



Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

eTransport.si

# Transport >

DECEMBER 2018  
LETNIK 18 • ŠTEVILKA 12

CENA  
2,90 EUR

# & LOGISTIKA

## NASVETI ZA VARNO ZIMSKO VOŽNJO

## IVECO STRALIS X-WAY

REGIJSKA PREDSTAVITEV



MAN TGS X-LION



Mehanik leta 2018



Nakup rabljene prikolice

# Pripravljeni na izziv

Uradni zastopnik za Slovenijo

**PROTECT TRADE**

Cesta Lenca Dobrotinška 27  
8230 Sentjur  
www.protect-trade.si



Matador, znamka z dolgo tradicijo, predstavlja novo generacijo pnevmatik za tovornjake. Nova pnevmatika HR 4 nudi **več prevoženih kilometrov** in **manjšo porabo goriva**. Je popolna pnevmatika za zahtevne regionalne in avtocestne prevoze sodobnega časa.

**NOVA  
GENERA CIJA**



**F HR 4**

**m+s**

PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

- Veliko prevoženih kilometrov
- Izboljšane zmogljivosti na mokrem
- Boljša vodljivost med vožnjo



**D HR 4**

**m+s**



PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

- Veliko prevoženih kilometrov
- Izjemen oprijem
- Večja obstojnost



**T HR 4**

**m+s**

PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

- Veliko prevoženih kilometrov
- Izboljšan kotalni upor
- Boljša obstojnost

[www.matador.tires/transport](http://www.matador.tires/transport)

Matador. Continentalova blagovna znamka.

 **Matador**

- **Glavni in odgovorni urednik**  
Janko Zrim

---

- **Pomočnik urednika**  
Matej Jurgele

---

- **Sodelavci**  
Marko Kroflič, Aljaž Vidovič,  
Josip Orbanič, dr. Bojan  
Beškovnik, Janez Kukovica,  
Boštjan Saje, Goran Kekič,  
mag. Nina Kristarič Matjaš

---

- **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 **28,00€.**

Poštšina 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.

TEHNIS  
MEDIA  
GROUP

TISKANO V  
SLOVENIJI

Copyright © Revija Transport

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

Fotografija na naslovnici: Iveco

## Drage bralke in bralci,

december poleg prazničnega vzdušja zaznamuje tudi pregled iztekajočega se leta in načrti, želje za naprej. Če pogledamo panogo transporta in logistike, lahko rečemo, da nam je vsem skupaj šlo razmeroma dobro. Seveda so med nami tudi manj dobre zgodbe, neuspehi in razočaranja, a bodimo optimisti in glejmo na prihodnost pozitivno.

V iztekajočem se letu se je veliko dogajalo na področju tehnologije in vozil, saj alternativni pogonski viri postajajo realnost in vse bolj stopajo v ospredje. To smo lahko videli tako na največjem sejmu gospodarskih vozil septembra v Hannoveru kot tudi na slovenskih cestah, kjer opazimo vedno več gospodarskih vozil s pogonom na plin in električno. V splošnem bi lahko rekli, da je bilo leto 2018 za uvoznike in serviserje tovornih vozil dobro leto. Koliko in kdo je prodal največ, pa vam bomo sporočili v januarški številki.

Prav tako bi lahko rekli, da je bilo leto dobro za panogo transporta in logistike tudi z vidika prevoznikov. Vozni park se je obnovil, naročil je bilo več in ponovno je bilo zaznati investicije v skladišča in opremo.

Seveda rast prinaša tudi tisto manj zaželeno stran, kot je na primer pomanjkanje voznikov, višje cene goriva in višje cestnine, ki nas na nekaterih odsekih v Sloveniji čakajo že v prvih dneh novega leta.

Uspehov se veselimo tudi pri naši reviji, saj se je pozitiven trend rasti prenesel tudi na vas, drage bralci in bralke, ki vse pogosteje posegate po naši in vaši reviji Transport & Logistika. Prav tako - ali pa še bolj - nas veseli, da nas dnevno spremljate prek naših digitalnih medijev, spletne strani [www.etransport.si](http://www.etransport.si) in FB portala revije Transport.

Na koncu naj se vam zahvalimo za vaše dosedanje zaupanje in vam zaželimo srečno, uspešno in zdravo 2019 - na poti, v službi ali doma.

V imenu celotne ekipe revije Transport & Logistika,

Janko Zrim



Številka 12 – December 2018

# Vsebina

- 8** Novice: Slovenija in svet
- 16** Test MAN TGS: Velika igrača za velike fante
- 24** Pregled vozila je nujen!
- 28** Sistemi za nadzor vedenja voznikov
- 32** Mehanik leta 2018 je Anže Soklič
- 34** Slovenska predstavitev modelov Iveco X-Way
- 36** Bermudski trikotnik – evropske avtoceste
- 38** Spretnosti voznikov snežnih plugov
- 40** Test IVECO Evadys: Manjkajoči člen
- 44** Test MAN TGE: Široko uporabno vozilo
- 47** Povpraševanje po tovornih vozilih ostaja
- 48** Aplikacija, s katero lahko zmanjšate število okvar
- 49** Novi modeli Fordovih gospodarskih vozil
- 50** Dostavniki
- 52** Nakup rabljenega hladilnega polpriklopnika
- 56** Svet prikolic
- 58** Zmagovalni Iveco
- 60** Kdo bo skrajšal čakalne vrste na balkanskih mejah?
- 61** Predlog usklajevanja cestnin na mizi
- 62** Ustni dogovori o višini plače
- 64** ZUMIKS TRANS, d.o.o.
- 66** Za boljše strokovno izobraževanje
- 68** Leto 2018 – za transport in logistiko uspešno
- 70** Logistične novice
- 73** Servisne informacije
- 74** Križanka





- 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





*Vesel božič in  
srečno novo leto*

Ljubljana  
*Exclusive*

urban CITY LIFE  
*življenje*

Mercedes-Benz  
magazin



TEHNIS  
MEDIA  
GROUP

2019

GRADBENIK

Stroji

Transport & LOGISTIKA

**DARS**

**Vinjete za leto 2019**

Konec meseca januarja 2019 prenehajo veljati trenutno veljavne vinjete. V letu 2019 bodo slovenske vinjete rožnate barve. Barva se namreč mora razlikovati od barv iz prejšnjih let in tudi od barve vinjet, ki v istem letu veljajo v Avstriji. Vinjete za leto 2019 so veljavne od 1. decembra 2018 do 31. januarja 2020. Cene pa ostajajo enake kot v preteklem letu. Tako bo za celoletno vinjeto za enosledna motorna vozila (cestninski razred 1) potrebno odšteti 55 evrov, za bivalna in dvosledna motorna vozila (cestninski razred 2A) 110 evrov in za dvosledna motorna vozila z višino vozila nad prvo osjo 1,30 m ali več, katerih največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg (cestninski razred 2B) 220 evrov. Globa za vožnjo brez vinjete po avtocesti oziroma hitri cesti je 300 do 800 evrov, k čemur je treba dodati še strošek nakupa vinjete. Vinjeta mora biti na vozilu pravilno nameščena – na notranjem delu vetrobranskega stekla, na voznikovi strani na levem spodnjem ali zgornjem robu oziroma na sredini pod vzratnim ogledalom. Nalepke ne smejo biti nameščene na mesto, kjer je vetrobransko steklo zatemnjeno.



**DAF**

**1500 XF-ov za Girteka Logistics**

Pri evropski prevozniki družbi Girteka Logistics so naročili še 1500 tovornjakov DAF XF. V začetku leta 2018 je družba Girteka Logistics že prevzela 500 vlačilcev DAF XF. V voznem parku ima več kot 5.600 tovornjakov, 5.800 prikolic in več kot 13.000 zaposlenih. 1500 tovornjakov DAF XF Girteka Logistics bo opremljenih z 12,9-litrskim motorjem PACCAR MX-13 (355 kW/480 KM) v kombinaciji z novim avtomatskim menjalnikom TraXon. Tovornjaki imajo najnovejše tehnologije, vključno s Predictive Cruise Control, Predictive Shifting, Lane Departure Warning, AEBS in Forward Collision Warning. Girteka Logistics se je odločila tudi za podaljšane servisne intervale do največ 200.000 kilometrov.

**MARKING VAM ŽELI VESEL BOŽIČ IN SREČNO NOVO LETO 2019!**



**#IZSTOPAJTEZNAMI**

Kakovostna in profesionalna polepitev dostavnih in tovornih vozil, vrhunski materiali in tisk, premišljene oblikovalske rešitve in ugodne cene. **VSE NA ENEM MESTU.**







**OZS**

## **Mojca Trnovec obrtnica leta in Peter Pišek podjetnik leta 2018**

Podjetnik leta 2018 je postal Peter Pišek, lastnik in direktor logističnega podjetja Pišek & HSF Logistics iz Lopate pri Celju. Priznanje Obrtnica leta je prejela Mojca Trnovec iz gostilne Mihovec v Zgornjih Pirničah. Priznanji za poslovno odličnost jima je podelila Obrtno-podjetniška zbornica Slovenija (OZS). Na slovesnosti so podelili tudi mojstrske diplome 38 mojstrom in mojstricam, priznanje najstarejši obrtnik leta pa je prejel 77-letni Franci Ažman iz Lesc, ki se ukvarja z avtoprevoziško in gostinsko dejavnostjo.



**RENAULT TRUCKS**

## **Obnovljeni rezervni deli kot cenejša alternativa**

Linija rezervnih delov za znamko Renault Trucks pod nazivom eXchange prinaša svojim strankam rezervne dele, ki so bili tovarniško obnovljeni po najstrožjih specifikacijah in izpolnjujejo varnostne ter okoljske standarde. Ti okolju prijazni in ekonomični deli imajo dveletno garancijo in so vzdržljiva alternativa novim delom, ter bodo prav tako ohranili optimalno zmogljivost vašega vozila. Hkrati deli eXchange pomagajo zmanjšati stroške letnega vzdrževanja. Obnovljeni izvorni mehanski sklopi, kot so motor ali menjalnik, so v stanju, ki je enakovreden novemu, pri ceni, ki je do 50 odstotkov nižja. V varianti eXchange so na voljo deli in komponente motorja ter menjalnika, zavorni sistemi, sklopke, električna in elektronska vezja, krmiljenje in vzmetenje ter sistemi hlajenja za vse vrste gospodarskih vozil. Deli za zamenjavo niso le gospodarni, temveč tudi okolju prijazni, saj potrebujejo samo 10 odstotkov energije, ki je potrebna za izdelavo enakovrednega novega dela. Celoten vpliv na okolje za izdelavo obnovljenega dela pa je do 60 odstotkov nižji kot pri novem delu.



## PETERBILT

### Posebni Peterbilt za Walmart

Na svetovnem spletu so zaokrožile fotografije spektakularnega tovornjaka Peterbilt, ki je bil razvit posebej za ameriško trgovsko verigo Walmart. Zdi se, da je aerodinamični vlačilec odgovor na Teslov model Semi in konkurenčen model Nikola One, ki je bil predstavljen pred nedavnim. Podatkov o motorju ni, vendar je kvadratna škatla za kabino videti zelo »električno«. Walmart je sicer že v letu 2014 v svet poslal prvo objavo o tem tovornjaku, nato pa je bilo rečeno, da gre za hibridni tovornjak s turbinskim motorjem. Ni znano, kaj se je zgodilo v petih letih razvoja, toda zanimivo je, da je bil tovornjak viden na cesti!



## KAM I BUS

### Bosch diagnostični center za gospodarska vozila

KAM i BUS Importer je nosilec novega Boschevega koncepta za gospodarska vozila pod nazivom BCV (Bosch Commercial vehicles), ki vključuje Boschevo diagnostiko za vse znamke gospodarskih vozil, originalne Boscheve dele, informacijski sistem delavnice ESI[tronic], kot tudi strokovno izobraževanje zaposlenih. BCV sistemi za pregledovanje omogočajo hitro in enostavno diagnostiko za vse znamke vozil različnih evropskih proizvajalcev. Diagnostično orodje je povezano z zalogo obnovljenih Boschevih delov, s čimer se lahko vozilo hitro prevzame na popravilo in zamenja vsako komponento sistema vbrizgavanja goriva, s katero je pohitren postopek popravila in ponovni izhod vozila na teren. Podjetje KAM i BUS nudi široko ponudbo popravila vseh znamk gospodarskih vozil, tovornjakov, priklopnikov in avtobusov, servisnih in diagnostičnih storitev v sodobno opremljeni servisni delavnici. Fleksibilni delovni čas, dežurstvo 24 ur in velika zaloga dostopnih nadomestnih delov pa so razlogi za zaupanje uporabnikov in poslovnih partnerjev.



## Transportni barometer



EU ► EU

SI ► AT	54   46	AT ► SI	34   66
SI ► BG	09   91	BG ► SI	11   89
SI ► CZ	35   65	CZ ► SI	39   61
SI ► DE	50   50	DE ► SI	13   87
SI ► ES	27   73	ES ► SI	05   95
SI ► FR	34   66	FR ► SI	07   93
SI ► HR	43   57	HR ► SI	49   51
SI ► HU	81   19	HU ► SI	24   76
SI ► IT	69   31	IT ► SI	27   73
SI ► PL	17   83	PL ► SI	50   50
SI ► RS	38   62	RS ► SI	37   63
SI ► SK	39   61	SK ► SI	32   68

Tovor in tovorna vozila v %  
Podatki od 20.09.2018 do 19.10.2018  
Powered by TIMOCOM

*Naj bo v novem letu vse v vaših rokah.  
Srečno 2019!*

**sledenje**   
www.sledenje.com

**TAHOCENTER**  
www.tahocenter.si



## SCANIA

### Supermoč za izredne prevoze

Prvi težki tovornjak za izredne prevoze, Scania S 730 8x4, je bil predan poljskemu podjetju Strychacz, ki je specializirano za izredne prevoze. „Ta Scania S 730 je sedaj najmočnejši tovornjak vlačilec v mojem podjetju,“ pravi lastnik Ireneusz Strychacz. Scania je izbral zato, ker je preprosta za uporabo, zagotavlja udobje vozniku, majhno porabo goriva in je na splošno brez težav. Prevozniško podjetje Strychacz deluje od leta 1989, sedaj pa ima v floti 16 težkih tovornih vozil Scania. Lastnik s ponosom pove, da je že od samega začetka podjetja imel tovornjake Scania, z njimi pa je že prevažal letala, mostove, gradbene stroje, propelerje in ekstremno dolge cevi. Njegova družba namreč opravlja zahtevne transportne naloge po vsej Evropi.

## IVECO

### Stralis NP 460 – Sustainable Truck of the Year 2019

Iveco Stralis NP 460 je nagrajeno Sustainable Truck of the Year 2019 prejel v kategoriji »vlačilec«. Nagrado, ki jo podeljuje revija Vado e Torno v sodelovanju z Lifegate, je bila podeljena na prireditvi Ecomondo 2018 in je namenjena vsem sektorjem gospodarstva. Pierre Lahutte, predsednik Iveca, je povedal: »Ponosni smo, da smo prejeli to prestižno nagrado in to v času, zelo pomembnem za alternativne pogonske tehnologije. Dejansko je pred nekaj dnevi tudi nemški parlament odobril oprostitev CNG in LNG tovornjakov od cestnin. Strategija, ki je do nedavnega štela za „vizionarsko“, postaja realnost.«



## FROTCOM®

INTELLIGENT FLEETS

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

KONTAKTIRAJTE NAS ZA BREZPLAČEN PREGLED  
T: +386 40 160 605 / WWW.FROTCOM.COM

STANDARD KAKOVOSTI ISO 9001:2015



**NOVO!**  
OBRAČUNAVANJE MADŽARSKE CESTNINE  
S FROTCOM SLEDILNO NAPRAVO



DAF

## Prednovoletna zabava podjetja Cordia, d. o. o.

Podjetje Cordia, d. o. o., ki v Sloveniji zastopa tovorna vozila znamke DAF, je v začetku meseca decembra za svoje stranke pripravilo nepozabno zabavo in se na ta način zahvalilo za izkazano zaupanje. Zabava se je začela s prijetnim nagovorom direktorice podjetja Cordia, d. o. o., Majde Bitenc Menart, nekaj besed o globalnem poslovanju DAF-a, ki s svojima modeloma XF/CF pobira eno nagrado za drugo, pa je povzel tudi Atila Kaya. Ob dobri hrani in pijači je za zabavo poskrbel ansambel Aplavz, za višek smeha je s svojim nastopom poskrbela tudi mama Manka. Ob tej priložnosti je podjetje Cordia, d. o. o., vsem udeležencem zabave in bralcem revije Transport & Logistika zaželelo uspešno novo leto, veliko uspeha in ter se obenem zahvalilo tudi za uspešno sodelovanje.



## DARS

### Postavili podest za čiščenje snega in ledu



Dars je na počivališču Murska Sobota iz smeri Madžarske, kjer je močan vstopni tok tranzitnih tovornih vozil v Slovenijo, namestil podest za čiščenje snega in ledu. Dars bo s strani tovornjakarjev spremljal njegovo uporabo in se nato odločil za postavitev podestov še na drugih lokacijah.

## SCANIA

### Tekmovanje Scania Driver Competitions

Scania Slovenija vabi vse zainteresirane voznike tovornjakov k oddaji prijave za tekmovanje Scania Driver Competitions. Prva nagrada je tovornjak Scania v vrednosti 100.000 evrov. Najprej se registrirate preko spleta, nato pa rešite še teoretični test, in če boste uspešni, se boste kvalificirali za naslednjo stopnjo tekmovanja.

Vse za tovarne delavnice. Zapeljite vaš posel na višji nivo.

T 01/52 00 450  
E info@produkt.si  
www.produkt.si

PRODUKT

**PRODUKT I**  
AVTOSERVISNA OPREMA

*Zelimo vam vesele božične praznike in srečno ter veselo Novo leto 2019!*





## MERCEDES-BENZ

### Po Ljubljani bodo kmalu zapeljali hibridni avtobusi

Na javnem razpisu za dobavo 17 enojnih mestnih avtobusov s pogonom na zemeljski plin je Mestna občina Ljubljana izbrala avtobuse Mercedes-Benz Citaro NGT Hybrid. Z izbiro okolju prijaznih avtobusov sledijo načelom trajnostne mobilnosti in razvoja mesta, ki so se jim zavezali pred desetletjem. Rok dobave avtobusov je devet mesecev, tako da bodo prvi hibridni avtobusi po Ljubljani predvidoma zapeljali poleti prihodnje leto. Avtobusi Mercedes-Benz Citaro NGT Hybrid imajo vgrajen motor, ki za pogonsko gorivo uporablja zemeljski plin, poleg tega pa še elektromotor. To bodo prvi hibridni avtobusi v Ljubljani, s katerimi bodo še dodatno poskrbeli za varovanje okolja. Cena enega avtobusa znaša 267.600 evrov brez DDV. Skupna vrednost avtobusov je 4.549.200 evrov brez DDV, pri čemer bodo prejeli 3.400.000 evrov nepovratnih sredstev.

## CONTINENTAL

### Pnevmatika za pogonske osi potovalnih avtobusov

Continental je predstavil novo visokozmogljivo zimsko pnevmatiko za pogonske preme, zasnovano posebej za potovalne avtobuse – HDW2 COACH. Je zmogljivejša od pnevmatik M+S in presega zahteve za certificiranje 3PMSF. »S HDW2 COACH nudi Continental popolnoma novo in specializirano zimsko pnevmatiko za upravitelje voznih parkov. Transportna podjetja bodo pridobila zaradi popolnoma uravnoveženega profila zmogljivosti, ki zagotavlja optimalno varnost in zanesljivost na mokrih, zasneženih in poledenelih cestah,« pravi Constantin Batsch, podpredsednik poslovne regije za pnevmatike tovornih vozil EMEA. HDW2 COACH je na voljo v velikosti 295/80 R 22.5 in zaokrožuje družino proizvodov, ki že vključuje pnevmatiko HSW2 COACH za krmilno premo.



# Veseli Božič!

Vam in Vaši družini želimo mirne praznične dni in srečno novo leto!  
Zahvaljujemo se vam za zaupanje in vas tudi v 2019 kot kompetenten partner z veseljem spremljamo na vaši poti. [www.cargobull.com/si](http://www.cargobull.com/si)

# KÖGEL

NOVUM: LIGHT & STRONG

Za vse, ki vedo,  
kaj si želijo...



TRAILER  
INNOVATION  
2019  
WINNER  
CATEGORY  
CONCEPT

## ... Kögel Cargo

- ✓ Opcijsko z železniško opremo (rail), opremo za tuljave (coil), opremo za papir ali za pijačo
- ✓ 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](http://www.koegel.com)



**VOLKSWAGEN**

## Avantgardni koncept pick-upa Tarok

Volkswagen je na mednarodnem sejmu avtomobilov v Sao Paulu predstavil konceptni pick-up pod nazivom Tarok. To je prvi pick-up, ki kombinira stilske elemente SUV vozila z avtentičnim terenskim pick-up vozilom. Tarok ima dvojno kabino, ki ima targa streho, kar pomeni, da jo je možno odpreti. Volkswagnu je uspelo združiti praktične prednosti pick-up vozila s stilskim načinom življenja. Ena izmed zanimivosti je pregradna stena med zadnjim delom kabine in tovornim prostorom. Ta se namreč odpre, kar vam omogoči, da v tovorni prostor naložite veliko daljši tovor. Konceptnega Taroka poganja 1,4-litrski TSI bencinski motor z močjo 150 KM, v prihodnosti pa lahko pričakujemo tudi 2,0 TDI dizelski motor, ki bo prav tako ponujal 150 KM. Tarok obljublja zelo dobre terenske zmogljivosti, s stalnim 4x4 pogonom, dobro oddaljenostjo od tal in terenskimi pnevmatikami. Nov Volkswagnov design zajema popolnoma osvetljeno sprednjo masko, ki je izvedena z LED-osvetlitvijo, pri čemer se zasveti tudi znak VW.

**SCANIA**

## Snaga Ljubljana z vozili na metan

Snaga Ljubljana ima v svojem voznem parku štiri tovarna vozila Scania, ki delujejo na metan. Z vozili serije P, ki so zasnovana z mislijo na varnost in udobje v mestnem okolju, pustijo manjši ogljični odtis, z njimi je dostop do zelenih lokacij lažji, omogočajo boljši nadzor, obenem pa voznikom zagotavljajo tudi dobro vidljivost ter se lahko pohvalijo z nizko ravnjo proizvedenega hrupa. V prihodnosti pri Snagi načrtujejo svojo floto povečati predvsem z vozili na CNG in metan.





## Nastavitev geometrije koles

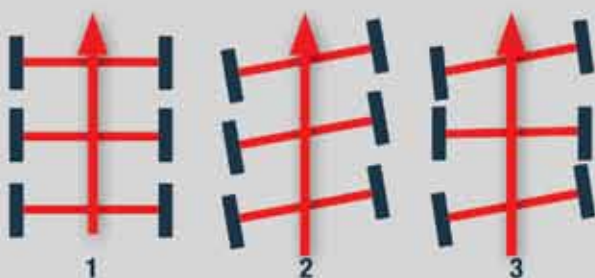
za vse znamke gospodarskih vozil



Naprave za kontrolo in nastavljanje geometrije koles gospodarskih vozil ponujajo tudi možnost nastavljanja naklona koles, kar omogoča hitro ter natančno umerjanje geometrije na tovornih vozilih, avtobusih, (pol)priklopnikih in zgibnih avtobusih.

### ZAKAJ PRILAGAJANJE GEOMETRIJE KOLES

- Večja varnost v prometu
- Manjša poraba goriva
- Manjša obraba pnevmatik
- Večje udobje vožnje



1. Nastavljena geometrija
2. Poraba goriva do 5% večja
3. Poraba goriva do 20% večja

### ZAKAJ IZBRATI JOSAM GEOMETRIJO KOLES?

Vse referenčne vrednosti se merijo s pomočjo patentirane Josam tehnologije merilnih naprav glede na središčno linijo vozila kot referenco. Zaradi kompenzacije dvigovanje vozila ni potrebno, a sistem lahko deluje tudi po standardnem postopku.

Za prenos podatkov med merilnimi napravami in računalnikom se uporablja brezžična tehnologija. Programska oprema vodi uporabnika skozi merski proces in izpisuje mersko poročilo o vrednostih pred in po nastavljanju.

Umerjanje: stekanja koles, bočnega naklona koles, vzdolžnega naklona osi koles in bočnega naklona osi koles.

Patentirani Josam program meri tudi:

- razliko v kotu obračanja koles
- maksimalno obračanje koles
- vzporednost osi glede na sredinsko linijo vozila
- togost osi glede na sredinsko linijo vozila

Josam naprave za nadzor geometrije koles se uporabljajo v proizvodnem procesu večine priznanih proizvajalcev gospodarskih vozil, kot so MAN, MB, VOLVO, SCANIA, DAF, kar govori o zaupanju proizvajalcev v kvaliteto in kompetentnost Josam naprav za merjenje geometrije koles.

KAM I BUS Importer d.o.o.

📍 Celovška cesta 492, 1210 Ljubljana – Šentvid

☎ 01 810 7501, 01 810 7503

✉ info@fordtrucks.si 🌐 www.fordtrucks.si

# VELIKA IGRAČA ZA VELIKE FANTE



Pri gradnji objektov je treba prestavljati različne materiale. Vsak »mulc«, ki se je kdaj igral v pesku, ve, da so za razsute tovore izumili prekucnike. Ti so tako priljubljene igrače, da se tu in tam igra z njimi celo kakšna deklica. Nekateri mulci čez leta postanejo vozniki in igro nadaljujejo s pravimi tovornjaki. Večji kot je poseg, večje količine je treba odpeljati in pripeljati.





Po asfaltu MAN 8x4 svoj terenski ustroj dobro skriva.



gljivejših iz te bavarske tovarne. Odlikuje ga močan okvir (šasija), katerega prednji osi sta vzmeteni s paraboličnimi vzmetmi, zadnji osi pa podpirajo zračne vzmeti. Motor iz družine D 26 s šestimi valji razvije 338 kW (460) KM pri 1.800 vrt/min in ob tem ponuja široko območje največjega navora med 930 in 1.350 motornimi vrtljaji. Če k temu dodamo še »off road« menjalnik in »kratki« pogonski osi s prestavnim razmerjem 1 : 4,0, je jasno, da je moči v vseh razmerah dovolj.

#### NA ASFALTU

Že na prvi pogled z zunanje strani je TGS X-Lion hudo »nobel« kamion. Ko odprete vrata, nastopi skoraj šok. Materiali so vrhunski – sedeži so prevlečeni z usnjem, prav tako volan. V kabini je zvrhana mera dodatne opreme.

**VOŽNJA PO GRADBIŠČIH** ni mačji kašelj in zanjo mora biti tovornjak ustrezno prilagojen. Pri MAN-u vedo, kako se takšnim nalogam streže in kupcem ponujajo vozila, prilagojena njihovim specifičnim potrebam. Vožnjo po gradbišču mora obvladati tudi voznik, zato pri MAN-u zanje ponujajo ustrezna izobraževanja oziroma tečaje.

#### IZDELAN ZA GRADBENIKE

Linija TGS je že v osnovi namenjena gradbincem. Spodaj se začne pri dveh oseh, na zgornjem delu lestvice pa so štiriosni velikani s tehnično nosilnostjo več kot 40 t. Na cesti pa se (v Sloveniji) morajo držati omejitve 32 t. TGS 35.460, ki smo ga na kratko preizkusili, je eden izmed največjih in najzmo-



Na voljo je še volanska zavora, s pomočjo katere se obračalni krog znatno zmanjša.

**Znajde se tako na asfaltu kot gradbišču ali v blatu**



Zadnji, klasično gnani premi sta zračno vzmeteni.

Za vožnjo po terenu je mogoče naletno zaščito dvigniti – ta v tem primeru ščiti pred poškodbami zadnjih luči.

# EKSTREMNA VZDRŽLJIVOST. EKSTREMNA ZANESLJIVOST.



**IRONMAN**  
EUROPEAN SERIES

2018 OFFICIAL SUPPLIER PARTNER

Kaj imajo skupnega MAN XLION in triatlonci IRONMAN: zanesljivost in vrhunsko zmogljivost v vseh panogah. In to dan za dnem.

Prav tako, kot udeležence v najzahtevnejšem svetovnem tekmovanju, tudi MAN-ove tovornjake odlikuje vsakodnevna ekstremna zmogljivost. Vzdržljivost, učinkovita uporaba moči in popolna zanesljivost MAN-ovih tovornjakov se je pokazala v vseh pogojih obratovanja. S kompleti opreme MAN XLION so MAN-ovi tovornjaki odlično pripravljene za vašo panogo. Poleg tega vam MAN DigitalServices olajšajo vsakodnevno delo in znatno izboljšajo ekonomsko učinkovitost voznega parka. Več informacij na [xlion.man](http://xlion.man).





Udobje voznika v prekucniku je primerljivo s počutjem v špedicijskih tovornjakih.

Gradbiščni stroj ima praktično vse, kar si lahko zaželiš v tovornjaku za prevoze na dolge proge: pametni tempomat (ACC), navigacijski sistem, sistem za zaviranje v sili, številne sisteme in rešitve za pomoč pri terenski vožnji. Pri tem modelu se da zaviranje v sili izključiti (to je potrebno zaradi morebitne montaže pluga ali kakšnega drugega priključka pred kabino). Preglednost je vrhunska, saj so mrtve kote odpravili s sistemom kamer. Kamere so usmerjene naprej, nazaj, na levi bok, z eno pa lahko kontroliramo tudi tovor. Ta pride v poštev predvsem pri nalaganju, saj je med vožnjo material prekrit s ponjavo. Poleg tega voznik tudi v najhujši vročini ne bo trpel žeje, saj so mu namenili hladilnik med obojema sedežema.

## ► Kabina je bogato opremljena in pregledna

Vožnja po asfaltu je v prvi vrsti odvisna od gladkosti cestišča. Kabina je podprta s štirimi zračnimi vzmetnimi nogami in zato dokaj udobna. Vseeno mehкости vožnje ne gre primerjati z MAN-ovimi »dolgoprogaši«, saj gre za terensko vozilo. Tudi na področju hrupa je počutje v kabini primerljivo s špedicijskimi kamioni tega proizvajalca, ob tem pa je treba

vzeti v zakup, da se zaradi »kratkih« diferencialov oziroma zadnjih pogonskih osi motor pri enakih hitrostih vrtili več kot 10 odstotkov hitreje. To pomeni, da se pri 80 km/h vrtili z okoli 1.200 vrt/min, motor v tovornjaku za dolge proge pa se ob enaki hitrosti vrtili z okoli 1.050 vrt/min. Res pa je, da je pri hitrosti 85 km/h že blizu zgornjega roba največjega navora, ampak – kot sem že napisal: ni namenjen več tisoč kilometrskim prevozom po avtocesti. Voznik, sodeč po hrupu, skoraj ne more ugotoviti, da sedi v kabini prekucnika. Vstopanje vanjo je malce manj udobno kot pri avtocestnih »bratih«, saj je spodnja stopnička na gibljivih (gumijastih) nosilcih. Tudi



Sprednji priklp je skrit pod registrsko tablico, prednje žaromete ščiti mreža.



Za popolno preglednost ob vzvratni kameri poskrbi serija ogledal, na levem boku pa je nameščena še kamera, katere zaslon je na stebričku A.



Leva stranica zaboja se odpira in zapira s pritiskom na gumb, ponjavo pa namešča elektromotor.

to je pogojeno z namenom vozila, saj ne pride do nobene škode, če z njo zademo v kakšno oviro.

#### NA ZEMLJI IN TRAVI

Zelo podoben tovornjak smo leta 2015 vozili v ogromnem kamnolomu v Augsburgu. Oprijem je bil bistveno boljši kot na blatu in vožnja dokaj enostavna. Na Vranskem smo najnovejši model lahko zapeljali po izredno spolzkem terenu – ilovnata neutrjena zemlja, preraščena s travo in nekaj dvajsetcentimetrskih mlak. Robotizirani menjalnik, ki ima ob nevtralnem še tri položaje, se je izkazal za uporabnega tudi v najtežjih razmerah (prazno vozilo). Položaj D je namenjen vožnji po utrjenih podlagah. D<sub>x</sub> pomeni reduciriran – terenski prenos, D<sub>m</sub> pa omogoča zelo počasno manevriranje (vožnja z drsečo sklopko). Po potrebi je mogoče »zagnati« hidromotorja na kolesih druge osi (MAN HydroDrive®),



Motor po zagotovilih proizvajalca porabi do 2,5 % manj goriva kot letnik 2015/16, a o številkah ne gre govoriti, saj so odvisne od številnih dejavnikov.



Na sredini je hladilnik, prostorov za odlaganje je dovolj. Še sovozniku se na udobnem, z usnjem prevlečenem sedežu dobro godi.



Komande za stresanje tovora, odpiranje stranic, dviganje ali spuščanje zadnjega dela ...

### ▶ Večino opravil voznik nadzira in upravlja iz kabine

na voljo pa je tudi »zaklepanje« diferencialov. Z gnano drugo osjo vozilo ne premaguje lažje zgolj terenskih ovir, ampak tudi učinkoviteje zavija na mehkih podlagah ob vključenih diferencialnih

zaporah. Pri ostrem zavijanju izdatno pomaga še zaviranje levih ali desnih koles zadnjih dveh osi (volanska zavora – kakor pri tanku). Dvignjena naletna zaščita na terenu znatno izboljša prehodnost. Našteto smo na zahtevni testni progi na Vranskem preizkusili »v živo«. Menjalnik pretika gladko in načinu vožnje primerno, vseeno pa velja za resnično zahtevne podlage ročno nastaviti zeleno prestavo, da se elektronski možgani ne bi odločili pretakniti navzgor ob nepravem trenutku. Takrat na mehkem terenu lahko hitrost občutno pade in kamion bi zaradi tega znal obtičati. Na podlagi, kakršen je poligon off road, je bistveno vzdrževati enakomerno hitrost. Če se vseeno ustavimo in ne moremo zlepa speljati, zelo pomaga »zibanje«. Pri ročnem menjalniku stari mački to tehniko obvladajo: naprej, nazaj, naprej, nazaj, naprej, nazaj; ko tovornjak dobi dovolj zaleta, voznik spelje. Pri robotiziranih menjalnikih je to mogoče le z vgrajeno funkcijo. Z njeno uporabo se voznik z malo posluha in vaje lahko



Z levim okroglim stikalom izbiramo režim delovanja menjalnika, z desnim način pogona in vključevanje zapor, zgornji pa vključujejo podporne sisteme (terenski ABS, zibanje, volansko zavoro ...).



V položaju D avtomatika pri 60 km/h in 950 motornih vrtljajih vozi v 12. prestavi.



Kabino z okvirom povezujejo štiri zračno vzmetene noge.



Prednji premi sta podprti s štirilistnimi paraboličnimi vzmetmi.

izvleče iz kočljive situacije. Ker proizvajalci vedo, da še tako zmogljivo terensko vozilo tu in tam obtiči, sta na prednjem in zadnjem delu lahko dostopno nameščena priklopa z izvlečnima pritrdiščema, na katera je enostavno pripeti verigo, pletenico ali trak. Zadaj je priklop na običajnem mestu, spredaj pa skrit pod registrsko tablico. Z njuno pomočjo lahko veliki MAN pomoč prejme ali da.

Ne glede na namen prevozov zadnji zračno vzmeteni osi omogočata dviganje ali spuščanje vozila. Voznik tristranski Meillerjev prekucni zaboj dviga iz kabine, iz kabine prav tako odpira stranice, za nameščanje ponjave pa poskrbi z majhnim daljinskim upravljalnikom. Leva stranica je opremljena s sistemom Boardmatic (hidravlično spuščanje in dviganje brez izstopanja iz kabine) in

## Kljub robustni zasnovi je udoben

se odpre zgoraj, zadnja se tudi odpre avtomatsko, vendar na spodnji strani. Desna stranica se lahko odpre zgoraj (dodatna oprema) ali spodaj (standardno). Če jo voznik odpre zgoraj, mu jo pomaga zapreti sistem z vgrajeno vzmetjo. Samonastavljiva zapirala za bočni stranici preprečujejo ropot pri vožnji praznega vozila.

### ČE BI IMEL SPALNO KABINO ...

Tako visoka stopnja opreme so sanje marsikaterega voznika prekucnika. Ko lastniki podjetij iščejo optimum med

ceno in zmogljivostmi, udobje voznikov zlepa ni na prvem mestu. Oprema za terensko vožnjo pri takšnem kamionu ni bila nikoli vprašanje, sistem za odpravljanje mrtvih kotov pa že marsikdo razume kot nepotrebno navlako. Še dosti manj si šefi želijo luksuznih sedežev, usnjene volana, odlične klimatske naprave, pametnega tempomata, navigacije ... Po drugi strani pa bi bil vsak voznik vesel takšnega razvajanja in bi svoje delo morda opravljal bolj vestno in dosti raje. Če pa dobra varnostna oprema prepreči kakšno nesrečo, se račun takoj izide. Nekdo izmed udeležencev prireditve, v okviru katere je bil TGS 35.460 predstavljen, je izjavil: »Tale MAN je tako dober, da bi v njem kar prespal, a šment, nima spalne kabine!«

## TEHNIČNI PODATKI: MAN TGS 35.460 8x6H BL X-Lion

### MOTOR:

D2676 LF52 dizelski, šestvaljni, vrstni, vodno hlajeni, elektronski nadzor sistema vbrizgavanja goriva preko skupnega voda (Common-Rail), dvostopenjsko turbinsko polnjenje, čiščenje izpušnih plinov po EURO 6c (AGR, SRC, CTR)

Prostornina (l), moč (kW/KM pri vrt./min.)	12,4, 338/460 pri 1.800
Navor Nm pri vrt./min.	2.300 pri 930 do 1.350

### PRENOS MOČI:

MAN TipMatic® 12 28 OD, pogon na dvojno zadnjo os (razmerje 1:4,0), druga os gnana s hidravličnima motorjema

### PODVOZJE IN ZAVORE:

Šasija, 4 toge preme, sprednji na paraboličnih 4-listnih vzmeteh, zadnji na zračnih blazinah, zavore zračne, 8xkolutne ABS, ASR, ESC, šest-stopenjski pritarder v povezavi z motorno zavoro (645 kW zavornega učinka), ročna zračna zavora, volanska zavora

### MERE IN TEŽE:

dolžina šasije s kabino x širina x višina (mm), medosna razdalja (mm), najmanjša razdalja od tal (mm)	8.283 x 2.500 x 3.261 1.795 + 2.505 + 1.400 355
Notranje mere zaboja (dolžina x širina x višina - mm), teža praznega vozila + nadgradnja = skupaj (kg), največja dovolj. masa: tehnična/promet SLO (kg)	5.600 x 2.380 x 1.000 10.315 + 3.900 = 14.215 38.000/32.000
prostornina posode za gorivo/AdBlue (l) pnevmatike na sprednjih oseh (enojne) pnevmatike na zadnjih oseh (dvojne)	300/35 385/65R22,5 HSC1 TL 160 K 315/80R22,5 C-TR HD3 TL 156/150 K
Kabina velikosti M: dolžina x širina x notranja višina/višina nad motornim tunelom (mm)	1.880 x 2.240 x 1.580/1.320
Oprema testnega vozila:	Pametni tempomat ACC, zaviranje v sili z možnostjo izklopa, pritarder, krmilna zavora, ogrevani filter goriva s separatorjem vode, opozorilo ob nenamernem zapuščanju voznega pasu, sistem kamer za nadzor mrtvih kotov, z usnjem prevlečena sedeža in volan, zračno vzmeteni ogrevani in ventilirani izdatno nastavljivi vozniški sedež, hladilnik, odpiranje stranic iz kabine, samonastavljiva zapirala bočnih stranic, električni pogon ponjave z daljinskim upravljalnikom ...

# FAMMCO

## STROKOVNJAKI ZA PNEVMATIKE

*vzdržljive in kvalitetne tovarne pnevmatike*



**CORDIANT FL-1**  
vodilna - špedicija  
295/60 R22,5



**CORDIANT DM-1**  
pogonska - gradbena  
315/80 R22,5

**POKLIČITE 01 759 15 04**

**Odlična zmogljivost  
v najtežjih razmerah ...**



**OTR  
AL37**  
(A2237)  
E-3/L-3

**AEOLUS TYRES**  
*Technology Meets Performance*

# FAMMCO

Pnevmatike znamke **CORDIANT**  
in **AEOLUS** 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](mailto:spletnaprodaja@fammco.si);

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

# PREGLED VOZILA JE NUJEN!

Skrbni pregled zunanosti vozila pred začetkom vožnje je še posebej pomemben v hladni zimski sezoni. Predvsem je obvezen pregled strehe celotnega tovornega vozila. S strehe padajoče snežne in ledene plošče namreč ogrožajo druge udeležence v prometu, zato jih je treba pred odhodom odstraniti v celoti.

Besedilo: Matej Jurgele; fotografije: Arhiv RT

**VARNOSTNI UKREP** številka ena pozimi pa je seveda tudi izbira ustreznih zimskih pnevmatik. Za dober stik s podlago se priporoča uporaba zimskih pnevmatik z vsaj štirimi do šestimi milimetri globine dezena. Za dober oprijem je ključnega pomena tudi ustrezen zračni tlak v pnevmatikah, saj tako prenizek kot tudi previsok tlak, povzročata prekomerno obrabo pnevmatik. Ker pa nas včasih razmere na cestah pripeljejo do te točke, ko žal tudi ustrezne pnevmatike ne zagotavljajo dovolj oprijema in varnega ustavljanja, smo za vas pripravili nekaj napotkov, kako v teh situacijah reagirati. Prav tako smo pripravili tudi nekaj predlogov, kako s strehe učinkovito odstraniti ledene ploskve ali kako preprečiti njihovo nastajanje.

## 5 NASVETOV, KAKO S STREHE TOVORNEGA VOZILA IN PRIKOLICE ODSTRANITI SNEG IN LEDENE PLOSKVE

Snežne in ledene plošče, ki se nahajajo na strehah vozil, lahko med vožnjo zdrsnejo s streh, s čimer predstavljajo nevarnost za druge udeležence v prometu. Postanejo lahko smrtonosni izstrelki, ki lahko prebijajo vetrobransko steklo in poškodujejo udeležence v vozilih, ali povzročijo nesreče. Za vas smo pripravili nekaj nasvetov, kako se temu izogniti oziroma kako tovrstne težave odpraviti čim hitreje in enostavneje.

### NASVET 1 POKRITA PARKIRNA MESTA SO BOLJŠA

Pokrta parkirna mesta bi vnaprej preprečili problem nastajanja snežnih ali ledenih plošč na strehah. Ker pa je tovrstnih parkirišč zelo malo, svetujemo, da če je le možno parkirate vozila na tistih parkiriščih, ki imajo odre za odstranjevanje snega s streh vozil. Sneg in led boste s pomočjo takšnega odra enostavno odstranili z metlo ali snežno lopato.



### NASVET 2 POSKRBITE ZA VARNO PODLAGO, PO KATERI STOPATE

Vsekakor se izogibajte plezanju na streho tovornjaka, ali nezavarovanemu vzpenjanju po lestvi. Zelo veliko število nesreč se zgodi kot posledica plezanja po lestvi, ki nato zdrsne. Lestev na objekt, na katerega se želite povzpeti, naslonite pod kotom 65 do 70 stopinj, s trakom pa jo privežite na objekt, s čimer boste preprečili zdrs ali prevrnitev lestve. Za varno stopanje po lestvi se izogibajte stopanju na zgornje tri stopnice.

### NASVET 3 VROČ ZRAK OMOGOČA LAŽJE ODSTRANJEVANJE

Led in sneg je mogoče najbolje odstraniti s strešnim grelcem ali z na streho nameščeno zračno blazino. Voznik to blazino napihne z zrakom in ponjava se dvigne. Na ta način se enostavno in učinkovito s strehe odstranijo sneg in led. Ker pa je takšna posebna oprema draga, je v večini primerov žal voznik tisti, ki se mora tovrstnega odstranjevanja lotiti »na roko«.

### NASVET 4 ZAPELJITE PRIKOLICO NA STRMINO

V primeru, da je prikolica prazna, lahko voznik ponjavo z notranje strani dvigne s prečko, drugo pa bo naredila gravitacija. Pri polpriklonikih s ponjavo se lahko v nasprotju s polprikloniki s trdno streho v strešnih koritih nakopiči vsaj nekaj sto litrov vode. Kot previdnostni ukrep je mogoče polpriklonik zapeljati na rahlo strmo (pločnik), ali pa uporabiti zračno vzmetenje na zadnji osi, s čimer se ustvari naklon. Tako se lahko voda odstrani še pred nastankom ledenih plošč.





### **NASVET 5 NE UPORABLJAJTE VROČE VODE!**

Vsekakor ne odstranjajte ledenih ploskev z vročo vodo, saj vroča voda zamrzne pri nižjih temperaturah še hitreje. Če ne gre drugače, priporočamo, da naredite nekaj krogov po parkirišču, malce sunkoviteje zavijete sem ter tja, ter tako odstranite ledene ploskve. Seveda morate biti pri tem pozorni, da ne poškodujete objektov ali oseb, prav tako pa tega ne počnete tam, kjer veljajo prometni predpisi! Ko odstranite ledene ploskve, jih je treba tudi odstraniti s parkirišča. **POZOR:** imejte v mislih, da so lahko ledene plošče izredno nevarni »izstrelki«, zaradi katerih lahko pride do hujših poškodb ali celo smrti, zato je njihova odstranitev ne samo zakonsko, temveč tudi moralno obvezujoča.

### **VOŽNJA TOVORNJAKA V ZIMSKIH RAZMERAH**

Poledica ali sneg na cestišču lahko vožnjo tovornjaka kaj hitro spremenita v nenadzorovano drsenje, zato smo vam pripravili pregled nekaterih najpogostejših situacij in kako reagirati, če se znajdete v njih.

### **NASVET 1 SPELJEVANJE NA GLADKI POVRŠINI:**

Preprečite spodrsavanje koles, tako da poskušate speljati z najmanjšim možnim številom vrtljajev in s počasnim spuščanjem sklopke. Poskušajte doseči najmanjši navor, saj boste le tako preprečili spodrsavanje in uspešno nadaljevali vožnjo.

### **NASVET 2 TOVORNJAK JE OBTIČAL:**

Izključite sistem ASR in pogonska kolesa nekaj časa vrtite v eno smer in nekaj časa v drugo smer. S tem nastane pod kolesi kotanja, iz katere je običajno moč speljati s pozibavanjem naprej in nazaj. Začnite s speljevanjem naprej in ko se tovorno vozilo ne premakne več, spustite sklopko, da tovornjak zdrsne nazaj v kotanjo. Tu lahko uporabite tudi vzvratno prestavo in se s tovornjakom začnite pozibavati naprej in nazaj, vse dokler vam ne uspe tovornjaka premakniti. V primeru, da je vozilo opremljeno s samodejnim menjalnikom, pri 'vračanju' v kotanjo prestavite v nevtralno prestavo (N).

### **NASVET 3 VOŽNJA V HRIB PO GLADKEM CESTIŠČU:**

V primeru, da hitrost tovornega vozila pade pod 25–30 kilometrov na uro, izklopite sistem ASR, saj ta preprečuje zdrs pogonskih koles in obenem ob prekomernem delovanju začne zmanjševati hitrost tovornjaka, kar lahko povzroči najbolj neugodno situacijo – da obstanete nekje sredi vzpenjanja. Toda previdno: v primeru, da sistem ASR izklopite pri višji hitrosti, lahko s tem povzročite nenadzorovano vrtenje pogonskih koles in zdrs tovornjaka.



# SERVISNI CENTER PRIGO BRDO

**NOVO!! TEHNIČNI  
PREGLEDI IN  
SERVIS TAHOGRAFOV!**

**KJE: Servisni center Prigo  
Mladinska ulica 89  
1000 Ljubljana  
KDAJ: od 5.1.2018 dalje**

**NOVO!  
ZAVORNE PLOŠČICE  
GREEN LIGHT**

- OEM kvaliteta
- evropski standardi
- certifikati kakovosti



**GREEN LIGHT**

**Vsem našim poslovnem partnerjem želimo lepe praznike  
in obilico poslovnih upehov v novem letu!**



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

PE Brdo  
Mladinska ulica 89  
1000 Ljubljana

☎ 01 365 82 22  
☎ 01 320 18 33  
☎ 051 659 217

🌐 www.prigo.si  
✉ servis@prigo.si  
📍 Servis in trgovina tovornih vozil



**NASVET 4**  
**SPUST PO GLADKI POVRŠINI:**

V takšni situaciji nikakor ne smete zavirati z retarderjem ali motorno zavoro. Za zaviranje uporabljajte zgolj običajne zavore, ki delujejo na vse osi tovornega vozila. S tem dosežete boljšo razporeditev zavorne moči, saj se ta v primerjavi z drugima dvema načinoma razporedi zgolj na pogonsko os.

**NASVET 5**  
**PRIKOLICA JE ZAČELA UHAJATI:**

Takoj spustite zavoro in pritisnite na stopalko za plin, saj boste s tem ustvarili potreben poteg in prikolico znova usmerili v smer vožnje.



**NASVET 6**  
**NEENAKOMEREN OPRIJEM:**

Pri neenakomernem oprijemu (v primeru, da je spolzek le en del cestišča) se lahko zgodi, da se kolesa na eni strani vrtijo v prazno, medtem ko na drugi strani zaradi delovanja diferenciala mirujejo. V takšni situaciji pa dela čudeže zapora diferenciala, saj lahko z njo dosežete, da se obe strani pogonski osi vrtita z enako hitrostjo. Zaporo diferenciala naj bi se uporabljalo zgolj do hitrosti 20 kilometrov na uro, nikakor pa je ne uporabljajte pri vožnji skozi ovinke.



**NASVET 7**  
**ZAVORNA POT JE PREKRATKA, TRK JE NEIZOGIBEN:**

Če je le možno, raje zapeljite s cestišča. Tovornjak v obcestnem jarku je boljša alternativa, kot trčenje z vozilom pred seboj. Poglejte, katera opcija bo povzročila najmanj škode, in se skoncentrirajte nanjo in ne na preprečevanje, saj se po navadi reševanje situacije na obraten način izkaže kot slabša alternativa.

**NAJPOMEMBNEJŠE PRAVILO PA JE ...**

Ne dovolite, da vas preganjajo. Ne kolegij vozniki ne čas. Časovni pritiski v kritičnih situacijah ne obstajajo. Zato, če je vožnja preveč nevarna, raje počakajte na zimsko službo in nato varno nadaljujte vožnjo. Strah za volanom vodi v negotovost. In negotovost vodi do nepremišljenih dejanj. In nepremišljena dejanja vodijo do nesreč. Torej – s preudarnostjo boste zagotovo prišli do svojega cilja – pa tudi če traja nekoliko dlje!



Želimo vam lepe božične praznike,  
v novem letu pa visoke cilje, nepozabne  
avanture in izjemne dosežke.

SKUPAJ DO VRHA V  
**2019!**

www.veriga-lesce.com  
prodaja@veriga-lesce.com | FB: VerigaKF | IG: Veriga\_Lesce

**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:

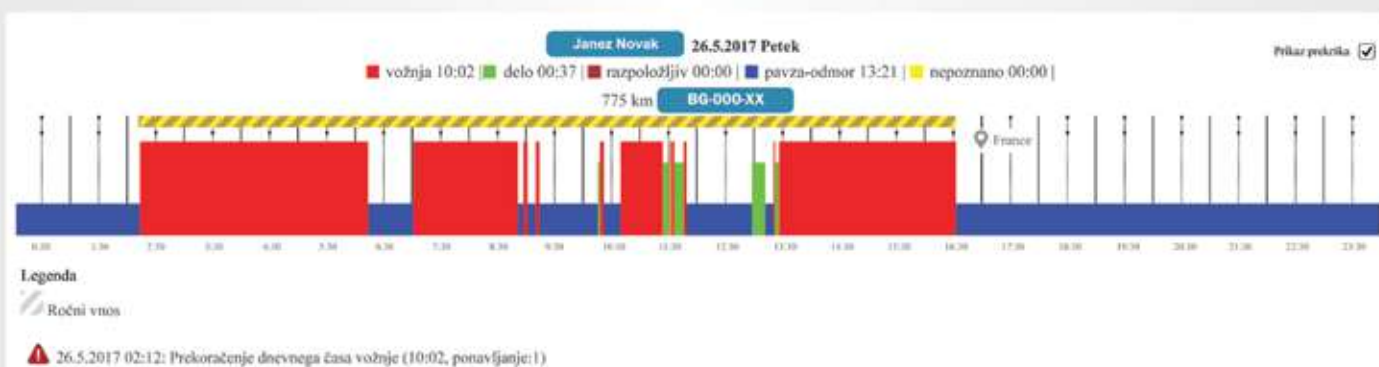
- Neprekinjena vožnja (4:30 h)
- Dnevna vožnja (9h/10 h)
- Čas vožnje 7/14 dni (56h/90 h)
- Delovni teden 6 x 24h (Uredba 561/2006 / ES)



**PREDNOST 2** DALJINSKO ODČITAVANJE PODATKOV S TAHOGRAFA IN VOZNIKOVE KARTICE

V udobju pisarne lahko odčitajte 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.



# SISTEMI ZA NADZOR VEDENJA VOZNIKOV

Predstavljamo tri sisteme Vsafe, Scania Zone in EyeTracking, ki lahko nadzorujejo vedenje voznika in vplivajo na varnost tovornih vozil ter pomagajo zmanjšati število prometnih nesreč.

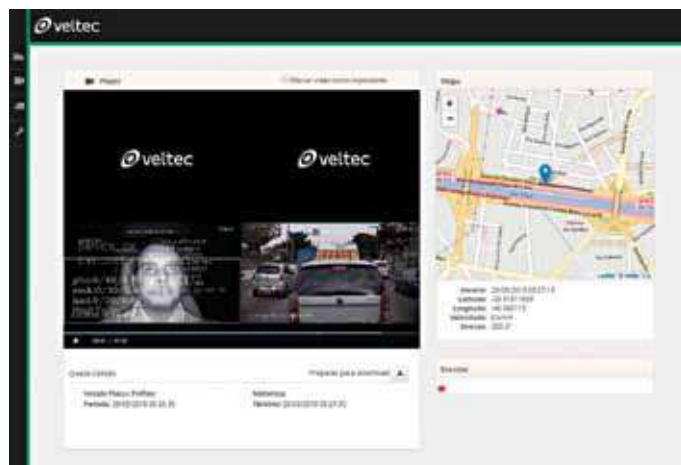
Besedilo: Boštjan Saje inž. log.; fotografije: Veltec, Scania Truck in TVM

## KAMERA VSAFE

Kamera je rešitev, ki so jo izdelali pri brazilskem podjetju Veltec. Paket vsebuje dve kameri, ki redno spremljata vedenje voznika v kabini preko oči. Takoj zaznata njegovo nevarno vedenje in ko je voznik utrujen ali zaspan, ga sistem opozori, da je potreben počitek. Sistem se tudi odzove in zapiska z zvočnim signalom in utripajočim znakom, če voznik ne drži rok na volanu, se pogovarja po mobilnem telefonu ali drži v rokah cigareto. Kamere Vsa-



ALERTA DISTRAÇÃO



fe pa lahko namestite tudi v notranjost polpriklpnika ali zunaj na vlačilcu. Ta možnost omogoča voznikom, da bolje vidijo, kaj se dogaja okoli ali v notranjosti njegovega tovornjaka. V kompletu je tudi zaslon, na katerem ima voznik predogled vseh zunanjih kamer. V primeru, da sistem zazna nepravilno ravnanje z vozilom, se iz naprave oglasi zvočni signal. Vsi posnetki so na voljo lastniku flote na spletnem mestu z omejenim in zaščitenim dostopom ob prijavi.



*Želimo vam vesele božične in novoletne praznike  
ter obilo uspehov v letu 2019.*

**EDRIVING**



**FRIMAG d.o.o.**  
Hrastje 52 J, SI-4000 Kranj

Tel.: 04 235 13 51  
Fax: 04 235 13 50

e-mail: [info.frimag@siol.net](mailto:info.frimag@siol.net)  
[www.frimag.si](http://www.frimag.si)

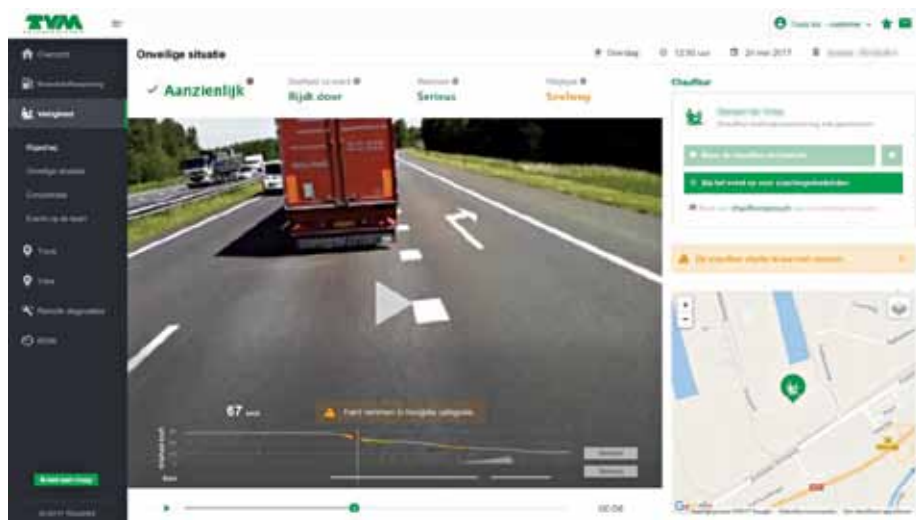




hrup. Lastnik flote lahko nastavi Scania Zone na velikih geografskih območjih in na manjših mestnih območjih, npr.: nastavitve določene hitrosti v transportnih območjih ali tam, kjer se uporabljajo nizke ravni hrupa in v nočnih dostavah. Ko tovornjak doseže nastavljeno določeno geografsko območje, bo takoj, ko vstopi v nastavljeno cono, samodejno

### EYETRACKING OPTION

Sistem so na Nizozemskem prvič testirali leta 2016 v okviru pilotnega projekta, ko so v več kot 500 tovornih vozilih namestili kamere EyeTracking. Na ta način je želela nizozemska zavarovalnica TVM preveriti, ali se bo število nesreč na nizozemskih cestah zmanjšalo. Ideja je takrat padla v vodo, saj je bilo veliko voznikov, ki niso bili navdušeni, da jih lastnik neprenehoma gleda na delovnem mestu. Statistika, ki jo je predstavil portal truckstar.nl, pa pravi, da so se vozniki, ki so jih opazovali s pomočjo kamer, vedli veliko varneje. Podatki, zbrani iz 50 tovornjakov ene izmed družb, ki so sodelovale v pilotnem projektu, kažejo, da se je skupno število prometnih nesreč in nevarnih situacij zmanjšalo na več kot 50 odstotkov. Vsi posnetki so na voljo lastniku flote na spletnem mestu z omejenim in zaščitnim dostopom ob prijavi.



### SISTEM SCANIA ZONE

Zanimiva rešitev za tovornjake in voznike, ki prevažajo tovor na urbanih obmo-

čjih. Voznikom pomaga pri upoštevanju prometnih in okoljskih predpisov, ki omogočajo trajnostno delovanje tovornjakov in zagotavljajo večjo varnost drugih ranljivih udeležencev. Prilagoditve tovornjakov v vnaprej določenih conah v realnem času pomagajo voznikom zmanjšati emisije, preobremenjenost in

upošteval pravilo, ko pa bo dosegel konec nastavljenega območja, se bo vrnil v normalno delovanje. Voznik lahko takšno omejitev zanemari in vozi z večjo hitrostjo, kot je določeno, pravijo pri družbi Scania. Scania Zone je tudi izbirni dodatek telematskim sistemom v paketu Scania Fleet Management.



# STRALIS X-WAY POPOLNA PREOBRAZBA



BTS

#### 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



# MEHANIČEK LETA 2018 JE ANŽE SOKLIČ

Žurnal24 in specializirana revija Mehanik in voznik sta že petič do zdaj izbirala mehanika leta. Laskavi naslov Mehanik leta 2018 si je po večurnem preverjanju teoretičnega znanja in praktičnih izkušenj priboril Anže Soklič. Na drugo mesto se je uvrstil lanski zmagovalac Robert Eržen, na tretje pa Žan Umek.

**MED PRIJAVLJENIMI** mehaniki so bralci z glasovanjem najprej izbrali osem finalistov, ki so se ob Mehaniku leta 2017 Robertu Erženu, ki je branil naslov zmagovalca, nato preizkusili v teoretičnem znanju in praktičnih spretnostih na Strokovnem izobraževalnem centru Ljubljana (SIC). Tokrat smo po spletu prejeli več kot 116 tisoč glasov.

V kar šest ur dolgem izzivu so se pomerili Robert Eržen (Avtoservis Eržen), Gregor Lužnik (Avtoservis Grega), Alen Harbaš (Triglav avtoservis), Žan Umek (Avtomehanika in vulkanizerstvo Robi Umek, s. p.), Jure Kozjek (MAN Truck & Bus Slovenija), Jan Hudobivnik (Avtoservis in vulkanizerstvo Hudo), Dejan Kastelic (AC Kondor), Mitja Pantar (Avtomehanika Anton Pantar, s. p.), Anže Soklič (Avto usluga trgovina rezervnih delov Anton Soklič, s. p.).

Teoretični del je med drugim zajel vprašanja iz strokovnih znanj, zakonov in poznavanja strokovne terminologije, v praksi pa so morali tekmovalci v lovu za naslovom izkazati tudi znanje iz prakse z vezavo brisalnikov, diagnostično ugotavljanje napake na vozilu s testerjem in menjavo gum. Soklič je po nepričakovani zmagi de-

jal: „Nepričakovana, ker sem na tem tekmovanju prvič. Nekateri so se že preizkusili, saj so imeli izkušnje in so vedeli, kakšen je potek tekmovanja. Tako kot pretekli tekmovalci bom skušal naslov čim bolj izkoristiti za svojo prepoznavnost, da bi imel v mehanični delavnici čim več zadovoljnih strank.“





Tretjemu zmagovalcu v zadnjih petih letih je prenosni pokal v roke predal lanski zmagovalec Robert Eržen, ki je spet pokazal odlično praktično in teoretično znanje, imel pa je nekaj smole pri hitrosti menjave pnevmatike: „Tina Maze je odlična, a če ima majhne težave s kolenom, ne bo prva. Mehanik leta je tekma, včasih se ti roka malo bolj zatrese kot dru-



gič. Lani sem imel malce več sreče, letos pa malo manj.“

Tretjevrščeni Žan Umek je bil z 20 leti najmlajši med letošnjimi prijavljenimi kandidati. „Vedel sem, da bo tekmovanje zahtevno, pokazati je bilo treba vsestransko znanje. Dobil sem tudi samopotrditev. Nadaljeval bom delo, ki ga je začel oče z družinskim podjetjem. Svoje znanje bom prenašal naprej. To je zame najlepši poklic.“

Naziv Mehanik leta, ki je bil letos podeljen petič, je postal tudi laskavo priznanje v stroki, kar so med drugim prepoznali tudi v Sekciji avtoserviserjev pri Obrtni zbornici Slovenije in tudi v Strokovnem izobraževalnem centru Ljubljana (SIC), ki že od samega začetka tekmovanje podpira s svojo strokovno izvedbo final-

ne preizkušnje, na šoli pa vsako leto zaznavajo večji vpis dijakov in zanimanje za poklic.

V strokovni komisiji je bil tudi zmagovalec prvih treh izvedb tekmovanja Primož Rožnik, ki je dejal, da ga veseli, da se fantje prijavljajo, in upa, da se bodo v prihodnje v še večjem številu. „Naj pokažejo, da imajo željo dokazati svoje znanje. Veseli me, da so vedno mlajši in mlajši ter da dosega tudi dobre rezultate, kar pomeni, da se za ta poklic ne bi smeli preveč bati. Poleg tega je ta poklic tudi vedno bolj iskan,“ pravi Rožnik.

V okviru izbora Mehanik leta iščemo dobre prakse in najboljše mehanike, ne glede na to, ali prihajajo iz pooblaščenih ali neodvisnih servisnih mrež oziroma imajo neodvisno mehanično delavnico. Motorna vozila so vse bolj tehnično in tehnološko kompleksna, postajajo računalniki na kolesih, zato je zelo pomembno kakovostno vzdrževanje. Vse več lastnikov vozil povprašuje po dobrih mehanikih. Tako kot v številnih drugih poklicih je kadrovska pomanjkanje v mehaničnih delavnicah v Sloveniji veliko.



„Izbor za Mehanika leta prirejamo zaradi prepoznavnosti poklica in večjega zaupanja ljudi v delo mehanika, ki se je v zadnjem desetletju z napredkom avtomobilske industrije močno spremenilo. Še večje spremembe pa se obetajo v prihodnjih letih z bolj množičnim pojavom hibridnih in električnih vozil, pa tudi tehnologije samodejne vožnje,“ je povedal Matej Košir, direktor in odgovorni urednik Žurnala24, ki je soorganizator projekta, odlično sprejetega tudi med bralkami in bralci.

„Izbor ni zamišljen le kot strokovno tekmovanje, namenjeno ozkemu krogu specialistov; že od začetka želimo z njim izpostaviti poklic mehanika, ki iz leta v leto postaja zahtevnejši in hkrati odgovornejši, ter ga približati širšemu krogu ljudi, morebitnih bodočih mehanikov in seveda uporabnikom njihovih storitev. Hkrati pa v okviru izbora predstavljamo tudi vsebinske teme, povezane z vzdrževanjem vozil, ker želimo s tem prispevati k splošnemu izobraževanju o pomenu kakovostnega vzdrževanja in neoporečnosti vozil za večjo varnost v prometu,“ poudarja Marko Krautberger, glavni urednik revije Mehanik in voznik, soorganizatorja izbora Mehanik leta.




 Predstavljamo // IVECO X-WAY BODYBUILDERS' CONVENTION

Pooblaščen prodajalec in serviser za znamko Iveco v Sloveniji in na Hrvaškem, podjetje Benussi, je v Ljubljani organiziral regijsko predstavitev modela X-Way. Obenem pa je bil dogodek tudi kongres nadgraditeljev tovornih vozil Iveco X-Way iz srednje in vzhodne Evrope.



# SLOVENSKA PREDSTAVITEV MODELOV IVECO X-WAY

Besedilo: **Boštjan Saje**; fotografije: **Matej Jurgele**

 **SLOGAN KONGRESA** je bil „Vaš partner za trajnostni promet“. Na dogodku so tako udeleženci imeli priložnost za izmenjavo idej, skupaj so iskali rešitve za prihodnje projekte, obenem pa je bil dvodnevni dogodek tudi priložnost za sklepanje novih poslov in poznanstev.



**X-WAY AD260X42Z OFF, 6x4 TIPPER, CANTONI&C**





**X-WAY AD340X42Z HR OFF, 8X4,  
CONCRETE MIXER 9m<sup>3</sup>, ITAS-CAS**

bilno vožnjo za poklicne in gradbene logistične naloge. X-Way je terenski tovornjak, ki ponuja najboljše zmogljivosti, veliko nosilnost in učinkovito rabo goriva, obenem pa tudi široko izbiro funkcij in komponent, strukturno trdnost in niz-



**X-WAY AS260X51Z/P HR ON+, 6X4, TIMBER TRANSPORT, PK, d. o. o**

Dvodnevne prireditve se je udeležilo 15 podjetij iz Slovenije, Hrvaške, Srbije, Madžarske, Bolgarije in Grčije ter se seznanilo z novostmi tovornih vozil Iveco X-Way. Model predstavlja idealno izbiro za aplikacije, ki zahtevajo lahkotno mo-



ko maso praznega vozila. Zato je konfiguriran za široko paleto nalog. Na prireditvi razstavljeni tovorna vozila so bila opremljena z naslednjimi nadgradnjami: mešalnik betona, gozdarski tovornjak z dvigalom, prekucnik s priklopom za snežni plug ter tovornjak za prevoz kotalnih zabojnikov.

**X-WAY AD260X46Y/PS ON, 6x4,  
HOOKLIFT + CRANE, PK, d. o. o.**

# BERMUDSKI TRIKOTNIK – EVROPSKE AVTOCESTE

Bermudski trikotnik je del Atlantika pred severnoameriško vzhodno obalo in si je svoj zlovešči sloves prislužil s tem, da na njem brez sledu izginjajo ladje in letala. Je vir navdiha številnim avtorjem pustolovskih romanov o skrivnostnih pojavih v našem drugače tako do podrobnosti nadzorovanem svetu in razsvetljeni družbi. V resnici pa pogostost katastrof v Bermudskem trikotniku NI opazneje večja kot v drugih delih sveta.

**V ZADNIH LETIH** prevozniki svojega bermudskega trikotnika nimajo v Atlantiku, temveč ga imajo pred nosom, v Evropi.

Poleg vsakodnevnih poslovnih izzivov prevoznike dejavnosti se številni prevozniki vedno bolj soočajo tudi z naraščanjem kriminala na avtocestah in posledicami tega kriminala.

Evropski parlament izgube zaradi kraj tovorov v Evropski uniji ocenjuje na 8,3 milijarde evrov v letu 2017!

Ta vsota je ogromna, zanimivo pa je tudi, kje prihaja do kraj tovorov.



Na osnovi teh podatkov in izkušenj mednarodnega zavarovalnega posrednika Asko Assekuranzmakler GmbH in Asko MZP, d. o. o., je nevarnost kraje največja v času počitka. Seveda poznamo številne pristope, ki naj bi zmanjšali obseg kraj tovorov. Najpogosteje se omenjajo naslednji pristopi:

- več zavarovanih parkirnih površin,
- boljše ozaveščenost prevoznikov o dejanskem stanju na cestah,
- boljše oprema priklopnikov, npr. prik-

lopniki s togo nadgradnjo, proti razrezu odporne ponjave, alarmni sistemi,

- večji posluš političnih odločevalcev na evropski ravni, npr.: policija bi morala imeti več kadrov in boljše tehnično opremo.

## DEJSTVA

Žal je še dandanes dejstvo, da na primer v Nemčiji obstaja vsega skupaj 5 (pet) resnično varovanih parkirišč za tovornjake ob avtocestah in da so parkirna mesta na njih rezervirana vnaprej, običajno celo daleč vnaprej. Poleg teh obstaja še nekaj t. i. varovanih parkirišč, na katerih pa raven varovanja določajo lastniki sami. Praksa kaže, da to pogosto pomeni, v najboljšem primeru, zaokroženo površino s kamero in zapornicami za nadzor vozil na uvozu in izvozu. Varnostnike, na primer, pa na teh parkiriščih iščete zaman. Opremljenost teh parkirišč lahko preverite na spletni strani: <https://www.iru.org/apps/transpark-app>.

Revna ponudba parkirišč ob avtocestah je razlog, zakaj se vozniki tovornjakov pogosto zatekajo v industrijske cone v bližini avtocest in parkirajo svoja vozila na samem ob cestah v takih conah. V nasprotju s parkirišči ob avtocestah, kjer množica in stalni vrvež prestopnikom otežujeta krajo, imajo v slabo razsvetljenih in opustelih industrijskih conah tatovi lahko delo. Naše izkušnje pri vsakodnevni obravnavi takih zahtevkov kažejo, da vozniki kraje dopuščajo – kar je popolnoma razumljivo – saj se bojijo, da bi jih tatovi poškodovali ali celo ubili. Prav pri prevozih med srednjo Evropo in Veliko Britanijo imajo številni prevozniki

zelo slabe izkušnje s krajo tovorov. Del Evrope, kjer je kraj tovorov največ – torej evropski bermudski trikotnik – sega od nemškega Porenja prek severne Francije in Belgije do Velike Britanije. Samo na tem območju so pristojni organi v letu 2017 zabeležili več kot 14 tisoč kraj tovorov! K temu pa je treba dodati še pogosto vdiranje slepih potnikov v priklopnike, da bi se neopaženo pritihotapili v Veliko Britanijo. Zato prevozniki načrtujejo svoje vožnje tako, da pred obalo Kanala prevozijo najmanj 200 kilometrov brez postankov, toda to je znano tudi prestopnikom. Kraje so izrazito pogoste ob robovih omenjenega 200-kilometrskega pasu ob Kanalu, večinoma v Belgiji in Angliji. Malo in gosto naseljeno Belgijo prepreda gosta mreža tranzitnih poti tovornega prevoza. To prestopnikom ponuja možnosti za preprosto in neopaženo prečkanje meja z ukradenim blagom, »vročo« robo pa lahko brez težav odpeljejo tudi po morju.

V takih primerih mednarodne kriminalne združbe lahko izkoriščajo geografske omejitve pristojnosti nacionalnih policij, včasih pa, žal, tudi njihovo slabo motiviranost. Naše izkušnje kažejo, da čezmejno sodelovanje nacionalnih policij v praksi ne deluje, v najboljšem primeru pa je le omejeno. Od 3.000 kraj tovorov v Belgiji so rešili vsega skupaj 17 odstotkov primerov – res nesprejemljivo nizek delež!

## ŠTEVILKE

Zagotovo vas zelo zanima, katere skupine izdelkov so najbolj zaželeni plen v glavnem dobro organiziranih kriminalnih tolpa:

1. Živila/pijače – 16 %
2. Električna oprema – 16 %
3. Avtomobilski deli/pnevmatike – 13 %
4. Tekstil – 13 %
5. Izdelki za gospodinjstvo – 11 %
6. Kovine – 10 %

V Veliki Britaniji žal opažamo zelo neugodne trende. Kriminal te vrste je razširjen zlasti v urbanih središčih, in sicer v Londonu, Birminghamu in Manchesteru, kjer je veliko industrijskih con in distribucijskih centrov. Britanski mediji območje Nottinghamshire južno od Manchestra označujejo kot »angleški epicenter kriminala v zvezi s tovornjaki«. V prvem četrtletju 2018 je bilo kraj tovorov za 6,3 odstotka več kot leto poprej – skupaj je bilo prijavljenih 454. Pri tem je nastalo za 1,10 milijona britanskih funtov škode. Strokovnjaki očitajo policiji, da njene preiskave niso dovolj prizadevne in obsežne. Med nam znanimi kraji v Veliki Britaniji v maju 2018 so tudi naslednje:

10. 5. 2018 – Luton, Bedfordshire – oblačila v vrednosti 96.517 EUR;
10. 5. 2018 – Shepshed, Leicestershire – avtomobilski deli v vrednosti 54.897 EUR;
11. 5. 2018 – Castle Donington, Leicestershire – pnevmatike v vrednosti 74.340 EUR;
22. 5. 2018 – Wheatley, Oxfordshire – avtomobilski deli v vrednosti 85.553 EUR;
22. 5. 2018 – Milton Keynes, Buckinghamshire – mešano blago v vrednosti 51.332 EUR;
23. 5. 2018 – Lockington, Derbyshire – kavni avtomati v vrednosti 51.121 EUR;
24. 5. 2018 – Stanford le Hope, Essex – vino v vrednosti 80.025 EUR;
29. 5. 2018 – Tiffield, Northamptonshire – električne naprave v vrednosti 74.154 EUR.

Strokovnjaki voznikom takih tovorov svetujejo postanke na varovanih parkiriščih. Poleg tega, da je teh parkirišč v Veliki Britaniji premalo, je dejstvo, da lastniki tovorov tudi niso pripravljeni plačati zanje. Cena parkirnega mesta na varovanem parkirišču znaša približno 25 evrov/dan, kar je popolnoma sprejemljiv strošek. Če ceno primerjamo z vrednostjo tovora, gre za promile. Vendar pa bo to, če ima prevoznik 40 tovornjakov in se odloči, da bodo vsi prenočevali na varovanih parkiriščih, pomenilo dnevni strošek 1.000 evrov. Zaradi hude konkurence na področju

tovornih prevozov teh stroškov ne more vedno prevaliti na naročnike prevozov.

#### RAZMISLEKI

Prevozniki že nekaj let opremljajo svoje priklopnike s ponjavami, odpornimi proti rezanju, kar pomeni večje stroške opreme, obenem pa naj bi zmanjšalo nevarnost kraje tovara. Zmanjšanja obsega kraj pa za zdaj ni opaziti, saj so namreč tudi tatovi prilagodili svojo opremo. Zdaj namesto dolgih rezov v ponjave delajo manjše poskusne luknje in preiščejo tovor ter ocenijo, ali se jim kraja splača ali ne. Če se jim zdi tovor zanimiv, vlomijo skozi vrata na zadku priklopnika in ga neopaženo raztovorijo. Seveda so se proizvajalci priklopnikov odzvali na ta pojav in zdaj ponujajo t. i. ponjave z alarmom. Ob poskusu kraje sistem prek sporočila SMS ali e-sporočila opozori prevoznika, z zvočnimi signali pa poskuša odvrniti tatove, tj. podobno kot protivlomni sistem v osebni avtomobilu. Ob tem se porajata vprašanji: le kdo bo 24 ur na dan ostal pokonci in

čakal na tako sporočilo ter kako naj se odzove nanj?

Nekaj osnov za rešitev tega problema je že na voljo, otipljive uspehe pa bo mogoče doseči le z rešitvami na evropski ravni, v okviru evropske politike. Nesmiselni predpisi o urah vožnje in urah počitka voznikov silijo voznike k postankom na nevarovanih parkiriščih in obveznemu prenočevanju v hotelih. Vozniki tako pogosto pustijo tovornjak parkiran nekje na samem, saj se s tovornjakom in priklopnikom ne morejo pripeljati do hotela. To ni prava rešitev. Dokler ima osrednjo vlogo pri prevozih človek, bo treba iskati rešitve po njegovi meri. Morda bomo nekoč v prihodnosti pričali sporočilom, kakršno je naslednje: »Alexa, pripelji mi pošiljko dobrih in poceni pnevmatik.« Seveda z avtonomnim tovornjakom brez voznika ... A čeprav v letalstvu že dolga leta poznamo avtopilote, na letališčih, hvala bogu, še vedno srečujemo pilote!

Avtor: ASKO MZP, d. o. o., in ASKO Assekuranzmakler GMBH

**asko**   
International insurance broker

*Merry Christmas*

*Vam in vašim družinam želimo veselo božične praznike in abilo sreče v prihajajočem letu*



Vaš asko Team



# SPRETNOSTI VOZNIKOV SNEŽNIH PLUGOV

Dogodek Zaplužimo v novo sezono je organiziralo podjetje Educenter, d. o. o., v sodelovanju z DARS in DRSI. Na dogodku so želeli opozoriti strokovno in širšo javnost o izvajanju in izzivih zimske službe, s katerimi se upravljavci cest in izvajalci zimske službe vsako sezono soočajo pri svojem delu.

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

**V SODELOVANJU** z AMZS – centrom varne vožnje na Vranskem, so pripravili tudi prvo tekmovanje voznikov zimskih služb. Z največ tekmovalci je bil zastopan DARS, tekmovanja pa so se udeležili tudi tekmovalci iz podjetij Pomgrad CP, KPK Kamnik, GGD, d. d., VOC Celje in Čista narava. Tekmovalce so inštruktorji AMZS poučili o nalogah in načinih točkovanja ter jih ločili po skupinah. Vsako skupino je spremljal inštruktor, ki je točkoval napake tekmovalcev. Skupno so imeli pet nalog, ki so bile naslednje:

**Od leve proti desni: Ulrich Zorin, Služba za upravljanje prometa in prometne varnosti DARS, Ljiljana Herga, Sektor za vzdrževanje, varstvo cest in prometno varnost in Ivan Kapun, Generalna policijska uprava.**





Tekmovanje so zaključili z vzvratno vožnjo, kjer je moral voznik z vozilom brez pluga peljati vzvratno.



Zmagovalec Boštjan Vereš s kristalnim pokalom za najspretnейšega voznika pluga. Drugi je bil Stojan Pernat in tretji Gabrijel Petrovčič.

## NALOGE TEKMOVALCEV

Pri prvi nalogi, poimenovani slalom, je moral voznik voziti z odprtim plugom med postavljenimi vrati iz stožcev. Sledila je naloga nadzora vozila. Voznik se je s tovornjakom zapeljal do križišča, kjer je zavil v levo, nato pa s hitrostjo 35 km/h, zapeljal na mokro površino, pri čemer je moral stabilizirati vozilo. Nato je moral voznik z vozilom brez pluga natančno ocenjevati širino. Tekmovanje pa so zaključili z vzvratno vožnjo. V skupnem seštevku je zmagal Boštjan Vereš iz Darsove avtocestne baze v Murški Soboti, ki je prejel tudi lep kristalni pokal za najspretnейšega voznika pluga. Drugi je bil Stojan Pernat, tretji pa Gabrijel Petrovčič, ki sta prejela praktične nagrade. Poudarek: Zmagal je Boštjan Vereš iz Darsove avtocestne baze v Murški Soboti

## IZVAJANJE ZIMSKE SLUŽBE

Sledila je še novinarska konferenca Direkcije RS za infrastrukturo, Družbe RS za avtoceste in Policije RS ob začetku zimske prometne sezone. Namestnica direktorja DRSI Ljiljana Herga je poudarila, da je za izvajanje zimskih služb potrebno veliko znanja



## ▶ Opraviti so morali pet nalog

in dela. Količino soli, ki je potrebna za posipavanje cest, določijo na podlagi temperature in stanja vozišča. Ulrich Zorin iz službe za upravljanje prometa in prometne varnosti DARS je pozval voznike, da se v času zimskih razmer oziroma napovedanega sneženja na pot odpravijo le s predpisano zimsko opremo in naj upoštevajo prometno signalizacijo ter vožnjo prilagodijo razmeram na cestah.

## DODATNA IZLOČEVALNA MESTA

Ob že znanih lokacijah izločanja na odstavne pasove na posameznih odsekih

letos dodatno uvajajo tudi izločanje na odseku štajerske avtoceste Šempeter–Arja vas, in sicer tako v smeri proti Ljubljani kot proti Celju, na razdalji več kot pet kilometrov v vsako smer. Dars je na počivališču Murska Sobota iz smeri Madžarske, kjer je močan vstopni tok tranzitnih tovornih vozil v Slovenijo, namestil podest za čiščenje snega in ledu, spremljali pa bodo njegovo uporabo in se nato odločili za postavitve podestov še na drugih lokacijah.

Ivan Kapun iz Generalne policijske uprave je spomnil na zakonske določbe, ki veljajo pozimi. Ko so vremenske razmere nepredvidljive, takrat moramo udeleženci v prometu, vozniki motornih vozil računati tudi na možne hitre spremembe voznih razmer. Pogoj za varno vožnjo v prometu pa je tudi ustrezna zimska oprema motornega, pa tudi priklonnega vozila.



Voznik z vozilom brez pluga je moral natančno oceniti širino.



# MANJKAJOČI ČLEN

Besedilo: Goran Kekić; fotografije: Matej Jurgele

**S KONCEM** leta 2013 je model Evadys izginil s cenikov Ivecovi avtobusov. Sedaj popolnoma prenovljeni model, ki je bil predstavljen na sejmu IAA v Hannoveru leta 2016, išče vrnitev na ceste po vsej Evropi. Zasnovan je kot vez med primestnim in medmestnim Crosswayjem in turističnim Magelysom, vsekakor pa bo vsak izmed teh našel svojo pot in pravega kupca.

Namenjen je prevozu na regionalnih linijah, poleg tega pa je tudi odlična izbira za prevoze na lokalnih linijah ter za turistična potovanja na srednje dolgih razdaljah. Prenovljeni Evadys je zasnovan kot multifunkcionalen avtobus s ciljem, da čim prej povrne investicijo. Proizvaja se v Ivecovi tovarni avtobusov na Češkem, v mestu Vysoke Myto. Dimenzije so med 12 in 12,96 metra, vi-

šina s klimatsko napravo 3,46 metra in standardna širina 2,55 metra. Avtobus lahko sprejme do 59 potnikov.

## OPTIMALNA VIŠINA

Prav omenjene dimenzije tvorijo idealne vozne lastnosti na krajših razdaljah, dobro prostornost in aerodinamko, ki je boljše kot pri modelu Crossway. Največja razlika je seveda v višini tal v potni-





**Popolnoma prenovljeni model se lahko uporablja za raznovrstna potovanja. Z dvema dolžinama, z višino tal 1142 milimetrov nad cestiščem, motorjem s 400 KM in različno opremo bo novi Evadys zagotovo našel kar nekaj kupcev.**

škem prostoru. S 1142 milimetri se nahaja točno na sredini med modeloma Crossway (860 mm) in Magelys (1400 mm). Avtobus ima še več prednosti, med katere sodijo enostavnejše upravljanje, ergonomija voznikovega prostora, sistemi aktivne in pasivne varnosti z EBS, ABS, ASR, ESP, LDWS, AEBS, R66.02 ...

Udobnost je izboljšana zaradi DMF (Dual Mass Flywheel), ki zmanjšuje hrup in vibracije. Poleg tega so tukaj tudi dvojna stekla, boljša regulacija individualne ventilacije, sedeži boljše kakovosti (model Spacio oziroma Lineo na testnem vozilu), indirektna LED-svetila v potniškem prostoru, električno gretje vetrobranskega stekla. Na voljo je tudi druga dodatna oprema.



Voznikov prostor ponuja dovolj prostora tudi za „močnejše“ voznike.



Pogled na enostavno armaturno ploščo, ki podaja številne, vozniku potrebne informacije.

**▶ Avtobus združuje DNA Crosswaya in bogate izkušnje Magelysa**

#### PROSTRANA NOTRANJOST

V 15 različnih konfiguracijah je možno prilagoditi potniški prostor, s pomočjo treh modelov vrat pa tudi vstop. Sprednja vrata so v vsakem primeru enokrilna, medtem ko so na sredini možna dvo-krilna vrata, ki poleg hitrejšega pretoka ljudi omogočajo tudi vgradnjo hidravlične dvizne rampe za vstop oz. izstop oseb na invalidskih vozičkih. Srednja enokrilna vrata so predvidena v primeru vgrajenega toaletnega prostora, če pa tega ni, se kot boljša izbira uporablja vgradnja vrat za pogonsko osjo.



Na zadnjem delu v predelu strehe se nahaja kamera, ki olajša vzvratno vožnjo.



Tudi na levi strani je dovolj prtljažnega prostora, skupaj 6,6 m<sup>3</sup>.



Potniški sedeži (51, odvisno od konfiguracije), omogočajo udobno vožnjo.

## ► Udobje potnikov je recept za uspešno potovanje



Za daljša potovanja je tu na voljo tudi kavni aparat.

Takšna izvedba omogoča veliko kapaciteto prtljažnega prostora, do celo 12 m<sup>3</sup>. Veliko prtljage srednje velikosti lahko sprejmejo tudi stropne police v notranjosti, katerih prostornina pri osnovni različici doseže celo do 1,8 m<sup>3</sup>. Čeprav je avtobus prvenstveno namenjen medkrajevni vožnji, je v novi Evadys možno vgraditi tako toaletni prostor kot tudi kuhinjo.

### MOČAN FPT MOTOR

Evadys ima vgrajen motor Cursor 9 HI-SCR, ki dosega normo Euro 6, razvije 400 KM in navor



1700 Nm, torej enake karakteristike kot pri modelu Magelys. Tehnologija HI-SCR tega motorja pa izboljša značilnosti motorja, obenem pa zmanjšuje tudi količino škodljivih emisij.

Izvrstne zmogljivosti in vozne lastnosti nizkega avtobusa z veliko kapaciteto in močnim motorjem je mogoče natančno prilagoditi lastnim zahtevam glede izbire me-

Prednji in zadnji žarometi so enostavnega videza.



Prtljažni prostor in vstopna vrata z rezervoarjem vode za potrebe voznika in vgrajenega toaletnega prostora.



**Zanesljivost,  
donosnost,  
udobje in varnost**



**S testom smo želeli pokazati tehnične značilnosti Evadysa ter s kakšno lahkoto obvladuje zastavljene naloge.**

njalnikov – ročni, avtomatski ali avtomatizirani. Osnovno ponudbo predstavlja ročni 6-stopenjski menjalnik, izberete pa lahko avtomatizirani ZF TraXon s 12 prestavami, pri pogostih ustavljanjih pa je zagotovo najbolj učinkovita izbira avtomatski menjalnik Voith s štirimi prestavami, medtem ko je 6-stopenjski ZF izvrstna rešitev za hitrejšo vožnjo, omejeno na 100 km/h.

**NIZKI STROŠKI**

V vsakem primeru, novi Evadys nadaljuje kakovost prevoza potnikov na nivoju Magelysa, v pogojih, kjer se turistični avtobusi slabše izkažejo, ekonomični Crossway pa ne zadovoljuje

**Med testom smo zapeljali tudi na neutrjeno strmo gozdno pobočje.**



**Zanesljiv motor FPT Cursor 9 Euro VI s prostornino 8,7 litra in največjo močjo 294 kW (400 KM).**

visokih zahtev. Poleg tega da Evadys dodatno razširja multifunkcionalnost že priznanega in dokazanega modela, je zelo pomembna manjša poraba goriva v kombinaciji z daljšimi servisnimi

intervali, kar se rezultira v nizkih stroških obratovanja (TCO). In prav Iveco v vseh proizvodnih segmentih v zadnjih letih na tem področju izvaja občuten napredek.

<b>TEHNIČNI PODATKI: Iveco Evadys</b>	
<b>MERE IN MASE:</b>	
Dolžina	12,097 mm
Širina	2550 mm
Višina (s klimatsko napravo)	3460 mm
Sprednji previs	2605 mm
Zadnji previs	3292 mm
Medosna razdalja	6200 mm
<b>MOTOR:</b>	
FPT Cursor 9, Euro VI, Common Rail, nameščen prečno zadaj	
Valji	6
Prostornina	8,7 l
Največja moč	294 kW (400 KS)
Največji navor	1700 pri 1200 o/min
<b>PRENOS MOČI:</b>	
Menjalnik	ZF TraXon z 12 prestavami, avtomatizirani Retarder hidravlično integriran
<b>PODVOZJE:</b>	
Vzmetenje spredaj	Neodvisne obese, 2 zračni blazini (2 amortizerja), 1 senzor za nivelacijo.
Vzmetenje zadaj	Enojna hipoidna os, 4 zračne blazine (4 amortizerji), 1 stabilizator / 2 senzorja za nivelacijo.
Zavore	Zračni sistem (delovna/parkirna), dva neodvisna pnevmatska krogotoka, kolutne zavore spredaj in zadaj, zračna ročna zavora deluje na zadnje zavore.
Pnevmatike	295/80 R 22,5
<b>VARNOSTNI SISTEMI:</b>	
ABS, EBS, ASR, BA, ESP, DSP, ROP	
Število sedežev	51+1
Število stojišč	-
Prtljažni prostor	6,6 m <sup>3</sup>
Rezervoar gorivo	430 l
Rezervoar Ad-Blue	80 l



# ŠIROKO UPORABNO VOZILO

Preizkusili smo MAN-ov kombibus, registriran za 1+8 oseb z dvižno ploščadjo zadaj. Ploščad omogoča prevoz invalidnih oseb, z njeno 350-kilogramsko nosilnostjo pa si lahko pomagamo tudi pri nalaganju tovora, kar uporabnost vozila še poveča.

Besedilo: Emil Šterbenk; fotografije: Emil Šterbenk, Matej Jurgele

## OPREMLJEN NAMENU PRIMERNO

Za daljše prevoze potnikov pri MAN-u prodajajo minibus, ki strežejo z udobjem turističnih avtobusov. »Naš« preizkusni kombi je namenjen prevozu otrok v šolo in nazaj, krajšim izletom za manjše skupine, zaradi dvižne ploščadi pa tudi prevozu invalidnih oseb. Za vožnjo je prijazen tako z vozniškega kot s potniških sedežev. Z zunanje strani deluje MAN zaradi čistih linij in pasu zatemnjenih šip bolj »nobel«, kot je v

**Zaradi številnih možnosti uporabe je pravi multipraktik**



Dvižna ploščad z nosilnostjo 350 kg je enostavna za upravljanje.

resnici. Po tleh ni preprog, prevladuje plastika – od trpežne talne obloge do armaturne plošče in volana. Sedeže je mogoče zaradi tirnega vpetja poljubno razporejati. Voznik dobi precej osnoven paket opreme s sedežem, ki ni dodatno vzmeten. Vozilo ima tisto, kar zahteva zakon in nekaj varnostnih dodatkov – meritve tlaka v pnevmatikah, sisteme za opozarjanje na možnost nesreče, elektronski nadzor stabilnosti in stabilizacije ob bočnem vetru, potem pa se seznam konča. Nima tempomata in navigacije, omogoča pa prostoročno telefoniranje. Klimatska naprava deluje dobro.

## Mlada gospa je bila zadovoljna

Za fotografiranje sem povabil s seboj hčerko, ki ni bila ravno navdušena, a je vendarle šla z menoj. Ponudil sem ji, naj poskusi peljati. Zdolgočasnost je hitro izginila in volana mi do doma ni več prepustila. Takole je povedala: »Glede na velikost kombija si sploh nisem predstavljala, kako kul je za vožnjo. Takoj sem se udobno namestila, vsi pedali so ravno prav mehki oziroma trdi, volan se lahko vrtil. Ker sedim malo višje, je preglednost naprej in na levo ter desno odlična, z velikima vzvratnima ogledaloma pa jasno vidim tudi nazaj. Zelo bi bila vesela vzvratne kamere, ker pogled skozi okno ovira rampa. Kamere na domačem dvorišču nisem pogrešala, pri obračanju pred šolo bi pa prišla prav. Nikoli ne veš, kdaj bo izza vogala skočil kakšen malček. Lepo bi bilo, če bi bil menjalnik avtomatski, ampak tudi pretikanje ročnega je prav prijetno opravilo. Hvala za povabilo, fajn je b'lo.«



Zaradi na pravo mesto pritrjenega ročaja in relativno nizke stopnice je vzpenjanje na sovozniški sedež enostavno tudi za starejše osebe.



Sedeže je mogoče po tirnicah poljubno prestavljati.



Ko sedeže samo potisnemo naprej, dobimo okoli dva metra prostora za tovor, če jih odstranimo, se praznina podaljša na več kot 3,2 m.

## ZANESLJIV POGONSKI SKLOP, OBILICA PROSTORA IN UDOBNA VOŽNJA

Za pogon testnega TGE-ja služi 2-litrski štirivaljni turbodizel, ki razvije 103 kW (140 KM) moči pri 3.500 vrt/min, kar namenu vozila popolnoma zadošča. Pogonjata ga prednji kolesi, za prenos moči pa skrbi 6-stopenjski ročni menjalnik. Sprednji sta posamični obes, zadaj pa toga prema na vzdolžnih paraboličnih vzmeteh. Potniški sedeži po naklonu niso nastavljivi. Če so postavljeni v dveh prečnih vrstah po tri, nudijo razkošen prostor za noge. Kadar prevažamo več tovora, lahko vrsti malo »stisnemo« in za sedeži dobimo do 1,5 m prostora. Vstopanje v potniški del vozila je zara-



Potniki so hvalili počutje, predvsem precej tiho vožnjo.

di elektrificiranih stranskih vrat in stopnice enostavno. Za voznika in njegova sopotnika so oblikovali stopnici ter namestili ročaja na A stebrička.

#### V PRVI VRSTI ZA INVALIDE IN STAREJŠE LJUDI

MAN-a smo preizkusili za krajše prevoze, kakršnim je namenjen. Predstavili smo ga direktorici in osebju Doma za varstvo odraslih v Velenju. Pohvalili so ga zlasti zaradi za upravljanje enostavne hidravlične ploščadi. Zadaj lahko v vrsto postavimo do tri potnike na vozičkih. Če odstranimo srednjo vrsto sedežev ali jih postavimo v dve vzdolžni vrsti, lahko ljudi z vozički pripeljemo do sedežev, na katere se zlahka presedejo.

#### SOLIDEN ZA ENODNEVNE IZLETE

Iz Velenja smo se s prijatelji zapeljali na Goričko in nazaj – več kot 400 km v enem dnevu. Ob tanko oblazinjeni notranjosti je vožnja presenetljivo tiha. Celo več kot dva metra visoki košarkar je imel več kot dovolj prostora. Ženske so vzele dobresedno, da omejitev pri prtljagi ni in v vrtnem centru Mele dodobra napolnile praznino za sedeži. Vožnja je zaradi dolge medosne razdalje udobna,



Motor se vrti z nizkimi vrtljaji; pri hitrosti 93 km/h ne doseže niti 1.800 vrt./min.

## Kljub skromnim notranjim oblogam potniki uživajo v tišini

sploh ob naloženem vozilu. Po gladki cesti vozilo skorajda drsi, na luknjastih odsekih pa klasično podvozje ni vedno kos neravninam. Tudi nevzmeteni voziški sedež mi ni povzročil bolečin v križu. Naslednji dan sem prevozil skoraj 500 km, pa prav tako nisem občutil nobene utrujenosti. Pri vožnji polnega vozila bi si voznik včasih zaželel kakšen kW več. Toda, če se nam mudi, tudi ob obremenjenem vozilu hitrost na avtocesti nikjer



Poraba v večji meri po regionalnih cestah je ob polno obremenjenem vozilu s pogostimi postanki znašala vsega 8,3 l/100 km.

(kjer je to dovoljeno) ne pade pod 130 km/h. Le poraba goriva se pri takšnem tiščanju dvigne na skoraj 10 l/100 km, na navadnih cestah pa se MAN zadovolji z manj kot 8,5 l/100 km – tudi polno naložen.

#### RES JE UPORABEN

V primeru testnega TGE-ja gre za lepo oblikovano, a preprosto, robustno in dovolj udobno vozilo, ki odlično služi za krajše prevoze šolskih otrok, oseb iz domov za varstvo odraslih, invalidne osebe, za izlete ali/in prevoz tovora. Pod trpežno, a trdo plastiko se rad nasele kakšen čriček. V testnem vozilu se je skrtil v zgornji del drsnih vrat, nekaj malega ropota pa je dodala dvižna ploščad. To je edino, kar je motilo potnike, drugače pa so predvsem hvalili udobje. Oprema za invalide je draga, toda pri MAN-u jo lahko naročite kot serijsko. Ob tem se osnovna cena (32.431 EUR brez DDV-ja) povzpne na 54.081 EUR, kolikor je stalo testno vozilo.

### TEHNIČNI PODATKI: MAN TGE 3.140

<b>MOTOR:</b>	
Turbodizelski, štirivaljni, vodno hlajeni, izpusti po EURO 6	
Prostornina (ccm),	1.968
Moč (kW /KM pri vrt./min)	103/140 pri 3.500
Največji navor (Nm pri vrt./min)	340 pri 1.600 do 2.250
<b>PRENOS MOČI:</b>	
Ročni sinhronizirani 6-stopenjski, pogon na prednji kolesi	
<b>PODVOZJE IN ZAVORE:</b>	
Sprejaj posamični obesi s prečnim stabilizatorjem, zadaj toga prema na paraboličnih vzmeteh, zavore kolutne, ABS, ročna mehanska na zadnji kolesi.	
<b>MERE IN TEŽE:</b>	
Dolžina × širina × višina (mm)	5.986 × 2.040 × 2.590
Medosna razdalja (mm),	3.640
Masa praznega vozila (kg),	2.400
Največja dovoljena masa	3.500
Pnevmatike (palci)	235/65 R 16
<b>ZMOGLJIVOSTI:</b>	
Največja hitrost (km/h),	155
Kombinirana poraba goriva l/100 km	8,6

# POVPRAŠEVANJE PO TOVORNIH VOZILIH OSTAJA NA VISOKI RAVNI

## Brez poletnega padca v tretjem četrtletju

► **CVETOČE** gospodarstvo v evrskem območju je tudi v tretjem četrtletju tega leta poskrbelo za stalno visoko povpraševanje po tovornih vozilih na trgu. »Povpraševanje po tovornih vozilih se je v poletnih mesecih komaj kaj zmanjšalo,« pravi predstavnik podjetja TIMOCOM Gunnar Gburek. »Vseskozi ostaja na visoki ravni.«

V povprečju je bilo od julija do avgusta 2018 na največji evropski prevozniški platformi, ki je del TIMOCOMovega sistema Smart Logistics, 71 ponudb tovora v primerjavi z 29 ponudbami praznih tovornih vozil. Če primerjamo to razmerje z enakim obdobjem lani, opazimo, da je bilo takrat to popolnoma enako. Z razmerjem 55 : 45 je bila ponudba tovora v primerjavi s ponudbo prostih tovornih vozil v tretjem četrtletju leta 2016 veliko bolj uravnotežena.

### VEČ KOT 40 MILIJONOV PONUDB TOTORA IN TOVORNIH VOZIL

Skupno je v tretjem četrtletju leta 2018 okoli 127.000 uporabnikov iz vse Evrope na platformi objavilo več kot 40 milijonov (40.836.838) ponudb tovora in tovornih vozil. Pri tem je razmerje med številom ponudb tovora (33.696.838) in ponudb tovornih vozil (7.140.018) znašalo 83 odstotkov proti 17 odstotkom.

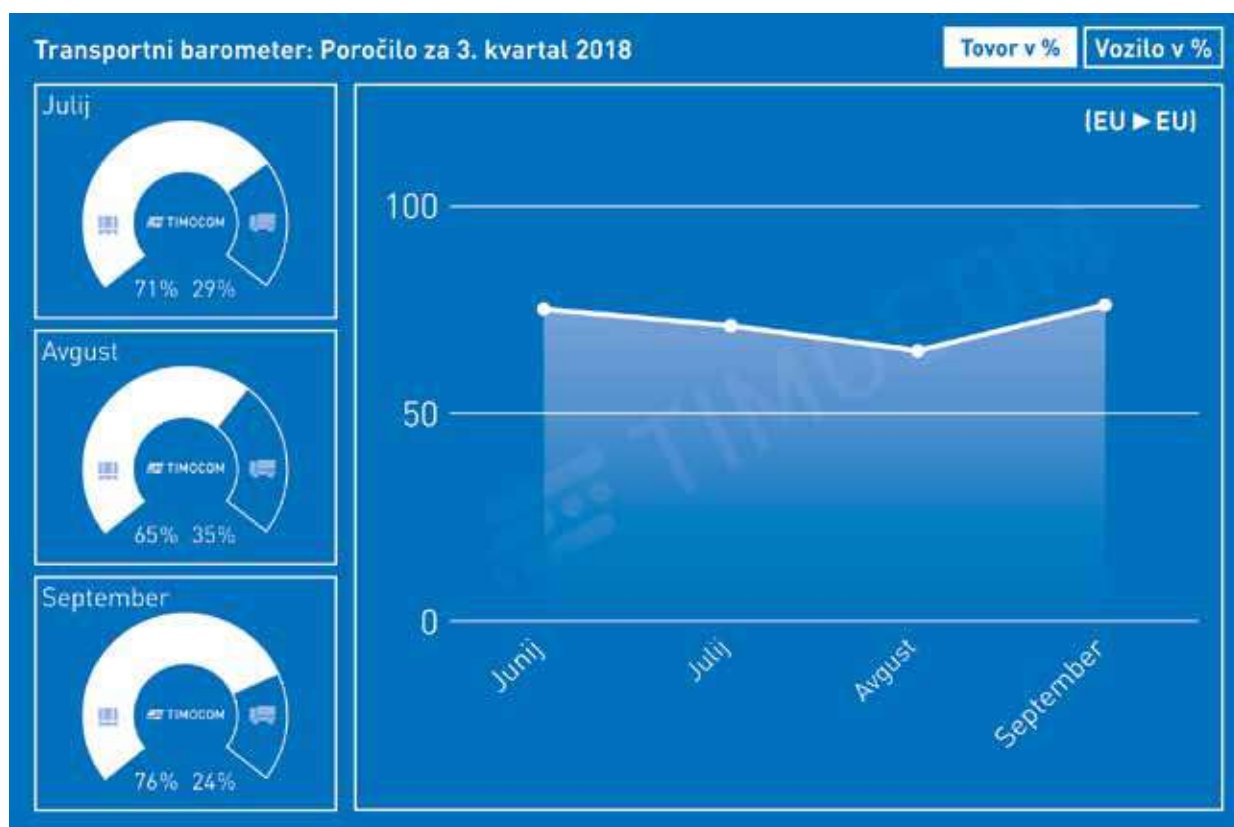
»Tudi v tem letu ni bilo poletnega padca,« je Gburek komentiral številke. V prihodnjih tednih lahko računamo na še dodatno, sezonsko povečanje povpraševanja po tovornih vozilih. Tako se je »vroča jesen« za logistično panogo že začela.

### PRIMANJKLJAJ VOZNIKOV TOVORNIH VOZIL JE GLAVNI VZROK ZA ZASTOJE PRI DOSTAVAH

Glavni vzrok za zastoje pri dostavah v času cvetočega poslovanja je primanjkljaj voznikov tovornih vozil. Gburek meni, da je treba za zagotavljanje kratkoročnih tovornih kapacitet tovorna vozila, ki so na voljo, še bolj izkoristiti in preprečiti prazne vožnje. Večjo produktivnost je mogoče zagotoviti tudi s preprečevanjem prometnih zamaškov na cestah in nakladalnih rampah ter s tem skrajšati čas neproduktivnosti za voznike tovornih vozil.

Raziskava temelji na vrednostih prevozniškega barometra sistema Smart Logistics podjetja TIMOCOM, tj. IT-infrastrukture za digitalno povezan svet prevoznništva. Tam je dnevno objavljenih do 750.000 mednarodnih ponudb tovora in tovornih vozil.

Več informacij o podjetju TIMOCOM najdete na spletni strani [www.timocom.si](http://www.timocom.si).



# APLIKACIJA, S KATERO LAHKO ZMANJŠATE ŠTEVILO OKVAR

Proizvajalec pnevmatik Bridgestone je napovedal prihod nove aplikacije FleetPulse, v kateri so združili tri rešitve; mobilno aplikacijo, centralizirano spletno stran in sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah (TPMS).

Besedilo: Boštjan Saje

**EDEN IZMED** največjih izzivov, s katerimi se danes soočajo podjetja, je čas izpada vozil. S pomočjo aplikacije FleetPulse pa lahko podjetja zmanjšajo verjetnost nepričakovanih, dragih in potencialno nevarnih okvar. S tem se zmanjšuje čas okvar ob hkratnem zagotavljanju visokih varnostnih standardov. Aplikacija FleetPulse bo pomagala tudi zmanjšati stroške vzdrževanja.

FleetPulse omogoča vpogled v vozni park, tako da uporabniki vidijo, kaj se dogaja z njihovimi vozili. S pomočjo mobilne aplikacije FleetPulse (deluje na operacijskem sistemu Android) pa imajo vozniki in tehniki platformo, ki je preprosta za uporabo, da opravijo tehnične preglede svojih vozil.

Nato pa preko centraliziranega spletnega portala FleetPulse upravljavci voznega parka in vzdrževalci lahko dostopajo do statusnih posodobitev za celotno floto preko oblaka, vključno z okvarami in poškodbami vozil, pa tudi do podatkov o zmogljivosti vozil.



Storitev ponuja tudi strojno opremo za nadzor tlaka v pnevmatikah (TPMS) za vozilo, ki jo sestavljajo senzorji Tirematics. Pri povezovanju s sistemom za nadzor tlaka v pnevmatikah FleetPulse samodejno zbira podatke o tlaku v pnevmatikah, preden rezultate vrne

voznikom in upraviteljem preko aplikacije FleetPulse in spletne nadzorne plošče v realnem času. To pomaga zagotoviti optimalen tlak v pnevmatikah, kar je bistveno glede na to, da približno 30 odstotkov okvar nastane zaradi prenizkega tlaka v pnevmatikah.





# NOVI MODELI FORDOVIH GOSPODARSKIH VOZIL

Pri Fordu so predstavili štiri nove modele gospodarskih vozil. S prenavo modelov Courier in Connect Ford nadaljuje veliko prenavo svojih gospodarskih vozil, ki se je začela z modelom Custom prejšnje leto in se bo zaključila s prenovljenima Transitom in Rangerjem prihodnje leto.

Besedilo in fotografije: **Matej Jurgele**

## TOURNEO COURIER

Novi Tourneo Courier nadgrajuje odlike predhodnika s prostornostjo tako za potnike kot za prtljago. Na voljo so štirje nivoji opreme, svež videz sprednjega dela vključuje preoblikovano odprtino maske in spremenjeno zasnovo spodnje polovice sprednjega dela. V notranjosti je preoblikovana sredinska konzola z novim, večjim 6-palčnim barvnim zaslonom na dotik s Fordovim sistemom za komunikacije in razvedrilo SYNC. Za boljšo vidljivost in preprostejšo uporabo so zaslon prestavili bližje k vozniku. Poganjajo ga Euro 6.2 motorji, 1,5-litrski dizelski motorji TDCi in 1,0-litrski bencinski EcoBoostom. Namesto petstopenjskega ročnega menjalnika je del serijske opreme povsem novi šeststopenjski ročni menjalnik.

## TRANSIT COURIER

Na slovenske ceste je zapeljal tudi novi Transit Courier, ki se kot najmlajši član Fordove družine Transitov pridružuje prenovljeni paleti lahkih gospodarskih vozil. Transit Connect in Transit Courier predstavljata pomemben del najnovejše štiričlanske družine Fordovih dostavnikov, ki so Fordu zagotovila prvo mesto pri prodaji gospodarskih vozil, saj so jih do konca oktobra prodali več kot 276.000 oziroma 8 odstotkov več kot leta 2016. Novi model prinaša svež videz sprednjega dela, ki vključuje preoblikovano odprtino maske in spremenjeno zasnovo spodnje polovice sprednjega dela. Ponudniki dostave v mestih lahko pri naročilu novega Transita Courier izbirajo med nosilnostjo 500 do 590 kg



in prostornino za tovor do 2,4 m3 (VDA). Na voljo bo tudi nova različica Limited, ki predstavlja alternativo kupcem, ki so posegali po dinamičnem modelu Sport iz vrha ponudbe.

## TOURNEO CONNECT

Ford Tourneo Connect uvaja eleganten videz sprednjega dela z više nameščeno masko s petimi letvami, dopolnjujejo jo vitkejšje luči – ksenonski žarometi in dnevne luči LED pri boljše opremljenih različicah, – za svež nov videz pa poskrbita še aerodinamični spodnji del in sprednji spojler. Armaturna plošča je spremenjena, novo osrednje nadzorno območje pri modelih z višjo stopnjo opreme vključuje tudi 'lebdeč', po tabličnem računalniku povzet 6-palčni barvni zaslon na dotik s Fordovim sistemom za komunikacije in razvedrilo SYNC 3.

## TRANSIT CONNECT

Novi Transit Connect uvaja dovršeno prenovljen videz sprednjega dela. Kupci vozila z 1,5-litrskim motorjem EcoBlue lahko naročijo tudi napredni novi osem-



stopenjski samodejni menjalnik. Tako kot pri predhodniku bodo lahko upravitelji voznih parkov izbirali med številnimi možnostmi – različice s kratko in dolgo medosno razdaljo ter prostorom za tovor s prostornino do 3,6 m3 (VDA). Nosilnost bo na voljo v razponu 520 do 890 kg, izbrali pa bodo lahko med karoserijskima izvedenkama furgon in kombi furgon.



**FORD**

## Ford Protect zmanjšuje stroške

Ford uvaja novo storitev Ford Protect, s katero zmanjšujejo stroške servisiranja vozil za podjetja. Storitve bodo najprej od novembra dalje ponudili Fordovim strankam v Italiji, Španiji, Švici in Veliki Britaniji. Od januarja 2019 pa jih bodo ponudili tudi drugim strankam po Evropi. Stranke lahko izberejo storitve in vnaprej vplačajo dogovorjeno število let, kilometrov ali servisnih obiskov. Prilagodljive možnosti plačil pa omogočajo strankam, da vključijo



Ford Service Plans v financiranje vozil. Ford uvaja nove pakete storitev Ford Protect Service Plans, s katerimi bo možno prihraniti do 20 odstotkov rednih stroškov servisiranja gospodarskih vozil, v primerjavi s tem, če bi servisne storitve plačevali posamično. Z možnostjo nakupa rednega servisiranja vnaprej daje Ford lastnikom podjetij in upravljavcem vozniških parkov popoln nadzor nad stroški. Ford Protect Service Plans so na voljo za vsa Fordova vozila, storitve pa so na voljo pri trgovcih znamke Ford.

**MERCEDES-BENZ**

## Vansports predelal Sprinterja

Podjetje Vansports Hartmann iz Neussa je specializirano za predelavo lahkih gospodarskih vozil Mercedes-Benz. Predelali so že razred V in Vita. Zdaj pa so se odločili, da predelajo še Sprinterja in mu dodajo razne različni-



ce pogonskega sklopa ter komplet SP Stream za okvir na voljo za skoraj vse tipe karoserije, pa tudi za vse medosne razdalje med 3665 in 4325 milimetrov ter za vozila z izjemno dolgim previsom. Na voljo so tudi lahka aluminijasta platišča in konferenčna miza za štiri osebe z integriranim prostorom za shranjevanje in talne preproge. Lahko pa se predela tudi v salon za motorje za do štiri potnike in dve motorni kolesi.

**FORD****Preizkušanje priklopnih hibridov Transit**

Z uvedbo preizkusa z gospodarskimi vozili v Kölnu Ford dopolnjuje raziskave pozitivnih učinkov uporabe električnih vozil s priklopnim hibridnim pogonom (PHEV) v mestih. Od pomladi 2019 bo Ford s podporo uprave mesta Köln in v sodelovanju z regionalnimi podjetji na ulice poslal floto desetih Fordov Transitov Custom PHEV ter z njimi raziskoval obseg, do katerega lahko vozila PHEV prispevajo k doseganju ciljev glede kakovosti zraka v urbanih področjih. Projekt, ki ga financira Ford in vključuje sodelovanje z voznimi parki mestnega javnega sektorja, bo potekal 12 mesecev, dopolnjeval pa bo testiranja z večjimi voznimi parki v Londonu in manjšimi do srednje velikimi voznimi parki v Valencii. Transit Custom PHEV ima napreden zaporedni hibridni pogon, namenjen vožnji brez izpustov na razdalji več kot 50 kilometrov. Tako je idealen za uporabo v mestnem prometu. Za podaljšanje skupnega dosega je opremljen z večkrat nagrajenim 1,0-litrskim bencinskim motorjem Eco-Boost, ki polni vgrajen kompaktni tekočinsko hlajeni paket litij-ionskih akumulatorjev, ko je to potrebno, da zagotovi skupni doseg do 500 kilometrov. 14-kWh akumulatorji so vgrajeni pod tovornim dnom, da je na voljo neokrnjen prostor za tovor kot v serijskem običajnem dostavniku. V sprednjem odbijaču je priključek, prek katerega je možno prek 240-voltne električne vtičnice s tokom 16 ali 32 amperov akumulator povsem napolniti v treh urah.

**RENAULT, NISSAN IN MITSUBISHI****Skupna proizvodnja lahkih gospodarskih vozil**

Predsednik in direktor zveze Alliance van, ki pod tem nazivom združuje znamke Renault, Nissan in Mitsubishi, si prizadeva do leta 2022 povečati proizvodnjo in s tem podvojiti skupne letne prihodke. Da bi dosegli ta načrt, bodo Renault, Nissan in Mitsubishi pospešili sodelovanje in razvoj skupnih platform, ter sodelovanja pri sami proizvodnji vozil.

Kot strateško točko razvoja so izbrali tovarno Maubeuge v Franciji, ki bo služila kot glavna proizvodna linija za novo generacijo Renault Kangooja. Renault namreč namerava v prihodnjih petih letih vložiti 450 milijonov evrov v razvoj nove generacije Kangooja, ki bo zajemala tudi izpopolnjeno električno verzijo tega dostavnika. Na tej isti platformi bo zasnovan Nissan NV250, majhen mestni dostavnik, ki se bo proizvajal zraven Kangooja v tovarni Maubeuge. Poleg obeh omenjenih vozil pa se bo v tovarni Maubeuge v skupnem partnerstvu z Mercedesom začela tudi proizvodnja aktualnega modela Citana, ki prav tako bazira na Kangojevi zasnovi.





# NAKUP RABLJENEGA HLADILNEGA POLPRIKLOPNIKA

Ali ste že kdaj prodajali avto, tovornjak ali polpriklopnik? Odgovor na to vprašanje je skoraj zagotovo, da. Ali ste kupcu pri tem iskreno odgovorili na vsa zastavljena vprašanja? Domnevam, da. Verjetno pa kupcu vseeno niste predali vseh informacij o šibkih točkah vozila. Saj vemo, da bi vsak rad kupil poceni in drago prodal. Da se ne boste nevedni odpravili po nakupih, smo za vas pripravili članek o nakupu rabljenega hladilnega polpriklopnika in izpostavili področja, ki jih morate poznati.

Besedilo: Aljaž Vidovič

▶ **ZA ZAČETEK** smo se odpravili iskat rabljene hladilne polpriklopnike kar na eBay, da vidimo celotno evropsko ponudbo. Naletimo na zelo lepo ohranjen polpriklopnik znamke Schmitz, letnik 2006, s hladilno enoto SL 200 E in ceno 17.000 evrov. Na vseh fotografijah je bil polpriklopnik videti super, nato pa smo prišli do fotografije, s katere je bilo z velikimi modrimi črkami razbrati FRC 10-2012. Glede na oznako na polpriklopniku le-ta ni imel certifikata FRC že od oktobra 2012. Ali je nemara polpriklopnik zadnjih šest let prevažal opeke ali nepremično stal na parkirišču podjetja? Ali pa morda lastnik sploh ne ve, kaj pomenijo skrivne črke „FRC 10-2012“? Ali potencialni kupec ve, da polpriklopnika iz leta 2006 brez veljavnega certifikata ni mogoče uporabiti za prevoz zamrznjenih proizvodov? Vse-





Certifikat ATP vsebuje podatke o lastniku, medtem ko ti podatki na ploščici niso navedeni. Na fotografiji je prikazana ATP ploščica. Črke FRC imajo vsaka svoj pomen.

Oznaka F nam pove vrsto agregata. Pod to oznako imamo dodatno razlago posamezne črke oz. oznake:

C – agregat za segrevanje;  
 F – agregat za hlajenje;  
 R – ne potrebujemo agregata, saj se hladi s hladilnimi vložki.

Oznaka R prikazuje, katero izolacijo lahko imamo v hladilniški komori:

N – normalna toplotna izolacija;  
 R – ojačana toplotna izolacija

Oznaka C pa je razlaga temperature, na kateri lahko določeno vozilo transportira blago:

A – transport blaga od 12 °C do 0 °C;  
 B – transport blaga od 12 °C do -10 °C;  
 C – transport blaga od 12 °C do -20 °C.

mu temu navkljub pa lahko vozilo, ki je uspešno opravilo pregled in je ustrezno vzdrževano, dobi veljaven certifikat tudi po recimo 15 letih uporabe.

Naslednje vprašanje, ki se nam je pojavilo, je bilo povezano s hladilno enoto. Polpriklopnik je iz leta 2006, v redu. Toda, kdaj je bila proizvedena hladilna enota? Teh podatkov v oglasu ni bilo zaslediti. Če menite, da je hladilna enota sestavni del hladilnega polpriklopnika, to ni res. Hladilno enoto lahko enostavno zamenjamo z drugo, celo starejšo od samega polpriklopnika. Če se ne moti-

mo, je za menjavo potrebno odstraniti zgolj nekaj vijakov in takšno menjavo lahko opravi vsak mehanik.


### NA KAJ MORAMO BITI POZORNI PRI NAKUPU HLADILNEGA POLPRIKLOPNIKA?

Prvič, hladilna enota. Hladilna enota je dejansko najpomembnejša in draga komponenta hladilnega polpriklopnika. Pri nakupu rabljenega polpriklopnika se priporoča, da je hladilna enota proizvedena istočasno kot polpriklopnik, vendar ima lahko vozilo za uspešno izdajo ATP certifikata nameščeno tudi starejšo enoto, kot je vozilo samo. To je v praksi sicer malokrat vidno, vendar je to kljub vsemu v skladu z mednarodnim sporazumom. Če od prvega lastnika kupimo hladilni polpriklopnik, ga prosimo, da nam pokaže kupoprodajno pogodbo hladilne enote. Obstajati morata namreč ločena računa za nakup polpriklopnika in hladilne enote, čeprav je bil polpriklopnik kupljen kot celota. Namen je preveriti, ali je bila hladilna enota ob nakupu novega polpriklopnika, prav tako kupljena nova. Seveda nakup rabljenega novejšega polpriklopnika s starejšo hladilno enoto prav tako ne predstavlja težav ob re-



### Če na cesti naletite na inšpekcijo, bodo pregledali naslednje stvari:

1. Voznik mora imeti originalen certifikat ATP v pisni obliki. Po Mednarodnem sporazumu ATP, je kovinska ploščica zadosten dokaz o posedovanju potrdila, vsekakor pa ne bo odveč, da ima voznik v tovornjaku shranjen certifikat.
2. Polpriklopnik mora imeti predpisano kovinsko nalepko (vozila s kovinskimi ploščicami so večinoma starejša od 12 let), ki je v skladu z vzorcem, nameščena na način, da se je ne more zlahka nadomestiti in jo je mogoče prebrati brez odpiranja polpriklopnika. Po navadi je nameščena na desni, zunanji strani sprednje stene hladilnega vozila. V primeru, da prevažamo zamrznjeno hrano je ne samo po ATP sporazumu, temveč tudi po evropski direktivi, zakonsko obvezen tudi vgrajen zapisovalnik.
3. Polpriklopnik mora imeti na obeh zunanjih stenah oznako razreda in datum veljavnosti potrdila, napisan z velikimi temno modrimi črkami. Kot standard je razred "FRC", kar pomeni hladilno enoto (F) z ojačano izolacijo (R) in razredom "C", ki omogoča prevoz na nadzorovani temperaturi od -20 °C do +12 °C. Zraven pa sta zapisana mesec in leto poteka potrdila. Vse mora biti zapisano s temno modrimi črkami, ki so visoke najmanj 10 cm, mesec veljavnosti pa v velikosti minimalno 5 centimetrov (za vozila pod 3,5 tone nosilnosti se dopuščajo celo polovične mere). Če ima hladilni polpriklopnik oznako "FNA", to pomeni, da je opremljen s hladilno enoto (F), ima le normalno izolacijo (N) in razred "A", ki omogoča transport pri kontrolirani temperaturi le med 0 °C in +12 °C. Na kovinski nalepki zapisan datum mora biti v skladu z datumom zapisanim na zunanjih stenah.

 **Hladilna enota ni sestavni del hladilnega polpriklopnika**

dnem vzdrževanju. Če ne morete najti dokazil o nakupu hladilne enote, kar se lahko velikokrat zgodi, če polpriklonika ne kupujete od prvega lastnika, je vaša naloga naslednja. Odprite pokrov, pod katerim se skriva hladilni agregat, poiščite produkcijsko ploščico in jo fotografirajte. Fotografijo lahko nato pošljete pooblaščenim servisni službi, ki vam bo pomagala dešifrirati leto proizvodnje (nekateri proizvajalci, kot je Thermoking, na ploščico ne dajo leta proizvodnje). Pri tem naj poudarimo, da je zamenjava hladilne enote verjetno najpogostejša prevara pri nakupu hladilnega polpriklonika. Prodajalci velikokrat na odlično ohranjen polpriklonik zmontirajo najstarejšo in najslabšo hladilno enoto, ki jo imajo. V oglasu piše leto proizvodnje 2011, hladilna enota pa je lahko dvakrat starejša. Nihče jih ne more obtožiti goljufije, vendar kdo bi želel kupiti tak polpriklonik?

#### **DODATNA OPREMA HLADILNE ENOTE**

Kakšno dodatno opremo naj ima hladilna enota? Kaj dejansko potrebujete? Če bo vaš hladilni polpriklonik vožen tudi na trajektu, potem morate nedvomno izbrati enoto z dodatnim elektromotorjem. Na krovu trajekta je namreč strogo prepovedano zapustiti hladilno enoto z vklopljenim dizelskim motorjem. Osebjna na trajektu pa nikar ne goljufajte, saj so dobro usposobljeni, da preverijo, ali je dizelski motor vaše hladilne enote resnično izklopljen. Hladilna enota mora biti opremljena tudi s tiskalnikom. To omogoča vozniku, da ob raztovarjanju takoj natisne temperaturne podatke iz termografa. To je sicer dobra praska, nikoli pa ne vemo, kdaj bo stranka od nas zahtevala tak izpis.

## **Certifikat ATP vsebuje podatke o lastniku**

V primeru, ko takšnega tiskalnika nima, potrebujemo specializirano storitev, ki prebere podatke iz računalnika hladilne enote. Tam se beležijo podatki vseh transportov za leto dni nazaj. Vsekakor pa je takšna storitev branja podatkov draga in vzame kar nekaj časa. Veliko ceneje je kupiti hladilno enoto, ki je že opremljena s tiskalnikom, voznika pa samo naučimo menjavati rolice papirja za izpis podatkov.

#### **STESTIRAJTE, KAKO DELUJE HLADILNA ENOTA POLPRIKLONIKA**

Ko smo se prepričali o letniku izdelave polpriklonika in same hladilne enote, ter preverili, da ima vso dodatno opremo, ki jo potrebujemo, je čas za testiranje delovanja. Nastavite temperaturo na  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$  in preverite, kaj se zgodi. Prazen hladilni polpriklonik se mora na  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$  ohladiti sorazmerno hitro. Zahteve za ustrezno delovanje so vezane na zunanjo temperaturo. Čas, ki ga dovoljuje mednarodni sporazum je od 75 minut do 360 minut, odvisno od klase, letnika izdelave in zunanje temperature. Pomemben dejavnik, poleg letnika izdelave hladilne enote, je tudi število obratovalnih ur. Medtem ko se polpriklonik hladi, lahko to preprosto preverite na števcu obratovalnih ur, kot na avtomobilu pogledate na števec prevoženih kilometrov. Obratovalne ure so označene z enoto MTh. Pri tem vas opozarjamo, da ne upoštevate parametra TOTAL, ki prikazuje ure tudi v



času pripravljenosti, ko deluje samo električni sistem. Ločeno je treba preveriti števec obratovalnih ur dizelskega motorja in število obratovalnih ur električnega motorja. Priporočali vam bi, da se izogibate hladilnih enot, ki imajo več kot deset tisoč obratovalnih ur na dizelskem motorju. Poslušajte, kako se zažene in kako deluje dizelski motor, ta ne sme povzročati nobenih kovinskih ali cvilečih zvokov in nobenega vidnega dima iz izpuha. Po ohladitvi enote na  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$  jo nastavite tako, da vzdržuje to temperaturo in na zaslonu preverite, ali so se v procesu pojavile kakšne kode napak. Ko je notranost polpriklonika ohlajena na  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ , je čas, da preverimo zunanost polpriklonika. Treba je vedeti, da sten hladilnega polpriklonika ni mogoče popraviti na enak način kot karoserijo avtomobila – s polnilom. Vsak obliž prikrajša polpriklonik svojih izolacijskih lastnosti in posledično mu morda ne uspe opraviti naslednjega tehničnega pregleda, s čimer izgubite potrdilo o prevozu hrane. Kako opazite takšna popravila? To bo še posebej lepo vidno, ko polpriklonik na hitro ohladimo na  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Območja takšnih popravil bodo pokrita s hladno zmrzaljo ali kondenzirano vodo. Prav tako je zelo pomembno, da pogledate, kako tesnijo zadnja vrata. Če je tesnjenje na določenih mestih nepopolno, boste imeli težave. Dobro je, če imajo vrata štiri ključavnice, po dve za vsako krilo.

#### **CERTIFIKAT ATP**

Za uporabo hladilnega vozila za prevoz mesa in mesnih izdelkov, rib in ribiških proizvodov, masla, mlečnih izdelkov, vseh zamrznjenih živil (na primer sladoleda) in jajčnih rumenjakov, potrebujemo veljaven certifikat ATP (tj. potrdilo, da je polpriklonik odobren za prevoz





pokvarljivih živil). To potrdilo se izda za obdobje 6 let in se lahko dvakrat podaljša za obdobje treh let. Podaljšanje za dobo 3 let lahko opravi pooblaščen strokovnjak ATP postaje z izvedbo kontrole izotermije vozila in izvedbo kontrole učinkovitosti termičnih naprav po predpisanih odobrenih postopkih, katerim, če so preskusi ustrezni, sledi izdaja novega certifikata z veljavnostjo največ 3 leta (v primeru suma na hitro staranje lahko tudi manj). Po 12 letih od dneva proizvodnje je potrebno izvesti nekoliko bolj zahteven test. Sporazum ATP dopušča strokovnim pooblaščenim organom, da tudi 12 let staro vozilo potrdijo za nadaljnje delovanje v primeru, da preстане pregled za podaljšanje za nadaljnja 3 leta. Vsekakor pa je možno tudi, da 12-letni hladilnik tega testa ne bo več opravil. V takem primeru lahko pride do znižanja klase vozila (npr. iz FRC v FRB ali celo FNA). Lahko pa se zgodi tudi obraten scenarij, saj sporazum pooblašča pooblaščenice organe, da v primeru kakršnegakoli suma ali nepravilnega delovanja, tudi za vozilo, ki je staro 6 let, zahtevajo podrobnejša preskušanja, ki lahko vodijo do ugotovitev o neustreznosti.

Za konec pa naj omenimo še to. Certifikat ATP vsebuje podatke o lastniku. Včasih se zgodi, da prodajalec ob prodaji ne želi priložiti originalnega certifikata ATP, saj trdi, da je bil izdan "za njegovo podjetje" in da moramo mi zahtevati novega. Napaka, po zamenski lastnika hladilnega polpriklonika se nov certifikat ne izda, postopek se imenuje prepis ATP certifikata vsebuje pa ime novega lastnika. Če uvažate hladilni polpriklonik iz tujine, se tuj certifikat ATP šteje zgolj za začasnega. Zapositi morate za posodobitev certifikata ATP, odobrenega s strani matične države, v kateri je polpriklonik registriran.

## Za dodatna pojasnila glede certifikata ATP smo se obrnili tudi na podjetje LOTRIČ Meroslovje:

**V primeru nakupa rabljene hladilne prikolice iz uvoza se včasih zgodi, da prodajalec ob prodaji ne želi priložiti originalnega certifikata ATP, saj trdi, da je bil izdan „za njegovo podjetje“. Kako je v tem primeru, vi obnovite certifikat? Kakšen je strošek in postopek obnove tega certifikata?**

Vsaka država, ki je podpisnica sporazuma ATP, ima imenovan pristojen organ, ki presoja o ustreznosti testnih postaj za izvedbo prvih ali rednih/periodičnih ATP pregledov v posamezni državi ter določa vrsto in obseg storitev, ki jih posamezna testna postaja lahko izvaja. Kompetentne testne postaje so vpisane na mednarodni seznam testnih postaj pri UNECE. Med testnimi postajami je tudi podjetje LOTRIČ Meroslovje, ki lahko v okviru svojih pristojnosti pridobi certifikate, ki se nanašajo na posamezno nadgradnjo vozila in vgrajene termične naprave (agregat) od drugih pooblaščenih organov iz držav podpisnic sporazuma. Sporazum predvideva, da ima vozilo certifikat ATP izdan s strani države, v kateri je vozilo registrirano. Torej se za v Sloveniji registrirana vozila predvideva izdaja certifikata s strani slovenske ATP postaje. Če se izdaja prepis še veljavnega certifikata, se njegova veljavnost ne spremeni in se ažurirajo le podatki o lastniku vozila, registrski tablici ... Po predložitvi vseh potrebnih dokumentov v skladu z zahtevami sporazuma v podjetju Lotrič Meroslovje izdamo certifikat ATP po konkurenčni ceni v primerjavi s tujino v treh delovnih dneh.

**Kakšne so najpogostejše težave, s katerimi se srečujete pri obnovi in izdaji certifikatov ATP. So morda kakšne posebnosti, na katere bi želeli opozoriti naše bralce?**

Glavni izzivi, s katerimi se soočamo na področju izvajanja sporazuma ATP ter prevoza temperaturno občutljivega blaga, so predvsem, kako zagotoviti primerno varnost, kakovost tovrstnega blaga, obenem pa zagotavljati konkurenčne pogoje za vse deležnike v distribucijski verigi. Zavedati se je treba, da morajo biti izolirane nadgradnje in hladilne naprave, ki se uporabljajo za transport pokvarljivih živil, biti redno vzdrževane in pregledane s strani pooblaščenih ATP postaj. Imetnik certifikata ATP z njim dokazuje tehnično ustreznost vozila.

**Dejstva o prevozu temperaturno občutljivega blaga:**

ATP kontrola vozil se izvaja torej v primeru transporta pokvarljivih živil med dvema ali več članicami podpisnicami sporazuma oziroma znotraj nekaterih držav članic, ki so ta sporazum integrirale v lastno zakonodajo, ki ureja prevoz pokvarljivih živil. Eno od orodij, s katerim naročniki lahko obvladujejo tveganja, ki nastajajo na distribucijski poti, pa je prav gotovo tudi pridobitev certifikata Pharma. Gre za certifikat, ki združuje meritve na področju ATP-ja, izvedbe akreditiranih mappingov ter akreditirane kalibracije zapisovalnikov, ki so vgrajeni v vozila. Imetnik certifikata Pharma z njim dokazuje, da vozilo ustreza zahtevam za prevoz temperaturno občutljivega blaga, obenem pa pomembno prispeva h kakovosti in varnosti prepeljanega blaga ter si znižuje stroške, ki bi nastali pri neustreznem transportu.

*Nataša Sodja, vodja področja mobilnost*

**KRONE****LTG je na dražbi kupil prvi polpriklopnik**

Podjetje Langenlonsheimer Transport GmbH (LTG) je na dražbi kupilo prikolico Krone Profi Liner Brummi Edition, in sicer z najvišjo ponudbo 26.500 evrov. Izkupiček iz dražbe bo namenjen za izboljšanje podobe voznika tovornega vozila. Pomanjkanje števila voznikov predstavlja veliko težavo, po ocenah samo v Nemčiji primanjkuje okoli deset tisoč voznikov. Dejstvo, da se tovrstne težave pojavljajo, ima zagotovo opraviti s podobo poklica voznika tovornega vozila. Zato se je tre-



ba tega vprašanja lotiti celostno, ker je to edini način, da lahko trajnostno preprečimo pojavljanje tovrstnih težav. Da bi polpriklopnik bolj približal javnosti, pa je Krone proizvedel tudi posebno izdajo 50 Krone Brummi Liner, ki je na voljo po posebni ceni. Pokrovitelja pobude sta bila zvezni minister za promet Andreas Scheuer in prof. dr. Dirk Engelhardt, direktor BGL.

**KNAPEN TRAILER****Investicija v solarne panele na lastni strehi**

Priklopnik Knapen je izdelan iz več kot 400 metrov zvarov. Robotsko varjenje enega samega priklopnika pa povzroča visoke stroške za električno energijo. Energija, ki se porabi, je enaka energiji, ki jo povprečno gospodinjstvo porabi v dveh mesecih. Da bi zmanjšali stroške povezane z električno energijo, so pri Knapen Trailers naredili korak naprej, in sicer z investicijo v solarne panele na lastni strehi. Solarni paneli zagotavljajo, da vsa potrebna energija nastane na tako imenovani „zeleni“ način. To vključuje energijo, ki je potrebna za robotsko varjenje, ravnanje z roboti, delovanje obračalnih naprav, gibljivih kalupov in naprav na stisnjen zrak.

**KÖGEL****Ponjava FastSlider**

Drсни sistem s ponjavo Kögel FastSlider je sedaj na voljo za številne različice priklopnih vozil Kögel Cargo, Mega in Light plus generacije NOVUM. Sistem za hitro odpiranje in zapiranje je sestavljen iz ponjave, ojačene z mini vložki, ki izpolnjujejo zahteve DIN-EN-12642 Code XL. Ponjavni sistem ima ročico za hitro odpiranje spredaj in omogoča hitro odpiranje in zapiranje ponjave. Nudi hitrejše, lažje in varnejše ravnanje med nakladanjem in razkladanjem tovora. Kögel FastSlider se lahko uporablja na eni ali dveh straneh in se lahko prilagaja številnim logističnim zahtevam, kot je na primer za prevoze v avtomobilski industriji, za prevoze pijač ali palet.





**SCHMITZ CARGOBULL****Električna hladilna enota**

Podjetje EDEKA je prejelo Mercedes-Benz eActros z nadgradnjo W.KO COOL in električno hladilno enoto Schmitz Cargobull z optimizirano izolacijo. Vozilo se bo v večini uporabljalo za prevoz hrane. Ojačena pregrada je zasnovana za namestitev hladilne enote. Za industrijo gospodarskih vozil je električna mobilnost zelo pomembna zlasti pri distribucijskem prometu, zato Schmitz Cargobull nadaljuje z razvojem



**TRAILER  
INNOVATION**  
2019

Revija Transport & Logistika je članica  
mednarodne žirije Trailer Innovation.

električnih hladilnih enot. Trgovska veriga EDEKA je eden od prvih partnerjev v tem projektu, ki je v zadnjih dneh za praktično preizkušanje prejela popolnoma električni eActros z nadgradnjo in električno hladilno enoto iz Schmitz Cargobulla. Prepoved vožnje vozil na dizelski pogon v mestnih središčih in naraščajoče potrebe po električnih pogonskih dostavnih vozilih za zadnje kilometre dostave pa jasno kažejo, da je vprašanje električne mobilnosti za gospodarska vozila zelo pomembno in odpira priložnosti na trgu.

**KNAPEN TRAILER****Dvoosni priklopnik s pomičnim podom za prevoz sladkorne pese**

Podjetje Knapen Trailers je nedavno dobavilo posebno priklopno vozilo družbi Lime Transport GmbH iz Krautheima (Nemčija). Priklopnik bo namenjen za prevoz sladkorne pese. Lastnik podjetja je iskal priklopnik s pomičnim



podom za svoj tovornjak 6x4 z zadostno nosilnostjo in ki bi bila enostavna za delo na poljih. Prav tako je želel, da se tovor hitro in varno naloži in razloži, ne da bi voznik stopil iz tovornjaka. Zato so se pri Knapen Trailers odločili za kratko dvoosno vozilo, kjer je zadnja os tudi dvijžna, zaradi manevriranja na poljih. Priklopnik je namenjen za prevoz razsutega tovora. Za prevoz sladkorne pese je pomembno, da ima prikolica majhno maso. Zato ima priklopnik samonosno konstrukcijo, višino 3,60 metra in skupno dolžino le 9,5 metra, in prostornino 49 m<sup>3</sup>. Masa prikolice z vsemi opcijami znaša le 5.500 kg. Priklopnik je opremljen tudi z zanesljivim profilnim sistemom priklopnikov Knapen Power Sheet, ki je enostaven za uporabo z edinstvenim daljinskim upravljalnikom Knapen Trailers.

# ZMAGOVALNI IVECO STRALIS 440 E 56 XP-R



To je dirkalni tovornjak, s katerim je prvenstvo FIA ETRC osvojil Jochen Hahn z ekipo Racing Hahn. S pomočjo preostalih voznikov pa je Iveco osvojil tudi konstruktorski naslov.

Besedilo: Boštjan Saje, inž. log.; fotografije: Iveco Truck

**ZANIMIVO JE**, da je dirkalni tovornjak nastal kot plod prostovoljnega dela, in sicer v Ivecovi tovarni v nemškem Ulmu, kjer izdelujejo tudi običajne tovornjake. Ko je tovornjak izdelan, se njegova pot nadaljuje v tekmovalno ekipo, kjer mehaniki na tovornjaku dodelajo še preostale podrobnosti in ga prilagodijo določenemu vozniku. V letošnji tekmovalni sezoni je Iveco tehnično sponzoriral Di Bullen von Iveco Magirus, ki nastopa kot partner ekipama Hahn Racing in Schwabentruck Racing. V letošnji sezoni pa se je ekipi pridružil še italijanski proizvajalec nakladalnih žerjavov Fassi Gru. Steffi Halm iz ekipe Schwabentruck Racing je v letošnji sezoni kot vodja moštva debitirala z Ivecovim tovornjakom s številko 44, obenem pa je tudi edina ženska v tem prvenstvu. Družbo v ekipi ji je delal Gerd Körber s številko dirkalnika 27, ki je obenem tudi



## Specifikacije motorja:

- 6-valjni vrstni dizelski motor
- 24-ventilska OHC motorna glava
- ravno oljno korito
- jekleni bati
- maksimalen tlak v valjih >300 bar
- tretja generacija vbrizgavanja preko skupnega voda
- tlak vbrizgavanja >2000 bar
- »twin scroll« turbinski polnilnik
- maksimalni tlak polnjenja >3,5 bar
- 2 elektronska nadzorovana »waste gate« ventila



trikratni svetovni prvak (1996, 2001 in 2003). Za ekipo Hahn Racing pa je tekmoval Jochen Hahn, in sicer s številko 2. Pri Ivecu so trdno prepričani, da bo Steffi Halm prva ženska, ki bo osvojila evropsko prvenstvo FIA ETRC in to prav z njihovim dirkalnikom.

Ekipi tekmujeta z dvema 5,3-tonskima dirkalnikoma Iveco Stralis 440E 56 XP-R, ki ju poganja 13-litrski motor Iveco Cursor 13. Ta razvije približno 868 kW (približno 1.180 KM) moči in več kot 5.000 Nm navora med 1100 in 2600 vrtljaji v minuti. Vozila so posebej zasnovana in opremljena tako, da dosegajo hitrosti do 160 km/h, kar

je obenem tudi najvišja dovoljena hitrost v prvenstvu. Brez omejitev pa bi najvišja hitrost znašala 190 do 240 km/h, odvisno kakšno je razmerje prenosa na osi. Masa motorja znaša 1140 kilogramov, medtem ko mora biti dovodna zračna cev za vstop svežega zraka po regulaciji FIA omejena na 63 mm.

## PRODAJA IN ZASTOPSTVO



### TRANSPORT IN TGM d.o.o.

Beblerjeva ulica 7  
6000 Koper  
Tel.: 00386 41 683 419

# KDO BO SKRAJŠAL ČAKALNE VRSTE NA BALKANSKIH MEJAH?

V zadnjem času skoraj ne mine dan, da od slovenskih avtoprevoznikov, ki vozijo na relaciji iz srednje Evrope na Balkan, ne bi bilo slišati kritičnih besed na račun (ne) pretočnosti mejnih prehodov v tej regiji. Pri tem izstopa mejni prehod med Hrvaško in Srbijo Tovarnik/Šid, kjer čakalne dobe trajajo 8 do 15 ur, veliko pa se čaka tudi na hrvaško-bosanskih prehodih in prehodih med Slovenijo in Hrvaško.

Besedilo: Janez Kukovica

**NA TO, KAKO** pereča je postala problematika (ne)pretočnosti mejnih prehodov na balkanski tranzitni osi, kaže med drugim tudi to, da je bil letos spomladi v Vinkovcih posebej temu namenjen posvet, na katerem so se zbrali predstavniki avtoprevoznikov Slovenije, Hrvaške, Srbije in Bolgarije ter predstavniki nekaterih vladnih resorjev iz omenjenih držav. Rezultat posveta je bilo v glavnem benevolentno (a malo zavezujoče) stališče, da vsak od udeležencev skuša v svojem nacionalnem okolju spodbuditi ukrepe, ki bi reševali probleme pretočnosti mejnih prehodov. V neuradnem delu pogovorov je slovenska stran tudi podrobneje predstavila problematiko neevidentiranih plačil, ki jih morajo slovenski vozniki plačati srbskim in hrvaškim mejnim organom že zgolj za to, če želijo prestopiti mejni prehod v nekem »normalnem« čas. Tako hrvaška kot srbska stran sta zagotovili, da se taki primeri v prihodnje ne bodo več dogajali.

Konec leta je moč ugotoviti, da ugotovitve in zaobljube iz Vinkovcev niso prinesle prav nobenega učinka. Pravzaprav se razmere za avtoprevoznike na mejnih prehodih od tedaj kvečjemu še poslabšujejo. Dejstvo namreč je, da tranzitni tokovi rastejo iz leta v leto, k problemu pa prispevajo tudi znova okrepljeni migrantski tokovi. Tudi sicer neformalno dana obljuba srbskih in hrvaških predstavnikov, da bodo izkoreninili neevidentirano zaračunavanje za »usluge hitrejšje mejne obravnave«, se je izkazala za pozabljeno v naslednjem trenutku.



Še več, slovenske avtoprevoznike je pred kratkim presenetila informacija, ki so jim jo posredovali hrvaški kolegi, sodeč po njej pa naj bi hrvaški organi z začetkom prihodnjega leta zaprli prehod Petišovci/Mursko Središče za težka tovorna vozila.

Napovedani ukrep hrvaških oblasti je glede na zaostreno problematiko pretočnosti mejnih prehodov težko razumljiv, saj to pomeni, da se bo posledično povečal pritisk na preostale mejne prehode (Gruškovje/Macelj in Obrežje/Bregana), ukinitve enega takega prehoda pa pomeni tudi poslabšanje razmer za delo prevoznikom z omenjenega območja, ki se jim bodo zato (ob)vozne relacije močno podaljšale. Očitno dajejo hrvaške oblasti prednost racionalizaciji delovanja državnih služb na mejnih prehodih in se s takimi načrti le prilagajajo stanju nenehne

kadrovske podhranjenosti z obmejnimi uslužbenci.

Obe slovenski avtoprevozniki združenja sta na to novico že reagirali in na naslove več slovenskih ministrstev naslovili pobudo, da pri hrvaški strani dosežejo opustitev take namere.

Ob tem kaže spomniti, da tako sekcija za promet pri OZS kot tudi Združenje za promet pri GZS že vrsto let opozarjata na potrebo, da bi se povečala zmogljivost na dveh ključnih mejnih prehodih (Obrežju in Gruškovju) tako z aktivizacijo dodatnih voznih stez kot z okrepljenimi posadkami mejnih uslužbencev.

Ker je ministrstvo za javno upravo pred časom prejelo dodatna finančna sredstva za upravljanje in vzdrževanje mejnih prehodov, avtoprevozniki seveda pričakujejo, da se bo to odrazilo v ukrepih, ki bodo zagotovili hitrejši in varnejši pretok vozil preko mejnih prehodov.



# PREDLOG USKLAJEVANJA CESTNIN NA MIZI

V prihodnjem letu bodo avtoprevozniki morali v ceno svojih storitev vračunati tudi višje cestninske stroške. Tisti, ki vozijo preko Avstrije, Nemčije in Italije, lahko z gotovostjo računajo na tamkajšnje cestninske podražitve, izjema pa zato ne bo Slovenija, saj DARS želi z ustrezno politiko cestnin dolgoročno uravnotežiti cestninske prihodke in cestninske stroške.

Besedilo: Janez Kukovica

**TAKO JE** v dogovarjanju z zborničnima prometnima sekcijama v začetku leta ponudil predlog, da se cestninske pristojbine v letu 2019 povečajo za 3,5 odstotka, v letu 2020 pa za 4 odstotke. Zbornični sekciji sta predlagali manjše povečanje – le za vrednost rasti inflacije.

Ob tem si na Darsu prizadevajo, da bi kar se da znižali rabate, kajti obstoji potencialna možnost, da bi »kartičarji« izsilili rabate preko evropskih mehanizmov. To je sicer neugodno sporočilo za slovenske avtoprevoznike, ki jim rabati predstavljajo pomembno ugodnost, vendar ob tem v Darsu ugotavljajo, da bi na račun zmanjševanja rabatov lahko prvotno predvideno 3,5-odstotno

podražitev infrastrukturne pristojbine znižali. Za izvedbo takšne »kompensacije« pa napovedujejo potrebo po zmanjšanju rabatov na 40 odstotkov njihove sedanje vrednosti, pri čemer naj bi največji rabat znašal 4 odstotke. Poudarek: Določanje višine infrastrukturne pristojbine je odvisno od gibanja gospodarske rasti

Ker bo (predvidoma) z novim letom uveljavljeno plačevanje pribitka na infrastrukturno pristojbino (namenska sredstva za drugi tir do Luke Koper), se v Darsu odpovedujejo hkratni podražitvi infrastrukturne pristojbine s 1. januarjem 2019. Podražitev le-te naj bi odložili do 1. aprila ali celo do 1. junija, naj pa ne bi znašala več kot

1,8 odstotka, kar je ocenjena inflacija v letu 2018.

Z omenjenima alternativnima datumoma lahko avtoprevozniki pričakujejo tudi uvedbo novega cestninskega razreda za dvoosna vozila – R2. Za ta razred je predlagana za 10 odstotkov nižja infrastrukturna pristojbina kot za razred R3.

Ob tem v Darsu tudi poudarjajo, da bo določanje višine infrastrukturne pristojbine v letu 2020 seveda še kako odvisno od gibanja gospodarske rasti. Če bo ta začela usihati in se bo zaradi tega to odrazilo tudi v manjši rasti prometnih tokov, bo to treba nadoknaditi z višjim povečanjem infrastrukturne pristojbine.

# USTNI DOGOVORI O VIŠINI PLAČE



Pred časom mi je direktor srednje velike družbe pripovedoval, da je pogosto v zagati, ko se s kandidati za zaposlitev pogovarja o plači, saj ti želijo izvedeti, kolikšna bo njihova neto plača oziroma koliko bodo dobili »na račun«.

Besedilo: mag. Nina Kristarič Matjaš,  
odvetnica specialistka za delovno pravo; [info@kristaric-matjas.si](mailto:info@kristaric-matjas.si)

**PRIČAKOVANJA** delavcev so običajno večja, kot je znesek, ki jim je ponujen oziroma lahko pride celo do nesporazumov, ker delodajalec govori o bruto znesku, delavec pa sklepa, da je to končni neto znesek. Zato so v praksi pogosti tudi ustni dogovori glede končnega zneska plače. V nadaljevanju predstavljam aktualno sodno prakso glede ustnega dogovora o plači, s poudarkom na voznikih v mednarodnem prometu. Zakon o delovnih razmerjih (ZDR-1) določa bistvene sestavine pogodbe o zaposlitvi. Med obveznimi sestavinami pogodbe o zaposlitvi je tudi določilo o znesku osnovne plače v evrih, ki delavcu

pripada za opravljanje dela po pogodbi o zaposlitvi. Osnovna plača v pogodbi o zaposlitvi je vedno bruto plača delavca, ki pomeni osnovo, od katere se nato obračunajo obvezni davki in prispevki za socialno varnost in od katere se računajo določeni dodatki, ki delavcu pripadajo na podlagi zakona. Tak primer je dodatek na delovno dobo, ki ga določa ZDR-1. Zato je točen neto znesek plače delavca ob podpisu pogodbe o zaposlitvi težje določiti povsem do evra natančno. Vsekakor pa velja, da je obvezna sestavina pogodbe o zaposlitvi določitev bruto plače delavca, ki jo velika večina pogodb o zaposlitvi tudi vsebuje.

## USTNI DOGOVOR VELJA IN GA JE TREBA UPOŠTEVATI

Kljub temu da je osnova plača delavca določena v bruto znesku v EUR v pogodbi o zaposlitvi, morebitni ustni dogovor o višji plači ni ničnen, če je za delavca ugodnejši.<sup>1</sup> Kot izhaja iz sodne prakse, je bistveno, da delavec dokaže, da je bil sklenjen dogovor o višji plači, kljub temu da iz sklenjene pogodbe o zaposlitvi izhaja nižji znesek bruto plače. Če je med delavcem in delodajalcem prišlo do ustnega dogovora o višji neto plači, potem ta velja in ga je delodajalec dolžan upoštevati. V obravnavnem primeru je sodišče svojo odločitev naslo-

<sup>1</sup> VDSS sodba Pdp 961/2016 z dne 15. 2. 2017. V tem primeru je imel delavec v pogodbi določeno osnovno plačo v bruto znesku 765,00 EUR in mu je uspelo dokazati, da je bil dogovor med njim in delodajalcem, da bo neto izplačilo prvi mesec zaposlitve 1.450,00 EUR, naslednje mesece pa 1.700,00 EUR neto.

<sup>2</sup> VDSS sklep Pdp 601/2015 z dne 10. 3. 2016.

<sup>3</sup> VDSS sodba Pdp 91/2014 z dne 24. 9. 2014.

nilo predvsem na prepričljivo izpovedbo tožnika, medtem ko direktorju delodajalca ni sledilo v delu, ko je trdil, da se takšnega dogovora o višji plači z delavcem ne spomni.

Podlaga za takšno stališče sodne prakse izhaja tudi iz 17. člena ZDR-1, ki določa, da če v pisni obliki niso izražene vse sestavine pogodbe o zaposlitvi, to ne vpliva na obstoj in veljavnost pogodbe o zaposlitvi. To pomeni, da v primeru ustnega dogovora o višji plači, tak dogovor velja, ne glede na to, da iz pisne pogodbe o zaposlitvi izhaja nižji znesek osnovne plače, ker je tako dogovor za delavca ugodnejši. Zato delodajalcem svetujem, da so pri obljubah o končnem znesku plače previdni, saj delavec lahko izplačilo tako dogovorjenega višjega zneska doseže tudi po sodni poti, če mu tak dogovor uspe dokazati. Če pa se z delavcem že dogovarjajo o končnem znesku plače, je treba natančno določiti, kaj tak dogovor zajema.

#### **SODIŠČA TOVRSTNE DOGOVORE UPOŠTEVAJO**

Takšni ustni dogovori o končnem znesku plače so pogosti pri voznikih v mednarodnem transportu, ki se dogovorijo za plačilo po prevoženem kilometru. Sodišča tak dogovor upoštevajo, saj ga štejejo kot dogovor o drugačnem načinu obračuna plače<sup>2</sup> in preverijo, kaj je v plačilu po kilometru zajeto in če je s tem

delavcu zagotovljeno vse, kar mu pripada na podlagi zakona. Iz sodne prakse<sup>3</sup> tako izhaja primer, ko je sodišče štelo, da je plačilo po kilometru vozniku zagotovilo minimum pravic iz osnovne plače in dnevnic, ni pa s plačilom po kilometru dobil voznik plačila nadur in dela ob praznikih, kljub temu da je delodajalec to zatrjeval. Zato je sodišče v tem primeru, ob pomoči izvedenca, ugotovilo število nadur in jih naložilo v plačilo delodajalcu, skupaj z zamudnimi obrestmi. To pomeni, da sodišče preveri, koliko je bilo delavcu izplačano na podlagi predloženih plačilnih list in nato s pomočjo izvedenca ekonomske stroške preračuna, ali je voznik dobil vse, kar mu na podlagi zakona pripada. To je najmanj: osnovna plača, dodatek na delovno dobo, izplačilo dnevnic in drugih stroškov, morebitno opravo nadur. Če ustno dogovorjeni znesek plače tega ne zajema, sodišče na zahtevo delavca, naloži razliko v plačilo delodajalcu.

Sodišče v prej navedeni zadevi namreč ni sledilo trditvam delodajalca, da izplačilo po kilometru zajema tudi nadure in dodatke za delo ob sobotah, nedeljah in praznikih, kar naj bi se dogovorila z delavcem. Torej, dogovor o tem, da plačilo po kilometru zajema vse, do česar je delavec upravičen na podlagi zakona, sodišča ne upoštevajo, če izračun sodnega izvedenca pokaže, da delavec ni dobil vsega, do česar je upravičen na podlagi

zakona. Že s tega vidika je smiselnost ustnega dogovora o plači vprašljiva. Če tak dogovor ne vsebuje vsega, kar vozniku pripada na podlagi zakona, bo delavcu to uspelo iztožiti v sodnem postopku. Posebnost ustnega dogovora o plači je torej v tem, da delavca in delodajalca zavezuje, če je za delavca tak dogovor ugodnejši, po drugi strani pa mora biti morebitni dogovor o končnem netu znesku dovolj visok, da zajame vse, kar delavcu pripada na podlagi zakona.

Ob upoštevanju zgoraj navedene sodne prakse se ponuja zaključek, da so ustni dogovori o plači z vidika delodajalca rizični. To velja še toliko bolj v primerih, ko se delavcu izplačuje tudi del plače v gotovini, z namenom, da poleg izplačila na bančni račun, delavcu izplača končni dogovorjeni znesek. Z vidika delodajalca je zato bolje, da v pogodbi o zaposlitvi navede bruto plačo v ustrezni višini in nato na plačilni listi tudi obračuna vse obvezne dodatke (na delovno dobo in morebitno delo ob praznikih) in povračila stroškov (dnevnice), ki delavcu pripadajo. Če je med delavci bistvena razlika v količini opravljenega dela (npr. po prevoženih kilometrih), delodajalec to lahko nagradi s stimulacijo, ki jo tudi obračuna na plačilni listi. Na ta način se delodajalec izogne morebitnim kasnejšim sodnim postopkom in doplačilom, skupaj z zakonskimi zamudnimi obrestmi.



**TRANS.EU**  
ROAD TRANSPORT PLATFORM

**IŠČETE OBJAVE TOVORA NA SPLETU?**

Preverite na [www.trans.eu](http://www.trans.eu) borzi tovora  
ali nas pokličite na +38659082741



# ZUMIKS TRANS, d.o.o.

ZUMIKS TRANS, d.o.o., je družinsko podjetje, ki zaposluje 50 ljudi. Njihova glavna dejavnost so prevozi blaga tako v domačem kot tudi mednarodnem transportu. Med njihove storitve sodijo prevozi blaga s prikolicami s ponjavo, kontejnerski prevozi, prevozi nevarnih snovi, prav tako pa nudijo tudi storitve zbirnih prevozov. Njihov vozni park sestavlja 42 sodobnih tovornih vozil, poleg tega pa imajo za potrebe prevoza manjših pošilk na voljo tudi eno dostavno vozilo.

**ZAČETKI** podjetja ZUMIKS TRANS, d.o.o., segajo v leto 1995, ko je direktor družbe Milomir Zukić ustanovil podjetje in začel s prevozi na območju držav jugovzhodne Evrope. Danes pa glavno tržišče predstavljajo države članice Evropske unije, med katerimi prednjačijo predvsem Španija, Francija, Portugalska in Danska. Nekaj let po ustanovitvi so se podjetju pridružili še ožji družinski člani, ki danes tvorijo mlado in ambiciozno ekipo komercialistov, ki jim noben izziv ne ostane nedokončan. S svojo mladostjo, prodornostjo in željo po uspehu poskrbijo za inovativne in hitre rešitve, s katerimi zadovoljijo tudi najzahtevnejše stranke.



Direktor podjetja Milomir Zukić.





**Nekaj let po ustanovitvi so se podjetju pridružili še ožji družinski člani, ki danes tvorijo mlado in ambiciozno ekipo komercialistov.**



Da v podjetju poteka vse tako, kot mora, ima podjetje poleg izkušenega vodstva in profesionalnih komercialistov tudi odgovorno računovodstvo, ter seveda voznike in sodoben vozni park.

Ponosno povedo, da so vsa njihova vozila opremljena za prevoze nevarnega blaga – ADR. Prav tako so tudi vsa vozila opremljena s sodobnim navigacijskim sistemom za spremljanje prevoza tovora naših strank, s čimer sta zagotovljeni še večja varnost in sledljivost. Vozni park sestavljajo vozila znamk Mercedes-Benz in Scania, dostavno vozilo je znamke Peugeot, medtem ko so polpriklopna vozila znamke Krone. Vsa navedena podjetja so hkrati tudi dolgotrajni poslovni partnerji podjetja ZUMIKS TRANS, d.o.o.

V bližnji prihodnosti pa bodo strankam poleg prevozov blaga ponudili tudi skladiščenje blaga, in sicer v novih in modernih prostorih na odlični lokaciji ob južni ljubljanski obvoznici, pri izvozu Rudnik.



# Za boljše strokovno izobraževanje

S ciljem analize potreb in pričakovanj po dodatnih strokovnih vsebinah v srednješolskem izobraževanju s področja prometa in logistike se v Sloveniji izvaja mednarodni projekt Summer Logistics School (SLS) oz. poletna šola logistike. Partnerji iz štirih evropskih držav sodelujejo pri pripravi potrebam ukrojenega programa poletne šole, ki bo izvedena septembra 2019 in bo namenjena izobraževanju dijakov ter učiteljev s srednjih prometnih in logističnih šol. Projekt financira Evropska komisija v okviru programa Erasmus+. Za izvedbo programa v Sloveniji skrbi nacionalna agencija CMEPIUS, Center RS za mobilnost in evropske programe izobraževanja in usposabljanja, ki pokriva področja izobraževanja, usposabljanja in športa.

Besedilo: **Bojan Beškovnik**

**DVELETNI PROJEKT** poletne šole vodi Fakulteta za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani. Pri projektu sodelujejo italijanski partnerji »Fondazione istituto sui trasporti e la logistica« in srednji šoli »I.S. d'Arco-d'Este« in »Istituto di istruzione secondaria superiore A. Berenini«, francoski partner »Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports«, hrvaška partnerja »Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta v Zagrebu« in srednja šola »Škola za cestovni promet« ter slovenske srednje šole Šolski center Nova Gorica, Šolski center Celje in Srednja poklicna in strokovna šola Bežigrad – Ljubljana.

## CILJI PROJEKTA

Glavna cilja projekta sta analiza in izmenjava znanja, veščin in kompetenc, ki jih zahtevata sodobna logistika in promet, cilj pa je tudi razvoj sistematičnega pristopa za prenos novih znanj v srednješolsko okolje. S tem namenom je v sklopu projekta nastalo mednarodno partnerstvo, ki je opravilo širšo analizo potreb po uvajanju novih vsebin in pristopov v izobraževanje srednjih logističnih in prometnih šol. Končni rezultat projekta bo organizacija pilotne mednarodne poletne logistične šole za usposabljanje učencev in učiteljev poklicnega izobraževanja in usposabljanja, na katero bodo vabljeni tudi drugi zainteresirani deležniki (npr. zaposleni v logističnem gospodarstvu).

Med ključne cilje poletne logistične šole se uvrščajo pridobivanje novih specifičnih znanj, veščin in kompetenc s področja prometa in logistike, spoznavanje z novimi učnimi metodami



ob uporabi IKT-orođij in simulatorjev, obisk logističnih podjetij in izboljšanje komunikacijskih spretnosti za lažji prehod iz šole v prvo zaposlitveno okolje.

Za poletno šolo partnerji pripravljajo posebne programske module, ki bodo temeljili na rezultatih raziskav obstoječih srednješolskih učnih programov s področja prometa in logistike ter aktualnih tematik in potreb prometno-logističnega gospodarstva. Pilotna izvedba poletne šole bo upoštevala razkorake in pomanjkanja specifičnega znanja na srednjih šolah v Sloveniji, Italiji, Franciji in na Hrvaškem. Vsak modul v okviru poletne šole bo podprt z učinkovitimi in sodobnimi IKT-orođji. Cilj projekta je tudi dolgoročna izvedba tovrstnega izobraževanja, ne le za srednje šole, temveč tudi za zaposlene v prometnih in logističnih podjetjih oz. institucijah.

## PRELIMINARNE UGOTOVITVE PROJEKTA

V prvih fazah projekta so projektni partnerji opravili analize učnih načrtov logističnih in prometnih srednjih šol iz držav partneric. Opravili so tudi raziskave med prometno-logističnimi podjetji v istih državah, s čimer so pridobili odzive glede usposobljenosti zaposlenih s srednješolsko izobrazbo prometnih in logističnih smeri. Da bi zagotovili širši pregled nad pričakovanji prometno-logističnega sektorja, so kontaktirali tako majhna, srednje velika kot tudi velika podjetja. Rezultati tega dela raziskave ob dobrem teoretičnem znanju izpostavljajo predvsem pomanjkanje praktičnega znanja s področja prometnih in logističnih procesov, zaradi česar morajo podjetja nove zaposlene ob prvi zaposlitvi praktično usposablјati. Tako so podjetja izrazila željo, naj se srednješolski izobraževalni programi postopoma usmerijo v več praktičnega usposabljanja. Anketni rezultati so pokazali tudi, da se prometno-logistična podjetja pretežno odločajo za zaposlitev kandidatov s pridobljeno visokošolsko izobrazbo, kar srednješolce s področja prometa in logistike posredno spodbuja v nadaljevanje študija.

Analiza srednješolskih programov izkazuje razhajanja med učnimi načrti v sodelujočih državah. Italijanske srednje šole imajo več vsebin s področja logistike in pomorskega prometa, medtem ko srednjim šolam v Sloveniji in na Hrvaškem primanjkuje tovrstnih vsebin. Vsem srednjim šolam je skupno pomanjkanje uporabe sodobnih IKT-orođij v izobraževalnem procesu in pri praktičnem usposabljanju. Pomanjkanje je tudi pri pridobivanju veščin in kompetenc za operativno izvedbo



tehnoloških procesov v panogah pomorskega, zračnega in železniškega prometa. Vse šole imajo zelo obširno pokrite vsebine cestnega prometa. Želijo si tesnejšega sodelovanja s prometno-logističnimi podjetji pri izvedbi izobraževanja v obliki posredovanja specifičnih zahtev po tematskih vsebinah, ki jih podjetja potrebujejo, kot tudi nastopov gostujočih predavateljev iz gospodarstva v izobraževalnem procesu.

### IZVEDBA POLETNE ŠOLE

Poletna šola SLS bo organizirana na Fakulteti za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani med 9. in 14. septembrom 2019. Potekala bo v angleškem jeziku v predavalnicah in specializiranih računalniških učilnicah oz. laboratorijih za delo s simulatorji in drugimi IKT-računalniškimi orodji. Udeleženci se bodo lahko preizkusili tudi na simulatorju upravljanja ladje, ki ga Fakulteta za pomorstvo in promet uporablja pri izobraževanju pomorščakov.

### SLS projekt

- trajanje 24 mesecev (1. 10. 2017–30. 9. 2019),
- 10 partnerjev iz 4 evropskih držav,
- financiranje v okviru EU programa Erasmus+,
- ciljna skupina srednješolski učitelji in dijaki,
- končni rezultat izvedba pilotne poletne šole logistike v Sloveniji.

Izobraževalni proces bo vključeval pet ciljno usmerjenih modulov, ki jih bodo vodili domači in tuji strokovnjaki iz gospodarstva ter visokošolski učitelji:

- Modul 1: Pomorski in intermodalni transport ob uporabi simulacijskih orodij;
- Modul 2: Organizacija cestnega transporta;
- Modul 3: Upravljanje oskrbnih verig – hladna veriga;
- Modul 4: Skladiščenje, analiza in naročanje;
- Modul 5: Ključne nove kompetence v prometu in logistiki.

Prvi in drugi modul bosta obvezna, medtem ko bodo udeleženci četrty dan izvedbe SLS izbrali enega izmed preostalih treh modulov. Vsi moduli bodo praktično zastavljeni, s poudarkom na izvedbi procesov, uporabi ustrezne dokumentacije in spoznavanju IKT-orodij. V okviru SLS bodo udeleženci obiskali večje prometno-logistično podjetje na obali.

Sredstva projekta Erasmus+ pokrivajo stroške udeležbe na poletni šoli za dva dijaka, enega srednješolskega učitelja in spremljajočo osebo iz srednješolskih partnerskih institucij. Udeleženci bodo pridobljeno znanje preverili z zaključnim preverjanjem, ki bo služilo tudi kot orodje za skupno širšo razpravo o aktualni problematiki v prometu in logistiki. S tem bodo pridobljene in oblikovane tudi nadaljnje smernice za izvedbo prihodnjih tematskih poletnih šol.

Ob koncu projekta bodo projektni partnerji v Sloveniji pripravili zaključni dogodek oz. konferenco, na kateri bodo udeleženci predstavili ugotovitve izvedenih raziskav in analiz v sklopu projekta, izvedbo pilotne poletne šole in njeno evalvacijo ter nadaljnje aktivnosti za izvedbo prihodnjih tematskih poletnih šol.

**IZGUBLJATE ČAS IN DENAR?**

**TRACKNAV RESITEV..**

**TRACKNAV**  
ADVANCED FLEETMANAGEMENT SYSTEM

- ✓ INOVATIVNO UPRAVLJANJE TRANSPORTNIH NALOGOV
- ✓ PREDVIDEVANJE IN EVIDENTIRANJE DELOVNEGA ČASA
- ✓ PODATKI TAHOGRAFA V REALNEM ČASU
- ✓ ONLINE NADZOR GORIVA
- ✓ ONLINE NADZOR TEMPERATURE
- ✓ UPRAVLJANJE PRIKOLIC / KONTEJNERJEV

**WWW.TRACKNAV.EU**

LX track d.o.o. & NAVTEH d.o.o. | Tkalska ulica 10 | SI - 3000 CELJE | T. +386 3 425 76 77 | info@lxtrack.si

# Leto 2018 – za transport in logistiko uspešno

Leto 2018 se zapisuje kot gospodarsko uspešno. To vsekakor velja tudi za transportno-logistično dejavnost, čeprav nima več takšnega zagona kot nekaj preteklih let. Kot je običajno ob koncu leta, bomo naredili prerez dogajanj in rezultatov transportno-logistične dejavnosti v letu, ki se izteka.

Besedilo: dr. Josip Orbančić

**KONČNA OCENA** bo možna šele čez nekaj mesecev, ko bodo znani statistični in drugi podatki. Kljub temu bomo poskušali zajeti najpomembnejše, kar je označilo letošnje leto. Poudariti je treba, da je letošnje leto na določen način posebno. Pred sto leti se je končala 1. svetovna vojna, razpadla je avstro-ogrška monarhija, naše območje in ljudje so se znašli v povsem novih okoliščinah. Pred 200 leti je zasvetil prvi veliki svetilnik v Savudriji, in naznanil prihod industrijske revolucije. Karakterizira ga parni stroj, kar je dejansko potrdila CAROLINE – prvi parnik na Jadranu, ki je istega leta izplul v Trstu. Leta 1958 je bilo sklenjeno, da se začnejo v transportnih manipulacijah uporabljati standardne palete, leta 1968 pa je prispel prvi standardni kontejner iz ZDA v Evropo (Hamburg). Poglejmo sedaj, kaj se je dogajalo v letu 2018. Večinoma se bomo oprli na statistične podatke ter članke in novice, ki smo jih objavljali skozi leto v naši reviji.

## GOSPODARSKA GIBANJA

Po informacijah Urada RS za makroekonomske analize in razvoj (<http://www.umar.gov.si/>) letos v Sloveniji dosegamo gospodarske rezultate prikazane v tabeli. Vidimo, da so vsi zelo dobri, čeprav se pri večini rast upočasnjuje. Izjema je inflacija, ki se je znatno povečala. Rast plač pa lovi zaostanke iz preteklih let.

Kazalnik	2017	2018
BDP (rast v %)	4,9	4,4
BDP (milijard evrov)	45,7	48,5
Zaposlenost (rast v %)	2,9	2,8
Izvoz (rast v %)	10,7	8,2
Uvoz (rast v %)	8,0	7,1
Inflacija (rast v %)	1,8	2,1
Realna brezposelnost (%)	8,2	7,7
Rast plač na zaposlenega (%)	3,5	4,9

Po napovedih za evroobmočje naj bi se rast zmanjšala z 2,4 %, kolikor je znaša-

la leta 2017 in je najvišja vrednost v zadnjih desetih letih, na 2,1 % leta 2018. V letu 2019 bo rast predvidoma 1,9 %, v letu 2020 pa 1,7 %. Enak vzorec se pričakuje za EU-27, pri čemer napovedana rast znaša 2,2 % v letu 2018, 2,0 % v letu 2019 in 1,9 % v letu 2020 ([https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/autumn-2018-economic-forecast\\_en](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/autumn-2018-economic-forecast_en)).

## TRANSPORTNO-LOGISTIČNI TRG

Transportno-logistični sektor letos ne beleži tolikšne rasti, vendar moramo biti zadovoljni.

Še kar dobro je šlo v cestnem tovornem transportu, za katerega imamo podatke za prvo polletje. Prepeljanih je bilo skoraj 11 milijard tkm, kar je okrog 6 % več kot v enakem obdobju leta 2017. Količin je bilo manj, kar pomeni, da se je razmerje polno-prazno izboljšalo.

Luka Koper je v devetmesečju dosegla enak promet kot leto prej. Zlasti je bilo manj sipkih, razsutih in tekočih tovorov. Znatno porast pa je pri generalnih tovorih, avtomobilih in kontejnerjih. Upajmo, da bo letos dosežen kontejnerski promet milijon TEU.

Železniški tovorni transport je v prvem polletju prepeljal skoraj 2,6 milijarde tkm, kar je 2 % manj kot v enakem obdobju 2017. SŽ-Tovorni promet je najavil letošnji promet 20 milijonov ton. Zračni transport blaga je bil v prvem

polletju 9000 ton, kar je nekoliko manj kot prejšnje leto.

Če pogledamo potniški promet, je iz podatkov SURS za letošnje devetmesečje videti takole:

- potniški km v javnem linijskem prevozu: 372 mio (-7 %),
- potniki v javnem linijskem prevozu: 20,5 mio (-12 %),
- potniki v mestnem javnem linijskem prevozu: 42 mio (-1,6 %),
- promet potnikov v pristaniščih: 111 tisoč (+20 %),
- potniki v zračnem prevozu: 982 tisoč (+5 %),
- promet potnikov na letališčih: 1,424 mio (+10 %).

Za železniški potniški promet nismo našli podatkov.

Iz teh podatkov sledi, da javni potniški promet izgublja potnike, v komercialnem delu (pomorski, zračni) pa raste.

## POMEMBNEJŠA DOGAJANJA V LETU 2018

Dogajanja, ne le v letu 2018 pač pa večletno, morda na kratko povzema izjava ministra za infrastrukturo dr. Petra Gašperšiča ob koncu njegovega mandata septembra 2018. O obdobju 2014–2018 je povedal: »Okoli 800 kilometrov novih, obnovljenih in urejenih cest, okoli 90 kilometrov moderniziranih železniških prog, največji nakup novih vlakov, zagon velikih projektov z dolgo brado, kot sta drugi tir in tretja



Prvi potniki vstopajo v avtonomno vozilo BTC Ljubljana (foto Orbančić).

razvojna os, prva daljinska kolesarska povezava, uvedba enotne vozovnice za dijake in študente, mreža hitrih električnih polnilnic na avtocestnem križu, uspešen projekt energetske prenove javnih stavb, deseto mesto na svetu po indeksu energetske odličnosti. Verjamem, da smo z naštetim in še s številnimi drugimi projekti, ki smo jih na ministrstvu začeli, nadaljevali in končali, naredili veliko dobrega, 250 gradbišč po državi kaže sadove našega dela.«

Eden izmed pomembnejših dogodkov je bilo dvakratno glasovanje na referendumu o drugem tiru Divača–Koper. Maja smo ponovno šli na volišče in nasprotnikom projekta 2TDK ni uspelo ustaviti tega projekta. Zgodba pa se vleče naprej tudi zaradi državnih volitev in menjave vlade, spora glede udeležbe Madžarske pri tej investiciji ipd. Upajmo, da bo leto 2019 prelomno in da se bo ta prepotrebna investicija začela uresničevati.

Aprila je bil v Portorožu slovenski logistični kongres. Namenjen je bil naprednim tehnologijam in kadrovskim zadevam v transportu in logistiki. Udeležba je bil rekordna. Na kongresu so podelili nagrado za življenjsko delo, ki jo je tokrat prejel Bruno Korelič, dolgoletni direktor Luke Koper. Tradicionalno priznanje Logist leta pa sta prejela Franc in Aleš Erčulj iz podjetja Frigologo, d. o. o. Istočasno je potekal kongres špediterjev in logističnih operaterjev jugovzhodne Evrope z udeležbo predstavnikov iz osmih držav. Sprejeli so Deklaracijo državam jugovzhodne Evrope in pristojnim organom EU, v kateri navajajo ključna vprašanja in deset priporočil. Ta dokument je platforma za bodoče delovanje in razvoj na tem področju.

Do pomembnega dogodka za javni potniški promet je prišlo 17. aprila, ko so Slovenske železnice podpisale pogodbo o nakupu 26 novih potniških vlakov. Dobavitelj bo švicarsko podjetje Stadler, vrednost naložbe pa je 169 milijonov evrov. Maja je prišlo do še enega pomembnega dogodka – iz bivših podjetij Avrigo in Izletnik je nastal Nomago. Sedež podjetja je v Ljubljani, regijski centri pa so v Celju, Ljubljani in Novi Gorici. Zaposlujejo skoraj 800 ljudi. Novo podjetje Nomago je koncesionar za več kot 500 linij po Sloveniji in povezuje dobro polovico slovenskega ozemlja. Mestni potniški promet izvajajo v Novi Gorici, Velenju, Postojni, Krškem in Idri-



**Nastop komisarke Violete Bulc na Dnevih TEN.T v Ljubljani (foto Orbanič).**

ji, posebne linijske prevoze pa opravljajo za več kot sto šol in številna podjetja po Sloveniji. Poleg tega se širijo v tujino. Za začetek so kupili 70-odstotni delež avtobusnega prevoznika Brioni iz Pulja, zanimajo pa jih tudi avtobusna podjetja v severni Italiji. Največja skupina avtobusnih podjetij v Sloveniji je Arriva, ki opravlja prevoz potnikov v mestnem, primestnem in medmestnem prometu ter po naročilu. Skupina zaposluje okrog 1000 ljudi, ki upravljajo 545 vozil. Delujejo v skoraj vseh večjih mestih v Sloveniji (Ljubljana, Maribor, Kranj, Koper, Novo mesto, Ptuj, Piran, Il. Bistrica, Sl. Bistrica, Portorož) in jih medsebojno povezuje. Na mednarodnih linijah prevažajo, predvsem v Italijo in Avstrijo ter na Hrvaško, v Bosno in Hercegovino in Srbijo.

Generalni direktorat Evropske komisije za mobilnost in promet je od 25. do 27. aprila priredil Dneve TEN-T v Ljubljani. Gre za največji dogodek na področju prometne povezanosti v Evropi, ki poteka vsaki dve leti. Evropska komisarka za promet Violeta Bulc s sodelavci je gostila komisarje EU, ministre, člane evropskega parlamenta in druge odločevalce s področja prometa. Dogodka se je udeležilo okrog 2500 udeležencev iz Evrope in drugod. Za zaključek je bilo v BTC Cityju predstavljeno samovozeče vozilo in projekt, ki bo to zagotovil.

Elektromobilnost je aktualna tema in to je bilo obravnavano 21. maja, ko sta Društvo za soustvarjanje trajnostne družbe in Emobility.si organizirala posvetovanje in okroglo mizo o polnilni infrastrukturi za električna vozila. Ugotovljeno je bilo, da je na tem področju še veliko dela in nerešenih vprašanj.

Na področju infrastrukture je vsekakor pomembno dokončanje odseka avtoceste Draženci– Gruškovje (13 km). Velike investicije potekajo na železniški infra-

strukturi, zlasti na progah od Zidanega Mosta proti Mariboru. S polaganjem temeljnega kamna se je 30. avgusta na območju brniškega letališča uradno začela gradnja več kot 25 milijonov evrov vrednega logističnega centra podjetja Cargo-partner. V centru, ki bo zgrajen čez eno leto, bo 25.000 kvadratnih metrov skladiščnih in 4000 kvadratnih metrov poslovnih bruto površin, številno zaposlenih bodo od sedanjih 104 povečali za 130 novih delavcev.

9. september 2018 bo zapisan v zgodovino železniških povezav, kajti po osmih letih je znova vzpostavljen železniški potniški promet iz Ljubljane v Trst in naprej do Vidma/Udin. Čeprav so potniški vlaki na tej relaciji vozili od samega začetka, od leta 1857, se je v zadnjih letih ta povezava opustila.

In še nekaj dogodkov:

- 1. aprila je začelo delovati elektronsko cestninjenje tovornih vozil DarsGo.
- Letos je bilo rekordno v zračnem prometu. Dan z največ preleti nad Slovenijo je bil 14. julij, ko je državo preletelo vsako minuto eno letalo.
- 20. maja je mednarodni dan merslovja, na katerem je bil objavljen način, kako bo izvedena redefinicija merskega sistema SI. O tem smo objavili obširen članek v novembrski številki naše revije.
- V Luki Koper so začeli zaposlovati delavce, ki so jih doslej najemali preko tako imenovanih IPS podjetij. Na razpis za 13 delovnih mest so prejeli skoraj 5000 prijav.
- Kalifornijska družba Hyperloop Transportation Technologies (HTT) je 3. oktobra razkrila prvo kapsulo za potnike v naravni velikosti. Gre za 32 metrov dolgo futuristično vozilo, ki tehta pet ton.



**Vlak, ki od septembra povezuje Ljubljano, Trst in Videm/Udine (foto Orbanič).**

## Prva kontejnerska ladja je zaplula čez Arktični ocean

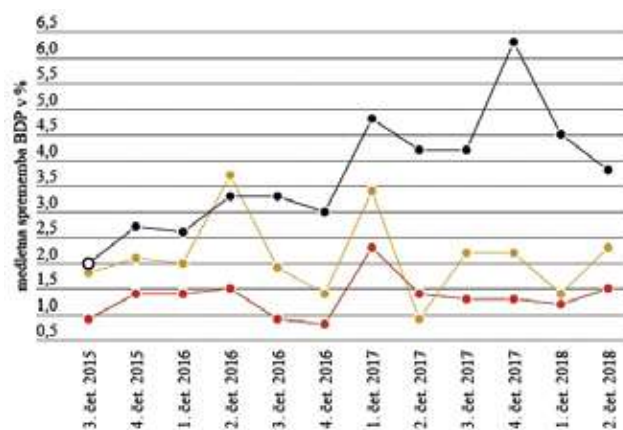
Danski ladjar Maersk se je v zgodovino zapisal kot prvi ladjar, ki je opravil komercialno plovbo s kontejnersko ladjo preko Arktičnega oceana. Ladja Venta Maersk (kapaciteta 3.600 TEU) je konec avgusta in v začetku septembra izkoristila ugodne razmere na tem morju, ki je večji del leta zamrznjeno. Od Vladivostoka do St. Petersburga je prepeljala več zabojnikov z ruskimi ribami in korejsko elektroniko. Na poti je potrebovala pomoč ledolomilca, pa tudi sama ladja je prilagojena za plovbo v polarnih vodah. Ključna prednost arktične transportne poti je krajša razdalja med Azijo in Evropo za približno 3.000 Nm. Za zdaj ni bistveno cenejša, saj je treba odšteti visoko pristojbino ruskim oblastem, obvezen je tudi najem njihovih ledolomilcev. Ladjar Maersk priznava, da je šlo za testno plovbo. V arktičnih vodah delujejo tudi poletni redni servisi, vendar gre pretežno za tankerje z nafto in zemeljskim plinom. Glede na napovedi klimatologov lahko pričakujemo, da bo čedalje več ladjarjev razmislilo o tej bližnji kot alternativni ustaljenim potem preko Sueškega prekopa. Jasno je, da bodo odločali stroški, velik dejavnik pa je cena goriva. Vir: Luški glasnik 10/2018.



Venta Maersk na poti.

## Slovenska rast BDP spodbudna

Kot analizirajo v časniku Finance, je rast BDP v Sloveniji dosti višja kot v dveh gospodarstvih, ki sta naši največji izvozni tržišči – Nemčiji in Italiji. Ta dva trga sta najpomembnejša tudi za transportno-logistična podjetja. Čeprav je Slovenija zabeležila padce v letošnjih dveh četrtletjih, je rast še vedno skoraj 4-odstotna, kar je skoraj dvakrat več kot v Nemčiji in trikrat več kot v Italiji. Nižje rasti v teh dveh gospodarstvih so slab signal za naše izvoznike in morajo razmišljati tudi o alternativah. Poleg tega pa tako iz Italije kot iz Nemčije prihajajo vse slabše novice. To pomeni, da se stanje lahko še poslabša. Gibanja rasti BDP po četrtletjih 2015–2018 vidimo na grafu.



Rast BDP (Slovenija – temno, Nemčija – rumeno, Italija – rdeče (vir: Finance).

## Luka Koper bo podaljšala prvi pomol

Luka Koper je 9. novembra 2018 prejela potrdilo Ministrstva za okolje in prostor, da je gradbeno dovoljenje za podaljšanje operativne obale kontejnerskega terminala na prvem pomolu postalo pravnomočno 2. novembra. Gradbeno dovoljenje je bilo izdano za izgradnjo operativne obale dolžine 98,5 metra in širine 34,4 metra ter za izgradnjo zalednih površin na južni strani pomola v velikosti 24.830 m<sup>2</sup>. Dolžina prvega pomola na južni strani, ki je namenjena pretovoru kontejnerjev, bo tako znašala 695 metrov. Celotna investicija podaljšanja operativne obale in izgradnje zalednih skladiščnih površin na južni polovici pomola naj bi bila zaključena predvidoma v začetku leta 2021. Kapaciteta kontejnerskega terminala se bo postopoma povečevala na najmanj 1,3 mio TEU letno. Luka Koper bo v posodobitev in povečanje kontejnerskega terminala vložila skupaj okoli 235 mio evrov (del investicij, vključno z nabavo novih dvigal, poglobljanjem bazena, novimi tiri in še nekaj drugimi investicijami je bil že realiziran).



Slika podaljšanja prvega pomola.



AUGMENTED LOGISTICS

Prvi  
Smart Logistics System  
v Evropi!

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

## Deset let kontejnerskih vlakov med Kitajsko in Evropo

Začetek, pred desetimi leti je bil simboličen. Kontejnerski vlaki iz Kitajske so le občasno potovali na dolgi poti v Evropo. Potem se je povpraševanje povečalo in vzpostavljena je bila stalna povezava. Prvi vlak je januarja 2008 po 15 dneh potovanja pripeljal iz Pekinga v Hamburg. Devet mesecev kasneje, 6. oktobra, je v Hamburg prispel prvi redni kontejnerski vlak iz Xiangtanga, natovorjen z računalniki. Sedaj se dnevno prevažajo oblačila, elektronske naprave, avtomobilski deli, papir in potrošniški izdelki po železnici med Kitajsko in Evropo. Tovorni vlaki vsaj enkrat na teden startajo z več terminalov in štiri do petkrat iz industrijskih centrov Chongqing, Chengdu, Zhengzhou, Wuhan in Xian. Pot dolga od 10.000 do 12.000 kilometrov poteka bodisi po Sibiriji ali severu Mongolije ali vzdolž južne poti prek Kazahstana, Rusije in Belorusije, traja pa od 14 do 16 dni. Veliko časa se izgubi na mejah: kontejnerje je treba dvakrat preložiti, ker je železnica v Belorusiji, Rusiji, Mongoliji in Kazahstanu širša kot v Evropi in na Kitajskem. To traja 6 do 24 ur. Tudi lokomotive je treba večkrat zamenjati. Glavne proge so elektrificirane, v obmejnih odsekih pa so potrebne dizelske lokomotive. Na začetku je šlo počasi. V letu 2011 je bilo prepeljano le 900 kontejnerjev. Po ocenah družbe Deutsche Bahn bo letos verjetno stokrat več: okoli 90.000 zabojnikov, ki so razdeljeni na več kot 3.600 vlakov. V letu 2020 načrtujejo 100.000 standardnih zabojnikov. Tekmujejo z morskim in zračnim prevozom. Tovorni vlaki so skoraj dvakrat hitrejši kot ladje, vendar so stroški prevoza višji za 50 odstotkov. Ladje imajo veliko prednost: največje od njih lahko naložijo več kot 20.000 zabojnikov, vlak pa 40–50. Zato ni presenetljivo, da ima v celotni trgovini med Evropo in Azijo ladijski promet 90-odstotni delež, 9-odstotnega letalski in 1-odstotnega železniški.

## NOVIČKE

Svetovni ekonomski forum je sredi oktobra objavil lestvico svetovne konkurenčnosti (Global Competitiveness Index 4.0 – <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2018/competitiveness-rankings/>), v katero je zajetih 140 držav. Na prvih petih mestih so ZDA, Singapur, Nemčija, Švica in Japonska. Slovenija se je tokrat zelo dobro odrezala in zasedla 35. mesto, kar pomeni izboljšanje za 13 mest glede na predhodno obdobje.

\*\*\*

V prvih devetih mesecih je Luka Koper pretovorila 17,67 milijona ton blaga, kar je za spoznanje manj kot v enakem obdobju lanskega leta. To je po mnogih mesecih in letih prvič, da ni bilo rasti. Po posameznih blagovnih skupinah so dosegli opazno rast, predvsem pri generalnih tovorih, kontejnerjih in avtomobilih. Večji upad je pri tekočih, sipkih in razsutih tovorih. Matična družba je v omenjenem obdobju ustvarila dobrih 166 milijonov evrov prihodkov od prodaje oz. 7 odstotkov več kot lani.

\*\*\*

Letos julija je bil dosežen rekord zračnega prometa nad Slovenijo. Realiziranih je bilo 39.943 preletov, kar pomeni 1288 na dan, 54 na uro. To pomeni skoraj en prelet na minuto, kar se je menda tudi dejansko zgodilo 14. julija. [<http://www.sloveniacontrol.si/statistika-prometa/promet-po-mesecih>].

\*\*\*

Luka Koper z objavo razpisa za 307 delovnih mest, ki se je zaključil 28. septembra, izvaja akcijski načrt implementacije strategije IPS. Na razpis je družba prejela 4.796 prijav, vendar je treba opozoriti, da so se kandidati prijavili na več delovnih mest hkrati, v povprečju na štiri. Luka bo letos realizirala 500 novih zaposlitev, kar je 10-krat več, kot jih je običajno realizirala v posameznih letih.

\*\*\*

Letališče v Puli je 18. oktobra doseglo 700.000. potnika in tako preseglo dosednji rekord. Pula je letalsko povezana s 40 destinacijami, potnike pa prevažata 72 letalskih družb. Glavnina prometa je v turistični sezoni. Do konca leta bodo prepeljali še okrog 15.000 potnikov in dosegli 20-odstotno rast glede na leto 2017.

\*\*\*

Vlada Republike Slovenije je umaknila oznako zaupnosti z dokumenta, v katerem so podrobneje pojasnjeni razlogi za pobudo za sodelovanje z Madžarsko pri izgradnji drugega tira železniške povezave med Divačo in Koprom. Podrobnosti so na: [http://www.mzi.gov.si/si/medijsko\\_sredisce/novica/9223/](http://www.mzi.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/9223/) Novembra je madžarski predsednik Orban objavil, da Madžarska odstopa od sodelovanja pri gradnji drugega tira in bo strateško partnerstvo iskala v Trstu.

Za zanesljivo oskrbo, vsak dan. Samo en naslov je pravi!

www.posta.si

Pošta Slovenije  
Zanesljivo z vami!



**CENE GORIV V EVROPI 6. 12. 2018**

DRŽAVA	BENCIN 95	BENCIN 98/100	DIZEL
Albanija	179.000 ALL (1,44 EUR)		179.000 ALL (1,44 EUR)
Avstrija	1.310 EUR	1.466 EUR	1.312 EUR
Belgija	1.392 EUR	1.456 EUR	1.548 EUR
Belorusija	1.520 BYN (0,63 EUR)	1.630 BYN (0,67 EUR)	1.520 BYN (0,63 EUR)
BIH	2.310 BAM (1,18 EUR)	2.410 BAM (1,23 EUR)	2.410 BAM (1,23 EUR)
Bolgarija	2.040 BGN (1,04 EUR)	2.320 BGN (1,19 EUR)	2.240 BGN (1,15 EUR)
Češka	31.800 CZK (1,23 EUR)	32.290 CZK (1,25 EUR)	32.400 CZK (1,25 EUR)
Črna gora	1.280 EUR	1.310 EUR	1.260 EUR
Danska	10.290 DKK (1,38 EUR)	10.880 DKK (1,46 EUR)	9.690 DKK (1,30 EUR)
Estonija	1.264 EUR	1.314 EUR	1.334 EUR
Finska	1.476 EUR	1.559 EUR	1.463 EUR
Francija	1.445 EUR	1.506 EUR	1.440 EUR
Grčija	1.541 EUR	1.733 EUR	1.411 EUR
Hrvaška	9.390 HRK (1,27 EUR)	9.940 HRK (1,34 EUR)	9.600 HRK (1,30 EUR)
Irska	1.478 EUR		1.408 EUR
Islandija	220.530 ISK (1,58 EUR)		221.530 ISK (1,59 EUR)
Italija	1.566 EUR	1.793 EUR	1.498 EUR
Kosovo	1.050 EUR		1.000 EUR
Latvija	1.247 EUR	1.306 EUR	1.235 EUR
Liechtenstein	1.620 CHF (1,43 EUR)	1.680 CHF (1,48 EUR)	1.830 CHF (1,62 EUR)
Litva	1.104 EUR	1.210 EUR	1.104 EUR
Luksemburg	1.137 EUR	1.203 EUR	1.099 EUR
Madžarska	356.500 HUF (1,10 EUR)	369.300 HUF (1,14 EUR)	400.800 HUF (1,24 EUR)
Makedonija	63.000 MKD (1,02 EUR)	65.000 MKD (1,06 EUR)	61.000 MKD (0,99 EUR)
Moldavija	18.890 MDL (0,97 EUR)	19.810 MDL (1,01 EUR)	16.890 MDL (0,86 EUR)
Nemčija	1.415 EUR	1.697 EUR	1.300 EUR
Nizozemska	1.634 EUR	1.696 EUR	1.419 EUR
Norveška	16.190 NOK (1,68 EUR)	17.180 NOK (1,78 EUR)	15.880 NOK (1,65 EUR)
Poljska	4.880 PLN (1,14 EUR)	5.150 PLN (1,20 EUR)	5.210 PLN (1,22 EUR)
Portugalska	1.529 EUR	1.654 EUR	1.393 EUR
Romunija	5.020 RON (1,08 EUR)	5.500 RON (1,18 EUR)	5.440 RON (1,17 EUR)
Rusija	45.290 RUB (0,60 EUR)	52.740 RUB (0,70 EUR)	47.050 RUB (0,62 EUR)
Slovaška	1.443 EUR	1.651 EUR	1.292 EUR
Slovenija	1.226 EUR	1.352 EUR	1.269 EUR
Španija	1.234 EUR	1.369 EUR	1.188 EUR
Srbija	151.200 RSD (1,28 EUR)	160.900 RSD (1,36 EUR)	165.400 RSD (1,40 EUR)
Švedska	14.410 SEK (1,42 EUR)	15.010 SEK (1,48 EUR)	15.460 SEK (1,52 EUR)
Švica	1.610 CHF (1,42 EUR)	1.670 CHF (1,47 EUR)	1.820 CHF (1,61 EUR)
Turčija	6.130 TRY (1,01 EUR)	6.160 TRY (1,02 EUR)	6.020 TRY (1,00 EUR)
Ukrajina	31.540 UAH (0,98 EUR)	32.670 UAH (1,02 EUR)	31.300 UAH (0,98 EUR)
V. Britanija	1.241 GBP (1,40 EUR)	2.289 GBP (2,58 EUR)	1.328 GBP (1,49 EUR)

Natančnost zasluži najboljšo učinkovitost.

**IZŽREBANI REŠEVALCI:**

Med prispelimi rešitvami nagradne križanke iz novembrske številke smo izžrebali naslednje reševalce, ki prejmejo nagrade podjetja FRIMAG d.o.o.

**Klemen Bogataj, Logatec**  
**Žiga Lehpamer, Maribor**  
**Gregor Trontej, Ivančna Gorica**

**PRVI MEDIJ TRANSPORTA IN LOGISTIKE**

**VIR: AMZS / WWW.AMZS.SI**  
 Informacije o cenah goriv v evropskih državah so informativne narave, saj se v večini tujih držav cene goriv med različnimi ponudniki in različnimi lokacijami lahko močno razlikujejo. Navedene cene so povprečne cene v državi. Pri tem je potrebno upoštevati, da so v večini držav (tudi sosednjih, kot so Hrvaška, Avstrija in Italija) na avtocestnih črpalkah tudi do 20% višje cene kot je povprečna cena

**NASLEDNJA ŠTEVILKA**  
**REVije TRANSPORT IZZIDE**  
**29. 1. 2019**



	AVTOR: GREGA RIHTAR	PRIPRAVA ZA MERJENJE GOSTOTE PLINOV	TUJI DRŽAV- LIJAN	SPENCER TRACY	KISLA TEKČKA ZACIMBA ZA SOLATO	NADALJE- VANJE GESLA	REKA IN DEPARTMA V JUŽNI FRANCIJI	PRIPADNIK ESENOV	GOŠČA, USEDLINA V VINU	NEKDANJI SIRSKI PRED- SEDNIK (NUREDIN)			
	DISKOKLUB												
	VETER, KI PINA V NASPROTNI SMERI KOT PASAT												
	ZORAN OGRINC			NEVARNI POJAV OB NEVIHTAH JUŽNOM. KUKAVICA									
	JUNAKINJA ROMANA APRIL MIRE MIHELČ				BRIT. PISEC (RALPH H.) ZDRAVILEC Z ALOPATJVO								
	GLAVNA TAJSKA REKA						UGASLI OGNJEVIK NA OTOKU HONSUJU	ŽIDEK TVO					
	AMERIŠKI IGRALEC ESTEVEZ							PRITOK REKE THORE V JUŽNI FRANCIJI	KRATKA PALICA Z ODEBE- LJENIM KONCEM	ROMAN WOLEJA SOYINKE			
	TELUR												
	AMERIŠKA IGRALKA (PATRICIA)					OZNAČBA							
	PTICA PEVKA Z UKRIVLJE- NIM KLJU- NOM, KI PLEN ZA ZALOGO NATIKA NA TRNE	ARHEO- LOGIJA	RADIJSKI OPERATER	ANATOM- SKI IZRAZ ZA ZADNIJK	DRAŽILNO NASLADILO IZ AFRISKEGA GRMA	KRAJ PRI RAKEKU OTON GLIHA							
	MESTO SEVERNO OD ATEN							ZDRAVILO IZ OPLJA	VTAKNITEV SRBSKA IGRALKA (EVA)	POKOJNI HRVAŠKI PEVEČ DEDIČ	KONČASTI KONEC ORODJA, NASADILLO	MRAZ, KI ŠKODUJE RASTLI- NAM	
	BARVA PRI KARTAH, KI JEMLJE					MESTO V ŠPANIJI REKA NA JV KAZAH- STANA			BLAGO ZA KAVBOJKE STARO- RIMSKI FILOZOF				
	MANJŠA DIVJA MAČKA				RIMSKA ŠTIRICA AVSTRJSKI PSIHOLOG (ALFRED)					ORNA ZEMLJA LETNI POSEK GOZDA			
	IGOR OZIM			FR. FIZIK (MAURICE) GOVOREČI SLOG GLASBE						PERZJSKA SVETA KNJIGA NAČRT			
	SEVERNJA- KINJA									BELJA- KOVINA AMERIŠKI IGRALEC MORALES			
	DRAG KAMEN PRELIVA- JOČIH SE BARV					ZADRUGA V CARSKI RUSLI				LÖVSKA PAST ITALIJA (ORIGIN.)			
	NAŠA PEVKA ZABAVNE GLASBE (MAJDA)					NATRUJ NEKDANJI AVSTRJSKI ALP. SMU- ČAR (HANS)		AM. IGRAL. (EVA MARIE) REKA SKOZI MARIBOR			JAPONSKI REZISER KUROSAVA	PRISTAVA V MAD- ŽARSKEM OKOLJU	POZITIVNA ELEK- TRODA
	LOJZE ROZMAN			KOROŠKI LJUDSKI PLES KINEMA- TOGRAF							STAROJUD. KRALJ FILMSKI KOMIK SANDLER		
	JEZERO NA SZ PROVINCE ONTARIO V KANADI				ITALIJAN. PESNICA (ADA) PRIPADNIK SASOV								
	ZARADI PRITISKA NASTALA VBOKLINA											SREDSTVO ZA HLAJENJE ANJA RUPEL	
	MESTO V SREDNJI NEMČIJI					ETNIČNA SKUPINA V NEPALU							MESTO V ZAHODNI ROMUNIJI
	GRŠKI BOG LJUBEZNI					ZNANKA NEMŠKIH AVTOMOBILSKIH AKUMULATORJEV							GLAVNI VERSKI OBRED

POMOČ: ALORA-mesto v Španiji, AVESTA-perzijska sveta knjiga, KALEŽ-usedlina v vinu, NATIK-nasadilo, NEVARI-etnična skupina v Nepalu, PLAN-načrt

Ime in priimek \_\_\_\_\_

Naslov \_\_\_\_\_

Geslo \_\_\_\_\_

Nagrade podarja podjetje Sledenje d.o.o.  
Rešitve pošljite do 31. decembra 2018 na naslov:  
Revija Transport, Linhartova 3, 1000 Ljubljana,  
s pripisom »Križanka«.

# ALKOHOL

# UBIJA!

**SPREJMI TREZNO ODLOČITEV  
IN NE SEDI ZA VOLAN POD  
VPLIVOM ALKOHOLA.**



JAVNA AGENCIJA  
REPUBLIKE SLOVENIJE  
ZA VARNOST PROMETA

[WWW.AVP-RS.SI](http://WWW.AVP-RS.SI)

**vozi mo  
pametno**

*Še eno leto uspešnega  
sodelovanja je za nami.  
Naj se dobro nadaljuje.*

*Srečno 2019!*



**DPS**  
EUROPE

**BAFA**  
d.o.o.

**GM TRANSPORT**  
LJUBLJANA, SLOVENIJA

**ASKENDA**  
[www.askenda.com](http://www.askenda.com)

**TERCIUS**

**KAPS**  
**COMMERCE d.o.o.**

**TRANS FELIX**  
z vami že od leta 1980