



Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

eTransport.si

Transport >

MAREC 2019

LETNIK 19 • ŠTEVILKA 3

CENA

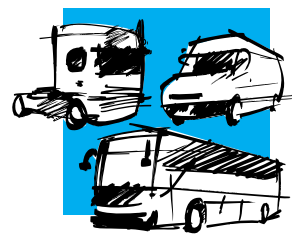
2,90 EUR



LOGISTIKA

ELEKTRIČNI KILOMETRI

GLASUJMO



GOSPODARSKO
VOZILO LETA 2019

POLNILNA POSTAJA

POLNILNA POSTAJA



Test pnevmatik za dostavnike



Prodaja prikolic v letu 2018



Dober vid za varno vožnjo



Mi naredimo pnevmatike inteligentne.

Continentalovi senzorji za pnevmatike neprestano merijo temperaturo in polnilni tlak znotraj pnevmatike Vašega kamiona ali avtobusa in Vas nemudoma obvestijo v primeru kakršnihkoli težav. Danes je rmerjenje znotraj pnevmatike najbolj natančna možnost za spremljanje dogajanja v njej in mi pri Continentalu dajemo vse od sebe za nadaljnji razvoj v prihodnosti. Preizkusite naš sistem. Kontaktirajte nas na adria@conti.de in posvetili Vam bomo svoj čas za optimizacijo Vašega posla.



**Digitalne rešitve za
kamione in avtobuse**

- **Izdajatelj**
Tehnis d.o.o., Ljubljana
- **Glavni in odgovorni urednik**
Matej Jurgele
- **Sodelavci**
Marko Kroflič, Aljaž Vidovič,
Josip Orbanič, dr. Bojan
Beškovič, 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**
Alenka Sočič
gsm: 041 598 314
tel.: 01 430 60 65
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€**.

Poštnina in DDV sta vključena v
ceno.

ISSN 1580 - 4488.

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



Copyright © Revija Transport

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

Danes za jutri

Na tržišče v velikem slogu vstopajo električni in hibridni pogoni, ki postajajo stalnica pri že skoraj vseh proizvajalcih. Skupno vsem je, kako še bolje izkoristiti obstoječo tehnologijo, in kako razviti novo, še boljše, učinkovitejšo in seveda okolju prijaznejšo. V Evropi tako pospešeno potekajo ne samo testna preizkušanja električnih dostavnikov, temveč so v uporabi (tudi nedaleč od nas) že čisto pravi električni tovornjaki, ki prevažajo vse težje tovore. Med prvimi so se za njihovo uporabo opogumili pri Mercedesu, MAN-u in DAF-u, prva testiranja so napovedali tudi pri španskem proizvajalcu avtobusov Irizar, ki tako vstopa tudi v svet električnih tovornih vozil. Obsežneje o tem, kakšni so cilji proizvajalcev in kako se tovrstna tehnologija obnese v vsakodnevni uporabi, pišemo v aktualni izdaji.

Na domačih cestah smo priča vse pogostejši uporabi vozil na CNG- in LNG-plin, ki so v primerjavi s prej omenjenimi električnimi, uspešen kompromis klasičnim dizlom. In če smo v uvodni letošnji številki pisali o odličnih prodajnih rezultatih na področju prodaje gospodarskih vozil, temu trendu uspešno sledi tudi trg prodaje tovornih prikolic. Trg namreč tudi na tem področju uspešno raste, le dobavni roki so se zaradi splošnega povečanega povpraševanja nekoliko podaljšali. Nadvse zanimivi bi bili prodajni rezultati in številke impresivne, če bi bili roki dobave skrajšani na minimum. Za skrajšanje roka dobave prikolic in še učinkovitejšo zaščito šasij so pri Krone v drugi polovici lanskega leta tudi uradno odprli najsodobnejšo lakirnico, o kateri pišemo v tej številki.

Seveda pa ne moremo mimo varnosti na naših cestah. Število prometnih nesreč je namreč v letošnjem letu v primerjavi z lanskim letom znova začelo naraščati. Vse hitrejši tempo življenja narekuje hitrejše procese, na žalost tudi hitrejše procese na cestah. Na cestah je vse več dostavnih vozil in za njihovo varno vožnjo ter varnost vseh drugih udeležencev v prometu, so še kako pomembne tudi ustrezne pnevmatike. O tem, katere so najbolj primerne za vaš dostavnik, preberite v obsežnejšem testu pnevmatik za dostavnike.

Začeli pa smo tudi z glasovanjem za Gospodarsko vozilo leta 2019. Kot novost poleg že znanih kategorij (Tovornjak leta, Avtobus leta, Dostavnik leta) uvajamo tudi »zeleno« kategorijo – Električno gospodarsko vozilo leta. Zato hitro skok na www.gvl.si in izberite svoje kandidate.

Pa srečno, kjerkoli že ste – na poti, v službi ali doma.

Matej Jurgele





52

Vsebina

- 6** Novice: Slovenija in svet
- 18** Prodaja prikolic v letu 2018
- 22** 14. izbor za slovensko gospodarsko vozilo leta 2019
- 26** Nabiranje električnih kilometrov
- 32** To vas lahko drago stane
- 34** Test pnevmatik za dostavnike
- 38** Dostavniki
- 40** Slovenska predstavitev: MAN eTGE
- 42** Svet prikolic
- 44** »Prozorna« prikolica
- 46** Nova lakirnica podjetja Krone
- 52** Test: Isuzu Novociti Life
- 56** Dober vid pomemben za varno vožnjo
- 58** OZS: Mobilnostni sveženj
- 60** Mejne vrednosti CO₂ pod drobnogledom
- 62** VW T1: Zavržen, nato opevan
- 64** V lanskem letu rast letalskega prometa
- 66** Kako prevažamo tovor Luke Koper?
- 68** Test: Dacia Duster
- 70** Logistične novice
- 72** OffRoad Radovljica 2019
- 74** Križanka



40



46



60



Kombinirana poraba goriva: 5,7-7,5 l/100 km. Kombinirani izpust CO₂: 150-199 g/km. Emisijska stopnja: EU6. Emisija dušikovih oksidov (NO_x): 41,8-64,4 mg/km. Emisija trdih delcev: 0,47-1,33 mg/km. Št. trdih delcev: 7,52x10⁹-1,03x10¹¹. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Naročnik: Autocommerce, d.o.o.

Poslovna priložnost, ki čaka samo še na vas.

Zanesljivi Mercedes-Benz Vito je lahko vaš z najmanj 5.500 EUR prihranka.

Odlikujejo ga vrhunska varnost, zmogljivost in udobje za vse poti. Pohitite, akcija velja za vozila na zalogi.

Vito z najmanj
5.500 EUR prihranka

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.



SCANIA

Špedicija GOJA pošilja na ceste 20 novih tovornjakov Scania!

Špedicija GOJA je v mesecu januarju svoj vozni park obogatila z 20 novimi tovornjaki Scania R450. Logistično podjetje s sedežem na Ptujju je bilo ustanovljeno leta 1991. Med njihove dejavnosti spadajajo storitve cestnih prevozov blaga in carinskega posredovanja ter skladiščenje in logistične storitve. Špedicija Goja bo ceste sedaj krasila z novimi tovornjaki modela R450 in to v njihovi prepoznavni svetlo-modri barvi.



IVECO

Ponosni lastnik Iveca Stralis 460 LNG iz Mislinje

Gospod Janez Čas iz Mislinje je novi ponosni lastnik vozila IVECO Stralis 460 LNG (pogon na utekočinjen zemeljski plin). Omenjeni model omogoča premaganje razdalj do 1.600 prevoženih kilometrov in to z enim polnjenjem rezervoarjev. Podjetje opravlja prevoze na območju Evropske unije, nekatera vozila pa vozijo tudi na relaciji Slovenija-Velika Britanija.



Gorenc®

STROJI Z DOBRIM IMENOM

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

Transportni barometer



EU ▶ EU

SI ▶ AT	39 61	AT ▶ SI	22 78
SI ▶ BG	05 95	BG ▶ SI	05 95
SI ▶ CZ	20 80	CZ ▶ SI	19 81
SI ▶ DE	27 73	DE ▶ SI	06 94
SI ▶ ES	07 93	ES ▶ SI	11 89
SI ▶ FR	27 73	FR ▶ SI	05 95
SI ▶ HR	25 75	HR ▶ SI	12 88
SI ▶ HU	35 65	HU ▶ SI	05 95
SI ▶ IT	22 78	IT ▶ SI	24 76
SI ▶ PL	10 90	PL ▶ SI	17 83
SI ▶ RS	28 72	RS ▶ SI	19 81
SI ▶ SK	10 90	SK ▶ SI	30 70

Tovor in tovorna vozila v %
Podatki od 21.01.2019 do 19.02.2019
Powered by TIMOCOM

SCANIA

Scania Driver Competitions letos v Zagrebu

Scania tekmovanje za voznike se bo letos odvijalo v Zagrebu in sicer v nedeljo, 14. aprila 2019. Na regionalnem finalu se bodo v spretnostni vožnji pomerili vozniki iz Slovenije, Hrvaške, Srbije ter Bosne in Hercegovine. Prva nagrada je tovornjak Scania v vrednosti 100.000 evrov. Dogodek bo odprt za javnost, vendar pa je potrebno svojo prisotnost najaviti s poslanim sporočilom na marketing@scania.si. Na ogled regionalnega finala vabljeni vsi ljubitelji transporta in tovornjakov!



VOLVO TRUCKS

FL Electric že dostavlja tovor

Volvo Trucks je dostavil prve električne tovornjake strankam; podjetju Renova (tovornjak za prevoz odpadkov), logističnemu podjetju DB Schenker in partnerju TGM, ki posluje na Švedskem. Serijska proizvodnja Volvo FL Electric in Volvo FE Electric se bo začela z omejenim številom tovornjakov za evropske trge v drugi polovici leta 2019. Tovornjaki Volvo FL Electric in Volvo FE Electric so razviti posebej za distribucijo, ravnanje z odpadki in za druge aplikacije mestnega prevoza. Volvo FL Electric ima maksimalno nosilnost 16 ton, Volvo FE Electric pa ima maksimalno nosilnost 27 ton.



300 kg več koristnega tovara!

Manjša lastna teža – večja učinkovitost: 300 kg več – to je približno teža malega slona – nudi novi Curtainsider S.CS MEGA v primerjavi z zmagovalcem našega testa v letu 2017*. To izboljša njegovo rentabilnost in daje večjo fleksibilnost pri načrtovanju – pri enaki nosilnosti, stabilnosti in zanesljivosti vašega priklopnika. www.cargobull.si

* Polpriklopnik s stranskimi zavesami S.CS 24/L - 13.62 MEGA z Varios v reviji Trailer Test International, KFZ Anzeiger 07/2017

**SCHMITZ
CARGOBULL** 
The Trailer Company.

KÖGEL

Za vse, ki vedo, kaj si želijo...



Strast do
gospodarskih vozil
že od leta 1934

... Kögel Cargo

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

PETRANS

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

VOLKSWAGEN

Kamper iz 400.000 lego kock

Lego modelarja, Rene Hoffmeister in Pascal Lenhard, sta iz kar 400.000 lego kock v šestih tednih zgradila kopijo Volkswagnovega bivalnika tipa Transporter T2. Kreacija je bila na ogled postavljena ta teden na Münchenskem sejmu za potovanje in prosti čas, f.re.e. Lego kocke so nameščene na jekleno ogrodje, prilagojeno teži dveh odraslih oseb. Poleg zunanosti navduši tudi notranja oprema modela, v celoti izdelana iz kock, ki je videti skoraj resnično. Retro zložljive mizice, kavni set, pomivalno korito in plinski štedilnik, ne manjkajo pa niti radio, par zobnih ščetk in zobna pasta. Sodelujoči modelarji so v repliko bivalnika iz 60. let prejšnjega stoletja uspeli po vzoru originalnega transporterja T2 vgraditi tudi drsna vrata in popolnoma delujoče luči.



TRANSFELIX

Poslovni prostori v najem

Podjetje Transfelix v svoji poslovni stavbi na Lesnem Brdu oddaja v najem dve pisarni. V I. nadstropju novega dela objekta sta na voljo pisarna v izmeri 90 m² in pisarna v izmeri 50 m². Na voljo je souporaba toaletnih prostorov in čajne kuhinje. Poleg tega oddajo še malo servisno delavnico s pisarno in sanitarijami (115 m²) in parkirišča za tovorna vozila. Objekt je protivlomno, požarno video varovan in je ograjen s protivlomnim sistemom ograje. Ponujena je tudi možnost priklopa na IP-telefonijo in optiko. Prav tako so na voljo tudi parkirna mesta za zaposlene. V neposredni bližini referenčnega objekta je avtobusna postaja za primestni promet (relacija Ljubljana-Vrhnika). Oddaljenost od avtoceste na Brezovici je približno 8 kilometrov, do Vrhnike pa 6 kilometrov. V primeru dodatnih vprašanj se obrnite na Boštjana Jelnikarja, ki je dosegljiv na telefonski številki 041 615 448.



MAN

Novi motor D15 za MAN-ove tovornjake

Novi 9-litrski Euro 6 motor D15 bo zamenjal preverjen in preizkušen motor D20 v modelih MAN TGS in TGX z letnico 2019. Vrstni šestvaljnik odlikuje – kljub manjši delovni prostornini – velika moč, manjša teža in bolj učinkovita izraba goriva. Nizka teža motorja je glavna prednost za panogi prilagojene načine uporabe. Nosilnost se poveča za približno 230 kg. Nova konstrukcija motorja je še zlasti primerna za transport razsutega tovora, kot so na primer goriva, mineralna olja in beton. Z različicami, ki dosegajo moč 330 KM, 360 KM in 400 KM, zaseda motor D15 mesto v sredini ponudbe, med najmočnejšim 6-valjnikom D08 s 320 KM in najšibkejšim D26 s 430 KM.



IVECO

Drug proti drugemu

Novi model Iveco Stralis je bil spet opažen. Tokrat smo dobili prav posebno fotografijo, na kateri lahko vidimo primerjavo starejšega modela serijskega Stralisa in novega prototipa. Zaradi kota, iz katerega je narejena slika, je videti novi prototip nekoliko manjši, vendar mislimo, da je enako velik kot model 2018. Glede na to, da je novi Ivecov težki tovornjak že bil viden tudi med testiranjem v zimskih razmerah, menimo, da ga bo Iveco počasi začel lansirati. Kdaj se bo to zgodilo? Po naših predvidevanjih bomo novega Iveca videli še pred koncem letošnjega leta.



V mojem svetu je važna ekonomičnost. In moj Profi Liner znamke Krone.

KRONE Profi Liner je tako premišljen in izpopolnjen, da je predhodnik cele generacije KRONE polprnikolic s ponjavo. Je vzor KRONE polprnikolic s ponjavo. Do najmanjših detajlov je opremljen s serijskimi deli visoke kvalitete, je robusten, zanesljiv, praktičen in tv prvi vrsti izjemno učinkovit. To so lastnosti, ki ga naredijo za osnovni model za vse ostale KRONE polprnikolice s ponjavo s katerimi bosta sigurno privarčevali.

www.krone-trailer.com

KRONE
Wir transportieren Zukunft

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



MERCEDES-BENZ

Mali Actros za velike navdušence

Mercedes-Benz je v sodelovanju s priznanim modelarskim proizvajalcem NZG, naredil model vlačilca in polpriklpnika v merilu 1 : 18. Tudi najmanjši detajli znotraj in zunaj modela Actrosa so jasno prepoznavni. Polpriklpnik v dolžino meri 96,5, širino 22,5 in višino 13,7 centimetra. Na polpriklpnik lahko naložite sedem malih modelov Mercedes-Benz iz širokega portfelja v merilu 1 : 18. Skupaj z vlačilcem je dolg 113 centimetrov in težak 10 kilogramov. Sestavljen je iz več kot 500 posameznih delov, ki so med seboj povezani z 225 vijaki in zatiči. Platforma za vozila in nakladalna rampa za zgornje in spodnje nivoje sta izdelani iz visokokakovostne kovine in se lahko premikajo. Vlačilec Actros je, kot model Edition 1, narejen tudi v merilu 1 : 18, gre za posebno izdajo, ki so jo prikazali na IAA 2018 v Hannoveru. Dobite ga v barvni kombinaciji srebrno-črne barve in je prilagojena videzu novega Actros brez ogledal.



SCANIA

Enostavna nastavitve deflektorja prinese veliko razliko

Pravilna nastavitve strešnih deflektorjev med tovornjakom vlačilcem in priklopnikom lahko prihrani vsaj en odstotek na računu za gorivo. Da bi olajšali enostavnejše prilagajanje, je Scania pred kratkim predstavila stikalo na armaturni plošči za nastavitve višine deflektorja. »Samo šest centimetrov neustrezne višine lahko povzroči en odstotek povečane porabe goriva in 10 centimetrov neustrezne višine, poveča porabo za kar 1,5 odstotka,« pravi Per Elofsson, vodilni tehnični direktor za aerodinamiko v podjetju Scania. Ob dobavi tovornjaka pri trgovcu se usmerjevalnik postavi glede na kupčevo najpogostejšo višino prikolice. Pravilo palca je, da mora biti zrak, ki teče iz deflektorja, nekoliko nad prednjim robom prikolice. Če pa se tovornjak vlačilec poveže s priklopnikom, ki se po višini razlikuje od običajnega, lahko voznik višino prilagodi sam s pomočjo stikala. Za koliko mora spremeniti višino, lahko ugotovi z enostavnim opazovanjem, ali je priklopnik višji ali nižji od običajnega. Kot vodilo je bolje, da je deflektor nekoliko previsok glede na priklopnik kot obratno.

SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Superorodje za Vaš uspeh

bauma 2019
8.-14. April, München
Zunanji razstavnici (sever)
prostor 825/2

Z več kot 50 različnimi tipi prikolic imamo popolno rešitev za vsak izziv transporta v gradbenem sektorju. Naše inteligentne prikolice so že v standardni izvedbi neprimerljive. Naredimo jih pa tudi po želji stranke. Veselite se tega superorodja!

www.schwarzmueller.com

OFF LINE

ON LINE

**DVA
MEDIJA**

**ENA
ZGODBA**



Revija
Transport & LOGISTIKA

eTransport.si

NEOPLAN

Luksuzni avtodom

Ob vstopu v luksuzno »mobilno hišico« vstopimo v prostor, kjer se nahaja prostorna kotna sedežna garnitura. Sestavljena je iz štirih udobnih stolov, mize in klopi. Dnevni prostor se nadaljuje v veliko kuhinjo. Udobje v spalnici potnikom ponujata dve udobni postelji. Posredna osvetlitev ustvarja poseben občutek v kuhinji in bivalnem prostoru. Počutje dodatno izboljšajo lesene talne obloge in posebne obloge sten in stropa. Neoplan Tourliner je opremljen tudi s tremi inverterji moči 5 kW, štirimi litij-ionskimi baterijami, sistemom za upravljanje baterij, zmogljivim alternatorjem, WiFi-jem, sistemom kamere BirdView, satelitskim sistemom in predalom za smuči. Rezervoar za svežo vodo s prostornino 920 litrov in rezervoar za



vodo s kapaciteto 520 litrov sta bila zgrajena posebej za potrebe oskrbe z vodo. Spremenili so tudi šasijo avtobusa, s čimer so izboljšali konstrukcijske zahteve strehe in prtljažnega prostora. Dvoosni NEOPLAN Tourliner, ki v dolžino meri več kot 12 metrov, ponuja dovolj prostora za luksuzno pohištvo in opremo po meri. Z močjo 460 KM in avtomatskim menjalnikom MAN TipMatic z 12 prestavami omogoča izjemno prijetno vožnjo. Varnostne in udobne funkcije vključujejo elektronski zavorni sistem EBS z ABS in ASR ter stabilnostni sistem ESP.

VAŠ ZAUPANJA VREDEN PARTNER S CELOVITO PONUDBO NADGRADENJ.



MF-CT d.o.o.
 Babinska cesta 6
 9240 Ljutomer
 T: +386 51 337 395 - Samo
 T: +386 31 671 770 - Marijan
 E: info@mf-ct.com

**PENZ 12Z 9.50
 NA ZALOGI**



Gozdarska dvigala PENZ, vroče cinkane nadgradnje ter gozdarske prikolice.



AUGMENTED LOGISTICS

Prvi
Smart Logistics System
v Evropi!

www.timocom.si

IVECO

Predan prvi Iveco Daily CNG samonakladalec



Pri podjetju Benussi so v uporabo predali plinsko gnani model Dailyja, ki je obenem tudi prvi Iveco Daily CNG samonakladalec v Sloveniji. Predaja je potekala v prostorih podjetja Bijola na Vranskem, kjer so na šasijo namestili tudi nadgradnjo samonakladalec za prevoz kontejnerjev. Dailyja CNG poganja 3-litrski štirikotalni motor, ki razvije 100 kW (136 KM), medosna razdalja vozila pa znaša 4.100 mm. Prednosti uporabe CNG vozil, v primerjavi z dizelskimi različicami, so enake zmogljivosti in do 35-odstotni prihranek pri stroških za gorivo. Poleg tega je motor tudi za 4dB tišji v primerjavi z dizelskim motorjem in ima do 5 odstotkov nižje emisije CO². Za nakup omenjenega vozila z nadgradnjo podjetja Bijol so se odločili pri javnem podjetju Simbio, d. o. o., ki zagotavlja celovito ravnanje z odpadki v 12 občinah širše celjske regije ter predelavo in obdelavo odpadkov v Regijskem centru za ravnanje z odpadki Celje za 24 občin savinjske regije.



MERCEDES-BENZ

40. rojstni dan off-road legende

Mercedes-Benz je leta 1979 vstopil na neznano ozemlje z modelom razreda G. Vendar je bil razvojni cilj jasen. Zasnovati vozilo z izjemnimi terenskimi zmogljivostmi in z izjemnimi karakteristikami na cesti v enem. Na premieri leta 1979 so domnevali, da na leto ne bo izdelanih več kot 10.000 vozil modela G. Danes jih približno 20.000 izstopa iz proizvodne linije v Gradcu vsako leto. V četrtem desetletju obstoja je razred G priljubljen bolj kot kadarkoli prej, s strankami po vsem svetu. Tega klasičnega terenca so pri Mercedesu lani posodobili, trenutna generacija se nahaja pod označbo 463 in se od maja 2018 proizvaja v obratu Magna Steyr v Gradcu. Ta ikona pa je skozi svojo življenjsko dobo doživela tudi nekaj posebnih različic. Pri Mercedesu namreč slovijo tudi po gospodarskem terenskem vozilu Unimog, ki zaradi portalnih osi omogoča posebno velik odmik od tal. Ta tehnologija je bila uporabljena tudi v posebnih modelih razreda G, in sicer v različici G 500 4x42, ter v izredno redki triosni izdaji pod nazivom G 63 AMG 6x6.

MAN

Špekulacije o novi generaciji tovornjakov

Eden od privržencev MAN-a je naredil fotografsko ilustracijo in razložil, kaj misli, da se bo zgodilo z naslednjo generacijo tovornjakov MAN. Struktura kabine in tudi streha te XXL-verzije bosta v bistvu ostali enaki. To ponazarja položaj zgornjih sprednjih lučk, ki ostajajo na istem mestu. Kljub temu pa je XXL-kabina ena izmed največjih na trgu, tako da ni potrebe po večji spremembi. Sprednji odbijač bo oblikovan drugače, kar bo pripomoglo k zmanjšanju poškodb v primeru trčenja z ljudmi. Modre črte ponazarjajo, kakšna bi lahko bila oblika žarometov in rešetk, gre za ugibanje po linijah, ki so vidne pod maskirno oblogo. Spodnji del stranskih vrat še ni dokončan. Ta bo najverjetneje krajši in bo sledil linijam prenovljenega sprednjega odbijača, kar je prikazano z rdečo črto. Poleg tega bodo spojlerji na sprednjih vogalih kabine najverjetneje zamenjani s kratkimi loputami, prikazanimi v rumeni barvi, ki izboljšujejo aerodinamiko. Kabina na sliki še vedno nosi sprednje spojlerje obstoječega modela, vendar pa je to lahko samo prikrivanje.



OKULISTI & OPTIKA

MORELA

LASERSKA ODPRAVA DIOPTRIJE



SPET POPOLN VID
BREZ OČAL IN LEČ
ŽE OD 490 €
NA OKO

POZABITE
OČALA!

**REZERVIRAJTE SI TERMIN
ZA BREZPLAČNI POSVET**

W morela.si

T 01 510 23 40

E info@morela.si



Očesni center Morela, prvi v regiji z mednarodno akreditacijo
Joint Commission International, ki je priznanje najvišje kakovosti.

VOLVO

Prva dva Volvo FH 460 LNG podjetju SIGR Bizjak

Podjetje Volvo Trucks Slovenija je prevoznikemu podjetju SIGR Bizjak predalo v uporabo prvi vozili Volvo FH 460 4 x 2 – LNG s pogonom na utekočinjen zemeljski plin (LNG). To je pomembna prelomnica tako za podjetje Sigr Bizjak, kot tudi za Volvo Trucks Slovenija, saj se na ta način obe podjetji, vsaka na svojem področju, pridružujeta prizadevanjem k zmanjševanju negativnih vplivov na okolje. Tovrstni pogoni namreč v povprečju znižajo klasični izpust CO² za približno 20 odstotkov. Podjetje SIGR Bizjak, ki ima 80-letno prevozniško tradicijo, spada med največja in najnaprednejša tovrstna podjetja v tem delu Evrope. Večino prevozov z rezanim cvetjem in zelenjavo opravijo na relaciji Nizozemska–jugovzhodna Evropa. Predvidena relacija za novi vozili na pogon LNG je na relaciji preko Avstrije in Nemčije, kjer je polnilnic dovolj, poleg tega pa so vozila na utekočinjen zemeljski plin na nemških avtocestah oproščena cestnine, kar bo tudi ekonomsko deloma upravičilo nakup teh vozil.



PETROL

Prvo javno mini vozlišče za hitro polnjenje električnih vozil

V Ljubljani se na Petrolovem prodajnem mestu na Tržaški cesti 130 od začetka meseca marca dalje nahaja prvo javno mini vozlišče za hitro polnjenje električnih vozil v Sloveniji. Vozlišče tvorita 2 DC hitri polnilni postaji, ki omogoča hitro polnjenje, medtem pa si lastniki vozil lahko odpočijejo v prijetnem okolju prodajnega mesta in okrepčajo s kulinaričnim programom Fresh ter Kava na poti. Kot je povedal Miha Valentinčič, direktor Inovativnih poslovnih modelov pri Petrolu, polnilnici znamke Delta omogočata v začetni fazi polnjenje vozil z močjo do 50 kW in sta modularno zastavljena tako, da jih bo ob prihodu novejših avtomobilov z večjo kapaciteto hitrosti polnjenja, mogoče enostavno nadgraditi na do 112,5 kW moči polnjenja. Z odprtjem Petrolovo polnilno omrežje za električna vozila tako sestavlja že 33 hitrih DC in 74 klasičnih AC polnih postaj. Petrol je postal tudi uradni zastopnik in certificirani serviser za električne polnilne postaje Delta, ki bodo postavljene na območju Slovenije, Hrvaške in Srbije.



MOL GROUP CARDS BREZSKRIBNO NA POTI



Razširitev mreže sprejema MOL Gold Europe kartic na bencinskih servisih družbe Total

Od februarja letošnjega leta lahko uporabniki kartic Skupine MOL koristijo ugodnosti sprejema njihovih kartic v mreži bencinskih servisov družbe Total v **Nemčiji, Franciji, Belgiji, Luksemburgu** in na **Nizozemskem**.

PREDNOSTI ZA UPORABNIKE KARTIC SKUPINE MOL:

- ▶ Sprejem sedaj tudi v **Nemčiji, Franciji, Belgiji, Luksemburgu in na Nizozemskem**
- ▶ Sprejem na že skoraj **7.000 bencinskih servisih v 16 državah**
- ▶ **Podpora pri postopkih** za vračilo trošarine in DDV iz tujine
- ▶ **VKC - Virtualni kartični center** za hiter pregled nad kartičnimi računi, administracijo in poslovanjem s karticami, udobno preko spleta
- ▶ **www.molgroupcards.com**: kontaktna točka za vedno osvežene podatke o karticah MOL

V kolikor je še nimate, pridobite svojo MOL Group kartico za poslovne uporabnike še danes!

Več informacij na naši spletni strani
www.molgroupcards.com ali na
telefonski številki **02 530 33 32**.

▶ **MOLGROUP CARDS**
www.molgroupcards.com





TUDI TRG PRIKOLIC BELEŽI RAST PRODAJE

Trg gospodarskih vozil po letu stagnacije znova beleži strmo rast prodaje. Če se je letu 2017 trg gospodarskih vozil umiril in se je posledično umiril tudi trg prodaje prikolic, v letu 2018 znova beležimo izredno pozitivne prodajne rezultate. Tem pa so vneto sledili tudi pozitivni prodajni trendi na področju registracije novih prikolic. V primerjavi z letom poprej je število na novo registriranih prikolic zraslo za skoraj 10 odstotkov in se tako skoraj približalo 2300 prodanim enotam.

Besedilo: Matej Jurgele

GLEDE RAZVRSTITVE najbolj prodanih proizvajalcev bi lahko dejali, nič novega. Na samem vrhu še vedno kraljuje Schmitz Cargobull s 689 prodanimi enotami, s čimer so svojo prodajo v letu 2018 povečali za 18 odstotkov in še močneje utrdili tržni delež na dobrih 30 odstotkov. Na drugem mestu ostaja trdno zasidran Krone z nekaj več prodanimi enotami kot leto poprej in 19-odstotnim tržnim deležem. Vendar pa se je zgodba iz lanskega leta nekoliko obrnila. Če je Schwarzmüller v letu 2017 kot edini izmed prvih treh beležil manjšo rast, v letošnjem letu

beležijo manjši padec prodaje, kar je posledica daljših dobavnih rokov. Na četrtem mestu ostaja Kögel s skoraj

identičnim tržnim deležem. Prvi štirje uvrščeni proizvajalci tako obvladujejo 75 odstotkov tržišča.

REGISTRACIJE NOVIH PRIKOLIC V LETU 2018

ZNAMKA	LETO 2018	DELEŽ	Leto 2017
Schmitz Cargobull	689	30.41%	564
Krone	436	19.24%	433
Schwarzmüller	316	13.95%	329
Kögel	273	12.05%	271
Kässbohrer	100	4.41%	84
Knapen Trailers	52	2.29%	35
Ostali	400	17.65%	351
SKUPAJ	2266	100.00%	2067

Schmitz Cargobull

Bojan Miklavc, Schmitz Cargobull, d. o. o.



ponosni na naš 100 % SMART hladilnik. S prodajo na našem trgu smo začeli januarja. SMART med drugim pomeni, da lahko iz domače pisarne spremljate prikolico, njeno pozicijo, temperaturo v njej, jo spreminjate, kontrolirate pritisk v pnevmatikah, stanje zavornih oblog, odklepate in zaklepate vrata, kontrolirate nivo goriva in še kaj. Še v tem letu bo telematika vgrajena v vsak hladilnik, na kupcih pa bo, ali jo bodo uporabljali ali ne. Gotovo pa je, da bo telematika v prikolicah v prihodnjih letih neizbežna. Novo je tudi to, da so klasične prikolice kar nekaj kilogramov lažje. Uspešno smo v serijo uvedli tudi prikolico z imenom POWER CURTAIN, pri kateri ne potrebujete več stranskih letev. Skratka, pri Schmitz AG in tudi sodelavci Schmitz Cargobull, d. o. o., Slovenija smo, kot vedno, z našimi izdelki in storitvami pripravljeni prispevati k uspehu vašega podjetja.

V preteklem letu je podjetje Schmitz AG v Evropi še utrdilo vodilni položaj na področju polpriklopnikov, tako hladilnikov, priklopnikov s ponjavo in prekucnikov. Za leto 2019 načrtujemo enak obseg proizvodnje kot v preteklem letu. Dogodki zadnjih dveh treh mesecev od negotovega izstopa Velike Britanije, do recesije v Italiji in nemirov v več državah Evrope pa naš optimizem vendarle postavljajo pod vprašaj. Pa vendar moramo gledati naprej, zato tudi vseskozi uvajamo nekaj novosti. Najbolj smo



Krone

Željko Čurić, TCI TRADING, d. o. o.

Z letom, ki je za nami, smo zadovoljni. Lansko leto sta zaznamovali dve obdobji. Prva polovica leta je prinesla močno povpraševanje po prikolicah in čakalne dobe so se kar vrstile. Z jesenjo pa, ko se po navadi začnejo večja naročila, smo začutili ohlajanje trga. Če so še do jeseni obstajale čakalne dobe, so se te skrajšale.

Krone je lani zaključil prvi del velikega ciklusa investicij v tovarno. Zgradili so povsem novo najsodobnejše centralno skladišče rezervnih delov, konec avgusta pa so odprli tudi dolgo pričakovan, najsodobnejši obrat za zaščito in barvanje šasij in delov



prikolic. V njem izvajajo visokokakovostno zaščito s cinkfosfati-ranjem in s prašnim nanosom barve, da zagotovijo maksimalno zaščito podvozij, šasij in drugih delov vozil, ki so izpostavljena vplivom okolja. Vse skupaj daje podjetju nov zagon in možnost dobave še kakovostnejših izdelkov.

Z napovedmi za letos smo previdni, smo sicer optimisti, vendar moramo počakati do pomladi, da vidimo, kako se bo razvijal trg. Mislimo pa, da večjih pretresov na trgu ne bo in da bo prodaja zadovoljiva.



Schwarzmüller

Boris Zupanič, Schwarzmüller Gruppe

Najprej naj zaželim srečno 2019 vsem poslovnim partnerjem in njihovim družinam. Prejšnje leto smo kot skupina Schwarzmüller zaključili z rastjo prodaje, v Sloveniji pa smo ostali na nivoju prejšnjega leta. To je posledica dolgih dobavnih rokov, slovenski kupec pa pogojuje hitro dobavo. Žal v Sloveniji še vedno nismo na evropski ravni razmišljanja-načrtovanja. Sejem IAA je bil izjemno uspešen, prav tako pa pričakujemo letos od sejma BAUMA aprila v Münchnu. Predstavili bomo nekaj novitet, ena izmed teh je hidravlično gnana zadnja osovina na kiper polprikolici, kar zagotavlja veliko boljše mobilnost na gradbiščih. V letu 2018 smo zaključili s posodobitvijo proizvodnje v vseh obratih proizvodnje, uvedli pa tudi serijsko izdelavo oz. tekoči trak za



najbolj prodajane prikolice. Še zanimivost, leta 2021 praznuje Schwarzmüller 150-letnico zato smo začeli z akcijo zbiranja oziroma registracijo oldtimer prikolic Schwarzmüller.



Kögel

Peter Kutrašnik, Petrans, d. o. o

S prodajnim letom 2018 smo v podjetju Petrans zelo zadovoljni. Slovenski trg polpriklopnikov velja za zelo zahtevnega, vendar nam je kljub temu uspelo povečati prodajo v primerjavi z letom 2017. V preteklem letu smo predstavili in proti koncu leta tudi začeli s prodajo novih modelov naših polpriklopnikov s ponjavo, ki se lahko pohvalijo z novo trdnejšo in še bolj stabilno šasijo, z več pritrtilnimi točkami na zunanem okviru in še vedno odlično zaščito proti rjavenju. Nove rešitve na nadgradnji polpriklopnika omogočajo večjo prilagodljivost individualnim potrebam naših strank in nekoliko lažje modele Kögelovih polpriklopnikov.

Za nas je zelo pomembno, da poleg kvalitetnega polpriklopnika našim strankam omogočimo nemoteno opravljanje njihove dejavnosti. V ta namen imajo naše stranke na voljo širok spekter rezervnih delov na zalogi, servisne storitve in najem nadomestnega polpriklopnika v primeru neljubega dogodka. V letu 2019 bomo z našim trdim delom nadaljevali, v upanju, da bomo našim strankam v čim večjo pomoč pri opravljanju njihove dejavnosti.



Knapen Trailers

Samo Fijavž, MF-CT, d. o. o.

V letu 2018 smo več kot preseгли naša pričakovanja glede prodaje polprikolic s pomičnim podom nizozemskega proizvajalca Knapen Trailers. Razlog za to



je velik porast povpraševanja po tovrstnih prevozih, saj prikolice s pomičnim podom omogočajo prevoz najrazličnejših tovorov – razsutih, kosovnih, paletiziranih Seveda je k velikemu povečanju prodaje pripomoglo tudi dejstvo, da je Knapen največji proizvajalec prikolic s pomičnim podom v Evropi in kot tak tudi sinonim za kakovost tako imenovanih "šubodnov". Veseli nas dejstvo, da nam zupa velika večina prevoznikov s tovrstnimi prikolicami v Sloveniji, za kar se na tem mestu seveda zahvaljujemo vsakemu posebej. Tudi v prihodnjih letih se bomo seveda trudili, da ostanemo zaupanja vreden partner in se že veselimo izzivov, ki nas čakajo.

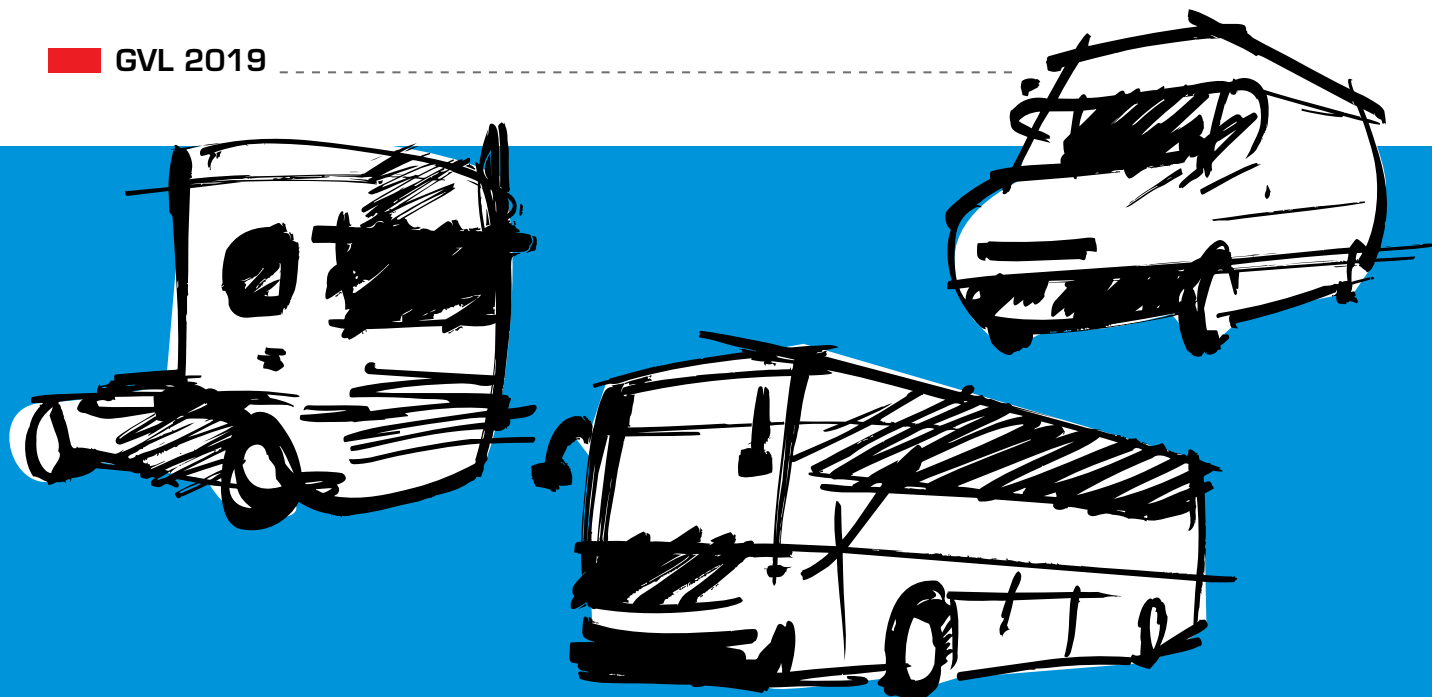


PRODAJA IN ZASTOPSTVO



TRANSPORT IN TGM d.o.o.

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



IZBIRAMO GOSPODARSKO VOZILO LETA 2019

Revija Transport & Logistika skupaj z revijo Mehanik in voznik znova pripravlja izbor za slovensko gospodarsko vozilo leta. Izbor, ki je že 14. po vrsti, s svojo dolgo zgodovino in uveljavljenostjo velja za najpomembnejšega v slovenskem prostoru.

KOT V PRETEKLIH letih smo tudi letos pri izboru upoštevali sodobnost vozil, njihovo tehnološko naprednost, veliko pozornosti pa smo namenili tudi njihovi ekološki naravnosti. Vozila, ki smo jih izbrali, predstavljajo zadnje novosti iz sveta gospodarskih vozil, predvsem pa pri njih prednjačijo nove tehnologije ter čisti in zmogljivi motorji, tudi električni.

Kot je zdaj že v navadi, smo tudi letos pripravili štiri kategorije, vendar z manjšo spremembo. Poleg kategorij Tovornjak leta, Avtobus leta in Dostavnik leta letos premierno uvajamo kategorijo Električno gospodarsko vozilo leta, saj verjamemo, da bo ta kategorija v prihodnje vedno bolj zastopana. Svet avtobusov je zaznamovalo kar nekaj predstavitev novih modelov. V veli-

kem slogu na tržišče vstopajo električni in hibridni pogoni, ki postajajo stalnica pri že skoraj vseh proizvajalcih. Skupno vsem je, kako še bolje izkoristiti obstoječe načine pogona in kako razviti nove, še boljše in okolju bolj prijazne. Avtobusi z bogatim naborom varnostne opreme postajajo tudi veliko varnejši. Z uporabo tovrstne opreme so vozniki manj obremenjeni, hkrati pa so tudi

Zmagovalci izbora GVL 2018





drugi udeleženci v prometu manj ranljivi in zato varnejši.

Pri avtobusih izstopajo Mercedes-Benz Citaro Hybrid, ki z inovacijami, kakovostjo izdelave in enostavnostjo uporabe povečuje dobičkonosnost, obenem pa s hibridno motorno tehnologijo zmanjšuje količine škodljivih emisij. Prav tako ne moremo mimo ekološko še sprejemljivejšega električnega avtobusa MAN Lions City E, ki zaradi uporabe električnega motorja še dodatno povečuje kapaciteto potniških mest. Setra S 531 DT je z maksimalnim številom varnostnih sistemov vedno korak ali dva pred konkurenco, obenem pa jo poganja preverjen in zanesljiv pogonski sklop. Scania pa je s predstavitvijo prvega turističnega avtobusa na svetu, Interlink MD, ki ga poganja metan, nakazuje, da imajo tudi tovrstni pogoni v prihodnje potencial, obenem pa s tem širijo svojo že široko paleto alternativnih pogonskih rešitev za potniški promet.

Tudi na področju tovornih vozil je bilo leto 2018 pestro. Med vlačilci sta najbolj izstopala novi Mercedes-Benz Actros, ki v svet transporta uvaja številne novosti. Nič manj nestrpno pričakovan ni bil niti novi Ford Trucks F-MAX model. Med kandidate smo uvrstili tudi Scanio

L, ki je namenjena vedno bolj zahtevni mestni distribuciji in je zasnovana tako, da kar najbolj zaščiti voznika in druge udeležence v prometu.

V kategoriji dostavnikov se bodo med seboj pomerili tehnološko napredni in gospodarni Mercedes-Benz Sprinter, Ford s svojim vsestranskim Transitom Connect, malim dostavnikom z novo zunanjo podobo in tehnološko napredno vsebino ter francoska dvojčka Citroen Berlingo in Peugeot Partner ter nemški Opel Combo, ki jih odlikuje prilagodljivost in opazen tehnološki napredek pri sami konstrukciji vozil, kot tudi pestra ponudba pogonskih agregatov in asistenčnih sistemov.

Premierno letos uvajamo tudi ločeno kategorijo električnih vozil. Čeprav je v letošnji kategoriji le en kandidat (MAN eTGE in Volkswagen e-Crafter sta skoraj identični vozili z nekaj kozmetičnimi razlikami), verjamemo, da bo v prihodnje ta kategorija vse pogosteje zastopana. Vozili MAN eTGE in Volkswagen e-Crafter odlikuje skoraj neslišno delovanje, pogon pa predstavlja nov koncept. Polnjenje litij-ionske baterije poteka hitro, vgrajena je pod dnom vozila, s čimer je mogoče izkoristiti celotno prostornino tovornega prostora.

Dosedanji zmagovalci v kategoriji tovornjak leta:

- 2006 – Scania R
- 2007 – Volvo FH
- 2008 – MAN TGX/TGS
- 2009 – MB Actros
- 2010 – Scania R
- 2011 – MB Atego Hybrid
- 2012 – MB Actros
- 2013 – Volvo FH
- 2014 – Renault T
- 2015 – MB Actros SLT
- 2016 – Iveco Eurocargo
- 2017 – Scania S in R
- 2018 – DAF XF-CF

Dosedanji zmagovalci v kategoriji avtobus leta:

- 2007 – Neoplan City Liner
- 2008 – Volvo 9700
- 2009 – Marbus Viveth
- 2010 – Mercedes-Benz Travego
- 2015 – MAN Lion's City CNG
- 2016 – Iveco Magelys
- 2017 – Neoplan Tourliner
- 2018 – MAN Lion's Coach

Dosedanji zmagovalci v kategoriji dostavnik leta:

- 2007 – Mercedes-Benz Sprinter
- 2008 – Citroën Berlingo/
Peugeot Partner
- 2009 – Citroën Jumpy/Fiat Scudo
Peugeot Expert
- 2010 – Volkswagen Transporter
- 2011 – Renault Master
- 2012 – Volkswagen Crafter
- 2013 – Ford Transit Custom
- 2014 – Ford Transit
- 2015 – Renault Trafic/
Opel Vivaro
- 2016 – Volkswagen Transporter T6
- 2017 – Volkswagen Crafter/
MAN TGE
- 2018 – Ford Custom

Dosedanji zmagovalci v kategoriji pick-up leta:

- 2016 – Nissan Navara
- 2017 – Volkswagen Amarok
- 2018 – Mercedes-Benz razred X

Transport
& LOGISTIKA

obrtnik
podjetnik

MEHANIKA
in VOZNIK
Novosti v avtomobilski industriji in prevozništvu
www.rovijamehanik.si

AVTOMOBILNOST

POKROVITELJ:



KATEGORIJA: SLOVENSKI TOVORNJAK LETA 2019

MERCEDES-BENZ ACTROS



Novi Actros uvaja v svet transporta številne novosti. Ima sistem za nadzor mrtvega kota, ki zaznava tako ovire, ob katere bi lahko trčili ob zavijanju, kot tudi kolesarje in pešce. Pohvali se lahko z do 5 odstotkov nižjo porabo kot njegov predhodnik, skozi celotno hitrostno območje lahko vozi delno avtonomno, je bolj interaktivno povezan, poleg tega ima namesto vzratnih ogledal kombiniran sistem kamer in zaslonov.

FORD F-MAX

Učinkovitost in naprednost F-Maxovega pogonskega sklopa, vključuje funkcije, kot so Eco-Roll, Adaptive Cruise Control (ACC) in na osnovi GPS-a zasnovan prediktivni tempomat. Delovanje šestvaljnega 12,7-litrskega motorja Ford Ecotorq (Euro 6), ki razvije 500 KM, je dobro usklajeno z ZF-ovim 12-stopenjskim Traxon avtomatskim menjalnikom. Nova kabina nudi udobno vožnjo, je ergonomična in z ravnim podom. Poleg tega ima tudi veliko odlaganih površin, tovornjak pa je opremljen tudi s ConneTruck, platformo za povezljivost vozil.



SCANIA L



Scania L je namenjena za potrebe distribucije blaga v mestih, s številnimi speljevanji in ustavljanji ter pogostim vstopanjem v kabino in izstopanjem iz nje. Zaradi tega se ob ustavitvi sproži ročna zavora, višina vozila pa se zniža, kar je pri tovornjakih za razvoz še kako pomembno, saj voznik dnevno tudi 50- in večkrat zapusti kabino. Preglednost je odlična, tudi nazaj zaradi velikih vzratnih ogledal. Nizka kabina pomeni tudi nizek spodnji rob vetrobranskega stekla, k preglednosti pa prispeva še varnostno okno v spodnjem delu desnih vrat. Z vsemi temi lastnostmi Scania L doprinaša k varnosti voznika kot tudi drugih udeležencev v prometu.

KATEGORIJA: SLOVENSKI AVTOBUS LETA 2019

MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID



Inovacije, kakovost in enostavnost uporabe avtobusa povečujejo dobičkonosnost, v kombinaciji z novim „pametnim eko“ elektrohidravličnim upravljanjem hibridni Citaro zmanjšuje porabo goriva za do 8,5 odstotka v primerjavi z dizelskim Citarom in to ob dodatni masi samo 160 kilogramov. Prevoznik po zaslugi hitre amortizacije začne hitro ustvarjati dobiček, medtem ko imajo prebivalci in okolica dodatno korist zaradi zmanjšanja količine škodljivih emisij.

MAN LION'S CITY E



MAN Truck & Bus je predstavil električni avtobus Lions City E. Vozilo je opremljeno z osrednjim elektromotorjem, polni pa se čez noč v garaži. Serijska proizvodnja se bo začela konec leta 2019 ali v začetku leta 2020. Velikost baterije je pravo presenečenje: 480 kWh za klasičen 12-metrski avtobus in 640 kWh za zglobni MAN Lions City E. Novi MAN Lion's City E za prevoz potnikov uporablja tudi prostor na zadnji levi strani, kjer je pri običajno gnanih modelih motor, s čimer je povečana kapaciteta potniških mest.

SCANIA INTERLINK MD



Scania je premierno na salonu IAA predstavila prvi turistični avtobus na svetu, ki kot pogonsko gorivo uporablja metan. Proizvajalec zagotavlja, da novi Interlink MD, ki ga poganja utekočinjeni zemeljski plin (LNG) in utekočinjeni bioplín, omogoča z enim polnjenjem doseg do 1000 kilometrov in to ob zmanjšanju emisij ogljika za do 90 odstotkov. Uporaba LNG goriva ima potencial, obenem je manj emisij CO₂, hkrati pa se zmanjšajo emisije dušikovih oksidov in trdih delcev za 20 odstotkov. Poleg zmanjševanja hrupa bo Scania še naprej širila svojo že tako široko paleto alternativnih pogonskih rešitev za potniški promet.

SETRA S 531 DT



Predstavitev Setre S 531 DT je bila glavna novost, s katero je zaočrožena prenova serije 500. Z 78 sedeži in maksimalnim številom varnostnih sistemov, še posebej z novima asistenčnima sistemoma, ABA 4 in Sideguard Assist, je Setra vedno korak ali dva pred konkurenco. Dvonadstropni avtobus je na voljo s preverjenim in zanesljivim pogonskim sklopom: motorjem OM 471 moči 375 kW (510 KM), s popolnoma avtomatiziranim menjalnikom GO 250-8 PowerShift in RO 440 pogonskimi osmi za avtobuse. Tako Predictive Powertrain Control (PPC) kot tudi Eco Driver Feedback (EDF) nudita vozniku še dodatno pomoč.

KATEGORIJA: SLOVENSKI DOSTAVNIK LETA 2019

FORD TRANSIT CONNECT



Ford je svojemu vsestranskemu malemu dostavniku zagotovil novo zunanjo podobo v skladu z oblikovalskimi trendi znamke in tehnološko napredno vsebino, s katero Connect lažje zadosti potrebam najzahtevnejših kupcev v razredu. Ponudba pogonskih agregatov omogoča varčno porabo goriva ob doseganju emisijskih standardov Euro 6.2. Povsem novi 1,5-litrski dizelski motor EcoBlue ter nova različica 1,0-litrskega motorja EcoBoost lažje zadostita različnim potrebam kupcev, ki lahko izbirajo izvedbe s kratko in dolgo medosno razdaljo ter prostorom za tovor s prostornino do 3,6 m³ (VDA) in nosilnost v razponu od 520 do 890 kg. Na voljo je tudi pester nabor asistenčnih sistemov.

MERCEDES-BENZ SPRINTER



Mercedes-Benz se je podal v boj za kupce s tehnološko naprednim, prilagodljivim, robustnim in gospodarnim izdelkom. Novo tehnološko dobo zaznamujeta internetna povezljivost ter novi multimedijski sistemi MBUX, ki zagotavljajo osnovo za vse logistične in transportne zahteve. Različne karoserije, možnosti pogona, konstrukcije kabine, dolžine trupa, skupne dovoljene mase, višine tovornega prostora in ostale lastnosti opreme omogočajo popolno prilagajanje potrebam kupcev. Ponudbo preizkušenih pogonov zadnjih in vseh štirih koles so dopolnili z novim pogonom na sprednji kolesi. Za pogon skrbijo različice 3,0-litrskega dizelskega šestvaljnika in 2,1-litrskega štirivaljnika.

CITROËN BERLINGO / OPEL COMBO / PEUGEOT PARTNER

Modularnost in udobje po meri sta dve lastnosti, ki ju izpostavljajo pri najnovejši generaciji malih dostavnikov skupine PSA. Francoska dvojčka Berlingo in Partner sta dobila še nemškega sorodnika Comba. Razlik med njimi je razen kozmetike le malo, vsem je značilna prilagodljivost in opazen tehnološki napredek pri sami konstrukciji vozila, kot tudi ponudbi pogonskih agregatov in asistenčnih sistemov.



Kupci lahko izbirajo med različnimi dolžinami vozila in prostorninami tovornega prostora do 4,4 kubičnega metra oziroma dovoljeno obremenitvijo od 650 do 1.000 kilogramov. Na voljo so tudi različni paketi opreme glede na dejavnost kupcev.

KATEGORIJA: ELEKTRIČNO GOSPODARSKO VOZILO LETA 2019

VW E-CRAFTER / MAN ETGE

Vozili sta namenjeni lokalni dostavi v mestnih središčih. Nju-
no delovanje je skorajda neslišno, kar je dodatna prednost. Pogon predstavlja nov koncept, saj elektromotor pod pokrovom motorja preko enostopenjskega menjalnika poganja prednji kolesi. Pregledni merilniki stalno podajajo podatke



o režimu vožnje, regenerativno zaviranje omogoča vračilo določenega dela energije. Polnjenje baterij pri hitri CCS-postaji traja 45 minut (80 odstotkov), pri postajah »AC Wallbox«, ki so uporabne predvsem ponoči, pa se baterija polno napolni v 5 urah in 20 minutah. Litij-ionska baterija je vgrajena pod dnom vozila, s čimer je mogoče izkoristiti celotno prostornino tovornega prostora.



Pravila glasovanja GVL 2019

Katero vozilo izmed ponujenih finalistov pa bo najbolj zaznamovalo preteklo in letošnje leto, nam boste pomagali določiti tudi vi, naši bralci. Kot v preteklih letih smo tudi tokrat glasovanje razdelili na dva dela. V prvem delu boste glasovali samo vi, in sicer s pomočjo glasovnic, ki bodo priložene marčevski in aprilski številki revije Transport & Logistika, in preko spletnih strani www.gvl.si in www.etransport.si. V drugem delu pa bodo glasove dodali še člani žirije in tako bomo dobili letošnje zmagovalce. Glasovanje poteka vse do konca aprila 2019.

NABIRANJE ELEKTRIČNIH KILOMETROV



MAN eTGM, DAF CF Electric, Irizar ie in Mercedes-Benz eActros so električna tovorna vozila, ki so že v uporabi pri različnih podjetjih.

Besedilo: **Boštjan Saje**; fotografije: **Daf Trucks, MAN Truck, Daimler AG in Irizar**

UPORABLJAJO jih na različnih destinacijah v realnih pogojih, in sicer za različne transportne namene. Z njihovo uporabo bodo izdelovalci tovornih vozil prejeli povratne informacije, ki bodo služile za izboljšanje obstoječih modelov električnih tovornih vozil.

DAF CF ELECTRIC

Vozilo DAF CF Electric je družini Manders, ki se s transportom ukvarja že 83 let, predal Jos Habets, član uprave DAF-a. Tovorno vozilo DAF CF Electric bodo uporabljali za storitve prevoza za družbo DHL v regiji Eindhoven. Dostavljeni tovornjak DAF CF Electric prihaja v konfiguraciji

4X2 s skupno maso 9.700 kg in je razvit za cestne prevoze do 37 ton v mestnih območjih, zanj pa so standardne enoosne ali dvoosne prikolice. »Srce« tovornjaka je 210 kW električni motor z navornom 2000 Nm, ki uporablja tehnologijo E-Power podjetja VDL. Električni motor se napaja iz baterije skupne kapacitete 170 kWh. DAF CF Electric ima doseg približno 100 kilometrov, odvisno od teže tovora, zaradi česar je primeren za prevoz velikih količin blaga za mestno distribucijo. Baterije se lahko napolnijo v 30-minutah (hitro polnjenje), medtem ko polno polnjenje (seveda na ustrezni polnilni postaji) traja le eno uro in pol.

SODELOVANJE RAZLIČNIH PONUDNIKOV

Tinie Manders Transport bo električni tovornjak kombiniral z uporabo tudi popolnoma električne hladilne prikolice. Zaradi te edinstvene kombinacije je prevozniško podjetje, ki deluje v mestu Geldrop, upravičeno tudi do nizemske subvencije DKTI za trajnostni promet. V projekt DKTI niso vključena samo podjetja DAF, VDL Groep in Tinie Manders Transport, temveč tudi DHL, TNO, Allego, THT New Cool in občina Geldrop-Mierlo. Podjetje Allego bo zagotovilo rešitev javne polnilnice v Geldropu, občina pa bo vključena v izvajanje



Ključne vozila DAF CF Electric je družini Manders, ki se s transportom skozi tri generacije ukvarja že 83 let, predal Jos Habets, član uprave DAF-a.



Prikolica New Cool ob zaviranju proizvaja energijo in jo skladišči v ločenih baterijah.



»Srce« tovornjaka je 210 kW električni motor z navorom 2000 Nm, ki uporablja tehnologijo E-Power podjetja VDL.



DAF CF Electric ima doseg približno 100 kilometrov, odvisno od teže tovora.

infrastrukture za polnjenje. THT New Cool bo dobavljal dve električni hladilnici prikolici z ničelnimi emisijami, pri katerih se ob zaviranju kinetična energija spreminja v električno. Pri TNO bodo proučili rezultate, dosežene s kombinacijo električnega tovornjaka in priklopnika ter ocenili, ali bi bilo mogoče več regionalnega prevoza izvajati s popolnoma električnimi vozili.



Porsche je prvo večje podjetje, ki želi proizvodnjo vozil narediti oglično nevtravno.

▶ Doseg tovornjaka je 130 kilometrov

polnjenja za takšno vrsto logistične naloge znaša 150 kW/h, kar je povsem dovolj, da se električnemu tovornjaku doseg podaljša še za 100 km, baterije pa se za ta namen napolnijo v samo 45 minutah. Polnilna postaja bo napajana izključno z okolju prijazno energijo, ki izvira iz obnovljivih virov. Tudi MAN

MAN ETGM

Porsche je prvo večje podjetje, ki želi proizvodnjo vozil narediti oglično nevtravno. Zato so v svojo floto uvrstili popolnoma električni tovornjak MAN eTGM. Tovornjak eTGM, z oznako 18.360 4x2 LL, v osnovi ponuja skupno dovoljeno maso 18 ton (vlačilec), ki ga poganja elektromotor moči 265 kW (360 KM). V kombinaciji s polpriklonnikom pa dovoljena masa znaša 32 ton. Energija za pogon je shranjena v litij-ionskih baterijah kapacitete 149 kWh, kar omogoča doseg 130 kilometrov. Uporabljali ga bodo v običajnem prometu za dostavo na 19 km dolgi poti med Porschejevo tovarno v mestu Stuttgart-Zuffenhausen in lokacijo Freiberg am Neckar, ki jo upravlja logistični operater Logistics Group International GmbH (LGI). Z uporabo električnega tovornjaka bodo na letni ravni zmanjšali



Albrecht Reimold, član uprave proizvodnje in logistike pri Porsche AG, Eckhard Busch, generalni direktor LGI Logistics Group International GmbH, Dr. Manuel Marx, vodja razvoja vozil pri MAN Truck & Bus AG.



Polnilna postaja bo napajana izključno z okolju prijazno energijo, ki izvira iz obnovljivih virov.

eTGM uporablja sistem regeneracije energije med zaviranjem in s tem dodatno razbremenjuje zavorni sistem, obenem pa na ta način dodatno pridobiva električno energijo.



Na zunanji strani se električno gnani eTGM skoraj ne razlikuje od dizelsko gnanih tovornjakov.



IRIZAR IE

Je povsem novo in inovativno 8 metrov dolgo električno vozilo v konfiguraciji 6X2, s skupno dovoljeno maso 18 ton in z nadgradnjo za odvoz odpadkov. Vozilo so razvili skupaj s skupino FCC, ki je vodilna na področju okoljskih storitev, celostnega upravljanja z vodami ter razvoja in izgradnje infrastrukture. Model ie je namenjen za vožnjo v mestih in mestnih območjih, kjer je zahtevana nizka raven hrupa. Ker je vozilo izredno

▶ Dodaten CNG pogon povečuje avtonomnost vozila

tiho, ga je možno uporabljati tudi za nočno dostavo blago. Ponuja tudi funkcijo regenerativnega zaviranja, tako da



Vozilo je opremljeno z najnovejšimi tehnologijami aktivne varnosti in sistemom nadzora stabilnosti.

se kinetična energija uporabi v največji možni meri.

Položaj voznikovega sedeža je v kabini nameščen nizko. Velika širina vetrobranskih in stranskih stekel ter ergonomski dostop do vseh krmilnih elementov sta idealna izbira za urbani prevoz, s kapaciteto štirih oseb in eno stopnico pa zagotavlja varen prevoz za voznika in njegove spremljevalce. Pnevmatška vrata se nagibajo navznoter, kar omogoča varnejši prevoz potnikov. V vrata so vgradili tudi senzorje, ki zaznavajo, ali se med njimi nahaja oseba. Vozilo je opremljeno z najnovejšimi tehnologijami aktivne varnosti in sistemom nadzora stabilnosti. S pomočjo vgrajene kamere in sprednjega radarskega senzorja pa zazna nenadno spremembo voznega pasu. Prav tako je tu tudi sistem za opozarjanje na neželjeno menjavo voznega pasu (LDSW). Sistem za zaviranje v sili (AEBS) pa aktivira zavorni sistem v primeru, da se vozilo preveč približa vozilu pred seboj in voznik ne reagira pravočasno.

Predstavljeni tovornjak je električna izvedba z dodanim CNG-pogonom. Tako lahko z vozilom v mestu vozite v električnem načinu, medtem ko lahko do met razširite z motorjem, ki deluje na zemeljski plin.



Vozilo so razvili skupaj s skupino FCC, ki je vodilna na področju okoljskih storitev, celostnega upravljanja z vodami ter razvoja in izgradnje infrastrukture.

▶ Voznik sedež je nameščen nizko



MERCEDES-BENZ eACTROS V LOGISTIK SCHMITT

V prvi fazi bo 25-tonski eActros v konfiguraciji 6X2 prevažal do 12 ton tovora. Na 7 km dolgi poti bo med mestom Otigheim, kjer je sedež podjetja Logistik Schmitt, do tovarne Mercedes-Benz Gaggenau v mestu Rastatt prevažal menjalnike. V dvanajstih vožnjah bo prevozil približno 168 kilometrov dnevno. Baterije v eActrosu se polnijo tudi med nakladanjem in razkladanjem, tako da bo dnevno možno prevoziti tudi do 200 kilometrov. Vozilo bodo polnili s pomo-

► eActros bo dnevno prevozil 168 kilometrov

čjo mobilne polnilne postaje. Prvo fazo bodo od pomladi 2019 testirali eno do dve leti.

V drugi fazi bodo 25-tonskemu eActrosu dodali tudi polpriklopnik, s katerim bodo dostavljali osne komponente na



razdalji 14 kilometrov med mestom Otigheim, kjer je sedež podjetja Logistik Schmitt, do tovarne Mercedes-Benz v Gaggenau. Večina poti je enaka, kot je bila v projektu uporabe nadzemskih električnih vodov. Tudi tu bodo vozilo polnili s pomočjo mobilne polnilne postaje. To fazo bodo paralelno testirali skupaj z mrežo tovornih vozil z vgrajenim pantografom.



V prvi fazi bo 25-tonski eActros v konfiguraciji 6X2 prevažal do 12 ton tovora.



Energija je shranjena v litij-ionskih baterijah z zmogljivostjo 240 kW/h.



Baterije v eActrosu se polnijo tudi med nakladanjem in razkladanjem, tako da bo dnevno možno prevoziti tudi do 200 kilometrov.

V tretji fazi bo eActros s polpriklopnikom na 18 kilometrov dolgi poti od papirnice v Gernsbach-Obertsrotu do špedicije Fahrner v Kuppenheimu prevažal role papirja tako kot tovornjaki, ki so sodelovali pri projektu nadzemnih električnih vodov. In sicer v časovnem

obdobju enega ali dveh tednov, tako da bo možna neposredna primerjava s tovornjaki z vgrajenim pantografom. S tem bodo potrdili drugo fazo. Specifikacije polpriklopnika eActros bodo primerljive s tistimi tovornjaki, ki uporabljajo pantograf med drugim v smislu večje

tonaže in dometa. Vzporedno testiranje tovornjakov eActros in tovornjakov z vgrajenim pantografom bo potekalo približno eno leto. To bo zagotovilo podatke in ugotovitve, potrebne za primerjavo obeh konceptov, katera vrsta vozil bo najbolj primerna za to operacijo.

Izhodišče za primerjavo je konvencionalni dizelski tovornjak Actros, ki je opremljen z euro 6 motorjem in merilno opremo in bo vozil po trasi nadzemjskih električnih vodov. Tako bodo primerjali uporabo energije pri e-tovornjaki, baterijsko-električnih tovornjaki z vgrajenim pantografom, in sicer z uporabo dizelskega tovornjaka.

eActros temelji na šasiji Actrososa. Pogon prihaja iz dveh električnih motorjev nameščenih v pestu koles na zadnji osi. Vsak motor ponuja moči 126 kW z največjim navorom 485 Nm, po prenosu, ki je enak 11.000 Nm. Največja osna obremenitev je 11,5 tone. Energija je shranjena v litij-ionskih baterijah z zmogljivostjo 240 kW/h. Glede na razpoložljivo zmogljivost, polno polnjenje traja od dveh do enajstih ur (pri 150 kW ali 20 kW).

NOVI ELEKTRIČNI AGREGAT E-200



THERMO KING

HITREJŠA IN ENOSTAVNEJŠA MONTAŽA

NIŽJA POLNITEV HLADILNEGA PLINA

KONSTANTNA ZMOGLJIVOST

MANJŠA SKUPNA TEŽA

PRECIZNEJŠA KONTROLA TEMPERATURE ZARADI
KONSTANTNE MOČI

DELOVANJE AGREGATA V START/STOP SISTEMU
VOZILA - NIŽJA PORABA GORIVA VOZILA

Za več informacij:

041 661 650



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
✉ thermoking@prigo.si
📍 Servis in trgovina tovornih vozil

TO VAS LAHKO DRAGO STANE

Šele, ko pade mrak, se pokaže, kako pomembna je osvetlitev ceste. Tako za voznike osebnih kot tudi tovornih vozil. Zato je pomembno vedeti, katera svetila so dovoljena v posameznih državah, da se s tem izognete morebitnim kaznim.

SPREDNJI ŽAROMETI in dopolnilna svetila morajo ustrezati predpisom, zato dodatno osvetljevanje vozil po lastnem navdihu ni priporočljivo. Ne samo, da lahko voznik prejme kazen, temveč se lahko tudi zgodi, da tovornjak ne bo preстал niti tehničnega pregleda, ki mu v Nemčiji pravijo HU, potrdilo pa imajo vozila, registrirana v Nemčiji, nalepljeno na registrski tablici v obliki okrogle značke.

Tako LED pasice, obarvane žarnice in osvetljeni napisi z imeni pomenijo tveganje tudi za druge udeležence v prometu. Tako za osebna vozila kot tovornjake velja, da morajo imeti par dolgih luči, dodatno pa lahko namestijo le še en par, ali na sprednjem delu ali na strehi.

V Nemčiji so tako prepovedane:

- nedovoljene sprednje luči, ki služijo tudi kot delovne luči (prav tako na strešnih nosilcih);
- osvetljeni napisi podjetja (tudi, če so izklopljeni in ne svetijo);
- luči, ki označujejo robove ali višino vozila;
- luči na kabini, ki imajo obarvane žarnice;
- LED luči ali trakovi na zračnih deflektorjih;
- obarvane luči ali reflektorji;
- rumene opozorilne luči, ki ne ustrezajo predpisom in
- osvetljeni »mišelinkoti« ali podobne maskote.

Enako velja tudi za osvetlitev v kabini, ki voznikom pomaga izboljšati počutje in razpoloženje. Takoj, ko so vidni navzven, so prepovedani:

- napisi z imeni ali simboli ali sporočilni zasloni, čeprav so na zadnji steni kabine in
- reflektorji z modro ali drugo obarvano svetlobo.

Za pravilnost ni odgovoren le lastnik vozila, temveč tudi voznik sam. Z neustreznimi in prepovedanimi svetlobnimi telesi kazen nosi tudi sam.



Največji strokovni sejmi
za mojstre, poznavalce in ljubitelje

GOSPODARSKA VOZILA in LOGISTIKA

Celjski sejem, 9.-12. maj 2019



V istem terminu tudi
AVTO IN VZDRŽEVANJE
in **MOTO BOOM**

www.ce-sejem.si



CELJSKI SEJEM



NIŽJI STROŠKI ALI VEČJA VARNOST?

Pri AMZS so poleg testa 16 letnih pnevmatik za osebna vozila v dimenziji 185/65 R15 H opravili tudi test 16 letnih pnevmatik za dostavnike v dimenziji 215/65 R16 C.

PRVIČ NA TESTU PNEVMATIKE ZA DOSTAVNIKE

Pri pnevmatikah za dostavnike, ki so jih v okviru AMZS testa preskusili prvič do- slej, pa izdelovalci glede na rezultate te- sta lastnosti uravnotežijo drugače – po- membnejša kot varnost na mokrem se jim na primer zdi čim manjša obraba. Ta je zagotovo pomembna za transpor-

tno ekonomiko, a na cesti bi vendarle morala biti varnost pomembnejša od stroškov.

AMZS je s partnerskimi avtomobilskimi klubi in organizacijami, ki sodelujejo pri testu pnevmatik, pod drobnogled vzela pnevmatike za lahke dostavnike v dimenziji 215/65 R16 C. Kompletne pnevmatik so preskusili po enakih, uve-

lavljenih merilih - ocenili so tako vozne lastnosti, varnost in zaviranje na suhem kot zaviranje, vzdolžno in prečno spla- vanje, vodljivost in bočno vodljivost na mokri cesti. Kot vedno so preskusili tudi glasnost (tako v potniški kabini kot zu- naj), izmerili porabo goriva in na labora- torijskih valjih ter z vožnjo v konvoju tudi obrabo pnevmatik.

LETNE PNEVMATIKE 215/65 R 16C T (do 190 km/h)									
AMZS	Delež v oceni	Apollo Altrus	Goodyear Efficient Grip Cargo	Pirelli Carrier	Nokian cLine	Continental Conti Van Contact 200	Maxxis Vansmart MCV3+	Kumho Portran KC53	Falken Linam Van01
Oznaka (poraba/oprijem/glasnost v db)		C/A/72	C/B/70	C/B/71	C/A/71	B/A/72	C/A/72	C/C/72	C/A/72
SUHA CESTA	20%	2,1	2,3	2,8	3,0	3,4	2,2	3,2	2,8
Stabilnost v vožnji	35%	2,0	2,3	3,0	3,3	4,0	1,8	3,3	2,8
Vodljivost	35%	1,8	1,8	2,5	2,8	3,5	1,8	3,0	2,3
Zaviranje	30%	2,5	2,8	2,8	2,8	2,5	3,0	3,0	3,3
MOKRA CESTA	40%	2,8	3,1	3,1	3,3	2,8	3,7	3,8	4,6
Zaviranje z ABS	30%	3,0	3,0	3,3	3,5	3,0	4,3	4,3	4,5
Splavanje vzdolžno	20%	2,5	3,0	2,0	2,5	2,5	2,5	3,0	3,0
Splavanje prečno	10%	2,0	3,0	2,0	2,0	2,5	2,0	3,0	2,5
Vodljivost	30%	2,8	2,9	3,4	3,9	2,8	4,4	3,9	4,6
Krožna vožnja – bočna vodljivost	10%	3,0	3,5	4,0	3,5	3,0	3,5	4,0	4,0
GLASNOST	10%	2,9	3,0	3,1	2,9	3,1	3,0	2,7	3,2
Hrup v potniški kabini	50%	2,8	2,8	2,8	2,8	3,0	2,8	2,5	3,0
Zunanja glasnost	50%	2,9	3,1	3,3	3,0	3,2	3,1	2,8	3,3
PORABA GORIVA	10%	2,4	2,0	2,1	2,1	1,8	2,3	2,0	2,0
OBRABA	20%	2,5	0,5	1,0	2,5	1,5	0,5	2,0	0,5
SKUPNA OCENA	100%	2,8	3,1	3,1	3,3	3,4	3,7	3,8	4,6
PRIPOROČILO AMZS		★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★	★★	★
		priporočljivo	priporočljivo	priporočljivo	priporočljivo	priporočljivo	priporočljivo z omejitvami	priporočljivo z omejitvami	ni priporočljivo
Legenda ocenjevanja na 8. strani		<ul style="list-style-type: none"> ● najboljša lastnosti na suhi cesti ● lažje slabosti na mokri cesti, a kljub temu najboljša ocena za lastnosti na mokri cesti 	<ul style="list-style-type: none"> ● zelo dobra na suhi cesti, najboljša ocena za obrabo ● slabosti na mokri cesti 	<ul style="list-style-type: none"> ● zelo majhna obraba ● slabosti na mokri cesti, lažje slabosti tudi na suhi cesti 	<ul style="list-style-type: none"> ● – ● slabosti na mokri cesti, lažje slabosti tudi na suhi cesti 	<ul style="list-style-type: none"> ● majhna obraba, majhna poraba goriva ● lažje slabosti na mokri cesti, a kljub temu najboljša ocena za lastnosti na mokri cesti. Slabosti na suhi cesti. 	<ul style="list-style-type: none"> ● zelo dobra na suhi cesti, najboljša ocena za obrabo ● večje slabosti na mokri cesti 	<ul style="list-style-type: none"> ● zelo tiha pnevmatika, majhna poraba goriva ● večje slabosti tako na suhi kot na mokri cesti 	<ul style="list-style-type: none"> ● najboljša ocena za obrabo, majhna poraba goriva ● velike slabosti na mokri cesti, lažje slabosti na suhi cesti



DIMENZIJA 215/65 R16 C

S takšnimi pnevmatikami je lahko opremljen marsikateri potniški dostavnik, ki ga vozniki uporabljajo za zasebne namene, uporabljajo pa jih tudi avtodomi in potniški kombiji, ki jih različna podjetja in posamezniki

uporabljajo za komercialni prevoz potnikov. Drugi razlog za test "tovornih" pnevmatik je v tem, da je dostavnikov s temi pnevmatikami na cesti veliko in da praviloma ne vozijo nič počasneje ali previdneje kot osebni avtomobili – vozniki osebnih avtov in dostavnikov

si delimo iste ceste in se spopadamo z enakimi vozniskimi izzivi in pastmi. Kot tretji razlog, zakaj so se odločili za njihov test, pa so navedli izbiro: čeprav so "tovorne" pnevmatike (z oznako C kot Cargo) zasnovane tako, da omogočajo večjo nosilnost oziroma obremenitev, lahko pnevmatike z večjo nosilnostjo najdemo tudi med "osebnimi" pnevmatikami – te imajo oznako XL. Voznik kombija ima zato v teoriji izbiro: lahko izbere "tovorne" pnevmatike ali pa "osebne" pnevmatike z večjo nosilnostjo.

Uniroyal RainMax 3	Michelin Agilis +	Fulda Conveo Tour 2	Nexen Rodian CT8	Sava Trenta 2	Semperit Van-Life 2	Hankook Vantra LT	Kleber Transpro
C/B/72	C/B/70	C/B/70	C/A/69	C/B/71	C/B/72	C/B/71	E/B/72
3,4	2,9	2,4	2,3	2,3	3,0	2,3	3,6
3,8	3,0	2,5	2,0	2,3	3,3	2,0	3,8
3,3	2,5	2,0	1,8	2,0	2,8	2,0	3,8
3,0	3,3	2,8	3,0	2,5	2,8	3,0	3,0
4,5	4,9	5,0	5,0	5,0	5,1	5,5	5,5
4,3	4,3	4,8	4,5	4,8	4,8	4,5	5,5
2,0	3,0	3,5	3,0	3,5	3,0	3,0	3,5
2,0	2,0	3,0	2,0	3,0	2,5	2,0	3,0
4,6	4,9	5,0	5,0	5,0	5,1	5,5	5,5
4,0	3,5	4,0	4,5	4,0	4,5	4,5	5,0
3,1	3,3	3,3	2,7	3,1	2,9	2,9	2,9
2,8	3,0	2,8	2,8	2,5	2,5	2,8	2,8
3,3	3,5	3,7	2,5	3,6	3,2	2,9	3,0
1,9	2,2	1,9	1,7	2,1	2,2	2,0	2,3
1,5	0,5	0,5	2,5	0,5	1,0	2,5	1,5
4,5	4,9	5,0	5,0	5,0	5,1	5,5	5,5
★ ni	★ ni	★ ni	★ ni	★ ni	★ ni	★ ni	★ ni
priporočljivo	priporočljivo	priporočljivo	priporočljivo	priporočljivo	priporočljivo	priporočljivo	priporočljivo
● majhna poraba goriva, majhna obraba ● velike slabosti na mokri cesti, slabosti tudi na suhi cesti	● najboljša ocena za obrabo ● velike slabosti na mokri cesti, lažje slabosti tudi na suhi cesti	● dobra na suhi cesti, najboljša ocena za obrabo, majhna poraba goriva ● velike slabosti na mokri cesti	● najmanjša poraba goriva, dobra na suhi cesti ● velike slabosti na mokri cesti	● pnevmatika z najmanjšo obrabo, dobra na suhi cesti ● velike slabosti na mokri cesti	● majhna obraba ● velike slabosti na mokri cesti, slabosti tudi na suhi cesti	● dobra na suhi cesti ● zelo slaba na mokri cesti, zlasti pri vodljivosti	● zelo slaba na mokri cesti, zlasti pri zaviranju in vodljivosti. Velike slabosti tudi na suhi cesti – najslabša ocena

EU nalepke za tovarne pnevmatike

Marsikateri voznik se ob nakupu pnevmatik zanaša na označevalne nalepke, na katerih lahko razbere, kako se pnevmatika odreže pri treh merilih – oprijemu na mokrem, pri kotalnem uporu in pri glasnosti. Za prvi dve merili pnevmatika dobi oznako od A do G, pri tretjem merilu je napisana glasnost v decibelih. A pozor, nalepke za "tovorne" pnevmatike (z oznako C) ne moremo primerjati z nalepkami za "osebne" pnevmatike: "tovorne" pnevmatike imajo drugačna merila in precej nižje mejne vrednosti. Primer: vse preskušene pnevmatike se po nalepkah pri oprijemu na mokrem uvrščajo v razred A ali B, če pa bi upoštevali nalepke pnevmatik za osebne avtomobile, bi se uvrstile v razrede C ali D.



Pri drugih lastnostih tovorna zasnova preskušanih pnevmatik ne prinaša večjih težav, majhne pa so tudi razlike pri porabi goriva, saj je bila razlika med najboljšo in najslabšo pnevmatiko 0,3 l/100 km. Pri zaviranju na suhem se je najboljša pnevmatika (apollo altrust) ustavila 4 metre prej kot najslabša (michelin agilis+). Malce večje razlike – tudi v primerjavi z “osebnimi” pnevmatikami – so bile pri vodljivosti, kjer so lahko testni vozniki občutili vpliv izrazito čvrstih bočnic tovornih pnevmatik.

VIR: AMZS

RAZLIKA MED “TOVORNIMI” IN “OSEBNIMI” PNEVMATIKAMI?

Kar devet od 16 preskušanih pnevmatik je dobilo le eno zvezdico – oziroma skupno oceno ni priporočljivo. Tudi druge pnevmatike niso blestele – pet jih je dobilo oceno priporočljivo (3 zvezdice), dve pa priporočljivo z omejitvami (2 zvezdici).

Kar petnajstim pnevmatikam so znižali oceno zaradi izrazitih slabosti na mokrem cestišču, kar je očitno Ahilova teta “tovornih” pnevmatik. To velja tudi za pet najboljših pnevmatik na testu, ki so jih ocenili le z oceno priporočljivo. Vseh devet pnevmatik z začetja tabele je najslabšo oceno, ni priporočljivo, dobilo zaradi velikih slabosti na mokri cesti – nobena od teh pnevmatik za lastnosti na mokri cesti ni dobila boljše ocene od ni priporočljivo (ali s številko: 4,6), kar avtomatično pomeni znižanje skupne ocene na najslabši možni rezultat. Največ težav je tem pnevmatikam delala vodljivost na mokrem, štiri pnevmatike pa so še dodatne slabosti pokazale pri zaviranju na mokrem.

MAJHNA OBRABA IN DOBRE VOZNE LASTNOSTI NA MOKREM NE GREDO SKUPAJ

Razlog za izrazito slabe lastnosti na mokrem lahko hitro najdemo prav v majhni obrabi, vse skupaj pa je odličen primer ciljnega nasprotja pri snovanju pnevmatik: nemogoče je zasnovati pnevmatiko z zelo majhno obrabo in hkrati dobrimi lastnostmi na mokrem. Za majhno obrabo gumena zmes ne sme biti premeška, dežen tekalne površine pa ne sme imeti veliko kanalov in lamel za odvajanje vode; vse te značilnosti povečujejo obrabo, zato jih pnevmatike, zasnovane za veliko kilometrov oziroma za majhno

Tudi povprečje doseženih kilometrov vseh preskušanih pnevmatik – 49.000 km – je zelo visoko: s pnevmatikami za osebne avtomobile v povprečju prevozimo od 30.000 do 35.000 km, s pnevmatikami za cestne terence pa 40.000 km. So pa tudi med preskušanimi pnevmatikami velike razlike: če smo s Savino pnevmatiko prevozili 81.000 km, smo s Fuldino le 31.000 km, kar je manj kot polovica, kar zmore Savina pnevmatika.

obrabo, nimajo. To se kaže prav v slabih lastnostih na mokri cesti. A tudi najboljša tovorna pnevmatika na testu se je v primerjavi s pnevmatikami za osebne avte odrezala slabo: razlika med rezultati zaviranja referenčne “osebne” pnevmatike in najboljše med testnimi “tovornimi” pnevmatikami je 10 metrov.



OCENJEVANJE

AMZS priporočilo:

***** zelo dobro – najbolj priporočljivo, **** dobro – zelo priporočljivo, *** zadovoljivo – priporočljivo, ** pomanjkljivo – priporočljivo z omejitvami, * slabo – ni priporočljivo

*****	****	***	**	*
0,5-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5

Razpon ocen velja za vsa merila razen za glasnost

Hitrostni preskus: ***** pnevmatika je prestala hitrostni preskus po AMZS standardu
 ** pnevmatika ni prestala hitrostnega preskusa po AMZS standardu
 * pnevmatika ni prestala hitrostnega preskusa po ECE standardu

AMZS priporočilo temelji na skupni oceni, ki je izračunana glede na deleže posameznih lastnosti v skupni oceni. Deleži so navedeni v tabeli. Prav tako so v tabeli navedeni deleži za izračun posamične lastnosti (suha cesta, mokra cesta, glasnost) iz ocen za posamezne izmerjene lastnosti (na primer pri lastnostih na mokri cesti iz zaviranja, vzdolžnega in prečnega splavanja, vodljivosti in prečne vodljivosti). Če pnevmatika v posamični lastnosti (razen za glasnost) ne doseže oceno dobro – zelo priporočljivo, je skupna ocena enaka oceni najslabše lastnosti. Na primer: pnevmatika, ki na mokri cesti dobi oceno 2,7, ima prav tako tudi skupno oceno. Če imata dve ali več pnevmatik enako skupno oceno (izračunano na prvo decimalno), je vrstni red v tabeli določen po abecednem vrstnem redu oznak pnevmatik.

Legenda ocen: 0,5 = najboljša, 5,5 = najslabša

NE RAZBILJAJ SI GLAVE Z IZGOVORI



**UPORABI
VARNOSTNI PAS**

Dosledna uporaba varnostnega pasu bi lahko vsako leto **rešila življenje kar 10 udeležencem v prometu**. Nikoli ne veš, kdaj ga bo tebi, zato ne išči izgovorov. Pripni se na vsaki vožnji, saj pripeti pomeni preživeti.

**vozi mo
pametno**



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

www.avp-rs.si

FORD**Zmanjševanje zastojev in hitrejša dostava**

Ford v sodelovanju z dobaviteljem Gnewt by Menzies Distribution preizkuša novo digitalno storitev, ki deluje v oblaku in bo namenjena zmanjševanju zastojev in hitrejši dostavi. Med preizkusom Gnewtove dostave paketov „zadnjega kilometra“ bo skrbela Fordova inteligentna programska oprema za usmerjanje in logistiko MoDe:Link, ki temelji na oblaku in upravlja vse vidike dostave paketov od skladišča do vrat. Ford je zavezan reševanju izzivov mobilnosti v mestih, zlasti dobav blaga in storitev, z inovacijami, tehnologijo in partnerstvi. Koncept „skladišča na kolesih“ je zasnovan tako, da je združljiv tako s Fordovimi kombiji kot s kombiji drugih proizvajalcev. Ti kombiji potem delujejo kot dinamična vozlišča dostave, ki zbirajo naročila iz skladišča in nato se na kratko ustavijo na lokacijah, za katere je določeno, da so najučinkovitejše za vsako dostavo paketov. Fordova lastniška programska platforma se usklajuje z bližnjimi kurirji, s kurirji na kolesih, brezpilotnimi letali in avtonomnimi roboti za izpolnitev zadnjega kilometra dostave. Ta storitev bi lahko pomagala kurirjem, upravljavcem voznih parkov, podjetjem za logistiko in dostavo hrane, da optimizirajo procese in povečajo izkoriščenost kombija, s čimer prihranijo čas in denar ter povečajo zmožljivosti svojih vozil.

**FIAT PROFESSIONAL****Predstavitve na Transpotec Logitec 2019**

Fiat Professional je na sejmu Transpotec Logitec 2019 predstavil štirinajst vozil. Ducato Minibus Natural Power in Talento Combi so opremili za izboljšanje prevozov s posebno opremo, tudi za gibalno ovirane. Dobla so opremili tudi z rešitvami, ki bodo olajšale vstop in izstop voznikom na invalidskih vozičkih in osebam z motnjami v gibanju. Na sejmu so predstavili tudi dve vozili na CNG pogon. Prvi je Ducato Minibus, opremljen z motorjem 3,0 Natural Power, ki deluje na zemeljski plin in zagotavlja moč 140 KM in največji navor 350Nm. Drugi pa Doblo Cargo Natural Power, opremljen z 1,4-litrskim 16V T-JET motorjem. MEC (Mopar Express Care), vozilo na bazi Fiat Ducata, je opremljen kot prava mobilna delavnica, s sprejemnimi, diagnostičnimi in delovnimi površinami. Predstavitveno vozilo „back-to-back“ združuje kabino Ducata in kabino podvozja, zasnovano in dobavljeno je kot osnova za številne avtodome, v katerih je Ducato vodilni na trgu. Sistem Mopar Connect se lahko uporablja tudi za daljinsko vodenje nekaterih funkcij vozila, kot je pošiljanje opozorila, če vozilo preseže določeno omejitev hitrosti, ali zapusti območje, ki je bilo prej razmeščeno na zemljevidu ali zaklepanje in odklepanje vrat. Uporabnikom omogoča, da z lahkoto najdejo svoje parkirano vozilo in si na pametnih telefonih ogledajo informacije o stanju, ravni goriva in napolnjenosti baterije.



VOLKSWAGEN

Multivan postal digitaliziran

Šesta generacija T6.1 postaja digitalizirana in povezana. Hidravlično servokrmiljenje je v T6.1 nadomestilo elektromehansko. K novim asistenčnim sistemom sodi v vseh izvedbah serijska asistenca za bočni veter, ki vozilo samodejno stabilizira. Novost je tudi asistenca za ohranjanje smeri Lane Assist. Parkiranje in odparkiranje vozila odslej olajšuje Park Assist. Ko je aktiviran, lahko T6.1 samodejno zapelje na parkirno mesto in z njega, voznik mora upravljati le še plin in zavoro. Maneviranje s prikolico poenostavlja iz Crafterja poznana asistenca Trailer Assist. Paleta novih sistemov dopolnjuje sistem za prepoznavanje prometnih znakov. Na novo zasnovana je bila tudi armaturna plošča modela T6.1, kjer gre za integracijo popolnoma digitalnega kombiniranega instrumenta (t. i. Digital Cockpit) in tretje generacije modularnega sistema infotainment (MIB3). S pogonom na sprednji kolesi bodo ob prihodu na trg na voljo visoko učinkoviti 2,0-litrski turbodizelski motorji (2.0 TDI). Ti izpolnjujejo zahteve emisijskega standarda Euro-6d-TEMP-EVAP. Novi osnovni motor razvije moč 66 kW/90 KM, sledi motor 2.0 TDI, ki sedaj razvije 81 kW/110 KM. Od predhodnika sta prevzeta motor 2.0 TDI z močjo 110 kW/150 KM in 2.0 TDI biturbo z močjo 146 kW/199 KM. Motor TDI z močjo 150 KM je mogoče opcijsko naročiti z menjalnikom z dvojno sklopko (DSG) in štirikolesnim pogonom 4MOTION (z ročnim menjalnikom ali DSG). Najzmogljivejša različica z močjo 199 KM je serijsko opremljena z menjalnikom DSG (opcijsko tudi s pogonom 4MOTION).



MERCEDES-BENZ

Prenovljen razred V



Novi V-razred ima odločnejši videz, saj je zaradi novega sprednjega odbijača in nove maske hladilnika videti širši. Mercedesova zvezda je sedaj nameščena na sredini pred hladilnikom in je uokvirjena z dvema srebrnima letvama. Razred V ponuja štiri nove barve in novi dizajn 17-, 18- in 19-palčnih platišč. Tudi v notranjosti so oblikovalci poskrbeli za spremembe. Merilniki in elementi na armaturni plošči so grafično preoblikovani. V vozilu je nameščen tudi nov komunikacijski zaslon. Novo sedežno oblaginjenje in drugačne reže za prezračevanje potnikom nudijo še boljše počutje. Ne manjkajo pa tudi asistenčni sistemi, ki so sedaj še izpopolnjeni. Novost je 4-valjni turbodizelski motor OM 654, ki v modelu V250d razvije 140 kW (190 KM) in 440 Nm navora. Še močnejši je model V300d, ki razvije 176 kW (239 KM) in 500 Nm navora, s pomočjo „overtorque“ pa pridobi dodatno še 30 Nm navora, kar mu omogoča pospešek od 0 do 100 km/h v samo 7,9 sekunde in maksimalno hitrost 220 km/h. V ponudbi bo prvič tudi avtomatski menjalnik 9G-TRONIC, kot tudi sistem Agility Control za večjo udobje pri vožnji. Mercedes-Benz V bo dostopen v izvedbah Standard, Long in Extra Long, ter v izvedbah namenjenih kampiranju Marco Polo in Marco Polo Horizon.

NISSAN

Za obrtnike na terenu



Opremo vozila so razvili in izdelali v sodelovanju s priznanim britanskim oblikovalskim birojem Studio Hardie. Nissan NV300 Concept-van je opremljen tudi s prenosno baterijo Nissan Energy ROAM. Ta omogoča uporabo električne energije povsod tam, kjer električno omrežje ni na voljo. Z zmogljivostjo shranjevanja 700 Wh in največjo močjo 1 kW, predstavlja rešitev za različne obrtnike, ki svoje delo opravljajo na terenu.

Nissan s študijo modela NV300 Concept van poudarja vsestranskost svojih lahkih gospodarskih vozil, prilagojenih za različne namene. Tovorni prostor vozila odlikujejo domiselne rešitve, opremljen pa je kot mobilna delavnica za ustvarjalnega strokovnjaka za obdelavo lesa.





TIŠINA, DOSTAVLJAMO!

MAN eTGE 4.140 je bil premierno predstavljen na sejmu gospodarskih vozil IAA 2018 v Hannoveru. Pohvali se lahko z dosegom do 160 km in nosilnostjo 1 do 1,75 tone. Poganja ga najnovejša tehnologija in električne komponente, ki so preizkušene in se proizvajajo serijsko.

Besedilo: Matej Jurgele

DOSTAVNIK bo ob začetku prodaje na razpolago v izvedbi s povišano streho in tovornim prostorom prostornine skoraj 11 m³. Doseg 160 kilometrov pokriva približno dve tretjini vseh poti v urbanih območjih, ki jih trenutno opravljajo vozila z motorji na notranje izgorevanje. MAN eTGE se polni iz izmenične omrežne vtičnice, za polnjenje potrebuje približno pet ur in pol pri moči 7,2 kW. Možno je tudi hitro polnjenje od 0 do 80 odstotkov v 45 minutah, če je na razpolago enosmerna polnilna postaja s kombiniranim polnilnim sistemom (CCS) in 40 kW polnilne moči.

36-kilovatni akumulator izgubi ob ustreznem vzdrževanju le približno 15 odstotkov svoje zmogljivosti po približno 2.000 polnjenjih. Posamezni moduli so

sestavljani iz šestih ali dvanajstih celic, ki se lahko posamično zamenjajo. 264 litij-ionskih VN celic je shranjenih pod rahlo dvignjenimi tlemi tovornega prostora, ki je načrtovan na isti način kot različica z zadnjim pogonom pri dizelskem motorju. S tem odpade tudi argument, da zavzamejo akumulatorji preveč prostora.

Sinhronski trifazni motor je nameščen na prednji desni strani na pogonski osi, moč pa se prenaša preko enostopenjskega gonila. Največja moč znaša 100 kW, pri trajnem obratovanju pa je na razpolago približno 50 kW, vedno pa je na razpolago 290 Nm navora. Med standardno opremo spadajo udobni sedeži za voznika in sopotnika, Climatronic, ogrevano vetrobransko steklo in sedeži, navigacijska

naprava, povezava za telefon, najnovejši instrumenti „Colour“ in LED-žarometi. Poleg tega je opremljen še s sistemi za pomoč pri parkiranju, ki imajo bočno zaščito, večnamensko kamero, kamero na zadnjem delu, tempomat, omejevalnikom hitrosti, sistemom za zaznavanje okolice, zaviranje v sili pri mestni vožnji in seveda naprednim sistemom za zaviranje v sili (EBA).

Omogoča zgodnjo, pozno in nočno dostavo v urbanih območjih, saj se lahko pomika zelo tiho in brez hrupa. Ker ima eTGE veliko manj gibljivih delov, je tudi vzdrževanje veliko bolj preprosto. To pomeni, da različna tipična servisna dela, kot je menjava olja in filtrov, niso potrebna. Ti dejavniki se pozitivno odražajo tudi v skupnih stroških lastništva (TCO).

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.



KRONE

Modularni sistem prihodnosti

Podjetje Krone Commercial Vehicle Group uvaja na trg modularni sistem prihodnosti, s pomočjo katerega bodo njihove stranke naročene prikolice prejele še hitreje kot doslej. Modularni sistem sestavljajo različice in kombinacije, ki so bile intenzivno preizkušene.



Ta standardizacija zagotavlja strankam konstantno visoko kakovost produktov. Za podjetje in stranke pa te spremembe pomenijo hitrejšo obravnavo, večjo varnost in zanesljivost. Oblikovanje prikolic je v bilo preteklosti zasnovano po posameznih naročilih. Z uvedbo tega sistema pa je takoj znano, katere komponente se potrebne za izdelavo vozila in to neodvisno od naročila. Stranke pa z uvedbo tega sistema sedaj lahko izberejo prikolico z zelenimi specifikacijami na lažji in bolj ciljno usmerjen način.

BPW

Elektrohidravlični pomožni krmilni sistem Active Reverse Control (ARC)



Manevriranje prikolic je lahko sedaj z inovativnim pomožnim krmilnim sistemom podjetja BPW še hitrejše in varnejše. Sistem se lahko namesti v samo nekaj urah in je sedaj na voljo tudi za nizko priklopno vozilo. Pomožno krmiljenje izboljša funkcije in področje uporabe prikolice ter zmanjša obračalni krog, obenem omogoča tudi prihranek goriva in zmanjšuje obrabo pnevmatik. Sistem je bil tudi nagrajen z drugim mestom v kategoriji Šasije na Trailer Innovation Award 2019, katere članica žirije je tudi naša redakcija. Sistem je sestavljen iz krmilne enote, hidravlične enote in krmilnega valja z integriranim senzorjem za sledenje. Volanski valj je nameščen lokalno na samo krmilno os in se upravlja s hidravlično enoto z rezervoarjem. Krmiljenje deluje popolnoma samodejno. Ko voznik vklopi vzvratno prestavo, se sistem aktivira s pomočjo žarometov za vzvratno vožnjo ter senzorja vrtilne hitrosti in smeri obračanja. Krmilna enota uporablja inovativno tehnologijo senzorjev, ki samodejno zazna smer in kot krmiljenja. Pomožni krmilni sistem se aktivira samo pri vzvratni vožnji. Pri premikanju naprej je sistem pasiven, krmiljenje pa se izvede mehansko s samoupravnim delovanjem.

SCHMITZ CARGOBULL

Kontejnarski priklopniki zopet v prodajnem programu

Proizvajalec prikolic Schmitz Cargobull je v svoj program znova dodal kontejnerske polpriklopnike S.CF, ki jih bo ponujal v treh izvedbah: S.CF Gooseneck 45 ,Euro Light, S.CF Gooseneck 45' Euro in S.CF Gooseneck 40 ,LX. Priklopniki so razvili pri Schmitz Cargobull sami in je postavljen na trisosno S.CF šasijo, proizvodnja se bo začela še letos pri njihovem turškem partnerju, Koluman Otomotiv Endustri v Mersinu. Obseg proizvodnje predvideva do 1.000 enot letno do leta 2021.



NOOTEBOOM**Patent za vlečne adapterje LIFTAD**

Konec lanskega leta je Nootboom prejel evropski patent (številka EP1558464) za LIFTAD, posebne vlečne adapterje za prevoz mega vetrnic. Kmalu po izdaji patenta za nizek nakladalnik EURO-PX je to še en pomemben inovacijski uspeh za Nootboomove prikolicе. Ta najnovejši patent za Nootboom bo ostal veljaven do konca leta 2023. LIFTAD-100 za Mega Windmill Transporter je bil posebej razvit za prevoz velikih kosov do nekaj več kot 40 metrov v dolžino, brez uporabe nakladalnega dna. Po njegovi uvedbi leta 2005 se je Mega Windmill Transporter v preteklih letih uporabljal za prevoz vetrnih turbin Vestas V90-3MW, ki so bile pritrjene s posebnimi adapterji v LIFTAD. Do danes se koncept Nootboom Mega Windmill Transporter skoraj ni spremenil in je še vedno najbolj inovativna in učinkovita transportna rešitev za prevoz velikih kosov.

**KÖGEL****Trionsni prekucnik za ECOSOIL**

ECOSOIL Süd GmbH je razširil svoj vozni park s 17 Köglovimi 3-osnimi prekucnimi prikolicami s 24 m³ nakladalne površine. Podružnica v Ulmu je leta 2013 pridobila prve prekucne prikolicе Kögel. Dve od 17 novih prikolic bodo dodane voznemu parku sestrskе družbe Umweltschutz Nord GmbH. Okvir šasije je izdelan iz visokokakovostnega jekla in z zmanjšano maso za prevoz več tovora. Prikolicе so izdelane iz trdega in kaljenega jekla Hardox-450 s petimi milimetri debeline in s stranskimi stenami debeline štirih milimetrov, izdelanih iz jekla S700 visoke trdnosti. S tem je prikolica izjemno robustna in vzdržljiva. Poleg kombinacije, ki jo je izbral ECOSOIL, so Köglove prekucne prikolicе na voljo tudi v različnih kombinacijah debelin okvirja in sten. Okvir je na voljo v debelini 4, 5 ali 6 milimetrov, stranske stene pa so debeline 3, 4 ali 5 milimetrov.

**KRONE****Podjetje gradi nov center za validacijo izdelkov (Future Lab Validation Centre)**

Podjetje Krone Future Lab bo zagotovilo validacijo tehnične ustreznosti vseh izdelkov ter izvedlo homologacijo vozil in strojev glede na zahteve posameznih držav. Prav tako bo zagotovilo tudi natančne certifikate o uporabni dobi vozil, strojev in osi, razvijali bodo tudi koncepte avtonomne vožnje. Industrijski park Lingen ponuja odlično infrastrukturo in neposreden dostop do avtoceste A31. Dodatna prednost je bližina kampusa Univerze za uporabne znanosti Osnabrück, ki je tesen partner podjetja Krone. Novi center Krone Future Lab se bo razprostiral na 13 hektarjih. V načrtih je prikazana stavba, v kateri so strojna dvorana, delavnice, testna dvorana s testnimi ploščadami in pisarne. Center za validacijo pomaga podjetju Krone pri izpolnjevanju vedno strožjih predpisov in zakonov ter vse večjih zahtev glede kakovosti, funkcionalnosti in uporabnosti izdelkov. Prva faza projekta Future Lab vključuje naložbo v višini približno 20 milijonov evrov.



**TRAILER
INNOVATION**
2019

Revija Transport & Logistika je članica
mednarodne žirije Trailer Innovation.

»PROZORNA« PRIKOLICA

Podjetje Valeo je predstavilo revolucionarno novost, ki bo v bodoče pomagalo voznikom tudi pri upravljanju tovornih vozil.

Besedilo: Goran Kekić

ŠTEVILNI PROFESIONALNI vozniki so že več let razmišljali o rešitvi, ki bi jim olajšala upravljanje vlačilcev ali tovornjakov s prikolicami. Taka rešitev je sedaj v testni fazi. Na sejmu CES v Las Vegasu v Nevadi, svetovnem zbirališču vseh, ki so kakorkoli povezani z najnovejšimi tehnologijami iz sveta potrošništva, so bile predstavljene številne novitete. Sejem že več kot 50 let služi kot poligon za inovatorje in revolucionarne rešitve v tehnologiji, tam pa je bila predstavljena tudi ena izmed faz, v kateri se inovacije nove generacije predstavljajo pred vstopom na tržišče. Prav zato sejemska prireditelj privlači številne svetovne poslovne voditelje in tudi pionirje s področja raznovrstnih tehnologij.

Francosko podjetje Valeo, ki se lahko pohvali z več kot 100-letno tradicijo, je pred-



stavilo testno različico opreme, brez konkurence na tržišču, ki omogoča vozniku vozila s prikolico da ima popoln pregled nad dogajanjem za vozilom.

Svetovna premiera sistema Valeo XtraVue Trailer je predstavila sistem »prozorne« prikolicе, ki nudi neprecenljivo pomoč pri vožnji. Sistem uporablja videoposnetke kamer, ki se nahajajo na zadnjem delu vozila in prikolicе. Te nato kombinira med seboj in ustvari homogeno sliko, in sicer na tak način, da voznik na malem ekranu v vozniški kabini pred seboj vidi vse, kar se dogaja za vozilom, s čimer postane prikolicа »prozorna«. Voznik na ta način lažje upravlja vozilo in to kljub temu, da ima za seboj priklopljeno prikolicо. Kot vsi varnostni sistemi, vgrajeni v sodobna vozila, je pričakovati, da bo novi sistem Valeo XtraVue Trailer kmalu našel svoje mesto v tovornih vozilih.



220+

udeležencev

20+

predavateljev

15+

ur strokovnih vsebin

10+

mednarodnih strokovnjakov
iz vse Evrope

Logistični kongres 2019

OSKRBOVALNE
VERIGE V ZNANOSTI
IN PRAKSI

3. in 4. april 2019, Grand Hotel Bernardin, Portorož
5. april – ogled dobrih praks

Organizacija & Tehnološka modernizacija –
le skupaj pomenita odličnost in dodajata vrednost

LOGISTIČNI
DOGODEK,
KJER NE SMETE
MANJKATI!

Vrhunske dobre prakse, domači in mednarodni strokovnjaki, prikaz konkretnih rešitev!

- Katere spremembe na carinskem področju lahko pričakujemo v prihodnjih letih in kako se nanje pripraviti?
- Kdaj bo tovorni list v elektronski obliki obvezen? Kdaj začeti s pripravami? Katere so ključne aktivnosti?
- Katere spremembe pri digitalizaciji preostalih transportno logističnih dokumentov lahko pričakujemo v prihodnosti?
- Kako je logistika organizirana, kako se lotevajo sprememb v oskrbnih procesih, kakšen je sistem vodenja v podjetjih, kjer je logistika organizirana celovito in predstavlja eno od najpomembnejših funkcij?
- Kako vzpostaviti učinkovito funkcijo razvoja tehnologije in storitev?
- Dobre prakse s področja optimizacije logistike in transporta
- Uvajanje modernih tehnologij v logistični proces
- Primeri celovitih digitalnih preobrazb v transportnih in logističnih podjetjih
- Zakaj z digitalizacijo ne smemo čakati? Zakaj so te odločitve tako težke?



Skenirajte QR kodo in si naložite mobilno aplikacijo Attendify (Logistics Congress 2019)



www.logisticnikongres.si | www.logisticscongress.eu

Organizator



Generatna pokrovitelja



Pokrovitelj večera



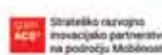
Veliki pokrovitelj



Pokrovitelji



Partnerja



Medijska partnerja



Tehnična izvedba





ZAŠČITNI PREMAZI NOVE DIMENZIJE

Nova lakirnica podjetja Krone, katere gradnja je potekala 13 mesecev, se nahaja v mestu Werlte in se razprostira na površini 16.500 m². V dolžino meri 120 x 130 metrov in je na posameznih delih visoka tudi do 20,5 metra. S to tovarno Krone vlaga v najsodobnejše procese izdelovanja prikolic, odlikuje pa jo visoka stopnja avtomatizacije.

Besedilo: Boštjan Saje, Matej Jurgele; fotografije: Krone

LAKIRNICA z najmodernejšimi sistemi barvanja zagotavlja najvišjo stopnjo zaščite šasij in drugih delov polpriklonikov pred vplivi okolja, saj uporabljajo sistem katodnega barvanja in prašnega lakiranja. Nova površinska zaščita zagotavlja ohranjanje vrednosti produktov in obenem tudi zaščito investicij strank, saj so prikolice Krone odporne proti vremenskim vplivom in vzdržljive v skladu z najnovejšimi zahtevami. Investicija v novo lakirnico je vredna 40 milijonov evrov.

Doseganje visokih ciljev

Volker Perk, vodja industrijskega inženiringa skupine Krone Commercial Vehicle Group, je opisal filozofijo in tehnično mojstrovino, v novi lakirnici na lokaciji Werlte.





Volker Perk, vodja industrijskega inženiringa skupine Krone Commercial Vehicle Group.

Od začetka julija 2018 dalje se že izdelujejo šasije v novi lakirnici. Kaj to pomeni za vas osebno?

Res sem vesel, da smo lahko skupaj sodelovali kot ekipa. Skupaj smo zastavili visoke cilje in jih dosledno dosegli pred predvidenim rokom! Vsi, ki so sodelovali, so v preteklem letu in pol vložili veliko energije in zagotovili, da so vse naše zamisli uresničene in vse zahteve izpolnjene. Gradnja je bila zaključena tudi brez oviranja obstoječih proizvodnih procesov. To je bil res poseben dosežek. Prav tako smo lahko brez težav integrirali tudi nove procese. Teme, »kakovost« in »trajnost«, so bile pri tem vedno izjemno pomembne. Po mojem mnenju nova lakirnica odlično predstavlja koncept kakovosti, ki ga pooseblja podjetje Krone.

Zakaj so pri Krone investirali v tako sodobno lakirnico?

Želeli smo postaviti nove standarde za zaščito naših podvozij, in sicer v smislu kakovosti, korozijske zaščite ter energetske učinkovitosti. Center omogoča vrhunsko avtomatsko kontrolo celotnega procesa nanašanja zaščitnega premaza. Barvanje in montaža sta ločeni: to zagotavlja optimalno zaporedje nanašanje premazov in montaže.

Po čem se razlikujejo sistemi, zlasti v smislu bodočih izzivov?

Visoka stopnja avtomatizacije! Omogoča maksimalno zanesljivost in to tudi ob pomanjkanju kvalificiranih delavcev – zagotovljena je visoka kakovost proizvodnje. Dinamično, popolnoma avtomatizirano skladišče je integrirano v procesni sistem, s čimer so izdelki ustrezno uvedeni v vsako procesno fazo. Sodobna tehnologija »tekočega

traku«, v kombinaciji s centralno procesno avtomatizacijo zagotavlja, da so vsi procesi optimalno nadzorovani in da se vsi procesi izvajajo znotraj lakirnega objekta. Vsak korak obdelave se ustrezno digitalno nadzoruje in tudi zabeleži.

Na kakšen način je zagotovljena popolna zaščita pred korozijo?

Izdelke obdelamo optimalno, tako da se barva trdno oprime podlage. Celotno šasijo najprej očistimo s 3D-peskanjem. K temu pripomore tudi kombinacija razprševanja in potopnega razmaščevanja, pa tudi fosfatiranje cinka s kasnejšo pasivizacijo. Sistem nanašanja CDP nudi optimalno zaščito pred korozijo. Ima poseben aditiv za zaščito robov, kar zagotavlja boljšo zaščito vsakega roba zaradi debelejšega nanosa plasti. Po termični obdelavi pri približno 190 stopinjah Celzija je izdelan homogeni, difuzijsko neprepusten filmski premaz, ki zanesljivo ščiti šasijo pred okoljskimi vplivi. Poleg tega je postopek prašnega nanosa avtomatiziran, zato lahko izpolnimo vse zahteve kupcev glede barv. In ne nazadnje, sodobna tehnologija toplotne obdelave ima svojo vlogo pri zagotavljanju najboljše zaščite pred korozijo.

Kako se spopadate s tistimi predeli šasije, ki jih je še posebej težko doseči?

S pomočjo kompleksnih simulacij smo izdelali stroj za peskanje, tako da ta doseže obdelovanca do zadnjega kotič-

ka. Ta je nato optimalno pripravljen na zaščito: kombinacija brizganja, pršenja in potopnega razmaščevanja zagotavlja popolnoma čisto in brez prahu površino – optimalno podlago za nadaljnji postopek nanosa. Cinkov fosfat reagira neposredno z materialom podvozja, CDP pa zagotavlja, da je ohišje enakomerno zaščiteno, tudi v luknjah in na zaprtih delih konstrukcije.

Kakšno vlogo ima varstvo okolja pri oblikovanju centra?

Za nas je bilo zelo pomembno, da čim bolj zaščitimo okolje in da vsa sredstva uporabimo odgovorno. To smo dosegli z intenzivnim načrtovanjem in s temi sistemi smo dosegli novo raven učinkovitosti.

In kakšni so plani za prihodnost?

Na tej točki smo veseli, da lahko že sedaj našim kupcem ponudimo zaščito površin za vozila, ki so že pripravljena na prihodnost. Seveda svoje procese nenehno izboljšujemo in v prihodnjih mesecih in letih bo zagotovo prišlo do še katerega zanimivega projekta – tako majhnega kot tudi velikega.

1. KORAK: PRIPRAVA ŠASIJ NA POSTOPEK OBDELAVE

Neobdelane šasije prispejo v lakirnico kot paket štirih. Nato se brez potrebe po težkih manevrih pomaknejo skozi



dostavno loputo. Ta del objekta je obenem tudi skladišče, kjer posamezna šasija počaka na vstop v nadaljnji sistem obdelave. Postopki si sledijo drug za drugim, saj gre za skrbno načrtovan in avtomatiziran proces. Transportni sistem prevzame neobdelano šasijo na povezovalni postaji z dvema žerjavoma. Tovarna v postopku nanašanja prevleke uporablja topel zrak s hladilnih območij, s tem se zagotovi, da šasija ogrodja, predhodno segreta na sobno temperaturo, v naslednje faze postopka vstopi suha. Ventilacijski sistem zrak usmerja neposredno na neobdelane šasije v začetku postopka.

2. IN 3. KORAK: SISTEM PESKANJA IN SISTEM ČIŠČENJA

To je prva stopnja, skozi katero mora vsaka šasija. Ker šasija pride do te stopnje neobdelana, je potrebno njeno površino natančno obdelati s postopkom peskanja z jeklenimi kroglicami. S tem se odstranijo vse nečistoče, rezultat tega pa je čista, svetla in na nadaljnjo obdelavo pripravljena površina. Sistem za peskanje ima 22 turbin, ki so v komori za peskanje nameščene tridimenzionalno, tako da dosežejo skoraj vse površine šasije. Med procesom peskanja je šasija »obstreljena« z okoli 25 tonami materiala za peskanje, ki potuje s hitrostjo okoli 300 km/h. Uporabljeni material za peskanje se nato ponovno vrne za ponovno uporabo. Po obdelavi veliko jeklenih kroglic ostane na šasiji in v odprtinah. Na naslednji stopnji je šasija očiščena tega materiala. Za ta namen so izdelali napravo, ki šasijo večkrat premakne okoli svoje osi z vrtenjem in nagibanjem, s čimer ostanki materiala za peskanje odpadejo in ostane čista kovinsko površino.



4. KORAK: STOPNJA S POTAPLJANJEM V KADI

Šasija je predhodno obdelana s potapljanjem v različne kadi in nato prevlečena s CDP-premazom. Po obdobju testiranja, med katerim so uporabili več kot 1000 kovinskih delov, ki se uporabljajo pri izdelavi šasij, so se pri Krone odločili za trikationsko-cinkfosfatiranje – trenutno najboljšo tehnologijo. Sistem deluje v treh korakih. V postopku pred obdelavo je šasija potopljena v različne kadi, v eno za drugo. Tekočina v kopeli stalno kroži, s čimer je dosežena pH konstanta, parametri pa se stalno preverjajo. Vsaka šasija za ta proces porabi približno 90 minut:

- A) **Razmaščevanje z brizganjem in pršenjem:** na tej točki je šasija mehansko očiščena. Ko vstopi v kad za pršilno razmaščevanje, se izpere s pomočjo velikega števila šob, medtem ko se stalno premika.
- B) **Stopnja potopne razmastitve v kopeli in izpiranje:** v tej fazi je šasija temeljito očiščena in znova razmaščena. Za ta namen se uporabljajo

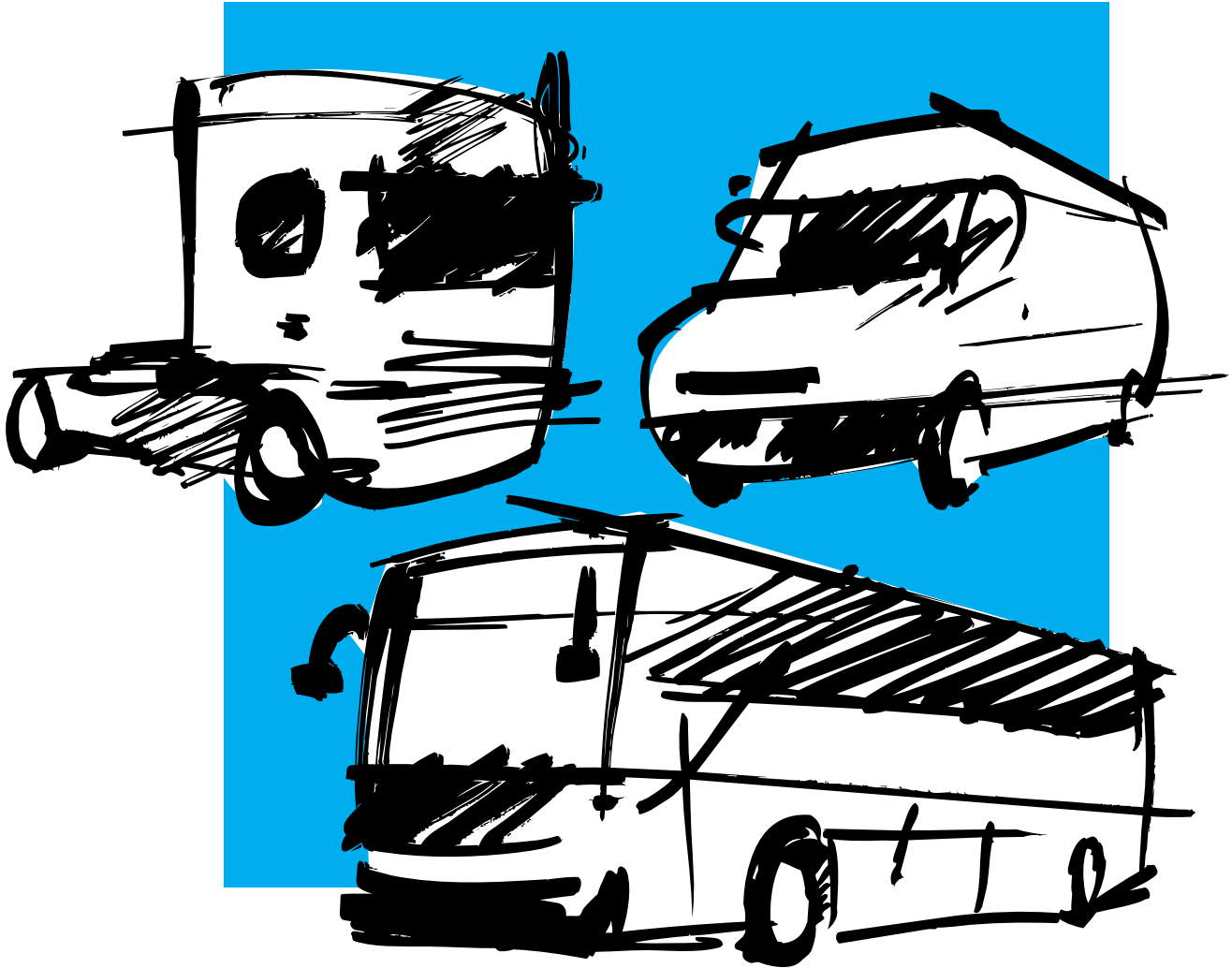


- C) **Priprava površine za brezhiben CDP-nanos:** cink fosfatiziranje se izvede pred katodnim barvanjem. To je kemični proces, s katerim se površina pripravi za optimalno absorpcijo barve. Šasijo se potopi v raztopino s kislino, ki sproži zeleno reakcijo s kovino. Cink fosfatiziranje izboljša oprijem premaza in obenem dodatno zaščiti pred korozijo. Šasija se nato dvakrat izpere pred dokončanjem. Kot rezultat je površina, ki je popolnoma in enakomerno zaščitena. Temu sledi nadaljnje izpiranje z demineralizirano vodo.



- D) **CDP-nanos:** za konec sledi še zadnja faza postopka, kjer gre šasija v rezervoar, ki vsebuje CDP-premaz. Pri potopitvi CDP-premaz doseže tudi najmanjše odprtine, da se zagotovi enakomeren in učinkovit nanos na kovino. CDP-nanos se na šasijo nanaša s pomočjo enosmerne napetosti 300 V in pri toku 2.300 amperov. Komponente so nato še dvakrat oprane, da se odstranijo ostanki barve.

14. IZBOR ZA SLOVENSKO GOSPODARSKO VOZILO



**IZBERITE SLOVENSKI
TOVORNJAK, AVTOBUS IN
DOSTAVNIK LETA**

**Glasujte od 1. marca dalje na:
www.gvl.si**





MAN SERVICECARE – ODSLEJ BREZPLAČNO NA VOLJO ZA SLOVENSKE MAN STRANKE

Digitalizacija v vsakodnevno poslovanje prinaša številne prednosti. Izziv je videti vse priložnosti, ki jih digitalizacija ponuja. Zato so si v MAN-u postavili zahtevno nalogo. Kako lahko digitalizacija pomaga, da bo poslovanje njihovih strank bolj inteligentno, učinkovito in na koncu tudi bolj donosno? Rešitev, ki so jo letos predstavili na slovenskem trgu, so MAN-ove digitalne storitve, o katerih smo se pogovarjali s Tomažem Bratino, direktorjem prodaje v MAN Truck & Bus Slovenija.

Kaj so MAN DigitalServices?

MAN-ove digitalne storitve obsegajo posebne storitve, namenjene vozilu, ki zagotavljajo obsežen pregled voznega parka in podatkov vozila. Omogočajo izboljšanje razpoložljivosti vozil in poskrbijo, da je čas, ko vozila niso pripravljena na obratovanje, čim krajši, hkrati pa jih vozijo bolj usposobljeni vozniki, zmanjšajo se stroški obratovanja in povečajo prednosti.

Kako konkretno se to kaže v praksi?

MAN-ove digitalne storitve so na razpolago kot del platforme RIO. MAN-ovim strankam je omogočena brezplačna prijava in registracija posameznih vozil na platformo. S tem se jim samodejno aktivirata RIO Box* (del serijske opreme vozil MAN) in osnovna storitev MAN Essentials, ki je za MAN-ove stranke BREZPLAČNA.

Več informacij o MAN DigitalServices www.digital.man.



Darko Antić, MAN DigitalServices in Tomaž Bratina, vodja prodaje.

PREDSTAVLJAMO NEKAJ OSNOVNIH PAKETOV:

Z marcem 2019 ste slovenskim strankam predstavili novo brezplačno storitev ServiceCare. Ali lahko na kratko izpostavite ključne prednosti, ki jih ServiceCare prinaša vašim strankam?

Od 7. marca 2019 je slovenskim strankam na voljo nova brezplačna storitev ServiceCare oz. proaktivno upravljanje vzdrževanja. S storitvijo MAN ServiceCare našim strankam pomagamo pri analizi vozil in usklajevanju administracije, povezane z naročili na servis in to povsem brezplačno. Stranka za vsako vozilo posebej preprosto izbere zeleno MAN-ovo delavnico, ki nato prevzame upravljanje vzdrževanja.

Kratek pregled prednosti storitve MAN ServiceCare:

- Izboljšano stanje vzdrževanja vozila.
- Prihranek časa in denarja zaradi inteligentnega usklajevanja servisnih naročil.
- Povečana prodajna vrednost.
- Hitro, enostavno naročanje na servis s storitvijo MAN ServiceCare in naknadni pregled trenutnega stanja vzdrževanja.

Govorimo o digitalizaciji poslovanja, ki zahteva nov način dela. Kako zagotavljate podporo slovenskim strankam?

Podporo strankam zagotavljamo z lokalno MAN DigitalServices ekipo (030 200 520, man-digital@man.eu), ki našim strankam pomaga vstopiti med digitalne pionirje na področju inteligentne logistike.

Kaj napovedujete za prihodnje?

Cilj MAN-ovih storitev je izboljšati funkcionalne in poslovne procese, vse pa imajo nekaj skupnega: poskrbele bodo, da bo transportni posel naših strank bolj enostaven in učinkovit – s tem pa tudi bolj dobičkonosen. MAN bo paleta storitev nenehno dopolnjeval in tako strankam omogočil inteligentno povezovanje znotraj celotnega transportnega sektorja.

Enostavno in povsem brez stroškov lahko MAN-ove stranke dobijo pregled in analizo uspešnosti flote. Nato pa lahko, glede na individualne potrebe, naročijo dodatne MAN-ove digitalne storitve, ki njihovo poslovanje še dodatno optimizirajo.



MAN ESSENTIALS

MAN Essential je osnovni paket storitev, ki vam omogoča dostop do vseh ključnih storitev MAN. S tem paketom lahko izkoristite vse prednosti storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare. Paket vključuje tudi dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare. Paket vključuje tudi dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare.



MAN COMPLIANT

MAN Compliant je storitev, ki vam omogoča dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare. Paket vključuje tudi dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare. Paket vključuje tudi dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare.



MAN CONNECTED CODRIVER

MAN Connected CoDriver je storitev, ki vam omogoča dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare. Paket vključuje tudi dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare. Paket vključuje tudi dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare.



MAN SERVICECARE

MAN ServiceCare je storitev, ki vam omogoča dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare. Paket vključuje tudi dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare. Paket vključuje tudi dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare.



MAN DRIVER APP

MAN Driver App je storitev, ki vam omogoča dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare. Paket vključuje tudi dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare. Paket vključuje tudi dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare.



MAN PERFORM

MAN Perform je storitev, ki vam omogoča dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare. Paket vključuje tudi dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare. Paket vključuje tudi dostop do vseh ključnih storitev MAN, vključno s storitvijo ServiceCare.



MALI VELIKAN – MAXI UŽITEK

Besedilo in fotografije: **Goran Kekić**

ISUZU Novociti Life, eden izmed najbolje prodajanih modelov Anadolu Isuzu, je bil prvič s svojo novo Premium opremo predstavljen na sejmu IAA v Hannoveru leta 2018. Prinaša številne izboljšave v dizajnu kot udobju.

Vozilo je opremljeno z informacijskimi sistemi, da vse potrebne informacije pravočasno prispejo do prevoznika. NovoCiti Life je LE avtobus, oziroma nizkopoden je do drugih vrat, zaradi česar omogoča enostaven privoz starejših in gibalno oviranih oseb ter tudi

Voznikov delovni prostor je enostaven in pregleden.





Zanimiv dizajn, enostavno servisiranje in vzdrževanje so odlike midibusa Novociti.

oseb z invalidskim vozičkom, ki lahko v avtobus vstopijo s pomočjo električno upravljane vstopne platforme. Za omogočanje nizkopodnosti je celotna pogonska struktura 8 metrov dolgega vozila pomaknjena nazaj, s čimer je dosežena tudi boljša akustična izolacija, istočasno pa se s tem izboljša kakovost in udobje potovanja.

Dva testna modela sta v drugi polovici leta 2018 50 dni krožila po 25 državah na dveh kontinentih, skupaj pa sta vozila prevozili 20.000 kilometrov. Do konca leta 2018 je bilo v Turčiji prodanih več kot 350 vozil, v Evropi pa je trenut-

▶ Uporabljeni so kakovostni materiali



Kapaciteta vozila je 55 do 60 potnikov skupaj s predvidenimi mesti za osebe z invalidskimi vozički.

no največje naročilo na Poljskem – 25 avtobusov.

In kaj še prinaša novi nizkopodni midi avtobus v svoji standardni in premium različici?

ENOSTAVNO SERVISIRANJE IN VZDRŽEVANJE

Novi testni model v dolžino meri 7,8 metra, poganja ga FPT – Iveco Euro 6 motor moči 186 KM, v kombinaciji z avtomatskim menjalnikom Allison z retarderjem. NovoCiti Life Premium ima

NovoCiti Life je nizkopoden do drugih vrat, zaradi česar omogoča enostaven prevoz starejših in gibalno oviranih oseb.





Poganja ga Iveco Euro 6 motor moči 186 KM, v kombinaciji z avtomatskim Allison menjalnikom z retarderjem.

▶ Dober dostop do motorja

ogrevan vozniški sedež, tla so v imitaciji lesa, celotno vozilo pa se ponaša z novim dizajnom prednjih in zadnjih svetil, novo armaturno ploščo, novimi stropnimi in bočnimi oblogami, novim in prostornim dizajnom voznikovega prostora, svetlim potniškim prostorom



Dva testna modela sta v drugi polovici leta 2018 50 dni krožila po 25 državah na dveh kontinentih.



Velika ogledala omogočajo dober pregled nazaj.

z nekaj novitetami.

Novi premium model je zasnovan, da zagotovi udobje potnikov in tudi enostavno ter hitro servisiranje avtobusa. Motor je nameščen zadaj, kar servisnim delavnicam olajša vzdrževanje motorja in menjalnika, ko je to potrebno, medtem ko je pokrov motorja dizajniran in prilagojen za olajšan dostop. Zaradi stranskega pokrova, ki omogočajo dostop k motorju s treh strani, je vzdrževanje lažje in čas intervencije krajši.

NA CESTI ...

Pri vožnji midibusa po ozkih in zavutih



Funkcija »Kneeling« olajša vstop na postajališčih starejšim in gibalno oviranim osebam.

cestah, in v glavnem po slabših prometnicah, smo občutili dobrobit vozila opremljenega z zračnimi blazinami na obeh oseh. Funkcija »Kneeling« olajša vstop na postajališčih starejšim in gibalno oviranim osebam. Kapaciteta vozila je 55 do 60 potnikov skupaj s predvidenimi mesti za osebe z invalidskimi



Zaslon združuje vzratno kamero, kamero v notranjosti in zunanjo kamero.



Nova armaturna plošča je sedaj še preglednejša in ponuja vse potrebne informacije.

vozički, kar je odlična kapaciteta glede na dolžino vozila. Tu je tudi platforma za invalide na električni pogon. Zaradi vsega navedenega lahko ta model poimenujemo tudi mali velikan. Notranjost vozila ima LED-osvetlitev, prednji in stranski medsebojno povezan zaslon za označevanje linije, USB-priključke na nekaj mestih v vozilu, kakovostne materiale na potniških sedežih in v vozniškem delovnem prostoru. Sistem MobilEye je samo ena od prednosti, ki jo prinaša Premium paket opreme. S prihodom na hitrejše in bolj prometne ceste lahko zaznamo delovanje elektronskih sistemov, ki voznika opozarja-



Sistem MobilEye je samo ena od prednosti, ki jo prinaša Premium paket opreme.



Vozilo v dolžino meri skoraj 8 metrov.

jo (tudi z vibriranjem) na spreminjanje smeri brez uporabe smernega kazalca. In da je lahko vozilo cel dan v pogonu, je tu rezervoar goriva prostornine 130 litrov, in 30-litrski rezervoar za AdBlue. Podjetje Presečki Grupa, zastopnik Isuzu in VDL vozil za Slovenijo in Hrvaško, pričakuje, da bo ta model zaradi svojih karakteristik našel kupce tudi v našem

Kapaciteta je 55 do 60 potnikov

prostoru, o čemer smo se zaradi konfiguracije terena lahko ob vožnji prepričali tudi sami.

TEHNIČNI PODATKI Isuzu NovoCiti Life Premium

MOTOR

FPT NEF4, Electronic Common Rail, Turbo Diesel Intercooler, 4 cilindrov, prostornina 4500 cm³, največja moč 137 kW (186 KM) pri 2500 vrt./min., največji navor 680 Nm pri 1400 vrt./min.

PRENOS

Avtomatski Allison 2100, ali opciji: Allison 3270R (avtomatski), ZF 6S 1010 B0 (ročni)

ZAVORNI SISTEM

Spredaj/zadaj- kolutne zavore, ABS, ASR, retarder opcijsko

DIMENZIJE (mm)

D x Š x V: 7863/2435/3184

Medosni razmik:	4259
Prednji/zadnji previs:	1945/1806
Mase (kg)	Skupna masa: 10.755
Pnevmatike	215/75 R17,5
Vzmetenje	Spredaj zračno, zadaj zračno
Rezervoar goriva	130 litrov + AdBlue 30 litrov
Električni sistem	Akumulatorji 24V (2X12V) – 125 Ah
Kapacitet potnikov	21 (sedeči) + 39 (stoječi) = 60
Gretje in ventilacija	Grelec (sprednji/srednji/zadnji)
Klimatska naprava	Digitalna klimatska naprava (27,5 kW), A/C z gretjem opcijsko

VARNOST IN UDOBJE

Strešni varnostni izhod, strešni ventilacijski pokrov, senzor požara v motornem prostoru, omejevalnik hitrosti, zvočno opozorilo pri vzvratni vožnji. Opcije: avtomatski sistem gašenja požara v motornem prostoru, parkirni senzori, vzvratna kamera, kamera v notranjosti, zunanja kamera, dnevne luči (DRL), meglenke spredaj in zadaj, priklp za vleko vozila.

VRATA

Sprednja enokrnilna pnevmatska, zadnja dvokrnilna, pnevmatska, samodejno zaklepanje pri hitrosti nad 5 km/h, dostop oseb z invalidskimi vozički, daljinsko upravljanje sprednjih vrat.

VOZNIKOV SEDEŽ

Zračno vzmeten, progresiven, z naslonom za glavo.

PREMIUM PACK

Novi dizajn sprednjih in zadnjih svetil, vrhunski materiali in dizajn zračnih kanalov in stropa, imitacija lesa na tleh, LCD-zaslon z novim ABS-okvirjem, PU-plošča z merilniki, alternativna barva voznikovega dela, ISRI sedež z gretjem, MobilEye (opcija – opozarjanje na nenamerno menjavo voznega pasu, opozorilo z zvočnim signalom in vibriranjem/opozorilo na pešce in kolesarje, opozorilo o naletu), premium obložene stranice in USB-priključki.



DOBER VID POMEMBEN ZA VARNO VOŽNJO

Vid je neprecenljiv čut, ki nam omogoča doživljanje in razumevanje okolice ter eden izmed bistvenih varnostnih pogojev, da smemo sestiti za volan. Ohranjanje optimalne kakovosti vida lahko v prevozniskem jeziku enačimo z rednim servisiranjem vozila in odpravljanjem napak.

SLABŠEMU VIDU SE Z LETI NE MOREMO IZOGNITI

Ob problematiki pomanjkanja poklicnih voznikov tovornih vozil je na naših cestah tudi veliko starejših voznikov, pri katerih se vid, še posebej po 40. letu, naravno slabša. Nekateri vozniki imajo predpisana očala za vožnjo že dosti prej, kar pa se lahko med dolgotrajnim nošenjem in neustrezno kakovostjo pokaže tudi v obliki glavobolov, mrščenjem pogleda in men-canjem oči.

Po 40. letu vsem začne upadati prilagodljivost očesne leče in prej ali slej vsi potrebujemo očala za bližinski vid. Če imamo tudi očala za vožnjo, smo tako postavljeni pred dejstvo, da ali uporabljamo dvojna očala, ena za blizu, druga za daleč ali pa se odločimo za očala s progresivnimi lečami.

KATERA OČALA SO BOLJŠA ZA VOŽNJO – OČALA NA DALEČ ALI PROGRESIVNA OČALA?

Niti očala na daleč niti progresivna očala za vožnjo niso vedno najboljša rešitev. Če uporabljamo ena očala med vožnjo, druga za gledanje na blizu, med vožnjo dobro vidimo na cesti, pogled na armaturo pa ni jasen. Če se odločimo za nakup dražjih, progresivnih očal, s katerimi vidimo tako na blizu kot na daleč, se moramo navaditi njihove uporabe in se zavedati, da progresivna stekla do neke mere izkrivljajo sliko.

REVOLUCIJA: LASERSKO ODSTRANJEVANJE OKVARJENE LEČE

Starostno daljnovidnost lahko uspešno trajno odpravimo z lasersko operacijo. V tem primeru ne gre za klasično laser-



Trajno oster vid

Znotrajočasne leče so v očesu vstavljenе trajno, do konca življenja, s tem pa je trajna tudi dosežena vidna ostrina. Potem ko je naravna leča enkrat zamenjana z umetno, namreč nimamo več težav z upadanjem prilagoditve naravne očesne leče, zaradi katere starostna dioptrija sploh nastane in tako se nam dioptrija na blizu ne more več spremeniti. Prav tako ne moremo dobiti sive mrene.

sko operacijo, kot jo uporabljamo za odpravo daljnovidnosti in kratkovidnosti, pač pa za operacijo, pri kateri starostno okvarjeno očesno lečo nadomestimo z multifokalno lečo. Te leče uklanjajo svetlobo pod več koti in tako omogočajo oster vid pri gledanju na daljavo in bližino. S to operacijo ne le da se za vedno znebimo očal, z njo lahko odpravimo tudi sivo mreno oziroma preprečimo, da bi jo sploh dobili.

Poseg vstavitve znotrajočasne leče je enostaven in poteka enako kot pri odpravi sive mrene. Najprej se odstrani naravna leča in jo nadomesti z multifokalno znotrajočasno lečo.

V očesnem centru Morela okulisti za vstavev multifokalnih leč uporabljamo najsodobnejši laserski sistem Catalys® Precision Laser System. Ta omogoči, da naravno okvarjeno lečo iz lečne ovojnice odstrani robot z zelo preciznim laserskim žarkom in ne več kirurg s kirurškimi instrumenti, kot je to pri klasični operaciji. Največja prednost laserske odstranitve naravne leče je v tem, da laser ležišče leče pripravi z mikronsko natančnostjo, tako precizno, da potem znotrajočasno multifokalno lečo lahko v oko vstavimo na popolnoma optimalni optični osi. Zaradi tega je leča veliko bolj stabilna, hkrati pa tako vstavljena leča omogoča najboljšo ostrino vida in kontrastnost vida. Poseg se izvede na obeh očesih hkrati v kapljični anesteziji, traja pa 10 do 15 minut in je povsem neboleč.

OSTRINO VIDA DOLOČA IZBIRA LEČE

Vse multifokalne (večžariščne) leče, ki jih vstavimo v lečno ovojnico, uklanjajo svetlobo pod različnimi koti in jo tako projicirajo v več žariščnih točk. Na ta način popravijo dioptrijo in astigmatizem ter omogočajo dober vid na daljavo in bližino. Vseeno pa je med njimi razlika. Z nekaterimi lečami bolje vidimo na srednji razdalji, na primer pri delu z računalnikom, pri drugih pa je bolj oster vid na daljavo. Zato izbiramo leče vedno prilagodimo potrebam pacienta.

OKREVANJE PO OPERACIJI

Za operacijo si je treba rezervirati tri ure časa in se dogovoriti za spremstvo, saj takoj po posegu ne boste mogli voziti. Po operaciji sledita še dva kontrolna pregleda, za volan pa lahko sedemo že naslednji dan.



Amo Symphony leče: Vid je jasen na daleč in srednje razdalje. Nočnega bleščanja je bistveno manj.



Trifokalne leče: Vid je jasen na daleč, blizu in srednje razdalje.

Naročite se na brezplačni pregled in se o možnostih odprave starostne dioptrije posvetujte z našimi zdravniki.

OKULISTI & OPTIKA

MORELA

Tehnološki park 21, Ljubljana – Brdo
T: 01 510 23 40
E: info@morelaokulisti.si
www.morela.si

V očesnem centru Morela okulisti za odpravo starostne daljnovidnosti uporabljamo najsodobnejšo tehnologijo in najbolj kakovostne znotrajočasne leče. V Sloveniji smo prvi center za lasersko odpravo dioptrije z akreditacijo najuglednejše ameriške akreditacijske ustanove za zdravstvene organizacije Joint Commission International.

Bolje »pomanjkljiva« direktiva kot množica nacionalnih predpisov

V okviru Evropskega sveta se že nekaj časa ubadajo z oblikovanjem mobilnostnega svežnja ukrepov. Njegovi osnovni cilji so izboljšanje konkurenčnosti transportne panoge, zmanjšanje ogljičnih izpustov in digitalizacija, vendar pa se pogledi držav članic prav na vprašanje zagotavljanja konkurenčnih pogojev precej razhajajo ... Kar je velika težava in je zaradi tega skorajšnji sprejem mobilnostnega svežnja (v obliki ustrezne direktive) precej negotov.

Besedilo: Janez Kukovica

RAZPRAVO o omenjenem mobilnostnem svežnju so februarja opravili tudi v obeh slovenskih avtoprevoznih združenjih na skupnem posvetu s štirimi evropskimi poslanci. Izkazalo se je, da kar nekaj rešitev, ki jih ponuja sveženj, slovenskih avtoprevoznikov ne zadovoljuje.

Avtoprevoznikom se zdi zlasti nesprejemljiva ureditev kabotaže. Pričakovali bi, da bi načelo prostega pretoka ljudi, blaga, storitev in kapitala, ki ga razglasha unija, postopoma zmanjševalo razne ovire v tem pretoku, a tokratni sveženj kabotažne rešitve kvečjemu zaostri. Značilno je, da pobude za zaostritev kabotaže prihajajo predvsem iz nekaterih starih držav članic, ki s konservativno držo več kot očitno zapirajo svoja tržišča. Slovenski avtoprevozniki pa dosledno zagovarjajo prost dostop do trga, na katerem bi vsi sodelovali enakopravno.

Ali bodo omenjeni mobilnostni sveženj spravili pod streho še v tem mandatu evropskih institucij, postaja vse bolj negotovo. Do izteka mandata so na programu le še tri plenumska zasedanja, zadnje glasovanje znotraj evropske ljudske stranke, ki predstavlja najmočnejšo strankarsko skupino v evropskem parlamentu, pa je povečal razhajanja znotraj nje o tej problematiki. Ob zavrnitvi svežnja je en del njenih poslancev menil, da so kabotažni pogoji premalo zaostreni, drugi del pa, da so preveč.



Posveta so se udeležili štirje evropski poslanci: Patricija Šulin, Igor Šoltes, Franc Bogovič in Romana Tomc.

PROBLEM OSTAJO TUDI NAPOTITVE VOZNIKOV

Določila o napotovanju delavcev naj bi, kot ugotavljajo slovenski avtoprevozniki, za področje cestnega transporta veljala le na področju kabotažnih prevozov, predmet napotitve pa ne morejo biti prevozi v bilaterali, tranzitu ali prevozi v tretje države.

Nerazumno strogo delujejo tudi predlogi v zvezi z izvajanjem tedenskih počitkov voznikov. Sveženj namreč predvideva obveznost tedenskega počitka zunaj kabine vozila. A prevozniki menijo, da voznikov, ki prevažajo tovor, ne gre enačiti z vozniki avtobusov, razen tega kabine sodobnih tovornjakov ponujajo visok bivalni standard in s tem tudi kakovosten počitek.

Poseben problem v gradbeništvu je uporaba tahografa

Ne nasprotujejo pa zahtevi, da se morajo vozniki po štirih tednih vožnje v tujini vračati na počitek v domačo državo, s tem da lahko vozilo ostane v tujini.

Nadalje so opozorili na potrebo, da se prevozi v gradbeništvu izvzamejo iz uporabe pravil o času vožnje, odmori in časih počitka za voznike. Tako imenovane izjeme lahko na svojem ozemlju določi vsaka država članica na svojem ozemlju. Utemeljitev vidijo v tem, da so prevozi na gradbiščih le



Predsednik sekcije za promet pri OZS Peter Pišek je pripravljen sprejeti tudi »kompromisne« rešitve, s tem da bi v svežnju našli prostor nekateri ključni slovenski predlogi.

postranska dejavnost, ki podpira izvajanje gradbenih del, dinamiko voženj pa narekujejo gradbena dela, ki so odvisna od letne sezone oziroma vremenskih razmer. V času najvišje gradbene sezone pa postanejo predpisani časi vožnje, odmorov in počitkov resna delovna ovira. Poseben problem v gradbeništvu je tudi uporaba tahografa, saj gre v gradbeništvu večinoma za neprofesionalne voznike, ki niso večši ravnarja s tahografom.

Ob tem prevozniki želijo, da bi izvzem iz pravil omenjene socialne zakonodaje veljal za gradbene prevoze do radiusa 100 kilometrov. Dober vzor za takšno rešitev vidijo na primer v ureditvi prevozov mleka, rib ipd.

Udeleženci posveta so na koncu aktualne rešitve mobilnostnega svežnja označili kot rezultat pristajanja na očitne kompromise, ki za slovensko avto-prevozništvu »niso optimalni«. Vendar pa Slovenija podpira tudi tako »pomanj-

kljiv« dogovor, saj je za evropski cestni transport vsekakor bolje, da veljajo poenotena pravila za izvajanje prevozov v vseh 27 članicah, kot pa da vsaka država izvaja svoja pravila (kar je trenutno najbolj vidno – in moteče – na področju napotovanja voznikov). Seveda pa si želijo, da bi se v končno besedilo mobilnostnega svežnja prebila vsaj nekatera stališča slovenskih avtoprevoznikov, na primer izvajanje tedenskih počitkov in izjeme za gradbene prevoze.




STROKOVNJAKI ZA PNEVMATIKE

vzdržljive in kvalitetne tovarne pnevmatike

NOVO



Nova **pogonska** pnevmatika za tovarna vozila.
Na voljo v dimenziji **315/80 R22,5**. Izdelana na Tajskem.

- majhna poraba goriva
- za vse relacije
- izjemno tiha pnevmatika



LINGLONG TIRE

Pokličite 01 759 15 00

MEJNE VREDNOSTI POD DROBNOGLEDOM



Izpusti CO₂ pri lahkih in težkih tovornih vozilih morajo biti urejeni, s tem se strinja tudi Evropska unija. Parlament, komisija in svet ministrov so zdaj predloge pripeljali do dejanskih mejnih vrednosti.

► **SVET OKOLJSKIH** ministrov EU je podal svoje mnenje, ko gre za mejne vrednosti izpustov CO₂ pri težkih tovornih vozilih, kljub temu da se je nemška ministrica za okolje, Svenja Schulze, vzdržala. Ministri pri tem sledijo ključnim smernicam Evropske komisije, ki je že maja lani zapisala, da želijo zmanjšanje toplogrednih izpustov za 15 odstotkov do leta 2025 in 30 odstotkov do leta 2030. Za neupoštevanje so do 2025 predvidene kazni 4000 evrov za preseženi gram CO₂ na tono na kilometer, od 2030 naprej pa se ta znesek zvišuje na 6800 evrov.

Predlogi okoljske komisije o 20-odstotnem zmanjšanju do 2025 in kar 35-odstotnem zmanjšanju do 2030 so bili kasneje prav tako potrjeni s strani parlamenta in so zdaj razgrnjeni na mizi. Zdaj je treba doseči le še poenotenje parlamenta, komisije in sveta ministrov.

»KAZNI SO PRETIRANE«

A na drugi strani industrija meni, da so predlogi komisije in drugih teles šli predaleč. Tako nemško Združenje avtomobilne

bilske industrije (VDA) označuje višino kazni za pretirano in veliko grožnjo za njihov obstoj in predlaga 7-odstotno zmanjšanje do 2025 in 16-odstotno do 2030, kar je po njihovih besedah utemeljeno in realno.

Predsednik VDA, Bernhard Mattes, dodaja, da so nerealistične tudi zahteve po alternativnih pogonih, tako kot imamo pri osebnih avtomobilih hibride. »To za težki promet na dolgih razdaljah ni smiselno.« Če se že uveljavljajo strožji CO₂ predpisi, potem je treba vozila z nižjimi izpusti CO₂ in manjšo porabo obravnavati drugače.

Zveza evropskih avtomobilskih proizvajalcev (ACEA) pa kritizira slabo infrastrukturo za prehod na alternativne načine pogona. Za dodajanje električnega pogona bi bilo potrebno do 2025 ali 2030 postaviti vsaj 6000 visoko zmogljivih polnilnic z močjo vsaj 500 kW. K temu je treba dodati še vsaj 20.000 običajnih polnilnic. »Šokantno je dejstvo, da danes ne obstaja niti ena javna polnilnica za tovorni promet,« je povedal generalni sekretar ACEA, Erik Jonnaert.

► **Do 2030 bi bilo treba postaviti vsaj 6000 visoko zmogljivih polnilnic**

Podobno je stanje pri polnilnicah z vodikom. V istem obdobju bi potrebovali približno 1000 postaj, ki bi omogočale polnjenje z vodikom, a jih je zdaj le deset in še te so prilagojene osebnim vozilom, tako ACEA.

»Politični odločevalci se morajo zavedati te resne situacije,« opozarja Jonnaert. Zveza je še posebej zaskrbljena zaradi tega, ker so bodoče omejitve CO₂ vezane na še nepotrjene mejne vrednosti, ki niso vezane na simulacijska orodja porabe in emisij, ki jih je razvila avtomobilna industrija. Za štiri glavne družine tovornih vozil, med njimi 4x2 vlačilce in 6x2 šasije, so certificirali vrednosti šele januarja. Vsi proizvajalci vedo za vozila teh razredov že danes CO₂ vrednosti, DAF, Volvo in Daimler jih poznajo že

od lani, a vseeno nekateri proizvajalci svojih specifičnih ciljev ne bodo poznali pred 2021.

Evropska krovna zveza okoljskih združenj, Transport & Environment (T & E), trenutno dogajanje in politično angažiranost seveda vidi v drugi luči. Zanje so prizadevanja za uresničevanje preprečevanja klimatskih sprememb do 2030 prepočasna in ne dovolj intenzivna. T & E zahteva bolj odločno delovanje sveta ministrov, med njimi predvsem tistih, kjer imajo razvito industrijo tovornih vozil, to pa so Francija, Švedska in Nizozemska, in pričakuje bolj zavzeto delovanje pri uveljavljanju vozil z nizko ali ničelno stopnjo emisij.

Zveza vseeno pozdravlja dejstvo, da bodo super krediti za CO₂, ki so za vozila z nizko ali ničelno stopnjo dvojni, po 2025 nadomeščeni s prodajnim ciljem za tovrstna vozila od 2025. Da se bo povečala ponudba tovrstnih vozil, podpirajo tudi veliki uporabniki, kot so Ikea, Unilever, Carrefour in Nestle, kot logistična in špedicijska podjetja, ne nazadnje pomeni to tudi padec stroškov, ki so zdaj porazdeljeni po celem polju.

»Cilji za nižjo porabo pri tovornih vozilih bodo privarčevali denar pri gorivu, nižje emisije pa bodo naša mesta ohranila čistejša in zmanjšala odvisnost od nafte,« meni Stef Cornelis, ki je pri T & E zadolžen za čistejše tovornjake. Vseeno pa se z neenotnostjo v svetu ministrov prepočasi poslavljamo od fosilnih goriv in storimo premalo, da bi uresničili klimatske cilje.

ZNIŽANJE EMISIJ CO₂ DOSTAVNIKOV DO LETA 2030 ZA 31 ODSOTKOV

Kar pa se tiče predpisov CO₂ za osebna in lahka dostavna vozila, je EU že korak dlje. Parlament, komisija in svet ministrov tu že operira s konkretnimi številkami. Tako morajo proizvajalci osebnih vozil izpuste CO₂ do 2030 v primerjavi z 2021 zmanjšati za 37,5 odstotka. Za dostavnike velja številka 31 odstotka. Kot vmesni korak velja za obe kategoriji 15-odstotno zmanjšanje do 2025. Tudi te ukrepe morajo telesa Evropske unije še uradno potrditi, T & E, VDA in ACEA pa so svoja mnenja že izrazili.

T & E opozarja, da tudi te nove vrednosti ne bodo dovolj za uresničevanje Pariškega sporazuma o podnebnih spremembah. Tako si želijo, da bi bil zadnji

▶ ACEA izraža prve resne pomisleke o zapovedanih ciljih glede CO₂

avto z motorjem z notranjim izgorevanjem prodan do začetka 4. desetletja tega stoletja. Za končne kupce to pomeni, da bo na voljo le še več modelov električnih avtomobilov.

Po novih predpisih bo do 2030 dobra tretjina avtomobilov električnih ali gnanih z vodikom. To je napredek, ni pa dovolj velik korak, pravi Greg Archer, direktor za čista vozila pri T & E. Predlog parlamenta, da bi ustrezno kaznovali proizvajalce, če ne bodo v prodajni program postavili ustreznega števila čistih vozil, pa bo po njegovem mnenju s strani proizvajalcev na žalost blokiran. Če se vlade in komisije ne bi uklonile lobijem proizvajalcev, pravijo pri T & E, bi se dalo doseči precej boljši dogovor. Archer meni, da bi s tem znižali tudi stroške goriva za voznike in ustvarili 200.000 novih delovnih mest, hkrati pa zmanjšali odvisnost od uvožene nafte.

ACEA izraža prve resne pomisleke o zapovedanih ciljih glede emisij CO₂. Zmanjšanje emisij CO₂ za 37,5 odstotka pri osebnih vozilih in 31 odstotkov pri transportnih se sliši zelo lepo, je pa

gledano z današnjih stališč povsem ne-realno. Organizacija poziva politike, da poskrbijo, da se izvajanje agresivnega zmanjšanja CO₂ izvaja dosledno, tudi ko gre za prepotrebne investicije v infrastrukturo. V nasprotju z mnenjem T & E ACEA predvideva izgubo delovnih mest. Da bi omilili negativni vpliv teh novih programov in vizij, bi morali politiki pohiteti in sprejeti konkretne načrte, kako se spopasti s temi stranskimi učinki.

V isti rog piha tudi VDA, predsednik Bernhard Mattes poudarja: »Ta politika zahteva preveč in spodbuja premalo.« Nihče si danes ne predstavlja, kako naj bi se v tem času dosegle mejne vrednosti. Nikjer drugje na svetu ne obstajajo podobno ostri cilji glede emisij CO₂. S tem je evropska avtomobilska industrija v primerjavi z drugimi močno obremenjena in v podrejenem položaju.

»Pot za doseg cilja mobilnosti brez emisij mora iti z roko v roki z izgradnjo infrastrukture in programi za zaščito industrije in zaposlenih,« pravi Mattes. Industrija v Evropi je tako oslABLJENA, delovna mesta pa ogrožena. Po mnenju Mattesa je 31-odstotni cilj za transport skregan s tehnično realnostjo. Razvojni in produkcijski cikli so pri tovornih vozilih tudi deset let daljši kot pri osebnih avtomobilih. »Poleg tega je manjša poraba pri tovornem prometu že od nekdaj vodilo pri nakupu, kar tudi na neki način regulira učinkovitost CO₂,« končuje Mattes.





ZAVRŽEN, NATO OPEVAN

Verjetno ste že slišali zgodbo o zavrženem Volkswagnovem kombiju T1 iz Rižane, ki se je po skoraj dveh letih obnove vrnil na ceste? Za mnoge je bil projekt praktično misija nemogoče, saj od veterana iz leta 1961 ni ostalo dosti, zgolj gnila karoserija, ki je zadnja leta pred najdbo delala družbo ribam v reki Rižani.

Besedilo in fotografije: **Matej Špehar**

PROJEKT OBNOVE je presegel vse okvire, tako časovne kot finančne. Z oživiljeno legendo so prečkali kar šest državnih mej – in sicer so rešenega Bullija odpeljali na testno vožnjo v London obiskat partnerske britanske pivovarne, ki so podprle prenavo veterana. Čisto prva pot kombija je bila vrnitev v Rižano, na mesto, kjer so odpisane ga iztrgali naravi. Vrnitev je pozdravila množica domačinov, ki so kombi poznali in tudi uporabljali še za časa njegovega "prvega" življenja, ko je služil kot dostavno vozilo za lokalno gostilno.

LONDON CALLING!

Na pot so se odpravili štirje, z dvema voziloma. Obnovljeni T1 Beer Bulli in kot spremljevalno in spalno vozilo mu je družbo delala T6 California. Toda že po treh kilometrih vožnje so se morali ustaviti, ker je Bulliju (na srečo) samo zmanjkalo goriva. Pot se je nadaljevala proti slovensko-avstrijski meji. Ob prečkanju meje pa se jim je že od daleč smejala

mejna policistka. Ob predaji dokumentov je ta odvrnila: "Vi lahko greste naprej, kombi pa boste pustili pri meni." Dežela dunajskega valčka in zrezkov je bila hitro prevožena, pot skozi Nemčijo je trajala nekoliko dlje. Predvsem zato, ker vozila niso priganjali več kot 100 km/h. Vozila na avtocesti so mimo vozila počasneje, kar nekaj časa so potrebovali, da so se navadili na hupanje. S polnim

rezervoarjem so lahko naredili pribl. 400 km, nato je bilo treba najti bencinski servis. Na belgijsko-francoski meji so naleteli na nekajkilometrski zastoj, ki je vožnjo podaljšal. Na trajektu pa je Beer Bulli srečal še svojega mlajšega brata. Po naključju so parkirali skupaj, ne da bi se prej poznali, ali dogovorili. Pot do Londona je potekala brez zapletov, kljub temu da so morali voziti po





otoškem sistemu, torej na levi in ne na desni strani cestišča. Do Londona so prispeli v dobri uri, vožnja po Londonu pa je čisto nekaj drugega. GPS je izračunal, da bodo za 1 kilometer vožnje potrebovali 15 minut. Ja, promet v britanski prestolnici je svoja zgodba. Sledila je vožnja po Londonu in obvezen ogled nekaterih znamenitosti.

Kamorkoli so prišli, so bili velika atrakcija in vsi so z veseljem poslušali zgodbo o popotovanju in kako je do njega sploh prišlo. Z zgodbo o potovanju in z opisom Slovenije so kar nekaj Britancev prepričali o tem, da bo njihova naslednja počitniška destinacija prav naša prelepa država.

Po nekaj dneh pa se je zgodba zaključila in potrebno je bilo obrniti proti domu. Pot jih je vodila preko Belgije in Luksemburga in nato spet preko Nemčije. Pot domov je potekala gladko. Z izjemo enega lažnega alarma. Nekje sredi Nemčije so naredili še en postanek za dotakanje goriva in pretegnitev udov. Ko so kramljali na počivališču, jih je od



daleč opazilo policijsko vozilo. Policista sta v novi BMW petici, tipično rumeno zelene barve, najprej samo pogledovala proti njim, ter se nekaj pogovarjala, nato sta se približala. Petica se približa, stekla se spustijo. »Dober večer. Dober večer, lahko slikamo vaš kombi? Seveda.« In je vsak policist potegnil ven svoj telefon in slikal našo legendo.

Okoli 11. ure zvečer so bili že blizu Münchna, Oktoberfesta še ni bilo, tako da ni bilo nekega tehtnega razloga za postanek. Tri ure pozneje so prevozili avstrijsko-slovensko mejo in ustavili na prvi »pumpi« na Jesenicah. »Slovenska tla. Doma smo.« Sreča je bila nepopisna. »Prijetno je iti malo naokoli, še bolje pa je, vrniti se nazaj na rodno grudo.«

Beer Bulli je brez težav prevozil svojih prvih 4.300 kilometrov, sedem držav, 14-krat so se ustavili na bencinskih servisih za gorivo, povprečna poraba je bila 8 l/100 km, dotočili pa so slab liter olja. Drugih želja ni imel. Pravi partner na naši pivovarski avanturi. Odpisani se je vrnil na stara pota slave.



V lanskem letu rast letalskega prometa

Leto 2018 je bilo za letalski promet na svetovni ravni uspešno, čeprav se je rast upočasnila. To je še posebej očitno na področju tovornega letalskega prometa. Letalske zmogljivosti so rasle hitreje kot povpraševanje po prevozu blaga. Zmanjševanje naročil po prevozu je bilo začititi v drugi polovici leta.

Besedilo: Bojan Beškovnik

PRI POTNIŠKEM prometu pa je povpraševanje raslo hitreje od zmogljivosti letalskih prevoznikov. Zasedenost letal je dosegla rekordno raven 81,9 odstotka. Čeprav se rast globalnega letalskega prometa nekoliko upočasnjuje pa pri IATA (International Air Transport Association) napovedujejo 3,7-odstotno rast tovornega in 6-odstotno rast potniškega prometa v letošnjem letu.

Zadnje četrletje lanskega leta je nakazalo upočasnitev solidne rasti preteklih let, tako na tovornem kot potniškem segmentu letalskih prevozov. Nekoliko znižana rast BDP glavnih gospodarstev in stopnjevanje napetosti v mednarodni trgovini sta direktno vplivala na povpraševanja po tovrstnih prevozi. Takšne razmere se napovedujejo tudi za letošnje prvo četrletje. Gre za tveganja povezana z izstopom Velike Britanije iz EU in carinske »vojne« med ZDA ter Kitajsko. Letalski promet je namreč pogosto najhitreje žrtev pomembnih gospodarsko-političnih sprememb globalnega trga.

ZMERNNA RAST TOVORNEGA PROMETA

Tovorni letalski promet, izražen s tonskimi kilometri, se je v preteklem letu okrepil za 3,5 odstotka. V primerjavi z letom 2017, ko je bila rast skorajda dvoštevilkna (9,7-odstotna), je to zagotovo pokazatelj upočasnjene rasti. IATA izpostavlja, da se je lani hitreje povečevala zmogljivost tovrstne letalske flote. Zmogljivost se je povečala za 5,4 odstotka. Tako je povprečna zasedenost tovornih letal upadla za slab odstotek. Trg Severne Amerike je dosegel najvišjo letno rast, ki se je ustavila pri 6,8 odstotka. Ravno za toliko so prevozniki povečali tudi svoje letalske zmogljivosti. Tako se je delež zasedenosti letalskega tovornega prostora obdržal pri 41 odstotkih. Najvišji stopnji zasedenosti tovornega prostora dosegata tržišči



Evrope in Azije s Pacifikom. Evropski trg, ki predstavlja 23,3 odstotka svetovnega trga, je dosegel 3,2-odstotno rast tovornega prometa, vendar je istočasna rast zmogljivosti za 4,3 odstotka vplivala na zasedenost tovornega prostora (54,3 odstotka). Trg Azije in Pacifika je zrasel za vsega 1,7 odstotka. Ob tem se je zmogljivost povečala za 5 odstotkov, kar je vplivalo na nekoliko nižjo zasedenost tovornih letal v primerjavi z letom 2017 (55,4 odstotka). V lanskem letu se je skrčil tovorni promet le na afriškem trgu, in sicer za 1,3 odstotka. Tamkajšnje letalske družbe dosegajo le 37,8-odstotno zasedenost zmogljivosti

letal. S težavami še nižje zasedenosti se srečujejo prevozniki v Latinski Ameriki, ki je kljub lepi letni rasti tovornega prometa (5,8 odstotka) obstala pod 34 odstotki.

POTNIŠKI PROMET VELIKO BOLJE

Potniški letalski promet je dosegel kar 6,5-odstotno rast, kar je v primerjavi z rastjo iz leta 2017 za 1,5 odstotka nižje, vendar so ob tem zmogljivosti letalskih prevoznikov dosegale nižjo rast. Posledično se je povprečna zasedenost letal (potniški sedeži) dvignila na rekordnih 81,9 odstotka. Prevozniki na evropskem (domačem in mednarodnem) trgu so do-

Tabela 1. Trg tovornega letalskega prometa v 2018 glede na 2017

	Svetovni delež (%)	Tonski km (2018/2017) v %	Razpoložljivi tonski km (2018/2017) v %	Delež zasedenosti letal (%)
Skupaj trg	100	3,5	5,4	49,1
Azija in Pacifik	35,4	1,7	5,0	55,4
S. Amerika	23,7	6,8	6,8	41,1
Evropa	23,3	3,2	4,3	54,3
Srednji vzhod	13,3	3,9	6,2	48,8
J. Amerika	2,6	5,8	3,4	33,9
Afrika	1,7	-1,3	1,0	37,8

segli kar 84,5-odstotno zasedenost. Nekoliko nižjo, 83,8-odstotno zasedenost, pa so dosegli prevozniki na pomembnem severnoameriškem tržišču.

Največji potniški trg v mednarodnem letalskem sektorju ostaja Evropa, ki pa je ob upoštevanju tudi domačega trga, z 26,7-odstotnim deležem na drugem mestu (za Azijo in Pacifikom). Skupni evropski trg je dosegel 6,6-odstotno rast potniškega prometa. Zmogljivosti prevoznikov so istočasno zrasle za 5,8 odstotka, kar je pozitivno vplivalo na zasedenost potniških sedežev. Največji trg Azije in Pacifika je dosegel tudi najvišjo rast prevoza potnikov. Ob 8,6-odstotni rasti so zmogljivosti porasle za 7,9 odstotka. Zasedenost potniških sedežev se je okrepila na 81,5 odstotka. Severnoameriški trg je dosegel 5-odstotno rast in 83,8-odstotno zasedenost letal. Zmogljivosti prevoznikov so hitreje rasle kot povpraševanje na tržiščih Latinske Amerike in Srednjega vzhoda. Tako se je zasedenost potniških sedežev prevoznikov na obeh trgih nekoliko spustila, in sicer na 81,6 odstotka v Latinski Ameriki in le na 74,8 odstotka na Srednjem vzhodu.

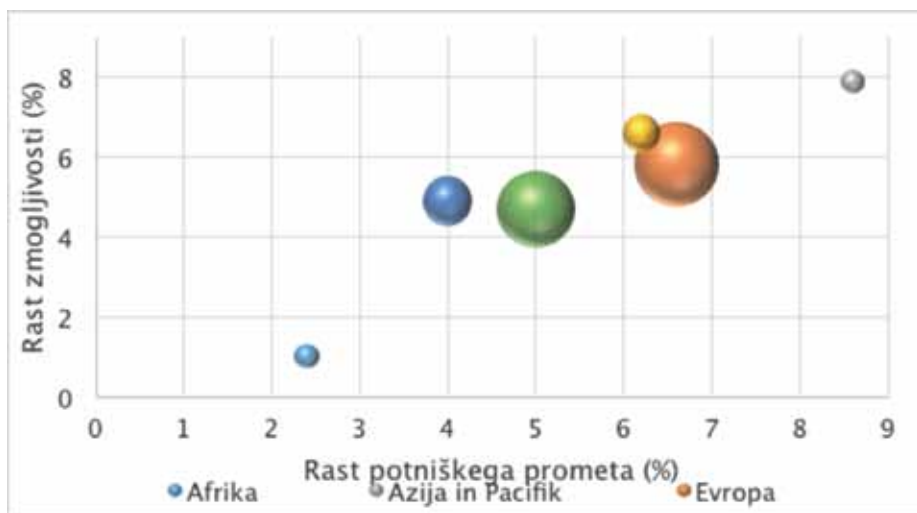


med vsemi mednarodnimi in domačimi trgi. Povprečno so letala zasedena kar 86,3-odstotno. Kitajski trg prav tako dosega dvomestno letno rast prepeljanih potnikov in je lani znašala 11,7 odstotka. Največji domači trg ZDA pa je dosegel 5,1-odstotno rast in 84,6-odstotno zasedenost zmogljivosti letal.

pošiljk, ki jih generira vse obsežnejše mednarodno e-poslovanje in naročanje. Napovedi za potniški promet ostajajo optimistične in v primerjavi s povprečjem preteklega večletnega obdobja napovedujejo nadpovprečno letno rast. IATA pričakuje okoli 6-odstotno rast. Na doseganje pričakovane ravni rasti bosta pomembno vplivala globalno ekonomsko stanje in razvoj letalske industrije. Ohlajanje ključnih gospodarstev lahko pomembneje vpliva na segment poslovnega potovanja, tako na domačih kot na mednarodnih linijah. V primeru večjega povečevanja letalskih potniških zmogljivosti, ki se počasneje odzovejo na upad povpraševanja, pa lahko pričakujemo nekoliko nižjo zasedenost potniških sedežev.

Med ključnimi vodilnimi zaposlenimi v letalski industriji ostaja optimizem, da bo leto 2019 zadržalo pozitiven trend poslovanja. IATA namreč v svoji analizi trga poroča, da zaposleni pričakujejo nadaljnjo rast stroškov, vendar tudi rast dobičkonosnosti, saj se bodo morala podjetja odzvati na nekoliko nižji obseg povpraševanja. Zadnje lansko četrtletje je že nakazalo ranljivost poslovanja, ko so stroški pogonskih energentov in letališke pristojbine zrasle, medtem ko je povpraševanje zastalo.

Kljub opaznim znakom ohlajanja mednarodnega gospodarstva pa leto 2019 naj ne bi prineslo pomembnih zasukov pri poslovanju letalske industrije. Nekoliko bolj negotove so zagotovo projekcije za prihodnje leto ter za vstop v novo desetletje.



Slika 1:
Rast potniškega prometa in prevoznih zmogljivosti v letu 2018 na leto 2017

Med večjimi domačimi tržišči je treba izpostaviti rast indijskega trga, čeprav je njegov delež še vedno le 1,6 odstotka svetovnega letalskega trga. Ob predlanski, kar 17,5-odstotni rasti, se je indijski trg v letu 2018 okrepil za dodatnih 18,6 odstotka. Prevozniki na tem trgu dosegajo najvišjo zasedenost letal

NAPOVEDI ZA 2019

IATA za leto 2019 napoveduje podobno stopnjo rasti tovarnega prometa, kot je bila dosežena v letu 2018. Na 3,7-odstotno rast tonskih kilometrov naj bi še naprej pomembneje vplivali tržišči Severne Amerike in Evrope. Pričakovati gre tudi nadaljnjo rast transporta manjših

Kako prevažamo tovor Luke Koper?

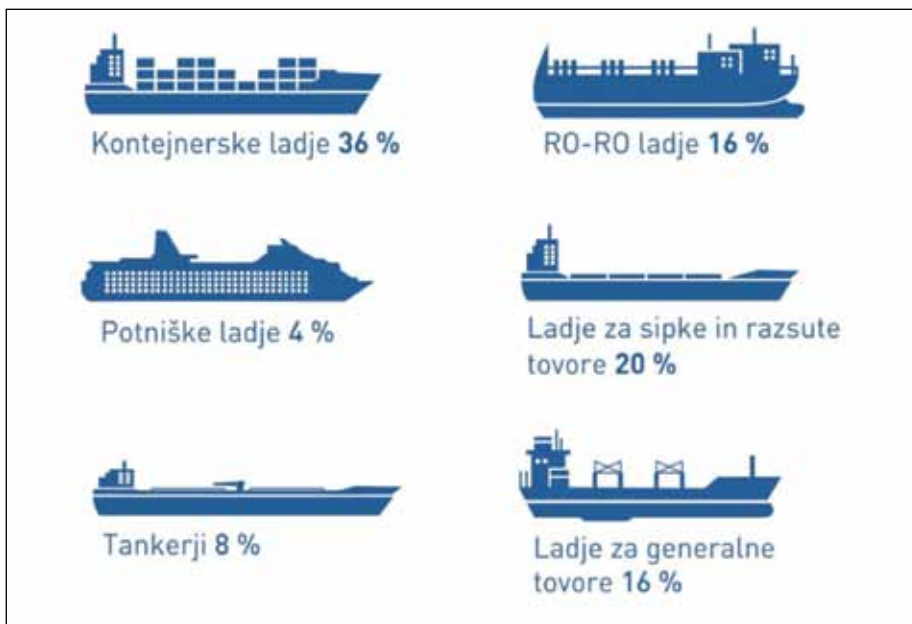
Luka Koper, ustanovljena leta 1956, je naša najpomembnejša logistična točka in terminal z največ tovornega prometa v državi. Vsaka luka oz. pristanišče je namenjeno logističnim manipulacijam tovora in potnikov med vodnim in kopenskim transportom.

Besedilo: dr. Josip Orbančić

LUKA KOPER v začetku ni imela železniške povezave in so tovor vozili po cesti do železniške proge Hrpelje-Kozina in ga prekladali na vagoni. Po letu 1967 je večino tovora prevzela železniška proga Divača-Prešnica-Koper. Kako je to videti danes, analiziramo v tem prispevku. Kot podlago smo vzeli objavo Luke Koper in drugo.

PROMET V LETU 2018

Promet Luke Koper v letu 2018 je prikazan v naslednji tabeli. Največ tovora pride v luko sedaj v kontejnerjih, ki so v stalnem porastu. Sledijo sipki in razsuti tovari ter tekoči tovari. Pomemben tovor so tudi avtomobili. Tako pri kontejnerjih kot tudi avtomobilih luka sledi cilju milijon in več enot. To se bo pri kontejnerjih verjetno zgodilo letos, pri avtomobilih pa pozneje.



Struktura ladijskega transporta

Ladijski pretovor (v ton)	2018	2017	Indeks 18/17
Generalni tovari	1.526.026	1.377.702	111
Kontejnerji	9.520.007	9.071.440	105
Avtomobili	1.156.265	1.123.779	103
Tekoči tovari	3.855.247	3.876.535	99
Sipki in razsuti tovari	7.991.074	7.917.542	101
Skupaj	24.048.618	23.366.998	103

Ladijski pretovor (v kosih)	2018	2017	Indeks 18/17
Kontejnerji (TEU)	988.499	911.532	108
Avtomobili (kos)	754.409	741.253	102

LADIJSKI TRANSPORT

Na naslednji sliki je prikazana struktura ladijskega tovora. Ker je Luka Koper tudi potniška luka za križarke, je prikazano tudi to. Največji odstotek tovora se realizira s kontejnerskimi ladjami, in sicer 36 %. Pri tem segmentu ima luka tudi največje izzive, saj mora stalno povečevati zmogljivosti obale, dvigal, globine morja, železniških tirov itd. To poteka stalno in bo trajalo še nekaj časa, da se podaljša obala in uredijo dru-

gi pogoji za hitro, kakovostno in konkurenčno poslovanje.

KOPENSKI TRANSPORT

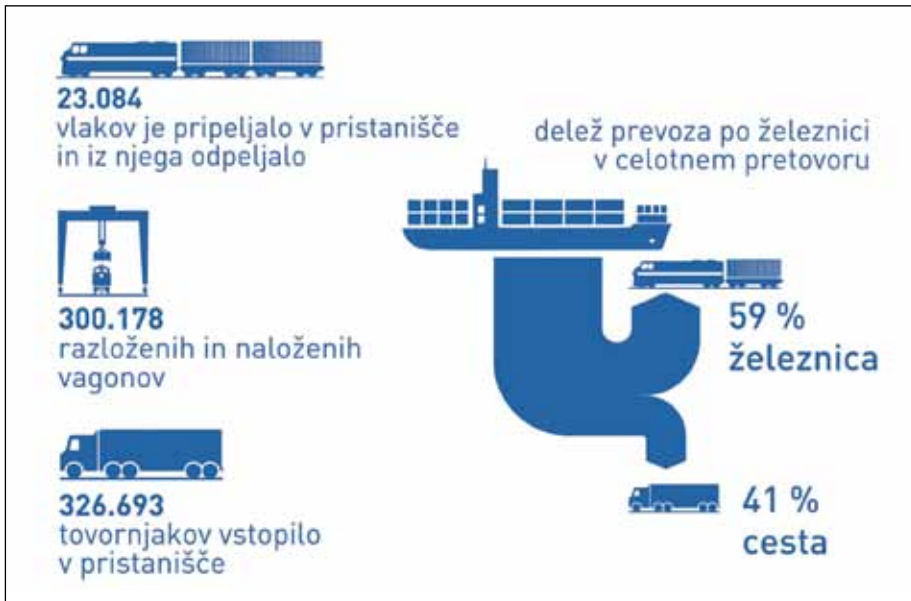
Struktura kopenskega transporta je prikazana na naslednji sliki. Razmerje se je tudi prej vrtelo okrog 60 : 40 v korist železnice. Sedaj (2018) vidimo, da je razmerje 59 : 41. V luko in iz luke je peljalo več kot 23.000 vlakov, kar pomeni povprečno 64 vlakov dnevno. Vemo pa, da v konicah vozi tudi 100 in več vla-

kov dnevno. Ti vlaki so prepeljali dobrih 300.000 vagonov. To pomni povprečno 822 dnevno. Skozi luko je prepeljalo 327 tisoč tovornjakov oz. povprečno skoraj 900 dnevno. Obremenitev proge je maksimalna, včasih tudi gre čez. Na cesti je tudi gneča, tako v Kopru kot tudi na posameznih odsekih avtoceste proti Ljubljani.

Tako velik transport vpliva na obremenitev prometnic in okolja. Jasno je, da so potrebni sprotni in strateški ukrepi, da se stanje obvladuje.

RAZVOJ

Zamujanje pri gradnji nove proge Divača-Koper oz. 2TDK ima posledice in lahko ogrozi našo geostrateško lego in njene stoletne prednosti. Vidimo, da Trst, Reka in drugi hitreje napredujejo kot prej, in če Slovenija v kratkem ne bo ničesar odločneje naredila, bodo posledice dolgoročne. Takoj zatem pa je treba načrtovati tudi odsek proge Divača-



Struktura kopenskega transporta

Ljubljana, ker tudi ta odsek ne zmore dovolj. V železniškem prometu je treba poleg tega izvajati tudi ukrepe na energetskem, okoljskem in tehnološkem področju, da se zagotovijo ekonomičnost, varnost in trajnost.

Cestni transport na posameznih odsekih avtoceste je zelo gost, zlasti v turistični sezoni in v konicah. Zato bo treba razmišljati o tretjem pasu oz. drugih ukrepih, da se povečata kakovost in pretočnost prometa.

Tudi znotraj luke so nujne stalne posodobitve infrastrukture in organizacije ter racionalizacija, da se drži korak s sodobnimi trendi in zagotovijo konkurenčnost ter prednosti, ki so bile dosežene v preteklosti.

IZGUBLJATE ČAS IN DENAR?

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



VSAKIČ BOLJŠI



Duster zadnje generacije uporablja enako platformo kot predhodna generacija, kar je razvidno iz podobnih dimenzij vozila, enake medosne razdalje in višine vozila. Kljub temu so oblikovalci naredili odlično delo, ko so že znano (in preverjeno) opremo zapakirali tako, da mislite, da gre za povsem nov model. In to izredno privlačen model.

Besedilo in fotografije: Matej Jurgele

NI DVOMA, da je novi Duster iz vseh zornih kotov videti bolje kot njegov predhodnik. Vozilo deluje sveže in sodobnejše, kljub temu pa ga ljudje še vedno prepoznajo kot Dusterja – kar je le še nadaljnja pohvala za oblikovalsko ekipo.

ŽIVAHEN MOTOR, PRILAGOJEN ZA VOŽNJO PO BREZPOTJIH

Če je bila prejšnja Dacia Duster mali terenec, ki je zmogel velike napore, to velja tudi za novi model. Ta ohranja vse terenske zmožnosti in jih ponuja v kompaktnih merah. Testno različico je pogonjal najzmogljivejši 1,5-litrski dizelski dCi agregat, ki razvije 80 kW (110 KM) in 260 Nm navora pri skromnih 2.000 vrtljajih v minuti. V kombinaciji s šest-stopenjskim ročnim menjalnikom je vožnja prijetna, saj je motor dovolj prožen, prav tako mu skoraj nikoli ne zmanjka moči. Med vožnjo po terenu smo pogre-



šali le 4-kolesni pogon. Z oddaljenostjo od tal, ki znaša 21 centimetrov, in visokimi previsi (spredaj 84,2 cm in zadaj

82,6 cm) je Duster okretno terensko vozilo, katerega vrline cenijo tudi pri slovenski gorsko-reševalni službi.



IZBOLJŠAVE

V primerjavi s predhodnim modelom je izboljšano udobje in lega na cesti. K temu pripomorejo okrepljena karoserija z novima vzdolžnima nosilcema, strukturne okrepitve prednjih stebričkov in vzdolžnih nosilcev v podu. Kljub dodatnim izboljšavam se Duster v zavojih še vedno preveč nagiba. Najbolj zmoti izguba občutka, kaj se z vozilom dogaja med hitrejšimi vijuganji po cesti. K temu morda pripomore tudi zamenjava predhodnega hidravličnega sistema krmiljenja z električnim. Ta se sicer izkaže kot boljše alternativa pri mestni vožnji, saj lahko volan sukate hitreje in enostavneje, pri višjih hitrostih pa ne prenaša dovolj informacij vozniku. Pri vožnji ob višjih hitrostih ima manj prostega hoda, kar povečuje občutek varnosti. Vsekakor pa se Duster najbolje počuti zunaj urejenih podlag. To je njegov pravi dom in takrat začne voznik ceniti njegove prednosti. Ker je razmerje prvih dveh prestav sorazmerno kratko, je to le njegova dodatna prednost. Če ga opremite z ustreznimi pnevmatikami, je Duster pravi mali »plezalec«, zagotovo pa veliko bolj zmogljiv kot konkurenčni SUV-ji njegove velikosti in primerljivih cen.



DOBRO, A ŽAL ŠE VEDNO NE ODLIČNO

In ker je treba sklepati kompromise, je tako kot predhodni Duster, tudi novi Duster na varnostnem testu Euro NCAP prejel le 3 zvezdice. So pa za izboljšanje varnosti potnikov poleg prednjih varnostnih vreč, dodali še dve stranski ter zategovalniki z omejevalniki zatezne sile spredaj in zadaj. Med dodatne varnostne pripomočke spada tudi opozorilnik za mrtve kote (Blind Spot Warning), ki svojo nalogo dobro opravlja. Sistem deluje pri hitrosti 30 do 140 km/h.

TO, KAR JE MANJKALO PREDHODNIKU

Še največ sprememb je bila deležna notranjost vozila. Armaturna plošča je pregledna, k vozniku usmerjen zaslon

naprave MediaNav Evolution je sedaj nameščen višje. Delovanje klimatske naprave ponuja opcijo avtomatskega delovanja. Udobno se v roke poda debelejši volanski obroč, ki si ga lahko nastavite tako po višini kot tudi globini. Tipke za upravljanje posameznih funkcij so simpatično nameščene nad upravljalnikom klimatske naprave. Prvič je pri Dacii na voljo tudi zagon motorja brez ključa in pametna kartica za odklepanje in zaklepanje vozila. Občutno izboljšano je tudi sedenje na sedežih, ki sedaj z gostejšo peno nudijo več stranske podpore. Sedalni del je 20 milimetrov daljši, kar nudi boljšo oporo stegnom. Trije ugrezljivi zglavniki zadaj vozniku omogočajo boljšo preglednost nazaj, kadar tam ni potnikov. Novi Duster ima za 27,2 litra odlagalnih in shranjevalnih mest, med katerimi je tudi novi 2,8-litrski predal pod sovoznikovim sedežem.

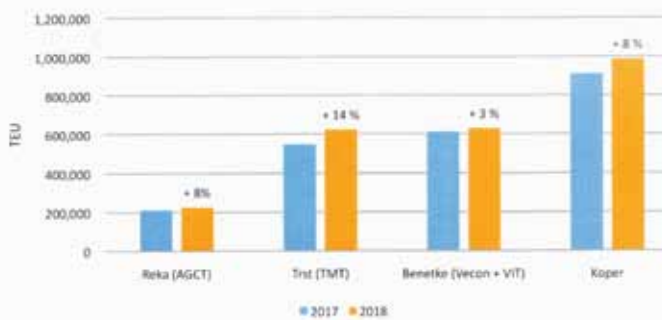
Z vsem delom, ki so ga pri Dacii vložili v razvoj novega modela, bo Dusterje še težje premagati kot prej. Na trgu namreč ni SUV-ja enake velikosti in s podobnimi terenskimi zmogljivostmi in opremo, katerega cena z vsemi možnimi dodatki ne preseže 22 tisočakov.



TEHNIČNI PODATKI: Dacia Duster Prestige 1.5 dCi 110 2WD	
MOTOR	
Turbodizelski, štirivaljni, vodno hlajeni, Euro 6Dtemp	
Prostornina (ccm)	1.461
Moč (kW /KM pri vrt./min)	80/110 pri 3.500
Največji navor (Nm pri vrt./min)	260 pri 2.000
PRENOS MOČI	
Ročni sinhronizirani 6-stopenjski menjalnik, pogon na prednji kolesi	
ZMOGLJIVOSTI	
Najvišja hitrost (km/h)	171
Kombinirana poraba goriva l/100 km	5,5

Kontejnarski promet v severnem Jadranu

Severnojadranska pristanišča so zelo povečala kontejnerski promet. Pristanišča Koper, Benetke, Trst in Reka so leta 2018 pretovorila 2,5 milijona TEU, leta 2006 pa je bil npr. kontejnerski promet trikrat manjši, 850.000 TEU. Primat nosi Koper, ki bo, upajmo, letos dosegel in presegel milijon TEU. Sledita pristanišči Trst in Benetke, vsako s približno 600.000 TEU. Reka je precej zadaj s približno 200.000 TEU. Lansko leto so vsa štiri pristanišča povečala promet, najbolj Trst 14 % in Koper ter Reka po 8 %. Videti je, da je največja konkurenca Koprju prav Trst, v katerem je Luka Koper nekaj let poskušala voditi to dejavnost. V vseh lukah je problem tako v njih samih kot tudi v kopenskem transportu. Železnica je kritična infrastruktura v Koprju, Reki in Trstu in vsi se trudijo za njene izboljšave. Kdor bo uspešnejši, si bo dolgoročno zagotovil promet. Ladjarji namreč zahtevajo dobre železniške povezave, ki so zmožne prevzeti velike količine tovora, in kakovostni servis za stranke.



Rast kontejnerskega transporta v severnojadranskih lukah (Luški glasnik 2/2019, str. 4)



Letališče Portorož

Letališči na Brniku in Portorožu

Na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana se obeta začetek izgradnje novega potniškega terminala oziroma širitev obstoječega. Trenutno poteka postopek za izbor izvajalca del, ki bodo stala približno 16 milijonov evrov. Odprtje novih prostorov je načrtovano pred glavno sezono 2021, to je pred predsedovanjem Slovenije EU. Gre za nov terminal, malo odmaknjen in povezan s starim, ki je bil zgrajen leta 1973 in razširjen leta 2007. Na voljo bo več kot 10.000 kvadratnih metrov novih površin, na katerih bosta nova odhodna hala in prostor za opravljanje varnostnih pregledov. Nova bo tudi komercialna ponudba na področju trgovin in gostinstva. Prav tako bo zagotovljen večji poslovni salon. Potrebe po novem terminalu so velike, saj se je promet v zadnjih treh letih povečal. Potrebna pa je večja prepoznavnost Slovenije. Promet na letališču 2018 je bil rekorden, 1,82 milijona potnikov. Letališče Portorož je sedaj v večinskem lastništvu družbe Hotel Palace Portorož, ki je nedavno kupila 15-odstotni delež Luke Koper in s tem postala tudi večinski, 53-odstotni lastnik podjetja, ki upravlja tamkajšnje letališče. Preostala družbenika sta piranska občina s 36,2-odstotnim deležem in družba CPK (Cestno podjetje Koper) z 10,25-odstotnim deležem. Letališče v Portorožu letno prepelje okrog 20.000 potnikov. Trenutno lahko varno pristajajo in vzletajo letala velikosti do 70 sedežev, s podaljšanjem vzletno-pristajalne steze za 200 metrov, bi omogočili pristanek in vzlet večjih letal, na primer 110-sedežnih namenjenih tudi na bolj oddaljene destinacije. Državni prostorski načrt poleg podaljšanja steze predvideva tudi povečanje letališke ploščadi ter gradnjo novih hangarjev in potniškega terminala. Dokumentacija se že pripravlja.

Spletna vozovnica na Slovenskih železnicah

Na Slovenskih železnicah so konec preteklega leta predstavili spletni vmesnik za nakup vozovnic, ki je dostopen prek portala Slovenskih železnic. Potniki lahko odslej vozovnice za vlake Slovenskih železnic kupijo tudi preko spleta in mobilnih naprav. Vzroki za pozno realizacijo projekta, ki so se ga na SŽ lotili pred dvema letoma, so predvsem finančne narave. Nakupi preko spletne strani so že možni, v kratkem bo potnikom na voljo še mobilna aplikacija.

„Končno je prišel ta dan, ko Slovenske železnice uvajamo nakup vozovnic preko spleta. Vse se je začelo z objavo razpisa konec 2016, leta 2017 pa smo sklenili pogodbo s konzorcijem podjetij Imovation, Margento in Supra,» je postopek na novinarski konferenci v Ljubljani strnil direktor SŽ – Potniški promet Boštjan Koren. Na Slovenskih železnicah (SŽ) imajo sprejeto strategijo posodabljanja potniškega prometa, v skladu s katero nameravajo po letu 2025 prepeljati približno 22 milijonov potnikov. Koren je dodal, da gre v primerjavi s sedanjimi 14 milijoni za velik zalogaj, «vendar te številke niso nerealne». Več na: <https://www.slo-zeleznice.si/sl/novice/potniski-promet-novice/nakup-vozovnic-za-vlak-odslej-preko-spleta>



Maska portala za nakup vozovnice SŽ



Lokomotiva CZ Loko

Nove premikalne lokomotive

Slovenske železnice – Tovorni promet, d. o. o., je 12. februarja 2019 s podjetjem CZ Loko podpisal pogodbo za nakup štirih premikalnih lokomotiv. Gre za dizelske lokomotive Effishunter 1000.

Nove lokomotive CZ Loko so za četrtno bolj zmogljive od obstoječih premikalnih lokomotiv in tudi tišje. Lokomotive so bolj zanesljive, porabijo bistveno manj goriva, izdatno nižji pa so tudi stroški njihovega vzdrževanja. Osnovni tehnični podatki: štiriosna dizelelektrična lokomotiva moči 895 kW, najvišja hitrost je 100 kilometrov na uro, vlečna sila 267 kN, masa 80 ton. Motor (C32) je znamke Caterpillar. Z njimi bo podjetje SŽ – Tovorni promet izboljšalo storitve, ki jih ponuja na izjemno konkurenčnem trgu železniških prevozov v Evropi. V glavnem bodo delale premike na območju Kopra. Vrednost nabave je 9 milijonov evrov z davkom. SŽ – Tovorni promet na ranžirnih in razporednih postajah po Sloveniji za sestavo in razstavo vlakov, dostavo in odvoz vagonov do uporabnikov in od njih, na ravninskih delih pa tudi za vleko lažjih tovornih vlakov uporablja 37 premikalnih lokomotiv. Leta 2017 in 2018 so med drugim nabavili 100 sodobnih vagonov za prevoz rude, do leta 2025 načrtujejo še nakup 20 sodobnih in zmogljivih električnih lokomotiv ter 400 tovornih vagonov. Hkrati že poteka posodobitev obstoječih premikalnih lokomotiv. Do leta 2021 bo celovito prenovljenih 12 premikalnih lokomotiv.

NOVIČKE

Razmere v evropskem sektorju cestnega prevoza blaga se spreminjajo. Razpoložljive prometne zmogljivosti so znova pokazale dvomestno rast v zadnjem četrtnetu leta 2018. To je razvidno iz nove številke Transport Market Monitor (TMM). V primerjavi z enakim obdobjem leta 2017 je na trgu zdaj na voljo približno tretjino več prostega tovornega prostora. V primerjavi s tretjim četrtnetjem lanskega leta so analitiki zabeležili 18,6-odstotno povečanje. Vzrok je stalno povečevanje kapacitet, rast cen in umirjanje povpraševanja.

Tržaško pristanišče načrtuje pol milijarde evrov vlaganj. S pomočjo države in denarja EU bodo vložili 150 milijonov evrov v tri železniške postaje in v železniško infrastrukturo, preostalo bodo naložbe v luške terminale.

V prihodnosti se bodo kontejnerji prevažali v vakuumskih ceveh iz pristanišča Hamburg in natovorili na tovarnjake v okolici. Hamburška pristaniška družba HHLA namerava z Hyperloopom prepeljati kontejnerje v zaledje Hamburga. Tam jih bodo naložili na tovarnjake. Po poročanju «Hamburger Abendblatt», so s kalifornijskim podjetjem Hyperloop že podpisali pismo o nameri. V skladu s tem bi se lahko gradnja začela v dveh do treh letih.

Slovenske železnice so leta 2018 prepeljale 20,5 milijona ton tovora, kar je za 300.000 ton manj kot leta 2017. Predvsem primanjkuje infrastrukturnih zmogljivosti, tako na koprski progi kot na progi Zidani Most–Celje–Šentilj, zaradi posodobitve in rekonstrukcije. Za leto 2019 načrtujejo podobno stanje in obseg prevozov kot 2018.

Družba za avtoceste (Dars) je pri razpisu za gradnjo nove cevi predora Karavanke zavrnila vse ponudbe. Postopek oddaje javnega naročila se je zaključil brez izbire. Dars bo zdaj k oddaji ponudb v konkurenčni postopek s pogajanjem povabil vse ponudnike, za katere je ugotovil, da izpolnjujejo pogoje za sodelovanje iz razpisa.

Evropska investicijska banka (EIB) je objavila, da je projekt drugi tir Divača–Koper uvrstila na seznam projektov, ki jih bo financirala. Predvidena višina financiranja je 250 milijonov evrov.

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

www.posta.si

Pošta Slovenije
Zanesljivo z vami!

TERENCI, BLATO IN DIVJI RITMI

V gramoznici Graben v Radovljici je v nedeljo, 10. marca, potekala avantura s terenskimi avtomobili Slovenija OffRoad 2019, ki je tudi letos postregla s pestrim tekmovalnim in spremljevalnim programom.

SPRETNOSTNA preizkušnja je potekala na razgibani progi v dolžini 1000 metrov, na kateri so se spopadli amaterski vozniki s serijskimi avtomobili. V finalno vožnjo se je uvrstilo 30 najhitrejših voznikov iz prve vožnje. Težavnostna preizkušnja pa je bila zelo atraktivna in namenjena voznikom s posebej prirejenimi terenskimi avtomobili, ki so morali biti opremljeni z varnostno kletko. Tekmovalci so morali uporabljati varnostno čelado in drugo predpisano opremo. Na progi so se spopadli z različnimi ovirami, pri čemer so lovili zmago v seštevku treh voženj.



V finalno vožnjo se je uvrstilo 30 najhitrejših voznikov iz prve vožnje.



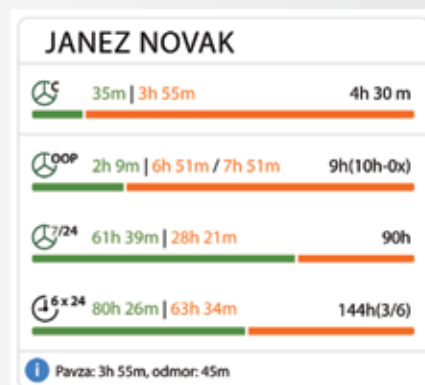
PREDNOST

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

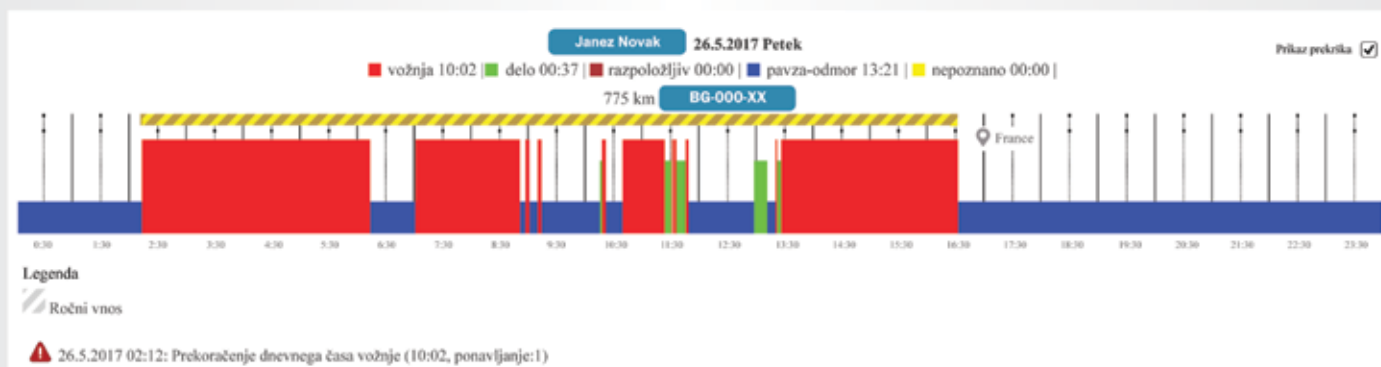
V udobju pisarne lahko odčitate podatke s tahografa in voznikove kartice ne glede na to, kje se vozilo nahaja. Podatki se hranijo v zakonitem .ddd zapisu, ob pregledu se išče ta datoteka.

PREDNOST

3



ANALIZA DELOVNEGA ČASA VOZNIKA IN PRIKAZ NAPAK (ČASA VOŽNJE)



PREDNOST

4



(NOVA ZAKONSKA ZAHTEVA) EVIDENCA TEDENSKEGA DELOVNEGA ČASA ČLANA POSADKE

- Poročilo, ki ustreza zakonskim zahtevam, program naredi samodejno.*
- Poročilo se mora hraniti 2 leti.

* Samodejno – na zahtevo stranke – s programom.

NAREJENE ZA ZMAGOVALCE.

www.manner.com

planica 2019

AVTOR: GREGA RIHTAR	PREMIČNE, TEKOČE STOPNICE	ZAPIS VSEH PARTOV VEČGLASNE SKLADBE	IRSKA REPUBLIKANSKA ARMADA	STANE DREMELJ	KONEC GESLA	VZDEVEK OLIVERJA HARDYJA	POPOTNI KLOBUK PRI STARIH GRKIH	MAKEDONSKA HEROINA (VERA)	MEDVED	
SKUPNOST ŠKOFOV										
MAJHNA SARDELA										
VRANJI GLAS				DEL SVINJSKE GLAVE GORSKI REŠEVALNI ČOLN						
ALJA TKAČEV			NEKDANJI ROMUNSKI DŽIP	SPANEC			VOJKO ANŽELJC ENOTA ZA JAKOST EL. TOKA			
LISAST KONJ						REKA SKOZI BERN, AARE	REKA V SZ. ŠPANLJI			
BREZBOŠTVO								ITALIJANSKI NAFTNI KONCERN	NAJVEČJI PTIČ, KI PA NE LETA	
MORKA RIBA, TUNA SVETLA ZVEZDA V ORLU				AM. SMUČ. CENTER V KOLORADU	AM. PESNIK (EDGAR A.)					
NORVEŠKI ALPSKI SMUČAR, LETOŠNJI SVETOVNI PRVAK V VELESLOMOM (HENRIK)	BALET ČAJKOV-SKEGA	NAŠ NEKDANJI ALPINIST (FRANCI)	ŠKOTSKI POLITIK (JOHN BOYD)	NOVO-ZELANDSKI DOMAČIN PAMELA ANDERSON		KOS LESA ZA KURJAVO				
EGIPČANSKA KRALJICA						KOSTNICA				
VELIKA SLABOST, NAPAKA					BLAGOSLOVLJENA VELIKONOČNA JEDILA	ČEBELJA PAŠA ZASTAREL IZRAZ ZA DUŠIK	ČREVESNI ZAJEDAVEC ODRASLIH ČEBEL	ZDRAVILSKO MESTO V VZHODNI BELGIJI	PARTIZANSKO IME PISATELJA HINKA BRATOŽA	FILM AKRE KURSAVE
DESNİ PRITOK ZAHODNE MORAVE				ZNAK ZA ZNIŽANJE TONA	AM. IGRAL. (SANDRA)		BELGIJSKI SLIKAR (JAMES)			
ŠPANSKI KLASIČNI KITARIST (FERNANDO)			ALPSKA OPREMA ZA LED	SINTETIČNO MAMILO			ČOPASTA KOKOŠ			
TATJANA DREMELJ		LATINSKI IZRAZ ZA ZRAK JEZERO V JV. ČADU				ZADETEK V NOGOMETU	NEKDANJI ŠPRINTER BOLT	GR. BOGI-NJA ZMAGE		
DROG ZA PODALJŠANJE OJESA					GIBANJE PO ZRAKU VELIK. ZELJ. NOGEN ČLOVEK			KEMIJSKA PRVINA	HČERE GRŠKEGA BOGA NEREJA	NAŠA TISKOVNA AGENCIJA
PISATELJ IN PESNIK LAJNSČEK				PRIPADNIK HUNOV						
MIHAJLOVIČ DOSTOJEVSKI				OLGA ČEČKOVA		NEMŠKI IZUMITELJ (WERNER VON) ETIKA				
ERIKA ELENIAK		NOGOMETAS DER-VISEVIC	OBČUTEK	ALPINIST GROŠELJ		ŽIVAHEN PLES IZ AMERIKE	PRIVLAČNOST	RIBA OGLO-REPKA MEHKO SUKANA PREJA	DOBA, VEK	NORVEŠKI PISATELJ DUUN
DESNİ PRITOK DRINE V SRBIJI				DROG, KI POVEZUJE VOZ JEZERO NA SZ ONTARIA			STAR IZRAZ ZA KIS			
VEDA O ZNAKIH							SLONOV ČEKAN	AMERIŠKA IGRALKA (SYDNE) RIBIŠKA MREŽA		AZLSKA DIVJA KOZA
PESNICA VOUK					KURIR, OD-POSLANEC			MINERAL MAGNEZIJEVEGA URANIL-FOSFATA		
NEKDANJA RIMSKA PROVINCA OD ALP DO DONAVE					POD V SOBI			AMERIŠKA IGRALKA PEET		
								NAPRAVA ZA KAVTE-RIZACIJO		

POMOČ: AZOT-dušik (zastarelo), BJELASIČA-gorovje v Črni gori, EPISKOPAT-skupnost škofov, IRO-jezero v Čadu, SALEIT-mineral magnezijevega uranilfosfata

Ime in priimek _____

Naslov _____

Geslo _____

Nagrade podarja podjetje Josef Manner d.o.o.,
 Letališka 35, 1000 Ljubljana.
 Rešitve pošljite do 29. marca 2019 na naslov:
 Revija Transport, Linhartova 3, 1000 Ljubljana,
 s pripisom »Križanka«.

NOVI FORD TRUCKS F-MAX

Ponosni prejemnik nagrade Mednarodni tovornjak leta 2019, novi vlačilec F-MAX, je pripravljen na pot okoli sveta. Z modernim izgledom, udobnostjo, varnostjo, močjo in inovativno tehnologijo vas novi F-MAX vabi v povsem nov svet!

Prinaša številne prednosti, kot so: 2,5 metra velika širina kabine s povsem ravnim dnom, motor z veliko močjo in nizko porabo ter niskimi stroški vzdrževanja, ki znižujejo skupne stroške lastništva (TCO). F-MAX pa ponuja tudi novo ConnectTruck tehnologijo za brezžično povezovanje z aplikacijami.

Po petih letih raziskav in razvoja, po petih milijonih uspešno prepeljanih testnih kilometrih v 11 državah na štirih kontinentih, novi F-MAX predstavlja nova merila v mednarodni transportni panogi.

Ford Trucks
Sharing the load

www.fordtrucks.si



Ford

TRUCKS

KAM i BUS
IMPORTER

KAM i BUS IMPORTER d.o.o.
Celovška cesta 492
1210 Ljubljana – Šentvid
Tel.: 01 810 7501; 810 7503

- **Izdelava nadgradenj** na tovornih vozilih in prikolicah
- Zastopstvo in prodaja tovornih prikolic **WECON**
- Zastopstvo, servis in vgradnja nakladalnih ploščadi **DAUTEL**
- **Servis** nadgradenj in prikolic
- **Prodaja** malo rabljenih tovornih vozil **MERCEDES BENZ**

Obiščite nas v našem modernem prodajno-servisnem centru na Lesnem Brdu 17 na Vrhniki.



- **TRGOVINA** z rezervnimi deli in pnevmatikami
- **PREVOZ** razsutega tovora
- **SERVIS** tovornih vozil
- **AVTOPRALNICA**
- Točilna postaja **AD BLUE**
- **ODDAJA** poslovnih prostorov, skladiščnih prostorov, servisnih delavnic in parkirišč

