



Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

eTransport.si

# Transport >

APRIL 2019

LETNIK 19 • ŠTEVILKA 4

CENA

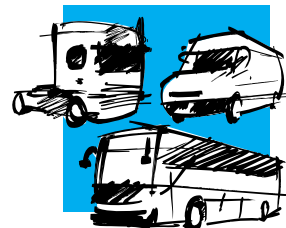
2,90 EUR



## LOGISTIKA

# NOVI IVECO DAILY

GLASUJMO



GOSPODARSKO  
VOZILO LETA 2019



REPORTAŽA  
Logistični kongres



Elektronski tovorni list e-CMR



Test: Setra S 531 DT



Zmanjšanje emisij



# DOBRODOŠLI V NOVI PAMETNI PISARNI.

Združite vso poslovno komunikacijo na enem mestu s platformo NEO za pametno življenje, ki vam s pametno pisarno omogoča varne, učinkovite in varčne rešitve za vsakodnevno poslovanje.

## VARNA PISARNA ZA VAŠO BREZSKRBNOST

Najbolj varno je imeti vse pod nadzorom z naprednimi rešitvami:

- zunanje in notranje kamere,
- senzorji za vrata in okna,
- senzor za izliv vode,
- senzor gibanja.

## VSE ZA UČINKOVITO PISARNO

Napredna orodja vam pomagajo pri doseganju odličnih poslovnih rezultatov:

- programski paket Office 365,
- postavitve spletne strani na ključ,
- registracija spletne domene,
- spletna blagajna.

## VARČNA PISARNA V VSAKEM TRENUTKU

Pametne naprave vam omogočajo upravljanje kjerkoli in kadarkoli:

- pametne vtičnice,
- pametne žarnice.

## VAŠA BESEDA JE GLAVNA

NEO je platforma za pametno življenje, ki poenostavlja vaš vsakdan:

- glasovno upravljanje TV-ja v slovenskem in angleškem jeziku,
- hiter dostop do vaših Videotek in drugih TV vsebin,
- ogled do 7 dni nazaj.



## IZJEMNA PRILOŽNOST ZA IZJEMNO KOMUNIKACIJO

Združite paket NEO Poslovni in mobilni paket Naj B za samo 40,99 EUR\* na mesec.

Za več informacij pokličite na brezplačno številko 080 70 70, pišite na [poslovni@telekom.si](mailto:poslovni@telekom.si) ali nas obiščite v Telekomovem centru.



Telekom Slovenije

[www.neo.io](http://www.neo.io)

\*Naravnostne razmnoje s paketom NEO Poslovni lahko sklenejo novi ali obstoječi naročniki fiksnih storitev ki so zabeleženi ali posredni uporabniki. Akcijska mesečna naročnina (32,79 EUR) za 9 mesece velja za nove naročnike ob vezavi za 24 mesecev, za obstoječe naročnike pa ob vezavi za 24 mesecev, ki so hkrati neplačni stroške pri Telekomu Slovenije. Po pretečenju 9 mesecev se jefine zaradi stalne redne tarife uporabnega paketa po taki in vključeni oplici. Akcijska naročnina velja od 10. 3. do 30. 9. 2019 in se za nove naročnike izvajajo z akcijsko ceno za izdelave. NEO v priložni ponudbi fiksnih storitev na [www.telekom.si](http://www.telekom.si). Mesečna naročnina NEO 40,99 EUR je sestavni del paketa NEO Poslovni in izjemnega paketa NEO Poslovni (32,79 EUR), v vsakem 9 mesecev za nove naročnike ob vezavi za 24 mesecev. Cena se v EUR brez DDV in zaključne na dve decimalki. Za več informacij v priložni sklopi [www.telekom.si/poslovni](http://www.telekom.si/poslovni), Telekomov center, prostovoljno po telefonu na številko 080 70 70, Telekom Slovenije, d.d., Ljubljana.

- **Izdajatelj**  
Tehnis d.o.o., Ljubljana
- **Glavni in odgovorni urednik**  
Matej Jurgele
- **Sodelavci**  
Marko Kroflič, Aljaž Vidovič,  
Josip Orbanič, dr. Bojan  
Beškovnik, Janez Kukovica,  
Boštjan Saje, Goran Kekič,  
mag. Nina Kristarič Matjaš
- **Naslov uredništva**  
Linhartova 3, 1000 Ljubljana  
tel.: 01 430 60 60  
faks: 01 439 36 10  
e-pošta: transport@tehnis.si
- **Tajništvo**  
Tanja Kokot  
tel.: 01 430 60 60  
e-pošta: tehnis@tehnis.si
- **Marketing in oglasno trženje**  
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 števkil.

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.

Fotografija na naslovnici:  
Iveco

## Digitalizacija

V primerjavi z ostalimi sektorji gospodarstva transport in logistika še vedno zaostajata v digitalizaciji in optimiziranju procesov. Tehnološko izpopolnjena in v veliki meri že digitalizirana tovorna vozila z vsemi svojimi razvojnimi oddelki močno prednjačijo pred ostalimi udeleženci v logistični verigi.

Ker v naši reviji že dolga leta poleg tovornih vozil spremljamo tudi področje celotnih logističnih procesov blaga in storitev, smo v tokratni številki več tematik namenili logistiki in Slovenskemu logističnemu kongresu, ki se je pravkar zaključil.

Ena od skupnih točk, ki združuje vozilo, voznika in logistični proces, je zagotovo uvedba digitalne dispozicije transportne dokumentacije oziroma po domače eCMR. Tu je Slovenija ena izmed vodilnih držav, ki je tako že v začetku leta v praksi preizkusila delovanje brezpapirnega poslovanja v cestno-tovornem prometu.

Digitalizacija prometa je v veliki meri spremenila (in še spreminja) tudi delo poklicnih voznikov, saj jim po eni strani omogoča boljše spremljanje vozila in dogodkov na cesti, po drugi strani pa z vsemi digitalnimi pripomočki od njih zahteva dodatno pozornost in izobraževanje.

Je pa zaskrbljujoč podatek, vsaj kar se varnosti tiče, o številu prekrškov, povezanih z uporabo alkohola in prepovedanih drog med poklicnimi vozniki. Zadnja vseevropska akcija TISPOL-a je zaznala skoraj dvakratno povečanje prekrškov v primerjavi z letom poprej.

Vse prevečkrat smo priča, ko vozniki zaradi pretrujenosti in dolge odsotnosti od doma prekoračijo meje dovoljenega.

Do konca meseca aprila imate še možnost preko glasovnice v reviji in spletne strani [www.gvl.si](http://www.gvl.si) glasovati za Gospodarsko vozilo leta 2019, vabimo pa vas tudi na zaključno prireditev in razglasitev zmagovalcev, ki bo 9. maja 2019 na sejmu Gospodarskih vozil v Celju.

Do takrat pa srečno, kjerkoli že ste - na poti, v službi ali doma.

Matej Jurgele



# Vsebina



57

- 6** Novice: Slovenija in svet
- 20** Predstavitev: novi Iveco Daily
- 24** Digitalizacija transportne dokumentacije
- 26** Test: Setra S 531 DT
- 30** Gradnja nove tovarne pnevmatik v Srbiji
- 34** Dostavniki
- 36** Mercedes-Benz Concept EQV
- 40** Svet prikolic
- 42** Krone Celsineo: nova generacija hladilnih sistemov
- 44** OZS: reševanje avtoprevoznških težav
- 46** Reportaža: Warsaw Bus Expo
- 50** Kako Spar zmanjšuje izpuste
- 54** Mobilne aplikacije na poti
- 57** Pošta Slovenije: novi paketni usmerjevalnik
- 58** Poskusno delo
- 60** Emisije tovornih vozil
- 62** Reportaža: Stuttgart Retro classics
- 65** Skrajšan nos in svetovni uspeh
- 66** Logistika: pomorski transport
- 68** Logistični kongres 2019
- 72** Število prekrškov raste
- 73** Servisne informacije
- 74** Križanka



36



46



58



Kombinirana poraba goriva: 7,8-9,6 l/100 km. Kombinirani izpust CO<sub>2</sub>: 205-252 g/km. Emisijska stopnja: EU6. Emisija dušikovih oksidov (NOx): 0,0905-0,1007. Emisija trdih delcev: 0,00097-0,00202. Št. trdih delcev: 9,79x10<sup>6</sup>-2,14x10<sup>10</sup>. Opljikov dioksid (CO<sub>2</sub>) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM<sub>10</sub> in PM<sub>2,5</sub> ter dušikovih oksidov. Naročnik: Autocommerce, d.o.o.

## Zakaj je novi Sprinter najboljši Sprinter vseh časov?

Ker navdušuje z izjemnimi varnostnimi sistemi, protikorozijsko zaščito celotne karoserije, klimo serijsko, večjo nosilnostjo in boljšim izkoristkom tovornega prostora.

**Sprinter FURGON**  
že za **19.900 EUR + DDV**

**S SPREDNJIM POGONOM**

Ponudba velja za vozilo Sprinter 311 CDI Furgon.  
Ponudba velja do odprodaje zaloge. Slike so simbolične.

### Bogata dodatna oprema brez doplačila:

- avdiosistem MB,
- zunanji ogledali ogrevani in električno nastavljivi,
- polavtomatska klimatska naprava TEMPMATIC,
- dvojni sovoznikov sedež,
- komfortni voznikov sedež,
- zvočni signal za vzratno vožnjo,
- nosilec za rezervno kolo pod koncem okvirja,
- rezervno kolo in dvigalka.

**Mercedes-Benz**  
Vans. Born to run.



## MERCEDES-BENZ

### eSprinter preizkus vzdržljivosti na arktičnem krogu

Mercedes je na modelu električnega Sprinterja opravil testiranje polnilnih in voznih karakteristik ter odpornosti na nizke temperaturne v ekstremnih razmerah. Testiranje je potekalo na Švedskem, kjer večerne temperature padejo do minus 30 stopinj. Električni Sprinter se je moral dokazati na ledenih cestah z globokim snegom. Zraven tehničnih lastnosti so beležili tudi parametre varnosti, ergonomije voznikovega delovnega mesta in zanesljivosti upravljanja na ledu in snegu. Zimski testi kažejo, da je eSprinter pripravljen na prodajo. Z akumulatorjem kapacitete 55 kWh ima ocenjen doseg 150 km. Poskusi v arktičnih razmerah so pokazali, da tudi v neugodnih razmerah doseže 100 km dosega. Takšna različica omogoča 900 kg nosilnosti. Z drugo možnostjo manjšega 41 kWh akumulatorja pa lahko kupci dajo prednost nosilnosti, ki v tem primeru znaša 1040 kilogramov, maksimalni doseg pa je 115 kilometrov. Vgrajena funkcija hitrega polnjenja omogoča 80-odstotno napolnjenost baterije v 30 minutah.



Connecting Global Competence

Na vodilnem svetovnem sejmu logistike, mobilnosti, IT in menedžmenta oskrbovalne verige, lahko pričakujete:

- preko 2000 razstavljalcev iz več kot 60 držav
- bogat konferenčni program na visoki strokovni ravni, ki ga bo predstavilo več kot 200 strokovnjakov.

Postanite del te močne skupnosti.

Kupite svojo sejmsko vstopnico že sedaj!

» [www.transportlogistic.de/tickets/en](http://www.transportlogistic.de/tickets/en)



Od 4. do 7. junija 2019  
Messe München

» [www.transportlogistic.de](http://www.transportlogistic.de)

Kontaktna oseba: STANISLAV TERLEP s.p., [stane.terlep@eunet.si](mailto:stane.terlep@eunet.si), tel.: 00386 41 637718



LOGISTICS  
makes it  
happen



**transport**  
**logistic**  
the leading exhibition

# ENA NAPRAVA ŠE NE USTREZA VSEM!

REŠITE UGANKO EETS S POMOČJO SHELOVIH  
STROKOVNJAKOV

Področje evropskega cestninjenja je hitro razvijajoča se in kompleksna dejavnost. Vodenje vašega voznega parka v različnih državah je zato lahko zapletena naloga. Vsaka država ima svoj državni cestninski sistem z velikimi razlikami v predpisih. Poleg tega pri cestninjenju obstajajo različni ponudniki in prodajni partnerji, različne tehnologije, davčne stopnje, valute, dodatne dajatve, vodenje administracije, izdajanje računov ...

Leta 2004 je Evropski parlament in Svet EU sprejel Direktivo 2004/52/EC, s katero je določil strategijo in smernice za racionalizacijo in poenotenje cestninskih sistemov in naprav za plačilo cestnine v vseh državah članicah EU.

## EETS NI NAPRAVA!

Storitev evropskega elektronskega cestninjenja ali krajše EETS (European Electronic Toll Service) – je torej kratica za evropsko elektronsko cestninjenje, ki obravnava interoperabilnost elektronskega cestninjenja v EU.

## SHELLOVA STORITEV EETS - IMAMO VSE DELE SESTAVLJANKE

Trenutno - niti v bližnji prihodnosti - ni univerzalne cestninske naprave, ki bi pokrivala vse države. Lahko pa združite vse svoje potrebe po cestnih storitvah pri enem ponudniku.

V družbi Shell razumemo, da ima vsaka stranka različne potrebe. Trudimo se razumeti vaše poslovanje in ponuditi vam prilagojeno elektronsko cestninsko rešitev.

## NAŠE IZKUŠNJE - VAŠA PREDNOST

Z več kot 30 leti izkušenj v evropskem cestninjenju smo zanesljiv partner na poti, ki vam omogoča jasen pregled nad cestninami in nudi najboljšo rešitev za vaše nemoteno poslovanje.

Tukaj smo, da vam pomagamo, zato stopite v stik z našo ekipo strokovnjakov za cestninjenje preko e-pošte: [RoadServicesSpecialist-SI@shell.com](mailto:RoadServicesSpecialist-SI@shell.com) in nam dajte priložnost, da poiščemo individualno prilagojeno rešitev za vas.

Več informacij na [www.shell.si/eets](http://www.shell.si/eets)



**SHELL FLEET SOLUTIONS**  
TOGETHER ANYTHING IS POSSIBLE

# 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 pločvine (coil), papirja (joloda), pnevmatik in pijač.
- ✓ Tudi z nadgradnjo FlexiUse
- ✓ Raznolika individualna oprema



Vaš Kögel partner v Sloveniji

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



[www.koegel.com](http://www.koegel.com)



## MAN TRUCK & BUS

### MAN prvič razstavlja na sejmu reševanja in mobilnosti

Sejem reševanja in mobilnosti pod nazivom RET-Tmobil Exhibition bo potekal med 15. in 17. majem v Münchnu. Letos se bo sejma prvič udeležil tudi MAN, ki bo predstavil reševalno vozilo TGE in dva gasilska tovornjaka TGL in TGM. Pri podjetju želijo z modelom TGE prodreti na trg reševalnih vozil, česar so se lotili zares odlično. Novo reševalno vozilo TGE namreč predstavlja prostorno vozilo, ki obenem ponuja tudi obilico moči s 177 KM motorjem in 8-stopenjskim avtomatskim menjalnikom. Poleg tega so mu dodali tudi moderna elektronska pomagala, kot je sistem za sledenje voznemu pasu in radarski tempomat. Predstavljen model bo opremljen tudi z neodvisnim sistemom klimatske naprave, grelnikom zraka in grelnikom vode, kar bo bolnikom zagotavljalo udoben prevoz ne glede na zunanje okoliščine. Pri prodaji gasilskih tovornjakov je MAN na samem vrhu prodajne lestvice v Nemčiji. Letošnjo novost predstavlja avtomatiziran ročni menjalnik MAN TipMatic Emergency, ki so ga posebej prilagodili za reševalna vozila in omogoča večje pospeske z mesta.

## SEMINAR ODLIČNOSTI GS1

14. 5. 2019, GZS, Dimičeva 13, Ljubljana, dvorana A

GS1 Slovenija, neodvisna in nepridobitna globalna organizacija na področju standardov, 14. maja 2019 organizira Seminar odličnosti GS1. Seminar odličnosti GS1 organizirajo na vsaki dve leti, zato ne zamudite letošnjega odličnega dogodka! <https://www.gs1si.org/>



Globalni jezik poslovanja





# 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](http://www.fordtrucks.si)



**KAM i BUS**  
**IMPORTER**

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

**Ford**

**TRUCKS**



## SCANIA

### Pameten in povezan varnostni jopič

Scania je predstavila pameten in povezan varnostni jopič, ki se avtomatsko osvetli pri izstopu iz kabine. Pameten jopič se imenuje C-me. V Evropi sta prevoz in skladiščenje tretja najpogostejša delovna dejavnost, povezana z nesrečami s smrtnimi posledicami. Danska študija je potrdila, da se med vozniki tovornjakov dogajajo padci z višin, ki so posledica tega, da voznik zgreši stopnico ali izgubi ravnotežje. Senzor, vgrajen v C-me ovrtnik, samodejno zazna, kdaj voznik izstopi iz kabine in avtomatsko prižge svetilne jopiče. Ta je lahko po izbiri enakomerna ali utripajoča. Senzor zazna tudi, če je voznik po hitrem neprostovoljnem gibanju, kot je padec, neaktiven. To sproži povezano aplikacijo, ki vozniku omogoča, da pošlje besedilno opozorilo na vnaprej določeno številko za klic v sili, pri tem pa prenese svoj GPS-položaj. Se pravi, če voznik pade zunaj tovornjaka in postane neaktiven, bo senzor v jopiču C-me samodejno sprožil klic na pomoč. V delu so dokončna preverjanja delovanja, jopič pa bi naj bil na voljo pri prodajalcih Scania od sredine leta 2019.



## IVECO

### Uradni partner dirkaškega moštva Alfa Romeo Racing

Iveco je postal uradni partner dirkaškega moštva Alfa Romeo Racing Team. 20. marca so na slovesnosti v Hinwilu (v Švici) uradno predali 12 tovornjakov Stralis in dostavno vozilo Iveco Daily. Vozila bodo zagotovila varen in učinkovit prevoz opreme ekipe na vsa evropska prizorišča dirk Formule 1 v novi sezoni. Preizkušena in zanesljiva vozila Iveco, njihova zanesljivost v najrazličnejših ekstremnih razmerah in ekonomičnost pri porabi goriva ter nizki skupni stroški lastništva so bili ključni dejavniki pri izbiri partnerja za potrebe prevoza ekipe Alfa Romeo Racing Team.

# PRIPRAVLJENI NA POMLAD?

**PLATIŠČA**

**Antsa** URADNI DISTRIBUTER ZA SLOVENIJO

Dimenzije:

- 11,75 x 22,5
- 9,00 x 22,5
- in druge...

**NOVO! AKUMULATOR TAB STOP&GO**

**NOVO!**

- ✓ izboljšana vzdržljivost v primeru globokega izpraznenja
- ✓ povečano število ciklov praznjenja in polnjenja

**TAB EFB STOP&GO 12V 240AH**

**TAB** batteries

- LJ** Damjan, 041 788 866  
Gašper, 051 659 217  
Aljoša, 041 509 060  
Rafko, 031 639 788
- CE** Matej, 051 681 681

- MB** Benjamin, 041 37 37 70  
Rocko, 051 277 979  
Robi, 051 288 008
- NM** Zdravko, 041 745 003  
Jasna, 041 50 90 60

**+ OSTALI DODATKI**

**POKLIČITE!**



**PNEVMATIKE**

PRODAJA PNEVMATIK:

**MICHELIN**

Uradni distributer za Slovenijo:

**BFGoodrich** **RIKEN**

Ostale znamke:

**GOODYEAR** **FULDA**  
original Michelin

**DUNLOP** **Sava**

**BRIDGESTONE** **Matador** **PIRELLI**

Obnovljene pnevmatike:

**Remix** \*original Michelin toplo obnovljene pnevmatike

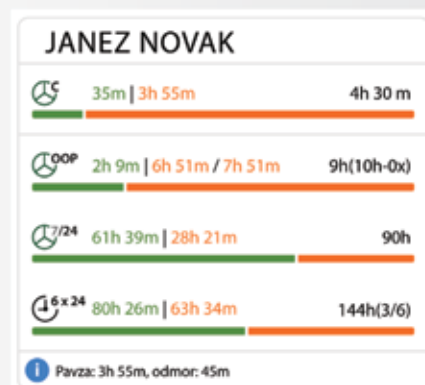
PREDNOST

**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

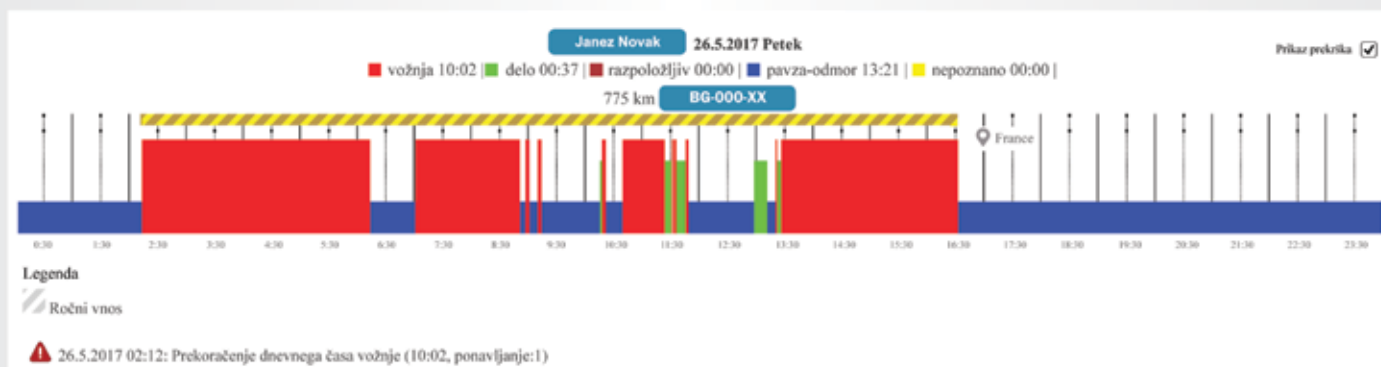
V udobju pisarne lahko odčitate podatke s tahografa in voznikove kartice ne glede na to, kje se vozilo nahaja. Podatki se hranijo v zakonitem .ddd zapisu, ob pregledu se išče ta datoteka.

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.

**KLEMEN TRANSPORT**   **STELTROXNS**   **KATERN**   **STEMPIHAR TRUCKET**  
**HABJAN**   **bramin**   **PETRANS**   **FLORO**  
**STARC**   **AB**   **SECURITY**   **DACAR**  
**WEST**   **GoTRADE**   **Guriti transport**   **WEST**

**PEŠKANJE + BARVANJE PLATIŠČ**


**Gorenc**<sup>®</sup>  
 STROJI Z DOBRIM IMENOM

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



## MERCEDES-BENZ

### Sideguard Assist in MirrorCam za večjo varnost

Novi Actros prinaša boljše zaščito za pešce in kolesarje, sistema Sideguard Assist in MirrorCam delujeta z roko v roki. Sistem Sideguard Assist je sicer že na voljo od leta 2016 in zmanjšuje verjetnost nevarnih nesreč na strani sovoznika, ko vozilo zavija v desno. Sedaj pa sistem Sideguard Assist podpira voznika tudi pri zavijanju v levo. Sideguard Assist ni avtomatski zavorni sistem, namesto tega deluje z večstopenjskim opozorilnim postopkom. Če se v nadzorovanem območju odkrije premikajoči se ali nepremični predmet, se vozniku najprej prikaže vizualno opozorilo. To je v obliki trikotnega opozorilnega simbola, ki se prižge na zaslonu MirrorCam na strani sovoznika. Če obstaja nevarnost trčenja, se aktivira dodatno vizualno in zvočno opozorilo. Vendar to še ni vse. MirrorCam pomaga vozniku tudi v drugih situacijah, na primer v ovinkih, kjer se slika kamere zasuka, tako da lahko voznik vedno vidi konec prikolice. Poseben način širokega kota pa pomaga vozniku pri manevriranju ali vzvratni vožnji.

## AS24 Z VAMI NA POTI

- ✓ več kot 850 bencinskih servisov v 28 državah
- ✓ varna čip kartica
- ✓ prilagojena nastavitvev kartic omogoča prejemanje različnih opozoril in boljše kotrolo

- ✓ plačevanje cestnine v 18 državah
- ✓ podpora v veliko jezikih



AS24.com/si | as24@at.as24.com

**AS24** 

## REVIJA TRANSPORT & LOGISTIKA

### Euro Test v Madridu

Madridsko podjetje za prirejanje sejmom IFEMA in revija Autobuses & Autocares skupaj organizirata drugi Minibus Euro Test, na katerem bo izbran evropski minibus leta 2019. Ta nagrada zapolnjuje dosedanjo praznino pri izboru mini in midi avtobusov za prevoz potnikov. Nagrada Minibus of the Year je plod skupnega sodelovanja med IFEMA, organizatorjem mednarodnega avtobusnega sejma (FIAA) v Madridu in strokovno špansko revijo Autobuses & Autocares. Mednarodno žirijo sestavljajo člani vodilnih revij o vozilih in cestnem prevozu potnikov iz enaindvajsetih evropskih držav, vključno z našo revijo Transport & Logistika. Žirija bo ocenila vozila, ki kandidirajo za naziv Minibus leta 2019. Testiranje vozil je potekalo od 9. in 10. aprila. Druga izvedba Minibus Euro Testa je osredotočena na vozila za mestni prevoz potnikov, udeleženci pa so glavni evropski proizvajalci – Ferqui, Indcar, Iveco, MAN in Mercedes. Med testom člani žirije zbirajo različne podatke, zmagovalc pa bo izbran



z glasovanjem. Nagrada Minibus leta 2019 bo podeljena takoj po testiranju, ki vključuje tudi obnašanje vozila v javnem prometu, za katerega je tudi namenjen. Več o rezultatih testa preberite v majski številki revije Transport & Logistika.



## VOLKSWAGEN

### Koncern Volkswagen beleži solidne rezultate

Prihodki od prodaje pri znamki Volkswagen Gospodarska vozila so v preteklem letu znašali 11,9 milijarde evrov in so bili na ravni predhodnega leta. Znamka Scania je v poslovnem letu 2018 prihodke od prodaje povečala na 13,4 (12,8) milijarde evrov. Dobiček iz poslovanja se je izboljšal za 4,4 odstotka in je znašal 1,3 milijarde evrov, kar gre pripisati predvsem večjemu obsegu, ugodnemu razvoju modelske prodajne strukture in gibanju deviznih tečajev ter boljšemu poslovanju s finančnimi storitvami. Prihodki od prodaje gospodarskih vozil MAN so se v poslovnem letu 2018 zaradi obsega povečali za 9,2 odstotka na vrednost 12,1 milijarde evrov. Zaradi odhodkov, povezanih s prestrukturiranjem v Indiji, se je dobiček iz poslovanja zmanjšal na 332 (362) milijonov evrov. Donos iz poslovanja je znašal 2,7 (3,3) odstotka. V segmentu Power Engineering je MAN zabeležil zvišanje prihodkov od prodaje na 3,6 (3,3) milijarde evrov. Donos iz poslovanja je znašal 5,3 (5,9) odstotka.

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

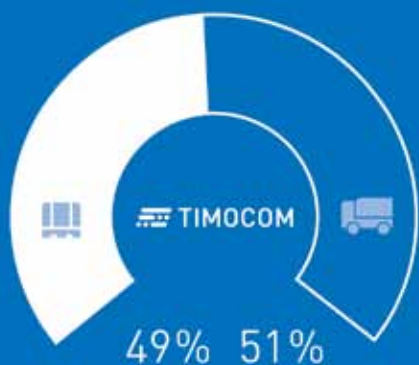
KRONE Profi Liner je tako premišljen in izpopolnjen, da je predhodnik cele generacije KRONE polprkolic s ponjavo. Je vzor KRONE polprkolic s ponjavo. Do najmanjših detajlov je opremljen s serijskimi deli visoke kakovosti, je robusten, zanesljiv, praktičen in tv prvi vrsti izjemno učinkovit. To so lastnosti,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

[www.krone-trailer.com](http://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

## Transportni barometer



EU ▶ EU

SI ▶ AT	43   57	AT ▶ SI	14   86
SI ▶ BG	07   93	BG ▶ SI	05   95
SI ▶ CZ	16   84	CZ ▶ SI	20   80
SI ▶ DE	31   69	DE ▶ SI	06   94
SI ▶ ES	07   93	ES ▶ SI	11   89
SI ▶ FR	24   76	FR ▶ SI	05   95
SI ▶ HR	36   64	HR ▶ SI	12   88
SI ▶ HU	39   61	HU ▶ SI	06   94
SI ▶ IT	14   86	IT ▶ SI	40   60
SI ▶ PL	14   86	PL ▶ SI	18   82
SI ▶ RS	45   55	RS ▶ SI	32   68
SI ▶ SK	09   91	SK ▶ SI	24   76

Tovor in tovorna vozila v %  
Podatki od 18.02.2019 do 19.03.2019  
Powered by TIMOCOM

**IVECO**

## DARS z novimi Dailyi

Kar 623 zaposlenih družbe DARS na slovenskem avtocestnem omrežju opravlja več kot 120 različnih del podnevi in ponoči v vseh vremenskih razmerah. In od meseca marca naprej je DARS-ov vozni park bogatejši za osem Iveco Dailyjev, s katerimi skrbijo za največjo možno varnost in zaščito vozišča, objektov in okolja. Vozila so namenjena opravljanju rednih vzdrževalnih del in za prevoz posadke. Vsa vozila so pobarvana v tipično DARS-ovo oranžno barvo, imajo svetleče opozorilne table in luči ter prekucno nadgradnjo. Pri DARS-u jih bodo uporabljali kot pomoč pri strojnem in ročnem čiščenju vozišč ter tudi za druga vzdrževalna dela.



**Vaš slovenski odvetnik v  
Zvezni republiki Nemčiji**

**Pavel Orešnik**



v pisarni

**ELSER ■ DR. KOHNKE ■ DR. KUGLER**

**Vaše podjetje zastopam pri**

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

Wangener Strasse 18  
88069 Tett nang  
Nemčija

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



**MAN**

## Podjetje Eurodinamika prevzelo tovornjake MAN TGX

Uspešno družinsko podjetje Eurodinamika v leto 2019 vstopa v novi preobleki, z novimi vozili, k novim zmagam naproti. Vozni park podjetja je odslej bogatejši za pet novih, stilsko dovršenih vlačilcev MAN TGX 18.500. Za dodatno delovno udobje voznikov skrbi prostorna in udobna kabina XXL ter stacionarna klimatska naprava. Varnost pa zagotavljajo številni asistenčni sistemi. Preostalih pet vozil bo podjetje prevzelo v drugi polovici leta 2019. V prihodnost usmerjeno podjetje Eurodinamika se zaveda pomena zadovoljstva zaposlenih, zato pri odločitvah za nakup novih vozil vedno upošteva tudi želje voznikov. Po besedah gospoda Hilma Batlaka, direktorja družbe Eurodinamika, je bila odločitev za nakup novih vlačilcev preprosta. Tako vozniki kot tudi vodstvo družbe so v voznem parku želeli vozila znamke MAN. Vozniki zaradi udobja, ki ga vozilo nudi vozniku, lastniki pa zaradi preteklih pozitivnih izkušenj tako z vozili MAN, ki so se izkazala kot najbolj zanesljiva in ekonomična, kot tudi s servisom MAN, na katerega se lahko vedno zanesejo. »Z nakupom vlačilcev MAN tako nismo prejeli samo najboljših vozil za naš posel, temveč tudi profesionalnega partnerja, ki razume naše potrebe in se nanje ustrezno odzove,« še dodaja Batlak.

## 6v1 popolna storitev za prevozna podjetja

S paketom **PREMIUM TAHO** udobno prihranite čas, skrbi in sredstva

**C**enovni pritiski, kratki roki, konkurenca, rast stroškov, ustrezni kadri... Vaši problemi so naša spodbuda. Paket **PREMIUM TAHO** je najpopolnejša storitev, ki smo jo razvili, da bi vam olajšali delo in poslovanje. Paket **PREMIUM TAHO** s popolnim naborom funkcionalnosti omogoča transparentnost transportnih procesov in avtomatizirano delovanje na daljavo, s čimer boste v podjetju prihranili čas in denar. V enem paketu vam ponujamo popolno storitev:

### 1 LOKACIJA

Imejte online pregled nad lokacijo vozila, identifikacijo voznika in nad vsemi bistvenimi parametri vožnje.

### 2 OPOZORILA

Če se z vašimi vozili dogaja nekaj, kar se ne bi smelo, bodite o tem obveščeni.

### 3 TAHO PODATKI

Podatke kopirajte avtomatsko in na daljavo, pridobite pa tudi popoln pregled nad stanjem voženj.

### 4 KOMUNIKACIJA


Poskrbite za učinkovito komunikacijo med pisarno in vozniki.

### 5 NAVIGACIJA

Z vrhunsko navigacijo pridite do cilja brez nepotrebnih zapletov.

### 6 POROČILA

Poenostavite izdelavo poročil.

sledenje 

+386 1 546 67 67  
info@sledenje.com  
www.sledenje.com

 **TAHOCENTER**

+386 51 415 276  
info@tahocenter.si  
www.tahocenter.si



## VAŠ DOBAVITELJ HIDRAVLIČNIH KOMPONENT ZA TOVORNA VOZILA

MF-CT d.o.o., Babinska cesta 6, 9240 Ljutomer, T: 051 486 870 - Cene, T: 051 337 395 - Samo, www.mf-ct.com

SETI HIDRAVLIK:



HLADILNIKI OLJA:



POGONI CISTERN IN POMIČNIH PODOV:



HYDRE 2010 IN 2020

KOMPRESORJI:



CILINDRI - ČRPALKE - ODGONI - VENTILI

**HYVA**

**Blackmer**

**asa**hydraulik.com

**GHH RAND**

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



# AdBlue®



**PROMOS**  
INŽENIRING

GreenChem

AdBlue4you  
www.adblue4you.com

Förtis  
Blue

PIUSI

## NOVO V PONUDBI

### Rezervoarji za AdBlue®

Förtis  
Blue

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



PROMOS Inženiring • GSM 041 666 902 • info@promos-inz.si • www.promos-inz.si

Digitalizirajte vozni park

www.tracknav.eu

Digitalizirajte poslovanje

Že več kot 20 let digitaliziramo največje flote zahodne Evrope



# TRACKNAV

Že od leta 1998



## Napredni sistemi za upravljanje voznega parka

#### Upravljanje in optimiranje poteka dela

- Načrtovanje in optimiranje voženj in dostav
- Elektronski transportni nalogi
- Elektronski delovni nalogi
- Enostavna komunikacija z voznikom

#### Upravljanje in evidentiranje delovnega časa

- "Online" taha podatki voznika
- Predvidevanje razpoložljivega delovnega časa voznikov
- Odčitavanje tahografa na daljavo
- Potni nalogi

#### Spremljanje parametrov vožnje

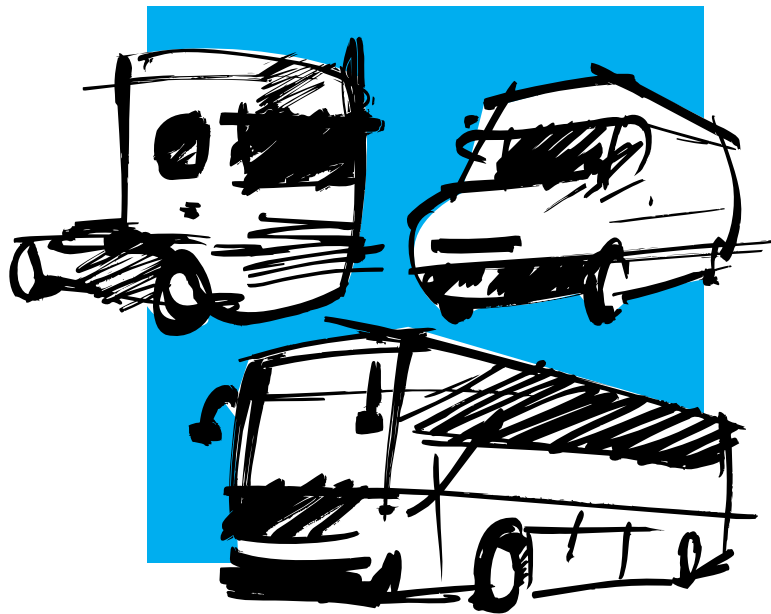
- Sledenje vozil, prikolic...
- Nadzor temperature tovornega prostora
- Nadzor porabe goriva
- ECO drive

info@lxtrack.si

Navteh d.o.o. & LX track d.o.o., Kersnikova ulica 17 a, SI-3000 Celje, Slovenija

+386 (0)3 425 76 77





# GOSPODARSKO VOZILO LETA 2019

**Letos že 14. zapored izbiramo Slovensko  
gospodarsko vozilo leta v kategorijah  
Tovornjak leta, Avtobus leta, Dostavnik leta in prvič  
Električno gospodarsko vozilo leta.**

**Glasujte za svojega favorita na: [www.gvl.si](http://www.gvl.si)**



**Uradna  
razglasitev bo  
9. maja 2019  
na Celjskem  
sejmu**

ORGANIZATORJA:

**Transport**  
& LOGISTIKA

**MEHANIKA**  
in VOZNIK  
Novosti v avtomobilski industriji in prevozništvu  
[www.revijamehanik.si](http://www.revijamehanik.si)

PARTNERJI:

**obrtnik**  
podjetnik

**AVTO** MOBILNOST



JAVNA AGENCIJA  
REPUBLIKE SLOVENIJE  
ZA VARNOST PROMETA

POKROVITELJ:



# VESTE, KAJ GORIVA Q MAX RAZLIKUJE OD DRUGIH DIZELSKIH GORIV?

HiTECH goriva, med katere spadajo tudi vsa Petrolova goriva, ki nosijo oznako Q Max, so razvita v skladu z najnovejšimi trendi in usmeritvami pri aditiviranju goriv. Z njimi tudi za 100 odstotkov izboljšamo čistost motorja in občutno zmanjšamo emisije. Še več: zaradi optimalnega delovanja lahko ob uporabi teh goriv dosežemo tudi nižjo porabo.

Besedilo: Silvan Simčič, sektor za kakovost, okolje in varnost

**V VSEJ** avtomobilski industriji so bili dizelski motorji v zadnjih petnajstih letih deležni največjega tehnološkega napredka. Njihov razvoj je narekovala predvsem težnja po znižanju emisij – tako zdravju škodljivih spojin kot tudi emisij CO<sub>2</sub>, ki so razlog za segrevanje ozračja in podnebne spremembe. Razvoju dizelskih motorjev so morala slediti tudi goriva, ki so bila v zadnjem desetletju prav tako deležna številnih omejitev in izboljšav.

## GORIVA V FUNKCIJI ZAŠČITE IN ČIŠČENJA MOTORJA

Vgradnja novih prefinjenih sistemov za čiščenje izpušnih plinov je tako znižala avtomobilske izpuste žvepla, nato pa privedla še do uvedbe goriv »brez žvepla«. Ta so danes na vozilih pogoj za doseganje najvišjih emisijskih standardov, kot sta Euro5 in Euro6. Žveplo in njegovo mazalno funkcijo v motorju pa je bilo treba nadomestiti z drugimi rešitvami. Goriva so poleg tega vse bolj prevzemala tudi funkcijo zaščite in čiščenja motorja, saj je bilo le tako mogoče ohranjati optimalne in karseda nespremenjene razmere v motorju tudi na daljši rok.



Na trgu so se posledično pojavila t. i. HiTECH goriva, ki so po svojih sposobnostih presegala raven standardnih goriv. Gre za dodatno aditivirana in obdelana goriva, ki so sposobna bolje ščititi motorne dele in zagotavljati optimalno stanje delovanja, kar vpliva tudi na porabo, emisije ter posledično ekonomiko vožnje.

## NIŽJI STROŠEK NA PREVOŽEN KILOMETER Z GORIVI Q MAX

V skupino HiTECH goriv spadajo vsa Petrolova goriva, ki nosijo oznako Q Max, tako na segmentu motornih bencinov kot dizelskega goriva. Razvita so v skladu z najnovejšimi trendi in usmeritvami pri aditiviranju goriv, za nadgradnjo pa se uporabljajo aditivi vrhunškega svetovnega proizvajalca AFTON Chemicals. Z njimi tudi za 100 odstotkov izboljšamo čistost napajalnega dela in motornih de-

lov, ki so že obremenjeni z oblogami, kot tudi preprečujemo nastajanje novih. Zaradi optimalnejšega zgorevanja so emisije občutno nižje, ob stalni uporabi goriv Q Max pa lahko dosežemo tudi do 4 odstotke nižjo porabo. Vsi ti učinki povečujejo zanesljivost delovanja motorja in posledično znižujejo stroške na prevožen kilometer.



# Poganjamo najhitrejše.



„Ne sprejemajte kompromisov, ko gre za vaše vozilo. Privoščite mu najkvalitetnejše gorivo, ki poleg večjega izkoristka, varovanja vašega motorja in povečane moči motorja presega tudi zahtevne evropske standarde varovanja okolja. Z gorivi **Q Max** dobite največ za svoj denar: **maksimalno moč, maksimalno varčnost ter maksimalno vzdržljivost.**“

**Aleks Humar**  
Večkratni državni rally prvak



**PETROL**

Energija za življenje

# NOVA PERSPEKTIVA POSLOVANJA



Le malce manj kot tri leta, 800.000 ur, 650 virtualnih in fizičnih preizkusov, 165 prototipov in več kot 3,2 milijona prevoženih kilometrov, to je statistika, ki je bila potrebna za razvoj novega Dailyja. Cilj je bil doseči nadaljnje korake v kakovosti proizvodov, učinkovitosti procesov, hkrati pa zmanjšati zapletenost izdelkov in proizvodnega procesa. Novi Iveco Daily postavlja nove standarde na področju vozniške izkušnje in vpeljuje pomembne smernice za avtonomno vožnjo in sisteme za izboljšanje varnosti.

Besedilo in fotografije: Matej Jurgele, Goran Kekić, Iveco

**INDUSTRIJA GOSPODARSKIH** vozil se sooča s spremembami, kot so digitalizacija, avtomatizacija ter elektrifikacija in novi Daily sledi tem trendom. V 40 letih uspeha je Daily postal blagovna znamka, prepoznana po svoji zanesljivosti, obenem pa tudi kot eden izmed vodilnih produktov v svojem segmentu. In pri Ivecu s predstavitvijo novega modela le še nadaljujejo to tradicijo. Povezljivost postavlja na novo raven in vpeljuje sistem personaliziranih storitev. Novi Daily je prvo vozilo v tem segmentu, ki je v skladu z emisijskim razredom Euro 6D/Temp, skupaj z večjo močjo motorja in manjšo porabo goriva pa povečuje učinkovitost in profitabilnost.

## RAZBREMENITEV VOZNIKA

Novi Daily vpeljuje širok seznam naprednih asistenčnih sistemov, ki vozniku omogočajo, da se popolnoma osredotoči na vožnjo. S tem se zmanjša nabor funkcij, ki jih mora voznik opraviti, posledično se poveča varnost. Pri Ivecu so se pri razvoju novega modela osredotočili na funkcionalnost, ki voznikom v urbanih območjih olajša delo. Napredni sistem zaviranja v sili in funkcija City Brake PRO preprečujeta trčenja pri hitrostih nižjih od



Novi Daily se pelje umirjeno, kar smo preizkusili v okolici Torina. Prostora je dovolj tudi za višjeraste, volan daje prijeten občutek med vožnjo.

50 km/h in omilita posledice trčenja pri višjih hitrostih. Sistem samodejno zazna možnost trčenja in zavira v primeru, da voznik na zvočna in vizualna opozorila ne reagira. Sistem v tem primeru zavira s polno močjo, tudi če voznik samo neko-

50 km/h in omilita posledice trčenja pri višjih hitrostih. Sistem samodejno zazna možnost trčenja in zavira v primeru, da voznik na zvočna in vizualna opozorila ne reagira. Sistem v tem primeru zavira s polno močjo, tudi če voznik samo neko-



Z aplikacijo MyDaily imate natančen vpogled v način vožnje, ob enem pa tudi predlaga možne izboljšave za zmanjšanje porabe goriva. Seveda zmore to in še veliko več.



Vsi sprednji žarometi so v LED tehnologiji, tudi dnevne luči. Odbijač je sestavljen iz treh ločenih delov, kar v primeru poškodbe omogoča menjavo samo posameznega dela.

liko pohodi zavorno stopalko. Omenjeni sistem tudi preprečuje nesreče pri hitrostih nizkih, kot je 5 km/h. V urbanih središčih, kjer vozniki pogosto vozijo v gostem prometu, bo sistem Queue Assist s samodejnim speljevanjem in ustavljanjem v kolonah občutno zmanjšal stopnjo stresa za voznika. Sistem deluje samo z avtomatskim menjalnikom.

### TEHNOLOGIJA ZA POVEČANJE UČINKOVITOSTI

Novi Daily je tudi prvo 7,2 tone težko vozilo z opcijo sistemov Queue Assist in City Pro. Poleg tega vozniku olajša delo tudi adaptivni tempomat v kombinaciji s Queue Assist, ki vzdržuje nastavljeno hitrost in varnostno razdaljo s spredaj vozečim vozilom, medtem ko proaktivni sistem Lane Assist preprečuje, da bi vozilo nehote zapustilo vozni pas. V primeru bočnega vetra je tu tudi sistem Crosswind Assist, ki vzdržuje smer vožnje. Električna parkirna zavora se samodejno vklopi v primeru ustavitve oziroma ugasnjene motorja, in se samodejno sprosti, ko je voznik pripravljen ponovno speljati. Pri Iveco so izračunali, da naj bi voznik, ki je udeležen v mestni dostavi, kjer so speljevanja in ustavljanja izredno pogosta, s to funkcijo prihranil približno 5 delovnih ur mesečno. Odstranitev konvencionalne ročne zavore pomeni tudi več prostora v kabini, stikalo za električno ročno zavoro se nahaja ob levi strani menjalne ročice. Novi so tudi sprednji žarometi v LED-tehnologiji (tudi dnevne luči), ki bolje razpršijo svetlobo in s tem povečajo vidljivost.

Armaturna plošča je zgledno urejena, volan je nastavljen v vse smeri. Vsa stikala so na doseg roke.



### BREZ POVEZLJIVOSTI VEČ NE GRE

Daily piše zgodovino tudi na področju povezljivosti, in sicer kot del širše poti digitalne preobrazbe, ki se je začela leta 2016 z vpeljavo aplikacije Daily Business UP. Ta je prvič uvedla možnost pametne povezljivosti pri lahkih gospodarskih vozilih, v naslednjih letih je bila njena uporabnost le še dodatno obogatena. Je plod dolgotrajnega sodelovanja med Microsoftom in IVECO-om. Cilj skupnega partnerstva je redefinirati svet gospodarskih vozil prek platforme Microsoft Azure Cloud, ki omogoča storitve z dodano vrednostjo. Te povečujejo učinkovitost, omogočajo lažje predvidevanje terminov vzdrževanja vozila in tudi splošne koristi za povečanje produktivnosti.

Povezljivost omogoča povezavo vozila neposredno z osebo v centru za podporo strankam in to v realnem času. Oseba na drugi strani linije lahko v primeru okvare ali kakšne druge težave izvede diagnostični pregled na vozilu in s tem pravočasno odkrije morebitno napako, istočasno pa se voznik lahko tudi dogovori za termin rednega ali izrednega servisa. Povezljivost omogoča tudi rešitve telematike, ki pomaga lastnikom-voznikom in upravljavcem voznega parka optimizirati delovanje. Portal MyDaily, ki je dostopen tudi prek aplikacije MyDaily, omogoča lastnikom vozil,



Avtobus Tourys jamči udobno potovanje, LED-osvetlitev pa izboljšuje počutje v notranjosti. Prtljažni prostor s prostornino 2,5 m<sup>3</sup> in nove notranje police so najboljše v svojem razredu.

da spremljajo svoja vozila z namiznega računalnika ali iz svoje mobilne naprave. Lahko analizirajo učinkovitost vožnje in porabo goriva ter voznikov način vožnje. Vozilo tudi redno pošilja poročila o ključnih parametrih vozila in predlogi za izboljšanje načina vožnje.

Za upravljavce voznih parkov ponuja novi Daily tudi sistem upravljanja voznega parka Verizon Connect, ki zmanjšuje stroške voznega parka z boljšim pregledom in nadzorom voznega parka, napredno diagnostiko motornega delovanja in poročanjem v skoraj realnem času o prevoženih kilometrih. S svojim širokim naborom funkcij lahko pomaga pri upravljanju zamud, prilagajanju spremenjenim rokom dostave in pripomore k hitrejšemu odzivanju. Stranke, ki že imajo svoj lastni sistem za upravljanje flote, lahko prejmejo vse podatke preko spletnega vmesnika spletnega API-ja.

### ZA VSE PREVOZE POTNIKOV

Novi Iveco Bus je na voljo tako z dizelskim motorjem kot tudi z alternativnimi pogoni, kar še dodatno izboljša potrebe potni-



Preizkusili smo vse možne različice in nobena izmed njih nas ni razočarala.

škega prometa. Na voljo je šolski minibus (Pop), minibus, idealen za kratke izlete (Start), medkrajevni avtobus z največjo zmogljivostjo v kategoriji (Line) in turistični minibus za udobno potovanje (Tourys). Novo podvozje Daily Minibus je izdelano v tovarni Iveco v Suzzariju v Italiji, ki je v celoti posvečena družini Daily Family, medtem ko je nadgradnja izdelana v mestu Brescia, kjer je celotna delovna enota namenjena izdelavi karoserij in posameznih prilagoditev potrebam kupcev.

### DAILY TOURYS

Avtobus Tourys jamči udobno potovanje, LED-osvetlitev pa izboljšuje počutje v notranjosti. Prtljažni prostor s prostornino 2,5 m<sup>3</sup> in nove notranje police so najboljše v svojem razredu glede na skupni prostor za shranjevanje. V primeru prevrnitve je vozilo popolnoma v skladu s standardom (R66.02). Na voljo je v treh dolžinah, opremljen s pnevmatskim zadnjim vzmetenjem, klimatsko napravo, avdio-vizualno multimedijsko napravo, USB-priključki za vsak par sedežev in sistemom za pomoč pri vožnji LDWS. 8-stopenjski Hi-Matic menjalnik je zdaj del serijske opreme, zagotavlja maksimalno učinkovitost pri nizkih obratovalnih stroških in zagotavlja užitek v vožnji. Je hitrejši in natančnejši od običajnega 6-stopenjskega ročnega menjalnika, med prestavami pa brez zmanjšane navora pretika v manj kot 200 milisekundah.

### MINIBUS NATURAL POWER

V Torinu smo imeli priložnost voziti tudi omenjeni minibus. Opremljen je s 3-litrskim 136 KM motorjem s 350 Nm navora, ki je najboljši v svojem razredu, izjemno robusten in zagotavlja večji navor ter boljše upravljanje. Motor ustreza standardu Euro 6d, ima 76 odstotkov manj emisij drobnih delcev in 12 odstotkov manj emisij dušikovih oksidov kot dizelski motor. V

dejanskih delovnih pogojih v mestnem prometu so emisije CO<sub>2</sub> motorjev na CNG za 3 odstotke nižje od emisij ekvivalentnih dizelskih motorjev. Uporaba Hi-Matic prenosa še izboljša zmogljivosti. Pri uporabi biomehana se lahko emisije CO<sub>2</sub> zmanjšajo za kar 95 odstotkov. Motor Natural Power se prvič pojavi v kombinaciji z ekskluzivnim 8-stopenjskim avtomatskim menjalnikom Hi-Matic. Ta kombinacija ponuja povsem novo dimenzijo pri potniških prevozih, zaradi česar je Daily minibus Hi-Matic Natural Power najboljši v smislu uporabnosti in prijaznosti do okolja. Dodaten retarder Telma še dodatno izboljša udobje in varnost potnikov. Naša kritika v tem razdelku je neprijeten položaj vzvoda za zaviranje z njim, saj je treba z roko seči v stran od volana. Cena goriva CNG je nižja kot cena dizelskega goriva, kar ima za posledico zelo konkurenčno ceno na prevožen kilometer. Glede na dejavnike, kot so cena goriva, učinkovitost motorja in energijska vrednost, je uporaba zemeljskega plina cenovno sprejemljivejša. Prav tako je bistveno nižja tudi raven hrupa, kar je velika prednost v mestnih območjih.

### NAJBOLJŠE ZMOGLJIVOSTI ZA VSE NALOGE

Med pogonskimi agregati sta na voljo dve opciji, in sicer 2,3-litrski F1A motor z močjo od 116 do 156 KM, za zahtevnejše naloge pa tudi 3-litrski F1C motor z razponom moči od 160 do 210 KM. Na voljo je tudi različica s CNG-motorjem. Novi Daily je tudi prvo vozilo v svojem segmentu, ki ustreza okoljskima standardoma Euro 6D/Temp (WLTP & RDE) in Euro VI D. K zmanjšani porabi goriva prispeva sistem Start & Stop, ki je serijsko na voljo pri modelih z 2,3-litrskim motorjem, vključno s Hi-Matic menjalnikom. Za večjo odzivnost poskrbi elektronsko in ne več pnevmatsko nadzorovana turbina z variabilno geometrijo lopatic, za boljše učinkovitost pa ekskluzivno za novega Dailya razvite



Opcijsko lahko vozilo ob strmejših spustih s pomočjo HDC sistema zavira samodejno.

pnevmatike z izredno nizkim kotalnim uporom in 220 A alternator. Vse tehnične izboljšave skupaj prinesejo do 10-odstotno znižanje porabe goriva. Na voljo je tudi sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah, ki podatke pridobiva iz vsake pnevmatike posebej. Dodatni prihranki za vzdrževanje so doseženi z večjim oljnim koritom in posledično daljšimi servisnimi intervali (60.000 kilometrov).

### ORIENTIRAN K VOZNIKU

Na novo je zasnovan tudi električni krmilni mehanizem, voznik lahko volanski obroč nastavlja tako po globini kot višini. Volan je postal manjši, v usnje oblečen multifunkcijski volanski obroč s številnimi tipkami omogoča lažji nadzor nad funkcijami, zaradi nekoliko odmaknjene prestavne ročice je tudi nekoliko več prostora za noge. Novi instrumentni vključujejo visoko resolucijski barvni TFT-zaslon, ki ponuja vse pomembnejše informacije. Med vožnjo je pregleden, njegovo upravljanje s tipkami na ročicah je enostavno. Počutje v kabini je izboljšano in vse bolj podobno vožnji z osebnim vozilom. 7-palčni infotainment sistem omogoča povezavo z Apple Car Play in Android Auto, karte tovornim vozilom prilagojene navigacije zagotavlja TOM TOM.

Daily si je v 40 letih obstoja zgradil ugled v svojem segmentu. Z vsako novo generacijo uvaja inovativne pristope, izboljšuje obstoječe tehnologije in s tem zagotavlja strankam zadovoljstvo in seveda tudi uspeh. Z najnovejšim modelom ponovno postavlja prečko višje, s širjenjem nabora in vpeljavo novih storitev, brez katerih si prihodnosti ne moremo več zamišljati, zagotavlja celovito, prilagojeno rešitev, ki natančno ustreza tako uporabnikom kot tudi njihovim lastnikom.

 **Krmilni mehanizem je sedaj električni**

STRALIS X-WAY

# HI-TRACTION ZA X-TREMNE POGOJE



**3-LETNA GARANCIJA  
NA POGONSKI SKLOP\***

**NAJBOLJŠI HIDROSTATIČNI  
POGON V SVOJEM RAZREDU**

Najboljša "izvlečna sila" z visokim navorom na prednji osi

Pogon na vsa kolesa,  
ko je potrebno

**VRHUNSKA UČINKOVITOST**

Večja nosilnost in manjša teža  
v primerjavi s stalnim pogonom  
z namenom zmanjšanja porabe goriva

**VRHUNSKA VARNOST**

Izboljšani oprijem na zahtevnih terenih

Popolna integracija s funkcijo  
Hill Holder

Legendarna robustnost na terenu

**DELO BREZ PREDAHA**

Brez izgube časa na gradbišču

Možnost izbire  
kombinacije najboljših funkcij  
glede na delovne pogoje

**VOZITE BREZ OBSTANKA,  
Z NAJBOLJŠIM HIDROSTATIČNIM  
POGONOM V SVOJEM RAZREDU**

\*Velja za vozila s hidrostatičnim pogonom

**IVECO**

Vaš partner za trajnostni transport

**BENUSSI**

Cvetkova ulica 1, Rudnik, Ljubljana, tel: 08/2053 347  
Miklavška cesta 82, Maribor, tel: 02/8051 530

# DIGITALIZACIJA TRANSPORTNE DOKUMENTACIJE

Prometni sektor še vedno zaostaja pri uporabi digitalnih sredstev v primerjavi z drugimi sektorji naše družbe in gospodarstva. Za veliko večino prevozov blaga v EU je še vedno treba uporabljati papirnate dokumente, zaradi česar mora voznik tovornjaka s seboj v kabini imeti velik kup papirnatih dokumentov.

Besedilo: Marko Kroflič

**POČASNO UVAJANJE** digitalizacije povzroča neučinkovitost za udeležence na trgu, ki so del prevoznih in logističnih verig, zlasti v večmodalnem in čezmejnem prometu, ter nepotrebno obremenitev okolja. Poleg tega nacionalnim organom otežuje izvrševanje pravil, saj morajo preglede opravljati tam, kjer so papirnati izvodi. Glede na to, da naj bi se skupno gibanje tovornega prometa do leta 2050 povečalo za več kot 50 odstotkov, bo počasno uvajanje digitalizacije v prihodnjih letih postalo še bolj resno vprašanje.

Slabo priznavanje pravne enakovrednosti elektronskih dokumentov s strani pristojnih organov in razdrobljeno okolje informacijske tehnologije brez uveljavljenih in interoperabilnih sistemov s splošno veljavnimi in zavezujočimi pravili o elektronskih prevoznih dokumentih sta glavna razloga za počasno uvajanje elektronske prevozne dokumentacije. Potrebna je tudi zakonska podlaga – zakonsko predpisane informacije v elektronski obliki in vzpostavljen okvir certificiranih platform in



ponudnikov storitev eFTI (organi za ugotavljanje skladnosti).

Skoraj 99 odstotkov čezmejnih prevozov v EU v eni od faz prevoza še vedno vključuje papirnate dokumente, zato si je treba prizadevati za brezpapirni prevoz ter k preprostejšemu, brezpapirnemu, nemotenemu, preglednemu, varovanemu in zaupanja vrednemu pretoku informacij med podjetji, strankami in organi. Nekatere zakonsko predpisane informacije v elektronski obliki verjetno ne bodo dovolj, da bi prometni sektor resno usmerili k delovanju brez papirja. To bo lažje doseči, če bi bile v elektronski obliki tudi druge ustrezne zakonsko predpisane informacije na področju prometa (licenca skupnosti, tehnični pregled, kvalifikacije voznika), s čimer bi se zmanjšalo dodatno upravno bre-

me. Cilj bi bilo vse zakonsko predpisane informacije v zvezi s prevozom poslati v elektronski obliki. Za večji nadzor s strani pristojnih organov so na voljo tudi informacije o cestninah in pametnih prometnih sistemih, da bi se zagotovilo pametnejše spremljanje skladnosti s prometno zakonodajo (kabotaža, napotitev).

## ELEKTRONSKI TOVORNI LIST - E-CMR

Uredba eFTI (uredba, ki ureja elektronske dokumente v cestnem prometu) opredeljuje uporabo dokumentov v cestnem prometu in po sprejetju bo opredeljevala elektronsko dokumentacijo v cestnem transportu. Pogoj za uporabo elektronskih dokumentov je ustrezna zakonska podlaga. Komisija EU je v po-





Skoraj 99 odstotkov čezmejnih prevozov v EU v eni od faz prevoza še vedno vključuje papirnate dokumente.

stopku sprejetja sprememb zakonodaje na področju transporta, t. i. mobilnosti sveženj (ureditev kabotažnih prevozov, napotitve delavcev, delovnih časi voznikov), kjer je tudi možna opredelitev

(CMR) v zvezi z elektronskim tovornim listom (MDPMCPB). Cilj uvedbe e-CMR-ja je zagotovitev elektronskih dokumentov v kontroli v cestnem prometu in s tem hitrejša obdelava postopka na meji in

uporabe e-CMR-ja kot prevega izmed elektronskih transportnih dokumentov. Prednosti uporabe elektronskih dokumentov v cestnem transportu so hitrejša predaja dokumentacije, saj se obseg prevozov povečuje (EU 6 odstotkov letno, Slovenija 8 odstotkov), nižji stroški (ocenjuje se, da je strošek uporabe e-CMR dokumenta 3 EUR nižji), varovanje okolja, krajše čakanje na mejah, razbremenitev dela voznikov pri delu z dokumentacijo, izključitve možnosti napak pri voznikih in kontrolnih organih. Elektronski dokumenti se lažje povezujejo z dokumenti drugih vrst prevozov (ladijski, železniški).

Pravni okvir e-CMR-ja je Zakon o ratifikaciji Dodatnega protokola h Konvenciji o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga

cesti. Ključni namen je, da CMR preide v elektronsko obliko, kar bo težko doseči, dokler to ne bo zaveza. Sporazum o e-CMR-ju je ratificiralo šestnajst držav, še sedem jih je v postopku ratifikacije.

## SLOVENIJA ENA IZMED VODILNIH DRŽAV PRI UVEDBI E-CMR

Slovenija je izvedla enega izmed pilotnih projektov na področju uporabe e-CMR-ja. Na mejnem prehodu Obrežje so 19. marca 2019 na pobudo MZI in v sodelovanju s Finančno upravo RS izvedli poskusni prevoz domačega avtoprevoznika, ki je bil nadzorovan s povsem elektronskim tovornim listom e-CMR. Prevoznik je blago naložil na Hrvaškem ter ga prepeljal v Slovenijo. Na poti po Hrvaškem je prevoz spremljal tudi klasični CMR v papirni obliki. Po izvedenem nadzoru na mejnem prehodu Obrežje je tovorno vozilo nadaljevalo pot do cilja, kjer je bila prevozna operacija elektronsko zaključena. Gre za povsem brezpapirno poslovanje v cestnem tovornem prometu, kar je novost tako v Sloveniji kot v Evropi. Voznik in carinski uslužbenec sta uporabila mobilna telefona. Carinik je na telefonu voznika prebral QR kodo, v kateri so bili zapisani podatki o spletnem mestu, kjer se je elektronska oblika CMR-ja nahajala. Na ta način je pridobil vse potrebne podatke za izvedbo kontrole.



E-CMR z elektronsko komunikacijo izda prevoznik, pošiljatelj ali katera koli oseba, ki je zainteresirana za izvajanje prevozne pogodbe, in ima enako dokazno vrednost in enake učinke kot papirni tovorni list.

Elektronski tovorni list se enostavno integrira z drugimi storitvami, ki jih uporabljajo prevozna podjetja oziroma dobavitelji in prejemniki, na primer carinska deklaracija ali storitve upravljanja vozne parka. Prehod na elektronsko obliko predstavlja pomembno logistično izboljšavo za pošiljatelja, prejemnika in prevoznika korist od povečane splošne učinkovitosti logistike, kar ima za posledico večjo gospodarsko konkurenčnost.

- Pri dokončni uveljavitvi e-CMR-ja je še kar nekaj ovir. Potrebno je določiti enotne standarde, kar je naloga uredbe e-FTI. V praksi lahko sedaj nastane težava že z elektronskim podpisom, ki med državami niso kompatibilni ali priznani. Zagotoviti je treba tudi arhiviranje podatkov, ki mora ustrezati Zakonu o javnem postopku.
- Kratica CMR označuje mednarodni sporazum o čezmejnem cestnem prevozu blaga.
- Konvencija CMR se v različnih državah različno obravnava – kot prevozna pogodba, kot transportni dokument ali tovorni dokument.
- Nemčija je ena izmed držav, ki je v postopku ratifikacije e-CMR. V Nemčiji se za prevoze, ki potekajo preko njihovega ozemlja, e-CMR priznava, medtem ko je za prevoze, ki se začnejo ali končajo v Nemčiji, potreben klasični papirni dokument CMR.
- V Evropi in zunaj nje je bilo izvedenih že več kakor pet pilotnih projektov za uporabo e-CMR. Namen pilotnih projektov je pridobivanje izkušenj, da bo implementacija potekala s čim manj zapletmi in bodo znani odgovori na vprašanja, ki se bodo postavljala v tej fazi.
- Ključno za uporabo e-CMR-ja bo sprejem industrije kot standarda ter zakonska zahteva za uporabo.



# OD BERLINA DO TALINA: 2000 KILOMETROV

Novinarji smo imeli priložnost za volanom ali kot potniki preizkusiti vse odlike vozila med potovanjem, vključno z varnostnimi sistemi.

Besedilo: Goran Kekić; fotografije: Goran Kekić, Daimler

**PET DNI** in več kot 2000 kilometrov – to je bil »Test Drive Northeast Europe« z novim dvonadstropnim avtobusom S 531 DT. Od Nemčije preko Poljske, Litve in Latvije vse do Estonije. Mednarodne testne vožnje preko štirih meja se je udeležilo dvajset novinarjev, ki so tako še enkrat preverili udobje potovanja z avtobusom dolžine 14 metrov, 4 metre višine, z največjo skupno dovoljeno maso 26 ton, ki odlično združuje varnost z udobjem, učinkovitostjo in vsestranskostjo.

Naš del turneje se je začel v Berlinu in se je nadaljeval proti vzhodu. Cilj prve etape je bila Varšava, oddaljena 575 kilometrov. Na 571 kilometrov dolgi poti proti glavnemu mestu Poljske smo se za volanom izmenjevali trije novinarji, lo



Tudi v nočnih razmerah je armaturna plošča pregledna in vse informacije tam, kjer morajo biti.



## ► Sideguard Assist opozarja voznika na nevarne situacije

### TESTNA TRASA

Pogled na zemljevid razkriva, da smo se prvi dan premikali skoraj vodoravno, potem pa so kolegi nadaljevali v drugo smer. Cilj tretjega dne je bilo mesto Vilna, oddaljena 582 kilometrov. Četrti dan potovanja se je nadaljeval še severneje, do 472 kilometrov oddaljene Rige. Zadnji dan je sledilo novih 312 kilometrov. Zadnje mesto je bilo mesto Tallin, glavno mesto Estonije.



Pogled skozi stekleno streho vedno navduši.

4 in Sideguard Assist ter na porabo goriva med našim potovanjem. Sistema sta velik korak naprej za zaščito najbolj ogroženih udeležencev v prometu.

### SIDEGUARD ASSIST

Zavijanje v desno je eden izmed najzahtevnijih manevrov voznikov avtobusov v mestnem prometu, saj mora ta pozornost posvečati semaforju, prometnim znakom, dogajanju v križišču, poleg tega pa mora biti pozoren na pešce in kolesarje na levi ter desni strani. Prometna situacija pa se lahko v trenutku spremeni. Prav zaradi tega ima novi model S 531 DT tudi sistem za pomoč pri zavijanju – Sideguard Assist. Sistem lahko prepozna tako stacionarne objekte, kot so semaforji, prometni znaki in stebri, kot tudi premične objekte – pešce, kolesarje in druga vozila. Če se premični ali stacionarni objekt nahaja v območju nadzora, sistem voznika najprej vizualno opozori. V tem primeru na sovoznikovem ogledalu zasveti rumeni trikotnik. V primeru, da senzori zaznajo možnost trčenja, začne LED-lučka s povečano svetilnostjo utripati rdeče, po dveh sekundah pa trajno sveti rdeče. V tem primeru tudi vibrira voznikov sedež, s čimer sistem voznika dodatno opozori na nevarnost.

Med zavijanjem Sideguard Assist opozarja voznika na nevarne situacije pri hitrosti 36 km/h, prav tako pa sistem voznika opozarja na nevarnost med menjavanjem voznega pasu pri hitrostih višjih od 36 km/h. V tem primeru je voznik opozorjen na ovire na desni strani, tudi v primeru vklopljenega smernega kazalca. Radarski senzor je osrednji del sistema Sideguard Assist z dvema radarskima senzorjema kratkega dosega, ki sta vgrajena nad sprednjim desnim



Ob vseh sedežih so USB-vtičnice, poslovnim potnikom pa delo olajšajo klubskih sedeži.

smo se imeli priložnost spoznati z novo Setro. Po prispetju v Varšavo smo drugi dan preizkusili tudi nova asistenčna sistema Active Brake Assist 4 in Sideguard Assist.

Prve testne vožnje smo že opravili v začetku leta 2018 v okolici Valencie, o čemer smo že pisali, v tokratnem prispevku pa se natančneje osredotočamo na varnostna sistema Active Brake Assist



Setra S 531 DT na ulicah evropskih metropol navdušuje z velikostjo, videzom in kakovostjo.



Sistem Active Brake Assist 4 uporablja novo generacijo radarske tehnologije večdimenzionalnih radarjev, ki elektronsko skenirajo področje in so bistveno izboljšani v smislu dometa in zaznavanja. Nova značilnost ABA 4 je prepoznavanje pešcev v premikanju, opozarjanje nanje in samodejno zaviranje do hitrosti 50 km/h. Seveda so ovire pred vozilom zaznane do razdalje do 250 metrov.



Sistem Sideguard Assist pomaga pri zavijanju desno s prepoznavanjem tako stacionarnih objektov (semafor, prometni znak ...) kot tudi premičnih objektov, kot so pešci in kolesarji.



Na sedežih so sedeli čudni potniki v črni opravi, vsak je tehtal po 80 kilogramov.

kolesom. Cona stranskega nadzora je široka 3,75 metra. Sistem je namenjen pokrivanju celotne dolžine avtobusa in tudi do dva dodatna metra pred in za vozilom. Pri hitrosti višji od 36 km/h se ta razdalja poveča na do 5 metrov naprej in do 15 metrov na strani. Ne glede na vse situacije, v katerih sistem Sideguard Assist opozarja na nevarnosti, je še vedno voznik tisti, ki ima popoln nadzor nad vozilom.

#### ACTIVE BRAKE ASSIST 4

Turistični avtobusi s sistemom samodejnega zaviranja v sili lahko v veliki meri preprečijo hude nesreče. Napredni sistem zaviranja v sili (AEBS) je postal zakonsko obvezen za avtobuse razreda 3, mora pa občutno zmanjšati hitrost v primeru naleta na premično

ali stacionarno oviro. Novi sistem Active Brake Assist 4 občutno presega te zahteve. Setra 531 DT je standardno opremljena z omenjenim sistemom.

Nova dodatna funkcija sistema Active Brake Assist 4 je prepoznavanje oseb: sistem opozarja voznika na nalet na pešca, ki se premika, dodatno pa tudi aktivira zaviranje. To vozniku omogoča preprečevanje trčenja s pomočjo maksimalne moči zaviranja ali manevrom upravljanja.

Novi sistem Active Assist 4 voznika, prav tako kot tudi predhodna različica, opozarja o nevarnih situacija v treh korakih. Ko sistem prepozna vozilo, ki se spredaj premika počasneje ali stoji, pošlje vozniku vizualno in zvočno opozorilo. Če voznik ne reagira na zahtevani način, začne sistem z zaviranjem

s 50-odstotno zavorno močjo. Če v nadaljevanju obstaja nevarnost trčenja, sistem vklopi maksimalno moč zaviranja, do ustavitve avtobusa, če je to potrebno. Poleg tega se vklopijo tudi vse smerne utripalke.

Sistem Active Brake Assist 4 uporablja novo generacijo radarske tehnologije večdimenzionalnih radarjev, ki elektronsko skenirajo področje, njihovo delovanje pa je bistveno izboljšano glede na predhodno generacijo. Novi tip radarja se je že izkazal v obstoječih modelih avtomobilov in tovornjakov Mercedes-Benz, kar dokazuje primer uspešnega sodelovanja znotraj podjetja.

#### RADARSKI SISTEMI

Neodvisno od svetlobnih razmer in v veliki večini neodvisno o vremenskih razmer imajo radarski sistemi prednost, ker delujejo brez omejitev. Radarski sistem Active Assist 4 razbira

Serijsko je vgrajena tudi zaščita za avtomatsko gašenje požara v motornem prostoru.





Glede točenja goriva bodo lastniki zadovoljni, saj Setra porabi resnično malo, v primerjavi s podatkom, da lahko prevaža do 80 potnikov. Cena goriva je seveda drugo vprašanje.



Na našem delu potovanja je povprečna poraba znašala samo 24,6 litra goriva na 100 prevoženih kilometrov.

## ► Koeficient zračnega upora je najboljši v tem razredu

z 80 potniki. V teh razmerah je Setra v popolnosti pokazala svojo varčnost, o čemer pričajo tudi številke med vožnjo in po končani vožnji. Na trasi, ki smo jo prevozili, iz središča Poznanja do avtoceste in po avtocesti do 100 kilometrov pred Varšavo smo skupaj prevozili 197

oddaljenost in relativno hitrost vozila, ki vozi pred vozilom, in to z izredno natančnostjo. Radar velikega dometa, ki sestavlja sistem, sedaj deluje neodvisno in se prilagaja tudi glede na nagib oziroma obtežitev vozila. Prepoznavna vozila in ovire v ravni liniji pred vozilom v razponu do 250 metrov. Pešce prepoznavna v oddaljenosti do 80 metrov, kolesarje in motoriste pa v oddaljenosti do 160 metrov.

Radar kratkega dometa ima domet do 70 metrov in lahko prepozna vozila in pešce v premikanju na bočni desni strani vozila, s širino snopa 120 stopinj, razpon zaznavanja pa je odvisen od topografije okolja, smeri vožnje, vremenskih razmer. Zaznava tudi pešce, ki so skriti ali se hitro približujejo v prometno območje.

Kljub vsemu pa voznik avtobusa ostaja izključno odgovoren za upravljanje vozila in vse manevre. Voznik lahko vedno nadvlada sistem, ko je to potrebno. V primeru, da voznik ne reagira pravočasno, pa sistem poseže v delovanje s polno močjo zaviranja.

### PORABA GORIVA IN AERODINAMIKA

Setra S 531 DT zaseda s koeficientom zračnega upora  $C_d = 0,35$  prvo mesto v svoji kategoriji. To je doseženo z nizom aerodinamičnih optimizacij. Zaradi izvrstnega pogonskega sistema je novi dvonadstropni avtobus tih in varčen na cesti, tudi zaradi odličnega pogonskega sklopa – močnega 12,8-litrskega mo-



Motor OM 471 moči 375 kW [510 KM] je v odlični sinergiji z menjalnikom PowerShift MB GO 250-8, varčnost pa je dokazana.



Na avtocestah je Setra privlačila pozornost vseh voznikov.

torja OM 471, moči 375 kW (510 KM). Poleg nas nekaj živih potnikov v avtobusu so bili vsi drugi sedeži zasedeni z lutkami napolnjenimi z vodo, v prtljažnem prostoru pa so bile vreče napolnjene s peskom. Skupna nosilnost je bila 24 ton, tako kot sicer avtobus napolnjen

kilometrov. Poraba goriva pa je bila fantastičnih 24,6 litra na 100 prevoženih kilometrov. Večji del poti smo prevozili s pomočjo tempomata nastavljenega na 99 kilometrov na uro in vključenim PPC, ki se je na posameznih delih trase sam odločal o stopnji prenosa. Kombinacija elektronike in topografije je izbrala najboljšo možno opcijo glede na teren, po katerem smo vozili. Skupna poraba goriva na 1930 kilometrov dolgi trasi od Berlina do Tallina je znašala 26 litrov na 100 prevoženih kilometrov in to ob polni obremenitvi, kar pomeni 0,3 litra na 100 prevoženih kilometrov na potnika (78 sedišč).

In to je samo eden izmed podatkov, ki bo impresioniral vse bodoče kupce, vsekakor pa so tu še druge vrhunske značilnosti in enostavnost upravljanja. Od julija 2018 do marca 2019 je bilo prodanih 135 avtobusov in jasno je, da bo nova Setra 531 DT našla kupce tudi na našem tržišču.

# GRADNJA NOVE TOVARNE PNEVMATIK V SRBIJI

Podjetje Linglong nadaljuje strategijo globalizacije in vlaga 920 milijonov ameriških dolarjev v novo tovarno, ki bo dokončana leta 2021.

**KONEC MARCA** je v vojvodinskem mestu Zrenjanin potekala slovesnost ob polaganju temeljnega kamna za novo tovarno pnevmatik. Investicija je posledica strateškega sodelovanja Republike Srbije in LR Kitajske v okviru pobude "en pas, ena pot". Tej pobudi se je nedavno pridružila tudi Italija s podpisom sporazuma v Rimu, ki sta ga podpisala kitajski predsednik Ši Džinping in italijanski premier Giuseppe Conte.

Podjetje Linglong izvaja strategijo globalizacije in uvajanja najnovejših tehnologij po vzoru drugih kitajskih tehnoloških velikanov. Z globalizacijo se podjetje prebija navzgor po lestvici največjih svetovnih proizvajalcev pnevmatik. Poleg obstoječih petih tovarn na ozemlju LR Kitajske je podjetje dokončalo tovarno na Tajske, začelo gradnjo tovarne v Srbiji, v načrtu imajo še investicijo v novo tovarno v ZDA.

Tovarna bo imela skupno zmogljivost 13 milijonov pnevmatik, kar bo dosegla z visoko stopnjo avtomatizacije proizvodnih procesov in naprednimi tehnologijami. Predvidevajo zaposlitev 1200 ljudi. Načrtujejo proizvodnjo pnevmatik za osebna, tovorna in gradbena vozila ter radialne traktorske pnevmatike.



tike. Izdelki iz tovarne so namenjeni predvsem evropskemu tržišču, ki je znano po svoji zahtevnosti.

Podjetje je pred kratkim prenovilo celotno paleto tovarnih pnevmatik, tako da njihovi izdelki dosegajo približno enake prevožene kilometre kot uveljavljene blagovne znamke. Proizvajalec se s tem pomika v višji kakovostni razred. V prihodnjih letih pričakujemo znatne spremembe na tržišču tovarnih pnevmatik, podobno, kot se je že zgodilo pri proizvodnji mobilnih telefonov. Svoje resne namere za trajen nastop na evropskem tržišču podjetje kaže tudi s sponzoriranjem številnih športnih klubov in pobud v EU. Med drugim sponzorirajo italijanski klub Juventus in nemški klub Wolfsburg.

Direktor podjetja Famm Co, Janez Debevec, ki zastopa Linglong v Sloveniji in na Hrvaškem, je začetek gradnje komentiral kot "prelomni trenutek v zgodovini podjetja Linglong in njihove prisotnosti na evropskem trgu". Podjetje Famm Co. zastopa ugledne proizvajalce pnevmatik že več kot 25 let in ima bogate izkušnje na področju tovarnih pnevmatik, zaradi tesnega sodelovanja s flotami v Sloveniji in tudi v širši regiji.





## STROKOVNJAKI ZA PNEVMATIKE

*vzdržljive in kvalitetne gradbene pnevmatike*

**NOVO**

- primerna za vse pozicije
- M+S in 3PMSF
- gradbena pnevmatika



**LINGLONG**

**315/80 R22,5 156/150K  
LINGLONG KMA400**

**POKLIČITE 01 759 15 00**

Pnevmatike znamke **LINGLONG** lahko kupite direktno pri uvozniku in distributerju:

**FAMM Commerce, d. o. o.**, Obrtna cona Logatec 10A, 1370 Logatec,  
T: **01 759 15 00**;

E: [spletnaprodaja@fammco.si](mailto:spletnaprodaja@fammco.si);

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

# ZADNJI TRENDI AVTO-MOTO-TRANSPORTNE INDUSTRIJE NA CELJSKEM SEJMIŠČU

Bliža se datum, ko bodo na svoj račun prišli vsi ljubitelji avtomobilizma. Na Celjskem sejmišču bo med 9. in 12. majem po letu premora svoja vrata zopet odprl bienalni trojček sejmov Avto in vzdrževanje, Gospodarska vozila in logistika ter Moto boom.

**PREDSTAVLJENA** bo nova oprema za avtomehanične, avtoličarske, avtokleparske delavnice in vulkanizerje, ljubitelje motociklizma pa bodo očarala motorna kolesa in motocikli, enduro motorna kolesa, skuterji in štirikolesniki. Manjkalo ne bo niti novosti s področja gospodarskih vozil in logistike. S prvim pametnim logističnim sistemom v Evropi se bo predstavilo podjetje TimoCom, na ogled bodo prikolice Schwarzmüller, avtobusi IVECO ter gospodarska vozila svetovno priznanih znamk. Obiskovalci bodo lahko opravljali tudi testne vožnje z lahкими gospodarskimi vozili Volkswagen in preizkusili MAN-ov dostavnik.



## OD STROKOVNEGA DOGAJANJA DO LETEČIH ŠTIRIKOLESNIKOV

Sekcija za promet pri OZS in Združenje za promet pri GZS bosta prvi sejmski dan naslavljala aktualno problematiko slovenskih cestnih prevoznikov. V ta namen pripravljajo strokovni posvet, na katerem bodo spregovorili o pomanjkanju voznikov in dolgotrajnih postopkih pridobitve delovnih dovoljenj za voznike, dolgih čakalnih dobah za prevoznike na mejnih prehodih, razvoju intermodalnih logističnih centrov, malih logističnih centrov in varovanih parkirišč ter uvrstitvi cestnega transporta in logistike med strateške gospodarske panoge.

Za navdušence nad zloščeno pločevino in glasnimi motorji bodo poskrbele tudi številne atrakcije. V atriju sejmišča bo namreč potekal Quad freestyle show z Alešem Rozmanom, edinim Evropejcem, ki si štirikolesnik upa prisiliti v salto nazaj. Udeležili se boste lahko tudi razstave najlepših predelanih motorjev, željne zabave pa bodo Šoferske mačke izzvale na različna spretnostna tekmovanja v potiskanju gum.

## RAZGLASITEV GOSPODARSKEGA VOZILA LETA 2019

V sklopu sejma gospodarskih vozil in logistike že 14. leto zapored poteka izbor



za slovensko gospodarsko vozilo leta. Zmagovalci v kategorijah Tovornjak leta, Avtobus leta, Dostavnik leta in tokrat prvič Električno gospodarsko vozilo leta bodo razglašeni na slovesni prireditvi v četrtek, 9. maja 2019.





Največji strokovni  
sejmi za mojstre,  
poznavalce in  
ljubitelje

# GOSPODARSKA VOZILA in LOGISTIKA AVTO IN VZDRŽEVANJE MOTO BOOM



[www.ce-sejem.si](http://www.ce-sejem.si)



**Celjski sejem, 9.-12. maj 2019**

**ALEŠ ROZMAN:  
QUAD FREESTYLE  
SHOW**

**SPEKTAKEL NA  
4 KOLESIH!**



**RENAULT****Alaskan ICE Edition**

Na avtomobilskem salonu v Ženevi je Renault predstavil posebno izvedbo pick-up dostavnika Renault Alaskan ICE Edition, z ledeno belo barvo in črnimi ter rdečimi dodatki. Dvobarvna trda streha nudi povečanje tovornega prostora in ščiti tovor med prevozom. Črna strešna nosilca in 18-palčna aluminijasta platišča s terenskimi pnevmatikami pa še bolje poudarijo njegovo robustno zasnovo. Poganja ga 2,3-litrski dCi motor moči 160 in 190 KM, ki ponuja varčno in ekonomično porabo goriva. Udobna prostorna kabina je opremljena s petimi usnjenimi sedeži in z avdio sistemom, ki se ponaša s šestimi zvočniki s tehnologijo Dome Flax. Tovorni prostor ponuja 2,5 m<sup>2</sup> površine za tovor z obremenitvijo več kot 1 tona. Vlečna zmogljivost znaša 3,5 tone.

**FORD****Sprememba navad za povečanje učinkovitosti**

Ford uvaja novost v svetu gospodarskih vozil: tehnologijo, ki vozniku pomaga zagotoviti še varčnejšo vožnjo z obveščanjem, kdaj se lahko s pravočasno upočasnitvijo izognejo močnemu zaviranju, pri tem pa upošteva razmere na cesti pred vozilom in celo zunaj vidnega polja. Fordov okoljski vodnik (EcoGuide) predvidi vozne razmere s pomočjo navigacijskega sistema v vozilu in tako zagotovi informacije za najvarčnejši način vožnje. Obenem analizira vozne navade in

s prikazom povratnih informacij na instrumentni plošči vozniku pomaga doseči optimalno učinkovitost glede na razmere, ki ga čakajo pri vožnji. Na osnovi teh informacij sistem vozniku s prikazom simbolov na instrumentni plošči svetuje, da se izogne nepotrebnemu zaviranju in pospeševanju s pravočasno upočasnitvijo vozila, indikator prestavljanja pa predlaga idealno prestavo. Poleg tega lahko EcoGuide vozniku posreduje povratne informacije s 'sijem' okrog digitalnega prikaza hitrosti, ta pa je odvisen od rezultatov analize pospeševanja, zaviranja, 'križarjenja' in načina prestavljanja. Sij se razširi, ko voznik vozi varčno, po vsaki vožnji pa je možno prikazati poročilo. Ford bo sredi leta 2019 s tehnologijo EcoGuide najprej opremil novega Transita, furgon Transit Custom in kombi za prevoz oseb Tourneo.

**VOLKSWAGEN****Tovarna v Hannovru proizvedla 10 milijonov vozil**

Volkswagnova tovarna gospodarskih vozil v Hannovru praznuje 63 let delovanja, do sedaj pa je iz proizvodne linije prišlo 10 milijonov vozil. Jubilejno so za desetmilijonto vozilo izdelali rdeče-belo Caravello T6 z devetimi sedeži, ki so jo podarili bolnišnici. Desetmilijonto vozilo iz tovarne v Hannovru je simbol edinstvene zgodbe o uspehu. Uspeh, ki ga nameravajo nadaljevati. Zato bodo v celoti prenovili tovarno, uvedli nov proizvodni program in začeli novo proizvodnjo. Na ta način bodo zagotovili trajnostno prihodnost za tovarno in njene delavce. Tovarna Volkswagen gospodarska vozila je del mesta Hannover že 63 let, tukaj so proizvajali prav vse generacije VW Transporterja. Vozilo, ki so ga podarili lokalni bolnišnici, bo omogočilo lažje zdravljenje hudih bolnikov, olajšalo pa bo tudi izvajanje novega programa v otroškem oddelku. Sedaj bodo lahko strokovnjaki iz dermatološkega oddelka na domu obiskali bolnike s hudimi kožnimi boleznimi in jim zagotovili dodatno oskrbo.



## **MERCEDES-BENZ** **Vito z novimi motorji**

Od marca 2019 dalje lahko kupci naročijo Mercedes-Benz Vito Tourer s štirivaljnim motorjem serije OM 654. Ta motor nadomešča prej uporabljene motorje OM 651 z enako močjo. Na voljo so naslednje različice motorjev s 100 kW (136 KM) in 330 Nm navora, 120 kW (163 KM) in 380 Nm navora, ter najmočnejša izvedba s 140 kW (190 KM) in 420 Nm navora. Med inovativnimi značilnostmi nove generacije motorjev so kombinacija aluminijastega ohišja in jeklenih batov, stopenjskega procesa zgorevanja in Nanoslide stenske obloge za zmanjšanje trenja v motorju. Mercedes-Benz Vito Tourer prihaja tudi z avtomatskim menjalnikom 9G-Tronic, ki nadomešča prejšnji menjalnik 7G-Tronic. Voznik lahko s stikalom Dynamic Select izbere pogonske programe „Comfort“ in „Sport“ ter tako vpliva na odzivnost prestavnega mehanizma. Alternativno pa način „M“ omogoča vozniku ročno prestavljanje z ročicami na volanu. Od jeseni 2019 bo na voljo tudi z ročnim menjalnikom. Vse nove različice motorja so standardno opremljene s pogonom na zadnjo os, pa tudi s stalnim štirikolesnim pogonom 4Matic. Od poletja 2019 bo na voljo tudi sistem Mercedes PRO connect.



## **VOLKSWAGEN**

### **»Navit« električni ABT e-Transporter**

Novi predelani e-Transporter iz ABT-ja je bil predstavljen na avtomobilskem salonu v Ženevi, in sicer kot »tuning« različica pred začetkom serijske proizvodnje. Popolnoma električno vozilo temelji na osnovi VW T6, elektrificirali pa so ga v hčerinski družbi ABT e-Line. «Aero» paket (Aerokit) z dodatkom ABT, ponuja prednje in zadnje spojlerje, prednjo rešetko hladilnika, bočne pragove, izrazite stranske pragove in pokrove namesto izpušne cevi. Zaradi pogona z elektromotorjem vozilo ne potrebuje izpušnih cevi. Namesto standardnih platišč so nameščena aluminijasta platišča velikosti 20 palcev s črnim zaključkom in zelenim robom. Na platiščih so nameščene pnevmatike Continental dimenzije 275/35 Z R20. ABT vzmeti ne izboljšajo le upravljanja vozila, temveč tudi sam videz vozila. Električni motor v ABT e-Transporterju razvije moč 82 kW (111 KM) in 200 Nm navora. Baterija kapacitete 37,3 kWh (s postavko, da je električna poraba 18kWh/100 km), omogoča doseg do 208 kilometrov (NEDC). Večja baterija kapacitete 74,6 kWh bo predvidoma na voljo za tiste, ki nameravajo opraviti daljša potovanja. Domet naj bi znašal do približno 400 kilometrov. Prve dobave kupcem pričakujemo v začetku tretjega četrtletja leta 2019.



# MERCEDES-BENZ CONCEPT EQV



Besedilo: Boštjan Saje

Mercedes-Benz je na avtomobilskem salonu v Ženevi predstavil električno različico razreda V z imenom Concept EQV, s čimer je omenjeni model postal prvo električno gnano MPV vozilo na svetu.

► **CONCEPT EQV** se lahko pohvali s kompaktnim električnim pogonom (eATS) na sprednji osi z močjo 150 kW oziroma 204 KM. Energijo za pogon zagotavlja litij-ionska baterija kapacitete 100 kWh, ki omogoča vozilu doseg do 400 kilometrov. Najvišja hitrost znaša 160 km/h, s čimer bo potovanje hitro in udobno tudi zunaj mest.



usnjem napa in s temno modrimi deli na naslonjalu sedeža, omogočena je tudi uporaba različnih barvnih komponent. EQV ponuja različne vrste konfiguracij sedežev, prav tako ima tudi nov in intuitiven sistem MBUX.

Baterije vozila Concept EQV je možno napolniti doma preko običajne 220-voltne vtičnice oziroma z uporabo Mercedes-Benzovega Wallboxa ali s procesom hitrega polnjenja, ki vozilo za razdaljo dodatnih 100 kilometrov napolni v samo 15 minutah. Ker se akumulatorji nahajajo v dnu vozila, je celoten notranji prostor na voljo brez omejitev, razporeditev mase pa je enakomernejša.



Dinamična zunanja oblika vozila vključuje masko hladilnika s kromiranimi vložki in LED-trakom, ki so del oblikovanja EQ vozil. Futurističen videz vozilu daje odbijač z velikimi dovodniki zraka. Dinamični videz vozila poudarjajo še LED-žarometi in 19-palčna platišča iz lahke zlitine. Naslon za roke je oblečen v modro usnje napa. Sedeži so prav tako oblazinjeni s črnim



► **Doseg naj bi znašal do 400 kilometrov**



AUGMENTED LOGISTICS

Prvi  
Smart Logistics System  
v Evropi!

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



# NAREJEN PO MERI: DOSTAVNO VOZILO, KI NAJBOLJE USREZA VAŠEMU POSLU

Zgodovina malih furgonov znamke Citroën se je začela sredi 20. stoletja. Berlingo je izšel iz dolgoletne tradicije malih furgonov, vse od furgona C4, malega furgona 2CV, Acadiane do C15. Berlingo je zaradi njegove vsestranske uporabe in robustnosti veljal že od vsega začetka, tako kot njegovi predhodniki, za ljubljenska obrtnikov.

Besedilo: Polona Gruden, C AUTOMOBIL IMPORT D.O.O., Barjanska cesta 54, 1000 Ljubljana

**NOVI CITROËN BERLINGO VAN** je pridobil moderno in energično stilsko zasnovo zunanosti z izčiščenimi linijami brez kančka agresivnosti, prednji del je usklajen s podobo znamke Citroën in njegovega velikega brata Citroën Jumpyjem.

## DRIVER ALI WORKER

Citroën Berlingo Van bo kot idealen partner za vsakodnevna opravila zadostil vsem zahtevam poklicnih uporabnikov, saj ponuja ravno pravšnje rešitev za vsako dejavnost/rabo, to sta namreč dve povsem inovativni izvedenki: **Worker in Driver**.

• **Izvedenka Driver** je primerna za poklicne uporabnike, ki opravljajo dolge poti ali številne dostave po mestu. Poudarek daje udobju sedežev, zvočni izolaciji in številnim sistemom za pomoč pri vožnji, kot so inovativen sistem vzvratne kamere **Surround Rear Vision**, prepoznavanje prometnih znakov in omejitev hitrosti, prednji, zadnji in stranski parkirni senzorji ...

• **Izvedenka Worker** je namenjena poklicnim uporabnikom, ki prevažajo tovor in potnike na vseh vrste gradbišč. Opremljena je s **kabino Extenso®** s tremi modularnimi sedeži in optimizirano pogonsko močjo s sistemom Grip Control s funkcijo Hill Assist Descent. Med njene adute prištevamo tudi vzdržljivost. Poleg povečane dovoljene obremenitve (1 tona) so na voljo velika kolesa, privzdignjeno podvozje in zaščitna plošča pod motorjem.

## SISTEM SURROUND REAR VISION

Novi Citroën Berlingo Van ponuja še nikoli videno inovacijo med gospodarskimi vozili: **tehnologijo Surround Rear Vision** za neprimerljivo vidljivost. Na 5-palčnem barvnem zaslonu, ki je



nameščen na mestu notranjega vzvratnega ogledala, se prikaže slika z dveh kamer za nadzor okolice za vozilom in nad bočnimi površinami ter kamere za pomoč pri vzvratni vožnji.

### KABINA EXTENSO®: TRISEDEŽNA MESTA IN MODULARNOST

Kabina Extenso® se modularno prilagaja raznim željam in vsem situacijam. Stranski sedež se lahko zloži za potrebe prevoza dolgih predmetov. **Kabina Extenso®** omogoča prevoz treh potnikov na prednjih sedežih na modularni klopi z dvema sedežnima mestoma. Zložljivo naslonjalo sredinskega sedeža pa lahko opravlja funkcijo mobilne pisarne s premično pisalno mizico. Stranski sedež lahko privzdignemo in tako sprostimo dodatno priročno uporabno površino za prevoz tudi najbolj občutljivih predmetov, pri čemer se nakladalna prostornina poveča s 3,3 na 3,8 m<sup>3</sup> pri izvedenki M in s 3,9 na 4,4 m<sup>3</sup> pri izvedenki XL.



### ZELO VELIKE TOVORNE KAPACITETE

Citroën Berlingo Van ponuja do 4,4 m<sup>3</sup> nakladalne prostornine in dovoljeno obremenitev v razponu od 650 kg do 1000 kg. Opremljen pa je lahko tudi z indikatorjem preobremenitve, ki uporabnika obvesti o prekoračitvi dovoljene obremenitve. Paket za tovorni prostor pa bo olajšal vaša vsakodnevna opravila, saj nudi zmogljivejšo osvetlitev z LED-diodami, 4 dodatne pritrdilne obročke in 12-voltni priključek.



▶ Več na [www.citroen.si](http://www.citroen.si)

PROSTOR  
ZA VSE IN  
ŠE VEČ.

GOSPODARSKA VOZILA  
CITROËN



INSPIRED BY PRO



### CITROËN JUMPER FURGON

Confort 30 L1H1 BlueHDi 110 BVM6

za 14.720,00 € + DDV

+ PAKET ZANESLJIVOST  
5 LET JAMSTVA  
IN VZDRŽEVANJA

[citroen.si](http://citroen.si)

080 30 15

V PRIMERU CITROËN FINANCIRANJA

\*Navedena ponudba velja za pravne osebe za nakup vozila preko Citroën Financiranja s finančnim produktom Paket Zanesljivost. Ponudba velja za nakup vozil/a do vključno 30. 4. 2019 za omreženo količino vozil razpisa do razpisa zalog pri pooblaščenih prodajalcih Citroën, ki sodelujejo v promociji. Navedbe cen so informativne narave. Slika je simbolična.

Primer informativnega izračuna finančnega leasinga Citroën Financiranje za vozilo Citroën Jumper Furgon (Confort L1H1 BlueHDi 110 BVM6): maloprodajna cena brez DDV je 14.720 EUR; mesečno odplačevanje: mesečni obrok je 219 EUR brez DDV pri 30% pologu in ročnosti 60 mesecev; višina pologa je pri akciji omejena od 10% do 50%; dolga financiranja je vezana na ročnost od 36 mesecev do 84 mesecev; znesek DDV za plačilo ob sklenitvi je 5.238 EUR; EDM na dan 26. 02. 2019 znaša 10,5% vs se spremeni, če se spremenijo elementi izračuna; izračun temelji na osnovni indeksu obresti - 3 mesečni EURIBOR s skupno letno obrestno mero 8,5%; finančna vrednost 10.304 EUR; skupni znesek za plačilo 17.185 EUR; stroški v primeru Citroën Financiranja prejme tudi jamstvo in vzdrževanje za dobo 5 let (sključuje doletno pogodbeno garancijo oziroma 100.000 km. Za podrobnosti o ponudbi se obrnite na vašega prodajalca vozil Citroën.

## KRONE/RYTLE

### RYTLE v Ameriki in Singapurju za dostavo zadnjih kilometrov

Nemški RYTLE in Silver Eagle Manufacturing sta združila moči pri reševanju problema mestne logistike v Severni Ameriki z inovativnimi rešitvami. Silver Eagle bo izdeloval opremo in pomagal pri prodaji. Z UPS-om, kot vodilnim kupcem in partnerjem za testiranje v Nemčiji in Evropi, pa bodo naredili naslednje korake pri uvajanju tehnologije e-kolesa v ZDA.

V Singapurju so predstavili inovativno tovorno kolo MovR 25, ki je v zadnjih letih uspešno vstopilo v ZDA in jugovzhodno Azijo. Posebna pozornost je bila namenjena zabojniku za prevoze v hladilni verigi, ki jo je RYTLE oblikoval in razvijal skupaj s singapurskim podjetjem Composite Cluster.



## SCHMITZ CARGOBULL

### Za prevoz tovora do 50 ton

Nova polprikolica s ponjavo S.CS UNIVERSAL z KP + (King Pin Plus) ponuja dovoljeno skupno maso do 50 ton. S tem poveča učinkovitost voznega parka, namenjena pa je skandinavskemu trgu. Zaradi ojačene konstrukcije podvozja je možna tudi peta kolesna obremenitev do 18 ton. Polpriklopnik ima medosno razdaljo 8.130 mm. S tem se povečata nosilnost in fleksibilnost pri delni obremenitvi, saj obstaja manjša nevarnost preobremenitve pogonske osi. Predvsem pozimi ali pri vožnji po neravnih cestah je povečana oprijemljivost pogonske osi velika prednost. Poleg 2-osnih vlačilcev pa se priklopnik pelje tudi s 3-osnimi vlačilci v konfiguraciji (6 x 2 in 6 x 4) z večjim obračalnim krogom. Vijajčno in cinkano zaščiteno podvozje ponuja dodatno nosilnost zaradi povečane porazdeljene obremenitve in je manj dovzetno za vplive okolja. Zaradi Schmitz Cargobullovega modularnega principa oblikovanja se ponuja tudi enostavnost popravila, saj se posamezne komponente lahko hitro in preprosto zamenjajo.



## KNAPEN TRAILERS

### Nalaganje in razlaganje palet z dvizžno platformo



Pri Knapen trailers že vrsto let opcijsko ponujajo zložljivo nakladalno rampo, zaradi katere ni potrebe po uporabi viličarja. Prikolica s krilnimi vrati ima ob strani tudi 6,8-metrsko odprtino, kar olajša nalaganje in raztovarjanje širokih bremen. Zaradi samonosilne konstrukcije je priklopnik lahek in z veliko prostornino. Zadnji del priklopnika je prilagojen tako, da je primeren za prevoz tako splošnega kot tudi razsutega tovora. Ta opcija je na voljo pri novih prikolicah NEXT.



## KNAPEN TRAILERS

### Zaščitna prevleka za pod

Zložljiva zaščitna prevleka je nameščena na zadnji strani prikolice nad odbijačem in se popolnoma prilega videzu prikolice NEXT. Ko se te ne uporablja, ostane varno shranjena pod zadnjim delom. Na voljo je ročno ali avtomatsko pnevmatsko navijanje. Integrirana talna zaščita je zanimiva za tiste, ki redno prevažajo tovor, kot so kovinski, stekleni delci ali pesek. V primeru, da priklopnik ni opremljen s talno zaščito, lahko majhni koščki materiala vstopijo med reže in s tem poškodujejo prikolico. Integrirana zaščitna folija je na voljo na novih prikolicah NEXT, prav tako pa je namestitev možna na nekatere že obstoječe modele.



**TRAILER  
INNOVATION**  
2019

Revija Transport & Logistika je članica  
mednarodne žirije Trailer Innovation.

## MEILLER KIPPER

### Inovativni sistem daljinskega upravljanja

Meiller bo na Baumi 2019 prvič predstavil svojo rešitev za daljinsko upravljanje i.s.a.r. control remote 3. Nova generacija dobro preverjenega sistema daljinskega upravljanja združuje intuitivno upravljanje najnovejše tehnologije in privlačen dizajn. Praktično upravljanje omogoča avtomatizirano in posledično učinkovitejšo izvedbo določenih delovnih ciklov. Glavne in sekundarne funkcije nadgradnje bodo v prihodnje nadzorovane s krmilno ročico na krmilni enoti. Na zaslonu so v vsakem posameznem primeru prikazane samo tiste funkcije, ki so dejansko vključene za določeno nadgradnjo Meiller, ki jo naroči stranka. Novi koncept upravljanja ni bil zasnovan izključno za lažje upravljanje in zanesljivo krmiljenje vseh nadgradenj. Pametno povezovanje nadzora z nadgradnjo prispeva tudi k prihranku goriva in manjšemu onesnaževanju okolja ter emisijam hrupa. Funkcija vklopa/izklopa in patentirana Meillerjeva avtomatska regulacija števila vrtljajev zagotavljajo, da motor deluje samo, če se delo dejansko izvaja z nadgradnjo, hitrost pa se zmanjša ali poveča, odvisno od potrebne moči.



## HUMBAUR

### Tristranski prekucnik HTK 19

Tandemski tristranski prekucnik HTK 19 je robusten in zasnovan za različne aplikacije. Zračno vzmetenje omogoča znižanje nakladalne višine. Vrhunsko odpornost na obrabo ponuja kombinacija Hardoxovih stranic in poda. HTK 19 je opcijsko na voljo v več barvnih različicah ali z galvaniziranim mostom in jeklenim podom S400. Po želji lahko prekucnik opremite tudi z Bordmaticom. HTK 19 ni namenjen samo prevozu razsutih materialov, kot so gramoz, zemlja, pesek ali beton, temveč lahko prevaža tudi palete. Konstrukcijska prikolice je zasnovana tako, da se lahko dve evro paleti postavita druga ob drugo. Zaradi optimizirane nosilnosti in posledične nizke tare je možen prevoz tudi do 15 ton tovora.





## NOVA GENERACIJA HLADILNIH SISTEMOV

Krone in Liebherr sta na skupni prireditvi javnosti predstavila novo skupno blagovno znamko z imenom Celsineo, ki predstavlja nov pristop v logistiki prevoza temperaturno občutljivega blaga. Podjetji sta z novo znamko Celsineo sklenili partnerstvo za razvoj, prodajo in servisiranje novih hladilnih enot za hladilne priklopnike.

Besedilo: Boštjan Saje, Matej Jurgele; fotografije: Krone Trailer

**S SVOJIM** edinstvenim konceptom predstavlja Celsineo novo generacijo hladilnih sistemov za priklopnice. Nastal je tudi na zahtevo logističnih podjetij, da se čim bolj povečata zanesljivost in stroškovna učinkovitost transporta hlajenega blaga. Rešitev vključuje tehnologijo, usmerjeno v prihodnost, sodobno obliko in visoko kakovost vseh komponent. Ustvarja popolnoma nov razred hladilnih sistemov, postavlja nove standarde in ustvarja dodano vrednost. Priznani proizvajalec hladilnih sistemov Liebherr bo razvijal, proizvajal in dobavljal hladilne enote za cestni prevoz temperaturno občutljivega blaga. Podjetje Krone pa bo hladilne enote uporabljalo na polpriklopnikih in jih kot celovito rešitev ponujalo svojim strankam. Liebherrjev patentirani sistem zagotavlja uporabnikom sodobno in v prihodnosti usmerjeno rešitev.

### CELSINEO

Konvencionalne hladilne enote imajo centralni hladilni sistem. Ta vključuje velike količine hladilnega sredstva in veliko komponent za nadzor temperature. V primeru, da ta hladilna enota

odpove, ima to resne posledice za občutljiv tovar, obenem pa povzroči ekonomsko izgubo. In prav na ta problem se osredotoča hladilni sistem Celsineo. Premišljena modularna zasnova zagotavlja maksimalno razpoložljivost, stroškovno učinkovitost in enostavno servisiranje. V hladilni enoti Celsineo so nameščeni trije ločeni hladilni moduli, ki povečujejo prilagodljivost in učinkovitost, vsak s svojim ločenim, hermetično zaprtim hladilnim sistemom z le nekaj komponentami. V primeru, da pride do okvare enega izmed modulov, preostala dva zanesljivo vzdržujeta nastavljeno temperaturo. Prav tako ni potrebe po menjavi celotnega hladilnega sistema, saj se zamenja le pokvarjeni modul. Prevoz tovora je tako uspešen in brez negativnih posledic.

Pametno krmiljenje hladilnih modulov omogoča Celsineu hkratno hlajenje in odmrzovanje. Na primer, dva hladilna modula lahko hladita, medtem ko je eden v načinu odmrzovanja. To učinkovito zmanjša neželene temperaturne konice med cikli odmrzovanja. Blago v tovornem prostoru je zato vedno na idealni temperaturi. Hladilni moduli Celsi-

neo so trenutno zasnovani za delovanje v skladu z uredbo R452A F-Gas, ki bo veljavna od leta 2020.

Za vzdrževanje, popravila in dobavo rezervnih delov za novi hladilni sistem Celsineo bo skrbela obsežna evropska servisna mreža Krone.



V hladilni enoti so nameščeni trije ločeni hladilni moduli.



Hladilne enote bo razvijal, proizvajal in dobavljal Liebherr.

# HITROST

# UBIJA!

**NE VOZI HITRO,  
KER TE BO TO  
PRIPELJALO DO  
PREHITREGA  
KONCA.**



JAVNA AGENCIJA  
REPUBLIKE SLOVENIJE  
ZA VARNOST PROMETA

[www.avp-rs.si](http://www.avp-rs.si)

**vozi mo  
Pametno**

# BO VLADNA DELOVNA SKUPINA PRAVA FORMULA ZA UČINKOVITO REŠEVANJE AVTOPREVOZNIŠKIH TEŽAV?

Sredi marca sta avtoprevozniški združenji pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije in Gospodarske zbornice Slovenije pripravili sestanek, na katerega sta povabili predstavnike kar petih ministrstev, katerih dejavnost pomembno vpliva na delo in poslovanje cestnih prevoznikov.

Besedilo: **Janez Kukovica**

**NA SESTANKU** so se osredotočili predvsem na iskanje rešitev za najbolj žgoče avtoprevozniške težave, med katerimi kaže zlasti omeniti nezadostno pretočnost nekaterih mejnih prehodov s Hrvaško in pred predorom Karavanke. Avtoprevozniki pravijo, da so čakalne dobe na mejnih prehodih postale že neznosno dolge, zaradi česar trpijo njihovi vozniki, izgubljanje časa na meji pa jim seveda tudi občutno zmanjšuje zaslužek. Škodo posledično občutijo tudi naročniki prevoznih storitev, na koncu izgublja nacionalno gospodarstvo, kjer se škoda šteje v več milijonih evrov. Avtoprevozniki si zato želijo čim prej priti do ustrezne rešitve tega problema, ker pa menijo, da mora biti rešitev predvsem dobro usklajena med posameznimi ministrstvi, so se odločili povabiti k razpravi o tem kar najbolj kompletno zasedbo za cestni promet relevantnih ministrstev. Sestanka sta se udeležila dva ministra, in sicer minister za javno upravo Rudi Medved ter minister za notranje zadeve Boštjan Poklukar, ministrstvo za infrastrukturo, ministrstvo za zunanje zadeve ter ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo pa so zastopali vodje posameznih njihovih sektorjev.

Vsi gostujoči visoki državni uradniki so izkazali zavedanje o pomenu pretočnosti mejnih prehodov s Hrvaško ter karavanškega predora za slovensko gospodarstvo in tudi voljo po iskanju rešitev iz sedanjih razmer. Minister Poklukar je poudaril, da gre za kompleksno problematiko, kjer je treba upoštevati tudi varnostne vidike. »Razumem, da so zastoji na mejnih prehodih za vas strošek, vendar mora v imenu varnosti svoje delo korektno opraviti tudi policija.« Varnostnim izzivom je po njegovem prepričanju treba posvečati bistveno več skrbi kot pred leti. Ob tem je predsednik sekcije za promet pri OZS Peter Pišek opozoril še na težavo s sistemom javnih naročil, ki krepko zavira izgradnjo druge cevi karavanškega predora.



Predstavniki ministrstev so podprli idejo za okrepljen dialog z avtoprevozniki, pri čemer naj bi bil ta v pomoč državnim organom na izrazito operativni ravni. Minister Medved je glede tega celo naredil konkreten korak naprej s tem, ko je predlagal ustanovitev vladne delovne skupine, ki bi se ukvarjala z najbolj perečimi problemi slovenskih prevoznikov, v prvi vrsti s pretočnostjo mejnih prehodov, predvsem gre za Obrežje, Gruškovje in Mursko Središče, ter predor Karavanke. Na sestanku pa so izpostavili tudi problematiko prepovedi vožnje tovornih vozil na nekaterih cestah znotraj Slovenije, zapletene in dolgotrajne postopke zaposlovanja tujcev, izdajo obrazcev A1 in podobno.

Predsednika obeh avtoprevozniških združenj, Peter Pišek in Milan Slokar, sta pozdravila ministrov predlog in izrazila željo, da bi vladna delovna skupina za to področje skupina čim prej začela delovati. Hkrati sta ga pozvala, da sam prevzame pobudo za njeno ustanovitev, nato pa je minister Medved dejal, da bo poskrbel, da se to zgodi v najkrajšem možnem času.

## Prelom s staro prakso »če nočeš rešiti problema, ustanoviš komisijo«?

Svojo pobudo za ustanovitev vladne delovne skupine za reševanje avtoprevozniških problemov je minister Medved pospremil z izjavo: »To ne bo delovna skupina po vzoru, če nekaj nočeš rešiti, ustanoviš komisijo, ampak ravno nasprotno. Izkušnje delovanja te vlade kažejo, da probleme najlažje rešujemo s tesnim medresorskim sodelovanjem. Nujno pa je, da ima skupina jasne zadolžitve in jasen terminski načrt. Seznanili smo se s problemi avtoprevoznikov, poznamo jih in prepričan sem, da je za uspešno operativno delo nujna taka sestava delovne skupine, v kateri bodo predstavniki obeh zbornic, stroke in pristojnih ministrstev. To je edini recept za učinkovitost.« Ali bodo ministrove besede padle na rodovitna tla, je seveda vprašanje, ki zaradi številnih minulih izkušenj z neproduktivnimi komisijami in delovnimi skupinami zbuja določeno nejevero in previdnost. Vsekakor pa je ministrova izjava korajžna in se morda ta vlada res skuša bolj »približati« avtoprevoznikom. Vsaj simbolno govorita temu v prid dve dejstvi: podpredsednik te delovne skupine naj bi postal avtoprevoznik (konkretno je za to predlagan avtobusni prevoznik Peter Mirt), z dekretom predsednika vlade konec marca pa so obrtniki dobili tudi državnega sekretarja za malo gospodarstvo, in sicer je to postal obrtnik Franc Vesel iz Ribnice.

Predstavljamo

# POVSEM NOVI VOLVO 9900



**Bistvo povsem novega modela Volvo 9900 je razkošje.** Volvo 9900 že na prvi pogled izžareva drznost, eleganco in varnost, občutek razkošja pa je enako močan tudi v notranjosti. Vsa pričakovanja vaših potnikov, ki pričakujejo samo najboljše, bodo presežena. Fina notranjost se ponaša s skrbno izbranimi materiali, elegantno notranjo opremo in vrhunskimi sedeži, ki jih odlikuje izjemno udobje. To še poudarja poševna linija okna, posebna pa so tudi privzdignjena tla. Izvrstna preglednost in zelo sproščujoče ozračje. Naj bo Volvo 9900 novi zastavonoša vašega voznega parka.

Povsem novi  
**VOLVO 9900**  
Za vrhunska potovanja

Volvo Buses. Driving quality of life



# PRIČAKOVALO SE JE VEČ

Sejem javnega prevoza potnikov in špedicije ter logistike je sredi meseca marca potekal v Varšavi.

Besedilo in fotografije: Goran Kekić

► **MED NAŠO** turnejo po vzhodni Evropi s Setro smo se ustavili v Varšavi na otvoritvi 4. Mednarodnega sejma javnega prevoza. Četrty sejem po vrsti je stično mesto predstavnikov prometne stroke: proizvajalcev avtobusov, delov, opreme, prevoznikov, lokalnih oblasti in predstavnikov IT-industrije.

Poleg razstavnih prostorov, na katerih so bili razstavljeni avtobusi, so bile predstavljene tudi novosti iz sveta ekologije in ergonomije prometa, nove tehnologije v logistiki in prihodnost javnega prevoza, pripravljene pa so bile tudi številne konference, na katerih so sodelovali strokovnjaki iz prometne branže, institucije in podjetja, ki se ukvarjajo s prometom, špedicijo in logistiko, del se-



Vstop v paviljon sejma špedicije in logistike.



ma je bil namenjen tudi trgu rabljenih avtobusov. Skupaj je 14 proizvajalcev predstavilo več kot 30 novih avtobusov, kar je pritegnilo večje število obiskovalcev. In to smo zabeležili na sejmu:

Poljski proizvajalec **Autosan** je predstavil dva avtobusa. Sancity12LF CNG s 95 potniškimi mestih, od tega 28 sedišč, opremljen s klimatsko napravo, ki naj bi izboljšala udobje med potovanjem, posebej poleti in pozimi. Potniški prostor se hladi z enoto Spheros-Aerosphere

## ► Stično mesto predstavnikov prometne stroke

Revo moči 25 kW. Cummins ISLG320 E6C služi kot pogonska enota. To je 9-litrski motor moči 239 kW in s 1350 Nm navora. Vgrajen ima avtomatski menjalnik Voith Diwa 6. Shranjen je v štirih rezervoarjih kapacitete 253 m<sup>3</sup>.



Na razstavnem prostoru MAN-a je dominiral Neoplan Skyliner.



Pri Irizarju samo preverjena in dokazana kvaliteta.



Isuzu se dobro prodaja na Poljskem.



Novi zglobni avtobus češkega proizvajalca Sor.



tako da je svoje mesto našel tudi stari francoski Chausson AH48 iz leta 1950 z motorjem prostornine 6 litrov in močjo 105 KM.

Na Poljskem varujejo tehnično kulturo,

Drugi avtobus Sancity 9LE poganja dizelski Euro 6 motor Cummins ISB4.5E6 210B prostornine 4,5 litra, moči 155 kW in maksimalnim navorom 760 Nm. Vozilo ima avtomatski menjalnik Allison T280R, prostora je za do 63 potnikov.

Isuzu beleži uspehe na poljskem tržišču, kjer so predstavili tri mestne avtobuse: Novociti Life dolžine 7,5 m, Citibus dolžine 9,5 metra in Citiport dolžine 12 metrov, ki je poznan prevoznikom predvsem zaradi velike kapacitete za potnike - 102 + 1 me-

sto, od tega 27+1 sedečih mest in 75 stojišč. Vozilo poganja motor Cummins ISB6.7E6280B s pomočjo avtomatskega menjalnika ZF EcoLife.

EvoBus, iz podjetja Daimler buses, je imel pomembno premiero popolnoma električnega avtobusa MB eCitaro, s čimer izkazujejo podporo svetovnemu projektu elektromobilnosti v mestnem prevozu, s katerim želijo oblikovati prihodnost lokalnega javnega prevoza. Cilj podjetja je okrepiti vodilno pozicijo na tržišču avtobusov, postaviti tehnološke standarde in operativno uporabnost. Pogonski motorji eCitaro delujejo z močjo energije iz litij-ionskih baterij v 10 modulih po 25 kW, skupne kapacitet 243 kWh. Poleg dveh modulov na strehi se preostali štirje seti nahajajo na zadnji strani avtobusa. Z najmanj šestimi



Iveco je predstavil nekaj vozil, najbolj zanimiv je vsekakor bil Daily - Minibus of the year 2018.

oziroma maksimalno desetimi moduli si lahko operaterji javnega prevoza po svoje prilagodijo strategijo uporabe. Polno opremljen eCitaro z 10 moduli tehta 13,44 tone. V kombinaciji z dovoljeno bruto maso 19,5 tone, to ustreza nosilnosti večji od 6 ton oziroma približno 88 potnikov. Razstavni prostor je zapolnila tudi Setra LE business.

Irizar se je osredotočil na turistične avtobuse in predstavil model Irizar i6S

## ► Predstavljenih je bilo več kot 30 novih avtobusov



Na Mercedesovem prostoru je dominiral eCitaro.



Actros z zanimivo poslikavo je našel svoje mesto.



Pri Setri so predstavili LE Business.



**VDL Futura z novim pogonom.**

dolžine 12,35 metra z dvema osema in moderniziranim pogonom (močnejši motor DAF MX-13 z nižjo porabo goriva zaradi večjega navora pri manjšem številu vrtljajev in maksimalnim navorom v širokem razponu prestav ter novim avtomatskim menjalnikom ZF). Predstavili so tudi Irizar i6S v triosni izvedbi ter Irizar i8S, prav tako triosni avtobus. Standard in dobro ime imajo svojo identiteto. Vsa vozila imajo klimatsko napravo, hladilnik, mini bar, WC in hitri internet, vsekakor pa so zanimivi prenosni defibrilatorji podjetja Philips.

**Iveco** se je predstavil z minibusi na osnovi modela Daily.

Nekaj eksotike predstavlja ukrajinski proizvajalec **ZAZ**, ki je dal na ogled dva avtobusa: ZAZ A10 midibus dolžine 8,27 metra z motorjem WP 4.1, moči 118 kW pri 2600 vrtl./min. in navorom 520 Nm pri 1100-1900 vrtl./min., ter novo krajšo različico ZAZ A08, z motorjem moči 103 kW, ter za prevoz do 43 potnikov.

**MAN**-ovi trije proizvodi v Varšavi so bili avtobusi Neoplan Skyliner. Prvo od

## ▶ Vsi Volvo avtobusi so proizvedeni v Wrocławu

šestih vozil, ki je bilo slovesno predano poljskemu Flixbusu, sledil je mestni avtobus MAN Lion's City nove generacije z MAN D1556 LOH motorjem, kapacitete 9 litrov z Euro 6d emisijskim standardom, ki bo v veljavo stopil v nekaj mesecih. Avtobus lahko opsijsko uporablja MAN EfficientHybrid modul za še manjšo porabo goriva. Beležimo tudi premiero novega MAN TGE Intercity medkrajevnega minibusu. Minibus MAN TGE City je bil predstavljen na prostoru lokalnega proizvajalca Mercus. MAN TGE 5.180 ima kvaliteten dizelski BiTurbo 2-litrski motor moči 130 kW (177 KM) in je optimalna izbira za prevoz potnikov. Naj spomnimo, da minibus TGE proizvaja Volkswagen v tovarni v me-



**Ukrajinski ZAZ z dvema midibusoma.**

stu Września, leta 2018 so proizvedli 66.889 Crafterjev in 9015 vozil MAN TGE.

**Otokar** iz Turčije je predstavil štiri vozila: turistični Vectio C, mestni midibus Ulyso T, medmestni Navigo U ter turistični midibus Vectio T dolžine 10,1 metra, ki je na voljo z najnovejšo generacijo sistemov ABS/ASR, ESP, AEBS in LDWS z možnostjo izključitve. Z močnejšimi motorji, nizko porabo goriva in visoko stopnjo udobja, ta vozila povečujejo udobje potnikov, voznika in dobiček prevozniškega podjetja. Zaradi zelo bogate opreme imajo uporabniki vse tisto, kar morajo imeti moderni avtobusi.

**Scania** vse pogosteje zagovarja svoje možnosti na področju uporabe plina, tako da so v Varšavi predstavili medmestni avtobus Scania Interlink MD CNG dolžine 12,92 metra, širine 2,55 metra in višine 3,4 metra, z motorjem moči 320 KM in avtomatskim menjalnikom Scania GRS875R Opticruise. Navor znaša 1500 Nm, prostora pa

**Poljski Autosan je razstavil dva mestna avtobusa.**



**Volvo je predstavil vozila na različne vrste pogona.**



**Otokar je zaradi svojih midi dimenzij iskano vozilo.**





Van Hool z zanimivim modelom EX16M.

je za 53+1 potnikov. Poleg tega smo videli tudi mestni avtobus Scania Citywide 12LF CNG z motorjem OC09 101 in menjalnikom ZF EcoLife 6AP1400B, ter Scania Touring, s 13-litrskim 6-valjnim Scania DC13 motorjem z močjo 410 KM.

Češki **SOR** je kot edini v Varšavi predstavil zglobni avtobus NS 18, z dizelskim Euro 6 motorjem FPT Cursor 9, moči 243 kW, prostornine 8,7 litra, ki doseže maksimalni navor 1400 Nm, in avtomatskim šeststopenjskim menjalnikom ZF Ecolife. Avtobus meri 18.750 x 2550 x 3000 milimetrov, ima 47+16 sedišč ter 100–110 stojišč. Električni



Prometna inšpekcija je imela svoje mesto na sejmu.



Hostese so osvežile videz in kvaliteto sejma.



Vstop v paviljon sejma javnega prevoza potnikov.

## Del sejma je bil namenjen tudi trgu rabljenih vozil

midibus EBN 9,5 je znan že od prej, dolžine 11,79 metra, ima prostor za do 69 potnikov, od tega je 26 sedišč. Razstavni model uporablja asinhroni motor TAM-Pragoimex, moči 120 kW, baterije so Varta (litij-ionske), kapacitete 100–120 kWh.

**Van Hool** iz Belgije se je osredotočil na model EX16M.

**VDL Bus&Coach** je predstavil dve Futuri, in sicer FHD2-106 VDL in Futuro FHD2-129.

**Volvo** je predstavil štiri avtobuse. Volvo 7900 Electric ima zaradi sposobnosti hitrega polnjenja (3 do 6 minut) na končnih postajah in visoko kapaciteto baterij, kapaciteto, ki ni manjša od konvencionalnih avtobusov z motorjem z notranjim zgorevanjem, porabi pa 80 odstotkov manj energije. Volvo 7900 hybrid je opremljen z baterijami, električnim motorjem in majhnim dizelskim motorjem. Ko doseže hitrost 15–20 km/h, pogon prevzame dizelski motor. Baterije se polnijo med zaviranjem, ne potrebu-

je dodatne infrastrukture za polnjenje, porabi pa 30–40 odstotkov manj goriva. Volvo 7900 Electric Hybrid se razlikuje od tradicionalnih hibridov, ki se na večini poti napajajo izključno z električno energijo – ima mali motor z notranjim zgorevanjem samo pomožno funkcijo. Tak avtobus lahko v električnem načinu prevozi okoli 70 odstotkov poti (odvisno od razmer), polnjenje baterij pa se izvaja na končnem postajališču (3 do 6 minut). Premierno je bil predstavljen tudi turistični in linijski Volvo 9700, višine 3,85 metra, dolžine 14 metrov z Volvo D11 Euro 6 motorjem moči 430 KM, opremljen I-Shiftom. Vsi Volvo avtobusi so proizvedeni v Wrocławu.



Viličarji in mali bagri so del logistike v transportu.



# KAKO SPAR ZMANJŠUJE IZPUSTE

Od sredine septembra SPAR preizkuša povsem električno izvedbo modela MAN TGM 26.360 E pri vsakodnevnem distribucijskem transportu v avstrijskem Gradcu.

**SPAR** uporablja MAN TGM 26.360 E na širšem območju Gradca za dostavo maloprodaji po vsem mestu in povsem brez škodljivih izpustov. Na prvi pogled se 26-tonski tovornjak komaj kaj razlikuje od svojih „kolegov“ z dizelskim motorjem, le črka E na tipski ploščici izdaja, da je nekaj posebnega.

**Intervju:** mag. Christopher Holzer, operativni direktor SPAR – centrale v Gradcu, Karlheinz Riedl, centralni transportni oddelek in Martin Neumann, voznik tovornjaka in preizkuševalec e-tovornjaka.

**Pozdravljeni g. Holzer, g. Neumann, g. Riedl – kako deluje novi električni dodatek vašega voznega parka?**



**Mag. Christoph Holzer:** Po informacijah, ki sem jih dobil od svoje ekipe, deluje brez vseh težav – tako na področju dosega kot zanesljivosti. Pri tem dosega dobro izkoriščenost. Do sedaj še nismo dosegli njegovega skrajnega dosega.

**Martin Neumann:** Vožnja e-tovornjaka je zame nekaj posebnega. Težko jo opišem, preizkusiti ga boste morali sami. Prav zares ne bi rad vrnil tega e-tovornjaka.

**Karlheinz Riedl:** Zelo dobro! Zame je vedno pomembno vprašanje, s kakšnim

navdušenjem se lotimo določene teme. Resnično morate živeti z njo in jo vplesti v vsakodnevno delo. Mislim, da nam je s tem vozilom to popolnoma uspelo. Zakaj se je SPAR odločil za sodelovanje v MAN-ovem terenskem preizkusu?

**Mag. Christoph Holzer:** SPAR-ova strategija mobilnosti je že nekaj časa jasno usmerjena tudi na uvajanje alternativnih možnosti. Pred nekaj leti je potekal prvi preizkus s hibridnim tovornjakom na Dunaju. Ko smo na Svetu za trajnostno logistiko govorili o temi e-Tovor-



Mag. Christopher Holzer, operativni direktor SPAR-centrale v Gradcu.

njaki, sem takoj spoznal, da bi bil naš obrat Gradec-Puntigam idealen za to. Je edina centrala, ki je postavljena v samem mestnem središču. Imamo več kot 40 odjemalcev, SPAR-ovih in Inter-SPAR-ovih trgovin, ki jih lahko oskrbuje mo z dosegom do 180 km.

#### Kako uporabljate MAN eTGM?

**Karlheinz Riedl:** Tovornjak ima hladilno nadgradnjo z električnim hladilnim sistemom in nakladalno ploščadjo, kar pomeni, da je namenjen logistiki prehranskih izdelkov, uporabljamo pa ga za vsa področja dobave v dvoizmenskem delu. Obratuje skoraj povsem enako kot standardna vozila, upoštevati moramo le čas polnjenja.

**Martin Neumann:** Pri jutranji izmeni odpeljem blago do treh ali štirih strank, kar

pomeni pot dolgo približno 70 km. Moj kolega iz popoldanske izmene opravi podobno pot. Trenutno porabim med mojo izmeno največ 50 odstotkov zmogljivosti akumulatorja. To pomeni, da bi lahko trenutno pokrili obe izmeni

e-Tovornjak ima »zeleno« parkirno mesto s 44 kW močnostnim priključkom na dvorišču SPAR-ove centrale.



## ▶ Le črka E na tipski ploščici izdaja, da je nekaj posebnega

brez vmesnega polnjenja akumulatorja med odmorom za kosilo. Polnjenje opravimo le zato, ker prevažamo sveže blago in moramo upoštevati določene časovne okvire naših strank, pri tem pa raje ostanemo na varni strani.

#### Kako bi primerjali eTGM s standardnim modelom TGM?

**Martin Neumann:** Na področju zmogljivosti je povsem neprimerljiv. Ima moč, ki ustreza 360 KM, medtem ko je imel moj prejšnji dizelski tovornjak 460 KM. Moč je torej manjša za 100 KM, vendar je pospeševanje neverjetno. Hitro sem se privadil dejstvu, da manjkajo določeni zvoki. Vsekakor jih ne pogrešam. Zjutraj moram najprej preveriti, ali je povsem napolnjen. V resnici se postopek ne razlikuje veliko od klasičnega dolivanja goriva. Zanimivo je, da mnogi mimoidoči in drugi vozniki tovornjakov pogosto sprašujejo o njem. Opazijo oznako in želijo izvedeti, ali je to resnično tovornjak s 100-odstotnim električnim pogonom. Moj odgovor je seveda „da“. Večina sprva kar težko verjame, potem pa so resnično presenečeni.

#### Vse to kaže, da je MAN-ov e-tovornjak zelo dobro prilagojen praktični uporabi?



Martin Neumann dela za SPAR že deset let, prej je vozil standardni MAN TGS: »V principu e-tovornjak ni tako drugačen, po drugi strani pa je nekaj popolnoma novega. Nemogoče je opisati dejansko vozniško izkušnjo, enostavno jo morate izkusiti sami.«

SPAR-ova podružnica, ki stoji na glavni železniški postaji v Gradcu, je redni prevzemnik dobav električnega tovornjaka.



**Karlheinz Riedl:** Naš vozni park v Gradcu sestavlja 28 tovornjakov, večinoma so to vozila MAN TGS, vsa so v 26-tonski izvedbi. To pomeni, da je MAN-ov eTGM ravno pravi za naš vozni park.

### Ali menite, da je e-mobilnost prihodnost logističnega sektorja?

**Mag. Christoph Holzer:** Mislim, da bomo v prihodnjih nekaj letih spoznali, da jih lahko uporabimo v širokem obsegu. Pomembne niso le tehnične možnosti, temveč tudi stroški. Kakšna bo cena takega tovornjaka v serijski proizvodnji, ali bo država pripravljena pokriti del teh stroškov? Po mojem mnenju je vse odvisno od številnih različnih dejavnikov.

**Karlheinz Riedl:** Poleg nadaljnega razvoja sistemov za shranjevanje energije in s tem povezanim povečanjem dosega ter zmanjševanjem stroškov, je drugi odločilni dejavnik uspeha električne mobilnosti v logističnem sektorju primerna polnilna infrastruktura. Uporaba e-tovornjaka s polnilnikom moči 44 kW ni bila problematična, pa tudi stroški so bili sprejemljivi. Če pa želimo visoko energijsko polnjenje za celoten vozni park, je stvar s stroškovnega vidika videti povsem drugače.



Zelena registrska tablica električnih vozil nedvoumno sporoča, kdo na cesti ne pušča škodljivih izpustov.

### Stroški so torej še vedno pomanjkljivost – kaj pa prednosti?

**Mag. Christoph Holzer:** Ker uporabljamo za e-tovornjak zeleno energijo, lahko tovornjak realno zmanjša lokalne izpuste za približno 40 t CO<sub>2</sub> na leto. Gradec je eno od avstrijskih mest, ki so najbolj onesnažena s trdnimi delci. Prednosti verjetno ni treba posebej razlagati.

**Martin Neumann:** "Prijavil sem se na položaj preizkusnega voznika, ker sem želel poskusiti nekaj novega. In nisem bil razočaran!" Voznik tovornjaka Martin Neumann je izjemno navdušen nad svojim preizkusnim vozilom.

**Karlheinz Riedl:** "Mislim, da je naš električni MAN odlična in vsestranska tehnična pridobitev. Je povsem električen, kar velja tudi za hladilni sistem. Povsem prepričan sem tudi v uspeh nadaljnega razvoja na tem področju." Karlheinz Riedl iz centralnega oddelka za transport, podpora voznega parka pri projektu eTovornjak.

**Mag. Christoph Holzer:** Dobava približno 40 strankam v ožjem mestnem območju Gradca je idealen scenarij uporabe e-tovornjaka. Pomeni, da lahko aktivno zmanjšamo vpliv onesnaženja z majhnimi trdnimi delci na prebivalstvo.



Dobavljanje približno 40 strankam v ožjem mestnem območju Gradca je idealen scenarij uporabe e-tovornjaka. Pomeni, da lahko aktivno zmanjšamo vpliv onesnaženja z majhnimi trdnimi delci na prebivalstvo.



Popolna rešitev  
za vaš posel od  
1.100 €/mesec\*

# Naša skrb: najboljša rešitev za vaš posel.

## Najboljša mesečna investicija za vse, kar potrebujete.

Zadostiti zahtevam v prevoznem sektorju danes zahteva ne le izjemno zanesljiva vozila, prilagojena vašim zahtevam, temveč predvsem celostne rešitve za vaš posel: prilagojeno financiranje z možnostjo povratnega odkupa vozila, mobilno pomoč, garancijo, servisne pogodbe ter profesionalno usposabljanje voznikov. Vse to vam je odslej na voljo v integriranih storitvah MAN, ki so učinkovite do zadnje podrobnosti. MAN vam nudi vse potrebno, vi pa izberete storitve, ki jih potrebujete. Pokličite nas, da skupaj najdemo optimalno rešitev za vaš posel.

Prispevati k vašemu uspehu je naša prva prioriteta!

MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o., Brnčičeva ulica 35, 1231 Ljubljana Črnuče  
M 030 703 093, E info-man-slo@man.eu



Posebno ugodni pogoji financiranja preko Porsche Finance Group Slovenia med 1. 4. 2019 in 30. 6. 2019.

### Nove MAN storitve, prilagojene zahtevam slovenskega trga:

- Servisna pogodba Comfort WIN
- Connected CoDriver – telefonsko usposabljanje voznikov neposredno v kabini
- Finančne rešitve z možnostjo odkupa vozila
- Brezplačne MAN digitalne storitve – MAN Essential in MAN ServiceCare – za poenostavitev vašega poslovanja

\*Primer finančnega lizinga z odkupom vozila: vlačilec 4x2, XLX, 460H, standardna oprema, MAN servisna pogodba, MAN asistenca s finančnim lizingom ter odkupom vozila po 4 letih od 1.100 €/mesec. Dodatne opcije in oprema vplivajo na spremembo predstavljenih paketnih mesečnih cen.

Slika je simbolična. Akcija je namenjena izključno subjektom za namen opravljanja poslovanja in probne dejavnosti.



# POMOČNIKI NA POTI

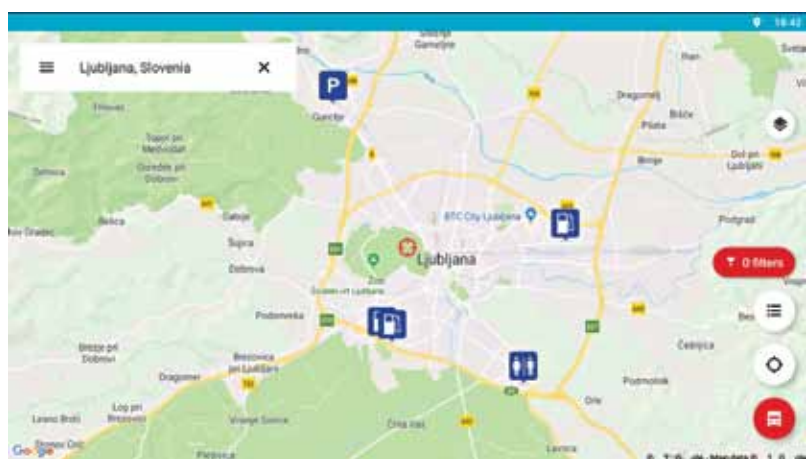
Številne aplikacije na pametnih telefonih in tabličnih računalnikih olajšajo vozniki vsakdan. Naj bodo to točke, kjer lahko voznik zaužije obrok, naj gre za načrtovanje poti ali olajšanje vsakdanjih opravil. Predstavljamo vam nekaj praktičnih in uporabnih aplikacij, ki vam lahko na poti pridejo prav in krajšajo čas.

Besedilo: Matej Jurgele

## TOLL COLLECT

### Pomoč pri preračunavanju cestnine

Kdor je na poti na cestah, za katere je treba plačati cestnino in ne želi v vozilo vgraditi enote za cestninjenje, ima pri preračunavanju cestnine dodatno pomoč z aplikacijo za cestninjenje Toll Collect. Ta omogoča registracijo v nemški sistem cestninjenja brez vnaprejšnje registracije. Večjezična aplikacija deluje s pomočjo vnosa podatkov o vozilu, začetnega časa in podatkov o končni destinaciji. Sistem nato izračuna ustrežno pot in stroške cestnine. Aplikacija je na voljo brezplačno tako za Android in Windows pametne telefone kot tudi za iPhone.



## TRUCK PARKING EUROPE

### Najdite prosto parkirno mesto

Iskanje prostega parkirnega mesta za tovorno vozilo je zaradi pomanjkanja prostih parkirišč in posledično prezasedenosti pogosto naporno opravilo. V tem primeru lahko postane aplikacija zelo priročno orodje. Ena izmed najbolj znanih aplikacij na tem področju je Truck Parking Europe, ki je po navedbah razvijalcev največja platforma za rezervacijo prostih parkirnih mest v Evropi. Ne samo, da omogoča poiskati najbližje prosto parkirno mesto, omogoča tudi vnaprejšnjo rezervacijo. Ponudba parkirnih mest, vključenih v bazno aplikacijo pa se stalno dopolnjuje. Truck Parking Europe je na voljo za vse pametne telefone.

## GOOGLE PREVAJALNIK

**Najdite prave besede**

Pomoč pri težavah z jezikom v tujini nudi Google Prevajalnik. Brezplačna aplikacija zajema trenutno več kot 100 jezikov. Zelo priročna dodatna pomoč je tudi takojšnje prevajanje s pomočjo uporabe kamere. Ta omogoča, da fotografirate besedilo, aplikacija pa ga lahko samodejno prevede v 38 jezikov. Aplikacija ponuja hitre in dokaj natančne prevode, na voljo pa je za vse operacijske sisteme. S tem pa postane tudi izredno učinkovito orodje pri potovanju po Evropi.



## GET YOUR GUIDE

**Kam med prostim časom**

Ne zgodi se redko, da voznik obstane na določeni mestu dalj časa. In med tedenskimi počitki boste morda kdaj imeli dovolj časa in volje, da si tudi ogledate lokalne zanimivosti. Toda, kaj natančno bi si ogledali? Odgovor na to vprašanje ponuja potovalna aplikacija Get your Guide. Ta vam pomaga poiskati znamenitosti na kraju, kjer se nahajate, poleg tega pa lahko s pomočjo te aplikacije tudi rezervirate vstopnice. Omogočeno je tudi iskanje po specifičnih podatkih. Ponujene so tudi krožne mestne vožnje in obiski muzejev. Get your Guide je brezplačno na voljo tako za Android kot tudi na prave Apple.

FERNFAHRER Autohöfe  
**Iskanje postajališč**

Kje se nahaja naslednje postajališče, katere restavracije so tam, kateri bencinski servis in kaj ponuja – vse to združuje omenjena aplikacija. Prav tako imate pregled nad tem, ali ima postajališče tuš in ali je možno natočiti biodizel gorivo. Omogoča iskanje glede na lokacijo, prav tako pa lahko vnesete tudi pot in aplikacija vam prikaže postajališča na poti. Prav tako vas aplikacija opomni tudi na naslednje postajališče, če to želite. Aplikacija je na voljo tako za Android kot tudi Applov operacijski sistem.



## PRETVORNIK VALUT

**Praktično preračunavanje**

Velikokrat se zgodi, da vas pot zapelje v državo, kjer kot plačilno sredstvo ne uporabljajo evra. In da bi si lažje predstavljali, koliko na primer realno stane kava na počivališču, si lahko pomagata z aplikacijo Pretvornik valut. Ta omogoča pretvarjanje med 160 različnimi valutami. Deluje tudi brez internetne povezave, omogoča pa tudi vpogled v provizije bank, bankomatov in kreditnih kartic. Prav tako omogoča tudi vpogled v gibanje tečajev. Aplikacija je na voljo brezplačno za operacijski sistem Android.



## TOILET FINDER

**Tja, kamor gre še cesar peš**

Skrajno neprijetna je situacija, ko človeka tišči na stranišče, pa ne ve, kje bi si olajšal. Za vami je daljša vožnja, po možnosti vaš čaka še razkladanje ali nakladanje tovora, vas pa kar naenkrat prime na stran. Toda, kje je najbližje stranišče? Odgovor na to vam poda brezplačna aplikacija Toilet Finder podjetja BeTomorrow. Po navedbah razvijalcev aplikacija zajema več kot 150.000 stranišč. Aplikacija s pomočjo lokacije uporabnika poišče najbližje stranišče in mu ga prikaže na zemljevidu. In kje je vam najbližje stranišče?



## DARSPROMET+

### Dogajanje na slovenskih cestah

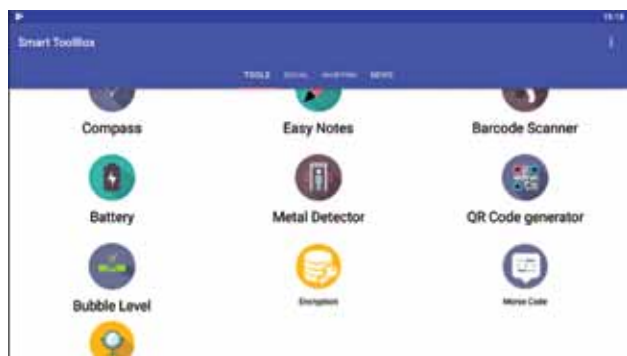
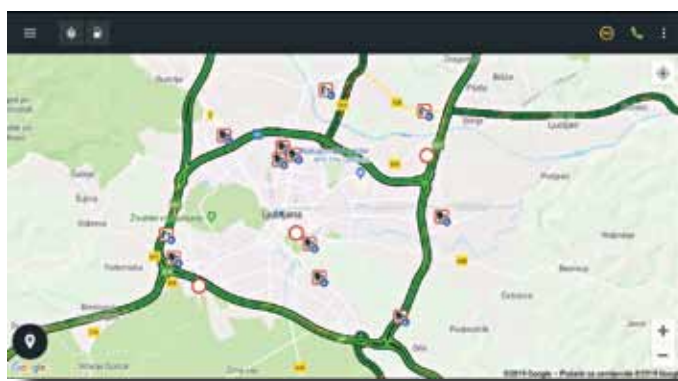
Z aplikacijo DarsPromet+ boste vedno na tekočem glede aktualnega dogajanja na vseh pomembnih cestah v Sloveniji. Aplikacija ponuja sveže podatke o gostoti prometa in potovalnih časih, prometne informacije, cestne kamere, seznam postajališč in njihovo ponudbo. Aplikacija je zasnovana tako, da jo lahko vozniki varno uporabljajo med vožnjo. Aplikacija omogoča vnos poti in pregled vseh aktualnih informacij na zemljevidu Slovenije. Informacije zagotavlja državni Prometno-informacijski center.



## AMZS

### Za večjo varnost in pomoč na cesti

AMZS brezplačna aplikacija voznike opozarja na radarje, nasproti vozeče voznike, policijske kontrole, prometne nesreče, zastoje, bližine šol in druge dogodke v prometu. Barvna skala cest opozarja pretočnost prometa. Deluje tako, da ženski glas voznika v slovenskem jeziku samodejno opozori na dogodek, ki voznika čaka na njegovi poti. Pri tem vozniku ni treba gledati v telefon, temveč lahko ostane osredotočen na vožnjo in cesto. Poleg obveščanja o dogodkih vsebuje tudi vpogled v cestne kamere. Vpogled v cestne kamere omogoča vozniku, da pregleda stanje na slovenskem avtocestnem križu, preden se odpravi na pot. Aplikacija ima tudi tipko SOS. Tipka SOS pošlje sms s koordinatami vozila v klicni center AMZS. Sporočilo omogoča dežurni ekipi AMZS, da obvesti ustrezne intervencijske službe.



## SMART TOOLKIT

### Ne težje, enostavneje

Danes lahko aplikacije nadomestijo marsikatero stvar. In dokaz za to je aplikacija Smart Toolkit, ki združuje vse pomembnejše pripomočke. Med drugim 25 različnih orodij, kot so vodna tehtnica, meter, svetilka, merilnik hitrosti, preverjanje moči wifi signala, detektor kovin, magnetnega polja. Seveda ne manjka čitalec črtnih kod, kot tudi ne računalnik, pretvornik valut in še in še bi lahko naštevali. Kljub temu da bi jo lahko uvrstili v kategorijo »iger«, znajo njene funkcije nemalokrat biti prav priročne. Seveda je aplikacija na voljo brezplačno za operacijski sistem Android, podobna aplikacija je na voljo tudi za operacijski sistem podjetja Apple.



**DarsPromet**  
MOBILNA APLIKACIJA



www.promet.si

Z brezplačno mobilno aplikacijo za spremljanje razmer na cestah omogočamo večjo obveščenost o trenutnih prometnih razmerah. Bodite tudi vi obveščen voznik, zato pravočasno poskrbite za varno in udobno potovanje.



# NOVI PAKETNI USMERJEVALNIK V VREDNOSTI 14,7 MIO EUR

Pošta Slovenije je slovesno predala namenu nov paketni usmerjevalnik, ki predstavlja hrbtenico celotnega logističnega procesa v poštnem logističnem centru Ljubljana.

**NOVA NAPRAVA**, za katero je Pošta Slovenije namenila 14,7 milijona evrov, je s tekočimi trakovi povezana s prvim nadstropjem zgradbe, kjer potekajo ključne aktivnosti usmerjanja pisemskih pošiljk. Naprava nudi najsodobnejšo IT-podporo obdelavi podatkov ter avtomatizacijo usmerjanja in nadzora nad logističnim procesom.

Pošta Slovenije pospešeno vplaga v širitev kapacitet poštnih logističnih centrov, izgradnjo dodatnih skladiščnih kapacitet ter modernizacijo in avtomatizacijo strojnega usmerjanja paketnih in pisemskih pošiljk. Samo v letu 2018 beleži 9-odstotno rast paketnih storitev, za leto 2019 pa načrtuje 12-odstotno rast. Ob tem Pošta Slovenije nadgrajuje in razvija nove storitve, sledi globalnim trendom, dobrim praksam in potrebam uporabnikov, da bi zagotovila čim višjo kakovost storitev.

Operativna hitrost usmerjanja predmetov je štirikrat višja in ob polni zasedenosti omogoča pretok najmanj 10.000 enot na uro. Trenutno z novo napravo usmerijo povprečno do 37.500 enot na dan (paketi, svežnji, pismarnice, večje pisemske pošiljke), kar pomeni, da je naprava trenutno v najbolj intenzivnem (večernem) delu dneva zasedena od 60- do 65-odstotno; Izvedba in tehnolo-



Novo napravo so namenu predali (od leve proti desni): člana posloводства Pošte Slovenije Vinko Filipič in mag. Andrej Rihter, japonski veleposlanik nj. eksc. Masaharu Yoshida, generalni direktor Pošte Slovenije mag. Boris Novak ter predsednik nadzornega sveta Pošte Slovenije Matjaž Šifkovič.



logija sta plod domačega in tujega sodelovanja.

Po izvedenih postopkih javnega naročila in izboru dobavitelja je bila avgusta 2016 podpisana pogodba z glavnim izvajalcem, Toshiba Europe GmbH, ki je dela izvedel v sodelovanju s podizvajalcema Fives Intra-logistics S.p.a iz Italije ter Rudisom iz Trbovelj.



# POSKUSNO DELO

Poskusno delo je institut delovnega prava, ki je v praksi pogosto uporabljen. Pomeni vnaprej določeno časovno obdobje po sklenitvi pogodbe o zaposlitvi, v katerem delavec in delodajalec ugotovita, ali je delavec primeren za delo, za katerega je sklenil pogodbo o zaposlitvi. Po drugi strani pa poskusno delo tudi delavcu omogoča oceno, ali ponujeno delovno mesto ustreza njegovim pričakovanjem.

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

**POSKUSNO** delo je institut delovnega prava, ki je v praksi pogosto uporabljen. Pomeni vnaprej določeno časovno obdobje po sklenitvi pogodbe o zaposlitvi, v katerem delavec in delodajalec ugotovita, ali je delavec primeren za delo, za katerega je sklenil pogodbo o zaposlitvi. Po drugi strani pa poskusno delo tudi delavcu omogoča oceno, ali ponujeno delovno mesto ustreza njegovim pričakovanjem.

Zakon o delovnih razmerjih (ZDR-1) ureja poskusno delo precej na splošno. Zato je treba pri posameznih vidikih poskusnega dela upoštevati tudi sodno prakso delovnih sodišč. ZDR-1 v 125. členu tako določa, da se delavec in delodajalec lahko dogovorita za poskusno delo v pogodbi o zaposlitvi. Ta na videz splošna določba sporoča pomembno okoliščino za veljavnost poskusnega dela – slednje mora biti pisno določeno v pogodbi o zaposlitvi. To pomeni, da ustno dogovorjeno poskusno delo ni

veljavno. Če poskusno delo oziroma trajanje le-tega ni jasno določeno v pisni pogodbi o zaposlitvi, šteje, da poskusno delo ni določeno.

## NAJDLJE ŠEST MESECEV

Zakon nadalje določa, da poskusno delo lahko traja najdlje šest mesecev. To je skrajni rok, v pogodbi o zaposlitvi se stranki ne moreta dogovoriti za daljši čas poskusnega dela<sup>1</sup>. Edina izjema je v primeru, če je bil delavec v času poskusnega dela odsoten. V tem primeru se poskusno delo lahko podaljša za čas odsotnosti delavca. Takšna ureditev je razumljiva, ker je poskusno delo namenjeno preizkusu, ali je delavec primeren za določeno delo. Če je delavec dalj časa odsoten, potem tega preizkusa znanj in sposobnosti delavca ni mogoče opraviti. ZDR-1 ne določa, na kakšen način se to poskusno delo zaradi odsotnosti delavca lahko podaljša. Menim, da je potrebno, da je takšno podaljšanje do-

govorjeno pisno, torej v obliki aneksa ali sklepa delodajalca<sup>2</sup>, podaljšanje poskusnega dela lahko predlagata obe pogodbeni stranki.

ZDR-1 ne določa, ali se poskusno delo lahko določi tudi v pogodbi o zaposlitvi, ki je sklenjena za določen čas. Iz sodne prakse izhaja, da so takšni primeri možni, torej, da je poskusno delo veljavno določeno, tudi v primeru, če se sklepa pogodba za določen čas. Seveda mora biti v tem primeru trajanje poskusnega dela primerno dolgo glede na celotno trajanje pogodbe o zaposlitvi, sklenjene za določen čas.

## PREVERJANJE POTREBNIH LASTNOSTI, ZNANJ ALI IZKUŠENJ

Bistveno pri poskusnem delu je, da ZDR-1 omogoča enostavnejši način odpovedi pogodbe o zaposlitvi, če delavec poskusnega dela ni opravil. Pogoj za takšno redno odpoved pogodbe o zaposlitvi je, da delodajalec oceni, da dela-

<sup>1</sup> Ob tem dodajam, da posamezne kolektivne pogodbe lahko določajo trajanje poskusnega dela glede na različne kriterije, predvsem ob upoštevanju izobrazbe in zahtevnosti dela.

<sup>2</sup> Ti dve obliki omenja tudi M. Šetinc Tekavec v Zakon o delovnih razmerjih s komentarjem, GV založba, 2016, str. 741.

<sup>3</sup> VSRS VIII Ips 119/2016 z dne 30. 9. 2016

<sup>4</sup> 6. odstavek 125. člena ZDR-1 določa, da...

vec ni izpolnil pričakovanj glede znanj in sposobnosti, ki so potrebne za ponujeno delovno mesto. Ob tem je bistveno, da je delodajalec v času poskusnega dela delavca spremljal in nadziral in s tem dobil zadostno podlago za končno oceno poskusnega dela. Običajno se določi komisija, ki delo delavca nadzira in ocenjuje ter je na koncu tudi dolžna podati oceno poskusnega dela. Če delodajalec ne bo ustrezno spremljal in na koncu tudi ocenil poskusnega dela, ne bo podan razlog za redno odpoved pogodbe o zaposlitvi. ZDR-1 v 89. členu določa, da delodajalec lahko redno odpove pogodbo o zaposlitvi iz razloga neuspešno opravljenega poskusnega dela. To pomeni, da je tak razlog podan šele potem, ko se ugotovi, da poskusno delo ni bilo opravljeno.

ZDR-1 v 4. odstavku 125. člena določa, da če delodajalec v času trajanja ali bo poteku poskusnega dela ugotovi, da delavec poskusnega dela ni opravil, lahko delavcu redno odpove pogodbo. Ta določba daje delodajalcu možnost, da že v času trajanja poskusnega dela ugotovi, da delavec nima potrebnih lastnosti, znanj ali izkušenj, ki so za to delovno mesto potrebne in mu že pred potekom poskusnega dela odpove pogodbo o zaposlitvi iz tega razloga. Delodajalcu ni treba čakati do poteka poskusnega dela, da ugotovi, da delavec ni ustrezen za to delovno mesto, temveč lahko sprejme oceno že prej in poda redno odpoved. Koliko časa mora delavec vseeno delati, da se takšna ocena lah-

ko poda, v zakonu ni določeno, je pa v zvezi s tem zanimivo stališče Vrhovnega sodišča R<sup>3</sup>: »Poskusno delo je namenjeno preverjanju, ali delavec ustreza pričakovanjem delodajalca, ki jih le-ta utemeljeno oblikuje glede na zahteve delovnega mesta, za katero je delavec sklenil pogodbo o zaposlitvi, oziroma ali je delavčevo delo v skladu z utemeljenimi standardi, ki jih postavi delodajalec. Načeloma delodajalec tega ne bo mogel ugotoviti že prvi delavčev delovni dan, vendar pa to v izjemnih primerih ni nemogoče. Na delavčevi strani bi na primer lahko obstajale okoliščine, zaradi katerih ni in tudi ne bo primeren za določeno delo. Takšna okoliščina bi bila lahko na primer strah pred višino, če se zahteva delo na višini, neznanje tujega jezika, če je to pogoj za opravljanje dela, in podobno, pa tudi neupoštevanje jasno danih navodil, ki jih tudi neizkušen delavec (na delu le en dan) lahko izpolni.«

#### ODPOVEDNI ROK

V primeru redne odpovedi zaradi neuspešno opravljenega poskusnega dela je delavec upravičen tudi do odpovednega roka, to je v trajanju 7 dni, kar določa 5. odstavek 125. člena ZDR-1. Delavec in delodajalec se lahko tudi dogovorita, da se odpovedni rok skrajša oziroma da delavcu preneha delovno razmerje takoj po vročitvi odpovedi, če mu delodajalec namesto tega odpovednega roka izplača ustrezno denarno nadomestilo. Zakon ne določa, kakšno naj bo to nadomesti-

lo, običajno je to preračun 7 delovnih dni v bruto znesek, ki se delavcu izplača in se ga nato takoj odjavi iz obveznih zavarovanj pri delodajalcu.

Z vidika prakse je pomembna tudi odločba v zakonu<sup>4</sup>, ki določa, da delodajalec lahko v času trajanja poskusnega dela pogodbo odpove tudi, če so podani razlogi za izredno odpoved pogodbe o zaposlitvi. To pomeni, da če delavec med trajanjem poskusnega dela naredi eno izmed kršitev, ki jih predvideva 110. člena ZDR-1, lahko delodajalec poda takoj izredno odpoved, če seveda pred tem ustrezno izpelje predpisane postopke izredne odpovedi.

Kot je bilo omenjeno zgoraj, je poskusno delo namenjeno obema stranema, da ugotovita, ali je delavec za določeno delo primeren. To pomeni, da v času poskusnega dela pogodbo lahko redno odpove tudi delavec, s 7-dnevnim odpovednim rokom. Enako kot delodajalec, lahko delavec to odpoved poda kmalu po nastopu dela, in delodajalec nima nobene možnosti zahtevati od delavca, da dela do izteka poskusnega obdobja. Poskusno delo je institut, ki delodajalcem koristi z vidika preverjanja ustreznosti delavca za določeno delovno mesto. Če ugotovi, da delavec ne izpolnjuje teh pričakovanj, mu lahko redno odpoved pogodbo o zaposlitvi, vendar mora pred tem oblikovati ustrezno oceno poskusnega dela. Negativna ocena poskusnega dela je namreč razlog za redno odpoved pogodbe o zaposlitvi po 125. členu ZDR-1.



Paletna dvigala PALFINGER  
Nakladalne ploščadi PALFINGER  
Dvižne košare PALFINGER  
Komore SPIER  
Prikolice HUFFERMANN in GFOLLNER  
Prekucniki MEILLER  
Stroji za prekladanje SENNEBOGEN  
Dodatna oprema  
Prikolice po meri

**BIJOL**  
WWW.BIJOL.SI

Obiščite nas na  
sejmu v Celju med  
9.-12.5.19!

BIJOL D.O.O., T.:02/87-90-156 E.:info@bijol.si

# EMISIJE TOVORNIH VOZIL

Države članice Evropske unije so zavezane k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov. Emisije CO<sub>2</sub> iz prometa predstavljajo pomemben del skupnih toplogrednih plinov emisij v Evropi. V skladu s to politiko je bila Evropska komisija pozvana k pripravi predloga za uvedbo standardov emisij CO<sub>2</sub> za težka tovorna vozila. Uredba Komisije (EU) 2017/2400, 2017, vzpostavlja certifikacijo izpustov CO<sub>2</sub> za težka tovorna vozila s 1. januarjem 2019.

Besedilo: Marko Kroflič



**EVROPSKA KOMISIJA** je za ta namen razvila orodje za merjenje emisij VECTO, ki je ključni sestavni del evropske metodologije certificiranja CO<sub>2</sub> in porabe goriva za težka tovorna vozila. Metodologija certificiranja CO<sub>2</sub> temelji na merjenju učinkovitosti različnih sestavnih delov vozil, ki prispevajo k porabi energije vozila (aerodinamični upor, izgube navora v pogonskem sistemu, poraba energije pri pomožnih sistemih, kotalni upor itd.). Rezultati teh meritev se nato uporabijo kot vhod v orodje VECTO za simulacijo delovanje vozila v različnih voznih razmerah. V ta namen je bila razvita vrsta uradnih voznih ciklov.

Sektor težkih tovornih vozil je raznolik, saj obsega precejšnje število različnih tipov in modelov vozil, velik delež vozil je prilagojen po željah strank. To zahteva pridobitev posebnih podatkov za vsako proizvedeno vozilo emisij CO<sub>2</sub> in porabo goriva z uporabo simulacijske programske opreme. Za lažje upoštevanje raznolikosti sektorja se vozila delijo v skupine vozil s podobno konfiguracijo osi, šasije in največjo tehnično dovoljeno maso vozila. Ti parametri opredeljujejo namen uporabe vozila, na podlagi tega se določi sklop preizkusnih ciklov v simulaciji.

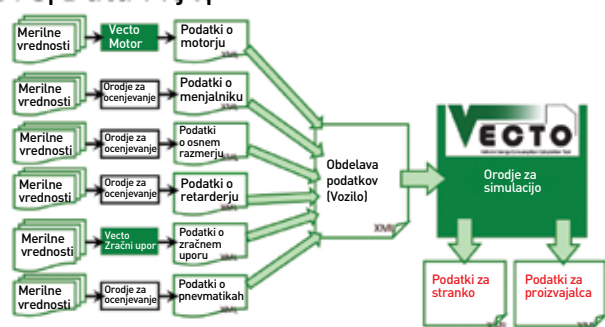
VECTO (Vehicle Energy Consumption calculation Tool – Orodje za izračun porabe goriva tovornih vozil) je programska oprema za simulacijo porabe goriva tovornih vozil, ki je nastala ob pomoči Evropske komisije. Namenjena je merjenju izpušnih plinov CO<sub>2</sub> in porabe goriva pri težkih tovornih vozilih (tovornjaki, avtobusi), katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg. To orodje se mora uporabljati za merjenje izpuhov pri vseh novih tovornih vozilih, ki so dana na trg od 1. januarja 2019. Vsi podatki, ki so izmerjeni s pomočjo orodja VECTO, se prenašajo v bazo, ki jo upravlja Komisija EU. Podatki so na voljo

vsem zainteresiranim za vsa nova tovorna vozila in avtobuse. Razvitih je bilo pet različnih profilov za tovorna vozila in pet profilov za avtobuse, ki odražajo trenutno stanje evropskih tovornih vozil in avtobusov. Vhodni podatki za program VECTO so parametri porabe energije posameznih komponent. Za simulacijo porabe goriva in CO<sub>2</sub> izpustov se upoštevajo podatki o kotalnem in zračnem upor, mase in vztrajnosti, trenje menjalnika in moči motorja pri standardiziranih voznih ciklih.

## KAKO DELUJE VECTO?

VECTO je programska oprema, ki je prosto dostopna na spletni strani <http://bit.ly/VECTO>. Programska platforma VECTO je sestavljena iz programske opreme VECTO in vrste drugih programskih orodij, razvitih za potrebe postopka certificiranja tovornih vozil. Med njimi so VECTO-Engine, VECTO-AirDrag in VECTO-hash&sign. Orodja se uporabljajo na različnih točkah med postopkom certificiranja.

## VECTO: pridobivanje podatkov



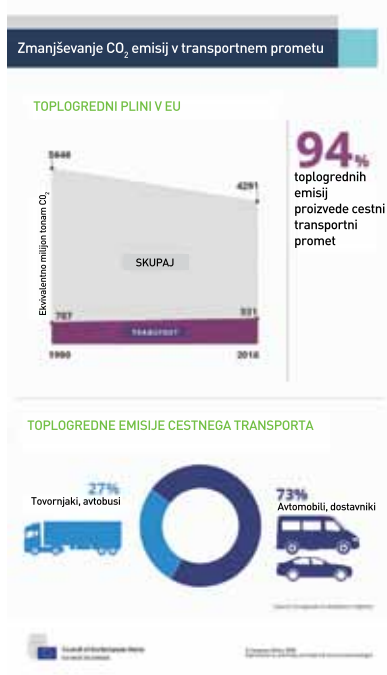
Programska oprema se uporablja na računalniku z operacijskim sistemom Windows. Program je napisan v programu C# in deluje kot prenosna aplikacija, kar pomeni, da je ni treba namestiti na računalnik.

Program lahko deluje v dveh načinih – v deklaracijskem in inženirskem načinu. Deklaracijski način je namenjen simulaciji porabe CO<sub>2</sub> (ni mogoče prosto spreminjati vseh parametrov), inženirski način je namenjen različnim simulacijam vozila in se lahko vsi parametri prosto nastavljajo.

Za izvedbo simulacije je treba vnesti vrsto vozila (vlačilec, tovornjak), konfiguracija osi (4 x 2, 4 x 4, 4 x 6 ...), bruto masa vozila, masa vozila, značilnosti pnevmatik (koeficient kotalnega upora, mere koles), značilnosti motorja in pomožnih pogonov.

## EU SPREJEMA UKREPE ZA ZMANJŠANJE EMISIJ CO<sub>2</sub> ZA TOVORNJAKE

Romunsko predsedovanje Svetu je februarja letos doseglo začasni dogovor s predstavniki Evropskega parlamenta o novih pravilih, ki določajo zavezujoče cilje za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> za teška tovorna vozila. Začasni sporazum zahteva potrditev s strani držav članic. Nova pravila bodo zagotovila, da bodo med letoma 2025 in 2029 novi tovornjaki v povprečju izpustili 15 odstotkov manj CO<sub>2</sub> v primerjavi z emisijami leta 2019. Od leta 2030 dalje bodo morali v povprečju izpustiti 30 odstotkov manj CO<sub>2</sub>. Ti cilji so zavezujoči, proizvajalci tovornjakov, ki ne bodo izpolnjevali pogojev, bodo morali plačati denarno kazen v obliki premije za presežne emisije.



Sočasno je bila dogovorjena okrepitev sistema spodbud za vozila brez emisij in z nizkimi emisijami (ZLEV – električna vozila, CGN, LPG pogoni) v sektorju težkih tovornih vozil v primerjavi s tistim, ki ga je predlagala Evropska komisija. Avtobusi in avtobusi so izvzeti iz sistema ZLEV, ker so ta vozila že spodbujena z drugimi ukrepi.

Dogovorjeni so tudi posebni ukrepi, ki bodo zagotovili razpoložljivost zanesljivih podatkov. Podatki bodo pridobljeni z napravami na vozilu, ki spremljajo dejansko

porabo goriva in energije težkih vozil.

Emisije CO<sub>2</sub> iz težkih vozil, vključno s tovornjaki in avtobusi, predstavljajo približno 6 odstotkov skupnih emisij CO<sub>2</sub> v EU in 27 odstotkov skupnih emisij CO<sub>2</sub> v cestnem prometu. Junija 2018 je Svet sprejel pravila za spremljanje in poročanje o emisijah CO<sub>2</sub> ter porabo goriva novih težkih vozil. Trenutno zakonodaja EU ne določa nobenih zahtev za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> za takšna vozila.

Komisija je predlog o tej novi uredbi sprejela maja 2018, njen cilj je določiti standarde emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nova teška tovorna vozila in s tem pomagati državam članicam pri doseganju ciljev za zmanjšanje emisij. Začasni sporazum zahteva potrditev s strani držav članic. Potrditi ga je treba tudi z glasovanjem Evropskega parlamenta. Ko bodo ti koraki zaključeni, ga lahko uradno sprejme Svet – to se bo verjetno zgodilo do konca maja.

- VECTO (Vehicle Energy consumption Calculation Tool) je simulacijska programska oprema, ki jo je mogoče uporabiti stroškovno učinkovito in zanesljivo za merjenje emisij CO<sub>2</sub> ter porabe goriva pri težkih tovornih vozilih.
- Cilj EU je zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz prometa za 60 odstotkov.
- Emisije toplogrednega plina CO<sub>2</sub> iz avtomobilov znašajo približno 12 odstotkov celotnih emisij CO<sub>2</sub> v EU. Cestni promet je drugi največji vir emisij toplogrednih plinov v EU, po proizvodnji električne energije.

Evropsko združenje proizvajalcev vozila (ACEA – The European Automobile Manufacturers' Association) je ob napovedi sprejetja zaveze o zmanjšanju izpustov emisij opozorilo glede stanja infrastrukture za polnjenje električnih vozil. Za doseganje ciljev bo potrebno do obdobja 2025/2030 ob avtocestah zagotoviti vsaj 6.000 hitrih polnilnih postaj s kapaciteto nad 500 kW ter 20.000 običajnih polnilnih mest za električna vozila. Skupaj kar 26.000. Generalni direktor ACEA, Erik Jonnaert pravi: »Šokantno dejstvo je, da danes ni na voljo nobene javne točke za polnjenje tovornjakov na dolge razdalje. Še več, standard za zahtevane vtičnice velikih moči še ne obstaja.«

LNG in CNG – V nekaterih državah članicah EU so trenutno prisotne javne bencinske črpalke za stisnjen zemeljski plin (CNG) in utekočinjeni zemeljski plin (LNG), vendar je njihova distribucija po Evropi še vedno zelo neenotna, število črpalk pa ostaja nizko. Za doseganje ustreznih polnilnih mest in bencinskih črpalk je treba določiti cilje in sprejeti ustrezen akcijski načrt za uvedbo infrastrukture. To je pomembno za doseganje ciljev zmanjšanja emisij – če ne bo ustrezne infrastrukture, kupci ne bodo kupovali vozil na alternativne pogone.

Ugotavljanje skladnosti cestnih vozil v Republiki Sloveniji je del evropskega sistema preverjanja vozil, ki omogoča, da se dajejo v promet samo vozila, ki ustrezajo veljavnim predpisom in tako zagotavljajo največjo možno stopnjo varnosti v prometu in varovanja okolja. Ti predpisi so za nekatere kategorije vozil že v celoti usklajeni v vseh državah EU, za preostale pa ta postopek še poteka.

Agencija za varnost v cestnem prometu (AVP) je odgovorna za postopke ugotavljanja skladnosti vozil in izdaje COC dokumentov. Glede vpisa podatkov o izmerjenih emisijah CO<sub>2</sub> tovornih vozil je vodja sektorja za vozila, mag. Tomaž Svetina, povedal: »V Republiki Sloveniji se posredujejo tehnični podatki vozil v postopkih evidentiranja tipov vozil za izvedenke skladno s podatki enotnih evropskih homologacij. Na osnovi tehničnih podatkov enotnih evropskih homologacij se potem izdajajo dokumenti COC oziroma posledično potrdila o skladnosti z identičnimi podatki, kot so na dokumentih COC. V danem primeru se bodo zbirali podatki o CO<sub>2</sub> v skladu s postopki homologacije tipa vozila oziroma izdanimi dokumenti COC tudi pri nas. Glede na to, da je glavni namen zbiranja teh podatkov večletno znižanje emisij izpušnih plinov, pa predvidevamo, da se bo glavna podatkov glede CO<sub>2</sub> zbirala pri letnem poročanju Evropski komisiji.«





# STUTTGART RETRO CLASSICS

Zadnja leta je stuttgartski sejem starodobnikov prevzel dolgoletni primat essenske Techno Classice – največja prireditev za starodobna vozila na svetu. Oba dogodka privabita množico ljubiteljev starodobnikov iz Evrope in drugih celin. Retro Classics 2019 je bil na ogled že med 7. in 10. marcem, kar je malce bolj zgodaj kot po navadi. Organizatorji so objavili, da je prireditev obiskalo 90.000 ljudi in da so na 140.000 m<sup>2</sup> razstaviščnega prostora postavili na ogled 4.000 vozil iz vseh obdobjev avtomobilizma.

Besedilo in fotografije: Emil Šterbenk

**OB OSEBNIH** avtomobilih, motociklih in različnih vrstah gospodarskih vozil so bili na voljo novi in rabljeni rezervni deli in oprema. Najti se je dalo celo letniku vozila ustrezna oblačila. Na sejmu je bila bogata izbira strokovne in poljudne literature, modeli različnih meril, ob vsem tem pa so organizirali še množico spremljevalnih prireditev. Za vsakega obiskovalca se je našla kakšna zanimiva tema. Blagovna znamka Retro Classics je zaradi naštetega oktobra 2018 v Londonu prejela zveneči naslov: Show of the Year.

## OBISKOVALCI VEDO, KAJ HOČEJO

Obiskovalci so prišli z vsega sveta, večji del, seveda, iz Evrope. Med Evropejci so letos največjo rast števila opazili pri obiskovalcih iz Italije in Češke. V uradnem poročilu so poleg



V obširni ponudbi literature je najti tudi izvirne prospekte gospodarskih vozil.

Švicarjev, Avstrijcev in Francozov izpostavili še obiskovalce iz ZDA, Singapura, Izraela, Malezije, Katarja in Filipinov. Kar 27 odstotkov obiskovalcev je kot glavni razlog obiska navedlo nakup rezervnih delov ali vozil. Le tretjina jih je prišla zgolj na ogled prireditve. Kot glavni razlog za obisk Retro Classics jih je 27 odstotkov navedlo razstavo BMW-moto šport, le odstotek manj jih je prišlo zaradi "Passione Italiana", ameriški avtomobili so privabili dobro petino obiskovalcev, enako kot sekcija NEO CLASSICS®, za katero se je znova izkazalo, da je rastoči segment starodobništva (avtomobili med 20 in 30 let ter mlajša, a po kakovosti, lastništvu ali zmogljivostih izstopajoča vozila).

### STARODOBNIKI SO »IN«

Ankete so potrdile, kar kažejo že osnovni kazalci – zanimanje za starodobna vozila še vedno raste. Čeprav nekatera poročila navajajo, da cene starodobnikov stagnirajo oziroma celo malce padajo, tega v Stuttgartu ni bilo čutiti (vsaj sam tega nisem opazil, kakor tudi ne prijatelji in znanci, s katerimi sem se pogovarjal o cenah). Morda je res, da so povprečna vozila dosegla podobno ceno kot lani ali celo malo manj, vendar so posebej dobro ohranjeni in pikolovsko obnovljeni primerki dosegali zelo visoke številke. Na Retro Classicsu veliko vozil, delov, literature in opreme menja lastnike. S tem so bili letos zadovoljni tako prodajalci kot kupci. Skoraj dve tretjini anketiranih obiskovalcev sejma Retro Classics je povedalo, da so lastniki najmanj enega starodobnega vozila, zato ne preseneča, da jih je več kot tretjina na prireditvi že kaj kupila oziroma naročila.



Na ogled je bilo veliko avtobusov iz štirih desetletij po drugi svetovni vojni.

## Bogato opremljeni dolgoprogaš

Veliko pozornosti je požel Mercedesov Langhauber, model L 315 iz leta 1956. Šestvaljni 8,3-litrski motor je razvil 107 kW (145 KM), moč do zadnjih koles pa je prenašal 6-stopenjski ZF-ov menjalnik. Prazen je tehtal 6 t in pri tem zmožgel prepeljati 7,25 t tovora. Kabina je bila opremljena gosposko – z blestečimi lesenimi oblogami kot v kakšni pregrešno dragi jahti. Tovrstne Mercedesove kabine so izdelovali v karoserijski delavnici Wackenhut. Vozniški sedež je bil debelo oblažinjen, a ni bil vzmeten, kakor tudi ne dvojna sovozniška klopa.

Volan ni imel servo pomoči, v »spalnici«, ki je v tovorni prostor segala kot malo večji predal, pa je bila zgolj ena postelja. Ta vozila so proizvajali od leta 1956 do 1964 v Gaggenauu.



▶ **Odlična priložnost za nakup novih in rabljenih delov**



V hali 8, v kateri so razstavljeni večinoma gospodarska vozila, je vedno na ogled lepo število traktorjev.



Mercedesov Rundhauber letos slavi 60-letnico – v ozadju trambusa istega proizvajalca.

### GOSPODARSKA VOZILA KRALJUJEJO V HALI 8

Vsekakor je bil večji delež vozil namenjenih za prodajo med osebnimi avtomobili kot med gospodarskimi vozili. Manjša gospodarska vozila je bilo najti po vsem razstavišču, tovornjake in avtobuse pa skoraj izključno v hali 8. Tam so jim družbo delali še traktorji in drugi



Nadstropni Neoplan je bil odprt, zato so si ga številni obiskovalci ogledali tudi od znotraj.

kmetijski stroji. Ker je Retro Classics stuttgartska prireditev, je tam pomemben Mercedes. In med Mercedesi je bil v središču pozornosti njihov Kurzhauber oziroma Rundhauber (vozilo s kratkim oziroma okroglim motornim pokrovom). Ta legendarni tovornjak namreč letos slavi 60. rojstni dan. Zaradi motorja, ki so ga nekoliko »stisnili« v notranjost kabine, je medosna razdalja malo krajša – to pa pomeni manjši obračalni krog in večjo okretnost vozila.

Na prireditve so pripeljali kesonarja z dolgo medosno razdaljo, letnik 1966 z oznako: 1113 (starejši model se je imenoval 322). Prvi dve številki pomenita največje dovoljeno maso vozila (11 t), drugi pa moč motorja, izraženo v KM (130). Ob tem modelu so bili med to-

vornjaki na splošno v večini Mercedesi. Najstarejši tovornjak je bil Benz iz leta 1921, na drugem koncu časovne premice pa so pokazali aktualnega Actrosa. Zelo zanimiv kamion je bil Lancia Esadelta. Ob predstavitvi leta 1959 je šestvaljni 8,2-litrski dizel zmožal moč 115 KM, druga serija (1962) pa je bila močnejša za 11 KM. Posebnost tega motorja je bila glava iz lahke litine, v kateri so bili za vsak valj vgrajeni po štiri ventili.

Avtobusi so bili iz malo ožjega časovnega razdobja – od štiridesetih do konca sedemdesetih let dvajsetega stoletja. Tudi med njimi so prevladovali Mercedesi, a pri tej vrsti vozil ni šlo brez Neoplanov ter Seter in tudi kakšen Saviem se je našel.



Saviema iz leta 1977 poganja MAN-ov motor, moči 121 kW (165 KM), ki je nameščen med premama in ne v zadku vozila ali spredaj.



# SKRAJŠAN NOS IN SVETOVNI USPEH

Mercedes-Benz je 5. marca 1959 v Stuttgartu predstavil tovornjake modelov L 322, L 327 in L 337 s kratkim nosom. Prvi dve različici sodita v razred srednje težkih tovornih vozil, ki so jih proizvajali v obratu v Mannheimu. Različica L 337 s 300 mm daljšim nosom, pa pripada razredu težkih tovornih vozil. Proizvajali so jo v obratu Gaggenau.

Besedilo: Boštjan Saje

► **RAZLIČICA L 328**, uvedena leta 1961 (L 911 iz leta 1963 po spremembi oznake modela), ima obračalni krog, ki je za 2.400 milimetrov manjši kot pri modelu z dolgim nosom L 312. Hkrati pa sta bila hrup v kabini znosnejši in vdor toplote motorja v kabino veliko izboljšana v primerjavi z LP 328 / LP 911. Oznaka P pri imenu modela označuje Pullman, udobno opremljeno in prostorno kabino. Model LP 333, ki so ga izdelovali od leta 1958 do leta 1961, je triosni 16-tonski tovornjak. Medtem ko so dvoosni tovornjaki tehtali le do dvanajst ton, pa imajo modeli LP 333 dovoljeno skupno maso vozila 16 ton. Če so jim dodali še priklopnike, ki so bili odobreni pred 1. januarjem 1958, je dovoljena skupna teža vozila znašala 32 ton. S tem je lahko pripeljal več kot 20 ton tovora.



Modeli so bili na voljo kot tovorna vozila, prekucniki in vlačilci, s pogonom na vsa kolesa, v težkem razredu pa tudi s tremi osmi. Šasije vozil s kratkim nosom so bile v uporabi za gasilske in komunalne službe, kot so čiščenje ulic in zbiranje odpadkov, bile so tudi podlaga za številne nadaljnje uporabe, od mešalnikov cementa do specialnih cistern. Kako priljubljeni so bili tovornjaki s prijaznim, okroglim kratkim pokrovom, v primerjavi s tistimi, ki so bili v

tem času na voljo, je mogoče primerjati s prodajnimi številkami: najuspešnejše vozilo s kratkim nosom je bil model 322, ki se je po reorganizaciji oznak modela leta 1963 preimenoval v model 1113, kar pomeni enajst ton dovoljene skupne mase vozila in moč motorja 96 kW (130 KM). Med letoma 1959 in 1969 je bilo izdelanih več kot 60.000 vozil, tako modelov s kratkim nosom (L) kot tudi modelov s pogonom na vsa kolesa (LA).



# Pomorski transport pluje po mirnem morju, bo tako ostalo?

Za pomorski promet je bilo leto 2018 dokaj uspešno. Pristanišča poročajo o zmerni rasti, ladjarji o solidnem poslovanju, čeprav so nekateri ladjarji leto končali v rdečih številkah. Nadaljujejo se konsolidacije v industriji, ki bo v letu 2019 pod pritiski vse dražjih pogonskih goriv, povečevanja trgovinskih pritiskov med gospodarskimi velesilami in delnega ohlajanja globalnega gospodarstva. Kljub izzivom pa naj bi leto 2019 ohranilo mirno morje, za naprej pa se nam morda le napoveduje nekaj več pene med morskimi valovi.

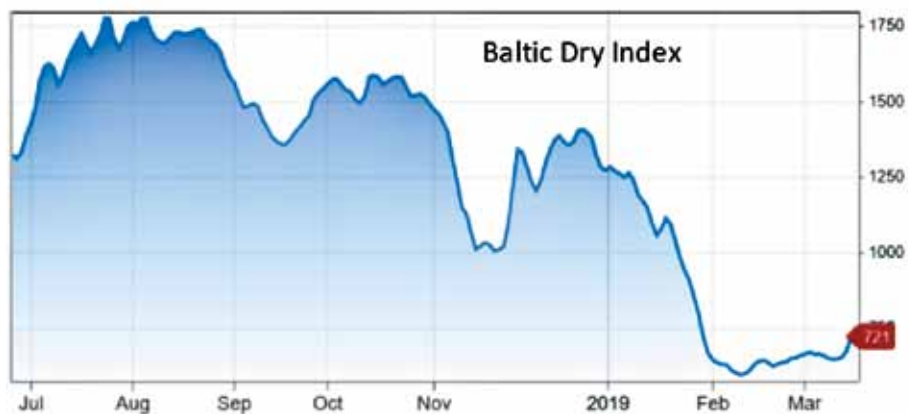
Besedilo: Bojan Beškovnik

**REZULTATI** pretovora največjih pristanišč, pretovora kontejnerjev na ključnih terminalih in poslovanja pomorske industrije izkazujejo pozitivno leto 2018. Zagotovo je večina deležnikov v pomorski industriji imela dokaj mirno morje, ki pa morda le ne bo za dolgo ostalo tako mirno. Že BDI (Baltic Dry Index) nakazuje spremembe v pomorski industriji. Njegova vrednost je od konca leta 2018 s 1.250 točk upadla že pod 600 točk, vendar se je nato v mesecu marcu povzpela na 730 točk. BDI izkazuje stroške prevoza razsutega tovora po svetovnih morjih. Manj povpraševanja vpliva na zniževanje cen, kar se odrazi v nižjem indeksu. Z zamikom pa lahko upad povpraševanja po surovinah opazimo v zmanjševanju naročil prevozov končnih izdelkov. Vpliv se izrazi tudi v kontejnerskem prometu.

Na vse težje razmere zagotovo vplivajo tudi trgovinska oz. carinska zaostrovanja, ki jih postavljajo predvsem ZDA, s svojo zunanjepolitično in trgovinsko držo. Vplivi so bili deloma opazni že v drugem polletju lanskega leta, ko so nekatera pristanišča začela zaostajati za rezultati iz prve polovice leta.

## MED DESETIMI NAJVEČJIMI KONTEJNERSKIMI PRISTANIŠČI BREZ VEČJIH SPREMEMB, EVROPSKA PRETEŽNO Z RASTJO

Največja pristanišča po pretovoru kontejnerjev so v povprečju povečala promet s kontejnerji za 4 odstotke. Le



Gibanje vrednosti BDI.

pristanišči Hongkong in Dubaj sta zaostali za pretovorom iz leta 2017. Hongkong, ki je bilo tretje največje kontejnersko pristanišče še v letu 2012, se sedaj uvršča na sedmo mesto in ga bo v letošnjem letu najverjetneje prehitelo kitajsko pristanišče Qingdao, ki je lani pretovorilo 19,31 mio TEU oz. le 281 tisoč TEU manj od Hongkonga. Vodilno vlogo med kontejnerskimi pristanišči zadržuje Šanghaj, ki je lani pretovorilo 42,01 mio TEU in ob tem doseglo 4,4-odstotno rast prometa. Med evropskimi pristanišči ostaja vodilno po celotnem pretovoru in pretovoru kontejnerjev nizozemski Rotterdam. Lani so preložili rekordnih 469 mio ton različnega blaga. Od tega 14,51 mio TEU in s tem dosegli 5,7-odstotno rast pretovora kontejnerjev. Pristanišče Antwerpen je drugo največje evropsko pristanišče. Lani

je pretovorilo 235,2 mio ton tovora in doseglo 5,2-odstotno rast. Višjo, kar 6,2-odstotno, rast so dosegli pri pretovoru kontejnerjev. Preložili so 11,1 mio TEU. V Hamburgu so skupno pretovorili 135,1 mio ton blaga. Pretovorili so 8,7 mio TEU in tako za odstotek zaostali za rezultatom iz 2017.

## SEVERNI JADRAN REKORDNO

Štiri pristanišča severnega Jadrana so imela odlično leto 2018. Skupaj so pretovorila 126,62 mio ton blaga. Na segmentu kontejnerjev pa je pretovor znašal 2,6 mio TEU. V tržaškem pristanišču so pretovorili 62,67 mio ton različnega tovora. Dosegli so 1,2-odstotno rast celotnega pretovora. Največji delež predstavljajo tekoči tovari, ki jih pretovorijo 43,23 mio ton. Pri kontejnerskem prometu so dosegli zavidljivo rast, ki se je povzpela celo do 17,7 od-

stotka. Pretovorili so 725.426 TEU oziroma 109.273 TEU več kot v letu 2017. Kljub rasti pretovora pa se zmanjšuje število dotikov ladij. Zabeležili so 3,12 odstotka manj dotikov ladij. Potrjuje se dejstvo, da ladjarji uvajajo vse večje ladje, z namenom zniževanja stroškov.

Benetke so leto 2018 zaključile s 26,50 mio ton prometa. Dosegle so 5,4-odstotno rast. Delež pretovorjenega tekočega tovora je zelo podoben generalnemu tovoru in predstavlja dobro tretjino poslovanja pristanišča. Na segmentu kontejnerskega prometa je bilo preloženih 632.250 TEU. Dosežena je bila 3,4-odstotna rast. Pretovor se je povečal tako na uvozu kot izvozu kontejnerjev.

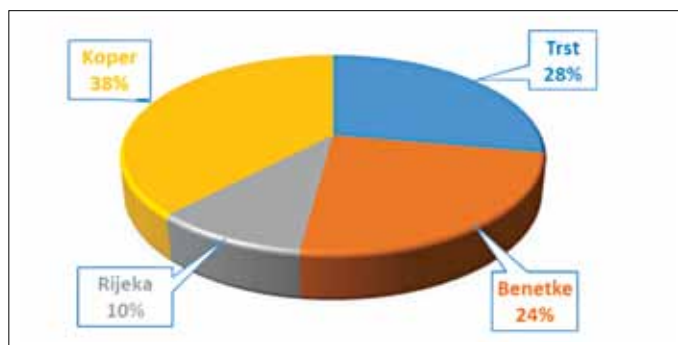
Pristanišče na Reki je lani pretovorilo 13,40 mio ton in tako doseglo 6,2-odstotno rast. Največji delež predstavljajo tekoči tovari. Teh so na Reki pretovorili za 8,63 mio ton. Pretovor kontejnerjev je znašal rekordnih 260.375 TEU. Dosežena je bila 4,1-odstotna rast prometa s kontejnerji.

Iz Luke Koper, d. d., prav tako poročajo o rekordnih rezultatih. Skupni pretovor pristanišča je presegel 24,05 mio ton blaga. Dosežena je bila 3-odstotna rast. Rast je bila dosežena na vseh blagovnih skupinah, z izjemo tekočih tovorov, kjer je bil zaostanek malenkosten. Najvišja rast je bila dosežena na generalnih tovorih. Ob pretovoru 1,53 mio ton je rast znašala kar 11 odstotkov. Na segmentu kontejnerskega prometa je bilo pretovorjenih rekordnih 988.499 TEU. Zavidljiva rast v višini 8 odstotkov le ni bila dovolj, da bi pristanišče preseglo magično mejo 1 mio TEU. Tudi v koprskem pristanišču je bilo sprejetih manj ladij kot predhodno leto. Prihajajo vse večje ladje, ki pa dosegajo tudi višjo izkoriščenost zapolnitve tovarnega prostora.

## NAPOVEDI ZA 2019

Pretovori iz preteklih let in uporaba specializiranih ladij temeljijo na vse večjih ladjah, kar bo tudi v tem letu postavljalo nove izzive za celotno industrijo. Pristanišča oz. terminali se bodo morali prilagajati na infrastrukturni in suprastrukturni strani poslovanja. Posledično je v pristaniščih manj dotikov ladij, kar vpliva na prihodke ladijskih oz. pomorskih agentov. Vse večje ladje so dlje časa v pristanišču in lastniki tovora dlje časa čakajo na sprostitev blaga ali kontejnerja za nadaljnjo odpremo.

Združevanje ladjarjev in njihovo povezovanje narekuje več dejavnikov, in sicer vse večje ladje, ki jih je težko napolniti, finančne težave še iz preteklih let, ki spodbujajo finančne prevzeme, in naraščajoči stroški obratovanja. Mednje se vse bolj opazno uvrščajo tudi stroški povezani z bolj čistim transportom, ki ustvarja manjši ogljični odtis. Prelomnica bo konec tega leta, ko bodo morali ladjarji zagotoviti ustrezne rešitve za zniževanje emisij od leta 2020, ki bodo vplivale na dvig obratovalnih stroškov. Združevanje ali prevzemi med ladjarji izboljšujejo njihovo poslovanje in finančne rezultate, vendar omejujejo ponudbo na trgu, kar posledično vpliva na zmanjševanje možnosti izbire načina transporta. Moč pomorskega prometa, ki predstavlja skoraj 90 odstotkov svetovnega prometa premikanja dobrin, se vse bolj koncentrira okoli peščice subjektov.



Delež pretovora kontejnerjev v severnem Jadranu v letu 2018.

Za leto 2019 ne gre pričakovati večjih odmikov od poslovanja iz leta 2018. Morebitni občutnejši upad povpraševanja lahko predvsem dolgoročno zamaje pomorsko industrijo. Naročene so velike ladje, katerih zmogljivost presega 22.000 TEU. Več kot 50 odstotkov vseh naročil nove flote ladjevja je povezanih s temi »mega« ladjami. Takšnim ladjam se prilagajajo pristanišča, ki investirajo v podaljšanje pomolov in v novo ter zmogljivejšo prekladalno opremo. Upad pretovora pa pomeni slabše poslovanje in znova se lahko znajdemo v močnem vrtincu, ki bo zapenil za sedaj še mirno morje.

STORITVE SKLADIŠČENJA  
TRANSPORTNE STORITVE  
OSTALE STORITVE

**BTC**  
Logistični center

BTC Logistični center | 1533 Ljubljana | Letališka 16  
telefon: 01 585 11 88 | faks: 01 585 10 07  
e-pošta: [logisticni.center@btc.si](mailto:logisticni.center@btc.si) | [www.logisticni-center.si](http://www.logisticni-center.si)

# LOGISTIČNI KONGRES 2019



**Mednarodni poslovno-logistični kongres Oskrbovalne verige v znanosti in praksi je osrednji letni dogodek Slovenskega logističnega združenja (SLZ), ki se izvaja od leta 2013. Namen dogodka je predstaviti in izmenjati domače in tuje prakse ter udeležence seznaniti z aktualnimi novostmi oz. trendi na področju oskrbovalnih verig.**

Besedilo: **dr. Josip Orbančić**

**KONGRES** spodbuja tako sodelovanje med uporabniki in naročniki logističnih storitev kot tudi povezovanje akademske sfere z gospodarstvom. Letošnji kongres je bil od 3. do 5. aprila v Portorožu.

Gospodarska rast ponuja logistični dejavnosti vse več dela, hkrati pa primanjkuje logističnih kapacitet in kadra, pritisk na eni strani na cene in na drugi strani na plače pa je vedno večji. Odgovori na to so organizacijske, informacijske in tehnološke rešitve za optimiranje logističnega procesa, kar je bilo tudi ključno sporočilo kongresa. Organizacija & tehnološka modernizacija le skupaj pomenita odličnost in dodajata vrednost.

Program letošnjega kongresa je poudaril naslednje teme:

- kako bodo spremembe v carinskem poslovanju vplivale na poslovanje;
- bo tovorni list (CMR) kmalu postal obvezen v elektronski obliki (eCMR);
- učinkovita organizacija logistike – izziv za prihodnost;
- moderne tehnološke rešitve poznamo, kako jih pravilno umestiti v proces;
- digitalizacija v logistiki in transportu, kako izpeljati projekte, da bodo rezultati v skladu s pričakovanji.

Zanimiva je bila izjava generalne direktorice GZS mag. Sonje Šmuc v pozdravnem nagovoru, da je dodana vrednost v slovenski logistiki 44.000 evrov na zaposlenega letno ter da ena minuta čakanja tovornjaka na meji stane 2 evra. Prav tako so bile izražene številne skrbi glede brexita, pomanjka-



Pozdravni nagovor predsednika SLZ Igorja Žule (foto Orbančić).



Udeležba na kongresu je vsako leto večja (foto Orbanič).

nja voznikov, konkurence ipd. V uvodu so kongres nagovorili tudi Rok Svetek, Andrej Planina, Robert Sever in Peter Pišek. Pred vsebinskim delom je prisotne pozdravil predsednik SLZ Igor Žula, ki se je v imenu organizatorja zahvalil vsem, ki so kakorkoli pomagali pri organizaciji in izvedbi kongresa ter vsem udeležencem.

## PROGRAM KONGRESA

**Prvi dan kongresa** so bile obravnavane tri ključne teme: Kako bodo spremembe v carinskem poslovanju vplivale na poslovanje?, Bo tovorni list (CMR) kmalu postal obvezen v elektronski obliki (eCMR)? in Učinkovita organizacija logistike – izziv za prihodnost. Izvedeni sta bili tudi dve okrogli mizi: Transformacija logistike tudi kot vsebinski in organizacijski izziv!, ki jo je vodil Franci Pušenjak, ter Kako se pripraviti na uvedbo eCMR?, ki jo je vodil Robert Sever.

**Drugi dan kongresa** sta bili obravnavani naslednji temi: Moderne tehnološke rešitve poznamo, kako jih pravilno umestiti v proces? in Digitalizacija v logistiki in transportu, kako izpeljati projekte, da bodo rezultati v skladu s pričakovanji? Vsaki temi, ki je vsebovala šest referatov, je sledila okrogla miza, in sicer: Kako v transportu in logistiki vzpostaviti učinkovito funkcijo razvoja tehnologije in storitev? Zakaj je to pomembno? ter Zakaj z digitalizacijo v logistiki in transportu ne smemo čakati? Zakaj so te odločitve tako težke? Na koncu drugega dne je bil zaključek kongresa.



**Tretji dan** pa je bil organiziran ogled dobre prakse v podjetju Lama avtomatizacija v Dekanih.

V predverju kongresne dvorane so se na razstavnih prostorih predstavili številni akterji logistične scene v Sloveniji. Ob kongresu so potekala druženja in mreženja v odmorih ter na družabnem srečanju.

## UČINKOVITA ORGANIZACIJA LOGISTIKE

Nekoliko podrobneje se bomo ozrli na predstavljeno tematično Učinkovita organizacija logistike. V okviru te teme so bile naslednje predstavitve: Logistika kot ključni faktor pri zagotavljanju visoke produktivnosti in učinkovitosti podjetja (Damjan Zupančič, TPV, d. o. o.), Vloga in upravljanje logistike v globalnem sistemu (mag. Marjana Krajnc, Danfoss Trata, d. o. o.), Kako pristopiti in kje so izzivi pri celoviti transformaciji logistike v globalnem sistemu (Robert Ljoljo, MBA, Novartis). Vsi navedeni referenti so sodelovali v okrogli mizi: Transformacija logistike tudi kot vsebinski in organizacijski izziv! (Moderator: Franci Pušenjak, LOMA consulting, d. o. o.).

Logistika se na eni strani srečuje z zahtevami kupcev, ki pričakujejo visoko kakovost in kratke roke ter sprejemljive cene. Na drugi strani vodstva podjetij želijo čim nižje stroške. Logistika se še vedno obravnava kot strošek, vendar je bilo poudarjeno, da je to sicer res, vendar ima logistika tudi dodano vrednost. Kadar vse teče, se lahko misli, da je logistika strošek, kadar pa nastanejo problemi, je lahko logistika ključni dejavnik uspeha podjetja. Glede digitalizacije je rečeno, da je neizogibna in pri tem ne smemo biti le sledilci, postati moramo igralci. To je bilo prikazano na primeru AVG in RFID v TPV Novo mesto. Obravnavano je bilo tudi upravljanje kategorij izdelkov (category management). Okrogla miza je bila sklenjena z ugotovitvijo, da je treba aktivneje delovati na področju digitalizacije, pametnih rešitev in vodenja kategorij.



Slovensko logistično združenje (SLZ)  
se zahvaljuje pokroviteljem in partnerjem za podporo pri Logističnem kongresu 2019.

Generalna pokrovitelja

Pokrovitelj večera

Veliki pokrovitelji



Pokrovitelji

Partnerja

Medijska partnerja



## SPREMEMBE V CARINSKEM POSLOVANJU

Milena Budimirovič iz Svetovne carinske organizacije (WCO) v Belgiji je predstavila novosti v carinjenju z vidika Svetovne carinske organizacije. Podrobneje je predstavila informacije in tehnologije, ki imajo potencial za preoblikovanje trga, kot so umetna inteligenca (AI), internet stvari (IoT), droni, 3D-tiskanje in tehnologija veriženja blokov, ter poročilo študije in glavne ugotovitve.

Da bi nove tehnologije spoznala tudi carina, so ustanovili virtualno delovno skupino za prihodnost carine, ki jo sestavljajo carinske uprave, zasebni sektor, mednarodne organizacije in akademski krogi. Skupina je pripravila študijo o prelomnih tehnologij, ki združuje vse delo, ki so ga opravili v okviru skupine. V študiji so vključili tudi 18 konkretnih primerov, ki so nam jih zaupali naši člani.

Sledila je Maite Miret iz organizacije EurTradeNet v Španiji. Vse nove sisteme ne glede na to, ali so centralizirani, porazdeljeni ali hibridni, bo treba v skladu s Carinskim zakonikom uvesti po vsej EU. Zato bo treba tudi na globalni in državni ravni pozorno spremljati uresničevanje splošnega načrta, ki ga je pripravil Generalni direktorat za obdavčenje in carinsko unijo in so ga

sprejele države članice v skladu z viri, ki jih imajo na voljo. EurTradeNet aktivno sodeluje pri prenovi e-carin in pri tem ponuja specializirano znanje in najboljše svetovanje s področja informacijskih tehnologij v povezavi s carinami.

Zadnji govorec v prvem sklopu je bil mag. Boris Kastelic iz Finančne uprave RS, Generalni finančni urad. Predstavil je spremembe v carinskih postopkih v Sloveniji. Največja novost, ki bo pomenila enormno povečanje izvajanja carinskih postopkov in ki jo bo na koncu občutil skoraj vsak državljan (oz. vsaj tisti, ki si kdaj naročijo kakšno pošiljko preko spleta), je sprememba davčne direktive in ukinitve meje oprostitve (ki je znašala minimalno 22 evrov), do katere se danes, v primeru spletne trgovine, ne obračunava uvozni DDV. Ukinitve uvaja sprememba direktive DDV in stopi v veljavo v letu 2021, prinaša pa med drugim tudi spremenjen način obračunavanja DDV po tako imenovani shemi IOSS (Import One Stop Shop). Kratkoročni izzivi naše carine so poleg brexita tudi prenova uvoznega sistema SIAIS in ICS2, eCommerce paket, dvig kakovosti in učinkovitosti kontrol (za 30 odstotkov).

### EUROLOG 2020 v Sloveniji

Predsednik SLZ Igor Žula je napovedal, da bo prihodnje leto od 1. do 3 aprila Eurolog 2020 v Sloveniji. Letošnji je bil v Atenah. Eurolog je največji letni mednarodni kongres Evropske logistične organizacije ELA, ki spodbuja dialog med člani ELA, zlasti z nacionalnimi organizacijami, na nevtralni platformi. Kongres Eurolog predstavlja forum, na katerem lahko visoko cenjeni govorniki iz pomembnih evropskih industrijskih, trgovskih in storitvenih podjetij prikažejo trende in strategije v evropskem logističnem sektorju ter najboljšo prakso in uporabljene poglede uporabijo kot osnovo za oblikovanje posebnih priporočil.



Svetovalka v GS1 Slovenija Karmen Balantič, ki je na logističnem kongresu svetovala o standardih GS1 – ti se uporabljajo v več kot 20 različnih sektorjih gospodarstva in negospodarstva v več kot 150 državah po svetu – pravi, da so trenutno v ospredju digital-

na transformacija logistike, zagotavljanje vitkosti in agilnosti preskrbovalne verige, umetna inteligenca, pametne tehnologije.

»Brez standardov GS1 v teh procesih ne gre. Zagotoviti je namreč treba interoperabilnost vseh tehnologij, ki jih podjetja uporabljajo, da se vsi člani preskrbovalne verige povežejo med seboj. Kajti ključno je, da vsi govorimo oziroma govorijo isti jezik. Ne nazadnje to že zahtevajo potrošniki in zakonodaja,« poudarja Balantičeva.



# Nagrada Logist leta

Slovensko logistično združenje (SLZ) je na letošnjem Logističnem kongresu podelilo že štirinajsti naziv Logist leta. Za leto 2018 ga je prejela Valerija Špacapan Friš iz podjetja Schenker, d. d.

Schenker Slovenija je del globalne mreže, ki je lokalno prisotna na šestih lokacijah. Skupina DB Schenker je vodilni svetovni ponudnik globalnih logističnih storitev – podpirajo industrijo in trgovanje v globalni izmenjavi dobrin s pomočjo železniškega, cestnega, zračnega in pomorskega tovornega prometa po vsem svetu.

Predsednik Slovenskega logističnega združenja Igor Žula je poudaril, da dobitnica priznanja Logist leta 2018, Valerija Špacapan Friš, s svojim delom in rezultati dokazuje, da je logistika več kot le prevoz in skladiščenje blaga. Da je logistika več kot le izvajalec logističnih storitev, temveč partner podjetju. Dokazuje, da je oblikovanje novih poslovnih modelov mogoče in da visoka dodana vrednost na zaposlenega, ki je močno nad slovenskim povprečjem in tudi nad evropskim, ni naključje, predvsem pa ni nedosegljiva. Vendar pa je po-



Nagrajenka Valerija Špacapan Friš, Schenker d.o.o. in Igor Žula, (foto Orbančić).

trebno veliko vztrajnosti in inovativnosti, predvsem pa zavedanja, da smo stranki na razpolago in ji želimo pomagati pri vseh izzivih.



# ŠTEVILO PREKRŠKOV RASTE



Med vozniki tovornjakov in avtobusov se je število prekrškov, povezanih z uporabo alkohola in prepovedanih drog, od leta 2018 podvojilo, kar je razvidno iz rezultatov zadnje operacije TISPOL-a.



**OD 19. DO 24.** februarja je potekala vseevropska akcija nadzora prometa, ki se je osredotočila na tovornjake in avtobuse. Med skupinsko akcijo, ki je vključevala usklajen policijski nadzor v 29 sodelujočih državah, so se policisti osredotočili na varnost prevoza blaga in potnikov.

Po zadnjih rezultatih je bilo v 20 državah preverjenih 103.515 tovornjakov in 18.047 avtobusov, odkrili pa so več kot 33.000 kršitev (tovornjaki: 30.014, avtobusi: 3.371).

V 2.092 primerih je bila vozniku zaradi neustreznega stanja vozila prepovedana nadaljnja vožnja (2.046 tovornjakov in 46 avtobusov). V povprečju so bile ugotovljene kršitve ali napake pri 29 odstotkih tovornjakov in 18 odstotkih avtobusov.

**Večina kaznivih dejanj je bila ugotovljena na naslednjih področjih:**

- 8.203 vozniki tovornjakov in 208 voznikov avtobusov je kršilo predpise s področja delovnega časa, saj so vozili dlje, kot je to dovoljeno, in brez upoštevanja obveznih počitkov.
- Pri 3.413 primerih tahografi niso bili ustrezno upravljani.
- Manipulacije z digitalnimi tahografi so bile odkrite v 370 primerih.

- Med vozniki je bilo zaznanih tudi 212 prekrškov povezanih z alkoholom in 86 prekrškov povezanih z uporabo prepovedanih drog. To pa je skoraj dvakrat več kot pri kontroli izpred 12 mesecev (februarja 2018), ko je bilo v Evropi odkritih 115 prekrškov s tega področja (80 alkoholnih in 35 prepovedanih drog).

- V 7.857 primerih ni bilo poskrbljeno za tehnično postavitve kot tudi zavarovanje tovora, v 1801 primeru pa je bilo stanje celo tako resno, da je bila odrejena prepoved nadaljnje vožnje tovornjaka.

- Čeprav se število prekrškov na področju prevoza nevarnega blaga sprva zdi glede na odstotke majhno (manj kot 3 odstotke), so bili še vedno odkriti 703 prekrški (za 240 ali 51 odstotkov več kot v enakem obdobju prejšnjega leta).

V zvezi z avtobusnimi prekrški so bile najpogostejše kršitve manjkajoči dokumenti (58), neuporaba varnostnih pasov (22), previsoka hitrost (18) in tehnične napake na vozilih (8).

- 208 voznikov je tudi prekoračilo zakonsko dovoljeni čas vožnje. Volker Orben iz izvršnega odbora TISPOL-a je dejal: "Rezultati kažejo, da so inšpekcijski pregledi na področju tovarnega in potniškega prometa še vedno pomemben pristop k izboljšanju prometne varnosti. Zlasti na področju potniškega prometa se morajo potniki zanašati na dejstvo, da so vozila tehnično brezhibna in da vozniki niso utrujeni."

**Naslednja operacija TISPOL-a je potekala od 1. do 7. aprila s poudarkom na upoštevanju hitrostnih omejitev.**



**CENE GORIV V EVROPI 8. 4. 2019**

DRŽAVA	BENCIN 95	BENCIN 98/100	DIZEL
Albanija	173.000 ALL (1,38 EUR)		172.000 ALL (1,37 EUR)
Avstrija	1.207 EUR	1.361 EUR	1.208 EUR
Belgija	1.468 EUR	1.532 EUR	1.528 EUR
Belorusija	1.580 BYN (0,66 EUR)	1.690 BYN (1,21 EUR)	1.580 BYN (0,66 EUR)
BIH	2.160 BAM (1,10 EUR)	2.360 BAM (1,21 EUR)	2.360 BAM (1,21 EUR)
Bolgarija	2.140 BGN (1,09 EUR)	2.420 BGN (1,24 EUR)	2.340 BGN (1,20 EUR)
Češka	30.080 CZK (1,17 EUR)	32.480 CZK (1,27 EUR)	30.760 CZK (1,20 EUR)
Črna gora	1.290 EUR	1.330 EUR	1.250 EUR
Danska	11.390 DKK (1,53 EUR)	11.980 DKK (1,60 EUR)	9.990 DKK (1,34 EUR)
Estonija	1.319 EUR	1.369 EUR	1.339 EUR
Finska	1.462 EUR	1.546 EUR	1.407 EUR
Francija	1.510 EUR	1.578 EUR	1.476 EUR
Grčija	1.564 EUR	1.691 EUR	1.392 EUR
Hrvaška	9.910 HRK (1,33 EUR)	10.050 HRK (1,35 EUR)	9.740 HRK (1,31 EUR)
Irska	1.368 EUR		1.338 EUR
Islandija	224.600 ISK (1,68 EUR)		224.810 ISK (1,69 EUR)
Italija	1.555 EUR	1.637 EUR	1.490 EUR
Kosovo	1.050 EUR		1.000 EUR
Latvija	1.184 EUR	1.239 EUR	1.174 EUR
Liechtenstein	1.550 CHF (1,38 EUR)	1.580 CHF (1,41 EUR)	1.730 CHF (1,54 EUR)
Litva	1.111 EUR	1.180 EUR	1.085 EUR
Luksemburg	1.177 EUR	1.267 EUR	1.086 EUR
Madžarska	368.700 HUF (1,15 EUR)	380.800 HUF (1,19 EUR)	390.700 HUF (1,22 EUR)
Moldavija	18.370 MDL (0,94 EUR)	19.250 MDL (0,99 EUR)	16.740 MDL (0,86 EUR)
Nemčija	1.409 EUR	1.523 EUR	1.280 EUR
Nizozemska	1.736 EUR	1.805 EUR	1.454 EUR
Norveška	16.360 NOK (1,69 EUR)	17.350 NOK (1,80 EUR)	15.800 NOK (1,64 EUR)
Polska	4.800 PLN (1,12 EUR)	5.020 PLN (1,17 EUR)	5.070 PLN (1,18 EUR)
Portugalska	1.562 EUR	1.682 EUR	1.435 EUR
Romunija	5.420 RON (1,14 EUR)	5.550 RON (1,17 EUR)	5.730 RON (1,21 EUR)
Rusija	44.990 RUB (0,61 EUR)	52.680 RUB (0,72 EUR)	47.840 RUB (0,65 EUR)
Severna Makedonija	66.000 MKD (1,07 EUR)	67.500 MKD (1,10 EUR)	60.500 MKD (0,98 EUR)
Slovaška	1.257 EUR	1.461 EUR	1.220 EUR
Slovenija	1.295 EUR	1.429 EUR	1.258 EUR
Španija	1.276 EUR	1.412 EUR	1.224 EUR
Srbija	146.200 RSD (1,24 EUR)	154.900 RSD (1,31 EUR)	163.400 RSD (1,38 EUR)
Švedska	15.840 SEK (1,52 EUR)	16.440 SEK (1,58 EUR)	15.990 SEK (1,53 EUR)
Švica	1.540 CHF (1,37 EUR)	1.570 CHF (1,40 EUR)	1.720 CHF (1,53 EUR)
Turčija	6.710 TRY (1,07 EUR)	6.740 TRY (1,07 EUR)	6.340 TRY (1,01 EUR)
Ukrajina	28.440 UAH (0,93 EUR)	29.570 UAH (0,96 EUR)	28.330 UAH (0,92 EUR)
V. Britanija	1.210 GBP (1,41 EUR)	1.289 GBP (1,50 EUR)	1.292 GBP (1,50 EUR)



**IZŽREBANI REŠEVALCI:**

Med prispelimi rešitvami nagradne križanke iz marčevske številke smo izžrebali naslednje reševalce, ki prejmejo nagrado podjetja Josef Manner, d.o.o.

**Stanko Ule, Pivka**

**Danijel Ravnikar, Izlake**

**Tomaž Koblar, Blejska Dobrava**

Vsem nagrajencem čestitamo.



**NASLEDNJA ŠTEVILKA  
REVije TRANSPORT IZZIDE  
9. 5. 2019**

**VIR: AMZS / WWW.AMZS.SI**

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



**Continental**   
The Future in Motion



## Samo najboljši gredo dlje.

**Conti Hybrid** linija pnevmatik na novo definira regionalni promet. Odlične zmogljivosti na ovinkastih, hribovitih cestah povezane z visoko prilagodljivostjo na dolgih razdaljah zagotavljajo veliko število prevoženih kilometrov ob minimalni porabi goriva. Kilometer za kilometrom.



Za visoko število  
prevoženih kilometrov

# Cetix



NOVOST -  
CORGI

NOVOSTI NA PODROČJU  
VULKANIZERSKE OPREME

CELJSKI SEJEM 9. - 12. MAJ

Dvorana L: prostor 31



SIAM

G+WICHTE

ProteinBowl

SCHRIEDER

T-ProGard

MA-FRA



TECH

HOFMANN

Perfect

Fosquin

AV

EAE

OMER

Cetix d.o.o., Ljubljana - Šentvid, t.: 01/54-01-014, cetix@cetix.si, www.cetix.si

zastopstvo · prodaja · servis · vulkanizrska oprema · repromaterial · avtokozmetika

SPLETNA TRGOVINA