



Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

Transport >

eTransport.si

JULIJ – AVGUST 2019
LETNIK 19 • ŠTEVILKA 7-8

CENA
2,90 EUR

& LOGISTIKA

VOZILI SMO

PRENOVLJENI RENAULT MASTER

**100
NAJVEČJIH
LOGISTOV**



**SCHMITZ CARGOBULL
UNIVERSAL X-LIGHT**



Premierno: Iveco S-Way



Reportaža: transport logistic



Test: MB eCitaro

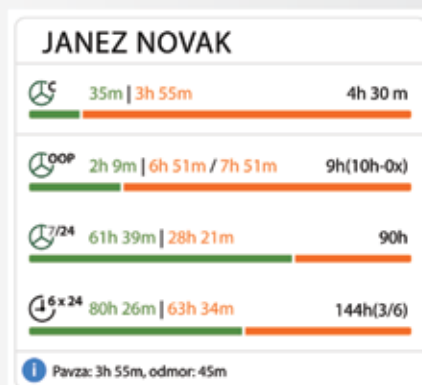
PREDNOST

1

PREDVIDEVANJE DELOVNEGA ČASA VOZNIKA

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

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



PREDNOST

2

DALJINSKO ODČITAVANJE PODATKOV S TAHOGRAFA IN VOZNIKOVE KARTICE

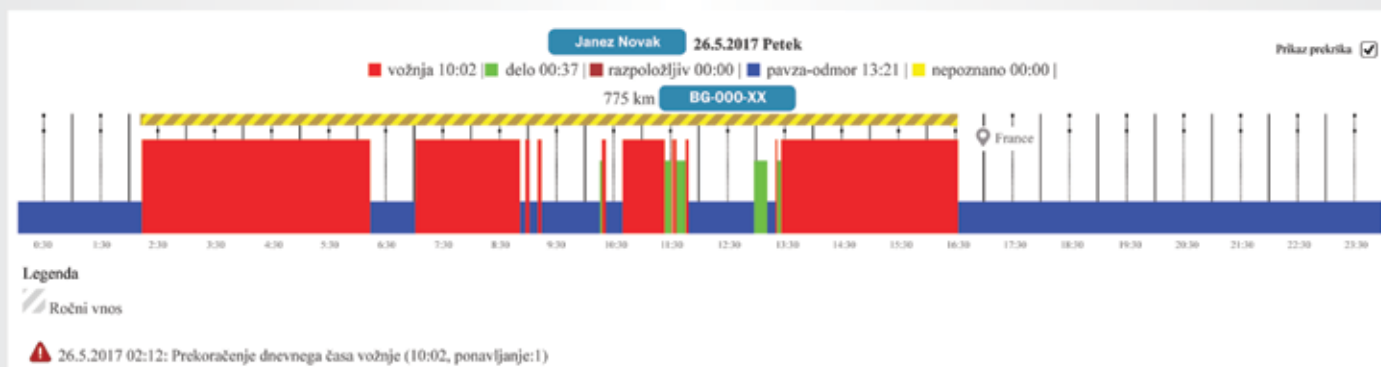
V udobju pisarne lahko odčitajte podatke s tahografa in voznikove kartice ne glede na to, kje se vozilo nahaja. Podatki se hranijo v zakonitem .ddd zapisu, ob pregledu se išče ta datoteka.

PREDNOST

3



ANALIZA DELOVNEGA ČASA VOZNIKA IN PRIKAZ NAPAK (ČASA VOŽNJE)



PREDNOST

4



(NOVA ZAKONSKA ZAHTEVA) EVIDENCA TEDENSKEGA DELOVNEGA ČASA ČLANA POSADKE

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

* Samodejno – na zahtevo stranke – s programom.

- **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 številki.

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:
Renault

Pozitivno-negativni trendi

Poleg analize poslovanja največjih prevoznških podjetij v Sloveniji, ki smo jo pripravili v pretekli številki, smo za letošnje številko revije pripravili še zadnji manjkajoči člen pri vpogledu v poslovanje transportno-logistične panoge pri nas – analizo 100 največjih slovenskih logističnih podjetij v lanskem letu. Podatki so zgovorni tudi na tem področju, saj pozitivne številke ne nakazujejo še nikakršnega ohlajanja gospodarstva. Vse glasnejša pa so opozarjanja na drugo vrsto problematike – pomanjkanje števila voznikov.

Na eni strani je namreč vse več voznikov, ki se upokojujejo, pri mladih pa zanimanje za poklic voznika strmo upada. Nemško združenje špediterjev in logistike že več let opozarja, da se kaj kmalu lahko znajdemo na robu kolapsa pri zagotavljanju dostave in logistike, police v trgovinah lahko ostanejo prazne, pošiljke nedostavljene. Razlog za nepriljubljenost poklica gre iskati v vse bolj natrpanih urnikih, plačevanju zgolj po številu prevoženih kilometrov, veliko je tudi cenovnega dumpinga. V Sloveniji namreč odpirajo transportna podjetja podjetniki iz nekdanjih držav Jugoslavije, saj to predstavlja odskočno desko za opravljanje dejavnosti v Evropski uniji, s tem pa se znižujejo cene storitev. Na drugi strani pa na stanje (kakorkoli paradoksalno se to že sliši) dodatno negativno vplivajo povečane potrebe po transportu, saj komoditeta spletnega nakupovanja postaja vse bolj priljubljena.

Stanje v kolonah se torej vozniku, ki je plačan po kilometru, ne obrestuje, zato poskuša finančni manko nadomestiti na drug način. Kolaps, natrpani urniki, vse pogostejši zastoji na cestah pa le še dodatno prilivajo olje na ogenj. Zato so tudi vse pogostejše kršitve. FURS je tako v prvih petih mesecih letošnjega leta pri 1.575 kontroliranih voznikih tovornjakov in avtobusov ugotovil kršitve v 1.042 primerih, kar pomeni, da je bilo le 34 odstotkov kontroliranih brez ugotovljenih kršitev.

In da ne bo vse tako črno, ima celotna zgodba tudi svetlejšo plat. Kar nekaj je namreč prevoznških podjetij, ki voznike dostojno in redno plačujejo, izplačujejo vse zakonsko določene obveznosti, skrbijo za dobre delovne pogoje, obenem pa skrbijo za redno vzdrževan vozni park. In to je način, kako voznike obdržati v podjetju, povečati njihovo zadovoljstvo, izboljšati ugled poklica in se na dolgi rok izogniti težavam v prevoznškem svetu.

Ekipe revije Transport & Logistika odhaja na zasluženi dopust, a to ne pomeni, da vam ne bomo dnevno posredovali novosti iz sveta transporta. Na spletnem portalu www.etransport.si lahko dnevno preberete vse aktualne informacije, ne glede na to, kje se nahajate. Naj vam dopust mine kar se da prijetno!

Pa srečno in čim manj zastojev, kjerkoli že ste – na poti v službo ali domov, na službeni poti ali na dopustu.

Matej Jurgele



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



26

Vsebina

- 6** Novice: Slovenija in svet
- 18** Iveco: S-Way
- 24** 100 največjih logistov
- 26** Volvo FH še varčnejši
- 32** Prihajata osvežena Trafic in Master
- 36** Oplova ofenziva
- 38** Prenovljeni Fiat Ducato
- 40** MB razred V
- 42** Test: Ford Transit Connect
- 46** Največji nabor »levov« doslej
- 50** Test: MB eCitaro
- 54** Reportaža: kongres UITP
- 58** Schmitz Cargobull Universal X-Light
- 60** Reportaža: transport logistic
- 63** Kršitve pri kar 66 odstotkih prevoznikov!
- 64** Dirke tovornjakov
- 68** Slovenija na sejmu transporta in logistike v Münchnu
- 73** Servisne informacije
- 74** Križanka



40



46



54



Vsi govorijo. Eden uresniči.

Novi Actros.

Prihodnost mednarodnega cestnega prometa je že tu. MirrorCam, Active Drive Assist, Multimedia Cockpit, ABA 5 in Predictive Powertrain Control so revolucionarne tehnične inovacije, s katerimi je opremljen novi Actros. Znatno zmanjšujejo porabo goriva in povečujejo varnost na cesti. Novi Actros s tem izpolnjuje rastoče zahteve v mednarodnem cestnem prometu.

Za več informacij se obrnite na svojega prodajalca tovornih vozil Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust





We insure the
world of cargo.

- » Obvezno avtomobilsko zavarovanje (AO)
- » Kasko zavarovanje za motorna vozila
- » Avtomobilska odgovornost, kasko in CMR tudi za tuja podjetja npr. Romunija, Češka, Slovaška, Madžarska, Poljska, Hrvaška.
- » GAP kritje - zaščita financiranja
- » Zavarovanje špediterske odgovornosti
- » Zavarovanje prevozniške odgovornosti
- » Zavarovanje blaga med prevozom (Cargo) po vsem svetu. Najhitrejše določanje premije s CERTIFIKATOM nemudoma preko sistema TV-Online
- » Zavarovanje odgovornosti iz dejavnosti - poseben koncept
- » Požarno zavarovanje nepremičnin z "all risk" kritjem
- » Zavarovanje blaga v skladišču



Asko mzp d.o.o.
SI-1291 Škofljica
Dolenjska cesta 250a
Tel. +386 (0) 1 / 7 77 50 00
E-Mail si-info@asko24.com

DAF

Električne inovacije podjetja DAF

V zadnjih letih podjetje DAF počasi, a vztrajno krepi vodilni položaj v industriji glede učinkovitosti porabe goriva in nizkih emisij. DAF redno posodablja celotno paleto tovornjakov in s svojimi inovacijami skrbi za izboljšano učinkovitost cestnega transporta ob manjšem vplivu emisij na okolje. Trenutno sta v ponudbi dva popolnoma električna modela tovornjakov DAF LF Electric in CF Electric. Električna modela zagotavljata visoko stopnjo učinkovitosti prepeljanega tovora brez škodljivih emisij in brez stroškov goriva. Oba modela se ponašata z inovativno Cumminosovo tehnologijo električnih motorjev, ki zagotavljajo moč do 340 KM. Za zalogo energije skrbita baterija kapacitete 220 kWh pri modelu pri LF ter 177 kWh baterija v modelu CF. Slednji je na voljo tudi v obliki hibrida pod oznako CF Hybrid. Gre za hibridno tehnologijo 10,8-litrskega dizelskega motorja PACCAR MX-11, ki mu družbo dela električni motor z močjo 175 KM. Hibridni model ima vgrajeno manjšo 85 kWh baterijo, ki pa zagotavlja popolnoma električno vožnjo do 50 kilometrov.



VOLVO TRUCKS

FLORO Transport z novim vlačilcem na plin

Na prvi poletni dan, so pri Volvo Trucks Slovenija stranki FLORO Transport iz Žirovnice predali posebno vozilo. In sicer novi Volvo FH 13 G13C 460 KM 4x2, ki v tem trenutku predstavlja najmodernejšo ekološko vozilo na plin. Vozilo je prevzel lastnik Florjan Koselj, ponaša pa se z XL kabino, sistemom Dynafleet, aplikacijo MyTruck, navigacijo TOM-TOM, vsemi varnostnimi sistemi (ACC, LKS, LCS, DAS), bi-ksenonskimi žarometi, sistemom I-See, indikatorjem obtežitve in brezžično multifunkcijsko napravo za lažje upravljanje vozila.





MAN

Kako avtobus postane mobilna izobraževalna točka

Verjetno se vsi strinjamo, da se v izobraževalnem sistemu premalo dotaknemo finančne izobrazbe. To so ugotovili tudi pri podjetju MAN, kjer so v zelo kratkem času avtobus NEOPLAN Skyliner spremenili v učni center na kolesih. Namen avtobusa pod nazivom "FLiP2Go" je zagotoviti zabaven pristop za pomoč otrokom in mladim po vsej Avstriji pri finančnem izobraževanju z uporabo interaktivnih multimedijskih konzol. Vsakdo je osupel, že ko vstopi v avtobus, temne barve v kombinaciji s prefinjenim konceptom razsvetljave ustvarijo futuristični videz notranjosti. Sedem interaktivnih multimedijskih igralnih konzol pričakuje vse obiskovalce avtobusa »FLiP2Go«. Na njih lahko otroci in mladi igrajo in rešujejo različne naloge, ki skozi zgodbo predstavijo igralcem, kakšne učinke imajo njihove potrošniške odločitve v globaliziranem svetu. Igre prikazujejo povezavo med usposabljanjem in možnostmi zaslužka. Na voljo je tudi igralna postaja, ki je dostopna za uporabnike invalidskih vozičkov. Do 32 igralcev lahko hkrati zaključijo 100-minutno igro in se tako finančno izborazijo znotraj NEOPLAN Skylinerja.



Gorenc®

STROJI Z DOBRIM IMENOM

T: 04 28 16 112 Matija

G: 040 828 449

E: komerciala@gorenc.si

So vaša platišča že v čakalni vrsti za obnovo?



Zaupajo nam že:

KLEMEN TRANSPORT

STELTIRANS

KATERN

STEMPIHAR transport

HABJAN TRANSPORT

tramin

PETRANS

FLORO transport

STARE transport

AB

SCITRANS

DACAR transport

TRIN TRANSPORT

GOTRADE

Gušić transport

WEST TRANSPORT



9483

Enostavno učinkovitejši

POWER CURTAIN: Z visokotehnološkimi ponjavami velike trdnosti poenostavljamo zasnovo polpriklonnikov s stranskimi zavesami in pri tem opuščamo deske – pri polni nosilnosti. Nalaganje bo hitreje, načrtovanje bolj fleksibilno in transportiranje učinkovitejše – pri tem boste pa še prihranili na gorivu in stroških nadomestnih delov. www.cargobull.si

- + večja učinkovitost
- + večja fleksibilnost
- + večji dobiček
- = POWER CURTAIN

SCHMITZ CARGOBULL

The Trailer Company.



BrainBee
WORKSHOP SOLUTIONS

- Prodaja
- Servis
- Šolanje

AKCIJSKA CENA

(velja do 31.08.2019)

3.150,00 eur + ddv

Plin R-134a

Možna predelava na
plin R-1234 yf ali
plin R-513a



Naprava za polnjenje klim

za osebna in tovorna vozila

Made by **MAHLE**

- 7" zaslon na dotik
- WiFi
- ASA NETWORK vmesnik
- AIR-PRINT (printanje na daljavo)
- Multipass
- UV Test
- Splakovanje
- Funkcija hibrid
- Vakum in test uhajanja plina
- BRAIN BEE Scantools (integriran)
- Oil care sistem
- Avtom. čiščenje nekondenzirajočega plina



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

zastopstvo · prodaja · servis · vulkanizerska oprema · repromaterial · avtokozmetika **SPLETNA TRGOVINA**

FROTCOM[®]
INTELLIGENT FLEETS

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



KONTAKTIRAJTE NAS ZA BREZPLAČEN PRAVILNIK

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

STANDARD KAKOVOSTI ISO 9001:2015

KRONE

Prevezeli Knapen Trailer

Ob koncu meseca junija je skupina Krone Commercial Vehicle Group (vključno z njenimi hčerinskimi družbami) podpisala sporazum o prevzemu 100 odstotkov delnic nizozemske skupine Knapen Group (vključno s podružnicami Knapen Trailers BV, Knapen Service BV in Trailned BV). Vodilni proizvajalec prikolic s pomičnim podom na evropskem trgu Knapen Trailers bo postal del skupine Krone, enega izmed vodilnih evropskih proizvajalcev gospodarskih vozil, opreme in kmetijskih strojev. Transakcijo bo moral odobriti še ustrezeni regulatorski organ v EU. Gre za proces združevanja strokovnega znanja in izkušenj na področju kakovosti izdelkov in storitev znotraj posameznih poslovnih področij, cilj pa je ustvariti visokokakovostne izdelke in vzpostaviti profesionalne storitve za svoje stranke. Knapen bo še naprej deloval kot samostojno podjetje znotraj skupine Krone Commercial Vehicle Group. Izredno uspešna vodstvena ekipa podjetja Knapen bo ostala nespremenjena in reorganizacija se ne bo izvajala. Enako velja za visoko specializirano evropsko trgovsko mrežo. Tako pri Krone kot pri Knapen še naprej trdno verjamejo v osebne in profesionalne odnose s svojimi strankami, osebjem, dobavitelji in partnerji.



SCANIA

Prvo gasilsko vozilo nove generacije v Sloveniji

Podjetje Scania Slovenija, d.o.o., je pred kratkim predalo prvo gasilsko vozilo nove generacije v roke Prostovoljnega gasilskega društva Kapela. Gre za model P360 B4X4HZ z motorjem EURO 3, ki se ponaša tudi z oznako za težke izzive, XT. Želimo jim čim manj intervencij in varno prevožene kilometre z novim vozilom.



„Inteligentna rešitev –
na podatkovni avtocesti
lahko ostanete umirjeni.“

Jan Hermeling, KRONE Telematics / KRONE Fair Care

Naše priklopno vozilo Cool Liner in sistem KRONE Telematics sta popoln tim, ki bo prevzel veliko vaših skrbi glede transporta. Inteligentno usklajeno delovanje priklopnega vozila in sistema KRONE Telematics omogoča on-line zajemanje pozicije in temperature vaših prevozov in celo neposreden dostop do hladilnika, tako da lahko spreminjate nastavitve. Ves čas je dokumentirano, da tudi za zahtevno blago poskrbite na najboljši način. Celoten sistem vam prihrani čas in denar. Tako boste tudi v vročih trenutkih zlahka ohranili hladno glavo.



Koda za informacije.

KRONE
We Deliver the Future

TCI Trading d.o.o., Stegne 7, SI-1000 Ljubljana
Tel.: 01/511-32-40, Mob.: 041/388-499, 051/313-967, e-mail: info@tci-trading.si



TENDER PONUDBA TOVORNIH PNEVMATIK
ZA ČLANE OZS IN GZS (naročila do 31.07.2019)

Kontakt: T: 031 639 788 | E: gume@prigo.si

Prenesite letak
s ponudbo in
obrazec za naročilo.



VOLVO TRUCKS

Novi FM leta 2020?



Po cestah Evrope lahko vidimo kar nekaj zakamufliranih tovornjakov znamke Volvo v testiranju. Predvidevamo, da Volvo namerava kmalu posodobiti svojo paleto težkih tovornih vozil. Verjetno bo Volvo lansiral novice prihodnje leto. Leto 2020 bo leto IAA, zato je smiselno na to razstavo priti z velikimi novicami. Tokrat smo prejeli fotografijo novega Volva FM na cesti! Gre za traktorsko verzijo Globetrotterja 6 x 2 s kompletom spojlerja. Ta sicer kaže nekaj barve, toda kamuflaža na sprednji strani še vedno skriva podrobnosti. Pokazala se je nova armaturna plošča, ki daje več prostora za kolena kot tista v Volvu FH, ki jo poznamo zdaj. Verjetno bo to tudi del novic za prihodnjo generacijo kabine Volvo FH.



FORD TRUCKS

F-MAX za LESOJ

Lastnik podjetja LESOJ, Jože Oražem, je prevzel vozilo Ford Trucks F-MAX 1850, vlačilec s prekučno hidravliko. Vozilo bo služilo za prevoz različnih polprikolic (kontejnerske polprikolice, polprikolice s pomičnim podom in polprikolice za prevoz hlodovine). Vozilo s skupno maso 18.000 kg in motorjem s 500 KM je opremljeno z najsodobnejšimi asistenčnimi sistemi, intarderjem in motornim odgonom za pogon hidravlične črpalke. Podjetje se ukvarja s prevozom hlodovine, rezanega lesa in lesnih sekancev v notranjem in mednarodnem prometu.

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

MAN

1.000 novih vozil

Nemška zvezna agencija za tehnično pomoč (THW) zagotavlja tehnično pomoč pri nesrečah, javnih nesrečah in velikih nesrečah. Delujejo tako v Nemčiji kot po svetu. Agencija za javna naročila zveznega ministrstva za notranje zadeve je v seriji razpisov izbrala družbo MAN Truck & Bus Deutschland in za THW naročila dobavo skupno 950 vozil. Naročili so 178 opremljenih vozil MAN TGM 18.290 s pogonom na vsa kolesa in s podaljšano kabino za posadko MAN Individual, 210 MAN TGM 18.290 s kabino za posadko in platformo/ponjavo s pokrito karoserijo, ki temelji na podvozju 4 x 4. Takšen sistem ima tudi 400 večnamenskih vozil MAN TGM 18.290. Nekateri izmed 152 MAN TGS 18.420 so tudi tristranski prekucniki, opremljeni z nakladalnimi žerjavi. Deset cistern uporablja Zvezna policija za polnjenje goriva helikopterjev.



Obvladajte poslovni svet!

Bisnode rešitve za pravilne ukrepe, ki temeljijo na aktualnih podatkih.

Brezplačno preizkusite
Bisnode rešitev



Za **BREZPLAČEN TESTNI DOSTOP** nas kontaktirajte na tel. št. 01 6202 714 oz. pišite na alja.stepisnik@bisnode.com.



SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Naše darilo za Vas: do 1.500 litrov goriva na leto.

Veliko zadovoljstva Vam lahko ponudimo saj naše prikolice izdelujemo inteligentno. V zadnjem času je polprikolica ULTRALIGHT izgubila 1.500 kilogramov na lastni teži in zdaj porabi temu ustrezno manj. Z našo ULTRALIGHT polprikolico privarčujete zdaj do 1.500 litrov goriva letno. Ali pa Vašim strankam prepeljite 1,5 tone več dragocenega tovora. Izbira je Vaša. Schwarz Müller izdeluje inteligentne prikolice. Več informacij dobite na www.schwarzmueller.com ali boris.zupanic@schwarzmueller.com



VOLVO TRUCKS

Tovornjak Vera opravil prvi avtonomen prevoz brez voznika

Električno povezano vozilo Volvo Trucks Vera predstavlja popolnoma avtonomen tovornjak vlačilec, ki ne potrebuje voznika, zato tudi nima kabine. Vozilo Vera je postalo del integrirane rešitve za prevoz blaga iz logističnega centra do pristaniškega terminala v Göteborgu na Švedskem. Začetki segajo v leto 2018. Trenutni projekt poteka v sodelovanju med družbo Volvo Trucks ter trajektnim in logističnim podjetjem DFDS. To je priložnost, da se vozilo Vera uvede v vsakodnevno uporabo v realnem okolju in se hkrati še naprej razvija njen potencial za druge podobne prevoze. Cilj je vzpostaviti povezan sistem, sestavljen iz več vozil Vera, ki jih nadzoruje kontrolni stolp. Namen je omogočiti nemoten in stalen pretok blaga, ki se odziva na zahteve po večji učinkovitosti, prilagodljivosti in trajnosti. Avtonomni prevozi z nizkimi ravnmi hrupa in ničnimi emisijami izpušnih plinov imajo pomembno vlogo v prihodnosti logistike ter bodo koristili podjetjem in družbi.



RENAULT TRUCKS

Izdelali jih bodo le 125!

Pri podjetju Renault Trucks praznujejo 125. obletnico zgodovine blagovne znamke z novo omejeno serijo, T High 1894 Edition. V Evropi bo na voljo le 125 teh vozil. Karoserija je obarvana izključno v polnočno modro barvo, medtem ko so določeni deli vozila, vključno z rešetko hladilnika, odeti z zlato rumeno barvo. Drugi deli, kot so pesta, so pobarvani z rdečo barvo. T High 1894 je opremljen tudi z zlato rumenima trobljama in sklopom luči na strehi kabine. Grafična popestritev na karoseriji, kot je napis "Edition 1894", je nameščena na obeh straneh in na zadnji strani kabine. Notranjost kabine ima enak barvni odtenek. Armaturna plošča in volanski obroč sta v polnočno modri barvi, notranjost vrat pa se bohoti v rdeči in modri barvi. Z rdečo barvo so obdani zračniki. Črni usnjeni sedeži Recaro imajo rdeče šive, medtem ko je v vzglavnik izvezen podpis "Edition 1894" in to v zlato rumeni barvi. T High 1894 je prav tako opremljen z rdečimi preprogami in zlato rumenimi zavesami.

VROČE CINKANI PREKUCNIKI, GOZDARSKE NADGRADNJE IN PRIKOLICE



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



PRIGO

Odslej s certifikatom GDP



Po uspešni končni presoji je podjetje Prigo, d. o. o., v začetku letošnjega leta pridobilo certifikat ustreznosti po EU smernicah o dobri distribucijski praksi (GDP) za zdravila za uporabo v humani

medicini. Ob prejemu certifikata je Miroslav Beg, direktor dejavnosti transporta in logistike v družbi, poudaril, da »vzpostavitev delovanja po smernicah GDP zahteva visoko raven obvladovanja najboljših znanih praks s področja upravljanja in prevažanja občutljivega blaga. Tega se brez visoke ravni ozaveščenosti in znanja sodelavcev ter njihove trajne zavezanosti k izpolnjevanju najzahtevnejših izvedbenih pričakovanj kupcev naših storitev ne da doseči«. Prigo, d. o. o., s sedežem na Brezovici pri Ljubljani se ob transportu ukvarja tudi s prodajo in vzdrževanjem tovornih in osebnih vozil ter zastopa več priznanih blagovnih znamk, med temi so Mercedes-Benz, MAN in Thermo King, zaposluje 170 sodelavcev in je lani ustvarila več kot 40 milijonov evrov prihodkov od prodaje.



HOEDLMAYR

Petindvajset uspešnih let

Hoedlmayr logistika, d. o. o., eno najstarejših hčerinskih podjetij avstrijskega avtomotivnega specialista, podjetja Hödlmayr, letos praznuje že 25. obletnico delovanja. Čeprav ima za seboj od dneva ustanovitve več kot 10 milijonov evrov investicij, ne gre le na uspešno preteklost. Pred seboj ima namreč po zaslugi inovativnih konceptov tudi zelo obetavno prihodnost. Avstrijsko podjetje Hödlmayr se je leta 1994 odločilo za investicijo v Sloveniji. »Tedaj smo videli priložnost, da zgodaj naredimo prve korake na tedaj še novem tržišču. Odločitev, ki se je kmalu izkazala za dobro poslovno potezo z veliko potenciala za prihodnji razvoj,« pojasnjuje Johannes Hödlmayr, vodilni mož skupine Hödlmayr. Trenutno podjetje v Sloveniji zaposluje 189 ljudi. Leta 2018 so s 54 vozili za posebne prevoze prepeljali kar 61.524 vozil. Od logistike vozil do avtomotivnih ekspertov.

KAPS **COMMERCE d.o.o.** **USED TRUCKS**

KAPS COMMERCE d.o.o.

Lesno Brdo 17

1360 Vrhnika, Slovenija



★ VEČ KOT 25 ENOT
VLAČILCEV KONSTANTNO
NA ZALOGI

★ NA ZALOGI VOZILA
MERCEDES- BENZ
ACTROS IN VOLVO LETNIK
(2014-2018)

★ MOŽNOST UGODNEGA
FINANCIRANJA

★ ODKUP STAREGA
TOVORNJAKA

★ info@kapscommerce.com ★

★ 030 700 501 ★ 051 430 197 ★

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 Kogel 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.kogel.com



PETRANS

Sproščen piknik

Junij je čas piknikov in poslovnih srečanj v sproščenem vzdušju. Podjetje Petrans, ki se poleg prevoznitstva ukvarja tudi s prodajo prikolic KÖgel, je pripravilo srečanje za poslovne partnerje in njihove družine. Na sedežu podjetja na Rudniku v Ljubljani je bila, poleg dobre hrane in pijače, glavna atrakcija vožnja z gokarti za odrasle in napihljiva gusarska ladja za otroke. Za smeh in program je poskrbel komik Kondi Pižorn. Predstavljeni so bili tudi vsi aktualni modeli prikolic in šasij znamke KÖgel, za dodatna strokovna pojasnila pa so poskrbeli strokovni sodelavci podjetja Petrans.

TRANS FELIX

Na voljo poslovni prostori

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



I-ROSE

Digitalizacija spreminja poslovne procese

Hitrost, fleksibilnost, natančnost in učinkovitost so vodila uspešnih podjetij, ki se zavedajo, da lahko to dosežejo le z digitalizacijo. Ta ni zgolj trend, temveč je postala nujna za nemoteno delovanje poslovnih procesov podjetij. Začnite z uvedbo digitalizacije ne le v logistični dejavnosti, ampak tudi v celotnem toku poslovnih procesov. Za uspešen odziv na spremembe je doseg informacij v pravem trenutku ključnega pomena. Pomembno je, da uporabljate rešitev, ki vam omogoča dostop do podatkov v realnem času. S tem je tudi postopek planiranja optimiziran, vsi procesi pa postanejo transparentni, kar vodi v prihranek časa in posledično zmanjšanje stroškov. Za lažji prehod k digitalizaciji vam na podlagi večletnih izkušenj v podjetju i-Rose z veseljem svetujemo. Odločitev je v vaših rokah. Recite DA digitalizaciji.

Digitalizacija poslovnih procesov z
MSP in MSP Logistiko

i-Rose d. o. o.
+386 (0)3 733 82 54
info@i-rose.si

i rose
www.i-rose.si



ŠTUDIRAJ LOGISTIKO!



VISOKA ŠOLA ZA REGIONALNI MANAGEMENT
LJUBLJANA IN ROGAŠKA SLATINA

Visokošolski strokovni študijski program (raven izobrazbe VI/2)

MANAGEMENT TRANSPORTNE LOGISTIKE

Pridobljeni naziv:

DIPLOMIRANI MANAGER TRANSPORTNE LOGISTIKE

VPISUJEMO REDNE IN IZREDNE ŠTUDENTE

PREDNOSTI AREME:

- Predavatelji iz gospodarstva
- Praktično naravnan predmetnik
- Predavanja samo ob vikendih
- Reševanje konkretnih problemov
- Visoka zaposljivost diplomantov
- Individualen pristop
- Manjše študijske skupine
- Mednarodna primerljivost



»ŠTIPENDIJA«
3.000 €
za redne študente

Informacije o vpisu in študiju:

☎ 030 315 314 📧 info@arema.si 🌐 www.arema.si
📍 Središka 4, Ljubljana 📍 Kidričeva 28, Rogaška Slatina

Najbolj praktično naravnana in edina zasebna šola za logistiko v Sloveniji!

6. asko akademija

Hotel Kempinski Palace Portorož

12. september ob 17:00

vabilo

Save the date...

asko 
international insurance broker

We insure the world of cargo

Prijave do 01.09.2019 na mail: mojca.fatur@asko24.com



TRADICIONALNO SREČANJE ŠOFERK

Ob koncu meseca junija je na Lopati potekalo že 10. tradicionalno srečanje šoferk. Vreme jim je bilo naklonjeno, jutranje sonce je nakazovalo, da bo dan vroč.

PO TRIMESEČNIH pripravih in organizaciji so voznice ali »šoferke«, kot raje slišijo, le dočakale dan, ko so uresničile že 10. tradicionalno srečanje. Dolgo so ga pričakovale, pri organizaciji jim je pomagalo tudi veliko podjetij in dobrih ljudi ter seveda šoferk. Najbolj pa so pomagale tiste, ki so se dogodka udeležile. Udeleženske so prišle od vsepošod iz Slovenije; Nataša iz Kranjske Gore, Nina in Suzana iz Gornje Radgone, Katarina iz Hrastnika, Jerneja s Koroškega, Klavdija in Ines iz Celja, Suzana in Urša iz Žalca, Tjaša in Majda iz Maribora. Nina, Irenka in Vedrana pa so žal manjkale zaradi službenih obveznosti. Priprav je bilo kar nekaj, saj so morale pripraviti prostor, ga okrasiti in pripeljati vlačilec. Opoldne so začele prihajati



prve udeleženske in gostje. Ansambel Računajte na nas se jim je pridružil malo po 15. uri, ko se je začel uradni del in s petnajstimi udeleženkami srečanja so ga tudi uradno odprle. Zahvalile so se donatorjem in sponzorjem, ker jih podpirajo in jim stojijo ob strani ter jim omogočajo težko pričakovana srečanja. Podelile so tudi zahvale podjetjem ter častni udeleženci srečanja, Katarini Borovšak, ki se je srečanja udeležila največkrat. Ob pikniku so zapele tudi ob karaokah, prav tako so tudi zaplesale. Tudi nekaj otrok je bilo, ki so se zabavali po svoje, primerno vročini. Po poziranju pred radovednimi objektivami so se osvežile z bre-

zalkoholnimi pijačami in se posladkale s torto. Vsaka udeleženska je prejela lepo in praktično darilo, pri katerem niso manjkala niti oblačila. S petjem, plesom in smehom so dočakale polnoč in se z nasmehom na licih odpravile domov. Stekla je tudi beseda o še kakšnem pikniku in o prihodnjem srečanju, ki ga bodo vsekar uresničile in tega se že veselijo.



PRVIČ V SLOVENIJI!

EUROPA
TRUCK-TRIAL



PRIPRAVI
SE NA
AKCIJO!

www.europatrucktrial.org

17. in 18. AVGUST 2019
PARK VOJAŠKE ZGODOVINE PIVKA
SOBOTA IN NEDELJA OD 9h DO 18h

30TH ANNIVERSARY 1989 - 2019
www.europatrucktrial.org



NANO
GAMES



EURO
PART

vital-line.com

ALFERS & SOHN
NUTZFAHRZEUGE
Dietrich Corporation
www.alfers-und-sohn.de

KFZ
anzeigen

TRUCK-TV
TRUCK

bau

H5 Schoch

Unterwegs

BFS

FERNFÄHRER

f EUROPA TRUCK TRIAL 2019



PARK
VOJAŠKE
ZGODOVINE
PIVKA



www.parkvojaskezgodovine.si

www.man-slovenija.si



S-WAY

STRALISOV NASLEDNIK

Pri Ivecu so za predstavitev novega S-Waya, Stralisovega naslednika, izbrali Madrid. Tam so organizirali hollywoodsko zrežiran dogodek za okoli 1.300 ljudi. Njihovi direktorji so prireditve povezovali suvereno kot kakšni evrovizijski televizijski voditelji. V dvorano so pripeljali prejšnje modele podjetij, ki so se združila v Iveco – od Magirusa, Lancie, Fiata in OM-a, do predhodnih Ivecov in Stralisov.

Besedilo: Emil Šterbenk; fotografije: E. Šterbenk, Iveco



V Madridu so pripravili skoraj hollywoodski spektakel.

KONCERN IVECO deluje od leta 1975. Pri nas so še bolj kot njihovi »dolgotraški« tovornjaki priljubljeni v gradbeništvu in komunalnih dejavnostih, saj so poznani kot robustni in vzdržljivi ter zanesljivi stroji.

DOPOLNJENA FILOZOFIJA

Pri Ivecu pravijo, da ne prodajajo samo tovornjaka (orodja), temveč celovit servis (storitev). V ta namen so razvili vrsto dodatnih storitev, ki jih ponujajo ob tovornjakih, od sledenja poti vozila, spremljanja porabe in svetovanja za njeno znižanje, spremljanja stanja vozila na daljavo, do preventivnega vzdrževanja vozil. Pri Ivecu so vodilni na področju pogona vozil na naravni ali bio plin in to



Na predstavitvi so pokazali številne predhodnike, prvi na levi je Turbostar iz leta 1984.

nameravajo tudi ostati, hkrati izboljšujejo dizelske motorje in raziskujejo alternativne pogone. Novega S-Waya so zgradili »okoli voznika« in pri njegovem snovanju je bil na prvem mestu uporabnik.

NOVI VIDEZ S Poudarkom NA AERODINAMIČNIH IZBOLJŠAVAH

Daleč najbolj vidna novost je nova kabina, ki so se je oblikovalci lotili celovito. Še vedno ostaja (na oko) ostrih potez in krepkega videza, a najbolj izpostavljeni vogali so precej zaokroženi, vrata skrbno oblikovana in z njimi pokriti dve stopnici, na novo so oblikovani streha in bočna deflektorja. Nov je tudi večdelni sprednji odbijač, v katerega so vgradili kombinirane LED-lučič z dnevnimi lučmi, zasenčenimi in dolgimi žarometi ter meglenkami. Slednje ob zavijanju pri nižjih hitrostih služijo kot bočne luči in osvetlijo večje območje ob avtomobilu. Intenzivno delo v vetrovniku se odraža v 12 odstotkov znižanem količniku zrač-



Za dobro počutje v kabini so posodobili tudi notranjo razsvetljavo.

Pri Ivecu ponujajo nepregledno množico različic, ki jih po potrebi še dodatno prilagodijo uporabnikovim potrebam.



neha upora (Cw) in posledično za do 4 odstotke znižani porabi goriva.

NOVA TUDI ZNOTRAJ

Ko se povzpnete po treh stopnicah, je takoj jasno, da ste v Ivecu. Čeprav je notranjost videti zelo podobno kot v aktualnem Stralisu, snovalci pravijo, da je nespremenjenih le okoli desetina delov. Spremenjeni so predali nad armaturno ploščo, kamor je sedaj mogoče spraviti 250 litrov prtljage, prostornina vseh predalov v kabini (brez tistih pod posteljo) znaša 290 litrov. Nova je spodnja postelja, ki je udobnejša in simetrična. Zgornjo posteljo je mogoče naročiti v

► Popravki na daljavo



Vse posege »na daljavo« sistem zabeleži in potrdi.

dveh različicah. Če se odločite za »skromnejšo«, služi v prvi vrsti kot dodatna polica, vseeno pa lahko služi tudi za občasno uporabo. Na zadnji steni kabine nad spodnjo posteljo je skupina stikal, s katerimi voznik tudi med počitkom nadzoruje določene funkcije. Pod posteljo sta lahko dva hladilnika skupne prostornine 100 litrov, od katerih ima

eden zamrzovalnik. Je pa res, da so notranje obloge ostale precej »plastične«. A to ne velja za odlični usnjeni volan in kakovostna sedeža.

PRAKTIČNO BREZ SPREMEMB POGONSKEGA SKLOPA

Stralis je bil leta 2016 tehnično popolnoma posodobljen, tako da so pri Ivecu mnenja, da toplogredni popravki še niso potrebni. Posodobili so samo sistem pri čiščenju izpušnih plinov. Ta seveda ustreza normam Euro 6d. Motorji, menjalniki in pogonske osi pa ostajajo enaki kot v aktualnem Stralisu. Motorji Cursor veljajo za učinkovite in zanesljive. In kot doslej so na voljo 9-, 11- in 13-litrski dizelski motorji moči od 330 do 570 KM (243–419 kW).

Glede na usmeritev želijo ostati eden izmed vodilnih proizvajalcev gospo-



Voznik se v kabini dobro počuti, le dirkališče ni najboljši kraj za preizkus 40-tonskih orjakov.



Voznik se lahko z vozilom poveže s pametnim telefonom ali tablico.



Upravljanje robotiziranega menjalnika je enostavno.

Z dvema plinskima rezervoarjema S-Way lahko prevozi do 1.600 km.



darskih vozil s pogonom na plin (LNG – tekoči naravni plin in CNG – stisnjeni naravni plin). Tako ponujajo plinski pogon tudi za tovornjake na dolge proge in izboljšane rezervoarje. Te lahko prevozniki napolnijo s toliko plina, da količina zadošča za kar 1600-kilometrski doseg. Plinsko gnane različice z 9- in 13-litrskimi motorji dosegajo moči od 270 do 460 KM (199 do 338 kW).

POVEZLJIVOST (CONNECTIVITY)

Skupaj z novo kabino so razvili novi Connectivity Box, ki skrbi za prenos podatkov med vozilom, podatkovnim oblakom in predstavniki proizvajalca. S tem sistemom so razširili možnosti za komunikacijo in tudi ukrepanje na



Motorji Cursor, ki jih vgrajujejo v S-Way, so bili temeljito posodobljeni leta 2016.

daljavo. Na daljavo spremljajo in analizirajo porabo goriva ter svetujejo za njeno zniževanje. Servis in vzdrževanje postajata preventivna – Iveco spremlja različne parametre v vozilu in lastnika preventivno obvesti, da so potrebna vzdrževalna dela. Lastnik lahko vzdrževalne postopke načrtuje vnaprej in tako skrajša »izpade« zaradi servisov in vzdrževanja. S tem se tudi zmanjšuje možnost okvar na cesti. Zastopnik ali serviser se lahko od koderkoli priključi na tovornjakov računalnik – pri tem je stopnja varnosti praktično enaka kot pri bančnih transakcijah – ugotovi stanje in po potrebi spremeni nastavitve, da vozniku omogoči nadaljevanje poti. Vsak kupec S-Waya dobi brezplačni uporabniški paket, ki poleg osnovnega nivoja prej opisanih storitev, vsebuje

▶ Plin je cenejši in okolju prijaznejši

še MYIVECO Easy Way APP in MYIVECO Portal & APP. Gre za aplikacije, ki jih voznik in drugi lahko naložijo na pametni telefon ali tablico in tako izmenjujejo podatke ter celo opravljajo posamezne funkcije. Seveda je osnovni paket povezljivosti mogoče dopolniti še z (do) plačljivimi analizami in funkcijami, ki jih ponuja Iveco.

POMOŽNI SISTEMI

Asistenčni in varnostni sistemi, ki so »vkomponirani« v S-Waya, so poznani že iz Stralisa in sem jih nazadnje temeljiteje preizkusil letos v Stralisu X-Way, tako da iz lastnih izkušenj vem, da njegov pametni radarski tempomat (ACC), ki »bere« topografske podatke, odlično deluje, v kombinaciji je jadranje (ECO Roll), varčni način vožnje – ECO. Zaviranje v sili je tako ali tako obvezno. Tam sta še pripomočka za speljevanje v klanec in za opozarjanje na nenamerno zapuščanje voznega pasu. Le aktivne vožnje znotraj voznega pasu s pomočjo električnega serva pri Ivecu s tem modelom še niso ponudili.

DOBER PRVI VTIS

Vstop v kabino je dovolj udoben. Zaradi svojih preobilnih mer moram paziti, s katero nogo stopim na prvo stopničko, da se brez težav povzpnem. Stopnice so tri, četrta pa je že pod kabine. 95 mm nad njim je motorni pokrov. Kljub temu je nad njim še vedno 2150 mm prostora,

Različica FITCAB je še prototipna. V njej je oprema za razgibavanje voznika po naporni celodnevni vožnji. Pri Ivecu čakajo na povratne informacije zainteresiranih, ki jih bodo v dobrem letu poskušali vključiti v serijski model.





Najpomembnejše spremembe novega S-Waya

tako da s stojno višino ni težav. Sedež in volan sta dovolj nastavljiva in zlahka sem ju prilagodil svojim potrebam.

Preizkus so organizirali na slabe 4 kilometre dolgi dirkaški stezi Jarama, severno od Madrida. S svojimi ostrimi šikanami in razgibano topografijo vsekakor ni najprimernejša za preizkus polno naloženih tovornjakov. Vseeno smo o novih S-Wayih dobili prvi vtis. O kabini z notranje strani vse najboljše. Pogonski sklop že poznamo od zadnjega Stralisa. Ker so ga popolnoma obnovili leta 2016, se ga sedaj praktično niso dotikali.

S-WAY S 13-LITRSKIM MOTORJEM NA PLIN

Za prvi preizkus so mi dodelili najmočnejši plinski motor s 338 kW največje moči (460 KM). S predelavo na plin motor izgubi petino navora (2.000 Nm pri 1.100 do 1.600 vrt./min.). Tako največja moč kot najvišji navor sta na voljo pri višjih vrtljajih, a v ožjem območju kot pri dizelskem motorju. Računalnik temu primerno pretika pri višjih vrtljajih in hitreje kot pri dizelski različici. Vseeno se čuti, da je navor nižji. Se pa zato s plinom gnani X-Way oddolži s tišjim delovanjem. Motor se med pospeševanjem sliši, a manj kot dizelskega. Predvsem pa motorja pri enakomerni vožnji v 12. prestavi skorajda ni slišati. Plinski motor nima motorne zavore, tako da je ob kolutnih zavorah na voljo »le« intarder v menjalniku, kar se pozna pri zaviranju.

Serijska proizvodnja bo stekla oktobra

11-LITRSKI DIZEL

»Plinskega« S_Waya sem lahko neposredno primerjal z njegovim 11-litrskim dizelskim »bratom« malenkost večje moči (353 kW / 480 KM), a z občutno višjim navorom (2.300 Nm pri 970–1.465 vrt./min.). Voznik najprej opazi, da motor deluje nekoliko glasneje in bolj »basira«. Slednje je značilno zlasti za pospeševanje. V direktni prestavi lepo enakomerno brunda, a ga je vseeno bolj slišati kot plinsko varianto. Zato pa se odkupi pri vožnji v klanec, kjer se mu pozna tisti dodatni navor in večkrat ni

potrebe po prestavljanju navzdol. 12-litrski motor ima tako zmogljivo motorno zavoro kot intarder, zato je potrebn po zaviranju s kolesnimi zavorami manj, S prvo stopnjo obvolanske ročice voznik aktivira motorno zavoro, z naslednjimi štirimi »koleni« pa se povečuje učinek intarderja. Ko vrnete ročico v izhodiščni položaj, zavorni sistem deluje še nekaj sekund, a tega se voznik po nekaj zaviranjih navadi, tako da ustrezno preneha zavirati in izkoristi moment 40 ton za izstop iz ostrega ovinka ali pa hitrejšo pospeševanje v klanec.

MOGOČE GA JE ŽE NAROČITI

Po preizkusu smo se novinarji pogovarjali o vtisih. Nekateri so menili, da je menjalnik prepočasen, da se motorji vrtijo previsoko, drugi so hvalili preglednost in zunanji videz. A kot sem že na začetku napisal, ovinkasto dirkališče za naloženi 40-tonski tovornjak gotovo ni ustrezen »živiljenjski prostor«. Glede na to, da sem vsakega od omenjenih tovornjakov vozil le manj kot 8 km, kaj več o vožnji ne morem in ne upam zapisati, saj se vozilo v realnem prometu zagotovo obnaša drugače. Vsekakor je prvi vtis v S-Wayu ugoden, od voznega udobja do dobre vodljivosti, za več informacij pa bo treba počakati daljši preizkus v realnih razmerah v vsakdanjem prometu.

Novega S-Waya je mogoče naročiti že od premiere dalje, serijska proizvodnja bo stekla oktobra letos (2019). Prvi bodo na voljo tovornjaki za dolge prevoze, računajo pa, da bo celotna aktualna linija Stralisov posodobljena v letu in pol.

Na predstavitvi so pokazali različico Magirus – individualizirano vozilo, ki pa je še prototip. Notranjost je bogato opremljena in oblečena v usnje, na zunanji se loči po dvobarvnem lakiranju in okrasih iz nerjavne pločevine.



NOVI DAILY SPREMENI VAŠ POGLED NA POSLOVANJE



VRHUNSKA ZMOGLJIVOST

2.3-litrski in 3.0-litrski motorji,
do 210 KM in 470 Nm

UČINKOVITEJŠI KOT KDAJKOLI

Do 10% prihranka pri porabi goriva
Do 10% nižji stroški vzdrževanja

VOŽNJA BREZ STRESA IN VARNOST

Popolnoma nov krmilni sistem in
asistenčni sistemi za pomoč pri vožnji

NAPREDNA POVEZLJIVOST IN STORITVE

Izboljšano delovanje
in učinkovitost
z Daily B-Link rešitvami

Novi Daily: revolucionarna evolucija, ki bo spremenila vašo poslovno perspektivo. Nova linija motorjev za delovanje vašega podjetja trajnostno in donosno. Produktivno delovno okolje in vrsta novih asistenčnih funkcij za pomoč pri vožnji ponuja popolnoma novo izkušnjo vožnje. Nova raven povezljivosti, ki omogoča svet prilagojenih storitev.

Novi Daily je resnično vaša popolna transportna rešitev, prilagojena vašemu podjetju.

IVECO

Vaš partner za trajnostni transport

BENUSSI

Cvetkova ulica 1, Rudnik, Ljubljana, tel: 08/2053 347

Miklavška cesta 82, Maribor, tel: 02/8051 530

	Naziv in sedež podjetja	Celotni prihodki	Čisti dobiček / izguba	Število zaposlenih
1	LUKA KOPER, d.d.	240,287,211.00	58,588,995.00	997
2	POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	235,850,068.19	9,989,891.79	5,371
3	SŽ - TOVORNI PROMET d.o.o.	193,431,218.20	8,721,068.98	1,206
4	INTEREUROPA d.d.	114,347,000.00	4,144,000.00	594
5	GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	87,970,632.92	6,006,295.76	15
6	BTC d.d.	70,961,846.28	6,141,872.66	450
7	SCHENKER d.d.	46,769,753.82	2,787,339.61	140
8	DSV TRANSPORT d.o.o.	46,198,860.25	1,135,803.36	151
9	CARGO - PARTNER d.o.o.	39,132,680.27	361,267.47	91
10	ADRIA KOMBI d.o.o.	38,486,621.56	1,382,364.52	13
11	AGROCORN d.o.o.	36,278,552.77	217,350.47	24
12	KUEHNE + NAGEL d.o.o.	33,629,310.14	-2,678,447.40	109
13	DHL GLOBAL FORWARDING d. o. o.	27,618,988.53	743,460.88	62
14	FERSPED d.o.o.	24,022,506.52	1,880,277.81	60
15	DHL EKSPRES SLOVENIJA d.o.o.	19,863,528.00	199,859.00	119
16	IZBERI d.o.o.	15,426,107.99	-215,533.44	19
17	FMS LOGISTIKA d.o.o.	15,211,776.09	48,707.61	16
18	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS d.o.o.	14,956,695.56	976,476.59	62
19	BOXLINE UCL d.o.o.	14,704,423.38	223,773.90	26
20	RAIL CARGO CARRIER d.o.o.	14,261,269.00	507,269.00	94
21	DPD d.o.o.	14,116,964.23	547,400.32	43
22	HMEZAD - TMT d.o.o.	13,942,835.52	333,782.15	7
23	RHENUS LOGISTIKA d.o.o.	13,424,843.69	174,246.80	20
24	RAIL CARGO LOGISTIC d.o.o.	12,744,000.00	29,000.00	9
25	T.T. CARGO d.o.o.	11,749,698.28	252,672.27	4
26	ADRIA TRANSPORT d.o.o.	11,542,596.34	815,501.33	37
27	QUEHENBERGER LOGISTIKA d.o.o.	11,416,695.95	-174,270.42	14
28	RCM d.o.o.	10,895,690.29	453,197.38	47
29	ADRIATIKAGENT d.o.o.	10,728,504.71	297,503.28	16
30	NEUTRON 900 d.o.o.	9,855,122.59	806,088.44	14
31	COMARK, d.o.o.	9,752,930.29	558,126.75	18
32	F.A. MAIK d.o.o.	9,686,723.48	115,686.19	67
33	KMP LOGISTIKA d.o.o.	9,447,835.27	63,164.37	0
34	PGS KOPER d.o.o.	8,253,442.14	96,237.34	35
35	ADRIATIK EKSPRES d.o.o.	8,132,411.00	463,769.00	7
36	PS LOGISTIKA d.o.o.	7,662,049.22	249,761.45	71
37	TRIAK d.o.o.	7,568,797.13	211,203.09	5
38	ALFA SP d.o.o.	7,364,766.28	458,447.66	16
39	SOCIETE AIR FRANCE, Podružnica Ljubljana	7,312,947.37	-1,873,870.00	3
40	FOR TRANS d.o.o.	7,216,851.14	117,655.69	11
41	LANA d.o.o.	6,630,066.41	191,964.75	8
42	S.A.GE.M. KOPER d.o.o.	6,210,342.23	105,292.78	7
43	VIES LTD d.o.o.	5,901,858.65	285,496.20	17
44	EUROPACIFIC d.o.o.	5,852,126.41	60,571.07	10
45	TRADE LOGISTICS d.o.o.	5,459,503.80	120,327.83	3
46	KOLI ŠPED d.o.o.	5,238,573.00	142,132.00	52
47	TRANSAGENT d.o.o., Koper	5,069,774.00	64,737.00	14
48	TOP HRVATIN d.o.o.	4,811,392.08	132,688.99	6
49	ECC d.o.o.	4,536,779.68	268,476.72	150
50	JAKOB'S CENTER d.o.o.	4,303,825.44	402,808.53	3



100 NAJVEČJIH LOGISTOV

Lestvica 100 največjih logistov je narejena na osnovi uradnih finančnih podatkov za leto 2018 in standardne klasifikacije dejavnosti, katerih osnovna dejavnost je povezana z logistiko.

H 52.100 Skladiščenje, **H52.210** Spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu, **H 52.240** Pretovarjanje, **H 52.290** Špedicija in druge spremljajoče prometne dejavnosti, **H 53.100** Izvajanje univerzalne poštno storitve, **H 53.200** Druga poštna in kurirska dejavnost, **H49.200** Železniški tovorni promet

Vir: Bisnode



	Naziv in sedež podjetja	Celotni prihodki	Čisti dobiček / izguba	Število zaposlenih
51	2HM LOGISTIC d.o.o.	4,291,304.63	20,416.63	8
52	T.T. d.o.o.	4,246,548.80	52,002.44	2
53	SPEED d.o.o.	4,174,030.71	18,201.36	13
54	SPACE LOGISTIC d.o.o.	4,090,665.62	11,590.05	4
55	EXPRESS d.o.o.	4,067,991.42	188,116.64	8
56	INTERLOGIS d.o.o.	3,986,624.95	63,036.87	18
57	FINING d.o.o.	3,983,529.05	31,324.53	7
58	TRAUSSNIG d.o.o.	3,950,824.85	226,284.01	11
59	SKALA d.o.o.	3,861,789.69	7,775.68	10
60	TRADE TRANS ADRIA d.o.o.	3,816,299.28	10,149.81	4
61	AMSTAF, d.o.o.	3,806,082.63	57,658.02	9
62	NAVIGO LOGISTIKA d.o.o.	3,773,262.10	44,368.28	3
63	LOTRANS d.o.o.	3,613,560.14	131,869.14	32
64	EFTEC SL d.o.o.	3,413,068.14	41,937.40	5
65	TMARK d.o.o.	3,230,597.55	2,264.13	2
66	GLOBAL LOGISTIC, d.o.o.	3,208,887.43	189,780.06	3
67	SPED STAR d.o.o.	2,972,413.31	290,292.38	4
68	OSSIS ŠPEDIČIJA d.o.o.	2,949,950.96	39,425.53	24
69	ADRIATIK LOGISTIKA d.o.o.	2,930,164.96	74,916.83	1
70	PRIMOL d.o.o.	2,927,136.15	40,830.34	2
71	NT LOGISTIKA d.o.o.	2,915,877.00	-188,464.00	25
72	PORTŠPED d.o.o.	2,878,156.26	290,368.88	7
73	AP LJUBLJANA D.D.	2,842,343.83	496,706.12	33
74	GASTLOG d.o.o.	2,786,755.24	37,167.48	2
75	BELISAR d.o.o.	2,784,216.88	39,530.16	3
76	ABC LOGISTIKA d.o.o.	2,773,049.38	23,269.19	4
77	E JIMM d.o.o.	2,766,657.98	36,603.18	7
78	RNS d.o.o.	2,761,106.18	118,954.12	7
79	ISS NAVIGO d.o.o.	2,665,374.92	92,168.85	10
80	STANDARD LOGISTIC d.o.o.	2,597,144.95	16,865.16	0
81	ALFOM d.o.o.	2,583,593.67	14,441.36	24
82	PREZA LOGISTIKA d.o.o.	2,512,782.02	333,894.22	5
83	ARKO SHIPPING d.o.o.	2,511,514.87	63,400.84	4
84	GANCO d.o.o.	2,499,996.97	29,104.53	2
85	RHI d.o.o.	2,495,748.83	78,503.70	3
86	HOYER d.o.o.	2,422,705.42	61,758.38	26
87	ENGLMAYER d.o.o.	2,368,672.25	80,499.42	7
88	SABOD d.o.o.	2,336,829.78	106,457.52	26
89	STT d.o.o.	2,312,206.88	-231,486.21	2
90	BSL d.o.o.	2,247,489.37	494,909.25	10
91	ELSNER d.o.o.	2,229,034.95	194,920.00	7
92	IBT KOBLER d.o.o.	2,228,309.12	-14,881.10	3
93	TRADEWAYS d.o.o.	2,216,207.99	717,625.32	22
94	NUNNER LOGISTIKA d.o.o.	2,177,834.91	11,807.20	19
95	SIMPEX KRANJ d.o.o.	2,132,148.46	5,766.21	5
96	T-RAIL TRADE d.o.o.	2,115,936.40	240,854.01	0
97	LAGERMAX AED d.o.o.	2,060,392.10	-75,710.94	9
98	STORI d.o.o.	1,993,271.83	19,984.96	15
99	TRANSOCEAN SHIPPING d.o.o.	1,974,099.14	7,178.75	7
100	TRANSPORT + PARTNER PETER LOBE s.p.	1,946,037.00	33,729.00	3
	SKUPAJ	1,732,669,224.04	111,610,058.22	10,800.00



VOLVO FH
ŠE VARČNEJŠI



Volvovi strokovnjaki so si za glavni cilj zastavili znižanje porabe goriva in to jim je tudi uspelo. Ta je sedaj nižja za 7 odstotkov. Od tega 4 odstotke prispeva motor D 13 TC, za 3 odstotke pa so zaslužne programske posodobitve in drugi ukrepi (nova pogonska os, optimizacija na področju aerodinamike, pnevmatike z nižjim kotalnim uporom).

Besedilo: Emil Šterbenk; fotografije: Volvo, Emil Šterbenk, D. Zečević

NOVEMU motorju D 13 so vrhnji del bata preoblikovali tako, da se glavni eksplozije gorivne mešanice zgodi v središču izgorovalnega prostora, kar pomeni večji učinek in nižjo porabo. Volvov motor ima v vsakem primeru turbinski polnilnik. Če dodajo ob tem še enoto turbo compound (TC), je njegov navor večji za dobro desetino (300 Nm). Za običajnim turbo kompresorjem so vgradili še eno turbino. Ta svoje vrtenje prenaša na zobniški sistem, ki vodi do glavne gredi motorja in jo pomaga vrteti. Vmes so vgradili viskozno sklopko, ki poskrbi, da to poteka brez večjih sunkov in neželenih preobremenitev. Razmerje vrtenja turbine v primerjavi z glavno gredjo je 24 : 1. Zaradi viskozne sklopke se to razmerje brez kakršne koli škode za zobniški prenos lahko tudi spreminja. Pri tem sistemu ne gre za popolno novost, saj so pri Volvu podobno rešitev ponudili že dvakrat, nazadnje v začetku tega tisočletja, sedaj pa so jo dodobra izpopolnili in jo kot najboljšo razpoložljivo tehnologijo plasirali v serijsko proizvodnjo. Izpušne pline čistijo po standardu EURO 6d, za kar skrbijo DOC (oksidacijski katalizator), DPF (filter trdnih delcev) in



Motorji se vrtijo z nizkimi vrtljaji; v 12. prestavi jih pri 85 km/h merilec vrtljajev kaže 1.000 v minuti.



Nova pogonska os je 100 kg lažja in na voljo z različnimi prenosnimi razmerji.

SCR (selektivni redukcijski katalizator). Del plinov vračajo v sesalni kolektor (EGR). Ker so ohlajeni, je poraba Ad-Blue nižja za 40 odstotkov.

IZBOLJŠANA PROGRAMSKA OPREMA - I-SEE

Leta 2012 so pri Volvu premierno predstavili njihov pametni tempomat I-See, ki so ga sedaj temeljito posodobili. Prej se je sistem »učil« sproti, vsakič, ko je voznik prevozil določen cestni odsek. Sedaj podatke ves čas prejema in pošilja v oblak in temu primerno reagira. Vozi tako kot zelo izkušen voznik, ki odlično pozna cestni odsek, kot smo pri pametnih tempomatih že vajeni. Ciklus vožnje v klanec in navzdol so razdelili na šest delov. Pred klanecem izkoristi legalno dopustno preseganje hitrosti 90 km/h manj kot minuto. Nato avtomatika pretakne v prestavo, s katero

bo premagala klanec, da ni potrebno pretikanje. V naslednjem koraku pazi, da pod vrhom klanca kamion ne bi po nepotrebnem pospeševal. V četrtem koraku izkoristi moment tovornjaka in njegovega tovora ter začne jadрати že pred vrhom klanca. Med vožnjo navzdol sistem zavira in pred začetkom novega vzpona spet dovoli, da vozilo pospeši do zakonsko dovoljene hitrosti.

ZA 100 KG LAŽJA POGONSKA OS

Nova 12-tonska pogonska os RSS1244b z enojno redukcijo je v primerjavi z obstoječo 13-tonsko lažja za 100 kg. Vol-



Od letos je na voljo kabina XXL Globetrotter z zunanjo dolžino skoraj 2,5 metra.

Z I-Save je poraba goriva manjša za 7 %



Z novim I-See FH klanca učinkoviteje premaguje.



I-Save prinaša številne sisteme in ukrepe, ki povečujejo učinkovitost.

vovi inženirji poudarjajo, da so vgradili trpežne zobnike in ležaje s tihim delovanjem in zanesljivo diferencialno zaporo. Prav tako zahteva relativno malo vzdrževanja, saj predpisujejo menjavo olja na vsakih 450.000 km oziroma na tri leta. Tako 13-tonska kot 12-tonska os sta na voljo s prenosnimi razmerji 2,31, 2,47, 2,64, 2,85 3,08 in 3,36.

PAKET I-SAVE

Paket opreme I-Save je namenjen vozilom za prevoze na dolge razdalje in je v prvi vrsti usmerjen v njihovo čim večjo gospodarnost oziroma nizko porabo goriva ob ohranjanju vseh drugih dobrih lastnosti. Vključuje vse prej naštete novosti. Na prvem mestu sta torej oba motorja z enotama TC. Če za prenos moči skrbi običajni enosklopčni menjalnik, je prenosno razmerje pogonske osi, 2,31, ob dvosklopčnem pa 2,85. Slednji je namreč »overdrive«, pri katerem je 11. prestava direktna (prestavno razmerje 1 : 1). Potem sledijo nova pogonska os, I-See s programoma I-Cruise z I-Rollom. Posodobljeno je tudi delovanje menjalnika, gorivo varčuje še izključevanje motorja ob stanju na mestu in stopenjsko delovanje volanske črpalke. Paket I-See vključuje pnevmatike z nizkim kotalnim uporom in šasijo (kadar je sprednja os zračno vzmetena), ki se pri večji hitrosti spusti do 40 mm.

320-KILOMETRSKI PREIZKUS

Testna proga je bila razdeljena na štiri dele in vsakega smo prevozili z drugim tovornjakom. Na spodnjem koncu lestvice je bil D 13 s 460 KM in najvišjim navorom 2.300 Nm. Sledil je D 13 s 500 KM in navorom 2.500 Nm, D 13 TC, 460 zmore 2.600 Nm navora, 500-»konjski« z enoto TC pa 2.800 Nm. Vsi so imeli kabine Globetrotter ali Globetrotter XL, z zunanjo širino 2.450 mm in dolžino 2.225 mm. Notranja višina pri navadni znaša 1.960, pri XXL pa 2.110 mm, po novem je na voljo še 250 mm daljša kabina XXL. Tovornjaki TC imajo paket I-Save in flota je bila bogato opremljena z elektronskimi pomagali. Vsi so »znali« vozilo vračati na vozni pas (aktivno sledenje voznemu

pasu). Na voljo je izbira: ali sledenje ali vožnja znotraj voznega pasu. Sistem aktiviramo pri hitrosti nad 55 km/h in se samodejno izključi, ko hitrost pade pod 50 km/h ali kadar zmanjka talnih oznak.

VIŠJI NAVOR PRIDE DO IZRAZA NA ZAHTEVNEJŠIH CESTAH

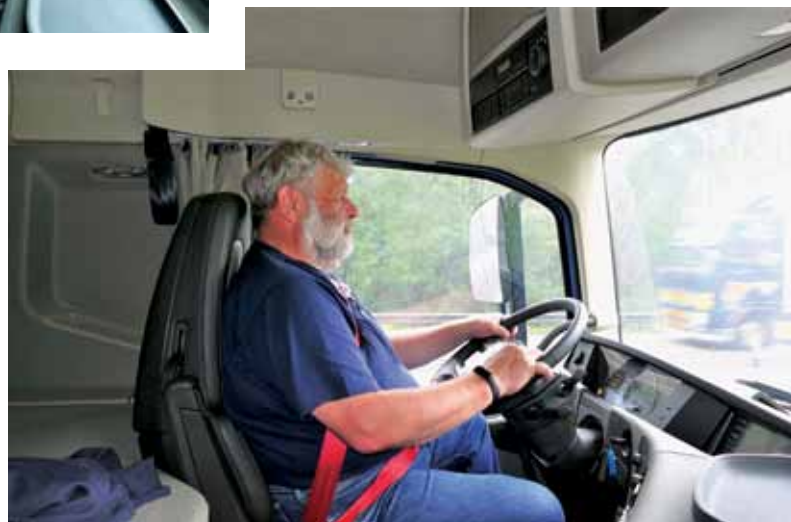
Če je cesta kolikor toliko ravna, med motorji nisem čutil pomembnejših razlik, razen pri pospeševanju. Tu veliko doprinese tudi dvosklopčni menjalnik, ki poskrbi za praktično konstanten pospešek in avtomobil vleče kot dizel-električna lokomotiva. Vsi preizkušeni modeli so kakor za šalo prevozili testno progo, vendar sem na njenem najzahtevnejšem delu imel srečo, da sem dobil ravno najmočnejši motor v kombinaciji z dvosklopčnim menjalnikom. D 13 500 TC se je v klanec zagrizel kot rottweiler in nikakor ni popuščal. Samo po zvoku in merilcu motornih vrtljajev sem slišal oziroma videl, da menjalnik pretika, vlekkel pa je brez prekinitve. Avtomatika pri vožnji navzgor relativno zgodaj pretakne v 11. prestavo (overdrive menjalnik), a potem v njej izjemno dolgo vztraja. Tudi 260 brez enote TC in enosklopčnim menjalnikom solidno vleče, vendar je vseeno razlika. Na določenih vzpetinastih odsekih je bil

► Prostorne in udobne kabine



Voznikov prostor je odlično urejen in vse nudi na dosegu rok.

Voznik se zaradi obilice prostora v kabini dobro počuti – tudi če je preobilen.





Dodatnih 300 Nm se še kako pozna pri vzpenjanju po daljših klancih.

eno do dve prestavi nižje kot 500 TC z 2.800 Nm navora – 500 Nm se vendar mora nekje poznati. Manj razlik je med D 460 TC in D 500, saj se navora razlikujeta za vsega 100 Nm, a glede na podatke o prihrankih pri porabi goriva, je prednost vseeno pri tistem s TC-jem. Ker smo tovornjake med testom stalno menjavali, in se je konfiguracija poti spreminjala, ni bilo pogojev, da bi primerjali porabe. Pa vendar, ko sem gledal povprečne številke, je kazalo, da je poraba pri 500 TC dokaj ugodna.

PRIJETNA, VARČNA IN VARNA VOŽNJA

Ne glede na motor, ki ga poganja, je Volvo FH prijazen za voznikova ušesa. Zaradi obratovanja pri nizkih vrtljajih in dobre zvočne izolacije kabine voznik motor pri enakomerni vožnji komajda sliši. Vozno udobje je zelo odvisno od prednje preme. Ta je lahko vzmetena z enolistnima parabolničnima vzmetema ali pa z zračnimi. Na gladkem avtocestnem cestišču razlik ni čutiti, če pa je pod kolesi odsek razdrapanega asfalta, je zračno vzmetena prednja os boljša rešitev.



S turbine se navor po zobniškem sistemu prenaša do glavne gredi motorja.

Vozniška kabina ponuja razkošje prostora. Ena redkih zamer je bila vzpenjanje v kabino. Stopnice so pomaknjene čisto naprej in njihov spodnji del je zaradi blatnika malo ožji. Za velikega (precej) okornega možaka, kakršen sem jaz, je malo premalo prostora. Se pa Volvo za to

odkupi, ko voznik sede na svoje delovno mesto. Tako sedež kot volan je mogoče popolnoma prilagoditi lastnim željam, zlasti nagib volana je izdatno nastavljen. Vajeni smo, da je armatura pri Volvih popredalčkana, komande z vsemi stikali logično razporejene in zlahka dosegljive.



Med preizkusom smo vozili FH-je z vsemi različicami motorja D 13.



Pri Volvu so ponosni na svojo zgodovino in so na predstavitev pripeljali FH-ja prve generacije, paradnega konja iz leta 1994, ki je iz 16 litrov prostornine iztisnil 520 KM, izpušni plini pa so bili očiščeni po normi EURO 2.

DECLARATION 2019 MONITORING & REPORTING 2020 LIMIT VALUES 2025 & 2030



Leta 2019 morajo proizvajalci deklarirati izpust CO₂, leta 2020 morajo začeti redno spremljati količino in poročati ter leta 2025 zmanjšati emisije za 15, leta 2030 pa za 20 odstotkov glede na leto 2019.

► Sam pelje znotraj voznega pasu

Voznik lahko marsikaj nastavi po svojih željah, od trdote vrtenja volana do programa vožnje (že samo program ECO ima tri mogoče nastavitve). Volvovi »možgani« si nastavitve zapomnijo in voznik jih aktivira s svojo vozniško kartico. Tudi stopnja povezljivosti z določenimi bazami podatkov in portali je skozi različne aplikacije visoka. Pri notranji opremlitvi so na izbiro vinil, tekstil, velur in usnje v kar 650 barvnih različicah, trije kakovostni razredi vozniškega sedeža, dva volana, različne postelje, ročna ali avtomatska klimatska naprava, tudi s senzorji za sonce, loputa oziroma strešno okno in še kaj.

I-See resnično dobro premaguje klance in strokovnjaki pravijo, da ga še tako izkušen voznik zlepa ne more dati v koš v varčnosti, zlasti pa ne v razmerju poraba goriva/povprečna hitrost. Le pri vožnji po strmih in dolgih klancih navzdol je treba pri modelih, ki jih zavira zgolj motorna zavora, paziti, da ne »pobegnejo« čez dovoljeno hitrost. Če je hitrost višja od tiste, ki je nastavljena s tempomatom, zaviranje ne izključi tempomata tako dolgo, dokler ne pade 2 km/h pod trenutno nastavljeno. Pri vtisih z vožnje ne smem pozabiti še na asistenčne sisteme, ki uspešno poma-



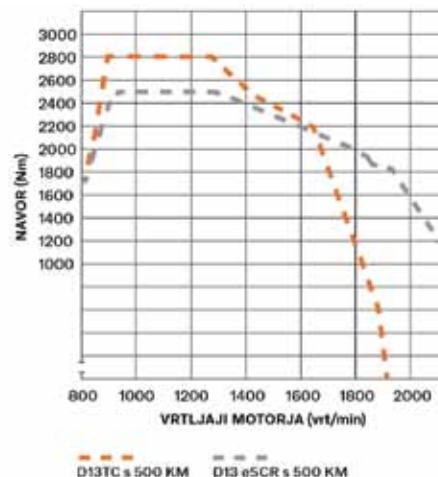
Za običajnim turbinskim polnilcem je pri TC še ena turbina.

gajo vozniku in preprečujejo oziroma omilijo njegove napake – od nenamerne zapuščenja voznega pasu do zaviranja v sili.

RAZVOJNA POT ZAČRTANA Z OMEJITVAMI

Znižanje porabe goriva za 7 odstotkov je zelo lep rezultat, in tudi pomaga pri prodaji tovornjakov. Toda nadaljnje usmeritve EU so jasne in ostre. Od proizvajalcev tovornjakov zahtevajo deklariranje izpustov CO₂, od leta 2020 redni monitoring in poročanje, nadalje pa korenito znižanje izpustov tega plina. Torej imajo razvojniki polne roke dela.

Krivulja navora



OSNOVNI PODATKI O MOTORJIH

Motor	D13K 460	D13K 460 TC	D13K 500	D13K 500 TC
Prostornina (l)	12,8			
Vrtina x gib (mm)	131 x 158			
Moč (kW/KM) pri vrt./min	345/460 pri 1.400-1.800	345/460 pri 1.250-1.600	375/500 pri 1.530-1.800	375/500 pri 1.250-1.600
Navor (Nm) pri vrt./min	2.300 pri 900-1.400	2.600 pri 900-1.300	2.500 pri 980-1.270	2.800 pri 900-1300



PRIHAJATA OSVEŽENA TRAFIC IN MASTER

Leto 2018 je bilo za lahka gospodarska vozila Renault najboljše leto doslej, saj so v primerjavi z letom poprej dosegli 34-odstotno rast. In v okviru ohranjanja vodilnega položaja na trgu furgonov in električno gnanih lahkih gospodarskih vozil je Renault sredi junija na Portugalskem predstavil tudi prenovljena modela Master in Trafic.

Besedilo in fotografije: Matej Jurgele

PRILAGODLJIVEJŠI IN ROBUSTNEJŠI MASTER

Prenovljeni Master se od svojega predhodnika razlikuje po novem, bolj zajetnem in robustnem sprednjem delu, povsem prenovljeni notranjosti, novih naprednih pomagalah za vožnjo (ADAS) in novih močnejših in še varčnejših motorjih. Naprodaj je v več kot 50 državah, vodilni v svojem segmentu je v Franciji, na Poljskem, v Sloveniji, Hrvaški, Braziliji in Maroku (v letu 2018). V Evropi je s 13,1-odstotnim tržnim deležem na četrtem mestu v svojem razredu.



Master s sistemom Rear View Assist - kamero za vzratno vožnjo in zaslonom na zgornjem robu vetrobranskega stekla.



Nav Evolution). Prostornina odlagalnih mest je narasla na skupno 105 litrov. Priročna je tudi zložljiva mizica Easy Life nad predalom za rokavice. Zelo uporabna sta tudi polnilno stojalo za tablični računalnik in indukcijski polnilnik za pametni telefon. Povezljivi multimedijski napravi R-LINK Evolution in Media Nav Evolution sta združljivi z aplikacijami Android Auto in Apple CarPlay, odvisno od izvedenke.



Šeststopenjski samodejni menjalnik z dvojno sklopko EDC.



NAPREDNA POMAGALA IN VEČJA VARNOST

Predhodni model je bil že opremljen z opozorilnikom na prehajanje oznak voznega pasu, pomočjo pri parkiranju



Ročica ob drsnih vratih naredi vstopanje prijaznejše.



Priročna novost je tudi zložljiva mizica Easy Life.

BOLJ MODEREN SPREDNJI DEL

Prenovljeni Master se je oblikovno poistovelil z drugimi Renaultovimi modeli iz ponudbe lahkih gospodarskih vozil. Med zunanje oblikovne značilnosti spadajo svetlobni pečat v obliki črke C, povišana linija pokrova motorja ter pokončna maska. Na voljo je v novi »mestno sivi« karoserijski barvi. Prenovljena je tudi notranjost z novo armaturno ploščo, instrumentna ploščica ima nov merilnik vrtljajev in enobarvni digitalni zaslon s 5-palčno diagonalo. Volan ima kromaste vstavke, sedežne prevleke so sedaj kakovostnejše in trpežnejše. V osrednji del armature je vgrajen zaslon navigacijske naprave, ne glede na vrsto vgrajene multimedijске naprave (R-LINK Evolution ali Media

▶ Prenovljeni Master bo na prodaj od septembra dalje

zadaj in kamero za vzvratno vožnjo, prenovljeni Master pa ima sistem Rear View Assist (s kamero za vzvratno vožnjo in zaslonom na zgornjem robu vetrobranskega stekla), sistem Side Wind Assist, pomoč pri parkiranju spredaj, in sistem Blind Spot Warning, ki opozarja na vozila v voznikovem mrtvem kotu. Samodejni sistem pomoči pri zaviranju v sili (AEBS), ki deluje tako v mestih kot na avtocesti, je zdaj na voljo po naročilu v vseh različicah.

NOVI MOTORJI S POVEČANIMA MOČJO IN NAVOROM TER MANJŠO PORABO GORIVA

Prenovljeni Master je opremljen z novo paleto 2,3-litrskih motorjev dCi, ki odslej izpolnjujejo normativne zahteve Euro 6d-TEMP/Euro VI (glede na izvedenko) in se ponašajo s tehnologijo



Prostornina odlagalnih mest znaša 90 litrov, vključujoč 54 litrov velik prostor pod sovozniško klopjo. Zložljiva sovoznikova klop ponuja prostor za računalnik.



električnim pogonom Master Z.E. Ta je primeren za mestno dostavo do vrat in ima realen doseg 120 km. Prenovljeni Renault Master bo na prodaj od septembra 2019 dalje.



Twin Turbo. Moč motorjev sedaj znaša do 180 KM in navor do 400 Nm. Obenem pa je tudi za skoraj 1 liter zmanjšana poraba goriva. Glede na izvedenko je moč izbirati med 6-stopenjskim ročnim ali 6-stopenjskim robotiziranim menjalnikom. V Sloveniji bo na voljo 2,3-litrski motor: s 135, 150 in 180 KM (Euro6dT) in s 145, 165 KM (Euro VI). Slednja sta namenjena bolj za predelave na šasijah ali v kombinaciji z zadnjim pogonom.

OPTIMIRAN IN BOLJ PRIROČEN TOVORNI PROSTOR

Tovorni prostor ima osvetlitev s svetilnimi diodami (LED) in ergonomične ročaje za olajšano vstopanje in izstopanje ob zadnjih in bočnih vratih. Na voljo je več kot 350 različnih izvedenk, v treh višinah in štirih dolžinah. Kabine s šasijo so na voljo s pogonom spredaj ali zadaj. Največja dovoljena skupna masa znaša 2,8 do 4,5 tone, tovorni prostor ima prostornino 8 do 22 m³. Na voljo je kot furgon, s podaljšano kabino s sedmimi sedeži za prevoz delavcev na delovišča, prekucnik, platforma s kabino, s posebno velikim tovornim prostorom, šasija s kabino, pod s kabino itn. Skupno je na voljo 10 velikosti karoserije. Na voljo bo tudi električna različica s povsem



▶ Tovorni prostor ima prostornino 8 do 22 m³

TRAFIC KOT FURGON ALI POTNIŠKA RAZLIČICA

Prenovljeni Trafic ima nove 2,0-litrške motorje in samodejni menjalnik z dvojno sklopko EDC6. Tudi Trafic ima zunanjo oblikovno istovetnost z drugimi Renaultovimi modeli LGV. Novi sprednji žarometi delujejo v tehnologiji Full-LED in podajajo svetlobni pečat v obliki črke C. V notranjosti je posodobljena armaturna plošča s satinirano kromastimi okrasnimi elementi, nova je glava prestavne ročice, tako ročnega kot tudi samodejnega menjalnika, kakovostnejše in trpežnejše so tudi prevleke. Prostor-

nina odlagalnih mest znaša 90 litrov, vključujoč 54 litrov velik prostor pod sovozniško klopjo. Zložljiva sovoznikova klop ponuja prostor za računalnik.

LAŽJE NALAGANJE

Prostornina tovornega prostora znaša 3,2 do 8,6 m³. Izdatnejša je osvetlitev s svetilnimi diodami LED. Nov zložljivi ključ s tremi gumbi ali Renaultova kartica za prostoročno odklepanje in zagon motorja z opcijo Single Door Opening (SDO) izboljšujeta varnost, še naprej pa je za doplačilo na voljo tudi okrepljeno varnostno zaklepanje Extra Security. Opcijska polipropilenska obloga tovornega prostora zagotavlja lažje čiščenje. Največja uporabna dolžina tovornega prostora omogoča zaradi lopute prevoz do 4,15 metra dolgih predmetov. Zadnja vrata se odpirajo do kota 255 stopinj, do 18 pritrdilnih zank in mehazem levega krila vrat, omogoča, da se jih zatakne odprta za 90 stopinj in se tako prevaža nekaj daljše predmete.



Med zunanje oblikovne značilnosti spadajo svetlobni pečat v obliki črke C.





Kamera za vzvratno vožnjo omogoča lažje manevriranje.

NOVI MOTORJI

Prenovljeni Trafic ima novo paleto 2,0-litrskih motorjev dCi, ki izpolnjujejo norme Euro 6d-TEMP. Na voljo so v razponu 120 do 170 KM. Najmočnejša motorja sta odslej na voljo ne le z ročnim, temveč tudi s šeststopenjskim samodejnim menjalnikom z dvojno sklopko EDC, ki omogoča bolj gladko in hitreje presta-



Novi sprednji žarometi delujejo v tehnologiji Full-LED.



obliki črke C, ekskluzivna siva Comète kovinska barva karoserije, brušena lita platišča, okrasni elementi sijajne črne barve (nosilec maske, ohišja ogledal, zaščitne obloge in ročice vrat), dodatno udobje in priročne rešitve v notranjosti so usnjene prevleke, usnjen volan s kromastim vstavkom. Potniki imajo v notranjosti na voljo šest posamičnih lučk s svetilnimi diodami, vtičnico 220 V (300 W), dve dodatni vtičnici USB v prostoru za potnike, posamične, drsno pomične, vrtljive in odstranljive sedeže, drsno pomično in sklopljivo mizico. Potniške različice prihajajo v prodajo poleti 2019, medtem ko tovarne različice prihajajo septembra 2019.

vljanje. Notranje vzvratno ogledalo Wide View mirror, ki preprečuje nastanek mrtvega kota, parkirni senzorji spredaj in zadaj ter kamera za vzvratno vožnjo omogočajo lažje manevriranje. Prav tako je tu tudi sistem za nadzor nad nihanjem priklovice Trailer Swing Assist. V Sloveniji bodo na voljo 1,6-litrski s 95 KM in 2-litrski motorji s 120, 150 ali 170 KM – močnejša različica tudi v kombinaciji z menjalnikom EDC.

POTNIŠKE RAZLIČICE COMBI, BUS IN SPACECLASS

Potniški različici Combi in Bus sta namenjeni poklicnim prevoznikom potnikov ter večjim družinam. Po odstranitvi

sedežev v drugi in tretji vrsti je na voljo do 6 m³ velik prostor za prtljago, ima prostor za od 5 do 9 oseb, odstranljivo klop in zložljive sedeže, lažji dostop omogočajo široka stranska drsna vrata, na voljo so tudi pritrdišča ISOFIX za do štiri varnostne otroške sedeže. Prenovljeni SpaceClass omogoča VIP-prevoze, dobro izdelana notranjost pri potnikih vzbuja občutek domačnosti. Zunanji videz dopolnjujejo žarometi z izključno svetilnimi diodami in svetlobnim pečatom v



Potniki imajo na voljo šest posamičnih LED lučk, vtičnico 220 V, dve dodatni vtičnici USB v prostoru za potnike, posamične, drsno pomične, vrtljive in odstranljive sedeže, drsno pomično in sklopljivo mizico





OPLOVA OFENZIVA

Na izredno hitro rastoči trg lahkih dostavnih vozil prihaja osvežena ponudba Oplovih modelov. Tretja generacija modelov Vivaro in Movano in peta generacija modela Combo, za zahtevnejše voznike so na voljo tudi različice 4x4.

Besedilo in fotografije: Matej Jurgele

VIVARO je bil od leta 2001 izdelan v več kot milijon primerkih. Z različnimi velikostmi, prilagoditvijo različnim potrebam in s številnimi inovativnimi tehnologijami bo novi Vivaro zagotovo tudi v prihodnje dobro opravljal svoje delo. Morda tudi zato, ker je raziskovalni in razvojni center v Rüsselsheimu odgovoren za globalni razvoj lahkih gospodarskih vozil celotne skupine PSA.

Vivaro, ki je na voljo od letošnje pomladi dalje, je na voljo kot furgon, kombi za prevoz do šest oseb in s šasijo za nadgradnjo (ta bo na voljo nekoliko kasne-

je). Prvič pa je namesto v dveh na voljo v treh različnih dolžinah (4,60 m, 4,95 m in 5,30 m). Tovorni prostor nudi do maksimalno 6,6 kubičnega metra prostora, prevaža pa lahko do 1.400 kilogramov tovora – 200 kg več kot njegov predhodnik. Enako velja za vlečno moč: maksimalna dovoljena obremenitev priklopnika znaša 2.500 kg, kar je za pol tone več kot pri predhodniku. Prednost pa je tudi njegova višina. Pri večini različic ta ne presega 1,90 m, s čimer lahko novi Vivaro dostopa do podzemnih parkirišč, kar olajša nalaganje in razkladanje.



Sistem za nadzor obremenitve pri modelu Combo.

NOVOSTI, KI OLAJŠAJO VSAKODNEVNO RUTINO

Stabilnost in varnost na različnih spolzkih površinah – blatu, pesku ali snegu – zagotavlja napredni sistem IntelliGrip. Na voljo so različice z večjo oddaljenostjo od tal in zaščito podvozja. Tudi z Dangelovim štirikolesnim pogonom (z zaporo diferenciala), ki smo ga preizkusili tudi mi, in ta deluje odlično. Dostop do tovarnega prostora omogočajo široka zadnja in stranska drsna vrata, ki so sedaj na voljo tudi v elektrificirani različici. Odprete jih lahko z daljincem ali s pomočjo senzorja, ki se nahaja pod zadnjim odbijačem. Zaradi sistema Flex-Cargo, ki dvigne sovoznikov sedež, lahko prevaža predmete



V notranjosti novega Vivara se voznik in potniki počutijo kot v osebnem avtomobilu.



Flex-Cargo sistem dvigovanja sovoznikovega sedeža omogoča prevažanje predmetov do dolžine 4,02 metra.



Na voljo so različice z večjo oddaljenostjo od tal, zaščito podvozja in Dangelovim štirikolesnim pogonom.

dolžine do 4,02 metra (5,30 metrska različica). V notranjosti novega Vivara se voznik in potniki počutijo kot v osebnem avtomobilu. Na voljo so sistemi, kot so zaslon »Head Up«, 180-stopinjska kamera za vzvratno vožnjo, sistem opozarjanja na trčenje, sistem samodejnega zaviranja v sili in adaptivni tempomat. Položaj sedežev je dober, preglednost nad armaturno ploščo dobra. Na voljo so tudi najsodobnejši sistemi infotainmenta.

VARNOST JE NA PRVEM MESTU

Novi Movano z novo obliko spredaj jasno opredeljuje pripadnost družini Opel. Številni sistemi in tehnologije naredijo vožnjo varnejšo in prijetnejšo. Med njimi je sistem z vzvratno kamero in zaslonom »Rear Vision«, tako da ima voznik vedno dober pregled nad dogajanjem zadaj. Sistem za nadzor mrtvega kota (zaznava tudi kolesarje in pešce) in opozorilo o nenamerni menjavi voznega pasu (aktivira se pri hitrostih nad 30 km/h) povečujeta varnost tudi drugih udeležencev v prometu. Infotainment sistem je združljiv z napravami Apple CarPlay in Android Auto ter zajema hitro odzivni 7,0-palčni zaslon na dotik. Pametne telefone lahko polnite brezžično. Armaturna plošča novega Movana s skupno 22 predalčki in prostori nudi veliko prostora za vse drobnarije. Zračno vzmeten sedež zagotavlja, da voznik vedno potuje udobno.

▶ Vivaro je prvič na voljo v treh različnih dolžinah



Glede na izvedbo lahko Movano prevažata do pet evro palet.

ŠTIRI DOLŽINE IN TRI VIŠINE

Kot doslej je Movano na voljo v štirih dolžinah in treh višinah, z do 4,5 tone največje dovoljene mase in s prostornino tovornega prostora do 17 kubičnih metrov. Skupno je na voljo 150 različnih izvedb. Glede na izvedbo lahko Movano prevažata do pet evro palet. Zaradi novega ročaja v tovornem prostoru in LED-osvetlitve je tovorni prostor postal še uporabnejši. Side-Wind Assistant je še en pomemben sistem, ki v primeru vetra ohranja vozilo pod nadzorom. Standardna oprema no-



vega Movana vključuje tudi avtomatske brisalce vetrobranskega stekla in avtomatske kratke luči.

PROGRAM 4X4

Modela Combo ni treba podrobneje predstavljati. Morda zanimivejše pa so izvedbe 4x4. Štirikolesno predelavo zagotavlja podjetje Dangel, zanjo pa bo treba odšteti slabih 8 tisočakov. Sistemi krmiljenja in vzmetenja so optimizirani za pogon na vsa kolesa in so na vozilo nameščeni že v tovarni, kar zagotavlja kar največjo učinkovitost. Vozniki lahko z vrtljivim stikalom na armaturni plošči izbirajo med dvema načinoma vožnje – »Eco« in »Auto 4WD«. V načinu »Eco« je sistem 4x4 izklopljen, pogon poteka na prednji kolesni par. To zmanjšuje porabo goriva in obrabo pnevmatik. V primeru zahtevnejšega terena lahko voznik brez ustavljanja preklopi na »Auto 4WD«. Visko sklopka osrednjega diferenciala, takoj ko sprednja kolesa začnejo izgubljati oprijem, razdeli del navora na zadnjo os. V še bolj zahtevnih pogojih lahko vozniki izberejo način »R. Lock«, s čimer vklopijo zaporo diferenciala na zadnji osi. 4x4 Combo Cargo je standardno opremljen s sistemom ESP, zaščitnimi ploščami pod motorjem in menjalnikom ter 20 mm višjo oddaljenostjo od tal (skupaj 205 mm). Dodatno je na voljo zaščita za rezervoar za gorivo in zadnjo os ter 80 mm razdalja od tal.





EVOLUCIJSKE IZBOLJŠAVE

Fiat je za modelno leto 2020 prenovil Ducato, ki se je s tem spet postavil ob bok tekmecem in se je uskladil z okoljskimi predpisi Euro 6D. Izstopa predvsem novi 9-stopenjski samodejni menjalnik.

Besedilo: Matija Janežič; fotografije: Iveco

KOT SE ZA vmesno osvežitev spodobi, je bil Ducato deležen bolj evolucijskih izboljšav kot pa česa bolj korenitega. To pomeni, da ostaja prilagodljivo lahko gospodarsko vozilo, ki je na voljo v vrsti konfiguracij od popolnega furgona različnih dolžin, medosnih razdalj in višin ter potniškega minibusa do šasije s kabino ali brez nje. Kot obljublja pri Fiatu, bo tudi ostal eden najbolje prodajanih kombijev, ki se je v zadnjih petih letih v dvanajstih državah uvrščal na prvo mesto prodaje.

Izboljšan infozabavni sistem omogoča povezljivost z Apple CarPlay in Android Auto.



KOZMETIČNI POPRAVKI IN POVEČANA UPORABNOST

Oblikovno Ducatu v zadnji generaciji ni bilo kaj očitati, zato je bila njegova zunanost deležna le manjših popravkov, ki so mu med drugim prinesli najbolj ugoden količnik zračnega upora v razredu. Najbolj očitne spremembe so pred-

nja maska in spodnja zaščitna plošča v barvi titana in žarometi s črno podlago in dodatnim zaščitnim steklom ter olajšana menjavo žarnic. Tridelni prednji odbijač olajša in poceni popravila. V notranjosti so na predstavitvi izpostavili predvsem nosilec tabličnega računalnika na armaturni plošči, dodatne nosilce



Poleg 6-stopenjskega ročnega je na voljo tudi novi 9-stopenjski samodejni menjalnik.

za steklenice in led-osvetlitev tovarnega prostora.

V SMERI POVEZLJIVOSTI

Da bi se uskladi s trenutnimi pričakovanji na področju avtomobilske varnosti, je Ducato dobil nekaj dodatnih asistenčnih sistemov, med katerimi so bili najbolj poudarjeni sistemi »Blind Spot Assist«, »Rear Cross Path Detection« in »Full Brake Control«. Na voljo bo tudi izboljššan infozabavni sistem s povezljivostjo na Apple CarPlay in Android Auto. Motor je 2,3-litrski turbodizelski štiri-valjni Multijet 2, ki je usklajen s predpisi o izpustih Euro 6D, razvija pa moči 120, 140, 160 in 180 'konjev' in navore 320, 350, 380/400 in 400/450 njutonmetrov. Za bolj gospodarno vožnjo sicer skrbijo sistem start&stop, pametni alternator in elektronski nadzor nad črpalko goriva. Na voljo je tudi 3-litrski motor s pogonom na stisnjeni zemeljski plin.

NA VOLJO TUDI Z 9-STOPENJSKIM SAMODEJNIM MENJALNIKOM

Vsi turbodizelski motorji, razen najšibkejšega, so poleg 6-stopenjskega ročnega menjalnika na voljo tudi z novim

▶ **Na voljo je tudi 3-litrski motor s pogonom na stisnjeni zemeljski plin**



Pomična stopnica olajša vstop potnikom.

9-stopenjskim samodejnim menjalnikom, ki je tudi največja novost, ki jo je Ducatu namenila osvežitev. Menjalnik, ki deluje veliko bolje od predhodnika, ki se je izkazal za precej pomanjkljivega, je mogoče prilagoditi

Modularna zasnova baterij omogoča električni različici doseg med 220 in 360 kilometri.



▶ Motor je usklajen s predpisi o izpustih Euro 6D

posameznim nalogam in zahtevam, razpolaga s programi Normal, Eco in Power, na voljo pa je tudi možnost ročnega prestavljanja.

ELEKTRIČNI DUCATO

Fiat je na predstavitvi osveženega Ducata objavil tudi prve podrobnosti o njegovi električni različici, ki naj bi na ceste zapeljala prihodnje leto. Ducato Electric bo na voljo v enakih različicah kot konvencionalni Ducato in bo imel nosilnost do 1.950 kilogramov. Poganjal ga bo elektromotor z močjo 90 kilovatov in navorom 280 njutonmetrov ter omejitvijo na največjo hitrost 100 kilometrov na uro, modularna zasnova baterij pa mu bo omogočala dosege med 220 in 360 kilometri v skladu s ciklusom NE-DC. Kot pravijo, so ga razvili na osnovi podatkov, ki so jih zbrali med svojimi strankami, namenjen pa bo predvsem urbanim okoljem.

Potniški minibus je dobra izbira za opravljanje transferjev.





PRENOVLJENI RAZRED V

Leta 2014 se je razred V Mercedes-Benz premierno predstavil s povsem novim pristopom k obliki, profilu vrednot, udobju in varnosti v segmentu enoprostorskih vozil. Koncept je postal prava uspešnica: približno 209.000 prodanih vozil razreda V od vstopa na trg leta 2014 in prodajni rekord leta 2018 z okoli 64.000 prodanimi vozili

Besedilo: Matej Jurgele

AKTUALNA POSODOBITEV prinaša osvežujoče ozračje v že tako uspešen model. Poudarki vključujejo preoblikovano in izrazito podobo sprednjega dela, uvedbo generacije štirivaljnih dizelskih motorjev OM 654, pri čemer je V 300 d nova najzmogljivejša pogonska različica s 176 kW (239 KM), nov samodejni menjalnik 9G-TRONIC ter varnostne in asistenčne sisteme, ki izpolnjujejo zahteve najnovejšega tehnološkega razvoja.

NOVA OBLIKA IN ŠE VEČ UDOBJA

Prenovljeni razred V z novim sprednjim delom deluje mogočnejši. Nova je oblika odbijača z režami za dovod hladilnega zraka, nova je tudi diamantna struktura maske hladilnika. Zvezda je postavljena sredinsko na masko hladilnika in je obrobljena z dvema srebrni-

ma letvicama. Tako kot do sedaj ponuja prenovljeni V individualno prilagajanje s privlačnima linijama AVANTGARDE in EXCLUSIVE, za tiste najzahtevnejše je na voljo linija AMG. Ta vključuje novo masko hladilnika v obliki diamanta s kromirano mrežo in tako izriše športni poudarek. Nova barvna laka v grafitno sivi kovinski in selenitno sivi kovinski izvedbi povečujeta paletu priljubljenih črno-belih tonov. Nova sta tudi jekleno moder barvni zaključek in opcijska hijacintno rdeča kovinska barva. Kupci lahko izbirajo tudi med štirimi novimi oblikami platišč iz lahke kovine, in sicer v dimenzijah od 17 do 19 palcev.

TUDI ZNOTRAJ LE NAJBOLJŠE

Notranjost prenovljenega razreda V sledi trendu sodobnosti in jasnosti. Nove so reže za dovod zraka, ki imajo bolj



športen videz, nove so tudi številčnice kombiniranega instrumenta, ki sedaj ponuja boljšo preglednost. Oblazinjenje in napa usnje v izvedbi Tartufo za opremo podarjata sodobnost in eleganco. Z usnjem Lugano in napa usnjem, ki sta na voljo v črni in svilnato bež barvi, ter črno tkanino Santos je skupno na voljo šest različnih izvedb oblazinjenja v svetlih in temnih barvah. Okrasni elementi v videzu klavirskega laka, ebenovine, karbonskih vlaken in brušenega aluminija ostajajo. Posodobitev zajema tudi poseben element udobja za potnike na zadnjih sedežih. Podobno kot v razredu S, luksuzni sedeži za prvo vrsto zadnjih

Za najzahtevnejše je na voljo linija AMG.





sedežev iz sklopa dodatne opreme razvajajo s funkcijami nagiba in masaže ter klimatizacije. Tako je vožnja v prenovljenem razredu V sproščujoča in blagodejna.

NOV MOTOR IN TUDI MENJALNIK

Prenovljeni Mercedes-Benz razred V je opremljen s štirivaljnim dizelskim motorjem OM 654, ki je na voljo s tremi izvedbami izhodne moči: V 220 d s 120 kW (163 KM) in 380 Nm, V 250 d s 140 kW (190 KM), 440 Nm, V 300 d s 176 kW (239 KM) in 500 Nm navora. V fazi pospeševanja lahko motor V 300 d za kratek čas poleg 500 Nm navora ponudi dodatnih 30 Nm (funkcija »overtorque«). V 300 d pospeši od 0 do 100 km/h v do 7,9 sekunde. Doseže lahko največjo hitrost 220 km/h. Nova generacija motorjev je učinkovitejša in čistejša ter obenem ponuja manjše vrednosti hrupa in vibracij. Delovanja motorja v notranjosti skorajda ni slišati, zmanjšano je tudi število vibracij v notranjosti.

Prvič je na voljo tudi samodejni menjalnik 9G-TRONIC. Namesto menjalnika 7G-TRONIC je tu posebej uglajen in učinkovit samodejni menjalnik s pretvornikom navora, ki je del serijske opreme za V 300 d in V 250 d ter kot dodatna oprema na voljo za V 220 d. Voznik lahko s stikalom DYNAMIC SELECT izbira med voznima programoma »Comfort« in »Sport« in s tem prilagaja lastnosti pretikanja. Na voljo je tudi način »Manual«, ki vozniku omogoča ročno pretikanje z obvolanskima prestavnima ročicama DIRECT SELECT. Vse izvedbe motorja za novi razred V so serijsko opremljene s pogonom na zadnja kolesa, medtem ko

je stalni štirikolesni pogon 4MATIC na voljo v sklopu dodatne opreme. Višina vozila ostaja pod dvema metroma tudi z vgrajenim štirikolesnim pogonom. Enoprostorsko vozilo Mercedes-Benz tako ohranja svojo značilno uporabnost in ga je še vedno brez težav mogoče parkirati v standardne garaže, garažne hiše in podzemne garaže.

ŠE VEČ VARNOSTI

Z asistentom za bočni veter, ki pomaga vozniku ohranjati vozilo na voznem pasu ob sunkih bočnega vetra, in asistentom pazljivosti ATTENTION ASSIST je razred V pred petimi leti postavil nove varnostne

standarde v svojem segmentu. Aktivni zavorni asistent, ki je na voljo prvič, lahko na primer zazna nevarnost trka s spredaj vozečim vozilom ter sprva sproži vizualno in zvočno opozorilo. Če se voznik odzove, primerno poveča zavorni tlak. Če odziva ni, sistem aktivno pomaga z ustreznimi manevri in zaviranjem. V mestnem prometu aktivni zavorni asistent prav tako posreduje v primeru mirujočih ovir ali pešcev, ki vozilu prečkajo pot. Asistent Plus za dolge luči je nova varnostna funkcija. V načinu dolgega snopa svetlobe podpira voznika s stalnim optimiziranjem osvetlitve ceste. Ob prisotnosti spredaj ali nasproti vozečega vozila se diode LED



Delovanja motorja v notranjosti skorajda ni slišati, zmanjšano je tudi število vibracij.



Kupci lahko izbirajo med 4 novimi oblikami platišč in sicer v dimenzijah od 17 do 19 palcev.

v modulu glavnih luči delno izklopijo in zasenčijo del svetlobnega snopa v obliki črke U. Preostala območja cestišča ostanejo osvetljena z glavnimi žarometi (delno zasenčen snop).

ŠIRITEV STRATEGIJE EDRIVE@VANS

V razredu enoprostorskih vozil bo družba Mercedes-Benz Vans kmalu izvedla naslednji korak in postala prvi premium proizvajalec vozil, ki bo ponudil povsem električni model. Tako Mercedes-Benz Vans sistematično širi svojo celostno strategijo eDrive@Vans. S predstavljenim Concept EQV na letošnjem mednarodnem avtomobilskem salonu v Ženevi so pri Mercedesu že ponudili prvi vpogled v električno prihodnost enoprostorskih vozil. Serijski model bo svojo svetovno premiero doživel na letošnjem sejmu IAA v Frankfurtu.



V KORAKU S KONKURENCO

Prenovljen Ford Transit Connect je poskrbel za prijetno osvežitev trga lažjih dostavnih vozil. Prenova je bolj kozmetične narave, ki prinaša sodobnejši videz, k dobri osnovi pa se odlično poda tudi manjši 1,5-litrski motor. Seveda pa ne moremo mimo bogatega seznama serijske in dodatne varnostne opreme.

Besedilo in fotografije: **Matej Jurgele**

V PRIMERJAVI s predhodnim modelom je prenovljeni Transit Connect še bolj aerodinamičen – za skoraj 4 odstotke. To pa je pri tej vrsti avtomobilov kar zajetna številka. Preobrazba pa ni prinesla samo učinkovitosti, temveč tudi privlačnejšo zunanjo podobo. Transit Connect je izdelan na osnovi priljubljenega modela Focus, kar je zagotovilo tako za udobno vožnjo in dobro lego na cesti kot tudi logično razporeditev v notranjosti. Ta je namreč skoraj identična tisti v Focusu. In tukaj Connectu ni česa očitati.

RAZBREMENITEV VOZNIKA

Zanimiva novost je tudi sistem Active Grill Shutter, ki po potrebi odpira in zapira lopute pred hladilnikom vode. S tem se pozimi notranjost vozila hitreje segreje, dodatno pa pripomore k izboljšani aerodinamiki. Transit Connect je na voljo v dveh dolžinah, mi pa smo preizkusili krajšo različico L1. Ta omogoča prevoz do 3 metre dolgih predmetov v furgonu. Loputo na dnu predelne stene (na voljo za doplačilo) lahko preprosto odprete in predmete skozi odprtino pomaknete iz prostora za tovor pod sovoznikov sedež. Za predelno steno, ki jo lahko opcijsko opremite tudi z oknom, je prostor za dve evro paleti. Prostornina tovornega prostora znaša 2,9 kubičnega metra. Poleg opreme Ambiente in Trend je na voljo tudi različica Sport. Čeprav bi marsikdo raje posegel po slednji, je tudi zlatosredinska oprema Trend postregla z zadostno mero



Notranjost je skoraj identična tisti v Focusu.

udobja in varnosti. Ta serijsko vključuje drsna vrata, ogrevano vetrobransko steklo in dvokrilna zadnja vrata. Poleg tega pa tudi s: sistemom za pomoč pri speljevanju v klanec (HLA), sistemom za pomoč pri zaviranju v sili, nadzorom vektorjev navora (TVC), zračno blazino za voznika in prednjima meglenkama ter sistemom Start/Stop. V notranjosti pa izpostavljamo po višini in globini nastavljiv volanski obroč, stropno polico nad voznikom in sovoznikom, električno nastavljiva in ogreva-



ECO-Mode način vožnje omogoča vozniku, da pogonski agregat deluje v varčnejšem načinu in s tem pripomore k zmanjšani porabi goriva. Po tovarniških podatkih naj bi Transit Connect porabil nekaj več kot 5 litrov dizelskega goriva za 100 prevoženih kilometrov, realna poraba na testu pa je bila bolj blizu 7 litrom. Ford je s prenovljenim Transit Connectom v boj s konkurenco poslal konkurenčno vozilo. Vozilo ni utrujajoče tudi ob daljši uporabi, številni asistenčni in



Priročen pregled nad zadkom vozila v vzvratnem ogledalu.

na vzvratna ogledala ter MyConnection avtoradio s povezljivostjo Bluetooth.

MANJŠI, A DOVOLJ ŽIV

Testno vozilo je bilo opremljeno z novim, sedaj nekoliko manjšim, 1,5-litrskim dizelskim EcoBlue motorjem in šeststopenjskim ročnim menjalnikom. Motor ustreza emisijskemu standardu Euro 6d-TEMP. Njegovih 120 »konjičev« in 270 Nm navora zagotavlja zadostno količino moči tudi ob večji tovarni obremenitvi – Connect lahko prepelje do 900 kilogramov tovora in se brez oklevanja požene tudi do višjih hitrosti. Dodaten plus k varni vožnji sta zagotovo (opciska) sistema za preprečevanje naleta s prepoznavanjem pešcev in tempomat s prilagodljivim omejevalnikom hitrosti, ki ga enostavno opravljate preko tipk na volanskem obroču. V primeru, da vožnja traja dalj časa, vozilo o tem preko zaslona obvesti voznika in mu predlaga počitek. Na nenamerno zapuščanje voznega pasu opozarja tudi sistem Lane Assist.

Za predelno steno, ki jo lahko opcijsko opremite tudi z oknom, je prostor za dve evro paleti.



Connect lahko prepelje do 900 kg tovora.

varnostni sistemi pa občutno olajšajo vsakodnevno uporabo tako v mestnem kot tudi primestnem prometu. Le na mrtve kote je treba biti nekoliko bolj pozoren. Za osnovno testno različico z opremo Trend bi morali odšteti 21.630 evrov, z nekoliko dodatnimi »sladkorčki« pa je treba k temu zaradi bogatega seznama dodatne opreme prišteti še dodatnih 4.740 evrov.



TEHNIČNI PODATKI: Ford Transit Connect 1.5 EcoBlue TREND

Motor:	4-valjni, turbodizelski, vrstni, 4 ventili na valj, Euro 6
Prostornina (ccm):	1499
Moč (kW/KM):	88/120
Navor (Nm):	270
Menjalnik:	6-stopenjski, ročni
Prenos moči:	Sprednji kolesni par
Mere D x Š x V (mm):	4.425 x 1.835 x 1.830
Mere tovornega prostora D x Š x V (mm):	1.753 x 1.538 x 1.269
Prostornina tovornega prostora (m ³):	2,9
Masa/nosilnost vozila (kg):	1546/907
Poraba goriva (kombinirana, L/100 km.):	6,5
Cena testnega vozila (EUR):	26.370



Kristalna palača, BTC Ljubljana

Gospodarstvo in industrija morata biti vključena v učinkovite logistične oskrbovalne verige. Le tako sta lahko uspešna. Njuno sodelovanje mora potekati gladko in brezšivno, do česar pa ni enostavno priti. Na tokratnem Nacionalnem logističnem forumu se bomo posvetili sodelovanju in izmenjevanju informacij med industrijo in logisti ter uporabi informacij, ki so na voljo v podatkovnih platformah.

Na dogodku bomo zelo konkretni, veliko bo priložnosti za individualne pogovore s kolegi in strokovnjaki.

PRELIMINARNI PROGRAM FORUMA

Kako pametna logistika lahko pomaga k uspešnosti slovenskega gospodarstva

*Kako pametno uporabiti vse razpoložljive logistične kapacitete
Delovanje Prometnega informacijskega centra in njegova vrednost za upravitelje in voznike tovornih vozil
Koraki od prazne parcele do kompleksne in celovite logistične storitve za svetovnega farmacevta
V čem je zunanji specialist logist navadno boljši od lastnega upravljanja z logistiko
Kaj se v svetu dogaja glede fizičnega upravljanja z artikli v skladišču
Uporabnost in nujnost elektronske izmenjave podatkov med partnerji v oskrbovalni verigi
Umetna inteligenca za optimizacijo prometnih tokov s poudarkom na multimodalnosti
Kako odprta digitalna logistična platforma lahko poveže vse sodelujoče v oskrbovalni verigi
Kakšno je stanje in vizija glede avtonomnih tovornih vozil*

WWW.NLF.SI



SLOVENIJA JE LEPA DEŽELA

Vse njene lepote s seboj prinašajo tudi veliko odgovornost, da jih uživamo na način, ki omogoča trajnostni razvoj nam in našim zanamcem. Zato ni vseeno, kako načrtujemo, gradimo in vzdržujemo prometnice, ki nas povezujejo. Zgrajena avtocestna infrastruktura bo v našem prostoru ostala še dolgo časa, z namenom zблиževanja ljudi in skrajševanja razdalj med nami. Načrtujemo nove poti za prihodnost in skrbimo, da bodo ceste varne in pretočne ne le danes, ampak tudi jutri.

NAJVEČJI NABOR »LEVOV« DOSLEJ

Na tiskovni konferenci, ki je potekala 3. in 4. julija v impresivni Allianz Areni v Münchnu, so bile skupini mednarodnih novinarjev pred najpomembnejšim sejmom avtobusov v Evropi – Busworld 2019 – predstavljene novosti blagovnih znamk MAN in Neoplan.

Besedilo in fotografije: **Goran Kekić**



Pod motom Driving the Future
MAN Truck & Bus vabi na sejem Busworld
Europe 2019 v Bruselj, kjer bodo predstavili
avtobuse prihodnosti.

► **NA LETOŠNJEM** Busworldu v Bruslju bo MAN Truck & Bus predstavil številne mestne, medmestne in turistične avtobuse ter prvič tudi minibusse. Kot najjavljajo, bo to največji nabor »levov« v 25-letni zgodovini belgijskega sejma. V Bruslju bodo premierno predstavili avtobuse:

- MAN Lion's City 19,
- Lion's Intercity z motorjem D15,
- minibusse eTGE Combi in novi TGE City z nadgradnjo Altas,
- MAN Lion's City E bo prvič na voljo za testne vožnje.

ELEKTRIČNI LEV

Najpomembnejša novost bo zagotovo prvi električni avtobus Lion's City E, dolg 12 metrov in z do 35 sedeži. Električni avtobus bo dopolnil novo generacijo mestnih Lion's avtobusov, ki so na voljo tudi z dizelskim, plinskim ali hibridnim pogonom. Najbolj očitne razlike v vozilu so odsotnost stopnic okoli motorja, namestitev baterij na strehi in štirje dodatni sedeži na zadnji strani vozila. Pri solo avtobusih lahko



Popolnoma električni mestni avtobus MAN Lion's City E je ena izmed rešitev za prihodnost in izzive javnega prevoza. Prvič smo ga imeli priložnost zapeljati v Münchnu.

popolnoma električni pogonski sistem proizvede moč od 160 kW do največ 270 kW. Kot rezultat, odvisno tudi od terena, se domet Lion's City E giblje

od 200 do 270 kilometrov ob dobrih vremenskih razmerah, in kot poudarja proizvajalec – skozi celotno življenjsko dobo baterije.



MAN in NEOPLAN na letošnjem Busworldu, razstavljata široko paleto mestnih, medkrajevnih in turističnih avtobusov ter minibusov, novinarji pa so lahko preizkusili 10 različnih modelov.



NAJDALJŠI LEV

Še en nov izdelek bo premierno predstavljen, najdaljši mestni avtobus MAN – Lion's City 19 EfficientHybrid z dolžino 18,75 m – seveda kot del nove generacije. Vozilo s tremi osmi ima 38 sedežev ali štiri več kot Lion's City 18. Vozilo ima vgrajen motor D1556 LOH s 360 KM (265 kW), ki je seveda v skladu s standardom Euro 6d, ki bo začel veljati 1. septembra 2019. Kot že ime pove, avtobus uporablja hibridni modul MAN EfficientHybrid, ki med drugim vključuje funkcijo stop-start.

Lion's City 19 postavlja tudi nove varnostne standarde, saj ima sistem za zaznavanje objektov v mrtvem kotu. Kamera spredaj in/ali na obeh straneh vozila avtomatsko sledi gibanju, kar je vozniku v veliko pomoč pri živahnem mestnem prometu. Voznik je aktivno



Delovno mesto voznika Lion's City E je pregledno in z vsemi potrebnimi informacijami.

► Mobilnost prihodnosti je električna, ekološka in ekonomična

opozorjen – tako vizualno (z uporabo dveh vgrajenih zaslonov v voznikovem vidnem polju) kot tudi z zvočnim opozorilnim signalom, s čimer se preprečijo morebitne nevarne situacije ali trčenje. Sistem opozarja na morebitno trčenje v sprednjem delu ali med obračanjem. Nov sistem bo prihodnje leto uveden v vseh mestnih avtobusih MAN.

MEDKRAJEVNI LEV

Velika in pomembna novosti bo tudi premiera MAN-ovega medkrajevnega avtobusa Lion's Intercity z novim 9-litrskim motorjem D1556 LOH moči 280, 330 in 360 KM. Poleg tega je MAN razširil ponudbo menjalnikov za medkrajevne avtobuse. Tako ponuja avtomatiziran 12-stopenjski MAN TipMatic Coach, ki ima izboljšan prenos in je bil predstavljen na sejmu IAA 2018. Novi avtobusi Lion's Intercity z novim pogonom bodo na voljo od pomladi 2020 dalje.

TURISTIČNI LEVI

Pregled premiernih predstavitev vključuje tudi turistične avtobuse MAN in Neoplan:

- L MAN Lion's Coach C, dolg 13 metrov, ima 48 sedežev, dvigalo in do 2



Rudi Kuchta, vodja oddelka proizvodnje in prodaje je spregovoril o novi generaciji mestnih avtobusov in o novi seriji MAN Lion's City avtobusov, ki so osredotočeni na učinkovitost, udobje in ergonomijo.

mesti rezervirani za uporabnike invalidskih vozičkov. Avtobus poganja motor D2676 LOH s 470 KM (346 kW) in največjim navorom 2400 Nm, ki je združljiv z 12-stopenjskim MAN TipMatic Coach menjalnikom.

- Neoplan Tourliner L v barvah „Hans Zimmer World“ ima optimiziran položaj B-stebrička, kar daje potnikom v sprednjih vrstah boljši pregled. V notranjosti vozila je Neoplan ustvaril inovativen »pisarniški prostor« s 35 sedeži v 2 + 1 konfiguraciji, z vgrajenim WiFi-omrežjem, 230-voltnimi in USB-vtičnicami ter dvema mizama s sedeži, obrnjenimi drug proti drugemu.



Notranjost MAN Lion's City E je prostornejša zaradi opustitve motornega stolpa, kar omogoča več svobode pri obikovanju notranjosti, več svetlobe in do štiri dodatne sedeže.

Turistični avtobusi navdušijo z varnostjo in inovacijami



Sistem OptiView, ki zamenjuje vzvratna ogledala je namenjen zmanjševanju mrtvih kotov pri vožnji. Kameri na obeh straneh avtobusa prenašata slike visoke ločljivosti na dva monitorja na A-stebričkih.

Tourliner poganja sodoben motor D26 s 470 konjskimi močmi (346 kW) z največjim navorom 2400 Nm. Ta je povezan z avtomatskim menjalnikom MAN TipMatic Coach.

- Neoplan Skyliner dvonadstropni avtobus je na voljo v luksuzni izvedbi, s stopnicami spredaj desno. Skupna kapaciteta je 76 potnikov, med drugim ima tudi praktično kuhinjo v spodnjem delu. Motor D2676 LOH razvije 510 KM (375 kW) in največji navor 2600 Nm. Moč se prenaša preko 12-stopenjskega avtomatskega menjalnika MAN TipMatic Coach, avtobus ima tudi elektronski nadzor amortizerjev (CDS). Skyliner ima na-

mesto zunanjih ogledal sistem kamer OptiView. Sistem bo v polni funkcionalnosti na voljo v vseh Neoplanovih modelih od leta 2020 dalje. Sistem za pomoč pri zavijanju z aktivnim opozarjanjem na pešce in avtomatskim zaznavanjem hitrostnih prometnih znakov postavlja nova merila na področju varnosti, obenem pa omogoča varnejše in udobnejše potovanje.

MINI LEVJE PREMIERE

MAN bo v Belgiji predstavil dva nova minibus – eTGE Combi in TGE City.

MAN eTGE Combi je prvi popolnoma električni minibus, zgrajen na osnovi električnega modela MAN eTGE in omogoča prevoz do 8 oseb. Minibus je posebej primeren za mestni prevoz, kjer je poudarek na zmanjševanju hrupa in emisij. Da bi prihranili prostor, so akumulatorji pri eTGE Combi vgrajeni pod



Nad prvo osjo modela Lion's Coach C je nameščena dvizna ploščad, s katero se dviguje ljudi na invalidskih vozičkih.

Premiero bo doživel tudi mestni MAN TGE City, ki je tudi zasnovan na modelu TGE. Vozilo ponuja nizkopodno platformo, ki jo je mogoče opremiti z zlojživimi sedeži, prostorom za invalidski voziček, stojšči ali običajnimi sedeži. Rahlo pri- vzdignjena zadnja stran ima dodatne sedeže. Velika stranska okna dajejo občutek prostornosti in dober pogled na okolico. Na žalost med to predstavitvijo tega vozila nismo videli, toda kot vemo, je nizkopodna različica delo partnerskega podjetja Altas iz Litve.

LEVJI TEST

In na koncu, kot običajno, je gostitelj pripravil testne vožnje za novinarje. Na razpolago smo imeli eTGE Combi, Lion's City E, Lion's City 12, Lion's City 18G, Lion's Coach C, Lion's Coach L, Neoplan Tourliner C, Neoplan Cityliner, Neoplan Cityliner L in Neoplan Skyliner.

Čeprav testne proge niso bile predolge, je bilo to vseeno dovolj, da smo dobili vtis o kakovosti in vzdržljivosti, po čemer je bavarski proizvajalec splošno znan. Pod motom »Driving the Future« se bo MAN predstavil na sejmu Busworld v Bruslju, ki poteka od 18. do 23. oktobra. In če boste imeli čas – razstavni prostor MAN – Neoplan se bo nahajal v paviljonu 4, prostor 422.

rahlno dvignjena tla. Teoretično zadošča- jo za doseg do 173 kilometrov (NEDC) ali 114 kilometrov (WLTP).

NEOPLAN Cityliner, dvo- ali triosni avtobusi so opremljeni s sistemom OptiView, ki nadomešča zunanja ogledala in sistemom Bird View. V Bruslju bo predstavljena nova paleta barv in notranje opreme.





Pokličite nas,
ponujamo vam
popolno rešitev
za vaš posel!

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., Brmčičeva 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. 7. 2019 in 31. 8. 2019.

Primer finančnega lizinga z odkupom vozila: vlečilec 4x2, XLE, 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 predstavljeni paketne mesečne cene.



Novo 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



Uvodni del praktičnega dela je potekal v novem ONC (Omnibus Neuwagen Center) v Mannheimu.

eCitaro – PRAKTIČNI TEST

Pri podjetju Mercedes-Benz Buses so prikazali, koliko energije resnično porabijo električni avtobusi v realnih razmerah.

Besedilo in fotografije: Goran Kekić

KAKO prevoznikom pomagati, da bi bili učinkoviti pri svojih izbirah, ne samo pri konfiguraciji avtobusa, temveč tudi pri izbiri polnilne postaje in načina polnjenja. No, te odgovore smo dobili na novinarski delavnici in v praksi. Kako učinkovit je Mercedes-Benz eCitaro in kako lahko prevozniki izberejo pravo konfiguracijo električnega mestnega avtobusa, primerne za njihove poslovne naloge. Na ta vprašanja je

odgovoril praktični test električnega avtobusa eCitaro, ki so ga organizirali pri Daimler Buses v Mercedesovem mestu Mannheimu. In tam smo bili tudi mi. Cilj je bil evropskim novinarjem praktično prikazati, kako se testira električne avtobuse nemškega proizvajalca in kako to pomaga kupcem izbrati pravo konfiguracijo avtobusa in seveda tudi ustrezne polnilne postaje in način polnjenja.



Vsako podrobnost porabe energije je bilo možno odčitati na monitorju priključenem na merilne naprave.



Pred testno vožnjo je bilo treba akumulatorje avtobusa napolniti s polnilcem do točno določene meje.



Žice in kablji, pripravljeni za vgradnjo v vozilo, tehtajo 150 kilogramov.

Praktični test seveda ni prilagojen samo mestu Mannheim, kraju, kjer izdelujejo eCitaro. Konec leta 2018 so pri Mercedes-Benz Buses objavili, da potekajo testiranja v 14 evropskih državah. Metodologija, ki jo uporabljajo, je enaka tej, ki je bila prikazana v Mannheimu in ki je dostopna za preliminarne teste prevoznikom, ki so izbrali avtobus eCitaro. Vsa merjenja med praktičnim testom se sprotno objavljajo s kalibriranimi merilnimi instrumenti, ki jih ponuja in odobri Mercedes-Benz Buses.



Obhod proizvodnega dela, kjer se proizvaja e-Citaro, je izzval veliko zanimanja novinarjev.



Električna Mercedesova zvezda, eCitaro, s svojim videzom privlači pozornost v prometu.

NAROČILA PRIHAJAJO

eCitaro je bil predstavljen leta 2018, njegova proizvodnja pa se je začela 1. januarja 2019, naročila zanj pa se že vrstijo. Več deset avtobusov že vozi po nekaterih evropskih mestih, prihajajo pa že dodatna naročila zanj. Zato je cilj Mercedesu pomagati kupcem ne samo z avtobusom, temveč tudi s celovito rešitvijo za njihovo poslovanje.

Če začnemo pri koncu, moramo povedati, da tudi v primeru električne mobilnosti nič ni brezplačno, kajti ne glede na to, kako učinkoviti so električni av-



Dizajnersko dovršen električni avtobus se lepo poda mestnim metropolam.



šati. Metodologija testiranja Mercedes-Benzovih avtobusov ne vključuje samo poročila o voznih zmogljivostih avtobusa med vožnjo, temveč tudi merjenje izgub energije med polnjenjem, kar je moč pokazati z resnimi, a enostavnimi fizikalnimi zakoni.

Dostop do testnega dela, kjer je visoka napetost, je dovoljen samo določenim osebam.



Potrebno je izbrati pravi način polnjenja

tobusi, prihaja do izgub, ki jih mora pokriti operater. Z drugimi besedami, edini strošek električnega avtobusa ni samo energija, ki jo porabi za premikanje, za promet po cesti. Dobra novica pa je, da je te stroške mogoče drastično zmanj-



Nizkopodni vstop skozi vsa vrata olajša vstop in izstop iz vozila, še posebej pomembno je to za starejše in šibkejše osebe ter osebe na invalidskih vozičkih.

Še en pomemben zaključek iz testnega programa Mercedes je, da imata na doseg vozila pomemben vpliv tudi delovanje klimatske naprave in gretje avtobusa. Test je obenem pokazal, kako se da tudi na tem področju zmanjšati porabo.

VOZILI SMO

Za praktični prikaz in merjenje v Mannheimu je bil na razpolago 12-metrski nizkopodni eCitaro s tremi vrati. Vgrajene baterije so bile litij-ionske, sestavljene iz 10 modulov s skupno kapaciteto 243 kWh. Nameščene so v zadnjem delu in na strehi avtobusa. Zadnja pogonska os je ZF AVE 130, z dvema elektromotorjema, vsak zmora 125 kW in maksimalni navor 485 Nm. Sistem toplotne črpalke skrbi za gretje notranjosti avtobusa, kar bistveno zmanjšuje

Izgube ob polnjenju so približno 16 odstotne

porabo električne energije. Demonstracijski eCitaro je bil obtežen z dvema tretjinama dovoljene nosilnosti, s skupno maso 16.660 kg.

Pred začetkom testiranja se izvede kompletna priprava vozila, s 100-odstotno napolnjeno baterijo, kar vključuje tudi gretje baterij na sobno temperaturo in segrevanje notranjosti avtobusa do 22 °C ter polnjenje rezervoarja komprimiranega zraka. Vse to se naredi med polnjenjem baterij. Cilj je, da je vozilo popolno pripravljeno za cestni promet, s čimer se zmanjšajo stroški energije za sisteme, ki delujejo med delovanjem avtobusa. Prav tako se beležijo tudi stroški energije za pripravo vozila.

PARAMETRI MERJENJA

Trasa, na kateri se je opravljal test je bila dolga 23 kilometrov, s 14 postajališči, z avtobusom pa je upravljal Mercedesov voznik. Monitor v notranjosti vozila prikazuje parametre med vožnjo: hitrost vožnje in stopnjo rekuperacije, prevoženo razdaljo, čas vožnje, čas stanja, polnjenje baterije, trenutno porabo energije, trenutno porabo dodatnih sistemov, absolutno porabo, in na koncu povprečno porabo na 100 km – ponovno skupno, z napajanjem dodatnih sistemov. Zanimivo je, da je obnovev energije v baterijah učinkovitejša, če je napolnjenost baterij okoli 82 %. Če je ta odstotek višji, je namreč prejemanje energije ob rekuperaciji manjše.



Lepljenje stekla je treba opraviti zelo previdno.

Še posebej pri eCitaru je učinkovito rešena rekuperacija inercijske energije in energije zaviranja. Za razliko od večine električnih vozil se pogonski sistem eCitaro ne začne z rekuperacijo, ko stopite s stopalke za plin. Takrat je namreč potrošnja energije nična in avtobus vzdržuje stalno hitrost. Rekuperacija v različnih stopnjah se začne šele takrat, ko se uporabi ena izmed stopenj upočasnjevala ali če stopimo na zavorno stopalko. Na ta način lahko voznik sam oceni, kdaj je treba rekuperirati energijo. Logično je, da trajna rekuperacija nepotrebno upočasnjuje vozilo, količina energije pridobljene z regeneracijo, pa je vedno manjša od energije potrebne



Kupci so morali nanj čakati dolgo časa, sedaj pa se jih vse več odloča zanj.



eCitaro dobi svoje noge – kolesa, za nadaljnje gibanje.

za ponovno pospeševanje vozila na željeno hitrost. Rekuperacija na absolutno ravni cesti, ni samo nepotrebna, temveč privede tudi do izgub.

IZGUBE PRI PRENOSU ENERGIJE

Med samim preizkušanjem je bilo zanimivo spremljati energijske tokove.



Mercedesov »evergreen« na prometnicah privlači pozornost.



Namestitev sprednje maske, kjer seveda prevladuje Mercedesova zvezda.



Proizvodni proces je pri koncu in eCitaro že počasi dobiva svoj končni videz.

Ob odpiranju vrat na postajališču je bilo opaziti, da sta klimatska naprava in gretje občutno zmanjšala delovanje. Preizkušanje je bilo izvedeno pri zunanji temperaturi 13 °C in temperaturi notranjosti avtobusa 23 °C. Za prevoženih 22,99 kilometra je absolutna poraba električne energije znašala 25,67 kWh, od tega 19,8 kWh za vožnjo in 5,87 kWh za dodatne sisteme. Skupna povprečna poraba je znašala 111,7 kWh na 100 prevoženih kilometrov za vožnjo in 25,5 kWh na 100 kilometrov za dodatne sisteme.

Zaključna faza praktičnega testa je vključevala merjenje izgub v času polnjenja baterij. Uporabljen je bil počasni polnilec s 83 kW (po priporočilu Mercedes Benz Buses), ta pa se spaja s priključkom Combo 2, nameščenim na desni strani avtobusa, nad sprednjim kolesom.

Spomniti je tudi treba, da se v Mercedesovi tovarni že testira eCitaro, opremljen za hitro polnjenje s pomočjo pantografa nameščenega na strehi. Med polnjenjem vozila kalibrirane naprave, ki so sekvencijsko postavljene na električno omrežje, beležijo izgube moči na dveh mestih: med omrežjem in polnilno

napravo in med polnilno napravo in baterijami v vozilu.

KOREKCIJSKI FAKTOR

Rezultati kažejo, da če se iz omrežja napaja 81,359 kW, v avtobus pride 76,602 kW, torej je izguba 6-odstotna. Dodatnih 10 odstotkov se izgubi med polnilno postajo in baterijo. To predstavlja 16 odstotkov energetskih izgub zaradi polnjenja. Kot pravijo Mercedesovi strokovnjaki, ko govorimo o skupni porabi, se mora realna poraba, potrebna za polnilno postajo, pomnožiti s korekcijskim faktorjem 1,16. Ali povedano drugače; če avtobus porabi 111,7 kWh/100 km na cesti, je poraba energije preko polnile postaje 122,4

kWh/100 km, skupni strošek, ki ga prevoznik dejansko plača, pa je 130,1 kWh/100 km. Zato je treba pri izbiri načina polnjenja nekaj pozornosti nameniti ne samo ceni polnilne postaje, temveč tudi imeti podatke, koliko to dejansko vse skupaj stane.



Ob koncu preizkusa so bile z natančnimi instrumenti izmerjene vse podrobnosti glede porabe električne energije.

TEHNIČNI PODATKI: Mercedes-Benz eCitaro	
Dimenzije:	12.135 x 2550 x 3400 mm
Medosna razdalja:	5900 mm
Motor:	2 električna asinhrona
Maksimalna moč:	250 kW (2 x 125 kW)
Maksimalni navor:	970 Nm (2 x 485 Nm)
Baterije:	litij-ionske 243 kWh (10 modulov)
Osi:	sprednja ZF RL 82 EC, zadnja ZF AVE 130
Pnevmatike:	spredaj 315/60 R22.5, zadaj 270/70 R22.5
Kapaciteta:	88 potnikov



POTRDITEV ELEKTRIKE, VRAČANJE VODIKA

Na svetovnem kongresu UITP in sejmu javnega prevoza v Stockholmu, ki je potekal od 9. do 12. junija, smo videli veliko zanimivosti in številne svetovne premiere. Letos beležijo organizatorji tudi rekordno število udeležencev: 2718 delegatov, 474 razstavljalcev in 15.000 obiskovalcev.

Besedilo in fotografije: Goran Kekić

SVETOVNI KONGRES in sejem UITP je edinstveno srečanje strokovnjakov iz celotnega prometnega sektorja že skoraj 130 let in v 64 izvedbah zapored. Globalna organizacija javnega prevoza UITP, s sedežem v Bruslju, je zelo dejavna na področju bienalnih svetovnih kongresov, ki obravnavajo vse probleme javnega prevoza. Revija Transport & Logistika je bila ena izmed redkih udeleženk z našega območja na tej 64. prireditvi v švedskem glavnem mestu Stockholmu.

ŠVEDSKA IN STOCKHOLM

Zakaj Stockholm? Stockholm velja za eno izmed najhitreje rastočih mest v Evropi, tako v gospodarstvu kot po številu prebivalstva. Stockholm je tudi eden izmed največjih centrov tehnologije in inovacij na svetu, ki privablja strokovno znanje, talente in novoustanovljena podjetja. Visoka stopnja rasti

zahteva tudi naložbe v infrastrukturo in stanovanjske objekte, za katere regija Stockholm ponuja eno od najboljših poslovnih okolij za mednarodne vlagatelje. Načrtovanih je bilo ogromno število velikih infrastrukturnih projektov, vključno s podaljšanjem sistema podzemne železnice, železniškim projektom na vzhodni obali, razširitev termi-

Powered by  ATRON

nala na letališču Arlanda in obvoznice. Skratka, gre za paket naložb v višini 95 milijard evrov.





»UMETNOSTI JAVNEGA PREVOZA«

Nekaj je gotovo: javni prevoz ustvarja boljše prihodnosti. Letošnja tema sejma in kongresa je bila Umetnost javnega prevoza in naraščajoča odličnost pri izdelavi in izvajanju storitev javnega prevoza. V okviru tematike Umetnost javnega prevoza so se kongresne seje osredotočale na sedem glavnih tem:



odličnost storitev za uporabnike, načrtovanje in upravljanje za izboljšanje kakovosti mestnega življenja, mobilnost kot storitev in nova kombinirana paradigma mobilnosti, privabljanje novih talentov in veččin, operativna odličnost,

strateških priložnosti za mreženje in razvoj novih partnerstev, naložb in inovativnih projektov.

JAVNI PREVOZ V 21. STOLETJU

Javni prevoz je za vsakogar, ki se ukvarja s to tematiko, zapletena naloga, saj postaja jasno, da so mesta prenatrpana, infrastrukturnega prostora je vse manj, gneča na cestah je vsak dan večja. Prav tako se povečuje onesnaževanje mestnih ulic, zato je treba izpolniti veliko zahtev, da se izpolnijo vsi aspekti javnega prevoza. Zato je javni potniški promet mogoče razdeliti na dva možna prevoza, po tirih in cestah, ki jima je skupna uporaba elektronskih in spremljajočih naprav, s čimer se izboljšuje uporaba obeh razpoložljivih funkcij. To vključuje sisteme za upravljanje in spremljanje prometa na mestnih ulicah, možnost nakupa vozovnic, nadzorne in zaščitne sisteme ter obveščanje potnikov preko zaslonov o prihodih in odhodih transportnih sredstev.

Rast števila prebivalcev, urbanizacija in ekološka realnost, skupaj z drugimi dejavniki, seveda vplivajo na potek javnega prometa v 21. stoletju. Prometni sektor, ki ga spodbujajo inovacije, tehnologije in večja osredotočenost na poslovanje in storitve za stranke, spodbuja zanimive nove priložnosti v dobro razvitih državah, pa tudi v državah v razvoju.



ustanavljanje in financiranje ter inovacije produktov.

Zasedanja kongresa so bila priložnost za razpravo in raziskovanje strateške vizije in poslovnih dejavnosti razvijajočega se sektorja. In ravno to je razlog skupnega srečanja številnih prometnih ministrov, županov, prevoznikov, vladnih organov, izvršnih direktorjev, mestnih vizionarjev in navdušencev nad javnim prevozom, vodij prometa in mrež, IT-strokovnjakov, razvojnih inženirjev in menedžerjev, vključenih v trženje, financiranje, IT ... To edinstveno srečanje je namenjeno zagotavljanju


**Javni prevoz in
urbana mobilnost
sta svetovni
prioriteti**





Letošnjega svetovnega vrha UITP, na katerem so bile predstavljene najnovejše inovacije in izdelki na 40.000 m² razstavnega prostora, se je udeležilo 474 razstavljalcev iz 46 držav, izpeljanih je bilo 53 sej svetovnega ranga, nastopilo pa je skoraj 300 govornikov. Dogodek je še enkrat dokazal, da javni prevoz ustvarja in ima boljšo prihodnost. Na Švedskem je bilo prisotnih 2718 delegatov iz 81 držav in več kot 15.000 individualnih obiskovalcev, udeležilo pa se ga je tudi 170 novinarjev iz 40 držav.

ELEKTRIKA IN VODIK

Medtem ko so bili pred dvema letoma evropski proizvajalci avtobusov v Montrealu praktično zastopani zgolj z informacijskimi in kontaktnimi razstavnimi prostori, so na Švedskem znova prišli

na svoj račun. Razlog za to je, da je transport do Švedske veliko enostavnejši in cenejši od ladijskega transporta v Kanado. Po drugi strani pa ima Skandinavija veliko več kupcev, za katere so primerni njihovi proizvodi. Zato so bili obiskovalci navdušeni nad ponudbo evropskih proizvajalcev, med katero so pričakovano prevladovala vozila z električnim pogonom. Ta postajajo vse pogostejši prometni udeleženci v večjih mestih, kot so Berlin, Hamburg, Wiesbaden ali Pariz. V slednjem so se tudi odločili za nakup več sto električnih avtobusov.

Evropa določa zavezujoče kvote za vozila, ki so okolju prijazna in brez emisij. Nobenih izpušnih plinov ne proizvajajo zgolj

UITP promovira varen in dostopen javni prevoz za vse uporabnike

električni avtobusi, ne glede na to, ali jih poganja baterija, gorivna celica ali nadzemni električni vodi. V tem kontekstu je

bilo vsekakor pričakovati, da bodo električni avtobusi še

naprej pridobivali

na pomembnosti, kar je bilo

potrjeno tudi

na razstavnih

prostorih svetovnega

kongresa

UITP. Poleg številnih

električnih avtobusov moramo

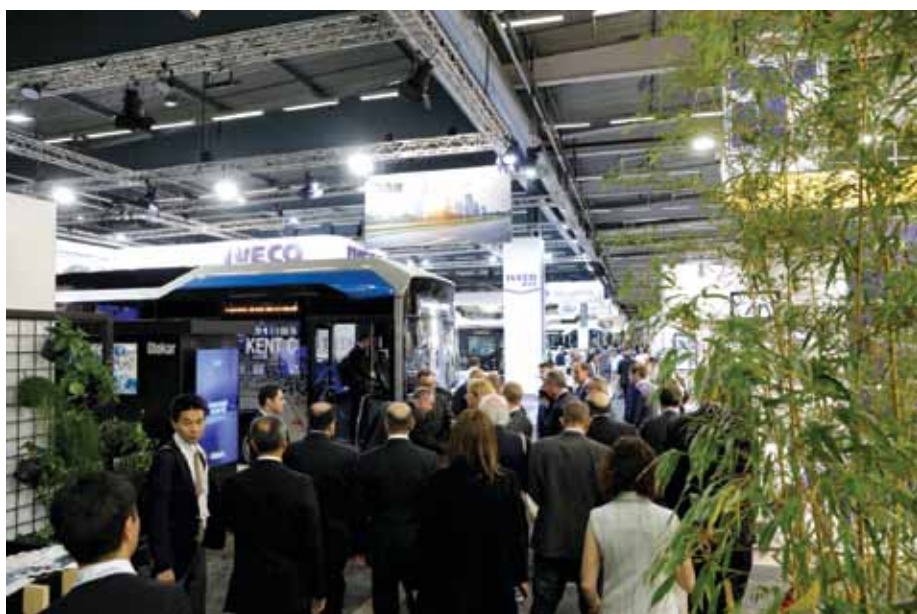
posebej omeniti

premiero dveh avtobusov s pogonom na

vodik, proizvajalcev Solaris in Van Hool.

Poudariti je treba, da takšni dogodki, ki potekajo tako blizu, na evropskih tleh, nikakor ne smejo ostati v senci. In prav to se je zgodilo tokrat. Iz naše regije so bili edini prisotni predstavniki ljubljanskega podjetja LPP in iz Srbije predstavniki GSP Beograd. Vsem drugim pa gre

velika negativna kritika, saj le na tovrstnih srečanjih lahko vidite in slišite veliko zanimivih stvari, izmenjujete mnenja in nasvete s kolegi in strokovnjaki iz vsega sveta.





PROJEKT APOLLO-EU

Med samim srečanjem so pri UITP začeli tudi projekt APOLLO-EU – novo platformo, ki bo združevala evropske prometne organe in prevoznike, s čimer želijo spodbuditi in podpreti izmenjavo znanja in strokovnosti o uporabi električnih avtobusov. Izziv programa je zagotoviti, da se v preteklosti pridobljeno znanje in izkušnje pri uporabi električnih avtobusov učinkovito prenesejo na široko mrežo zainteresiranih strani, kar je obenem tudi spodbuda in podpora pri prehodu na čistejšo in bolj trajnostne avtobusne sisteme.

V PRIHODNJE AVSTRALIJA

Po Stockholmu, v katerem približno 35 odstotkov državljanov združeno uporablja mestni promet (metro, tramvaj,

avtobus, železnica), bo gostiteljica prihodnje svetovne konference UITP, ki bo potekala od 6. do 9. junija 2021, (pre)oddaljena Avstralija. Mesto Melbourne je izvedbo kongresa pridobilo v boju z Moskvo in Hamburgom, ki sta prav tako kandidirala za prireditelja srečanja leta 2021. To bo prvo tovrstno srečanje na južni polobli, uradni gostitelj pa je član UITP – Public Transport Victoria. Avstralski trg je eden od najhitreje rastočih, ko govorimo o javnem prevozu. Na dogodku pa bodo poleg razstavljavcev iz Avstralije prisotni tudi razstavljavci iz azijsko-pacifiške regije. V prihodnji številki revije Transport & Logistika pa vam bomo podrobneje predstavili posamezne proizvajalce in dobavitelje, ki so bili predstavljeni na srečanju UITP.



Atron

Prilagodljive rešitve za javni prevoz v skladu z željami kupcev in strokovne nasvete pri njihovi uporabi je predstavilo podjetje ATRON electronic GmbH. ATRON je eden izmed vodilnih ponudnikov sistemskih rešitev za javni potniški promet na področju upravljanja plačil vozovnic, eTicketingom, operativnim nadzorom in informiranjem potnikov. Z leti je ATRON postal skupina, ki deluje po vsej Evropi, poleg domače pisarne v Markt Schwabnu blizu Münchna, imajo podružnice tudi v Zagrebu, v Dortmundu in Leipzigu ter v Bronschhofnu (Švica) in Linköpingu (Švedska).

Zaradi modularne strukture se lahko komponente ATRON prilagodijo novim zahtevam brez zapletov, s pomočjo rešitev na ključ pa se lahko transportna podjetja dobro pripravijo na prihodnje izzive. Večje reference v zadnjem obdobju so zagotovo DB Regio AG, Regional Bus Stuttgart GmbH (RBS (RBS)), ki deluje na širšem območju Stuttgarta, nato sistem AVL za celotno pokrajino Saarland za 10 prevoznikov, skupaj s transportnim združenjem SaarVV ter sistemi za Autokraft GmbH s sedežem v Kielu (podružnica DB Regio in največje avtobusno podjetje v Schleswig-Holsteinu) in tovarna HVG v Heidenheimu.

ATRON ima pomembno vlogo v Zagrebu, kjer je bilo do konca projekta vloženi okoli 10 milijonov evrov. Sistem za nadzor in upravljanje prometa je modularen in nadgrajen s komponentami, kot so pridobivanje podatkov za nakup ali preklic vozovnic. Te so del postopka samodejnega zaračunavanja za vozovnice. Potem je tu tudi povezava s storitvijo GOOGLE, kar uporabnikom javnega prometa omogoča izbiranje poti potovanja in točen čas prihoda vozila na postajališče. ATRON pa se tu ni ustavil – so v fazi novih dogovorjanj, obenem pa razvijajo prometne rešitve v nekaterih drugih mestih v regiji in morda bo njihov sistem prav kmalu zaživel v Ljubljani!



IZBOLJŠANA UČINKOVITOST PREVOZA TOVORA

Po premierni predstavitvi pred tremi tedni na sejmu transport & logistic v Münchnu smo imeli tudi v Sloveniji priložnost spoznati in si поблиžje ogledati nov polpriklopnik Schmitz Cargobull UNIVERSAL X-LIGHT.

Besedilo: Matej Jurgele

PODJETJE SCHMITZ Cargobull iz Mute je v Ajdovščini slovenskim prevoznikom predstavilo najnovejši polpriklopnik iz prodajnega programa, ki jo odlikuje nizka masa in odsotnost stranskih letev (v kombinaciji s ponjavo Power Curtain),

zaradi katerih je nalaganje enostavnejše in tudi varnejše.

POD MAGIČNO MEJO 5 TON

Za povečanje tovarne zmogljivosti je bil za novi X-LIGHT polpriklopnik razvit



V primerjavi s predhodnim modelom je šasija na priklopnem delu nižana za 30 mm na 150 mm, s tem pa se je povečal razpoložljivi nakladalni prostor.

nov koncept tal, v šasijo in karoserijo pa so vgrajene tudi aluminijaste komponente. Zaradi tega in brez zmanjševanja trdnosti šasije, se je masa neobremenjenega polpriklopnika zmanjšala na manj kot 5 ton. Masa praznega tako znaša od 4.975 kilogramov naprej (odvisno od izbrane opreme). S tem se je povečala koristna nosilnost polpriklopnika, kar posledično vpliva tako na ekonomičnejšo izrabo vozila kot tudi na manjši negativen vpliv na okolje. Pester je tudi nabor dodatnih rešitev, zaradi katerih je uporaba tega polpriklopnika še učinkovitejša. Na voljo so elektronska pomoč pri vzratnem dostopu do nakladalne rampe TailGUARDlight, kot tudi OptiLevel zračno vzmetenje z avtomatskim nadziranjem višine polpriklopnika med nakladanjem in



Pri ponjavi Power Curtain ni potrebe po stranskih letvah.



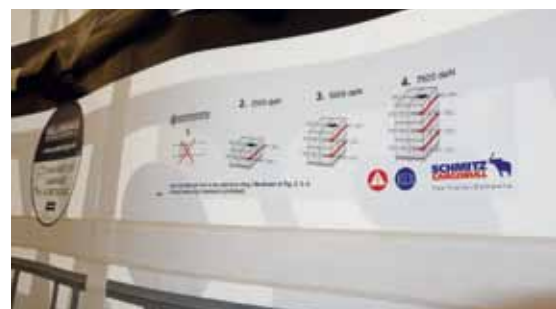
či nabiranje vode in posledično nastajanje ledu v zimskem času, kot tudi elektronski imobilizator.

ŠE VEČ PROSTORA

V primerjavi s predhodnim modelom je tudi šasija na priklopnem delu polpriklopnika znižana za 30 mm na 150 mm, s tem pa se je povečal razpoložljivi nakladalni prostor znotraj polpriklopnika. Šasija S.CS UNIVERSAL X-LIGHT ima tudi DIN EN 12642 Code XL certifikat, ki dovoljuje prevoz pijač, prav tako



Od leve proti desni:
Mihael Markač,
Marko Proje in
Grega Hribernik.



Na voljo sta elektronska pomoč pri vzratnem dostopu do nakladalne rampe TailGUARDlight, kot tudi OptiLift zračno vzmetenje z avtomatskim nadziranjem višine polpriklopnika.

razkladanjem in tudi sistem za razporeditev obremenitve na posamezne osi Load Spread Program (LSP) ter sistem za nadzor nad parametri prikolice (TIS). Opcijsko sta na voljo tudi sistem Roof Safety Airbag, ki dvigne ponjavo na sredini celotne dolžine, s čimer se prepre-

pa je tudi v skladu z Direktivo DL 9.5. V pripravi oziroma razvoju so tudi drugi modeli prikolic X-Light Mega; X-Light Mega Coil in X-Light Coil. Schmitz Cargobull nudi za vse svoje proizvode tudi Schmitz Cargobull telematiko in servisno pogodbo.



Za povečanje tovarne zmogljivosti je bil razvit nov koncept tal, v šasijo in karoserijo pa so vgrajene tudi aluminijaste komponente.

VEČJE, DALJŠE IN VOZNIKU PRIJAZNEJŠE

V Münchnu je od 4. do 7. junija potekal največji logistični sejem na svetu in ta je postregel z novimi rekordnimi kazalniki. Poleg glavnih tem, kot so trgovinska vojna med ZDA in Kitajsko ter pomanjkanje voznikov, so svoje novosti predstavili tudi najpomembnejši proizvajalci prikolic.

Besedilo in fotografije: **Boštjan Saje**



SCHMITZ CARGOBULL je premierno prikazal polpriklopnik s ponjavo S.CS UNIVERSAL X-LIGHT, ki ga odlikujeta nizka masa (od 4,975 kg) in odsotnost stranskih letev, zaradi česar je nalaganje tovora varnejše in enostavnejše. Več o tej priklopi preberite v samostojnem članku aktualne izdaje revije Transport & Logistika. Predstavili so tudi hladilni polpriklopnik S.KO COOL SMART, ki je opremljen z električno transportno hladilno enoto S.CUe za prevoz zamrznjenega tovora. Univerzalna rešitev je sestavljena iz naprednega hladilnega ohišja, standardnega sistema telematike za prikolice z vgrajenim digitalnim snemalnikom temperature in vseh podatkov o temperaturi, ki so shranjeni za obdobje 24 mesecev. Nova generacija je doživela popolno preobrazbo. Zaščiteno območje pregrade so sedaj podaljšali navzgor, da se preprečijo poškodbe med priklopom. Poleg tega se je z optimizacijo številnih podrobnosti doda-

tno povečala izolacijska zmogljivost pregrade. Največja sprememba druge generacije je nova stranska zaščita.

NOVA GENERACIJA HLADILNE ENOTE

Hladilna enota S.CU je opremljena z najnovejšim dizelskim motorjem. Nova generacija hladilne enote ponuja enako visoko zmogljivost hlajenja in natančno upravljanje temperature, vendar zmanjša porabo goriva za do 10 odstotkov. Tudi teža se je zmanjšala za 50 kg. Hladilna enota S.CU je v skladu z emisijskim standardom Stage V, ki je začel veljati januarja 2019. S pomočjo optimalnega vmesnika hladilne enote in izboljšane kroženja zraka je dosežena bolj dosledna razporeditev temperature v



tovornem prostoru. Nova zasnova zaslona ponuja velike številke, kar olajša branje. Alternativno lahko vse funkcije

S.CS in telematskega sistema upravljate s pametnim telefonom.

VEČJE IN DALJŠE

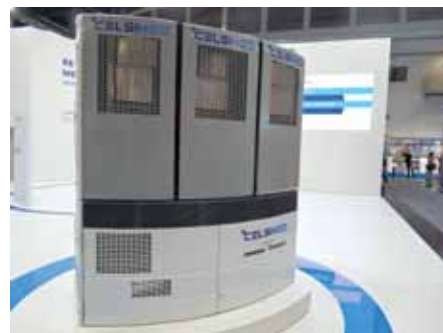
Predstavili so tudi koncept EcoDuo, ki uvaža nov transportni koncept za evropski trg. Poleg tega, da lahko prevaža več tovora, ne povzroča dodatnega pritiska na sedanjo infrastrukturo, lahko zmanjša emisije

CO₂ in je v skladu s sedanjimi standardi tovornega prometa ter je idealna za prevoz od točke do točke zunaj mestnih območij. Kombinacija EcoDuo ponuja dva standardna polpriklpnika s ponjavo, ki sta med seboj povezana in priključena na vlačilec. Skupna masa vlačilca in prvega polpriklpnika ostane nespremenjena (40 ton), medtem ko se masa drugega polpriklpnika lahko spreminja – lahko doseže do 36 ton in bo v skladu s sedanjimi skandinavskimi predpisi. Takšna kombinacija polpriklpnikov se trenutno preizkuša v Španiji z maso vlačilca in pr-

za nadzor nad priklpnikom, in TrailerConnect beUpToDate, namenjena upravljavcem vozniških parkov in dispečerjem.

KRONE

Pri Krone so predstavili polpriklpnik Cool Liner s hladilnim sistemom Celsineo in Mega Liner Comfort s stransko ponjavo Comfort. Inovativna ponjava ima vgrajena mikro oporna vlakna, tako da ni potrebe po običajnih letvah. V kombinaciji s centralno hidravlično dvižno streho (600 mm) lahko voznik odpre ponjavo v manj kot



vega priklpnika 40 ton in 30 ton za drugi polpriklpnika. Trenutno je takšna kombinacija dovoljena samo v Skandinaviji. Dolgoročno pa verjamemo, da bo EcoDuo veljal za ekološko in gospodarsko učinkovito prometno rešitev za celotno Evropo.

TRAILERCONNECT

Podjetje Schmitz Cargobull Telematics je predstavilo novosti telematike TrailerConnect s poudarkom na upravljanju hladne verige. Dve novi funkciji bosta prevoznim podjetjem pomagali spremljati in dokumentirati postopke odpiranja vrat, s čimer se bo izboljšala varnost priklpnikov. S tipkovnico TL3 na sprednji strani ohišja hladilnika ponuja Schmitz Cargobull še tretjo možnost odpiranja in zaklepanja zadnjih vrat, poleg TrailerConnect portala 2.0 in aplikacije TrailerConnect beSmart. Tipkovnica je priključena neposredno na CTU3, osrednjo telematsko enoto TrailerConnect, preko povezave LIN bus. CTU3 nato krmili sistem za zaklepanje vrat. Druga funkcija, vključena v sistem zaklepanja vrat je nadzorna funkcija na podlagi geo-lokacije. Drugi aplikaciji sta BeSmart za TrailerConnect, namenjena voznikom

30 sekundah, kar bistveno skrajša celoten postopek nakladanja. Za odpiranje in zapiranje se ponjava nastavi z napenjalno ročico na sprednji strani. Ponjava Comfort je prav tako prepričljiva z vidika zavarovanja tovora: izpolnjuje zahteve Daimlerjevega zavarovanja tovora 9.5 in je certificirana za transport pijač, je v skladu s standardom EN 12642 Code XL. Z maso 6.880 kg je prikolica približno 200 kg lažja od primerljivih polpriklpnikov. Če polpriklpnik Mega Liner ni popolnoma obremenjen se lahko uporabita dva navpična in dva horizontalna aluminijasta zaklepna nosilca za pritrditev tovora na zadnjem delu.

PROFI LINER S PONJAVO SAFE CURTAIN

Profi Liner s ponjavo Safe Curtain je lažja, varnejša in hitrejša za uporabo. Serijsko je opremljena z zunanjim okvirom MultiLock. Ima 30 mm debelo, vodotesno, fenolno obloženo in zapečaten talno ploščo, ki je namenjena za osne obremenitve (viličar) z do 7000 kg. Osi priklpnikov Krone so zasnovane po najvišjih standardih, za katere Krone daje šestletno garancijo brez omejitve števila kilometrov

za uporabo na cestah v EU. S Krone Telematics Pro Dry 2 je zagotovljen nadzor nad lokacijo vozila, obratovalnimi podatki, stanjem priklpa in sporočili o napakah zavornega sistema. Safe Curtain je mogoče nadgraditi na vse običajne prikolice Krone z drsno ponjavo. Certificirana je v skladu s standardom DIN EN 12642 Code XL (do 140 km/h), certifikatoma VDI 2700 ff in Daimler 9.5.

INOVATIVNA HLADILNA ENOTA CELSINEO

Na sejmu se je prvič predstavila nova skupna blagovna znamka podjetja Liebherr in proizvajalca prikolice Krone, CELSINEO, na ogled sta bila inovativna hladilna enota CELSINEO za polpriklpnike in zamenljiv modul za hlajenje. Razstavni prostor Celsineo je obsegal 250 m². Pokazali so tudi inovativno upravljalno enoto s priročnim zaslonom na dotik. Edinstvene prednosti izdelka CELSINEO z modularnim hlajenjem in enostavnim servisiranjem so bile na sejmu zelo dobro sprejete. Na zunanjih površinah pa je Krone pokazal polpriklpnike Cool Liner z nameščenimi hladilnimi enotami Celsineo.



AVTOMATIZACIJA TRANSPORTNIH PROCESOV

Na razstavnem prostoru podjetja Krone so prikazali Krone DENKFABRIK, kjer so zagonska oz. start-up podjetja lahko prikazala svoje rešitve. Sirum je predstavil svojo programsko opremo za upravljanje prometa (TMS). Modularna programska oprema omogoča malim in srednje velikim transportnim podjetjem, da digitalno sodelujejo po dobavni verigi in učinkovito upravljajo promet s pomočjo spletne rešitve »vse v enem«. Smartlane je predstavil programsko opremo v oblaku Smartlane Transport Intelligence za neprekinjeno avtomatizacijo in optimizacijo transportnih procesov. To pomeni, da lahko celotno transportno logistiko podjetja optimiziramo ter upravljamo strateško in operativno s samo enim klikom. Evertracker je predstavil svojo programsko opremo, ki omogoča uporabnikom popoln nadzor in vidnost njihove dobavne verige, s čimer so procesi učinkovitejši in uspešnejši. Prejeli so tudi nagrado za inovativnost prikolic Green Truck Trailer Management za platformo Smart Capacity Management, ki zagotavlja optimalno uporabo prostega prostora.

ZADNJI KILOMETER DOSTAVE

Rytle pa je pokazal inovativne rešitve s področja prevoza pošiljk za zadnji kilometer

dostave. Poleg tovrnega kolesa MovR25 so imeli tudi standardizirano transportno škatlo imenovano »Box Rytle«, kot mobilni hub in programsko platformo. Razstavili so tudi City-HUB od Krone Trailer, ki vključuje do devet škatel Rytle. Kot novost pa so predstavili tudi izboljšano škatlo »Tool-BOX« z novim pristopom kot mobilna delavnica v sodelovanju s profesionalnim podjetjem BOTT, ki opremlja tudi kombije z regali.

KÖGEL

Kögel je na sejmu predstavil kontejnersko šasijo port 45 Triplex, Cargo Rail generacije NOVUM in KTT Trucker Trailer v različici generacije NOVUM in s sistemom Kögel FastSlider, ki omogoča enostavno odpiranje in zapiranje ponjave. Opremljen je z novim zapiralom Kögel EasyFix za hitro in enostavno pritrjevanje drsne strehe, ko je ta odprta, ter z osmi Kögel KTA. Za optimalno zavarovanje tovora je zunanji okvir VarioFix opremljen s 24 pari objemk za pritrjevanje, pri čemer vsak obroč prenese do 2500 kilogramov natezne sile. Kot dodatek je KTT opremljen v skladu z direktivo Daimler 9.5 in tudi

s sistemom »ice-free«. Dolga napihljiva zračna cev je nameščena pod strešno ponjavo. Ko se cev napihne, potisne ponjavo navzgor, nakopičena voda, sneg ali led pa se enostavno odstrani. To vznikom omogoča, da pred vožnjo in po njej varno odstranijo vodo in led s streh prikolic, kar preprečuje resne nesreče, ki jih povzročijo padci ledu. Da bi izboljšali varnost v cestnem prometu in preprečili prometne nesreče, je prikolica KTT opremljena z utripajočimi stranskimi označevalniki ter s Kögel LUXIMA LED-zadnjimi lučmi. KTT je opremljen tudi s sistemom telematike Kögel Telematics. Telematski paket BasicTrailer združuje storitve PosControl, TrailerControl in EBSCControl.

JOST

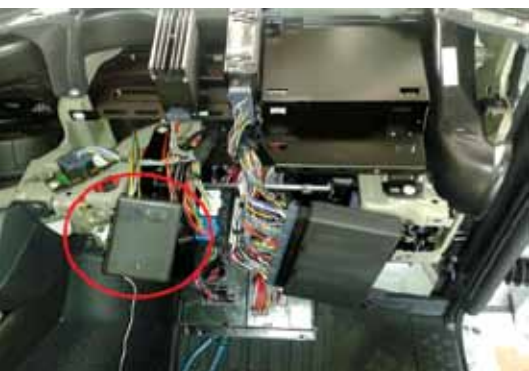
Na sejmu so predstavili različne produkte blagovnih znamk **JOST, ROCKINGER, TRIDEC** in **Edbro**. Prva je bila avtomatski priklonni sistem KSS Comfort, ki služi kot osnova za prihodnjo generacijo avtonomnih vozil. KKS nudi veliko večjo varnost, saj ročni postopki, kot sta zagon in priključitev ali odklop električnih priključkov in cevi za zrak, niso več potrebni. Modul E-Drive je električno podporna noga, ki ponuja bistveno večje udobje, varnost pri delu in učinkovitost. Predstavili so tudi edino os na svetu z ohišjem, ki shranjuje stisnjen zrak za zavorni sistem in pnevmatsko vzmetenje DCA AIRMASTER. ROCKINGER bo predstavil svojo preizkušeno RO*50E vlečno kljuko, ki jo odlikujejo robustna zasnova in nizki stroški vzdrževanja ter varna in enostavna uporaba.



KRŠITVE PRI KAR 66 ODSTOTKIH PREVOZNIKOV!

Finančna uprava RS (FURS) je pri nadzorih na cestah v prvih petih mesecih letošnjega leta odkrila številne primere goljufij in manipulacij tahografov. V prvih petih mesecih je v okviru nadzora na cestah od 1575 kontroliranih voznikov tovornjakov in avtobusov kršitve ugotovila v 1042 primerih, v 147 primerih je šlo za najhujše kršitve in goljufije. Brez ugotovljenih kršitev je bilo 34 odstotkov kontroliranih prevoznikov.

FURS v okviru izvajanja nadzorov nad prevozi po cesti preverja tudi spoštovanje pravil glede časov vožnje, odmorov in obveznih počitkov voznikov ter pravilno uporabo tahografov. Pri nadzorih so odkrili številne primere hujših kršitev, goljufij in manipulacij s tahografi.



Pri voznikih so preverjali njihove aktivnosti za tekoči dan in za preteklih 28 dni ter pravilnost delovanja snemalne naprave – tahografa, kar predstavlja enega izmed pomembnejših ukrepov zagotavljanja večje varnosti tovarnega in avtobusnega prometa ter preprečuje nelegalno konkurenco cestnih prevoznikov na enotnem prevozniskem trgu EU.

ZASKRBLJUJOČA STATISTIKA KRŠITEV

FURS je v prvih petih mesecih 2019 pri 1.575 kontroliranih voznikih tovornjakov in avtobusov ugotovil kršitve v 1.042 primerih, kar pomeni, da je bilo le 34 odstotkov kontroliranih brez ugo-

Kršitve le še povečujejo nelegalno konkurenco

tovljenih kršitev. V 147 primerih je šlo za najhujše kršitve in goljufije, ki so jih prevozniki izvedli s pomočjo naprav in pripomočkov za manipuliranje s tahografom (uporaba elektronske naprave ali magneta ...), s prikrievanjem dejavnosti in aktivnosti vožnje, počitkov, odmorov, z zlorabo tahografa oziroma s ponarejanjem, zatajitvijo ali uničenjem podatkov, tahografskega vložka ali voznikove kartice.

V 40 primerih so vozniki s pomočjo magneta onemogočili dajalca impulzov in tako zmanipulirali tahograf, odkritih pa je bilo tudi 25 sofisticiranih naprav za manipuliranje tahografa, ki so bile odstranjene iz vozil ter zasežene.



S pomočjo takšnih manipulacijskih naprav prevozniki dosežejo, da se med vožnjo (ko se vozilo premika) aktivnost vozila v zapisovalno napravo ne beleži, medtem ko se na voznikovo kartico zabeleži počitek.



S TAKIM POČETJEM PREVOZNIKI OGROŽAJO VARNOST VSEH UDELEŽENCEV V PROMETU

Manipulacijske naprave so običajno skrite pod armaturno ploščo med ožičenjem vozila, pod oblogami v stebričkih kabine ali drugih skritih mestih, lahko so integrirane v dajalniku impulzov ali v samem tahografu (snemalni enoti), ki jo voznik krmili preko daljinca, kombinacije tipk ali USB-ključka. Za tovrstne kršitve je FURS samo v prvih petih mesecih 2019 prevoznikom izrekel za več kot 2 milijona evrov glob.





HAHN ZNOVA POKAZAL SVOJE DIRKAŠKE SPOSOBNOSTI

Druga letošnja dirka na madžarskem dirkališču Hungaroring je privabila veliko gledalcev. Obetal se nam je boj med Hahnom in Lackom, a se je slednji moral sprijazniti z zelo slabimi uvrstitvami, pa čeprav mu je kazalo zelo dobro. Hahn pa je še enkrat več dokazal, da mu ni para in je suvereno osvojil madžarsko dirko.

Besedilo: Boštjan Saje; fotografije: ETRC

HAHN ZMAGAL ŠE TRETJIČ V LETOŠNJI SEZONI

Najboljši startni položaj pred prvo dirko si je prevozil Jochen Hahn (IVECO) pred Albacetejem, Kursimom, Lackom in Halmovo. Hahn in Albacete sta po ravnini odlično startala, a je imel Albacete pred prvim zavojem težave z menjalnikom. Predse je moral spustiti Hahna, prehitel ga je tudi Lacko. V ozadju je potekal troboj za četrto mesto med J. Rodrigue-som, Kursimom in Halmovo. Pozneje je Halmova prehitela Kissa, v ozadju pa se

je trojici bližal Lenz. Halmova je bila na nekaterih delih proge zelo hitra, saj je ujela Kursima. Želela ga je prehiteti, a se Kursim ni dal. Potem pa šok za Lacka – kazen vožnje skozi bokse (komisarji dirke so ga kaznovali zaradi prekoračitve najvišje dovoljene hitrosti). Tako je bil Albacete znova na drugem mestu. Lacko je na stezo prišel neposredno za Reinertom, ki ga je nato hitro prehitel in dirko končal na osmem mestu. Vendar so Lacka diskvalificirali (razlog: trikrat je prekoračil najvišjo dovoljeno hitrost).

Tako je prvo dirko brez večjih težav dobil Hahn, drugi je bil Albacete, tretji pa J. Rodrigues, sledili so Kursim, Halm, Kiss, Lenz in Reinert.

DRUGA ZMAGA LENZA V KARIERI NA MADŽARSKEM

V obratnem vrstnem redu, od 8. do 1. mesta, je to dirko s prve pozicije začel Reinert, pred Lenzom, Kissom, Halmovo, Kursimom. Lacko pa je startal kot šestnajsti (imel je veliko težav s tovornjakom). Odlično je dirko začel Lacko,





ki se je iz ozadja iz kroga v krog odlično prebijal naprej. Reinert, ki je startal kot prvi, je vodstvo hitro izgubil, Lenz je bil z MAN-om veliko hitrejši. Halmova je prehitela Kursima in bila tretja, Kursim četrta, Kiss peti, Albacete šesti in Hahn sedmi. V troboju med Kissom, Albacetejem in Hanom za peto mesto sta se Hahn in Albacete dotaknila, a brez hujših posledic za oba. Tako si je Kiss oddahnil in dirko končal kot peti. Hahn je bil šesti, Albacete pa sedmi. Lacko je iz šestnajste pozicije prišel na končno osmo mesto. To dirko je dobil Lenz, drugi je bil Reinert, tretja pa Halmova. To je bila za Lenza druga zmaga v karieri na Madžarskem.

HAHN SPET PRED KONKURENCO

Najboljši startni položaj si je znova priboril Jochen Hahn (IVECO), pred Halmovo in Lenzom. Lacko je startal z devetega mesta (tehnične težave s tovornjakom). Ker je pred dirko deževalo in je bila steza na nekaterih delih še mokra, se je dirka začela po koncu prvega kroga. Hahn je spet odlično startal, sledila sta mu je Halmova in Lenz. Lenz je nekajkrat poskušal priti mimo Halmove, a se ta ni dala ukaniti in je uspešno odbila vse napade. Kursim je imel težave s tovornjakom. Ko se je dotaknil z Reinertom, ga je ta prehitel. Kursima je hitro ugnal tudi Lacko. Vsi so vozili brez večjih težav. V zadnjih krogih, ko je vse kazalo, da ne bo sprememb, pa je na sceno stopil Lenz, ki je želel še enkrat prehiteti Halmovo, a ga je izdal motor. Zapeljal je iz idealne pozicije v enajstem ovinku in padel s tretjega na šestnajsto mesto. Iz njegovega tovornjaka se je močno pokadilo. Hahn je dirko dobil pred Halmovo, Kissom in Albacetejem.



ANDRE KURSIM ZMAGAL ČETRTO DIRKO

V obratnem vrstnem redu, od 8. do 1. mesta, je s prve pozicije začel Anderson, pred Kursimom in Lackom. Voznik Don't Touch Racing je nadzoroval situacijo, da bi končal pred Renejem Reinertom, pri čemer je Antonio Albacete dosegel tretje mesto in osvojil svoje druge stopničke tega konca tedna.

Ko se je dirka začela, se je Kursim moral spopasti še z napornim Lackom, ki je začel dirko kot tretji. A je Lacko zaradi težav z elektroniko motorja hitro umak-

nil svoj Freightliner, kar je Kursimu omogočilo napad na Jamia Andersona. Albacete je tako prišel na tretje mesto, Hahn in Steffi Halm pa sta bila na četrtem in petem mestu.

Po drugi dirki v skupnem seštevku vodi Hahn s 94 točkami, drugi je Albacete z 71 točkami, tretji pa Kiss s 63 točkami, z 61 točkami sledi Steffi Halm. Lacko je šele šesti s 53 točkami.

Naslednja dirka bo na Slovakia Ring med 6. in 7. julijem, četrta pa na Nürburgringu v Nemčiji med 20. in 21. julijem.



MICHELIN X MULTI ENERGY - OMOGOČAJO PRIHRANEK GORIVA



Kot dopolnilo programu pnevmatik za regionalne prevoze, Michelin na tržišču - kot nadomestilo za pnevmatike X Multiway 3D - ponuja pnevmatike X Multi Energy ter pnevmatike X-Multi. Gre za ugledni izbor izdelkov za prevoznike v regionalnem prometu, ki omogočajo prihranke goriva in daljšo življenjsko dobo.

PROIZVODNA linija Michelin X Multi se je pojavila na tržišču leta 2017; gre za pnevmatike, s katerimi je mogoče prevoziti do 20 odstotkov več kilometrov kakor s pnevmatikam X Multiway 3D; pnevmatike X Multi Energy predstavljajo dodatek ponudbe in pomenijo pri 100 km prihranek 1,2 litrov goriva, v primerjavi s predhodnikom (na podlagi izračuna VECTO).

Kot nadaljevanje odličnih zmogljivosti pnevmatik X Multiway 3D, je zdaj v ponudbi izbira glede na vrsto prevoza (čas, porabljen na avtocesti, število pošiljk na dan, itd.), Pnevmatike so priljubljene pri prevoznikih zaradi dolge življenjske dobe in nizke porabe goriva.

Gorivo predstavlja za prevoznike drugi najvišji strošek, trend v industriji pa je usmerjen v čistejši, „bolj zelen“ prevoz in tudi Evropska komisija si s posebnimi ukrepi prizadeva za zmanjšanje emisij CO₂ v cestnem prometu. EU je razvila orodje - VECTO*, ki izračunava porabo goriva in emisije CO₂ pri tovornjakih. Od 1. januarja 2019 morajo vsi proizva-

jalci originalne opreme za svoje nove tovornjake**, ki se prodajajo na evropskem trgu, jasno označiti emisije CO₂, ki so izračunani z orodjem VECTO. To pomeni, imajo regionalni prevozniki pregledne informacije, da se lahko odločijo za varčevanje z gorivom / zmanjšanje emisij CO₂, kar postaja za velike flote vlačilcev in prevoznike vedno bolj pomembno, saj se v razpisnih dokumentacijah in pogodbah zahtevajo nizke emisije CO₂.

Stroški goriva so najpomembnejši za vse profesionalne prevoznike, a presenetljivo majhno število jih priznava, da so ravno pnevmatike odgovorne za tretjino goriva, ki ga porabijo vlačilci in priklopniki. Kot opomnik so prisotni zračni upor in notranje mehansko trenje. Michelin X Multi Energy je vodilna pnevmatika na



trgu regionalnih prevozov. Pravzaprav so prihranki goriva med povprečnimi



tremi konkurenti v premium kategoriji po izračunu z orodjem EU VECTO 1,1 litra na 100 kilometrov, kar pomeni prihranek pri več kot 3000 evrov v običajni življenjski dobi pnevmatike ***.

Te vodilne zmogljivosti v industriji so rezultat treh Michelinovih inovativnih tehnologij: Infinicoil, Regenion in Powercoil.

Infinicoil je neprekinjena, okoli pnevmatike ovita jeklena žica dolžine do 400 metrov, ki zagotavlja večjo stabilnost tekalne plasti, prihranek goriva in daljšo življenjsko dobo pnevmatike.

Tehnologija Regenion (rezultat natančnih 3D tiskanih kovinskih kalupov) omogoča izdelavo obnovljivih

blokov tekalne plasti, ki se spreminjajo med obrabo pnevmatike. Tako se ohrani dobro razmerje med utori na tekalni plasti, kar omogoča neprekinjeno odvajanje vode in zagotavlja dober oprijem skozi celotno življenjsko dobo pnevmatike.

Powercoil je nova generacija robu-

stnih jeklenih žic karkase, ki so lažje in zagotavljajo večjo vzdržljivost, hkrati pa zmanjšujejo kotalni upor. Pnevmatike Michelin X Multi Energy so primerne za poglobljanje in obnovo, ponašajo se z oznakami 3PMSF in M + S, kar zagotavlja boljši oprijem na cesti v vseh vremenskih razmerah.

*VECTO = orodje za izračun porabe energije vozila. Orodje je razvila Evropska komisija v sodelovanju z institucijami JRC, IVT in TUV GRAZ, da bi kupcem zagotovili več informacij o emisijah CO₂ na tovornjaku, ki ga kupujejo / uporabljajo, in da bi uvedli mejne vrednosti emisij. Za več informacij obiščite spletno stran: <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/report-vecto-technology-simulation-capabilities-and-future-outlook>

**Kamioni > 16 ton od 1. 1. 2019.; kamioni > 7,5 ton od 1. 1. 2020.

***5 - 7 let



Podjetje **Prigo, d.o.o., Brezovica** že vrsto let deluje kot certificiran prodajalec pnevmatik Michelin. V sklopu trgovine servisnega centra Brdo nudi široko ponudbo pnevmatik za tovorna vozila, avtobuse in gradbene stroje znamke Michelin. Več informacij: www.prigo.si

Prodaja pnevmatik:
031 639 788

**MAKSIMALNA ROBUSTNOST
ZA VSESTRANSKO UPORABO**



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

PE Brdo
Mladinska ulica 89
1000 Ljubljana

MB 041 37 37 70
CE 051 681 681
NM 041 745 003

www.prigo.si
gume@prigo.si
Servis in trgovina tovornih vozil



SLOVENIJA NA SEJMU TRANSPORTA IN LOGISTIKE V MÜNCHNU

V Münchnu je bil od 4. do 7. junija 2019 vodilni svetovni sejem Transport & Logistic. Na njem se je pod sloganom Green. Creative. Smart. (Zelena. Ustvarjalna. Pametna.), uspešno predstavljalo 19 slovenskih podjetij in institucij iz logističnega in transportnega sektorja. SPIRIT Slovenija je letošnje skupinsko predstavitev slovenskega gospodarstva na tem sejmu še nadgradil in obogatil, kar se je odražalo v novem, privlačno zasnovanem razstavnem prostoru, ki je požel simpatije med udeleženci in razstavljavci, pa tudi v pestrem obsejmskem dogajanju. Poleg tega so se na posebnem razstavnem prostoru predstavile Slovenske železnice. Sejem organizirajo bienalno (vsako drugo leto), tudi na predhodnem, leta 2017, so se slovenska podjetja predstavila skupinsko.

Besedilo in fotografije: dr. Josip Orbanic

SLOVENSKI RAZSTAVLJAVCI

Na slovenskem razstavnem prostoru velikosti 280 kvadratnih metrov so bile predstavljene prednosti logističnih poti preko Slovenije. Na povabilo SPIRIT Slovenija se je odzvalo 19 slovenskih podjetij in institucij, in sicer Adria kombi, d. o. o., Centralog, d. o. o., Comark, d. o. o., Dars, d. d., Europacific, d. o. o., Express, pomorske storitve in špedicija, d. o. o., Fining, d. o. o., Globelink eg sol, podjetje za mednarodni transport, d. o. o., Glo-



Skupinska fotografija udeležencev Slovenskega logističnega združenja na sejmišču



bus, d. o. o., Intereuropa, d. d., Interservice, d. o. o., Luka Koper, d. d., Prigo, d. o. o., Pišek & HSF logistics, d. o. o., Semenič transport, d. o. o., Špedicija Goja, d. o. o., T. P. G. logistika, d. o. o., Unitransport, logistika in špedicija, d. o. o., in Združenje za promet pri GZS. Samostojno so se predstavile Slovenske železnice – Tovorni promet in družba VIT (Vleka in tehnika). Izdani sta bili dve brošuri v angleščini – v eni so predstavljeni razstavljalci, v drugi pa slovenska logistika.

Poleg prezentacije na razstavnem prostoru so potekale tudi spremljajoče dejavnosti. Prvi dan je slovenski razstavni prostor obiskal gospodarski minister Zdravko Počivalšek in v svojem nagovoru slovenskim in tujim logistom poudaril, da ima Slovenija strateško geografsko lego, saj leži na križišču več evropskih koridorjev. Poleg tega ima bogato tradicijo in znanje iz logistike, saj kar 80 odstotkov svoje proizvodnje izvažajo. Minister je izpostavil tudi obsežne investicije države na področju transporta in logistike. Pester spremljevalni program je naslednji dan obogatil Luški dan, ki je privabil veliko obiskovalcev, in na katerem so predstavili priložnosti za poslovanje preko koprškega pristanišča, kjer so trenutno glavne blagovne skupine kontejnerji, avtomobili in kovinski izdelki. Zadnji dan pa so bile predstavljene značilnosti in priložnosti obeh sektorjev na slovenskem logistično-transportnem dnevu. Slovenske železnice so z DB Cargo podpisale sporazum o medsebojnem poslovnem sodelovanju.

OBSEG SEJMA

Letošnji sejem je bil po vseh vidikih rekorden. Na sejmu je bilo prisotnih 2.374 razstavljalcev iz 63 držav, kar je 10 odstotkov več (2017: 2.162). Obiskalo ga je približno 64.000 obiskovalcev iz 125 držav, kar je 5 odstotkov več (2017: 60.726). Približno 30.000 obiskovalcev je prišlo iz tujine. Sejem je obsegal deset dvoran in zunanjo površino 125.000 kvadratnih metrov razstavnega prostora. Prvih deset dr-

žav razstavljalcev po Nemčiji je bilo: Nizozemska, Italija, Belgija, Francija, Poljska, Kitajska, Avstrija,



Španija, Združeno kraljestvo in Češka. Na voljo je bilo petindvajset mednarodnih skupnih paviljonov, vključno s Šrilanko, Romunijo, Litvo, Poljsko, Turčijo in Slovenijo.



OBISK SEJMA

Slovensko logistično združenje je organiziralo 5. junija obisk sejma. Udeležilo se ga je 31 članov in partnerjev. Vsi udeleženci smo po ogledu sejma izrazili zadovoljstvo z vidnim. Spremljalo nas je tudi lepo vreme in ugodne prometne razmere. Največ pozornosti je bilo namenjene slovenskemu paviljonu. Jasno je, da so udeleženci obiskali tudi druga razstavišča, glede na svoje interese in poslovne stike. Kot predstavnik naše revije sem obiskal skupni slovenski paviljon in komuniciral z vsemi razstavljalci. Na skupnem paviljonu smo se v popoldanskih urah udeležili Dneva Luke Koper. Nadalje sem obiskal razstavni prostor Slovenskih železnic in prisostvoval podpisu sporazuma o poslovnem sodelovanju z DB – Nemškimi železnicami. Kljub vročini sem kar nekaj časa namenil ogledu zunanjega razstavnega prostora. Največ pozornosti je bilo namenjene dolgim kamionom, lokomotivam, raznim vagonom in prekladalni tehniki. Na prostoru je bil tudi kontejner z oznakami Slovenskih železnic. Kot običajno sem obiskal razstavne prostore sose-



dnjih držav Hrvaške ter Italije, zlasti Trsta, in njihove nove logistične platforme, ter Luke Reka. Udeležil sem se tudi dveh forumov o prihodnjem razvoju železnice in o digitalizaciji v logistiki. Pozornost sem namenil tudi Inštitutu Fraunhofer, ki predstavlja ključne novosti na področju logistike in energetike. Zbral sem precej gradiv in informacij. Čas ni dopuščal, da bi obiskal še druge zanimivosti sejma, vendar sem na hitro šel skozi halo z IT-tehnologijo, halo s tovornimi cestnimi vozili in prekladalno tehniko. Ob

koncu smo udeleženci naredili skupinsko fotografijo.

SKLEPNE MISLI

München je od 4. do 7. junija gostil največji logistični sejem na svetu z novimi rekordnimi kazalniki. Glavne teme so bile trgovinska vojna med ZDA in Kitajsko ter pomanjkanje voznikov, nova svilna pot med Kitajsko in Evropo itd. Veliki upi so bili namenjeni umetni inteligenci in digitalizaciji na številnih področjih. Videli smo močno rast Kitajske. Ena od prevladujočih tem je bila tudi pomanj-



Kontejner z oznakami Slovenskih železnic



Dolgi kamion deluje precej impozantno

kanje voznikov. Poleg privlačnejših delovnih pogojev bo lahko dolgoročno pomagala tudi umetna inteligenca; s tem bi morale postati logistične verige na splošno bolj pregledne in učinkovite. Ali je logistika v vozniški kabini? – je bilo eno od pogostih vprašanj. Iz poročila SPIRIT Slovenija izhaja, da so se tudi slovenski razstavljalci uspešno predstavili in da se že začenjajo priprave na prihodnji sejem čez dve leti v Münchnu.



**Izboljšajte svoje
zmožnosti, da se
izognete dragim
praznim vožnjam**
na timocom.si

MOTORISTI: V VROČIH DNEH JE ZBRANOST PRI VOŽNJI KLJUČNA



V poletnih mesecih je na naših cestah večje število motoristov in mopedistov. Agencija za varnost prometa poziva, naj se motoristi v poletni vročini, ki vpliva na zbranost ter lahko upočasnijo reakcije in odzivnost pri vožnji, na ceste podajo strpno in previdno. Pri vožnji motorja mora biti motorist namreč pozoren vsak trenutek na več stvari sočasno, za vožnjo so potrebne tudi različne spretnosti.

NE PRECENJUJTE SVOJIH VOZNIH SPOSOBNOSTI, NE PODCENJUJTE VOZNIH RAZMER

Vožnja motorja zahteva poleg poznavanja motorja in upoštevanja pravil tudi zelo dobro psihofizično pripravljenost. Preden se odpravite na pot, se pripravite, da je motor tehnično brezhiben. Poskrbite za svojo varnost z dobro zaščitno opremo, med katero sodijo zaščitna čelada, kombinezon, ščitnik hrbtenice, škornji in rokavice. Najbolje je, da je oprema v živahnih, opaznih barvah. Med vožnjo imejte vedno prižgane luči, da boste še bolj opazni za druge udeležence v prometu. Poskrbite za načrtovanje postankov na poti in predvsem na ustrezno hidracijo. Poleti so pogoste nevihte ali neurja s točo,

ki cestne razmere iz idealnih razmer za vožnjo lahko v hipu spremenijo, še opozarjajo na Agenciji.

Voznike želi Agencija spomniti, da sta potrebna še dodatna pazljivost in spremljanje prometa, saj so motoristi, zaradi ozke silhuete, slabše vidni in se nam lahko v ogledalih hitro „izmuznejo“. Že širina svinčnika v iztegnjeni roki lahko popolnoma zakrije motorista, oddaljenega 30 metrov. Pozivajo pa tudi k strpnosti in uvidevnosti vseh udeležencev v prometu. V času poletne brezskrbnosti ne pozabimo, kako usoden je lahko katerikoli od dejavnikov tveganja v prometu, ki nam lahko za vedno spremeni življenje. Ceste si delimo vsi udeleženci v prometu, vsi pa si tudi želimo priti

varno na cilj. Agencija znova opozarja, da smo za varnost v prometu odgovorni vsi skupaj, človeško življenje pa je neprecenljivo.

PREVENTIVNE AKTIVNOSTI ZA VEČJO VARNOST MOTORISTOV

Agencija za varnost prometa od 21. junija 2019 v sodelovanju s ključnimi deležniki prometne varnosti, to so Policija, Avto-moto zveza Slovenije, Zavod Varna pot, Zavod Vozim, Združenje DrogArt, Zveza moto klubov Slovenije in Zveza ZŠAMS, izvaja tudi skupno akcijo #VarnoVPoletje. V okviru akcije s preventivnim ozaveščanjem sodelujejo tudi na motorističnih delavnicah in drugih dogodkih, Policija pa izvaja povečan nadzor po vsej Sloveniji.



CENE GORIV V EVROPI 8. 7. 2019

DRŽAVA	BENCIN 95	BENCIN 98/100	DIZEL
Država	Bencin 95	Bencin 98	Dizel
Albanija	177.000 ALL (1,44 EUR)		177.000 ALL (1,44 EUR)
Avstrija	1.246 EUR	1.407 EUR	1.187 EUR
Belgija	1.471 EUR	1.509 EUR	1.507 EUR
Belorusija	1.670 BYN (0,71 EUR)	1.790 BYN (0,76 EUR)	1.660 BYN (0,71 EUR)
BIH	2.260 BAM (1,16 EUR)	2.360 BAM (1,21 EUR)	2.310 BAM (1,18 EUR)
Bolgarija	2.240 BGN (1,15 EUR)	2.520 BGN (1,29 EUR)	2.300 BGN (1,18 EUR)
Češka	31.970 CZK (1,26 EUR)	32.950 CZK (1,29 EUR)	30.950 CZK (1,22 EUR)
Črna gora	1.320 EUR	1.360 EUR	1.220 EUR
Danska	11.490 DKK (1,54 EUR)	12.080 DKK (1,62 EUR)	9.790 DKK (1,31 EUR)
Estonija	1.339 EUR	1.389 EUR	1.309 EUR
Finska	1.534 EUR	1.614 EUR	1.357 EUR
Francija	1.494 EUR	1.572 EUR	1.420 EUR
Grčija	1.590 EUR	1.707 EUR	1.375 EUR
Hrvaška	9.850 HRK (1,33 EUR)	10.390 HRK (1,40 EUR)	9.520 HRK (1,29 EUR)
Irska	1.448 EUR		1.349 EUR
Islandija	232.460 ISK (1,64 EUR)		224.730 ISK (1,59 EUR)
Italija	1.588 EUR	1.664 EUR	1.476 EUR
Kosovo	1.050 EUR		1.000 EUR
Latvija	1.284 EUR	1.339 EUR	1.194 EUR
Liechtenstein	1.600 CHF (1,43 EUR)	1.610 CHF (1,44 EUR)	1.670 CHF (1,50 EUR)
Litva	1.175 EUR	1.244 EUR	1.070 EUR
Luksemburg	1.224 EUR	1.284 EUR	1.091 EUR
Madžarska	383.200 HUF (1,19 EUR)	395.000 HUF (1,22 EUR)	394.400 HUF (1,22 EUR)
Moldavija	19.470 MDL (0,96 EUR)	20.070 MDL (0,99 EUR)	16.970 MDL (0,83 EUR)
Nemčija	1.479 EUR	1.688 EUR	1.240 EUR
Nizozemska	1.758 EUR	1.829 EUR	1.440 EUR
Norveška	17.050 NOK (1,76 EUR)	18.040 NOK (1,87 EUR)	15.800 NOK (1,63 EUR)
Poljska	5.140 PLN (1,21 EUR)	5.340 PLN (1,26 EUR)	5.070 PLN (1,19 EUR)
Portugalska	1.585 EUR	1.703 EUR	1.396 EUR
Romunija	5.350 RON (1,13 EUR)	5.800 RON (1,23 EUR)	5.450 RON (1,15 EUR)
Rusija	46.300 RUB (0,65 EUR)	53.390 RUB (0,75 EUR)	45.690 RUB (0,64 EUR)
Severna Makedonija	67.000 MKD (1,09 EUR)	69.500 MKD (1,13 EUR)	60.500 MKD (0,98 EUR)
Slovaška	1.257 EUR	1.460 EUR	1.220 EUR
Slovenija	1.291 EUR	1.424 EUR	1.234 EUR
Španija	1.305 EUR	1.423 EUR	1.201 EUR
Srbija	150.600 RSD (1,28 EUR)	159.900 RSD (1,36 EUR)	160.900 RSD (1,37 EUR)
Švedska	16.090 SEK (1,52 EUR)	16.690 SEK (1,58 EUR)	15.940 SEK (1,51 EUR)
Švica	1.590 CHF (1,42 EUR)	1.600 CHF (1,43 EUR)	1.660 CHF (1,49 EUR)
Turčija	6.810 TRY (1,07 EUR)	6.860 TRY (1,07 EUR)	6.460 TRY (1,01 EUR)
Ukrajina	30.220 UAH (1,01 EUR)	31.370 UAH (1,05 EUR)	29.690 UAH (0,99 EUR)
V. Britanija	1.264 GBP (1,41 EUR)	1.339 GBP (1,50 EUR)	1.302 GBP (1,46 EUR)

VIR: AMZS / WWW.AMZS.SI

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

IZŽREBANI REŠEVALCI:

Med prispelimi rešitvami nagradne križanke iz junijske številke smo izžrebali naslednje reševalce, ki prejmejo nagrado podjetja Dualis, d. o. o.

Slavko Jerič, Rogaška Slatina

Marjan Pele, Komenda

Marta Piskar, Motnik

Vsem nagrajencem čestitam.

PRVI MEDIJ TRANSPORTA IN LOGISTIKE



						USTA-LJENA ALI POGOSTO PONAVLJAJOČA SE OBLIKA ČESA; OBRAZEC, VZOREC	SESTOP Z GORE	ČLAN TETRARHIJE, ČETRTRNIK	VITEZ OKROGLE MIZE KRALJA ARTURJA	DRČA ZA SPUSCANJE LESA (NAREČNO)	ERVIN OGNER	ORGAN DRUŠTVA, KOMITE	AMERIŠKA FILMSKA IGRALKA CARRERE	LIČINKA TRAKULJE	RT V ZAHODNI AFRIKI	
						ČASNIKI, KI IZHAJAJO V REDNIH PRESLEDKIH										
						VRSTA TELOVADNEGA ORODJA					FILMSKI KEKEC (MATIJA) DAN. SAHIST (BENT)					
						ORGAN ZA SRKANJE							IVAN MINATTI	NAŠA ARHEOLOGINJA		
						TANTAL			NEKDANJI HRVAŠKI NOGOMETAŠ (BERNARD)	LUKA V ČILU ČEŠKA PRITROJENICA						
						KLISTIR, VLIV	RAVSAČ, PRETEPAČ	NORĐIJSKA BOGINJA MORJA					PODEŽEL NASELJE NAŠ NEKO, NOGOMETAŠ (SANDI)			
NALEZ-LJIVA BOLEZEN Z VISOKO VROČINO IN ŠKRLATNO RDEČIMI PEGASTIMI IZPUŠČAJI	BLAGO Z NAPAKO, IZVRZEK	IZMENJAVA PISEM, DOPISOVANJE	TRAVNIŠKA ZDRAVILNA RASTLINA	AMERIŠKI PESNIK (SIDNEY)	POŽELENIJE ANJA RUPEL		PROŠTEČNA SKUPINA ENCI-MATER									
SOVIJETSKI KOZMONAVT (VLADIMIR)							ANGLEŠKI GLASBENIK (DANIEL) KRAMA, NAVLAKA			KAR JE VRISANO DEL LJUBLJANE						
OTOK OB ZAHODNI OBALI IRSKE					IRANSKO MESTO OB KASPIJSKEM MORJU			EVROPSKA DRŽAVA IVAN KRILOV				KAREL OŠTIR				
ITALIJANSKI SLIKAR (GUIDO)					OTOK V GRČIJI, IKARIJA IZČEDEK IGLAVCEV					REDEK NEBESNI POJAV						
TONE SVETINA			NAŠ FARMAKOLOG (MLADEN) ANG. FIZIK (FRANCIS)			ASELJE BLIZU POSTOJNE ZANKA (STAR.)				JAPONSKI PISATELJ (SEI) GOZDOVNİK						
AVTOR: GREGA RIHTAR	ITALIJAN, TRDI SIR NAŠ GENERAL (RUDOLF)							NEMŠKI REZBAR (BERNT) OZINA NA MALAKI					OSKAR KOGOJ			
KRATICA ZA MEDNAR. OBRTNI SEJEM			JEZERO V TURČIJI ITALIJAN, MESTO V LACIJI				SKLADATELJ OVSENIK KONJENIK PRITOK JENISEJA					NAŠ KNJŽEVNIK (LEOPOLD)	PRIRODA			
MADŽARSKO MOŠKO IME					KRALJEVO BIVALIŠČE KITAJSKA POKRAJINA				ANDREJ BRVAR		SONJA NEF JUTRANJA ZARJA, ZDRA					
ČAŠČENJE MALIKOV, MALIKOVANJE									VRSTA SADEŽA AM. ANTRPOLOG (FRANZ)							
REKA, KI TEČE SKOZI PARIZ					ŠIVANKA TELEVI-ZIJA ŠIRCA ROŠ				NAŠ NOVINAR (GOJKO) HINDUJSKI NAZIV							
TOMISLAV NERALIČ			KULTURNA ENOLETNA RASTLINA ANDREJ DEKLEVA					ZNESEK ZA OBISKOVANJE SOLE PETER SELLERS								
FRANCOŠKA IGRA S KARTAMI						PRENOS CVETNEGA PRAHU, PELODA S PRAŠNIKOV NA BRAZDO CVETA										
MORSKI ZVEZDAŠ							HRVAŠKO MESTO OB IZLIVU KOLPE V SAVO					KARLOVAC				

POMOČ: ARAN-otok ob zahodni obali Irške, EREK-vitez okrogle mize kralja Arturja, IDOLATRIJA-malikovanje, JOSTA-vrsta sadeža, RADIAT-morski zvezdaš

Ime in priimek _____

Naslov _____

Geslo _____

Nagrade podarja podjetje DKV Euro Service, storitve, d.o.o., Cesta krških žrtev 135C, Krško. Rešitve pošljite do 31. avgusta 2019 na naslov: Revija Transport & Logistika, Linhartova 3, 1000 Ljubljana, s pripisom »Križanka«.

ČE SI DOBER
V POLAGANJU ROK,
ŠE NISI DOBER
V POLAGANJU
OVINKOV.



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

www.avp-rs.si

VOZIMO
PAMETNO



Service24h: 24-urna pomoč – na voljo za vas: servisna kartica Mercedes ServiceCard.

Izkoristite privlačne prednosti pri točenju goriva neodvisno od blagovne znamke. Uporabljajte tudi druge storitve Mercedes-Benz, kot je hitra izvedba v sklopu 24-urne pomoči – z zajamčenim plačilom. Preprosto. Pametno. Učinkovito. Pridobite svojo kartico: www.MercedesServiceCard.com ali +49 6027 509 – 567



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

