje in trajanje postankov, s čimer vam pomaga, da vaše poslovanje poteka brez nepotrebnih glob zaradi kršitev zakona, ki so lahko zelo visoke. V modulu sta prikazana:

- **on-line TAHO-stanje**, ki je izredno natančno. Pri trajanju voženj in postankov na dnevni ravni lahko nastane maksimalno 2 minuti zamika, na 14-dnevni bazi pa do 28 minut, kar so zanemarljive vsote,
- **avtomatski prenos podatkov iz digitalnih tahografov in voznikovih kartic** neposredno iz vozila na terenu v pisarno. Novi modul zagotavlja navdse hiter prenos, saj se ustrezni podatki prenesejo v 2 do 6 minutah. Imate tudi možnost nastavitve avto-



Takojšna lokacija na natančni kartografiji

matskega prenosa na poljuben dan, vse v skladu z zakonodajo.

Skupaj z dostopom do informacij, kot so ETA (predviden čas prihoda), EDA (predvidena razdalja do cilja), lokacija vseh vozil na terenu, prenos TAHO-podatkov na daljavo in on-line TAHO-stanj, si zagotovite optimalne pogoje za delovanje vaše flote in transporta.

Enostavna komunikacija na terenu je vitalnega pomena, kar omogočamo z novim modulom za komunikacijo, s

katerim smo zagotovili enostavno komunikacijo med pisarno in vozniki kot tudi med vozniki na terenu. V paket je vključena androidna tablica z aplikacijo SDASH za pošiljanje sporočil, lokacij in celotnih poti, vse skupaj z navigacijo, ki je specialno prilagojena za tovorna vozila in mednarodni transport.

Še nekaj dodatnih možnosti, ki jih omogoča paket Sledenje Mednarodni Ai: on-line spremljanje temperature in vlažnosti blaga ter dostop do podatkov za nadzor CanFMS, analiza in izboljšanje načina vožnje. Paket v celoti pomaga do bolj optimalnega izkoristka vozil, nižanja stroškov in dodatno izboljša kvaliteto storitve.

KAKŠNI SO TRENDI GPS-SPREMLJANJA V MEDNARODNEM TRANSPORTU

Praktično ne poznamo prevoznega podjetja, ki ne uporablja enega od sistemov Fleet Management. Njihova uporaba je nuja za doseganje rezultatov. Čas je tista komponenta, ki tudi v prevozi, posebno mednarodnih, veliko pomeni.



Pisna komunikacija in navigacija



Pravočasnost, ki si je zaradi višje sile včasih ne moremo privoščiti, vsej delno rešujemo s korektno informacijo naročniku prevoza, kdaj bo pošiljka dosegla cilj. V veliko pomoč so napredni profesionalni GPS-sistemi.

Prekaljeni vozniki dobro poznajo večino poti in se znajdejo tudi brez navigacijskih naprav. Neizkušenim voznikom je v veliko pomoč navigacijska naprava, preko katere neposredno od dispečerske službe prejmejo sestavljeno pot. Dispečer nenehno spremlja njihov napredek, oddaljenost do posamezne točke (ETA, EDA). Zakonodaja na področju telefoniranja med vožnjo je vedno bolj striktna in tudi kazni so vedno višje. V Italiji vas na primer lahko kot tujca kaznujejo zaradi uporabe telefona med vožnjo z izrekom prepovedi vožnje na italijanskih cestah do dveh mesecev, poroča ADAC.

Ali ste vedeli, da so stroški goriva pri transportnih podjetjih v povprečju 40 do 45 % vseh stroškov? To je dejstvo in pri tem nimamo vpliva. Vplivamo pa lahko na 20 do 25 % vsega goriva, ki je izgubljeno zaradi kraj, če razpolagamo s pravočasno in točno informacijo. Nemalo je načinov, s katerimi vas nepripravi pretentajo. Težko pa bodo pretentali specialno vgrajeno in natančno umerjeno sondo za gorivo, ki omogoča on-line spremljanje nivoja goriva, količino natočenega goriva, porabo goriva in nadzor tudi v času brez stika v vozilu. Sonda deluje kot senzor za zaznavanje kraj goriva in pravočasno opozori ob takšnih dogodkih. S tem dobite pomembne podatke za nadaljnjo preventivo. Po statistiki, če zmorete preprečiti le 20 % vseh tatvin goriva, poplačate investicijo

za spremljanje goriva s sondami v 2 do 3 mesecih.

V Evropi veljajo regulative po uredbi (EU), zadnjič spremenjene leta 2014, s področja digitalnih tahografov, ki obvezujejo lastnike tovornih vozil, da periodično analizirajo in shranjujejo podatke o aktivnostih vozil in voznikov.



Transportna podjetja se dnevno spoprijemajo z nepredvidljivimi okoliščinami, v katerih je potrebno hitro ukrepanje. Nedavno smo se srečali s situacijo, ko je voznik pozabil svojo tahografsko kartico. V tem primeru GPS-sistem na žalost ne bo rešil zagate, namig za pomoč je, da si v taki sili podatke iz tahografa natisnete neposredno iz tahografa na TAHO-papir. Sodobni GPS-sistemi, ki gredo v korak s časom, morajo omogočati maksimalno možen avtomatiziran sistem za prenos tahografskih podatkov.

Ročni načini praznjenja voznikove kartice na 28 dni, podatkov iz digitalnih tahografov pa na vsaj 92 dni uporabnikom brez pravega orodja vzamejo precej dragocenega časa.

Da ustvarimo okolje za avtomatiziran prenos arhivskih datotek .ddd, je tehnološko zahtevno, posebno pri vzpostavitvi in namestitvi opreme, v nadaljevanju postopki prenosa podatkov potekajo praktično neopazno. Brez ključnih podatkov med prevozom operaterji voznih parkov težko načrtujejo nadaljnja razkladanja tovora, naklade in razporejajo voznike glede na njihovo trajanje vožnje. V zadnjem času je v porastu povpraševanje po sistemih, ki omogočajo »živi« podatek o trajanju postankov, voženj. Veliko ponudnikov GPS-spremljanja vozil ponuja to vrsto podatkov. A pozor! Netočen podatek lahko privede do povsem zgrešenega razvrščanja voznikov. Če je ta podatek natančen in od dejanskega ne odstopa več kot nekaj minut dnevno, lahko dispečerji zelo enostavno planirajo vse aktivnosti voznikov za dva tedna vnaprej. Primer: če podatek variira od dejanskega za 15 minut dnevno, lahko za skoraj štiri ure napačno planirate voznika! Pri ponudniku preverite, iz katerega vira posreduje podatek o trajanju vožnje. Nemalo je ponudnikov, ki zaradi tehnološko prezahtevnih sistemov zaobidejo priklop neposredno na tahograf in na koncu »servirajo« podatek iz računalnika.

Na splošno se GPS-tehnologija astronomsko hitro razvija. V prevozništvu so zmagovalci vedno tisti, ki pogumno, a previdno orjejo ledino.



Pošljite nam povpraševanje ali navežite stik z našo prodajno ekipo in SKUPAJ DOSEZIMO OPTIMUM!

INFO@SLEDENJE.COM 080 4446 WWW.SLEDENJE.COM

Slovensko logistično združenje (SLZ)

13. marca 2017 je bila skupščina SLZ, ki je poleg rednih aktivnosti, kot so poročilo o delu v letu 2017, finančno poročilo in načrt za tekoče leto, izvolila tudi novo vodstvo za naslednje obdobje. Sedanji SLZ, ki nadaljuje tradicijo prejšnjih organizacijskih oblik, je bil organiziran leta 2012. Izvoljeno je bilo novo vodstvo s predsednikom Igorjem Žulo na čelu. Glede na dobre rezultate in številne aktivnosti, ki jih je združenje izpeljalo, je sledil logičen sklep, da se potrdi nadaljnji mandat z manjšimi korekcijami. Tako je soglasno izvoljen nov upravni odbor SLZ: predsednik Igor Žula in člana Tadej Pojbič in Damjan Zupančič. Za tajnika je izvoljena Mateja Dobrun in za blagajnika Igor Smrajec. Imenovani so tudi drugi organi združenja. Predsednik je predstavil preteklo delo združenja, realizirane in nerealizirane aktivnosti. Za naprej je predstavil strategijo in ključne naloge.



Predsednik SLZ Igor Žula (v sredini), levo sta dosežanja člana upravnega odbora, desno pa nova člana.

Električna vozila v logistiki in transportu

15. februarja je v Barceloni pod okriljem EU-projekta CarEsmatic potekala konferenca z naslovom Električna vozila v logistiki in transportu. Organizirala jo je Pristaniška uprava Barcelona. Tema konference je bila aktualna, saj



se električna vozila vse bolj uveljavljajo, prinašajo pa tudi spremembe na področju avtomobilske logistike in na transportnih poteh, katerih del so tudi pristanišča. Na dogodku so sodelovali tudi proizvajalci električnih vozil Renault, Nissan in Toyota. Prodaja električnih avtomobilov se povečuje, čemur morajo slediti logistični akterji. V vodilnih sredozemskih lukah za avtomobilski promet, Barceloni in Kopru, izboljšujejo sisteme ravnanja z okoljem in energetsko učinkovitost, tudi z nakupi električnih vozil za lastne potrebe. V sklopu projekta pristanišči načrtujeta poskusno ustavitvev električnih polnilnic, ki jih bo testiral eden vodilnih avtomobilskih ladjarjev v Sredozemlju Neptune Lines. Udeleženci so si lahko v času konference ogledali gradbena dela na osnovni pristaniški infrastrukturi v španskem pristanišču, ki potekajo v okviru projekta CarEsmatic. Gre za prilagoditev železniške infrastrukture na tamkajšnjem avtomobilskem terminalu, ki bo po zaključku podpiral različne širine tirov, vključno z evropskim standardom. V Luki Koper pa bodo zgradili VI. skupino tirov in privez RO-RO v tretjem bazenu.

Khorgos Gateway – največji suhozemni terminal

Gateway Khorgos povezuje Kazahstan in Kitajsko z železnico. Kmalu naj bi postal največji suhozemni terminal na svetu. Morda zanimivost – Khorgos je ena najbolj oddaljenih točk od oceanov na Zemlji. Khorgos Gateway (tudi Khorgas) je kitajsko mesto, ki leži v avtonomni prefekturi Ksinjiang v Ili. Na tem mestu se soočata sistema različnih železniških prog. Železniške proge na Kitajskem uporabljajo standardno zahodnoevropsko železniško progo s 1435 mm tirne širine. Kot nekdanji član sovjetskega bloka Kazahstan uporablja širšo progo: 1524 mm. Ves tovor se mora prekladati na druge vagone. Enako je treba opraviti v poljskem mestu Siemianówka na beloruski meji za vlake, ki vstopajo v Evropo. V poročilu Svetovne banke za leto 2014 »Evrazijska povezava« dokazujejo, da ima kljub tej težavi in višjim stroškom to prednost pred pomorskim prometom, zlasti ker je čas prevoza skoraj še enkrat krajši. Decembra 2011 je bilo od mejnega prehoda Khorgos do kazahstanskega terminala Zhetigan končane 293 km železniške proge. Trase s kitajske in kazahstanske strani meja so bile povezane 2. decembra 2012. Danes mesečno »predela« približno 65 vlakov, ki prevažajo 6200 TEU tovara skozi Khorgos Gateway.



Zemljevid lokacije Khorgos

Za prekladanje kontejnerjev so razvili tehnologijo, ki to naredi hitro in racionalno. Načrtujejo hitro rast prometa. Več na: <http://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html>.



Aktivna mobilnost v Ljubljani – hoja, kolo in javni promet (Foto: Orbanic)

Aktivna mobilnost

Sredi februarja je ministrstvo za infrastrukturo v Ljubljani organiziralo konferenco o aktivni mobilnosti. Minister dr. Peter Gašperšič je izrekel tudi zanimivo razmišljanje: »Da aktivna mobilnost osrečuje, nam lahko pritrudi vsakdo, ki jo udejanja. Da je aktivna mobilnost tista dobrina, ki jo ljudje cenijo, si jo želijo, in prispeva k njihovi sreči, smo že velikokrat govorili, znanstveniki pa vse skupaj podkrepili.« Govor je bil o prepletu pešhoje, kolesarjenja in uporabe javnih prevozov namesto osebnega avtomobila. Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) svetuje vsaj pol ure aktivne mobilnosti (kolesarjenje ali hoja) na dan. Rečeno je bilo, da z dvema evroma, vložanima v kolesarsko infrastrukturo, privarčujemo pet evrov v zdravstveni blagajni kot posledica izboljšane zdravja posameznikov, manjšega števila nesreč in čistejšega zraka. Primere dobrih praks ukrepov trajnostne mobilnosti sta predstavili občina Krško in mestna občina Novo mesto, zmagovalki lanskoletnega evropskega tedna mobilnosti na nacionalni ravni.

Nova kontejnerska povezava z Münchnom

Slovenski železniški operater ADRIA KOMBI je 6. marca 2018 vzpostavil nov neposredni servis do Münchna. Servis bo sprva povezoval kontejnerski terminal z bavarsko prestolnico trikrat tedensko v obe smeri. Bavarska predstavlja velik potencial za koprsko pristanišče, saj je ena izmed gospodarsko najmočnejših izvoznih regij v Nemčiji in tudi celotni Evropi. V zadnjih letih se je zanimanje nemških strank za koprsko pristanišče zelo povečalo, kar kaže tudi povečan pretovor blaga na različnih segmentih, kot so kontejnerji, avtomobili, generalno blago itd. Adria kombi prepelje dnevno okoli 30 intermodalnih vlakov. Več na: <http://www.adriakombi.si/assets/Adriakombi-2018-2.pdf>.



Kontejnerski vlak Adria Kombi (Foto: Orbanic)

NOVIČKE

Vrhovno sodišče je razveljavilo referendum, ki je potrdil zakon o 2. tiru. Zdaj bo treba referendum ponoviti oziroma iskati druge rešitve, če želimo zgraditi ta prepotrebni tir.

Predsednik vlade dr. Miro Cerar je takoj po odločitvi vrhovnega sodišča odstopil s položaja. Razlogov je več, vendar je bila »kaplja čez rob« odločitev sodnikov, da se referendum o 2. tiru razveljavi. To bistveno upočasnjuje oz. spremeni projekt o železniški povezavi Divača–Koper.

Gradbeni konzorcij, ki ga vodi Siemens, je oddal naročilo za gradnjo preskusnega traku za tovornjake z električnim pogonom na avtocesti A1 blizu Lübecka. Gre za izgradnjo osemkilometrskega električnega voznega voda. Dežela se pogaja z zveznim ministrstvom za okolje za podaljšanje poti. Projekt stane približno 14 milijonov evrov.

Družba Mas Real Estate v najnovejših poročilih navaja, da je ljubljanski projekt Emonika, v katerega je nameravala vlagati skupaj s partnerjem Prime Kapital, ustavljen za nedoločen čas. Pred samo nekaj meseci pa je kazalo, da bodo kmalu startali. Slovenija se bo morala odločiti in sama kaj narediti, ker je stanje v Ljubljani slabo tako glede železniške, še bolj pa avtobusne postaje.

Šestega in sedmega februarja so se na pobudo SŽ – Tovorni promet sestali direktorji podjetij SŽ – Tovorni promet, d. o. o., HŽ Cargo, d. o. o., Akcionarsko društvo za železniški prevoz robe Srbija Kargo Beograd, Železnice Republike Srpske, a. d., Makedonska železnica transport, a. d., Skopje, Makedonija in AD Montecargo. Glavni namen regionalnega sestanka na visoki ravni je bil okrepiti sodelovanje med podjetji, s čimer bodo zagotavljali boljše storitve za poslovne partnerje. Gre za velik korak k izboljšanju regionalnega sodelovanja med železniškimi prevozniki v tovornem prometu.

Lani so v ljubljanskem potniškem prometu (LPP) prepeljali 37,46 milijona potnikov, kar je skoraj en odstotek manj kot leta 2016. Gre za novo najnižje število potovanj od uvedbe kartice Urbana leta 2009, ki je omogočila natančno štetje potnikov. Če je število potovanj tudi lani upadlo, se je po drugi strani povečalo število uporabnikov LPP, ki jih je bilo 565.038 ali skoraj 20.000 več kot leta 2016. Ta podatek pa je manj pomemben, saj pove zgolj to, koliko ljudi je vsaj enkrat v letu uporabilo kartico Urbano na avtobusu.

V statističnem žepnem priložniku EU za leto 2017 – EU Transport & Figures je navedeno, da ima Slovenija naslednjo strukturo zaposlenosti: 62,8 % storitve, 29,2 % industrija in 8,0 % kmetijstvo. Povprečje EU-28 je: 73,5/21,7/4,8.

Vse bolj se približujemo uvedbi pete generacije brezžičnih omrežij, ki bo ključna za razvoj pametnih naprav, interneta stvari in avtonomnih vozil. Južna Koreja je sposobnosti takšnega omrežja predstavljala med zimskimi olimpijskimi igrami. V splošno svetovno potrošniško porabo naj bi tehnologija prišla do leta 2020. Trenutna omrežja četrte generacije (4G) v teoriji omogočajo hitrosti do 150 megabitov na sekundo, v praksi se hitrost giblje med 10 in 50 megabitov na sekundo. Pričakovane hitrosti omrežij 5G te vrednosti precej presežejo. V najboljših razmerah so teoretično mogoče hitrosti do 10 gigabitov na sekundo.

TRADICIONALNO SREČANJE KLUBA ŠOFERSKIH MAČK

V soboto, 17. marca, so se na deževen, skoraj spomladanski dan na Trojanah srečale poklicne voznice tovornjakov in avtobusov iz vse Slovenije. Deveto tradicionalno srečanje voznic je organiziral Klub voznic težkih tovornjakov – Šoferske mačke.

SREČANJE se je začelo ob 16. uri z obdarovanjem deklet, za katera so darila prispevala slovenska in tuja podjetja. V gostišču Trojanah je za voznice in njihovo ugodje poskrbelo profesionalno in prijazno osebje. Srečanja se je udeležilo 15 voznic in dva gosta, v klub pa je včlanjenih 13 voznic tovornjakov in avtobusov. Darko Štorman je pripeljal veliko »mrcino« Volvo, s katero so se dekleta pozneje fotografirala, prisoten je bil tudi Aleš Kocjančič, direktor podjetja Tercius. Pripravil jim je kratko predstavitev projekta, pri katerem sodeluje z Zavarovalnico Triglav.

Po predstavitvi so postregli odlično pripravljeno večerjo z domačo hrano in lokalno pijačo. Po obilni večerji so voznice dobile presenečenje. Obiskal jih je čarodej Sam Sebastian. Čaral je s kartami, pojedel balon, vračal čas v preteklost in strgan časopis vrnil v prejšnje stanje, zviljal žlice in poslal Nino na giljotino. Videle so mnogo zanimivih in enkratnih trikov in čarovnij. V večernih urah so bile vse tri organizatorke od drugih udeleženk obdarjene z izvirnimi majčkami in šopki rož. Srečanje je bilo letos posebno tudi zato, ker se jim je po dolgem času pridružila



Srečanja se je udeležilo 15 voznic, 6 voznic avtobusa in 7 voznic tovornjaka.

Tjaša, nekdanja voznica, zdaj zaposlena v podjetju Crosschem, ki je svetovni koncern s 15 podjetji po vsem svetu in

se ukvarja s proizvodnjo raztopine AdBlue, zato jo delo še zmeraj povezuje s tovornjaki. Tjaša se ukvarja tudi s trebušnim plesom in na srečanjih je že zaplesala. Povedala jim je mnogo zanimivosti o svojih nastopih, orientalskih plesih s kačo Ramsesom in drugimi rekviziti. Preden so se dekleta začela razhajati, so imela še donatorski kviz. Glavno nagrado, jakno Iveco, je dobila voznica avtobusa Katarina Borovšak. Drugo nagrado, celoletno članarino v Klubu šoferskih mačk, pa si je prislužila Klavdija Zupanič, voznica tovornjaka. V klub se je na novo včlanilo nekaj voznic in ob polnoči so se z nasmehom na obrazu po zasneženi cesti odpravile domov.

Srečanja se je udeležilo 15 voznic, 6 voznic avtobusa in 7 voznic tovornjaka. Prišle so Marta iz Primorske, Milica iz Dolenjske, Nina in Nataša iz Gorenjske, Darja iz Prlekije, Nina, Tjaša, Klavdija, Urška, Vlasta, Klavdija iz Štajerske ter Katarina, Irenka, Danijela in Branka iz Notranjske.



Continental 
The Future in Motion

Tovorni
program





Redefiniramo regionalni prevoz: Conti Hybrid

Nov prodajni izbor Conti Hybrid aktivno pomaga izpolnjevati sodobne zahteve po večji učinkovitosti. Nova pnevmatika Conti Hybrid 22,5 je postavila nov standard s svojimi odličnimi rezultati: 20 % večjim številom prevoženih kilometrov in do 6 % boljšim izkoristkom goriva. Ta izbor pnevmatik je primeren za intenzivne in zahtevne obremenitve. Nove pnevmatike smo zasnovali posebej s ciljem, da bi izpolnjevale potrebe panoge regionalnih prevozov in avtocestne vožnje.

3. GENERACIJA PRILAGOJENA VAŠIM POTREBAM.

Odlične lastnosti

-  število prevoženih kilometrov
-  poraba goriva



Za dodatne informacije obiščite spletno mesto
www.continental-truck-tires.com

Conti Hybrid HS3
22.5"

Conti Hybrid HD3
22.5"

Conti Hybrid HT3
22.5"



Go Further

NOVI TRANSIT CUSTOM



Nadgradite svoj posel. In ugled.

Novi Ford Transit Custom prinaša presežke, zaradi katerih so Fordova lahka gospodarska vozila **že tretje leto zapored najbolje prodajana v Evropi**. Naj gre za izjemno prostornost, saj vanj lahko zložite kar **tri evropalette**, ali uporabnost, saj se **drsna vrata odpirajo najširše v razredu**, v vsakem primeru gre za dostavnika, ki bo povsem sledil vašim in potrebam vašega podjetja. S fleksibilnim sistemom izjemno udobnih in trpežnih sedežev ga boste vedno lahko **prilagodili trenutnim potrebam**. Prihaja tudi z obilico **Fordovih tehnologij** za pomoč pri vožnji in varnostjo, ki si je zaslužila vseh **5 zvezdic Euro NCAP**. Rezultat: vsak dan se boste vsak dan veselili trenutka, ko boste sedli za njegov volan.

MojFordCustom.si