



Transport

Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

eTransport.si

OKTOBER 2019
LETNIK 19 • ŠTEVILKA 10

CENA
2,90 EUR

& LOGISTIKA



**REPORTAŽA
SREČANJE
PREVOZNIKOV
SLOVENSKA BISTRICA
2019**

**LOGISTIKA:
Kako po Brexitu?**



COACH EURO TEST 2019



TEST

**SCANIA
G 410 LNG**

 **CHEMCO**
The paint company
www.chemco.si

 **SATA**

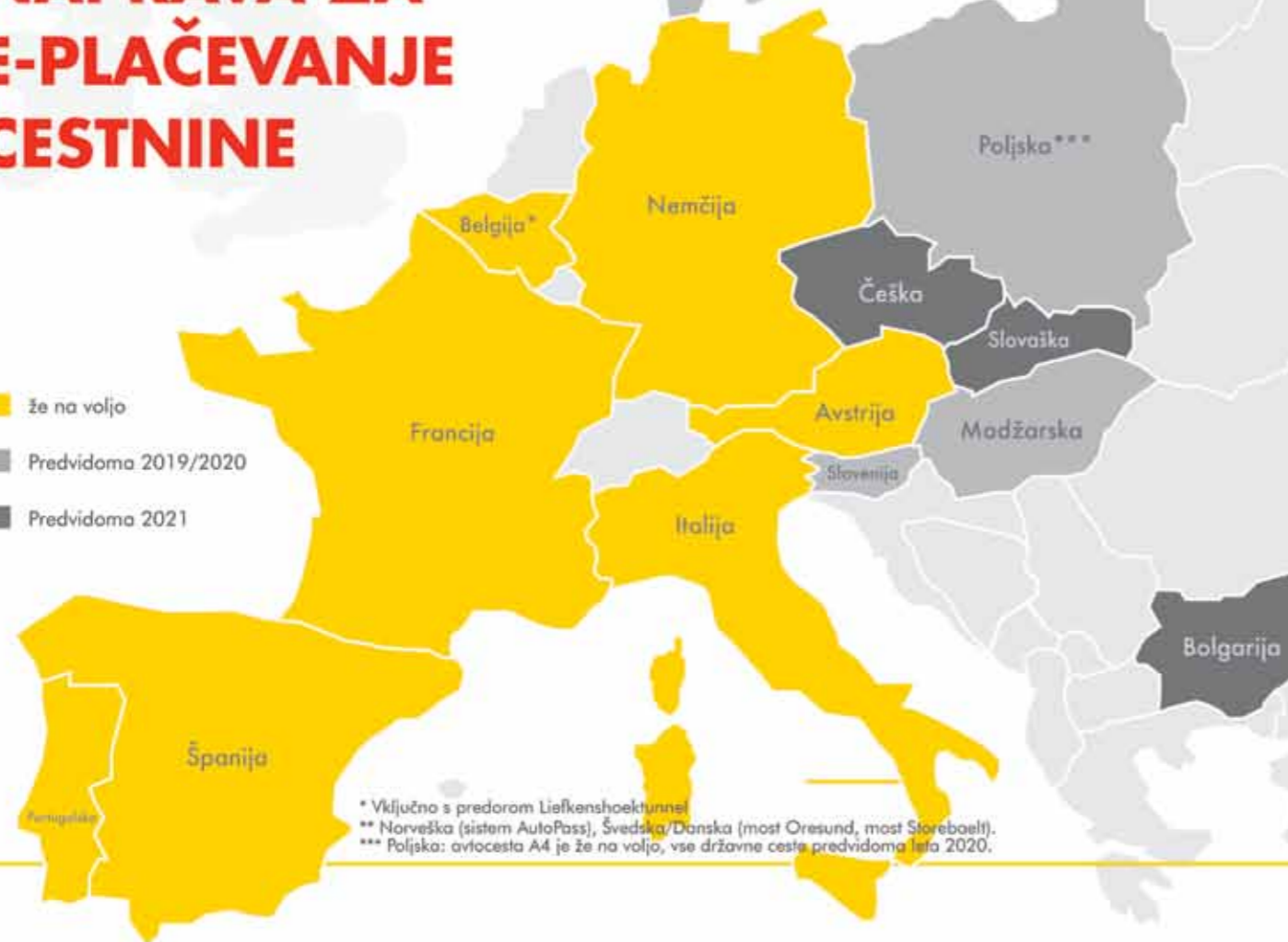
 **repairXtreme**
The science of car repairing



EETS ENA CESTNINSKA NAPRAVA ZA E-PLAČEVANJE CESTNINE



- že na voljo
- Predvidoma 2019/2020
- Predvidoma 2021



* Vključno s predorom Liefkenshoekertunnel
 ** Norveška (sistem AutoPass), Švedsko/Danska (most Oresund, most Storebaelt)
 *** Poljska: avtocesta A4 je že na voljo, vse državne ceste predvidoma leta 2020.

Vaše prednosti:

- Ena naprava – brezskrbno po Evropi
- Samodejne posodobitve, ko se pridruži več držav
- Ena aplikacija za urejanje podatkov - Fleet HUB
- Ena platforma za popuste in vračila DDV



PRIDOBITE SVOJO POSEBNO PONUDBO ZDAJI

Stopite v stik s svojim skrbnikom ali našimi strokovnjaki preko e-pošte RoadServicesSpecialist-SI@shell.com, ki bodo za vas pripravili posebno ponudbo!

Več informacij: www.shell.si/eets



SHELL FLEET SOLUTIONS
TOGETHER ANYTHING IS POSSIBLE

Transport & LOGISTIKA

- **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
- **Naslov uredništva**
Linhartova 3, 1000 Ljubljana
tel.: 01 430 60 60
e-pošta: transport@tehnis.si
- **Tajništvo**
Tanja Kokot
tel.: 01 430 60 60
e-pošta: tehnis@tehnis.si
- **Marketing in oglasno trženje**
Martina Kermavner
gsm: 041 913 193
tel.: 01 430 60 65
e-pošta: martina@tehnis.si
- **Oblikovanje in grafična priprava**
Studio Tehnis d.o.o.,
Katja Podržaj
- **Tisk**
Schwarz print, d.o.o.
Ljubljana
- **Distribucija**
Delo prodaja, d.d. in
Pošta Slovenije

Revija Transport izhaja enkrat mesečno. Letno izide 10 števil.

Cena posameznega izvoda je **2,90€**.

Letna naročnina znaša **28,00€**.

Poština in DDV sta vključena v ceno.

ISSN 1580 - 4488.

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

TEHNIS
MEDIA
GROUP

TISKANO V
SLOVENIJI

Copyright © Revija Transport

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

Fotografija na naslovnici: Matej Jurgele

Prava smer

Na področju transporta in logistike je pretekli mesec minil v znamenju vsakoletnega srečanja slovenskih prevoznikov in objave statističnih podatkov o jesenski umiritvi gospodarske rasti. Na zdaj že tradicionalnem Srečanju prevoznikovskih družin in prevoznikovskih podjetij Slovenije v organizaciji sekcij za promet pri OZS in GZS, ki je letos gostovalo pri prevozniku Danijelu Fijavžu v Slovenski Bistrici, je bilo kljub nekaterim težavam zaznati še vedno veliko optimizma in zadovoljstva v panogi prevoznikstva. Še največja težava, ki pa je prevozniki brez pomoči vlade ne morejo rešiti, je konstantno povečanje obsega tovarnega prometa na naših cestah, dolgotrajni zastoji na mejah tudi v posezonskem času ter pasivnost pri urejanju dodatnih počivališč in spodbud za alternativne pogonske vire.

Tudi kar se tiče alternativnih pogonskih virov je situacija nedorečena, saj elektrika trenutno še ni resna alternativa dizelskemu gorivu, uporabo plina pa omejujejo predvsem pomanjkanje zakonskih spodbud in mreže polnilnic. Dobra novica pa je, da so pri ljubljanskem LPP prevzeli 33 hibridnih avtobusov in tako dodatno znižali ogljikov odtis mestnega prometa v prestolnici.

Tudi osrednji test vozila, ki vam ga predstavljamo, je povezan z utekočinjenim plinom (LNG). Do ene izmed redkih polnilnic v državi smo se do Sežane in nazaj v Ljubljano zapeljali z najnovejšo testno Scania G 410 LNG.

Poleg testa plinske Scanie smo za vas pripravili tudi obsežen test turističnih avtobusov v okviru Coach Euro Test 2019, kjer se pet avtobusov evropskih proizvajalcev poteguje za prestižni naziv Coach of the Year 2020. Kot članica mednarodne žirije nastopa revija Transport & Logistika kot ena in edina predstavnica naše države!

V tej številki tudi obsežneje pokrivamo področje logistike. Septembra sta namreč potekala dva pomembnejša dogodka, in sicer Nacionalni logistični forum 2019 ter 6. konferenca IT v logistiki in proizvodnji Keep IT Simple. Seveda pa nismo pozabili niti na odprtje novega iLogističnega centra v bližini ljubljanskega letališča, ki je največji logistični kompleks v celotni skupini cargo-partner.

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



Matej Jurgele



TRAILER
INNOVATION
2019



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

Številka 10 - Oktober 2019

Vsebina



50



16



40



64

- 6** Novice: Slovenija in svet
- 16** Asko Akademija v Portorožu
- 18** Test: Scania G 410 LNG
- 26** Mini test: MAN EVOLION
- 28** Reportaža: Srečanje prevoznikov
- 32** Intervju: Kako bo Brexit vplival na logistični sektor
- 36** Zaljubljena v tovornjake
- 40** Scania Saubermacher: Novo smetarsko vozilo
- 44** Dostavniki
- 46** Reportaža: Mercedes-Benz Trucks Roadshow 2019
- 50** 25 let tovarne Volvo v Vroclavu
- 52** Test: Coach Euro Test 2019
- 62** OZS: Prijava bivališča voznikov
- 64** Reportaža: Nufam 2019
- 70** Digitalizacija v transportu in logistiki
- 74** Nacionalni logistični forum 2019
- 76** iLogistični center
- 78** Keep IT Simple
- 80** Logistične novice
- 82** Križanka

2019 INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



F-MAXIMALNA MOČ

Ford F-MAX, dobitnik mednarodne nagrade Tovornjak leta 2019, zagotavlja lastnikom maksimalno moč in učinkovitost z lastnim motorjem Ecotorg, moči 500 KS in navorom 2 500 Nm.

www.fordtrucks.si



TRUCKS

Sharing the load

KAM i BUS
IMPORTER

KAM i BUS Importer d.o.o.
www.fordtrucks.si

Celovška cesta 492
Tel. +386 (0)1 8107 501

1210 Ljubljana-Šentvid
Info@fordtrucks.si

ZAKONODAJA

Novi predpisi o zimskih pnevmatikah

Nova uredba o zimskih pnevmatikah za tovornjake in avtobuse na nemških cestah bo veljala od prihodnjega leta. Špediterji in avtobusni prevozniki bodo morali biti seznanjeni s pomembnimi spremembami nemške zakonodaje. Nova uredba o zimskih pnevmatikah bo začela veljati 1. julija 2020, se pravi pride v poštev šele prihodnjo zimo. Nova uredba pra-



vi, da bodo morala težka tovorna vozila imeti zimske pnevmatike tudi na krmilni osi. Do sedaj so bile zimske pnevmatike obvezne le na pogonskih oseh. Ta zahteva bo veljala za tovornjake kategorij N2 in N3, se pravi za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t. Kot zimska pnevmatika se šteje pnevmatika s simbolom gore in snežinke. Če kupujete nove zimske pnevmatike za vašo floto, ki se prevaža tudi po nemških cestah, upoštevajte, da boste prihodnjo zimo potrebovali zimske pnevmatike tudi na krmilnih oseh.

PETROL

Je vaš vozni park pripravljen na zimo?

So pnevmatike vaših osebnih in tovornih vozil, traktorjev, gradbenih strojev ali demperjev pripravljene na prihajajoči mraz? Ne? Pomagajo vam lahko v Petrolu. V podjetju vsem, ki pri opravljanju svoje dejavnosti potrebujejo kakovostne pnevmatike in zanesljivo dobavo, ponujajo **nabor vrhunskih gum priznanih blagovnih znamk**, ki poklicnim voznikom omogočajo ekonomično in varno vožnjo. Naročite jih lahko kar prek spleta, za brezplačno storitev in strokovno pomoč pa poskrbi **lokalni Petrolov predstavnik**. Avtoprevozniki, vulkanizerji, gradbena podjetja in drugi lahko izbirate med izjemno ponudbo pnevmatik, zasnovanih za brezskrbno premagovanje kilometrov, svoj vozni park pa lahko še okrepite z naborom **Petrolovih vrhunskih motornih olj** in novih **akumulatorjev VARTA**.

Široka ponudba pnevmatik za vse poslovne dejavnosti.

Uradni zastopnik

nokian TYRES

HANKOOK

PETROL
Energijska za življenje

Pokličite 01 586 35 35 ali obiščite www.petrol.si/poslovne-resitve/resitve/pnevmatike



RENAULT TRUCKS

Največji tovornjak na svetu Berliet T100

Podjetje Renault Trucks sodeluje v Dnevih evropske dediščine 2019 in odpira svoja vrata javnosti, da pokaže največji tovornjak na svetu, ponos francoske industrije: Berliet T100. Sicer se je treba za ogled pravega tovornjaka odpeljati v francosko mesto Saint Priest v bližini Lyona, da pa vam to ne po potrebo, smo vam predstavili nekaj podatkov o tem legendarnem tovornjaku iz leta 1957. Berliet T100 z vzdevkom Puščavski velikan je ogromno 50-tonsko vozilo, katerega največja dovoljena skupna masa znaša 100 ton. Vozilo s pogonom 6x6 je široko neverjetnih 5 m, visoko 4,55 m in dolgo 15 m. Že sama višina pnevmatike znaša kar 2,2 metra. Poganja ga Cumminsov V12 dizelski motor s 700 KM, moč pa se na kolesa prenaša preko 4-stopenjskega hidravličnega menjalnika. Berliet T100 je bil zasnovan za naftna podjetja, ki delujejo na jugu Alžirije. Njegova sposobnost, da neutrudno premaguje peščene sipine, je igrala pomembno vlogo pri gašenju velikega požara na naftni vrtni Gassi-Touilu leta 1961. Od leta 1981 je vozilo v rokah fundacije Berliet, ki je bila ustanovljena za ohranjanje in predstavitev dediščine znamke.

TRANSPORT SERVICE, D. O. O.

Voziti po Evropi je enostavneje s Telepassom

Z evropskim Telepassom in kartico Europea prosto potujete po Evropi z vsemi vašimi tovornimi vozili nad 3,5 tone. Evropski Telepass vam omogoča prihranek denarja in časa s samo eno napravo, ki jo lahko namestite v vaša vozila sami, brez dodatnih stroškov specializiranih delavnic. Trenutno nudi plačilo cestnin v 12 evropskih državah, kot so Italija, Avstrija, Nemčija, Francija, Belgija – vključen predor Liefkenshoek-tunnel, Španija, Portugalska, Danska, Norveška, Švedska, Finska, Poljska – A4 in Katowice-Krakov. Pri podjetju Transport Service, d. o. o., vam nudijo ugodne povezane popuste, predvsem v Italiji, kjer vam zagotovimo najvišje možne popuste! S kartico Europea pa plačujete cestnine v vseh drugih državah, ki jih evropski Telepass še ne krije. Izkoristite možnost znižanja stroškov in ugodne poplačniške pogoje!



TRANSPORT SERVICE d.o.o.

www.transport-service.si



DOVOLJENJA ZA PREVOZ ODPADKOV: urejamo dovoljenja za prevoz odpadkov v Italiji (Albo), Sloveniji in Nemčiji.

KABOTAŽA / NAJAVE ŠOFERJEV

Napititev delavcev v tujino: Imenovanje referenta za Italijo, Francijo, Nemčijo



Zahtevki zapisnikov in podatkov udeleženi strank v prometnih nesrečah in/ali prekrških, zahtevki za sprostitev zaseženih vozil, pravna podpora, ugovori zoper prekrškov in evropska izvršba.

VRAČILO TROŠARIN VRAČILO TUJEGA DAVKA



PREVODI italijanščina-slovenščina-hrvaščina

TRANSPORT SERVICE d.o.o.

www.transport-service.si

t: +386 68 63 66 40
e: info@transport-service.si

POPOLN NADZOR na dosegu vaših prstov

Naše napredne telematske rešitve omogočajo učinkovito upravljanje voznega parka kadarkoli in kjerkoli. Na vsakem trgu, kjer poslujemo, nudimo vse na enem mestu - najboljšo podporo, svetovanje in pomoč pri izboru rešitev.

080 70 71 | info@cvs-mobile.com | www.cvs-mobile.com



TESLA

Še en tovornjak Tesla Semi ujet pri testiranju

Tesla v ZDA preizkuša svoj popolnoma električni tovornjak vlačilec z imenom Semi. Tako je možno na prostranih ameriških cestah v objektiv ujeti ta unikaten tovornjak. Kompozicija, ki jo vidite na sliki, ima približno 34 ton skupne mase. Vlačilec konfiguracije 6x4 se zdi na fotografiji zelo majhen v primerjavi s klasičnimi ameriškimi tovornjaki.



Notranjost kabine je po pričevanju očitno še manjša, kot je videti. Če pogledamo sliko, ki prikazuje tudi zadnji del tovornjaka, lahko vidimo, da je zadnja stena postavljena naprej. Na kabini še vedno vidimo ogromna vzratna ogledala, ki jih, zdi de, zaradi cestno prometnih predpisov, niso smeli ukiniti. Čisto na koncu kabine pa so nameščene tudi vzratne kamere. Tesla rezultatov testov še ni javno objavila, verjetno pa jih lahko kmalu pričakujemo.



AMK SERVIS

Omogočajo mobilnost vsem

Pri AMK servis so organiziral že tretji Dan odprtih vrat, ki nosi slogan 'Omogočamo mobilnost'. Dejavnost podjetja je predelava in prilagoditve tovornih in osebnih vozil. Dan odprtih vrat je namenjen potencialnim strankam, ki lahko testirajo predelana vozila, na razpolago jim je svetovanje strokovne ekipe, je pa tudi priložnost za neformalno druženje in spoznavanje. Ekipe AMK servisa predeluje osebna vozila za ljudi, ki bi si kljub invalidnosti radi poenostavili življenje ali se celo popolnoma osamosvojili. Njihov osebni program zajema celoten spekter naprav in pripomočkov, ki sodelujejo med seboj. Tako je vozilo enostavno za uporabo, prilagojeno je posamezniku, predvsem pa je varno tako zanj kot za druge udeležence v prometu. Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake delovanje priklonjeno zakonom o izenačevanju možnosti invalidov. Stranka se pozanima o možnostih, ki jih nudijo, AMK servis pa po navodilih zdravnikov prilagodi njeno vozilo.



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

Jan Hermeling, KRONE Telematics / KRONE Fair Care

Naše priklonno vozilo Cool Liner in sistem KRONE Telematics sta popoln tim, ki bo prevzel veliko vaših skrbi glede transporta. Inteligentno usklajeno delovanje priklonnega 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.: 041/388-498, 051/313-967, e-mail: info@tci-trading.si



MERCEDES-BENZ/LPP

Okolju prijaznejši avtobusi za mesto Ljubljana

Ljubljanski potniški promet (LPP) je ob koncu meseca septembra uradno prevzel 33 novih avtobusov Mercedes-Benz Citaro NGT Hybrid. Posodabljanje voznega parka LPP od leta 2007 dalje občutno prispeva k udobnemu potovanju z mestnimi in medkrajevnimi avtobusi, ter avtobusi za občasne prevoze. Do sedaj so pri LPP kupili 200 novih, okolju prijaznih avtobusov, med njimi tudi 87 avtobusov na stisnjen zemeljski plin za lepše in bolj zdravo urbano okolje, čistejši zrak in nižjo raven hrupa. Zadnja pridobitev je 33 novih avtobusov, od tega 17 hibridnih avtobusov deluje na zemeljski plin in deloma na elektriko. S tem je postal vozni park mestnih avtobusov kar 40-odstotno »zelen«. Od skupno 283 avtobusov pa jih je več kot 45,4 odstotka z motorjem Euro 6. Avtobusi Mercedes-Benz Citaro NGT Hybrid imajo vgrajen motor, ki za pogonsko gorivo uporablja zemeljski plin, poleg tega pa še elektromotor. To bodo prvi hibridni avtobusi v Ljubljani, s katerimi bodo še dodatno poskrbeli za varovanje okolja.



Ljudje smo različnih oblik in velikosti. Scaniine kabine so zasnovane tako, da ustrezajo močnejšim, vitkim, visokim in manjšim šoferjem. Lahko imajo na primer kratke noge z dolgimi trupi in obratno, vsaka funkcija tovarnjaka mora biti dostopna vsem osebam. Zasnovati kabino tako, da ustreza vsem tipom šoferjev, pa ni mačji kašelj. Zato pri podjetju Scania uporabljajo antropometrične podatke iz širokega izbora držav po vsem svetu. Ti vključujejo moške in ženske od 1,50 metra do 2,05 metra višine. Splošen trend, ki presenetljivo velja za vse države, je povečanje voznikov s prekomerno telesno težo, ki potrebujejo na primer daljše varnostne pasove. Različne tipe šoferjev lahko za volan tovarnjaka dandanes posedejo kar virtualno z uporabo 3D-modelov. S simulacijami lahko ocenijo ergonomijo vozil za različne voznike, ne da bi potrebovali ogromno uporabniških testov. Zapleteno dejanje, kot je voznikov doseg do okenca cestninske postaje skozi okno tovarnjaka, se ne bo razlikovalo le glede na višino voznika, temveč tudi po dolžini trupa in rok. Virtualna skupina testnih voznikov lahko to preprosto preizkusi v 3D-okolju. Ker pa ena velikost ne ustreza vsem, je treba zagotoviti možnosti za individualno prilagoditev volana, sedeža in stranskih ogledal. Cilj je uskladiti vse elemente kabine, da za vsakega voznika delujejo skladno, kot simfonični orkester.

SCANIA

Oblikovanje kabin za voznike vseh oblik in velikosti

Ljudje smo različnih oblik in velikosti. Scaniine kabine so zasnovane tako, da ustrezajo močnejšim, vitkim, visokim in manjšim šoferjem. Lahko imajo na primer kratke noge z dolgimi trupi in obratno, vsaka funkcija tovarnjaka mora biti dostopna vsem osebam. Zasnovati kabino tako, da ustreza vsem tipom šoferjev, pa ni mačji kašelj. Zato pri podjetju Scania uporabljajo antropometrične podatke iz širokega izbora držav po vsem svetu. Ti vključujejo moške in ženske od 1,50 metra do 2,05 metra višine. Splošen trend, ki presenetljivo velja za vse države, je povečanje voznikov s prekomerno telesno težo, ki potrebujejo na primer daljše varnostne pasove. Različne tipe šoferjev lahko za volan tovarnjaka dandanes posedejo kar virtualno z uporabo 3D-modelov. S simulacijami lahko ocenijo ergonomijo vozil za različne voznike, ne da bi potrebovali ogromno uporabniških testov. Zapleteno dejanje, kot je voznikov doseg do okenca cestninske postaje skozi okno tovarnjaka, se ne bo razlikovalo le glede na višino voznika, temveč tudi po dolžini trupa in rok. Virtualna skupina testnih voznikov lahko to preprosto preizkusi v 3D-okolju. Ker pa ena velikost ne ustreza vsem, je treba zagotoviti možnosti za individualno prilagoditev volana, sedeža in stranskih ogledal. Cilj je uskladiti vse elemente kabine, da za vsakega voznika delujejo skladno, kot simfonični orkester.



MAN

Lion's City z nagrado BEST OF mobility 2019

Nagrado BEST OF mobility 2019 so v začetku septembra podelili VISION mobile, Deloitte in Nemško združenje avtomobilske industrije (VDA) na sejmu IAA 2019 v Frankfurtu. MAN Lion's City je poleg dizelskih in plinskih motorjev na voljo tudi kot hibridni koncept (za obe različici). Sistem MAN EfficientHybrid zmanjšuje porabo goriva in količino izpuščenih emisij zaradi serijske funkcije start/stop in inteligentnega upravljanja energije. Popolnoma električni MAN Lion's City E bo na voljo od druge polovice leta 2020. Distinktivni oblikovni elementi poudarjajo prisotnost vgrajenega električnega pogona. Najbolj opazna je opustitev motornega stolpa v zadnjem delu avtobusa, namestitev akumulatorjev na streho in vgraditev dodatnih sedežev v zadku vozila. Popolnoma električni pogonski sklop omogoča, da Lion's City E zanesljivo prevozi do 200 km (oziroma do 270 km v ugodnih pogojih) in to v celotni življenjski dobi baterij.



MOBILNE AVTOPRALNICE

- ZASTOPSTVO
- TRGOVINA
- SERVIS

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



Specialisti za kamionske nadgradnje, nadomestne dele in opremo.

traiding

Ulica Jožeta Jame 14
1000 Ljubljana
M. 041 60 10 54
www.traiding.si

JOIST, ROCKWELL, LAGO, JONESCO, Edscha, Kinnegrip, WAP, HESTAL

VAŠ DOBAVITELJ HIDRAVLIČNIH KOMPONENT ZA TOVARNA VOZILA

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

<p>SETI HIDRAVLIK:</p>	<p>HLADILNIKI OLJA:</p>	<p>POGONI CISTERN IN POMIČNIH PODOV:</p> <p>HYDRE 2010 IN 2020</p>	<p>KOMPRESORJI:</p>
<p>CILINDRI - ČRPALKE - ODGONI - VENTILI</p>			
<p>HYVA</p>		<p>Blackmer</p>	
<p>asa hydraulik.com</p>		<p>GHH RAND</p>	



NIKOLA MOTOR

Nikola pritegnil investicijo 250 milijonov

Podjetje CNH Industrial, ki je matična družba podjetja IVECO, je vložilo 250 milijonov dolarjev v ameriško podjetje Nikola Motor. Podjetje Nikola Motor je namreč že pred časom predstavilo koncept električnega tovornjaka za ameriški trg. V okviru sodelovanja obeh omenjenih podjetij pa bo nastala različica električnega tovornjaka Nikola Tre, zasnovana za evropski trg. Vozilo naj bi bilo izdelano na osnovi tovornjaka Iveco S-Way. Globalne podnebne spremembe, geopolitični konflikti in vedno manjša razpoložljivost fosilnih goriv zahtevajo temeljito spremembo našega delovanja, pravijo pri podjetju CNH Industrial. Medtem ko utekočinjen zemeljski plin danes zagotavlja bistveno manjše emisije, ki jih lahko z uporabo bioplina zmanjšamo skoraj na nič, električna vozila zagotovo predstavljajo dolgoročno rešitev za prevoze brez emisij. Iveco bo pri tem Nikolo podprl pri razvoju, proizvodnji in komercializaciji električnih tovornjakov. Skupni cilj investitorskega podjetja CNH Industrial in ameriškega podjetja Nikola Motor bo komercializacija modela Nikola TWO in vključitev njegove tehnologije v električni tovornjak Iveco S-Way, ki ga lahko kmalu pričakujemo v prototipni fazi.



DKV

Prvo post-pay plačevanje cestnin v Srbiji

DKV Euro Service bo kot prvi ponudnik kartic za gorivo in storitve od 1. oktobra 2019 cestnino v Srbiji obračunal s sistemom odloženega plačevanja (post-pay). Pri tem lahko vozniki uporabljajo hitri pas in jim tako ni treba prekinjati vožnje. Obračunavanje poteka naknadno v elektronski obliki. Do zdaj so vozniki morali plačevati cestnino na posameznih cestninskih postajah sproti. Uporabnik kupi cestninski box z odloženim plačevanjem takoj ob vstopu v Srbijo na mejnem prehodu na prodajnih mestih za TAG - ENP. Pri tem mora predložiti le kartico DKV CARD in prometno dovoljenje. Napravo za cestninjenje (OBU) takoj nastavi v skladu s svojimi potrebami. Nato bodo vse cestninske transakcije stranke v Srbiji potekale prek te naprave in se obračunale prek DKV. Srbija je logistično pomembna tranzitna država. Mednarodni prevozniki prečkajo to balkansko državo npr. na poti iz Turčije, Grčije, Bolgarije, Romunije ali Madžarske v srednjo in severno Evropo ali pa na poti iz Rusije v južno Evropo.



PREDSTAVLJAMO VOLVO FH I-SAVE

Tovorno vozilo Volvo FH I-Save vključuje zelo učinkovit motor D13TC in edinstven paket za prihranek goriva. Vsaka funkcija paketa I-Save je zasnovana in preizkušena tako, da dokazano zagotavlja prihranek goriva pri prevozih na velike razdalje. Brez vplivala za vozne lastnosti.

Več informacij o Volvo FH I-Save lahko dobite pri naših prodajnih predstavnikih:

Janez Rahne, tel. 031 641 130, centralni del Slovenije
 Janez Jugović, tel. 040 676 404, zahodni del Slovenije
 Tihomir Kacjan, tel. 041 653 926, vzhodni del Slovenije

Brez ustavljanja skozi Srbijo.

Prvo POST-PAY plačevanje cestnin v Srbiji.

Hitreje do cilja: cestnina v Srbiji odslej brez ustavljanja. Preprosta registracija. Udoben obračun cestnine.

dkv-euroservice.com/sl/toll-serbia

You drive, we care.

PREIZKUSITE VOLVO FH I-SAVE

Volvo Trucks. Driving Progress



KUEHNE + NAGEL GROUP

Ogljično nevtralni

Z uvedbo lastnega programa Net Zero Carbon podjetje Kuehne + Nagel aktivno pripomore k zmanjšanju CO₂ emisij v prometu in logistiki po vsem svetu. Poleg nenehnega zmanjševanja lastnih emisij CO₂, podjetje sedaj kupcem ponuja tudi rešitve za zmanjšanje odtisa CO₂ v njihovih dobavnih verigah. Z uporabo velikega števila podatkov in novih digitalnih platform je tako izbiro transportnih poti in načinov moč optimizirati tudi z vidika zmanjševanja emisij CO₂. Kot pionir v tej panogi se je podjetje Kuehne + Nagel odločilo, da bo proaktivno zmanjšalo ogljični odtis na področju prevoznih storitev, ki jih opravljajo njegovi dobavitelji – letalske družbe, ladijske družbe in prevozniki. Pri Kuehne + Nagel težijo k celoviti nevtralizaciji izpustov CO₂ do leta 2030. Prvi korak bo, da bodo od leta 2020 dalje vse pošiljke, razen kontejnerji, ogljično nevtralne.



MERCEDES-BENZ

V 25 letih prodali 30.000 Tourismov

Zgodba o uspehu avtobusa Mercedes-Benz Tourismo se je začela leta 1994, ko so predstavili model O 350 Tourismo in ta je hitro postal uspešnica. Le deset let po lansiranju je Tourismo že praznoval posebno obletnico s serijo "Edition 10.000". Jeseni 2006 ga je nadomestila druga generacija. Pred dvema letoma (leta 2017) so na trg poslali že tretjo generacijo, ki je še varčnejša, bolj ekonomična, udobnejša in uporabnejša. Mercedes-Benz Tourismo je najbolj prodajani turistični avtobus v vsej Evropi. Sedaj pa so izročili tudi jubilejni 30.000. model, ki ga je prejelo Poljsko avtobusno podjetje RAF TRANS iz Varšave. Mercedes-Benz je s trenutnim Tourismom predstavil nekaj novih asistenčnih sistemov. Active Brake Assist 4 je edini asistent za zaviranje v sili za avtobuse, ki samodejno zavira v primeru naleta vozil pred seboj, zaznava stacionarne in premične ovire, prav tako prepozna tudi pešce. Sideguard Assist zazna pešce in kolesarje v desnem mrtvem kotu, o tem pa opozori voznika. S štirimi modeli dolžin 12,3 m do 14,0 m ter izbiro dvo- ali triosne različice ima Tourismo nekaj, kar ustreza skoraj vsem zahtevam. Možnost je izbirati tudi med dvema različnima armaturnima ploščama "Basic Plus" ali "Comfort Plus".



SCANIA

Alarm proti kraji goriva

Scania je za svoje tovornjake predstavila več novih funkcij, ki temeljijo na internetni povezanosti in pripadajoči strojni opremljeni. Proizvajalec je izboljšal upravljanje tovora in uvedel storitev nadzora nivoja goriva, ki preprečuje nezaželeno krajo goriva. Opozorilo se sproži, ko raven goriva nenadoma pade. Storitev je namenjena preprečevanju tatvine goriva, kar je na evropskih parkiriščih žal postalo običajna praksa. Kraje goriva iz tovornjakov so glavni problem številnih prevoznikov v različnih regijah. To pomeni, da ne boste samo izgubili denarja, porabljenega za gorivo, temveč tudi dragoceni čas za dolivanje goriva, preden se znova odpravite na pot. Sistem je treba naročiti kot dodatno opremo ob nakupu novega vozila. Če ima stranka aktiviran Fleet Management System (FMS), lahko nivo goriva spremlja tudi preko FMS portala. Ob nepričakovanem padcu goriva pa stranka oziroma lastnik prejme tudi SMS-sporočilo ali elektronsko pošto. Ko je sistem aktiviran, alarmni sistem spremlja raven goriva do 65 ur, pod pogojem, da je glavno stikalo za akumulator vklopljeno. Če raven goriva nenadoma pade za štiri do osem odstotkov (odvisno od velikosti rezervoarja), se sproži alarm (sirena).

Poroka kot se šika

V mesecu septembru je bilo na dolenskem veselo. Potekala je namreč prava »tovornjakarska« poroka. Ob prijetni glasbeni spremljavi in ob več kot 140 gostih sta se poročila ženin Ivan Tomič in nevesta Sabina Kafrl. In kot se za tovrstno poroko spodobi, brez tovornjakov ni šlo. Ženin se je pripeljal z novim Volvo in nevesta s Scanijo. Ivan, oziroma lvek, kot ga kličejo prijatelji, je zaposlen kot voznik v podjetju Avto-transporti Zupančič, voznik je že 11 let, v preteklosti pa je bil tudi eden izmed tekmovalcev na Svetovnem prvenstvu poklicnih voznikov v Krakovu. Že kot otrok je izkazoval navdušenje nad tovornjaki, otroška navdušenost pa je prerasla v poklic. V uredništvu revije Transport & Logistika želimo Ivanu in Sabini obilico sreče in veselja v zakonskem jarmu.



FROTCOM
INTELLIGENT FLEETS

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

KONTAKTIRAJTE NAS ZA BREZPLAČNI PRAZNIK!
T: +386 40 160 605 / WWW.FROTCOM.COM

STANDARD KAKOVOSTI ISO 9001:2015



KÖGEL

Za vse, ki vedo, kaj si želijo...

Strast do
gospodarskih vozil
že od leta 1934



... Kögel Cargo

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

Vaš Kögel partner v Sloveniji

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



www.koegel.com



ASKO AKADEMIJA V PORTOROŽU

Slovensko podjetje Asko MZP, d. o. o., ki je del istoimenske mednarodne posredniške skupine za področje transporta, logistike in špedicije, je v Portorožu pripravilo tradicionalno Asko akademijo za slovenske prevoznike in špediterje. Dogodka v hotelu Kempinski Palace Portorož se je udeležili več kot 200 obiskovalcev, ki so se seznanili z najnovejšimi trendi in predpisi ter praktičnimi primeri zavarovalnih primerov.

NAVZOČE je najprej nagovoril direktor slovenskega podjetja Asko MZP, d. o. o., Damjan Jančec ter predstavil mednarodno mrežo Asko in pomen dobrega zavarovalniškega partnerja z izkušnjami v tovornem prometu.



Damjan Jančec, direktor slovenskega podjetja Asko MZP.



Biljana Ristič, odvetniška pisarna Martelanc in Camber Ristič.



Aleša Štravs, odvetniška pisarna Starman Velkaverh.

Sledili sta predavanji odvetnice Biljane Ristič s področja delovnega prava in odvetnika Aleša Štravs na temo zavarovanja odgovornosti manipulacije in pritrjevanja tovora. Po predavanjih je kot vedno sledil družaben večer v družbi odlične kulinarike hotela Kempinski in dobre glasbe.



MICHELIN X[®] MULTI™ Z & D 22.5

ZA VSE OSI

11 R 22.5
12 R 22.5
275/70 R 22.5
275/80 R 22.5
305/70 R 22.5



POGONSKA OS

11 R 22.5
12 R 22.5
275/70 R 22.5
275/80 R 22.5



MICHELIN 305/70 R 22.5 X [®] MULTI™ Z	MICHELIN 11 R 22.5 X [®] MULTI™ Z 12 R 22.5 X [®] MULTI™ Z 275/70 R 22.5 X [®] MULTI™ Z 275/80 R 22.5 X [®] MULTI™ Z**	MICHELIN 11 R 22.5 X [®] MULTI™ D 12 R 22.5 X [®] MULTI™ D 275/70 R 22.5 X [®] MULTI™ D 275/80 R 22.5 X [®] MULTI™ D**
---	--	--



€ NAJVIŠJA VREDNOST DO 2 0% VEČ PREVOŽENIH KM*

DOLGA ŽIVLJENJSKA DOBA IN ROBUSTNOST

* Interna simulacija v izvedbi Michelin v letu 2014, pnevmatike: 305/70 R 22.5 MICHELIN X[®] MULTI™ Z in 305/70 R 22.5 MICHELIN XZE Z+
** Dizeni niso enaki tem, ki so prikazani na tej strani

PROTECT TRADE
Strokovnjaki za pnevmatike



TEST
REVIJA
Transport
LOGISTIKA



MANJ OBREMENJEVANJA OKOLJA OB NIŽJIH STROŠKIH

Proizvajalci tovornih vozil iščejo rešitve za pogon, ki bi nadomestil dizelske motorje. Scania je med vodilnimi, saj med drugim razvijajo vozila na gorivne celice, hibride za dolge proge z odvzemanjem električne energije iz električnih vodnikov nad cesto, električna vozila, serijsko pa proizvajajo tovornjake in avtobuse s pogonom na plin ter hibride za mestno vožnjo.



Armaturna plošča se od tiste v dizelskih modelih praktično ne razlikuje.



V kabini je dovolj prostora tudi za odlaganje drobnih predmetov in dokumentov.



Gumbi za upravljanje tempomata so sredi volana, z njimi določamo hitrost, odstopanje navzgor in navzdol ter razdaljo, na kateri bo radarski tempomat reagiral.



Z ročico menjalnika izbiramo vožnjo naprej ali vzvratno vožnjo, s potegom navzgor ali navzdol ročno posegamo v delovanje menjalnika, s potegom k sebi aktiviramo retarder, z gumbom pa lahko aktiviranje retarderja omejimo zgolj na ročico – sicer začne zavirati tudi ob pritisku na zavorni pedal.



Najnižje povprečne porabe je znašalo 25,2 kg plina na 100 prevoženih kilometrov.



Po polnjenju rezervoarjev je bil tlak v posodah nižji od 10 barov.

Po mirovanju med koncem tedna se je tlak v posodah dvignil za dobra dva bara.



vor pri plinsko gnanem motorju zgolj za 7 odstotkov nižji. Drugačnemu gorivu so prilagodili tudi sistem čiščenja izpušnih plinov. Kakor pri bencinskih motorjih so vgradili sondo lambda in tristezni katalizator, obdržali pa enostopenjski EGR sistem. Dodajanje adBlue-a odpade, prav tako ni potrebe po filtru trdnih delcev.

Za drugačen motor so potrebne drugačne posode za gorivo. Za LNG so namestili dve, ki skupaj sprejmeta 280 kg utekočinjenega plina. To pomeni okoli 1.000 km vožnje po zahtevnejših terenih. Po ravninskih cestah brez večjih klancev polno naložena Scania z enim polnjenjem zlahka prevozi vsaj 1.100 km. Rezervoarja sta hlajena, za hlajenje pa mora motor delovati. Zlasti pri višjih temperaturah se tlak v posodah ob mirovanju vozila dviguje. Najbolje je, če tovornjak stalno vozi, a voznik mu/si lahko privoščiči dvodnevni počitek ob koncu tedna.

POLNJENJE REZERVOARJEV

Če točilno mesto ni preveč frekventno, je osebje pametno kontaktirati, da ga ohladijo, preden pripeljete z vozilom. Ker so temperature zelo nizke (okoli -180 °C), potrebuje voznik zaščitna oblačila, vključno z zaščito obraza. Vozilo je zaradi varnosti najprej treba ozemljiti, nato se priključita cev za plin in manjša cev za odvajanje zraka, ki ga utekočinjen plin izpodrine iz posode. Polnjenje navadno ne traja več kot



5 minut (če je črpalka pred tem že ohlajena), sicer se lahko podaljša na okoli 20 minut.

VRSTA PRIHRANKOV

Osnovni prihranek za lastnika vsekar predstavlja cena goriva. Poraba plina v kilogramih je primerljiva s porabo plinskega olja v litrih. Če tovornjaka na plin in dizel porabita 26 kg oziroma 26 l goriva, znaša prihranek pri plinskem na 100 prevoženih kilometrov po cenah v Sloveniji na dan 24. september 2019 8,2 EUR. Torej smo pri 120.000 letno prevoženih kilometrih pri prihranku blizu 10.000 EUR. Vlada RS je

junija 2019 sprejela Akcijski program za alternativna goriva v prometu za tovornjak na LNG. Ta predvideva 20.000 EUR subvencije. Ob tem napovedujejo še spremenjeno trošarinsko politiko, zmanjšanje okoljske dajatve za onesnaževanje zraka z emisijami CO₂ in uvedbo novih cestninskih razredov.

▶ Plinsko gnani motor se vrti malo hitreje



Zaradi nizke temperature utekočinjenega plina se mora voznik pri polnjenju rezervoarjev ustrezno zaščititi.



Zgornji priključek je za polnjenje s plinom, srednji za odvajanje iztisnjenega zraka, spodaj je žica za ozemljitev.



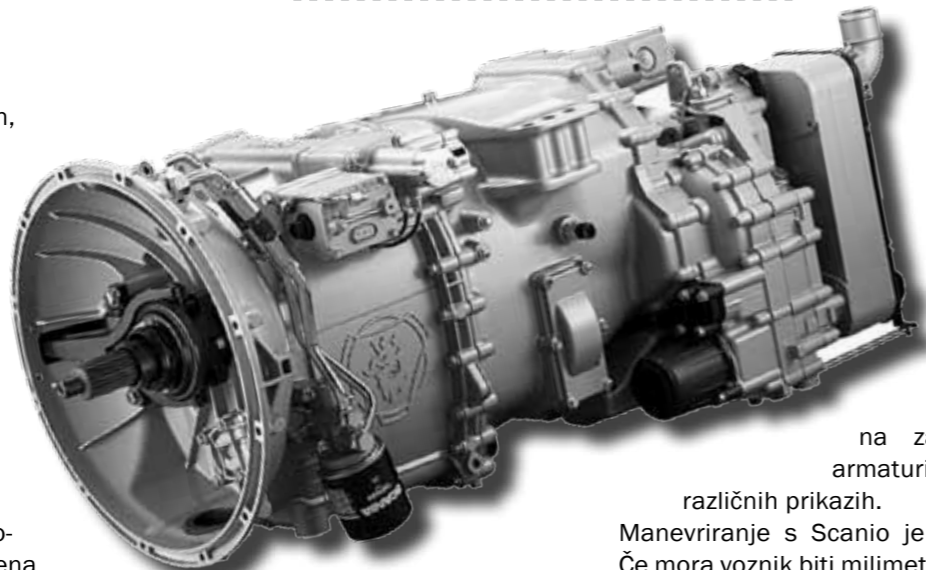
Črpalka za LNG za tovorna vozila je v Sloveniji trenutno le v Sežani.

SCANIINA KLASIKA

Vožnja Scanie, ki pelje na plin, se od dizelske praktično ne razlikuje. Prvi razlog za to so skoraj identične zmogljivosti. Tudi menjalnik in prenosno razmerje diferenciala sta enaka. Vožnja je prijetna zlasti zaradi tišjega delovanja motorja. Ker je na šasijo postavljena kabina normalne višine, je vzpenjanja relativno malo, stopnice so lepo razporejene in vhod dovolj širok. Kabina je opremljena za enega voznika. Ta dobi veliko prostora za prtljago in opremo – tako v omaricah nad vetrobranskim steklom, kot v tistih nad posteljo. Ker je pod njo, je na vsaki strani kabine po en prostor za prtljago in opremo, dostopen z zunanje strani.

VOZNIKU PRIJAZNA

Armaturna plošča in volan se od dizelsko gnane različice ne razlikujeta. Upravljanje pripomočkov je enostavno in večino je mogoče aktivirati ter spreminjati na večopravilnem volanu. Vedno znova mi je všeč tempomat. Voznik lahko enostavno in poljubno določi odstopanja od hitrosti, ki jo je nastavil



Menjalnik je enak kot pri dizelski različici, le elektronika je prilagojena.

na zaslonu in armaturi pojavijo v različnih prikazih.

Manevriranje s Scanio je preprosto. Če mora voznik biti milimetrsko natančen, potisne ročico menjalnika navzdol in tovarnjak (tudi polno naložen) po polžje leze – lahko tudi ob prostem teku motorja. Sicer je na voljo tudi hitrejša vzvratna prestava. Ko pripeljete na avtocesto, zlahka drži prometno tempo, v strmejših klance pa hitrost pade v skladu z močjo in navorom motorja. V klance se »Otto« vrti malenkost hitreje kot »Diesel«. Menjalnik že pred vzpenjanjem pretakne v 11. prestavo, saj je ta direktna, medtem ko je 12. že overdrive. Pri načinu Eco je na prvem mestu kar najnižja poraba goriva, kar pomeni: izogibanje nepotrebni pretikanju, ohranjanje momenta, zniževanje hitrosti v klance, izkoriščanje mase vozila za pospeševanje in tako dalje. Navzdol trajno zaviranje prevzame 5-stopenjski retarder, ki skrbi, da vozilo ne prekorači s tempomatom nastavljene hitrosti. Če je spust prestrm, se to vseeno lahko zgodi in takrat je treba pritisniti zavorni pedal ter ak-

– brez vstopanja v posebne menije na armaturni plošči, ter izbira razdaljo, pri kateri reagira radarski tempomat. Na voljo so trije programi vožnje: Standard, Eco in Power. Potovalni računalnik postreže s številnimi podatki, ki se

► **Transmisije so prilagojene plinskemu pogonu**



Na šasiji sta dve povezani posodi za LNG, ventil za polnjenje pa je na levi strani.



Največji prihranek predstavlja cena goriva.

PARKING SAFETY GUIDELINE

Estimated hold-time (time without venting) for a full LNG tank at various pressures is listed below:

Tank Pressure	Hold-Time
145 psi / 10 bar	5 days
160 psi / 11 bar	4 days
175 psi / 12 bar	3 days
190 psi / 13 bar	2 days
205 psi / 14 bar	1 day

Preglednica prikazuje, koliko dni je lahko tovarnjak parkiran ob navedenih tlakih v polnih posodah za gorivo.

tivirati kolutne zavore. Tovarniški voznik je povedal, da na ta način vemo, da so delovne zavore hladne in imamo na voljo njihovo polno zmogljivost. Podrobnost, ki mi je pri Scanii všeč, je tudi njeno opozorilo za nenamerno zapuščenje voznega pasu. Če sistem zazna, da ste zavrteli volan in povozili črto (izogibanje, ozka cesta), vas ne bo gnjavil. Oglašite se le, kadar ugotovi, da kota volana niste spreminjali in očitno niste pri stvari.



Do voznikovega prostora vodijo tri stopnice, četrta je dno kabine.



Vžigalne svečke na motorju na plinski pogon niso vidne, ker so skrite pod pokrovi s po dvema vijakoma, vidni pa so kabli.



Tovarnjak s pogonom na LNG se enakovredno vključuje v promet, le bencinske servise bo treba še zgraditi.

► **Daljši vzponi za Scanijo LNG niso težava**

UGODNA PORABA GORIVA

Scanie njihovi lastniki izpostavljajo kot varčne tovarnjake in to potrjujejo tudi tisti z mešanimi voznimi parki. Največkrat navajajo porabe od 24 do 28 l/100 km – v odvisnosti od tovora in relacije. Na našem preizkusu sem iz Ljubljane do Sežane in nazaj peljal polno naložen tovarnjak. Poudarjam, da je pot celo za površno oceno pre-

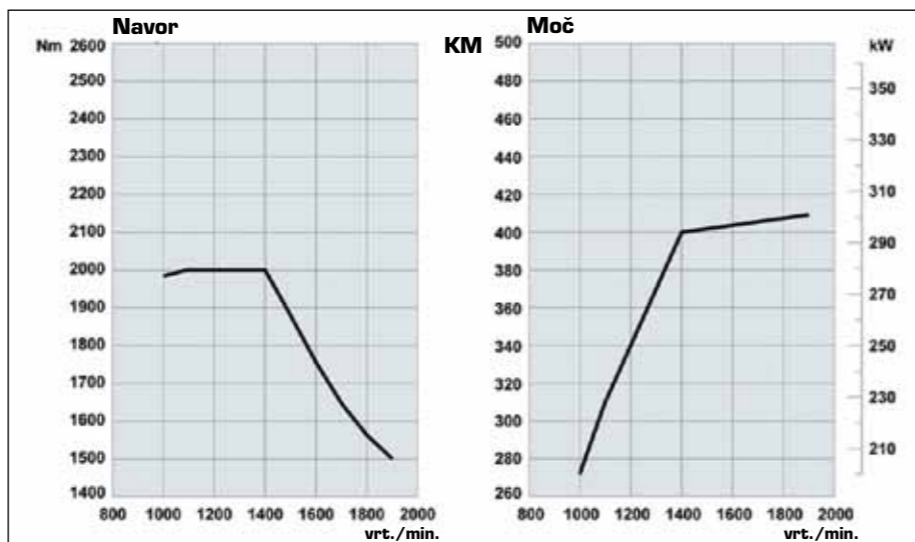


Navkreber so vrtljaji Ottovega motorja malenkost višji od dizla.

kratka. Toda rezultat je bil kljub zahtevni trasi vseeno dober. Ljubljana leži na nadmorski višini 295 m, v smeri proti Kopru se avtocesta dvigne največ na 673 m in ves čas se vrstijo vzponi in spusti. Nato se cesta do Sežane spusti na 360 m. Iz Ljubljane so me kar trikrat ovirali, in sicer: v podnožju vrhniškega klanca, na začetku klanca za bencinskim servisom v Logatcu ter v Razdrtem, pred odcepom za Novo Gorico. Zaradi tega sem hitrost moral znižati, namesto da bi pametni tempomat pod klancem pospešil do 89 km/h, kakor sem ga nastavil. Našteto je pripomoglo, da je povprečna poraba znašala 28,6 kg/100 km. Nazaj grede je bil promet bolj tekoč. Povprečna poraba se je znižala na 25,2 kg/100 km. Povpreček celotne poti je torej znašal 26,9 kg/100 km.

NEZNATNA RAZLIKA PRI ZMOGLJIVOSTIH, OPAZNA PA PRI STROŠKIH GORIVA IN OKOLJSKIH VPLIVIH

Pod črto ocenjujem, da ima Scania LNG v primerjavi z dizelsko različico vrsto prednosti in tudi nekaj slabosti. Z globalnega vidika je najpomembnejše manjše onesnaževanje okolja, z vidika lastnikov pa so vsekakor znatno nižani stroški za gorivo. Servisni interval je sicer podaljšan na 45.000 kilometrov, a je še vedno krajši kot pri dizlu. Stopnja vozniškega udobja se je povišala predvsem zaradi tišjega delovanja motorja. Polnjenje rezervoarjev z gorivom je malo bolj komplicirano, a ne bistveno zamudnejše. Zaradi manjšega obremenjevanja okolja so na vidiku tudi drugi prihranki od državnih subvencij do nižjih cestnin. Ko bodo postavili še nekaj



Grafikona moči in navora motorja OC13 101 410 KM.

► Okolju in proračunu podjetja prijazna

dodatnih črpalk za LNG, bodo prednosti slej kot prej prevladale. Čas pa bo pokazal primerjave glede vzdržljivosti teh agregatov v primerjavi z dizelskimi in razlike v stroških vzdrževanja.

TEHNIČNI PODATKI: SCANIA G 410 A4X2NA LNG	
MOTOR:	
Scania Scania OC13 101 410 hp, otto, 6-valjni vrstni, vodno hlajeni, turbopolnilnik. Čiščenje izpušnih plinov – EURO 6 (lambda, EGR, trismerni katalizator)	
Prostornina (l):	12,7
Moč (kW/KM pri vrt./min.):	302/410 pri 1.900
Navor (Nm pri vrt./min.):	2.000 pri 1.100 do 1.400
Prenos moči:	Scania Opticruise, 12+2, pogon na zadnjo os – Scania R780 enojna redukcija, prenosno razmerje 2,92.
Podvozje in zavore:	Šasija, sprednja prema na paraboličnih 2-listnih vzmeteh, zadnja na zračnih blazinah, zavore EBS, 4xkolutne, izključljivi retarder Scania R4100D [4.100 Nm, 500 kW], ročna zavora.
MERE IN TEŽE:	
Dolžina x širina x višina (mm):	6.121 x 2.600 x 3.288 (brez strešnega deflektorja)
Medosna razdalja (mm):	3.750
Masa praznega vozila (kg):	7.800
Največja dovoljena masa (kg):	18.000
Zmogljivost posode za gorivo (kg):	280
Pnevmatike spredaj in zadaj:	315/70 R 22,5
KABINA:	
dolž x šir x notranja viš	2.060 x 2.310 x 1.800 (Kabina CG, normalne višine)
Oprema testnega vozila:	AEB, EBS, ESP, FLC, LDW, pripomoček za speljevanje v klanec, nastavljivi merilniki, informacijski sistem, z usnjem prevlečeni volan, avtomatske luči, hladilnik, Scaniina podpora vozniku, avtomatiziran prezračevalni sistem, električni dvig kabine ...

OGLAS

SCANIA



POSTAVLJAČ S STILOM

Vozila MAN EVOLION s stiliziranim levom na bokih kabine na cesti zlepa ne boste spregledali, s takšno grafiko je kaj takega tudi nemogoče. Pri Münchenskem proizvajalcu poudarjajo, da so grafiko zasnovali po vzoru dirkalnikov. Dopolnili so jo z bleščečimi kromiranimi detajli in dodatki iz ravno tako sijoče nerjavne pločevine. Tudi notranjost je bolj bogato in elegantneje opremljena kot pri osnovnih različicah.

Besedilo: Emil Šterbenk; fotografije: E. Šterbenk, T. Činč

VSE JE osredotočeno na voznika, da je le-ta deležen kar največjega udobja in komaj čaka, da se povzpne v kabino. Seveda s tem modelom ciljajo na svoje največje navdušence. S slovenskega zastopništva znamke MAN so nas povabili na kratek ogled s preizkušnjo in vabilu smo se z veseljem odzvali.

NA DALEČ PREPOZNAVEN

Za paradnega konja, oprostite: leva, seveda ni pričakovati drugačne kabine kot XXL s povišano streho in s toplotno izolacijo NORDIC, ki pomaga k boljši klimi v vozilu tako poleti kot pozimi. Najprej sem se okoli tovornjaka sprehodil in si ogledoval detajle, ki ga ločijo od »navadnih« MAN-ov. Pogled najprej pritegne stilizirani lev, nakazan le z nekaj potezami, ki lepo zapolnjuje obe

stranici kabine od zadnjega dela proti prednjemu. Njegove šape se zaključujejo okoli kombiniranih žarometov. Del grafične podobe je še napis 500 na zunanjem senčniku vetrobranskega stekla. Na boke so privili plastične panele, ki pomagajo k boljši aerodinamiki. Oblikovalcem je uspelo, da tovornjak deluje mogočno, ne pa kičasto. Da gre za »nobel« vozilo, pričajo tudi skrbno izbrani in uskusno postavljeni dodatki iz nerjavne, do visokega



Pri 85 km/h se motor vrti s 1.150 vrt./min., na voljo je tudi štiristopenjski ECO način vožnje.

sijaja spolirane pločevine. Če začnem na spodnjem predelu, so nerjavno cev postavili kot zaščito odbijača in bočnih plastičnih



Tako na sprednjem kot zadnjem delu kabine so po tri omarice.

oplat ter jo opremlili z okrasnimi LED-lučkami. Iz nerjavne pločevine so izdelali tudi stopnice, ki se v celoti vidijo le ob odprtih vratih. Napis MAN, logotip in letev nad njim so tako ali tako kromirani pri vseh njihovih vozilih. Tudi šasijo ob sedlu so prekrili s pohodno nerjavno pločevino. Nad voznikovimi vrati je svetleča dvojna troblja. Čisto na vrhu kabine so namestili debelo cev s štirimi dodatnimi žarometi, ki zaključuje podobo EVOLION.

VSE ZA VARNOST IN DOBRO POČUTJE VOZNIKA

Notranjost so opremlili z najboljšim, kar premorejo. Voznik in sopotnik sedita na izdatno nastavljenih zračno vzmetenih sedežih, prevlečenih z usnjem in alkantaro. Pri tako bogato opremljeni različici je pričakovati, da sta ogrevana, voznikov pa še klimatiziran. Sovoznikovega oziroma sopotniškega je mogoče zavrteti okoli navpične osi. Na njem voznik lahko počiva ali gleda televizijo, ki tudi sodi v ta paket. Televizijo je mogoče gledati še z viseče mreže. Kabina je namenjena enemu vozniku, zato so namesto zgornje postelje vgradili tri omarice. Leva in desna sta namenjeni opremljeni in potrebščinam voznika, v srednjo pa so »skrili« mikrovalovno pečico in kavni avtomat. Hladilnik pa je, kakor smo vajeni, pod posteljo. Z zunanje strani sta dosegljiva velika predala, med njima in posteljo pa je prostor za drobno opremo – prva pomoč, žarnice, trikotnika ...). Trije veliki predali so tudi nad vetrobranom.

Na področju varnosti so na »krovu« sistem za vzdrževanje smeri vožnje, pame-



Pod posteljo je prostor za opremo in veliki nizkotonski zvočnik (woofer).

tni tempomat (ACC) s funkcijo Stop-and-Go, sistem za zaviranje v sili (EBA2), signal za zaviranje v sili (ESS), sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah (TPM) na prednji in zadnji osi, digitalni prikaz obremenitve osi, MAN AttentionGuard, integriran zavorni sistem in še marsikaj drugega. Tudi pri informacijsko-zabavnem sistemu si voznik težko želi še kaj več, kot dobi s tem vozilom. Seznam se začne pri večpravljenem volanu, radiu MAN Media Truck Advanced s 7"-palčnim zaslonom na dotik z vrhunskim zvočnim sistemom, glasovnim upravljanjem informacijsko-zabavnega sistema. Nadalje je v vozilu MAN SmartLink, navigacija po Evropi, naprava za prostoročno telefoniranje Bluetooth „Comfort“, priprava za MAN CameraView, seznam se konča z modulom za telematiko (RIO Box).

Naj se vidi pravi lev



Sovozniški sedež je moč zavrteti, desno od njega je zvita in obešena viseča mreža.



Grafiko poudarjajo kromirani oziroma elementi iz nerjavne pločevine.

ZNANA TEHNIKA IN ZANESLJIVA, VARNA TER UDOBNA VOŽNJA

MAN-ovega paradnega leva poganja najmočnejši motor D26, generacije Euro VI c (368 kW/500 KM), katerega moč do pogonskih koles prenaša preko menjalnika MAN TipMatic 14 GZ 2700 DD z izključljivim retarderjem. Prenosno razmerje diferenciala z avtomatsko zaporo znaša 2,53 in s takšnim prenosom se motor pri 85 km/h vrti s 1.153 vrt/min. Sprednjo os podpirata parabolični vzmeti, zadaj je vzmetenje zračno, zračno pa je vzmetena tudi kabina. Ob vrhunski zvočni izolaciji in zaradi naštetih opreme je počutje v kabini zelo prijetno. Zlasti sedeža sta me navdušila. Upravljanje vozila je s pomočjo asistenčnih in varnostnih sistemov enostavno ter v skladu z MAN-ovo filozofijo. Da gre za poseben tovornjak, pričajo tudi radovedni pogledi mimoidočih in trobljenje ter bliskanje voznikov MAN-ov, ki sem jih srečeval. Moram priznati, da bi se z veseljem zapeljal še nekaj kilometrov, a sem moral tovornjak vrniti. Na koncu naj vam prišepnem, da na MAN-ovi domači strani ponujajo tudi že različico z motorji Euro VI d s 375 kW (s 510 KM).



Nizka raven hrupa, mehko vpetje kabine, udoben sedež, prijeten volan, hlajenje in zračenje brez prepaha – voznik se za volanom dobro počuti.



Tudi stopnice se bleščijo.

SREČANJE PREVOZNIŠKIH DRUŽIN IN PREVOZNIŠKIH PODJETIJ SLOVENIJE 2019

Na Srečanju prevoznških družin in prevoznških podjetij Slovenije 2019 v Slovenski Bistrici se je zbralo okrog 2.000 slovenskih prevoznikov, članov obeh stanovskih organizacij Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije (OZS) in Gospodarske zbornice Slovenije (GZS), njihovih družinskih članov, partnerjev in drugih gostov, ki so velik stanovski dogodek ob njegovi tretji ponovitvi že uspešno sprejeli za svoj novi praznik.

SLEDILA JIM je tudi industrija, ki je srečanje prepoznala kot lepo priložnost za svojo promocijo, dogodka pa so se v velikem številu udeležili tudi predstavniki državnih institucij in politike. Splet široke podpore ni naključje, je posledica dobrega povezanega dela prevoznikov in zavedanja vseh, kako pomembno gospodarsko panogo predstavljajo.

Prevozniki so močna gospodarska panoga, od katere je odvisno celotno gospodarstvo. Tega se še kako zavedata obe stanovski organizaciji slovenskih prevoznikov, ki v zadnjih letih tesno sodelujeta pri aktivnostih za izboljšanje njihovega položaja in hkrati želita, da bi se razmere prevoznikom in delovanje družinskih podjetij še izboljšajo. Osnovna ideja srečanja je medsebojno druženje slovenskih prevoznikov in medgeneracijsko povezovanje, ki je za uspešen prenos podjetij in uspešno delo mladih generacij še kako pomembno. Na srečanju so se prevozniki srečali tudi s svojimi dobavitelji in gosti iz vrst naročnikov, predvsem pa s predstavniki državnih organov, strokovnih služb,

politike in lokalnih skupnosti ter jim neposredno orisali svojo dejavnost, želje, potrebe in aktualno problematiko. Letošnje srečanje gosti tudi številne predstavnike industrije, ki prevoznikom zagotavljajo svoje izdelke in storitve. Strokovni sejem, ki je nastal na dogodku, je bil letos rekorden, saj je svoje predstavitve predstavilo več kot 60 podjetij in drugih partnerjev slovenskih prevoznikov. Tako velikega strokovnega srečanja ni spregledala niti politika. Po besedah predsednika sekcije za promet pri OZS Petra Piška je večina slovenskih prevoznških podjetij družinskih podjetij.

»Ker smo predani svojemu poklicu, trpijo družine. Ta davek se velikokrat spregleda, prav pa bi bilo, da se temu končno nameni pozornost,« je dejal v nagovoru zbranih. Poleg izboljšanih pogojev za družinsko podjetništvo in davčne razbremenitve gospodarstva si avtoprevozniki želijo večjo pretočnost prometa na mejnih prehodih in hitrejše

umeščanje infrastrukturnih objektov ob avtocestah. Odprta vprašanja po besedah Piška že dejavno rešujejo v dialogu s predstavniki pristojnih ministrstev in vlade, ob tem verjame, da se bodo kmalu našle rešitve. »Ne želimo subvencij, želimo samo pogoje za normalen razvoj, da bomo lahko konkurenčni

na evropskih trgih,« je poudaril.

Mag. Dejan Židan, predsednik Državnega zbora RS, je dejal: »Na vas, slovenske prevoznike sem izredno ponosen. Kamorkoli v Evropi pridem, mi povedo, kako zelo se lahko zanesejo na vas slovenske prevoznike, to je nekaj najlepšega, kar lahko slišiš. Zato se posebej zahvaljujem vsem družinskim članom slovenskih prevoznikov, da imate razumevanje za slovenske prevoznike.

Alenka Bratušek, ministrica za infrastrukturo, je bila odločna: »Lansko leto je bila ena mojih prvih obveznosti na mestu ministrice ravno vaše srečanje, zato sem zelo vesela, da lahko na tem mestu stojim tudi danes. Ne dajem praznih obljub in verjemite mi, kar obljubim, bomo tudi naredili. Začeli smo z dvema večjima projektoma, progo Divača–Koper in s tretjo razvojno osjo na Koroško ter izvedli več sto manjših projektov na naši cestni infrastrukturi. Vaš kruh je težko prislužen, zato hvala za vse, kar naredite za Slovenijo in hvala vašim družinam, da vas pri tem podpirajo.«

Mag. Boštjan Poklukar, minister za notranje zadeve: »Slovenija je varna država, tudi zaradi vas, ki odgovorno skrbite za vaše prevoze, vaš vozni park in varno vozite po naših cestah ter ste s tem zgled tudi tujim voznikom. Zahvaljujem se vam za razumevajoč in odgovoren odnos ter številne pohvale, ki smo jih deležni z vaše strani, čeprav vem, da hvaliti notranje ministrstvo in policijo, ni najbolj hvaležno.«

Mag. Violeta Bulc, evropska komisarka za promet: »Videti je čudovito! 70 odstotkov evropskega prometa prevozite avtoprevozniki po evropskih cestah, to je izjemna količina. Naj z vami podelim nekaj zelo pomembnih podatkov. V za-

dnjih štirih letih smo skupaj tudi z vašima strokovnima združenjema pripravili novo evropsko zakonodajo za vas prevoznice in prevozniki, z veseljem ugotavljam tudi, da je v tem poklicu vedno več žensk. Pozivam vas tudi, da skupaj z državo porabite tudi sredstva za izgradnjo infrastrukture za uporabo zelenih goriv. S tem boste lahko sledili razvoju in svoje storitve še naprej izvajali tudi v evropskem prostoru, ki bo stare tehnologije vedno bolj omejeval. Ne pozabite in tudi v prihodnje, ko bo na mojem položaju nekdo drug, sodelujte pri razvoju dogodkov, lobirajte, hodite na sestanke v Bruselj in sooblikujte skupno evropsko prihodnost stroke, ker bo ta vplivala na vse, tudi na vas doma.«

S svojimi pozdravnimi govori so zbrane nagovorili tudi mag. Sonja Šmuc, gene-

ralna direktorica Gospodarske zbornice Slovenije, Branko Meh, predsednik Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije, Peter Pišek, podpredsednik Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije in predsednik Sekcije za promet.

Milan Slokar, predsednik Sekcije za prevoz blaga pri Gospodarski zbornici Slovenije, Danijel Fijavž, lastnik podjetja Danijel Fijavž, s. p., in gostitelj letošnjega srečanja ter dr. Ivan Žagar, župan občine Slovenska Bistrica.

Srečanje je ob glasbi in dobri hrani trajalo vse do poznih večernih ur. Napovedali so tudi prihodnje srečanje, ki bo zadnjo septembrsko soboto 2020 nekje na Dolenjskem.

KAKO BO BREXIT VPLIVAL NA LOGISTIČNI SEKTOR

O aktualni temi smo se pogovarjali z Olivierjem THOUARDOM, carinskim in davčnim direktorjem pri GEFCU. Skupina GEFCO je vodilna evropska družba na področju avtomobilske logistike in med top 10 globalnimi akterji na področju multimodalnih rešitev za dobavne verige. Močna in izkušena ekipa 13 tisoč zaposlenih, na podlagi 70 let strokovnega znanja, oblikuje pametne in prilagodljive rešitve za najzahtevnejše izzive v dobavni verigi v vseh industrijskih sektorjih. Z močno globalno mrežo partnerjev in navzočnostjo v 47 državah, deluje GEFCO na 300 destinacijah po vsem svetu. Skupina je v letu 2017 ustvarila 4,4 milijarde EUR prihodkov.

1. Z logističnega vidika, koliko je trg EU povezan kot celota in kako zapleten je sistem vseh držav članic?

Danes je EU skupni trg, na katerem veljajo skupna pravila in ni meja za pretok blaga. Tovornjaki lahko zelo enostavno in brez direktnih formalnosti prečkajo notranje meje. Ko Velika Britanija ne bo več članica EU, bo EU27 vzpostavila nove meje za prehod v tretjo državo. Poleg tega bo Velika Britanija izgubila veliko internih sporazumov, tudi glede transporta. Kot primer, kmalu se bomo morali vrniti k dovolilnicam CEMT za prehod nove meje.

2. Velika Britanija je ena izmed najpomembnejših držav Evropske unije. V kolikšni meri bi njen nenadni in enostranski odhod (brez sporazuma z EU) motil logistične tokove v Evropi?

Odvisno, v kakšni obliki bo brexit izpeljan. Z vidika sporazuma o prosti trgovini je vprašanje, ali lahko imamo sporazum in se izognemo dajatvam ali ne? Če imamo le brexit brez dogovora, bomo imeli na vsaki strani nove carinske deklaracije, uvoz in izvoz, plačali pa bomo tudi dajatve, ki bodo imele velik vpliv na podjetja. Nekatera od njih bodo prav zaradi dajatev zaprla podjetja ali pa zmanjšala svoj

obseg poslovanja, kar prinaša manjše prihodke.

Stroški se bodo povečali, ker so v postopku različne točke, na primer tranzitna deklaracija in izvozna deklaracija. Preden blago prepeljemo, potrebujemo zanj izvozna deklaracijo. Ko opravljamo tranzit, to vključuje stroške in tveganja. Če se bo npr. blago iz Velike Britanije prepeljalo v Nemčijo ali Francijo, obstaja nevarnost, da je nekdo pozabil opraviti tranzit in na samem mestu boste morali plačati dajatve HMRC.

Torej, imamo stroške tega tveganja, kasneje pa bodo nastali veliki stroški dajatev. Stroški prevoza, izvoza, uvoza, stroški za premikanje tovornjakov na dogovorjeno mesto, kjerkoli že je. Te stvari ne moremo urejati na enak način kot prej, ko se je to dalo urediti v štirih urah. Sprejeti bomo morali večje zamude in to bo odvisno od tega, kje tovornjaki prečkajo meje ter od kod prihajajo in kam so namenjeni. Računati bomo morali na večji časovni zamik, tudi če pri prečkanju meje ne bo težav, saj bomo morali na mejah opraviti carinjenje in počakati na carinsko deklaracijo in tranzit.

3. Kateri segmenti gospodarstva bi bili v prvih dneh, tednih in mesecih neurejenega brexita najbolj ranljivi?



Olivier THOUARD, carinski in davčni direktor pri GEFCU.

Če podjetja ne bodo pripravljena na brexit, bodo tovornjaki ustavljeni na meji in bodo za prehod potrebovali več ur ali dni. Prehod vseh vrst blaga je vprašljiv, vendar bo prehod prehranskih izdelkov najbolj ogrožen, saj bo treba organizirati nove sanitarne in fitosanitarne kontrole na/ali blizu meje. Pa tudi zdravila, avtomobilska industrija ...

4. Katere države bodo najbolj prizadete zaradi izstopa Velike Britanije iz EU?

Prva prizadeta država bo zagotovo Velika Britanija. Nato Irska, zaradi skupnih meja z Veliko Britanijo, Nemčija, ki predstavlja 40 odstotkov trgovanja EU z Veliko Britanijo, Francija, Španija, Belgija in nato preostale države EU. Torej tudi Slovenija.

5. Ali bi lahko, s svojega vidika, podali futuristično napoved, kako bi bil videti prvi dan na meji Francije in Velike Britanije in kako bi se obnašalo osebje v logistiki (zlasti tisti v segmentu cestnega prometa)?

Težko je na to odgovoriti, saj bo vse odvisno od predvidevanja, predpriprave uvoznikov in izvoznikov pred prehodom meje. Toda lahko rečemo, da bo verjetno prehod iz Velike Britanije v EU težji kot iz EU v Veliko Britanijo, ker bo ves uvoz preverjen na strani EU. Tako bodo na primer vsi tovornjaki, ki niso pripravljeni, ustavljeni na francoski meji ali pred prehodom.

6. Kako velik problem predstavlja logističnemu sektorju dejstvo, da ne vemo natančno, kdaj bo Velika Britanija izstopila iz EU, ali bo dosegla sporazum ali ne in ali bo sploh izstopila? Kako se lahko nekdo optimalno pripravi na nekaj, kar ima toliko možnih izidov?

Podjetja morajo predvidevati in pravčasno usposobiti svoj kader za različne možne scenarije. V pričakovanju brexita smo v GEFCU najeli več deset ljudi in odprli dve novi carinski agenciji, eno v Lillu in drugo v Gennevilliersu. Z Aftralom smo že rezervirali termine za prilagoditvena usposabljanja, s katerim smo začeli februarja.

7. Ali ste zaradi napovedi izstopa Velike Britanije iz EU opazili kakšne spremembe v logističnih tokovih v Evropi in drugje po svetu?

Nekaj sprememb smo že opazili zaradi povečanja obsega in skladiščenja na obeh straneh bodoče nove meje v začetku leta.

Če se Velika Britanija odloči za izstop iz EU brez dogovora, koliko časa bo potrebnega za normalizacijo oziroma stabilizacijo poslovanja in splošnega prometa med Veliko Britanijo in EU? Podjetja ne prečkajo kanala vsak dan. Najbrž bodo potrebni vsaj dva do trije meseci, preden bodo vsa podjetja razumela, da so pripravljeni novi postopki za usklajen prehod.



JESENI BODIMO NA PEŠCE ŠE POSEBEJ POZORNI

Hoja je najbolj naravna oblika gibanja in pešci smo najpogostejši udeleženci v prometu. Ne glede na to, ali živimo v mestu ali na deželi, nas v svet najpogosteje ponesejo noge. A pešci spadajo med ranlivejše udeležence v prometu, poudarjajo na Agenciji za varnost prometa, kjer posebej izpostavljajo varnost otrok in starejših udeležencev. Varnost pešcev je ena izmed prioritete nacionalnega programa in preventivnih ter vzgojnih aktivnosti Agencije za varnost prometa, ki je tudi nosilec nacionalne preventivne akcije za večjo varnost pešcev. Ta se je letos začela 1. oktobra in bo trajala štirinajst dni.

VSE POGOSTEJŠI so prizori ljudi, ki zatopljeni v mobilni telefon hodijo po cestah in ne spremljajo dogajanja okoli sebe, kar je z vidika prometne varnosti še posebej tvegano. Razširjena uporaba družbenih omrežij predstavlja tudi za pešce zelo tvegano početje. Če pešec gleda v telefon namesto na cesto, kasneje reagira na situacije ali pa na dogajanje sploh ne odreagira. Pogosto se ustavlja, težje pravočasno opazi ovire in je na splošno manj pozoren na okolico. To je še posebej nevarno pri prečkanju ceste in hoji ob njej, pri čemer so pogosta izsiljevanja prednosti in druge nevarnosti.



Pozornost na cesti pri uporabi mobilnega telefona se pri pešcih lahko zmanjša tudi za več kot 60 odstotkov, ugotavljajo različne raziskave, zato Agencija za varnost prometa priporoča: tudi med hojo uporabljajte pamet, ne pametnega telefona. Največ nesreč z udeležbo pešcev se zgodi v času jesenskih in zimskih mesecev, ko so dnevi krajši, vidljivost slabša, ceste pa so spolzke. Zato je pomembno, da pešci z uporabo odsevnih teles poskrbijo za svojo vidnost. Jeseni 2017 je Agencija za varnost prometa izvedla opazovanje pešcev glede uporabe odsevnih teles na različnih lokacijah po Sloveniji v zgodnjih jutranjih in poznih popoldanskih urah. Podatki so razkrili, da je delež uporabe različnih odsevnikov res nizek – le 1,2 odstotka pešcev je imelo kresničko ali odsevni trak, 4,2 odstotka pa neko drugo odsevno površino.

Odsevnih teles je na trgu veliko, od trakov, kresničk, baterij, drugih označb na oblačilih in obutvi, zato poskrbimo, da svoje otroke, sebe in starejše dobro opremimo z njimi. V zadnjih desetletjih je bilo razdeljenih že več kot 2 milijona odsevnih teles. Agencija za varnost prometa bo tudi letos poskrbela za distribucijo čim večjega števila odsevnih teles udeležencem v prometu po vsej Sloveniji.



www.avp-rs.si

ZALJUBLJENA V TOVORNJAKE

Simpatično in energično Sevničanko Jadranko Čučnik ljubezen do tovornjakov spremlja že od malih nog, zato ni čudno, da je guljenje monotonih šolskih klopi kaj hitro zamenjala za kabino tovornjaka v dinamičnem mednarodnem tovornem prometu. Le ljubezen do dela in srčno opravljanje le-tega sta utišala največje dvomljivce o ženski sposobnosti upravljanja več desettonskih cestnih pošasti.

Besedilo: A.M.; fotografije: Jakob Kramžar, CORDIA



Zadovoljna voznika in Jadranka ob zaključku treninga.

varčne vožnje ne izvajamo izobraževanja kot v šolah vožnje, temveč obnovimo znanje, ki smo ga osvojili že davno. Voznike opominimo, kaj je tisto pravilno, kar smo sčasoma pozabili. S sistemi, kot so aktivni tempomat, sistem predvidevanja, rolling ... lahko občutno pripomoremo k ekonomičnejši vožnji, ter seveda tudi manjši obrabi vozila in njegovih komponent.« Jadranka s svojim bogatim znanjem in prakso voznikom predaja znanje, kako z vozili ravnati drugače in izkoristiti vse potencialne, ki jih ponuja sodobna tehnologija. Seveda pa je morala tudi Jadranka skozi strog način izobraževanja, ki ga predpisuje podjetje DAF. Ta vključuje tako natančno poznavanje vseh teh sistemov kot tudi seveda opravljanje številnih praktičnih preizkusov na poligonih in



Sam sistem DAF Connect gre z roko v roki s treningi varčne vožnje. »Z njimi imamo poročila iz prve roke o vozilih in vpogled v porabo goriva ter tudi v samo obnašanje vozila in tudi oceno vožnje voznika. Vse več se strank se odloča, da svoje voznike »opominja« na njihov način vožnje. Pri izvajanju treningov

v cestnem prometu. Številne izkušnje tako pripomorejo, da lahko strankam odgovori na skoraj vsa vprašanja glede vožnje, porabe goriva in obrabe vozil. Ob tem pa dodaja: »Delo v moškem kolektivu je včasih naporno, imam pa res dobre sodelavce, ki so me sprejeli že v samem začetku, ko sem se zaposlila v podjetju CORDIA. Malce težje se je bilo navaditi na več dela za računalnikom in manj brnenja kamiona, zvokov ceste, drugačne družbe. Vendar je odlična kompenzacija za to izvajanje treningov varčne vožnje, kjer ne manjka dobre volje in prijetnega dela z ljudmi.«

IN ZA KONEC ...
Celotna podpora strankam, ki uporabljajo DAF Connect, vprašanja glede DAF vozil, treningov varčne vožnje in vsa druga vprašanja predstavljajo Jadrankino službeno plat življenja. Ko je delo na svojem mestu, vozila parkirana, poročila napisana, porabe v okvirih, se Jadranka prelevi v preprosto mamo dveh otrok, ki sta sedaj že tako velika, da svojim prijateljem s ponosom povesta kakšno prigodo s poti, ki so jo opravili skupaj. Oba otroka namreč več kot preveč zanimajo tovornjaki in DAF je pri hiši postal prva in edina znamka.

► **»ŽENSK VOZNIK** pravzaprav ni tako malo,« pripomni Jadranka nasmejana. »Je pa res, da izstopamo in smo na neki način posebne. Seveda sem se na začetku srečevala s stereotipi, ampak na koncu se je vse izšlo. Kot žensko te mora tako delo veseliti, moraš pa biti pripravljena na marsikaj.«

IZ KABINE V PISARNO

Od začetka leta 2019 je Jadranka zaposlena v podjetju CORDIA, d. o. o., kjer je

odgovorna za izvajanje treningov varčnih voženj z vozili DAF, bdi nad sistemom DAF Connect, prav tako pa v okvir njenih zadolžitev spada prodaja rabljenih vozil DAF z garancijo. Telemetrija, ki je sedaj serijsko vgrajena v vozila, je na našem tržišču sorazmerna noviteta in ponuja vpogled v številne podatke o vozilu. Ti vključujejo vpogled v morebitne težave, ki bi morda lahko nastale, do porabe goriva in obrabe vozila, ob koncu leta pa prihaja še do tahografskih izpisov.



Tudi pri podjetju Trans Felix so se odločili za opravljanje treningov varčne vožnje.



Izpolnjevanje poročila iz treninga, kjer je potrebno izpisati vse potrebne podatke in meritve.

DAF XF PURE EXCELLENCE
Nagrajevani koncept.
Novo merilo!

Da bi dosegli zahteve Pure Excellence, smo svojega zastavonošo povsem prenovili. Novi XF gradi na izjemnem slovesu naših preizkušanih Euro 6 tovornjakov. Z do 10 % nižjo porabo goriva smo postavili nove standarde pri učinkovitosti transporta. Zahvaljujoč številnim inovacijam znotraj kabine, je XF tudi novo merilo za udobje voznika. S podelitvijo priznanja za mednarodni tovornjak leta 2018 pa so mu svoje priznanje izrekli tudi poznavalci iz sveta tovornih vozil.

CORDIA d.o.o. - DAF CENTER

Finžgarjeva ulica 15, 1215 Medvode; tel.: 01/36 25 700; faks: 01/36 25 710; e-pošta: info@cordia.si; spletna stran: www.cordia.si; GSM: 031 393 969; 030 604 360

PNEVMATIKE KAMA: IDEALNA IZBIRA ZA VSE RAZMERE

Če so bile še pred nekaj leti pnevmatike Kama na slovenskem tržišču še neznanka, pa jih v zadnjem obdobju uporablja vse več prevoznikov, ki za svoj denar želijo kar največ. Izbira pnevmatik namreč še nikoli ni bila tako raznolika kot danes, prav pnevmatike Kama pa so se izkazale kot odlična izbira za ugodne, a kakovostne in vzdržljive pnevmatike.

RUSKE PNEVMATIKE, ki jih izvažajo v več kot 30 držav po vsem svetu, omogočajo popoln oprijem na mokrem in zasneženem cestišču in so visoko odporne proti obrabi. Zagotavljajo manj zdrsov koles med pospeševanjem in posledično boljšo mobilnost vašega vozila, obenem pa omogočajo natančnost sledenja na mokri cesti. Nizka frekvenca hrupa zagotavlja tiho in udobno vožnjo, izvirna konstrukcija bočnice pa zmanjšuje vibracije, ki se prenašajo na vozilo, kar povečuje udobje med vožnjo.

NOVA GENERACIJA KAMA PRO

Letos so pri Kami razvili novo generacijo Kama Pro pnevmatik, ki po večini vključuje pnevmatike za vodilno os, pogonsko os in prikolice s premerom 22,5 col. Prav tako so na voljo manj razširjene dimenzije, in sicer 365/80 R20, 14.00 R20 in 16.00 R20. Pnevmatike so optimalna izbira za vozila, namenjena za regionalne prevoze in dolge razdalje. Njihova največja prednost pa je zagotovo podaljšana življenjska doba, saj je ta zaradi nove izpopolnjene zasnove daljša kar za 20 odstotkov.

KAM PO PNEVMATIKE KAMA?

Poleg tovornih pnevmatik Kama seveda proizvaja tudi pnevmatike za osebna vozila, lahka tovorna vozila, avtobuse ter kmetijska in gradbena vozila. Pestro ponudbo pnevmatik v Sloveniji zagotavlja



Trans Felix, d. o. o., vsestransko podjetje, ki ponuja trgovino z rezervnimi deli za tovorna in dostavna vozila, servis tovornih vozil, avtopralnico za tovorna vozila, avtooptiko in transportne storitve. Vulkanizerska delavnica bo delovala glede na vaše potrebe tudi zunaj delovnega časa ob predhodni najavi. Podjetje lahko obiščete v sodobnem prodajno-servisnem centru na Lesnem Brdu 17 ob regionalni cesti Ljubljana-Vrhnika ter v prodajalni v Kranju.

NEKAJ ZADOVOLJNIH UPORABNIKOV PNEVMATIK KAMA:



NF101



NR203



NT202+



Glavne prednosti pnevmatik Kama:

- popoln oprijem na mokrem in zasneženem cestišču,
- visoka odpornost proti obrabi,
- manj zdrsov koles med pospeševanjem,
- velika natančnost sledenja na mokri cesti (ni nevarnosti akvaplaninga),
- izvirna konstrukcija bočnice zmanjšuje vibracije, ki se prenašajo na vozilo, kar povečuje udobje med vožnjo,
- nizka frekvenca hrupa, ki zagotavlja tiho in udobno vožnjo.

ŠIROK IZBOR PNEVMATIK specifičnih dimenzij

- » 335/80R20
- » 365/80R20
- » 8.25R20
- » 9.00R20
- » 10.00R20
- » 11.00R20
- » 12.00R18
- » 12.00R20
- » 14.00R20
- » 16.00R20

... in ostale klasične dimenzije.

KAMA PRO



TRANS FELIX d.o.o.

Lesno Brdo 17, 1360 Vrhnika
01 755 78 51 (trgovina)
01 755 78 53 (servis)
povprasevanje@transfelix.si

TRANS FELIX d.o.o. PE Kranj

IOC Polica, Struževo
08 205 34 95
08 205 34 96
kranj@transfelix.si



www.transfelix.si

b2b.transfelix.si

fb.com/transfelixdoo



Drago Dervarič, direktor podjetja Saubermacher – Komunala, Elvis Madruša (Scania Slovenija) in Igor Strnad (zastopnik podjetja Stummer).

NOVO SMETARSKO VOZILO

Podjetje Saubermacher Komunala, d. o. o., iz Murske Sobotice že vse od svoje ustanovitve skrbi za gospodarno ravnanje z odpadki v pomurski regiji. Hkrati z nenehnim razvojem in najnovejšimi tehnologijami na področju vozil in tehnologije pobiranja odpadkov skrbi za ekonomičnost ter prijazno in varno delo za zaposlene in uporabnike.

Besedilo: Janko Zrim; fotografije: Aleš Cipot, Janko Zrim

ZADNJA pridobitev v vozni parku je novo komunalno vozilo Scania L360 B6x2 z nadgradnjo Medium X4 avstrijskega proizvajalca komunalnih vozil Stummer Kommunalfahrzeuge GmbH. Po besedah direktorja podjetja, Draga Dervariča, je nakup novega vozila, ki bo zamenjalo staro, bolj prijazno do zaposlenih (posledično zmanjšuje njihovo fizično obremenjenost), hkrati pa bo podjetje z večjo učinkovitostjo in bolj čisto tehnologijo zmanjšalo vpliv na okolje in svoj ogljični odtis. »Naše delo bo opravljeno hitreje, lažje in bolj učinkovito. Verjamemo, da bomo s tem izpolnili pričakovanja naših strank in povečali njihovo zadovoljstvo,« je še povedal Drago Dervarič.

SCANIA NOVE GENERACIJE

Novo vozilo Scania L360 B6x2 z nizkopodno L kabino je prvo tovrstno vozilo



za ta namen v Sloveniji. Glede na zahteve naročnika, ki svoje delo opravlja tako po ravninskem delu Prekmurja kot tudi po razgibanem Goričkem, kjer je delo zahtevno še posebej v zimskem času, je bila nova Scania optimalna izbira. Vozilo ima krajšo medosno razdaljo, nizkopodno L kabino z ravnim podom in možnostjo treh sopotnikov, veliko preglednost za voznika v urbanem okolju in okretnost vozila v težje prevoznih ulicah ter okolju prijazen in ekonomičen EURO 6 motor.

UČINKOVITA NADGRADNJA

Nadgradnja Medium X4 je novost v družini najbolj prodajanih nadgradenj iz serije Medium, ki so namenjene zbiranju in odvozu odpadkov iz gospodinjstev, obrti in industrije. Odlikujejo se po svoji univerzalnosti in zagotavljajo ekonomsko učinkovito in okolju prijazno storitev. Posebnost nadgradnje Medium X4 gle-



de na glede na predhodne modele je večji koristen volumen pri enakih dimenzijah vozila, večje vsipno korito za sprejem odpadkov, manjša lastna teža in posledično večja koristna nosilnost.

Vitalni deli nadgradnje (npr. stiskalni mehanizem, iztisna plošča) so povsem na novo zasnovani. Novo je tudi krmiljenje nadgradnje in terminal za upravljalca v kabini vozila. Serijsko je vgrajen t. i. sistem za optimizacijo stiskanja, ki v realnem času nadzira parametre nadgradnje in prilagaja delovanje trenutnim razmeram. Nove rešitve omogočajo večjo stisljivost predvsem pri lahkih frakcijah odpadkov, nižji delovni pritisk in manjšo porabo goriva.

Nadgradnja je opremljena s stresalnim mehanizmom Zoeller Rotary z avtomatskim načinom delovanja. Komunalni delavec mora postaviti zabojnik na mesto zajema, dvig, praznjenje in spust zabojnika pa potekajo povsem samodejno. Upravljanje stresalnika je tako uporabniku prijazno, varno in delovno manj obremenjujoče, kljub občutno večjemu številu izpraznjenih zabojnikov.

www.stummer.net

Saubermacher - Komunala Murska Sobota, d. o. o.

Podjetje Saubermacher – Komunala Murska Sobota, ustanovljeno leta 1991, kot svojo osnovno dejavnost izvaja aktivnosti gospodarske javne službe zbiranja komunalnih odpadkov in to v 18 občinah na levem bregu reke Mure. Po velikosti izvajanja javne službe sodi podjetje med pet največjih zbiralcev odpadkov v Sloveniji.

Podjetje se že vse od svoje ustanovitve ukvarja z gospodarnim ravnanjem z odpadki. Bili so med pionirji ločenega zbiranja odpadkov v Sloveniji, ta usmeritev velja danes in bo veljala tudi v prihodnje.

Podjetje je del skupine Saubermacher, kar je zagotovilo za permanenten prenos znanja in izkušenj. Trenutno ima 54 redno zaposlenih sodelavcev in 5 pogodbenih sodelavcev. V svoje poslovne procese ima podjetje vpetih več certifikatov (ISO 14001, ISO 9001, OHSAS 18001, certifikat Družbeno odgovorno podjetje, certifikat Družini prijazno podjetje), ki so zagotovilo za

skladno in uspešno poslovanje. Podjetje Saubermacher – Komunala Murska Sobota je večkratni dobitnik nagrade Horus za najbolj družbeno odgovorno podjetje, kakor tudi večletni nosilec certifikata Zlata bonitetna odličnost. Podjetje deluje v skladu s svojim poslanstvom »Ustvarjamo zdravo okolje«, ki se ne udejanja samo skozi skrb za naravo brez odpadkov, ampak tudi kot skrb za zdravo delovno okolje zaposlenih, za zdrav odnos delodajalca, in tudi kot skrb za zdravo okolje kupcev, dobaviteljev in drugih deležnikov, s katerimi se podjetje srečuje. Vozni park podjetja sestavlja 10 specialnih smetarskih vozil, 3 vozila za odvoz 5-20-kubičnih kontejnerjev (samonakladalci), eno vozilo za prevoz kotalnih kontejnerjev (abroll vozilo), eno vozilo cisterna (kanal-jet), tri vozila za prevoz nevarnih odpadkov, kombi vozilo za zbiranje ostankov hrane, vozilo za prevoz kosovnih odpadkov in štiri servisna vozila.

www.saubermacher-komunala.si



PRVI PROGRAM UGODNOSTI ZA POSLOVNE STRANKE PRAZNUJE ŽE PETLETNICO!

Moj Peugeot ZA PODJETJA je prvi program ugodnosti za podjetja, ki razume posel in zahteve poslovnega vsakdanjika. Članstvo v programu ugodnosti je brezplačno in nudi popuste pri servisiranju vozil, popuste pri dodatni opreми tako za gospodarska vozila kot osebna vozila Peugeot.

▶ NAJVERJETNEJE VAS ZANIMA, KAKO VISOKA JE VIŠINA POPUSTOV ZA ČLANE PROGRAMA?

Naj omenimo, da se popusti obračunajo tako na material kot storitve opravljenega servisa. Maksimalni popust na nadomestne dele znaša 20 %, na storitve in olja ter maziva znamke TOTAL pa 10 %. Popusti naraščajo, če ima podjetje v lasti več vozil Peugeot. Zvestoba se spla-

ča! Popust na vzdrževanje ni edina ugodnost programa ugodnosti Moj Peugeot ZA PODJETJA. Člane programa redno obveščajo o aktualnih ponudbah dodatne opreme ter o akcijskih ponudbah sezonskih izdelkov in storitev. Ne pozablajo, da ima podjetje lahko v lasti tako osebno kot gospodarsko vozilo, zato pripravijo specializirane ponudbe za oba segmenta.

AKTUALNA PONUDBA ZA OSEBNA VOZILA:

**ORIGINALNE
PREVLEKE ZA SEDEŽE**



IZBRANI
IZDELEK
-40%

**ORIGINALNI
TEKSTILNI TEPIHI**



IZBRANI
IZDELEK
-40%

**RAZLIČNI NOSILCI
ZA KOLESA THULE**



IZBRANI
IZDELEK
-40%

TER ZA GOSPODARSKA VOZILA PEUGEOT:

**LESENA TALNA
ZAŠČITA PREMIUM**



IZBRANI
IZDELEK
-40%

**KAMERA ZA
VZVRATNO VOŽNJO
Z MONITORJEM**

IZBRANI
IZDELEK
-40%



Ponudba programa Moj Peugeot ZA PODJETJA se zaokroži z brezplačno ASISTENCO Moj Peugeot, ki zajema okvaro na cesti, okvaro kot posledico prometne nesreče, prazne pnevmatike, napačno natočeno gorivo v rezervoar in izgubo ali okvaro ključa.

Program Moj Peugeot ZA PODJETJA je celostni program ugodnosti za podjetja in vzdrževanje njihovega voznega parka. Predvsem razumejo posel in da so ključnega pomena hitrost, kakovost servisa ter mobilnost podjetja. Zato tudi v času servisa ponujajo enakovredno nadomestno vozilo (število nadomestnih vozil je spremenljivo in odvisno od zasedenosti), ker posel ne čaka in zagotavljajo kakovosten in ugodnejši servis za vaša vozila.

V program ugodnosti Moj Peugeot ZA PODJETJA lahko pristopi podjetje, ki ima v lasti ali v uporabi osebno ali tovorno vozilo znamke Peugeot. Pristop k programu je preprost in brezplačen; poteka tako, da se oglašite pri vašem najbližjem pooblaščenem prodajalcu ali serviserju mreže Peugeot, pri katerem



izpolnite pristopno izjavo. Posredovani podatki bodo uporabljeni zgolj za namene obveščanja o ugodnostih Moj Peugeot ZA PODJETJA.



PROGRAM UGODNOSTI
MojPeugeot
ZA PODJETJA

Če bi želeli izvedeti več, pokličite na 080 26 24 ali obiščite pooblaščenega prodajalca ali serviserja Peugeot.

CITROËN**Futuristični SpaceTourer**

Citroën je predstavil koncept SpaceTourer. Funkcionalna zasnova uporabnikom omogoča kakovostno preživljanje prostega časa, prevaža pa lahko tudi zelo moderen model koles Rider The Citroënist partnerja Martone. Da bi okrepili identiteto tega koncepta, je ta odet v elegantno črno-belo barvno kombinacijo, z dodatki rdeče barve Martone, ki poudarja silhueto karoserije, platišč in koles ter sedežev. V njem lahko spita dve osebi, prav tako ponuja prostor za prevoz dveh koles. Z vozilom se lahko odpravite tudi na zahtevnejšo vožnjo zunaj urejenih poti, kar mu omogočata velik odmik od tal in pogon na vsa štiri kolesa proizvajalca Dangel. Vgrajen motor BlueHDi 150 S&S BVM6 v vsakem trenutku zagotavlja dovolj moči.

**FORD****Transit Custom Plug-In Hybrid z električnim dosegom 56 km**

Ford je z modelom Transit Custom Plug-In Hybrid tudi v segmentu dostavnikov za prevoz do 1000 kg tovora ponudil hibridni pogon plug-in. Tehnološko dovršeno hibridno tehnologijo sestavlja pogon na sprednji kolesni par in 1-litrski bencinski motor EcoBoost. Ta deluje kot podaljšek električnega motorja z močjo 92,9 kW in 355 Nm navora. Energijo zagotavlja litij-ionska baterija kapacitete 13,6 kWh, ki je nameščena v dnu vozila. Pri Fordu pravijo, da je električni doseg 56 km, medtem ko skupni doseg znaša 500 kilometrov. Povprečna poraba naj bi bila 2,7 litra na 100 prevoženih kilometrov, emisije CO₂ pa 6 g/km po standardu NEDC. Dovoljena nosilnost znaša 1.130 kg, medtem ko je tovorni prostor nespremenjen in je enak kot pri klasičnem modelu s prostornino 6,0 m³. Polnjenje baterije je možno z domačo vtičnico 220 V 10 A v 4,3 ure ali 2,7 ure s polnilnikom tipa 2. Dodatna električna energija se zajame z regenerativnim polnjenjem, ko vozilo upočasnjuje ali zavira. Štirje izbirni načini EV omogočajo vozniku, da sam izbere, kako in kdaj bo uporabil napolnjeno baterijo.

FORD**Transit EcoBlue Hybrid**

Ford predstavlja model Transit v blagi hibridni izvedbi, ki zagotavlja do 8-odstotno izboljšanje učinkovitosti porabe goriva. Poleg tega nudi napredne funkcije povezovanja, vključno z novim vgrajenim modermom FordPass Connect, ki operaterjem pomaga povečati učinkovitost in izkoriščenost vozila in optimalne stroške delovanja. Razširja obstoječo ponudbo 2,0-litrskih motorjev EcoBlue moči 105 KM, 130 KM in 170 KM z novo zmogljivejšo različico moči 185 KM in 415 Nm navora, ki bo na voljo od pomladi 2020 dalje. Poleg šeststopenjskega samodejnega menjalnika, ki je že na voljo za modele s pogonom na prednja kolesa bo v ponudbi tudi novi 10-stopenjski samodejni menjalnik za modele z zadnjim pogonom. Inovativna EcoBlue Hybrid 48-voltna tehnologija z dodatnim blagim hibridnim pogonom bo na voljo kot opcija za modele Transit s pogonom na prednja in zadnja kolesa. Shranjena energija se uporablja za zagotavljanje pomoči motorju pri normalni vožnji in pospeševanju, pa tudi za delovanje električnih komponent vozila.

**PEUGEOT****Boxer 4x4 Challenger Koncept**

Premierno je bil predstavljen na avtomobilskem salonu za prosti čas, ki je potekal od 28. septembra do 6. oktobra 2019 v Parizu. Karoserija v zeleni Wanderlust barvi se povsem zlije z naravo. Izdelan je na šasiji Boxer L3 dolžine 6 metrov, ki je optimizirana, da avanturistom nudi 10 m² življenjskega prostora, kar je idealna zasnova za tri osebe. Vgrajen motor BlueHDi 165 s 6-stopenjskim ročnim menjalnikom razvije navor 370 Nm. Da je vožnja po gramozu, blatu, snegu prav tako udobna kot na asfaltiranih cestah, mu omogoča 4x4 pogonski sklop podjetja Dangel. Aktivira se s tremi stikali, ki so v dosegu na levi strani armaturne plošče in omogoča tri načine vožnje. Glede na serijski model je spredaj višji za 30 milimetrov in zadaj za 50 milimetrov, kar mu omogoča premagovanje večine ovir.



bra 2019 v Parizu. Karoserija v zeleni Wanderlust barvi se povsem zlije z naravo. Izdelan je na šasiji Boxer L3 dolžine 6 metrov, ki je optimizirana, da avanturistom nudi 10 m² življenjskega prostora, kar je idealna zasnova za tri osebe. Vgrajen motor BlueHDi 165 s 6-stopenjskim ročnim menjalnikom razvije navor 370 Nm. Da je vožnja po gramozu, blatu, snegu prav tako udobna kot na asfaltiranih cestah, mu omogoča 4x4 pogonski sklop podjetja Dangel. Aktivira se s tremi stikali, ki so v dosegu na levi strani armaturne plošče in omogoča tri načine vožnje. Glede na serijski model je spredaj višji za 30 milimetrov in zadaj za 50 milimetrov, kar mu omogoča premagovanje večine ovir.

OPEL**Novi motorji za Movana**

Opel je ob predstavitvi novega Movana predstavil tudi novo paleto motorjev BiTurbo, ki ponujajo večjo moč, več navora in večjo učinkovitost. Zaradi nizke porabe goriva in dolgih servisnih intervalov, novi motorji BiTurbo močno zmanjšujejo stroške lastništva za podjetja in upravljavce vozniških parkov. Servisni interval so podaljšali na 40 tisoč kilometrov oziroma dve leti. Nova ponudba motorjev je sestavljena izključno iz dizelskih agregatov BiTurbo. 2,3-litrski pogonski agregati imajo razpon moči od 130 KM do 180 KM, vsi pa ustrezajo strogim emisijskim standardom Euro 6d-TEMP (lahka vozila) ali Euro V-Id (težka vozila). V primerjavi s prejšnjo generacijo imajo novi motorji 5 do 10 KM več in 20 do 40 Nm večji navor. Najzmogljivejši BiTurbo z močjo 180 KM pa ima največji navor 400 Nm. Poleg pogona na prednji kolesni par lahko Oplove stranke izberejo tudi konfiguracijo pogona na zadnja kolesa, kar izboljša zmogljivosti Movana pri opravljanju težjih nalog. Obe konfiguraciji vključujeta šeststopenjski ročni menjalnik, v prihodnosti pa bo na voljo tudi avtomatiziran menjalnik. Določene različice Movana so po izbiri na voljo tudi s pogonom na vsa kolesa. Različice Movana s pogonom na zadnja kolesa je mogoče naročiti z dodatnim diferencialom z omejeno zaporo, kar zagotavlja dodatni oprijem na spolzkih površinah in na gradbiščih. Če se eno kolo začne vrteti na spolzki površini, se navor preusmeri na kolo z boljšim oprijemom.



VSE NOVOSTI NA ENEM MESTU

Na ploščadi hotela Admiral na Kozini je sredi meseca septembra potekal že tradicionalni Mercedes-Benz Trucks Roadshow. Dvodnevni dogodek je pripravilo podjetje Autocommerce, d. o. o., ki je generalni zastopnik za osebna in tovorna vozila Mercedes-Benz.

Besedilo: Matej Jurgele

ŠTEVILNI obiskovalci sedaj že tradicionalnega dogodka so si lahko ogledali in tudi preizkusili vsa nova tovorna vozila Mercedes-Benz, obenem pa se seznanili tudi z vsemi najnovejšimi tehnologijami in drugimi novostmi. Zapeljati je bilo tako moč vozila iz programa osebnih vozil, lahkih gospodarskih vozil (novi razred V, novi Sprinter), kot tudi preostale različice težkih gospodarskih vozil. Veliko zanimanja je seveda pritegnil novi Mercedes-Benz Actros, ki smo ga v našem uredništvu že podrobno predstavili in tudi že vozili. Če izpostavimo le nekatere novosti, je to zagotovo odsotnost vzratnih ogledal, ki jih je nadomestil sistem kamer in zaslonov s pomenljivim imenom MirrorCam. Ta novost zagotovo predstavlja nove trende na področju varnosti, saj njihova uporaba omogoča boljši pregled nad dogajanjem v okolici vozila, obenem pa olajša tudi vzratno vožnjo in prehitavanje. Med druge pomembne novosti novega Actrosa (kar so udeleženci dogodka pod budnim očesom inštruktorjev lahko tudi preizkusili) spadata tudi sistema Sideguard assist (ta je na voljo tudi za gradbene različice modelov Arocs, kot tudi za model Econic in seveda avtobuse) in izbolj-



šan sistem predvidljivega topografskega tempomata PPC. Novost na področju asistenčnih sistemov je tudi peta generacija zavorne asistencije ABA5, ki sedaj še bolj učinkovito prepozna pešce, omogoča pa tudi pilsamodejno vožnjo. Poleg spoznavanja tehnologij in zmogljivosti tovornih je bilo moč preizkusiti tudi najnovejše modele iz programa

osebnih vozil (nova limuzina razreda A, razred B in luksuzni terenec GLE) in lahkih dostavnih vozil (novi razred V, novi Sprinter). Mercedes-Benz Trucks Roadshow se je tako znova izkazal kot dogodivščina za vso družino, saj so izkušeni animatorji v soboto zabavali tako male kot tudi velike »otroke«.



Tovorna vozila je bilo moč tudi preizkusiti.



Med pomembnejše novosti novega Actrosa spada sistem Sideguard Assist.



Dogodivščina za vso družino.



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



GENMARK



-  Več kot 100 servisnih centrov
-  1000-urni servisni interval
-  Nizka masa
-  Nizka poraba goriva
-  Velika razdalja od tal
-  Prilega se pod vsako šasijo

**INNOVATIVE
TRANSPORT
POWER
SOLUTION
PRODUCTS**

EBONA

Uradni Genmark
serviser in prodajalec
Teharje 34
3221 Teharje
Slovenia

WWW.GENMARKGENSETS.COM Tel.: +386 3781 0266

GENMARK



RAZVOJ INOVATIVNIH GENERATORJEV ZA HLADILNE ZABOJNIKE ZATO SMO TU

Genmar je za trg generatorjev za hladilne zabojnike razvil nabor izdelkov, ki je hkrati inovativen in enostaven. Z več kot enajstimi leti izkušenj z generatorskimi enotami Genmark vemo, kaj je zares pomembno pri njihovi izdelavi.

Naše generatorske enote Genmark so najbolj prilagodljive rešitve za zagotavljanje napajanja hladilnih zabojnikov. Naši različni modeli zagotavljajo ustrezno rešitev za vsako zahtevo. Če imate togo šasijo ali raztegljivo šasijo, če želite genset nameščen na tovornjaku ali neposredno na hladilnem zabojniku, imamo pravo rešitev za vas.

Vse naše generatorske enote Genmark so izdelane v našem lastnem proizvodnem obratu v rotterdamskem pristanišču na Nizozemskem. Kakovost jemljemo resno; z v celoti pocinkanim ogrođjem, visokokakovostnim jeklom in robustnimi pritrditvenimi držali bo vaš genset zdržal dolga leta.

Ebona, d. o. o., je že dve leti naš prodajno servisni partner v Sloveniji. Če imate kakršno koli vprašanje ali želite ponudbo za generatorsko enoto Genmark, se obrnite se na podjetje Ebona. Generatorske enote Genmark so inovativne, zanesljive in stroškovno učinkovite.

Vaš partner v transportu s hladilnimi zabojniki.

WWW.GENMARKGENSETS.COM



Ogled tovarne z avtobusom 7900 Hybrid.

VROCLAV – MESTO VOLVO AVTOBUSOV

Volvo 9700 je leta 2008 prejel naslov Coach of the year 2008, letos pa model 9900 sodeluje pri izboru za naslov Turistični avtobus leta 2020. Novinarji smo dobili priložnost za kratek obisk tovarne, kjer ti avtobusi nastajajo.

OD LETA 1927 je Volvova filozofija zagotavljati pionirske rešitve, ki na prvo mesto postavljajo človeka. Volvov svet temelji na kakovosti, varnosti in skrbi za okolje. Skupina Volvo obsega 12 blagovnih znamk (Volvo, Volvo Penta, UD, Terex Trucks, SDLG, Renault Trucks, Prevost, Nova Bus, Mack, Eicher, Dongfeng Trucks in Arrow Truck), ima 100 tisoč zaposlenih, trge v 190 državah in tovarne v 18 državah. Avtomobili, tovornjaki, avtobusi, gradbeni stroji in oprema, morski in industrijski motorji, celovite rešitve za financiranje in storitve so tisto, kar naredi skupino Volvo veliko.

Volvo Polska je njihova največja tovarna avtobusov v Evropi, ima raziskovalno-razvojni center, prodajno-servisno mrežo za avtobuse, tovornjake in gradbene stroje, pa tudi globalne centre za poslovne storitve, poleg oddelka IT, financ ...

ČETRT STOLETJA

Volvo je industrijsko dejavnostjo v Vroclavu začel leta 1995 z odprtjem obrata za proizvodnjo avtobusov, ki je danes največji kompetenčni center v Evropi in proizvajalec mestnih, medkrajevnih in turističnih avtobusov za mestne in medkrajevne ter mednarodne prevoznike iz vse Evrope. Vroclav je tudi dom raziskovalnega in razvojnega centra Volvo Buses. Zaposlujejo več kot 4.000 uslužbencev, med njimi skoraj tisoč inženirjev. V proizvodnji avtobusov je zaposlenih 1800 delavcev.

Če ste mislili, da je v tovarni vse poljsko, ste imeli le delno prav. Podvozja izdelujejo v Boråsu na Švedskem, drugi deli prihajajo iz Uddevalla na Finskem in Säffla na Švedskem. Deli šasije, ki prihajajo na proizvodno linijo, niso izdelani na Švedskem,

Besedilo in fotografije: Goran Kekić



Zgodovina Volvo elektromobilnosti je prikazana na fotografski razstavi na avtobusu.

temveč na Finskem, čeprav švedsko jeklo in njegove zlitine spadajo v sam vrh svetovne proizvodnje.

Avtobusi se proizvajajo na površini, ki meri 200 tisoč m². Glede na trenutno stanje na tržišču je proizvodna zmogljivost 30 avtobusov na teden ali približno 1350 na leto. To pa je obenem tudi največja zmogljivost tovarne, saj ta nima več rezervnih zmogljivosti za povečanje proizvodnje. Dnevno se proizvajata dva avtobusa – mestni, medkrajevni in turi-



Predsednik Volvo Buses, Hakan Agnevall, nam je na kratko razložil potek proizvodnje na Poljskem in razvojne načrte.

stični, odvisno od potreb trga. V 25 letih je tovarna postala kraj, kjer izdelujejo kakovostne in svetovno priznane ter večkrat nagrajene avtobuse.

PRIHODNOST JE TUKAJ IN ZDAJ

Učinkovit javni prevoz je ključ do trajnostnega razvoja mest in izboljšanja zdravja prebivalcev. Volvo ponuja vozila, storitve in infrastrukturo, potrebno za spremembo, načrtujejo tudi širitev in povečanje števila zaposlenih v proizvodnji elektrificiranih avtobusov za javni prevoz. Volvo je edini proizvajalec mestnih avtobusov, ki je popolnoma ustavil proizvodnjo avtobusov na dizelsko gorivo. Toda, ko se je leta 2010 začela serijska proizvodnja hibridnih avtobusov, ni bilo videti tako. Danes lahko Volvo ponudi celo paleto elektrificiranih avtobusov, ki vključujejo: Volvo 7900 Hybrid (tudi zglobni), Volvo 7900 Electric Hybrid, najnovejši 100-odstotno električni Volvo 7900 Electric (prototip zglobnega avtobusa) in Volvo 8900.

Uporaba elektrificiranih Volvo avtobusov po vsej Evropi predstavlja pomemben del sistemov mestnega prometa v številnih mestih, zlasti na Švedskem, Danskem, Norveškem, v Združenem



kraljestvu, na Madžarskem, v Nemčiji, Švici, Španiji, Luksemburgu, Avstriji, na Nizozemskem ...

POTOVANJE S STILOM

Vendar tovarna v Wroclawu ne proizvaja samo mestnih avtobusov. Lani je Volvo predstavil novo linijo turističnih in medkrajevnih potniških avtobusov. Na evropskem trgu sta navzoča starejša brata, povsem novi Volvo 9700 in novi luksuzni Volvo 9900, oba modela sta zasnovana in izdelana v Wroclawu, in zagotavljata kar se da varno potovanje. Luksuzni Volvo 9900 nudi največ udobja, medtem ko Volvo 9700 ponuja vsestranskost. Izbirate lahko med več paketi, ki jih odlikuje inteligentna kombinacija storitev in funkcij, zasnovanih tako, da zadovoljijo potrebe potnikov in želje prevoznikov.

NAPREDNE TEHNOLOGIJE

Tovarna uporablja napredne tehnologije, vključno z AI in VR (umetna inteligenca in virtualna resničnost), Volvo pa je med prvimi proizvajalci, ki so to uvedli in začeli uporabljati na področju varnostnih sistemov. Volvo je tudi avtor številnih drugih inovativnih rešitev, kot so sistem za zaznavanje pešcev in kolesarjev, sposobnost programiranja avtobusov, da se odzovejo na nevarnosti na cesti in omejitev hitrosti, Volvov dinamični volan, ki vozniku avtobusa zagotavlja udobje z zmanjšanjem števila vibracij, ki se prenašajo s koles ter električni mestni avtonomni avtobus, ki je trenutno v fazi preizkušanja na fakultetnem kampusu v Singapurju.

Volvo že leta tesno sodeluje z Wroclaw University of Technology pri razvoju inovativnih znanstvenih projektov, raziskavah, izobraževalnih programih. Študenti imajo priložnost, da opravijo vajeništvo in prakso pri Volvu, ki je osvojil številne prestižne nagrade in priznanja, vključno s priznanjem »Investitor brez meja«, »Najboljši delodajalec« in nagrado za izvajanje ciljev za trajnostni razvoj po kriterijih ZN.



PRIHODNOST BREZ DIZLA

Po ogledu tovarne smo se z vodjo proizvodnje pogovarjali o tem, da Volvo uporablja dizelskih in CNG avtobusov ne vključuje v svojo vizijo prihodnosti prometa. Temveč kombinacijo hibrida in električne energije v mestnem prometu (sploh ne povsem električnih avtobusov, ker to ni »čista« električna energija), turistične avtobuse Volvo pa bo poganjalo biodizelsko gorivo. Na vprašanje o okoljskih standardih pri Volvu poudarja, da podjetje skrbi za okolje in kaže pot tudi drugim proizvajalcem. S tem okolju prijaznim sporočilom smo polni vtisov o videnem zapustili tovarno, čeprav zaradi zgodnjega povratnega leta letala nismo mogli preizkusiti vožnje turističnih modelov.



Glavni vhod v tovarno Volvo.



COACH EURO TEST 2019

Ko berete ta prispevek, je Coach Euro Test 2019 že za nami. Sredi septembra je v Romuniji potekalo testiranje turističnih avtobusov za prestižni naziv Coach of the Year 2020. Za naslov so se potegovali evropski proizvajalci avtobusov z naslednjimi modeli: Iveco Crossway CNG, MAN Lion's Coach C, Setra S 531 DT, VDL Futura FHD2-135 in Volvo 9900.

Besedilo in fotografije: Goran Kekić

TRI DNI SO člani mednarodne žirije »Bus, minibus and coach of the year«, med katerimi je tudi član uredništva revije Transport & Logistika, preizkušali avtobuse – kot vozniki in tudi kot potniki. Gostitelj letošnjega vzporednega testiranja Coach Euro Test 2019 je bila romunska revija Transit, ki je prav tako članica mednarodne žirije. Testne vožnje smo opravili v mestu Sibiu, ki leži v osrčju Romunije, kot tudi v bližnji okolici in regiji Transilvanija po karpatskih gorskih cestah. Tradicionalno sta bila glavna pokrovitelja testiranja ZF in Busworld Europe. Pet turističnih avtobusov je moralo pokazati svoje vrline v gostem prometu na ne zelo širokih ulicah mesta Sibiu in njegovega predmestja, primestnih cestah in obvoznici ter na 300 km dolgi poti do Transilvanije skozi vijugaste in strme Karpat. Dan pred tem smo na zaprtem delu ceste izmerili zavorno razdaljo avtobusov od 80 do 0 km/h, žal pa zaradi tehničnih in organizacijskih razlogov ostajamo brez podatkov o pospešku od 0 do 80 km/h.

NA LOKALNIH CESTAH

Prvi dan preizkusa je zajemal krožno pot Sibiu–Cisnădie–Cisnădioara–Sibiu v dolžini 37,5 kilometra, z minimalnim časom potovanja 50 minut, ki se je začelo in končalo v garaži enega izmed največjih romunskih avtobusnih prevoznikov – Atlassiba, našega gostitelja. Na vseh vrstah cest so avtobusi dolžine 12 do 14 metrov pokazali svoje sposobnosti, od dinamike, zmogljivosti prenosov, udobja pri najvišji hitrosti, pa tudi sistemov za pomoč vozniku pri krmiljenju vozila. Drugi dan preizkusa je kolona avtobusov krenila proti vzhodu, na

153 kilometrov dolgo pot skozi Transilvanijo, in s časom vožnje približno 3 ure. Vožnja je potekala po zelo prometni dvopasovni cesti, ki povezuje Sibiu z drugim velikim romunskim mestom, Brasovom.

Po približno sto kilometrih je trasa zavila proti jugu. Raven terena se je spremenila v 50 kilometrov ozkih in vijugastih gorskih cest, ki so vodile v karpatske gozdove. Ostri zavoji levo in desno, navkreber in navzdol, izmenično z občasnimi ozkimi dolinami. Končna točka potovanja je bila turistična atrakcija – grad Bran, znan kot grad grofa Drakule. Na večerni poti nazaj v Sibiu smo pregledali in preizkusili tudi delovanje žarometov ter notranjo osvetlitev potniškega prostora.

ODLOČITEV ŽIRIJE

Na zadnji dan Coach Euro Test 2019 je 22 članov žirije razpravljalo o rezultatih testa in v zaprtem krogu z glasovanjem izbralo zmagovalca. Delo žirije in izbor najboljšega med avtobusi pa nista bila enostavna. Zmagovalec bo razglašen meseca oktobra na največji evropski razstavi avtobusov Busworld, ki bo letos premierno v Bruslju. Pet kandidatov večjih evropskih proizvajalcev je predstavilo svoje najnovije modele. Ni treba posebej poudarjati, da je bilo predstavljenih veliko novih tehnologij, motorjev, menjalnikov, več varnostnih sistemov za pomoč vozniku, kot tudi kakovostna izdelava, udobje na visoki ravni z večjo stroškovno učinkovitostjo, zmanjšanimi stroški vzdrževanja ... Žirija je morala povzeti vse zgoraj naštet, nabor kriterijev pa je vključeval tako pogled s strani prevoznika, voznika in tudi potnika.



KONČNA BESEDA

Za prestižni naslov Coach of the Year 2020 so se potegovali: inovativni plinski model – Iveco Crossway NP, luksuzni dvonadstropni avtobus Setra S 531 DT in trije klasični turistični avtobusi visokega razreda – MAN Lion's Coach, VDL Futura in Volvo 9900.

Naj spomnimo, da je ob neparnih letnicah evropsko testiranje avtobusov, ki ga organizira Mednarodna žirija za izbor avtobusa leta, namenjeno izboru turističnega avtobusa leta (Coach Euro Test), na parne letnice pa preizkušamo mestne avtobuse (Bus Euro Test). Tako dobimo vsako leto nov naslov, enkrat Bus, drugič Coach of the year.

Trenutno mednarodno žirijo sestavlja 22 strokovnih novinarjev, specializiranih za avtobusni in potniški promet. Novinarji so predstavniki 22 vodilnih specializiranih publikacij iz 22 držav. Slovenijo zastopa novinar naše revije Transport & Logistika, gospod Goran Kekić. Vsi člani žirije prostovoljno sodelujejo pri testiranju in upoštevajo stroga pravila glede nepristranskosti. Prihodnje leto bo potekal izbor za najboljši evropski mestni avtobus na Irskem. Septembra leto kasneje pa bo izbor za najboljši turistični avtobusa leta potekal v Sloveniji! V nadaljevanju vam po abecednem vrstnem redu podajamo informacije o vsakem vozilu posebej. Navajamo tako pozitivne kot tudi negativne podrobnosti, ki jih je žirija opazila med testom.

IVECO CROSSWAY LD NATURAL POWER

VS AKODNEVNI MALČEK



Pogled razkriva, da gre za kompaktno in čvrsto vozilo.

Iveco Crossway NP v različici LD, dolžine 12.097 mm in višine 3.455 mm, je večnamenski dvoosni avtobus, zasnovan za krajše in daljše razdalje, vikend vožnje, pa tudi za opravljanje transferjev. Model se namreč uvršča med turistične in medmestne avtobuse. Ima 55 + 1 + 1 sedežev, s prtljažnim prostorom prostornine 5,7 m³ in dodatnih 2,2 m³ v notranjosti vozila – na policah in predalih. Njegova glavna prednost je okolju prijazen motor z nizko porabo goriva. Avtobus poganja 8,7-litrski šestvaljni motor Cursor 9 Euro 6, ki ga poganja stisnjen zemeljski plin (CNG). Največja moč je 360 KM, največji navor 1.200 Nm pri 1.620 vrt./min. Menjalnik je samodejni – ZF Ecolife. Rezervoarji za plin imajo skupno prostornino 1260 litrov, integrirani so v strešni prostor sprednje polovice vozila, kar znižuje težišče avtobusa in izboljša njegovo stabilnost. Eno polnjenje zadostuje za približno 800 km.

Poleg standardnega bočnega je možno polnjenje s plinom tudi s sprednje strani vozila.



Prtljažni prostor ni velik, toda za kratka potovanja ravno pravi.



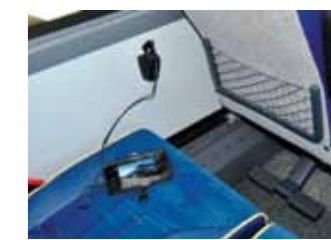
Voznikov prostor je skromen z malo prostora za voznika.



Crossway ima skupaj nameščenih 55 preprostih sedežev.



Sprednji žarometi so se izkazali kot najslabši med konkurenco.



USB priklopi se nahajajo ob straneh.



Upravljanje in pospeševanje vozila sta dobri, kot pri trolejbusu. Voznik ima veliko prostora, toda pogled na armaturno ploščo, ki je preprosta in ne preveč pregledna, ni ravno dober. Udobje bi lahko bilo boljše, tako kot bi lahko bila kakovostnejša plastika v notranjosti. Stranska okna so nizka, hkrati pa so sedeži visoki, notranost je pretemna in s poceni sedeži, ki so nad osmi nameščeni višje in se ne skladajo z drugimi sedeži. Ob vsem tem je premalo tudi prostora med vrstami sedežev. Notranja višina znaša več kot 2 metra, čeprav so rezervoarji za plin nameščeni spredaj na strehi. USB-priključki za oba sedeža so nameščeni na stranicah, kar ni praktično. Zadnji vhod ima eno stopnico več, zato bodite previdni pri vstopu in izstopu. Vozilo od zunaj ni hrupno, vendar se med vožnjo čutijo močnejše vibracije, še posebej pri vzratni vožnji. Vzmetenje je dobro, TCO je odličen zaradi preprostosti vozila in pogona na bistveno cenejši CNG. To olajša tudi izmenjava določenih delov iz tovarnega programa, kar poenostavi nabavo in zmanjša skupne stroške. Doseg vozila je odličen – od 600 do 800 kilometrov, odvisno od obremenitve in razmer na cesti. Hitro polnjenje avtobusa s povezavo NGB2 traja do 10 minut, polnjenje pa je možno z bočne strani, lahko pa tudi s sprednjega dela vozila, pri čemer je treba za pokritje mrtvega kota dodati desno ogledalo. Iveco ponuja tudi določene varnostne sisteme na Crosswayu, čeprav to ni klasičen turistični avtobus. Na splošno je cena za avtobus, ki je lahko v prometu vse dni v tednu, več kot ugodna.

MAN LION'S COACH C

ZANESLJIV LEV



Pogled na avtobus razkriva, da gre za kakovostno vozilo.

MAN Lion's Coach je najnovejši turistični avtobus podjetja MAN Truck and Bus. Ta nemški velikan je v preizkusu sodeloval z modelom Lion's Coach C, dvoosnim avtobusom dolžine 13.091 mm in višine 3.870 mm. V notranjosti vozila je 48 + 1 + 1 sedežev, kapaciteta pa se zmanjša za 4 sedeže, če se prevoznik odloči za namestitev ali uporabo klančine za invalide, nameščene nad prvo osjo. Prtljažni prostor je velik (11 m³), v notranjosti vozila pa še dodatnih 2,2 m³. Avto-



Žarometi so se v nočnih razmerah izkazali kot solidni.



Zaslon namesto vzratnega ogledala ni popoln, pojavlja se odsev.



Nad prvo osjo je rampa za dvig gibalno oviranih oseb.



Servisni set za potnike je enostaven in lahko dostopen.



Poganja ga močan MAN motor D26 z močjo 346 kW/470 KM.



Kakovostni sedeži in mize zagotavljajo udobno vožnjo.



Znotraj voznikovega delovnega prostora je vse na dosegu roke.



Člane žirije so na sedežih pričakale čokoladne praline z zastavo vsake države.

bus poganja šestvaljni dizelski motor MAN D2676 LOH, Euro 6d, prostornina 12,4 litra, s 470 KM in z največjim navorom 2.400 Nm. Menjalnik je 12-stopenjski MAN TipMatic Coach iz ZF. Novi Lion's Coach C se je v Romuniji predstavil z najresnejšo inovacijo – sistemom MAN OptiView. Na avtobusu so zunanja bočna ogledala zamenjali s kamerami, voznik pa lahko sliko vidi na dveh zaslonih, ki se nahajata na notranji strani A stebrička. Prednosti sistema so številne – kristalno jasna slika v vseh vremenskih in svetlobnih razmerah, zmanjšana zunanja širina vozila in manjša verjetnost poškodb vzratnega zrcala v prometu. Med dodatki, s katerimi se lahko pohvali avtobus, so bili tudi številni drugi varnostni sistemi, med drugim sistem zaznavanja znakov za omejitvev in sistem za zaznavanje predmetov v voznikovem mrtvem kotu ... O priljubljenosti vozila priča tudi podatek, da je bilo do septembra v Sloveniji prodanih 31 omenjenih modelov.



Člani žirije so imeli različna mnenja glede kamer in zaslonov, ki nadomeščajo vzratna ogledala, in bodo na voljo od leta 2020 dalje. Ponoči so vzratna ogledala manj pregledna, zaslon, ki jih nadomešča, pa je na splošno preveč svetel. Slaba stvar pa je tudi v tem, da ni pregleda nad sprednjim in bočnim delom vozila, saj so kamere postavljene razmeroma visoko, voznik pa pozabi na njihovo pozicijo in možnost poškodbe objektov, ki so višji od trenutnih ogledal. Voznikov prostor je urejen in pregleden, voznikova pozicija odlična. Za vožnjo so na voljo še drugi odlični elementi, kot so močan motor v kombinaciji z menjalnikom, dobri pospeški in pravočasno menjavanje prestav, enaka raven hrupa v celotnem vozilu (ki je izjemno tiho in brez vibracij), dobro je tudi vzmetenje. Nova in sveža zasnova vozila dajeta avtobusu kakovost, cenovni razpon pa je odličen za takšno vozilo, ki je obenem tudi varčno. Za potnike je na voljo veliko prtljažnega prostora, odlični sedeži Deluxo X, ki so na novo razviti, so udobni in nudijo dovolj prostora. Priključki USB so na pravih mestih, so lahko dostopni, slaba je le izbira barve hrbišč.

SETRA S 531 DT

VRHUNSKA KAKOVOST



Že samo pogled na Setro pove več kot besede.

Setra S 531 DT, dvonadstropni avtobus, ki se je v dveh letih po premieri uveljavil kot vodilni evropski avtobus v tem segmentu. Obenem je bil tudi največji in najtežji udeleženec testa. Dvonadstropni velikan ima 3 osi, v dolžino meri 14.000 mm in višino 4.000 mm. Kljub impresivnim dimenzijam, omogoča premična tretja os avtobusu odlično okretnost – premer obračanja je 23.138 mm. Avtobus lahko sprejme do 83 + 1 + 1 potnikov, prtljažni prostor meri 8,4 m³ z dodatnim 1,3 m³ v notranjosti. Motor je šestvaljni 13-litrski OM 471 Euro 6d z največjo močjo 510 KM in največjim navorom 2.500 Nm. Menjalnik je 8-stopenjski avtomatizirani GO 250 8 PowerShift, zasnovan izključno za avtobuse. Učinkovitost, majhna poraba goriva in brezhibna varnost so temeljne vrednosti Setra S 531 DT. Kljub velikosti ima nemški velikan koeficient zračnega upora Cw 0,35. Prav ti podatki, skupaj s svežnjem ukrepov za varčevanje z gorivom, ki vključujejo pametni tempomat PPC, določajo nizko porabo goriva, s čimer je to glede na število potnikov najučinkovitejši avtobus na testu. Prilagodljivi tempomat nove generacije, aktivna pomoč pri zaviranju, pomoč pri zavijanju, ki nadzoruje mrtvi kot ..., so le nekateri varnostni sistemi, ki so na voljo vozniku oziroma prevozniku. O kakovosti materialov in sami izdelavi ni potrebno govoriti, saj gre za Setro, ki je bila doslej prodana v več kot 300 primerkih.



Zelo priljubljeno in iskano vozilo, ki lahko sprejme do 86 potnikov, daje potniku dober pogled na okolico. Vozilo se je izkazalo za stabilno na vseh cestah, deloma zaradi številnih varnostnih sistemov. Za takšno število potnikov se prtljažni prostor šteje kot ne dovolj velik, tako kot tudi dodatna cena za Topsky – 30.000 evrov, kar je res veliko. Gre za nizkopoden avtobus (na spodnjem delu), zato je tudi raven hrupa v tem delu nekoliko višja kot pri drugih kandidatih. Motor, v kombinaciji z menjalnikom, je odličen, čeprav vozilo zaradi svoje velikosti in mase pospešuje počasi. Slabost je nizka stojna višina v spodnjem delu, ki znaša maksimalno 180 cm.

Voznikov prostor je urejen in pregleden, s povprečnim pregledom nad vzratnimi ogledali. Ko je zaščita pred soncem spuščena, ogledala niso vidna. Višina voznikovega sedeža je omejena in to včasih povzroča težave. Sovoznikov sedež je nameščen dobro, prav tako tudi nova rešitev glede namestitve stopnic in novo večje stranišče. Posebna klančina za invalide ni potrebna zaradi nizkega poda, kar prihrani denar. Aerodinamika je odlična – Cw 0,35. Najbolj problematična pa je cena vozila.



Za Setro nekoliko preveč preproste zadnje luči.



Kakovostni potniški sedeži zagotavljajo udobje.



Volan ima vse potrebne funkcije, armaturna plošča pa je pregledna.



TopSky je odlična rešitev za turiste, toda predrag izbor za prevoznika.



Največji avtobus na testu je bil opremljen z najmočnejšim motorjem z močjo 375 kW/510 KM.



Močan svetlobni snop jamči za dober pogled na cesto.



Setra 531 DT z zadnje strani.

VDL FUTURA FHD2-135

ODLIČNA SPREMEMBA POGONA



Za novinarski pregled so odprli vse, kar se da.

Avtobus VDL Futura FHD2-135 prihaja iz podjetja VDL Bus and Coach, in je nadgrajena različica modela, ki je leta 2012 postal Coach of the year 2012. Prenovljeni model je kljub impresivni dolžini za približno 100 kg lažji od svojega predhodnika. V dolžino meri 13.475 mm, ima dve osi, maso 13.900 kg, v višino pa meri 3.700 mm. Prtljažni prostor ima prostornino 12,6 m³, prostora je za 52 + 1 + 1 sedežev. Druga velika novost Next Future je pogonski sklop. Avtobus poganja 11-litrski motor DAF PACCAR MX 11-330, Euro 6 s prostornino 10,8 litra. Največja moč je 450 KM, največji navor pa znaša 2.300 Nm, ki je dosežen pri nizkih 900 vrt./min. Motor je odlično



Potniški sedeži so zanimivih barv in videza ter plod lastne proizvodnje.



Pogled na zadnji del Future.



Prtljažnega prostora je dovolj tudi za dolga potovanja.



Ogledal ni nikoli preveč, z dodatno vgrajenimi pa se je navidezno povečala tudi širina avtobusa.



Sprednji žarometi bi lahko bili močnejši, predstavljajo pa značilen dizajn VDL.

združen z novim 12-stopenjskim samodejnim menjalnikom ZF Traxon, kar se je izkazalo kot posebej dobra kombinacija, zlasti z uporabo inteligentnega tempomata PPC.



Vzdolž celotne dolžine vozila je avtobus glasen. Vibracije v notranjosti vozila se čutijo po celotni dolžini in sedežih ter tudi znotraj prtljažnih prostorov vozila. Čeprav so novi sedeži VDL Class 500 sorazmerno tanki (kot pri letalih), so za potnike zelo udobni, njihova razporeditev omogoča dobro vidljivost skozi stranska stekla. Popolnoma raven pod v notranjosti in kakovostna LED-osvetlitev zagotavlja potnikom prijetno in udobno vožnjo. Ergonomija voznikovega delovnega prostora je dobra, voznikov prostor ostaja staromodni. Vklapljanje luči je še vedno na gumb, prednost pa je, da VDL ponuja največ prostora za shranjevanje voznikovih stvari. Prilagoditev volana je slaba, saj je v kombinaciji z nastavitvami sedeža težko najti optimalno pozicijo. Novi motor ZF Traxon zagotavlja odlične pospeške, je uglajen, brez neprijetnih občutkov ob menjavanju prestav. Največji razmik med osmi je imel prav VDL avtobus, kar se je izkazalo kot malce neprijetno za vožnjo po zavitih cestah na drugi preizkusni dan. Vendar pa se na odprti cesti pri hitrosti 95+ km/h vozilo spusti za 20 mm in tako izboljša aerodinamiko. Poraba goriva se še dodatno zmanjša zaradi možnosti uporabe PPC, ki je, skupaj z nekaterimi drugimi varnostnimi sistemi, postal del standardne opreme za avtobuse VDL. ESP je bil na zahtevnem delu poti po mnenju tistih, ki so ga vozili, zelo odziven. Omenimo še, da so bila zunanja ogledala v nasprotju z izredno prostornim prtljažnim prostorom, slabo ocenjena. Tudi stranišče v vozilu bi bilo lahko nekoliko večje. Osvetlitev vstopnih stopnic in držal na obeh vstopih je bila pozitivno ocenjena. Cena za takšno vozilo je povprečna, vsako izmed vozil pa je izdelano individualno, po naročilu.



Za pogon skrbi preverjen motor DAF Paccar MX11-330 z močjo 330 kW/450 KM.



Protipožarni sistem je vgrajen v motornem prostoru.

VOLVO 9900

SKANDINAVSKI VELEPOSŁANIK



Stranski pogled na 9900.

Volvo 9900, novi turistični avtobus podjetja Volvo Buses, je svetovno premiero doživel že pred letom dni, v Romuniji pa je zasijal v polni meri. Model je v celoti prenovljen in ustreza najvišjim standardom švedskega proizvajalca glede kakovosti in varnosti. Proizvaja se v tovarni na Poljskem. Testno vozilo je bilo dolgo 13.100 mm, visoko 3.850 mm, s tremi osmi. Avtobus ima novo zunanjo in notranjo zasnovano ter samonosilno konstrukcijo in neodvisno vzmetenje na sprednji osi. V notranjosti se pod proti koncu vozila rahlo dvigne,



Ogledala so velika in pregledna, vendar se tresejo med vožnjo.



Potniški sedeži so lastne proizvodnje z vgrajenimi tritočkovnimi varnostnimi pasovi.



Sprednji žarometi so modernega dizajna in zelo močni.



Zadek je na pogled nekoliko nenavaden, vendar je, kot pravijo pri Volvu, tak zaradi aerodinamike.

sprejme pa lahko skupaj 53 + 1 + 1 potnikov. Prtljažniki imajo prostornino 9,2 m³, dodatna 2 m³ se nahajata v potniški kabini. Avtobus poganja 11-litrski dizelski Volvo D11K Euro 6 motor z največjo močjo 460 KM, primeren tudi za uporabo HVO in biodizla. Menjalnik je Volvov I-SHIFT, 12-stopenjski, samodejni. Vodljivost avtobusa je izredno natančna in udobna zaradi patentiranega Volvo VDS servo krmila.



Čeprav je armaturna plošča zasnovana futuristično, je postavitve stikal slaba, prav tako tudi pregled nad merilniki. Velika pomanjkljivost je, da vozilo nima večfunkcijskega volanskega obroča, kakršnega je imel celo Iveco. Zelo glasno je tudi opozorilo za smerne utripalke. Voznik, ki je le malce višji, bo imel težave s premalo prostora za noge, medtem ko ga ima sovoznik dovolj. Glede VDS-krmiljenja so bila mnenja članov žirije različna,

FLAMIN BUS & COACH

Flamin Avto d.o.o.
Avtomobilska ulica 12,
2000 Maribor
Slovenija

Telefonska številka
+386 2 460 6100

Elektronski naslov
bus@flamin.si

Vaš novi partner
za avtobuse



VDL
BUS & COACH

6% znižanje stroškov
vzdrževanja

Optimalni TCO

vendar je v večini prevladalo nezadovoljstvo. Prostora za odlaganje voznikovih stvari ni, edino za postavitev običajne skodelice. Motor je močan in zanesljiv, vendar hrupen tudi pri nizkih vrtljajih. Zasnova je nekoliko samosvoja, ne pretirano zanimiva. Spominja na model Domino, vendar s to razliko, da ta pripomore k doseganju koeficienta zračnega upora $C_w - 0,31$, kar je več kot odlično! Za racionalizacijo proizvodnje so bili določeni deli vzeti iz tovrnega programa (žarometi). Potniški sedeži, čeprav so nove generacije z nastavljivimi nasloni za glavo, niso bili dobro ocenjeni. Vsi sedeži so opremljeni s 3-točkovnimi varnostnimi pasovi – standard v skandinavskih državah. Prtljažni prostor je slabo razporejen, ročke za odpiranje vrat prtljažnega prostora so neprimerne, majhne in staromodne. S kakovostnim vzme-



Zadnje luči so podolgovate oblike in vidne tudi s strani.



Voznikov prostor je precej natrpan in vozniku ne pušča veliko prostora.

tenjem in dobro osvetlitvijo je vožnja udobnejša, vendar namestitve USB-vtičnic ni praktična. Klimatizacija poteka preko polic za prtljago (!), nova so tudi nadglavna stikala. Pri 80+ km/h se Volvo 9900 zniža za 20 mm in s tem zmanjša porabo goriva, sistem Hill Hold deluje samodejno tudi pri vzratni vožnji. Skratka, člani žirije so bili mnenja, da je škoda, da pri Volvu priložnosti za izdelavo dobrega avtobusa niso popolnoma izkoristili.



Servisni set je za takšno vozilo preveč preprost in skromen.



Avtobus poganja Volvov motor moči 316 kW/430 KM.

MERITVE: Zaviranje (m)

	Iveco	MAN	Setra	VDL	Volvo
80-0 km/h	35,4	37,8	32,3	33,5	38,4

	Iveco Crossway NP	MAN Lion's Coach C	Setra S 531 DT	VDL Futura FHD2-135	Volvo 9900
Mere (D x Š x V mm)	12.097 x 2.550 x 3455	13.091 x 2.550 x 3.870	14.000 x 2.550 x 4.000	13.475 x 2.550 x 3.700	13.100 x 2.550 x 3.850
Medosna razdalja (mm)	6.200	7050	6.700/1.350	7.430	5.960/1.400
Previs spredaj/zadaj (mm)	2.605/3.292	2.736/3.305	2.705/3.245	2.705/3.340	2.895/2.840
Motor	Cursor 9 CNG	MAN D2676 LOH	OM 471LA	DAF Paccar MX11-330	Volvo D11K
Število valjev	6	6	6	6	6
Prostornina (l)	8,7	12,4	12,9	10,8	10,8
Moč (kW/KM)	265/360	346/470	375/510	330/450	316/430
Navor (Nm)	1.620 pri 1.200 vrt./min.	2.400 pri 930-1.350 vrt./min.	2.500 pri 1.000-1.450 vrt./min.	2.300 pri 900 vrt./min.	2.200 pri 1.000-1.400 vrt./min.
Menjalnik	avtomatski Voith	MAN TipMatic Coach 12 hitrosti	MB GO 250 8 PowerShift	ZF TraXon	Volvo I-Shift AT2412F
Cena (€)	225.000	280.000	490.000	285.000	360.000

Bodite pozorni!



Z boljšim obveščanjem voznikov do večje varnosti in pretočnosti

Voznike o stanju na cestah med drugim obveščamo s spremenljivo prometno signalizacijo. S svetovanjem omejitve hitrosti, menjave pasu, predvidene vožnje ali uporabe alternativnega izvoza jim omogočamo, da hitreje in varneje prispejo na cilj.

Več o tem si preberite na www.dars.si



VARNO DELO V LIČARSKO-KLEPARSKIH DELAVNICAH

»Dobro zdravje je neprecenljivo.« Čepprav bi to res moralo biti samoumevno, smo pri ravnanju s svojim zdravjem prepogosto preveč neprevidni.

Besedilo: Matjaž Mulec - CHEMCO d.o.o.

V TEM ČLANKU bomo poskusili razložiti nekatere najpomembnejše vidike varnosti pri delu in varovanju zdravja. Nesreče se zgodijo zelo hitro in njihove posledice so pogosto lahko trajne. Zato bi morali zaščititi svoje najdragocenejše premoženje. Svoje zdravje! Nevarnosti je mogoče pravilno oceniti in odstraniti le, če se teh tudi zavedamo. Delo v ličarskih in kleparskih delavnicah je izjemno zapleteno in hkrati nevarno. Varnost pri delu in varovanje zdravja sta še posebej pomembna pri ravnanju z različnimi orodji, stroji in potencialno nevarnimi materiali. Tudi izkušeni profesionalci pogosto podcenjujejo tveganja za zdravje, povezana z uporabo ličarskih izdelkov. Zavedati se moramo, da pri ravnanju s kemičnimi snovmi, te resnično ne bi smele priti v stik s telesom. Ne tvegajte svojega zdravja.

Bodite iskreni: kako pogosto pozabite na osebno zaščito, ker vas preveč moti ali imate premalo časa?

Dobri delovni pogoji so zelo pomembni za zdravje in varnost zaposlenih. Zato bi morali vsi zaposleni v ličarsko-kleparskih delavnicah imeti možnost uporabe osebne zaščitne opreme, protihrupne zaščite in ustreznih prezračevalnih sistemov.

OSEBNA ZAŠČITNA OPREMA

Osebna zaščitna oprema – kombinezoni, rokavice, zaščitna očala, zaščitni če-

vlji in zaščita dihal – nudi zaščito pred delci, plini in hlapi med fazami priprave in popravila, medtem ko mešate in med barvanjem. Zaščito za ušesa je treba nositi tudi pri uporabi pnevmatskih ali električnih strojev. Vedno upoštevajte varnostna navodila za vse izdelke. Vedno nosite vso potrebno zaščitno opremo, čeprav ste pod časovnim pritiskom. Vedno se prepričajte, da je zaščitna oprema v brezhibnem stanju. Prav tako je treba biti previden pri skladiščenju osebne zaščitne opreme. Zlasti maske je treba hraniti nekje, kjer je čisto, brez prahu in zaščitene pred hlapi in toplimi.

ZAŠČITA TELESA

Zaščitna obleka

Kombinezoni morajo biti primerne zasnove in izdelani iz materiala, ki ščiti ljudi pred določeno nevarnostjo. Obstaja veliko različnih ravni zaščite, ki se uporabljajo v delovnih okoljih, vendar je pomembno razumeti, katere stopnje zaščite

so na voljo glede na vrsto dela. Pri izbiri zaščitnih oblačil se mora kupec zavedati nevarnosti in zaščite, ki jo potrebuje. Standardi določajo šest stopenj zaščite, pri čemer je tip 6 najnižja stopnja zaščite.

Profesionalni kombinezoni, ki se uporabljajo v ličarski komori, so električno prevodni in trajno antistatični (EN1149-1), kar zagotavlja najvišjo zaščito in funkcionalnost.

Zaščitni čevlji

Varnostna, zaščitna ali poklicna obutev je zasnovana za zaščito stopal pred najrazličnejšimi poškodbami. Udarci, stiskanje in punkcija so najpogostejše mehanske vrste poškodb stopala. Skodelice na nogah se po navadi uporabljajo za vrhunsko zaščito pred padajočimi ali valjajočimi se predmeti, kot tudi sile stiskanja, ki vplivajo na stopalo pri delu. Jeklena zaščita za prste je najbolj priljubljena in zaupanja vredna oblika certificirane obutve.

Zaščita stopal ali nog pred kemičnimi dejavniki se izva-



ja z obutvijo, ki je neprepustna in odporna na te kemikalije. Če ima uporabnik stik z organskimi topili, se priporočajo podplati, odporni na topila. Karakteristike kemikalij določajo material, iz katerega je izdelana obutev.

Zaščitne rokavice

Za roke lahko skrbi vsak zase v normalnih pogojih, vendar to ne pomeni, da so neuničljive. Preden začnete z delom, zaščitite roke s kremo. Tako boste od samega začetka zaščitili roke pred smolami, umazanijo. In roke bo kasneje lažje očistiti.

Vsekakor pa je treba pri delu uporabiti rokavice. Visokokakovostne nitrilne rokavice zagotavljajo zanesljivo zaščito pred nevarnimi snovmi. Narejene so iz sintetične gume in so idealna alternativa, kadar vas skrbitjo alergije na lateks.

Zaščita sluha

Visoka raven hrupa lahko škoduje vašemu zdravju. Kratkoročno lahko povzročijo začasno izgubo sluha, dolgoročno pa celo trajno popolno naglušnost. Stres in oslABLJENA koncentracija sta lahko tudi posledica pretiranega hrupa. Najpozneje, ko se raven hrupa dvigne nad 80 dB (A) (npr. brušenju s kotno ali pnevmatsko brusilko), je treba biti previden. Kdor je osem ur na dan ali 40 ur na teden izpostavljen ravni hrupa nad 80 dB (A), lahko popolnoma izgubi sluh. Tveganje za poškodbe sluha narašča s povečanjem ravni hrupa, saj pomeni vsak dvig za 3 dB (A) dvakratno povečanje zvočne energije. Zato je pomembno, da zaščitite svoj sluh preden bo prepozno.



ZAŠČITA DIHAL

Številni nevarnosti za zdravje povezujejo z delom v lakirni kabini, kar je razumljivo, a napačno. Zaščititi se moramo tudi v fazi priprave. Še posebej pomembno je, da pri brušenju nosite ustrezno zaščito dihal. Zaščita dihal je priporočljiva tudi pri mešanju barve.

Barve, pigmenti, prah in organska topila so lahko nevarni. Po zaslugi mednarodne direktive HOS (hlapljive organske snovi) so bile številne potencialno škodljive snovi bodisi popolnoma izločene iz sodobnih barvnih izdelkov ali pa so se močno zmanjšale. Kljub temu je pri lakiranju vozil osebna zaščitna oprema obvezna. Pravzaprav bi morala biti uporaba osebne zaščitne opreme v interesu zdravja uporabnika. Ta nam ponuja zaščito pred škodljivimi snovmi, ki vstopajo v telo preko dihalnih poti. Nevarne snovi lahko vstopijo v telo z vsakim vdihom. Največja težava pri tem je, da se poškodbe oziroma obolenja dihal praviloma pokažejo šele po približno 10 do 15 letih. Takrat pa je lahko že prepozno. Zato je pravilna zaščita dihal tako pomembna.

Za delo v lakirni kabini je priporočljivo uporabljati maske za obraz, ki pokrivajo celoten obraz in so opremljene s filtrom z aktivnim ogljem ali pa so s prisilno prezračevane. Ne pozabite nositi tudi zaščitnih očal, odvisno od dela.

Zaščitne dihalne maske

Zaščitne dihalne maske so običajno polobrazne maske, ki pokrivajo nos, usta in brado uporabnika. Pri takšnih maskah po navadi lahko izbiramo med različnimi tipi filtrov glede na področje uporabe. Če se filtri redno menjajo, so maske učinkovita zaščita delavca pred vdihavanjem prahu in organskih hlapov.

Polobrazne maske s svežim zrakom

Polobrazne maske s svežim zrakom oskrbujejo uporabnika s čistim zrakom v lakirni komori, neodvisno od zraka v prostoru. Maske so dodatno opremljene s filtri z aktivnim ogljem. Te maske ne ščitijo oči in so zato neprimerne pri obdelavi materialov z močnim dražilnim učinkom na sluznice v očeh. Za zaščito oči pred razpršeno barvno meglico so potrebna očala.

Celoobrazne maske

Celoobrazne maske ščitijo celoten obraz in predel oči med delom. Pogosto imajo tudi posebno usmerjanje zraka v maski, ki preprečuje megljenje vizirja.

Dihalne zaščitne nape pokrivajo celotno glavo, lasišče in vrat. Posledično zagotavljajo najboljšo zaščito dihalnih organov, hkrati pa ščitijo oči, glavo in lase pred onesnaženjem z razpršeno barvno meglico. Napa ima veliko vidno polje in je idealna tudi za ljudi, ki nosijo očala.

V obeh primerih je dovod zraka preko cevi, ki je neodvisen od zraka v prostoru.



Zakaj ne kar na naslovu delodajalca?

V obeh slovenskih avtoprevoznških združenjih si že lep čas prizadevajo, da bi postali predpisi, ki urejajo zaposlovanje voznikov iz tretjih držav, bolj elastični oziroma bolj prilagojeni poklicnim specifičnostim. Eden od takih »motečih« predpisov je s področja prijave bivališča voznikov iz tretjih držav, ki so zaposleni pri slovenskih delodajalcih.

Besedilo: **Janez Kukovica**

ZAKON O PRIJAVI bivališča določa, da mora imeti državljan Republike Slovenije, prav tako pa tudi tujec, prijavljeno bivališče na naslovu, kjer dejansko prebiva. Zakon je glede tega »premočrten« in se v ničemer ne ozira na specifičnosti poklica oziroma zaposlitve.

SPECIFIČNA SKUPINA DELAVCEV

Vozniki v mednarodnem cestnem prometu pa so specifična skupina delavcev, ki kljub začasnemu ali stalnemu naslovu zaradi narave svojega dela na prijavljenem naslovu ne bivajo pogosto. Zato je velika verjetnost, da ob ugotavljanju dejanskega stanja osebe, ki opravlja delo voznika v mednarodnem cestnem prometu, ne bo na prijavljenem naslovu mesec ali celo več. Če bo torej ugotovljeno kršenje določb zakona, sledi v skladu s postopkom odjava tega voznika iz registra začasnega prebivanja ter izguba vrste pravic, ki izhajajo iz delovnega razmerja. Za delodajalca bi to v nadaljevanju pomenilo izgubo voznika, kar je glede na pomanjkanje voznikov v mednarodnem cestnem prometu velika težava.

REŠITVE ŠE KAR NI

V zvezi s tem je ministrstvo za notranje zadeve prevzelo »zadolžitve«, da poišče celovito rešitev problematike slovenskih delavcev, ki v Republiki Sloveniji ne izpolnjujejo pogoja za pri-



Zakon o prijavi bivališča določa, da mora imeti državljan Republike Slovenije, prav tako pa tudi tujec, prijavljeno bivališče na naslovu, kjer dejansko prebiva.

javo prebivališča. Torej ne gre le za reševanje problematike za sektor mednarodnih cestnih prevozov, temveč za vse zaposlitvene dejavnosti s podobno specifikjo. Ministrstvu po več kot petih mesecih od sprejete zaveze še ni uspelo pripraviti ustrezne celovite rešitve.

Ker te ni, se prevozniki (in vozniki) vrtijo v začaranem krogu glede pogojev oziroma obveznosti ali neobveznosti prijave prebivališča voznikov. K zapletom prispevajo tudi (ali prav) državni organi, ki neenotno izvajajo zahteve glede prijave prebivališč.

Združenji tudi še čakata na pojasnilo, na kakšen način lahko voznik tujec (državljan tretjih držav), ki v Republiki Sloveniji nima prijavljenega prebivališča, registrira osebno vozilo, je deležen zdravstvenih storitev, odpre tekoči račun itd. Sicer pa sta združenji tudi že ponudili svoj predlog za prijavo prebivališča tujih voznikov – lahko bi se uporabljal naslov podjetja, pri katerem je tuji voznik zaposlen.



**Povečajte število
rezultatov pri
iskanju tovora
na timocom.si**



NUFAM - SEJEM GOSPODARSKIH VOZIL

Karlsruhe je med 26. in 29. septembrom gostil že 6. sejem gospodarskih vozil NUFAM, na katerem je 408 razstavljalcev iz 13 držav predstavilo celotno ponudbo proizvodov in storitev v tej panogi. Sejmu pravijo tudi mini IAA.

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

GOSPODARSKA VOZILA

MAN

MAN Truck & Bus je predstavil tri 100-odstotno električna vozila. Triosni MAN eTGM 26.360 E 6X2-4 LL je namenjen za srednje težke distribucijske prevoze do 26 ton in dosegom do 200 kilometrov. Zanesljivo opravi različne naloge v mestnem območju. Poleg tega sta bili predstavljeni še dve električni vozili MAN eTGE. MAN eTGE se proizvaja in prodaja od sredine leta 2018.

Z dosegom do 173 kilometrov (po NEDC) in hitrim polnjenjem z enosmernim tokom v 45 minutah, je električni MAN eTGE pravi odgovor za dela v urbanih središčih – brez hrupa in emisij. Eden izmed predstavljenih modelov je bil v različici z devetimi sedeži. Družbo jima je delal poseben model MAN TGX 18.500 EVOLION (tega podrobneje predstavljamo v tej številki), poleg tega pa tudi MAN TGE EVOLION, ki se od klasičnega TGE razlikuje samo po boljših sedežih in napisom TGE na vzglavniki. Razstavljena sta bila tudi modela MAN TGX 640, eden v izvedbi „BLACK LION“



in drugi MAN TGE v izvedbi „A-Team“. Veliko zanimanja so poželi trije tovornjaki Bundeslige, odeti v barve FC Bayern München, Borussia Mönchengladbach in Borussia Dortmund. Kot klasično distribucijsko vozilo je bil razstavljen tudi MAN TGL. TGS 26.500 je bil z nameščenim menjalnikom MAN TipMatic in sistemom MAN HydroDrive. Zelo zanimiv je bil tudi TGM 15.290 z nadgradnjo Rosenbauer L32A-X5 in nameščeno lestvijo. Za komunalni sektor so prikazali različne nadgradnje na šasijah TGM in TGS. Tudi TGE z nadgradnjami kot gasilsko ali reševalno vozilo.

Poleg razstavljenih vozil so bile predstavljene tudi različne storitve, kot so MAN DigitalServices – digitalne storitve izključno za vozila MAN, s čimer prispevajo k učinkovitemu upravljanju voznega parka in vzdrževanja. MAN ServiceCare povečuje razpoložljivost vozil s proaktivnim upravljanjem vzdrževanja. Vsa razstavna vozila so imela na vratih bleščeči napis 20 let MAN TRUCKNOLOGY GENERATION.

DAF



DAF je skupaj s prodajalcem in servisnim partnerjem EBB Truck-Center GmbH predstavil 10 tovornih vozil DAF v različnih izvedbah LF, CF in XF, in v različnih konfiguracijah od 7,5 do 40 ton za vse vrste prevozov. Prikazali so tudi prikolice STAS in Nootboom. Največ pozornosti je požel težki vlačilec DAF XF 530 FTT Space Cab



s triosno prikolico Nootboom MCOS-48-03 s fiksnim ali podaljšanim dnom. Prvič je bil prikazan tudi DAF XF PXP z inovativnim hidravličnim pogonom na prednja kolesa, ki je bil razvit v sodelovanju s Paulom Nutzfahrzeugejem.



SCANIA

Pri Scanii so skupaj s partnerji Motoren Baader, Bertsch in Knirsch imeli zelo zanimiv in prav poseben razstavljeni prostor – kmečko leseno hišo. Predstavili so vozila z različnimi vrstami pogonskih goriv od CNG, LNG in etanol, ter hibridno verzijo R 450 z nameščenim pantografom, ki je bil uporabljen tudi na testnem odseku avtoceste A5 v projektu Elisa. Takšna vozila se lahko uporabljajo tudi na za to posebej elektrificiranem odseku avtocest v Nemčiji. Poleg vseh alternativnih pogonov so bili predstavljeni tudi trenutni dizelski V8 motorji in rezervni deli za njih. Prava paša za oči je bila tudi S650 V8, ki so jo pripravili ob 50. obletnici motorjev V8.



MERCEDES-BENZ

Na razstavnem prostoru servisnega partnerja S&G Automobil AG je Mercedes-Benz prikazal novo vodilno tovorno Actros. Novi Actros 1853 z Active Drive Assist (ADA) lahko samostojno zavira, pospeši in krmili. Osnova za Active Drive Assist je preizkušen sistem za vzdrževanje razdalje s funkcijo Stop-and-go in pripomoček za zadrževanje vozila na voznem pasu. Za spremljanje prometa je še vedno odgovoren voznik, vendar ga sistem precej razbremeni in pomembno prispeva k večji varnosti. Active Brake Assist (ABA 5) varuje šibkejšo udeležence v prometu, ki deluje s kombinacijo radarja in sistema kamer. Kot že večkrat poudarjeno, se novi Actros razlikuje od svojega predhodnika po vzvratnih ogledalih, ki so jih je v novem Actrosu nadomestil sedaj že dobro poznani sistem MirrorCam. Ta je sestavljen iz dveh kamer, nameščenih na zunanji strani vozila, in dveh 15-palčnih zaslonov na A-stebričkih v kabini. Poleg so bili Actros 1863, moči 630 KM v izvedbi Edition 1, vlačilec Atego z nadgradnjo Kiesling, Arocs za gradbeni sektor in modeli Fuso-Canter. Sprinterja, Vita in Citana so predstavili v različnih izvedbah karoserij in opreme,



kot kombi ali kot nadgradnja za prevoz različnega tovora. Velik poudarek so namenili tudi razredu V, različicam Marco Polo ter vrstam avtomatov in kamperjev, namenjenih za prosti čas z različnimi karoserijami in dodatki. Električna vozila so bila zastopana z modelom eVito.



VOLVO

Volvo Trucks je prikazal FH 500 z opremo I-Save, ki je popolna rešitev za zmanjšanje porabe goriva pri prevozih na velike razdalje ob nezmanjšanih vozni lastnostih. S kombinacijo zelo varčnega motorja D13TC Euro 6 generacije D in funkcij za varčevanje z gorivom, kot je sistem I-See, ki deluje na osnovi topografije, Volvo FH z opremo I-Save zmanjša porabo goriva za do 7 odstotkov pri prevozih na velike razdalje. Dejanska poraba goriva se razlikuje glede na številne dejavnike, kot so uporaba tempomata, dejanska topografija, voznikove izkušnje in vremenske razmere. Zunaj je bil na ogled tudi FH s pogonom na utekočinjen zemeljski plin in FM v izvedbi Light, ter FMX 460 za gradbeništvo.



SVET PRIKOLIC

V tokratni številki smo izpustili rubriko Svet prikolic, novosti in zanimivosti pa smo združili z reportažo iz sejma NUFAM.

KRONE

Pri Krone Trailer so na različnih manjših razstavnih prostorih predstavili predvsem praktične celovite rešitve podjetja Krone, ki na primer vključujejo vzdrževanje in zaščito pred obrabo vozila, vključno s storitvijo servisnih pregledov, ki vključujejo pregled obrabe zavor, podvozja, elektrike in karoserije. Ta storitev podjetja Krone pomaga strankam, da se izognejo nenačrtovani



nim popravilom, hkrati pa nudi zgleden pregled nad stroški. Druge storitve vključujejo Krone Mobility (24-urni mobilni servis) in hitro dobavo nadomestnih delov. Niso manjkale tudi inovativne rešitve Krone Telematics, na primer nagrajena rešitev Smart Capacity Management. Krone Smart Capacity Management je platforma za izmenjavo informacij, povezana je z borzo tovora, kjer digitalne podatke prejme od pošiljatelja in jih nato pošlje prevozniku in prejemniku in/ali obratno. Lokacije in blago so povezani z možnimi predlogi poti, tako da lahko špediterji svoj vozni park uporabljajo veliko učinkoviteje.

KÖGEL

Na razstavnem prostoru so imeli razstavljeni dve prikolici, ki sta bili posebej prilagojeni v skladu z zahtevami voznikov Kögel Trucker Trailer, namenjeni špedicijskemu sektorju. Predstavili so tudi prekucno prikolico Kögel Trucker Tipper namenjeno gradbenemu sektorju, medtem ko sta bila hladilna polpriklopnika Kögel Cool - PurFerro in Kögel Black Edition predstavljena na zunanjih površinah. Sejemska Kögel Trucker Trailer je bila v različici generacije NOVUM Kögel Lightplus, opremljena s sistemom za enostavno odpiranje in zapiranje ponjave Kögel FastSlider. Z optimiziranim okvirjem in šasijo ponuja večjo nosilnost. Na zadnjem delu



so nameščene tudi Kögel LUXIMA LED-zadnje luči. Kögel Trucker Tipper (KTT) je optimiziran prekucnik v skladu z zahtevami voznikov, ki uporabljajo opremo po meri. KTT temelji na šasiji, ki je optimizirana za čim večjo obremenitev. Triosni prekucnik ponuja nakladalno prostornino 24 m³. Kögel Cool - PurFerro, prikolica s hladilnikom, je prilagojena v skladu s posebnimi zahtevami trga za prevoz svežega in zamrznjenega blaga ter farmacevtskih izdelkov. Zaradi širokega nabora posebnih možnosti opreme, ponuja prikolica visoko stopnjo prilagoditve posebnim zahtevam kupca. Posebne pozornosti na sejmu je bila deležna omejena serija Kögel Black Edition generacije NOVUM Kögel Cargo. Razstavljena številka 95 od skupno 100 izdelanih prikolic Black Edition ima izjemno obsežen seznam dodatne opreme, pa tudi presenetljive črne elemente, ponjave, držala svetilk in strešno krilo. Oprema vključuje dvizžno os, aluminijasta platišča, škatlo za shranjevanje 24 palet, notranjo osvetlitev in še marsikaj drugega.

IVECO



Na razstavnem prostoru Iveco so pokazali najnovejša vozila in transportne rešitve, od lahkih gospodarskih vozil do težkih tovornjakov. Poudarek so dali novo razvitemu tovornemu vozilu S-Way za prevoze na dolge razdalje. Tovornjak ima osrednjo komunikacijsko enoto (Connectivity Box), ki zbira in posreduje vse podatke o vozilu, lokaciji, napakah in stanju. Če se pojavi sporočilo o napaki, lahko strokovnjaki v servisnem centru takoj stopijo v stik z vozilom in začnejo diagnostiko na daljavo, komunicirajo z voznikom, naročijo servis in ustrezne rezervne dele. Deluje pa tudi v obratni smeri. Če voznik zazna težavo, se lahko s pomočjo gumba za servis na nadzorni plošči poveže z nadzorno sobo. Lahka gospodarska vozila so bila zastopana z novim Dailyjem z različnimi vrstami nadgradenj. Srednje težki segment so zapolnili

z Eurocargom z nadgradnjo za prevoz zamrznjenega tovora z nameščeno hladilno enoto Thermo King T-1200R ter z X-WAY-jem za gozdarski sektor. Prikazana sta bila tudi dva Stralis NP 400 z nameščenim Palfinger dvigalom in NP 460 na plinski pogon ter Stralis s 100-odstotnim LNG pogonom.



Smart Trailer World

Priklopniki in storitve iz prve roke

Misija: pametne rešitve za kompleksne transportne naloge. Pot: pametno mreženje informacij in izvajanje obsežnih storitev – za celo življenjsko dobo priklopnika. Z našim telematskim sistemom TrailerConnect® in premium storitvami po meri boste lahko koristili rešitve prihodnosti na področju priklopnikov in pridobili prednost pred drugimi. www.cargobull.si

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

HUMBAUR



Humbauro je predstavil hladilno dostavno vozilo Humbauro FlexBox Cool, ki temelji na šasiji Fiata Ducato s pogonom na zemeljski plin. Fiat Ducato ima posebno podvozje in platformo za nizko nakladalno višino za lažje nakladanje in razkladanje v mestu. Sveža servisna konstrukcija FlexBox Cool je izvedena v lahki konstrukciji GRP (PurLight) s 45 mm sendvičnimi ploščami in izoliranim podom (LightGrip).

Hladilna enota je serijsko opremljena z dvojnimi krilnimi vrati na zadnji strani, poleg tega pa je v notranjosti na desni in levi strani opremljena z nizom režnih sidrnih mest za zavarovanje tovora. Notranjost ohišja meri 3.500 x 2.000 x 2.300 milimetrov in tako ponuja prostor za do štiri evro palete. Jedro v celoti električnega hladilnega sistema je hladilna enota Mitsubishi TE30. Idealna in kompaktna transportna rešitev za dostavni promet za zadnji kilometer dostave v mestih, je Humbauro FlexBike, ki je 100-odstotno električno kolo. FlexBike je rezultat sodelovanja s podjetjem BAYK AG, ki je specializirano za mobilnostne kolesarske rešitve. Osnova FlexBike je tovorno kolo BAYK BRING, ki ga dopolnjuje FlexBox Dry. Za tovor ima na voljo 1,4 kubičnega metra. Osrednji motor TQ s



prenosom PinRim in največjim navorom 120 Nm. Za varno zaviranje je vgrajena hidravlična kolutna zavora proizvajalca Brembo. LED-sistem osvetlitve s funkcijo zavorne luči omogoča varno gibanje v prometu. Humbauro FlexBike je odobren kot Pedelec25 (standard EPAC v EU) in certificiran s strani DEKRA. 48-voltna litij-ionska baterija ima kapaciteto 2000 Wh – napolni se v štirih urah.

MEILLER KIPPER

Premierno je bil predstavljen novi toplotno izolirani dvostranski prekucnik, ki ustreza standardu DIN 70001 in s tem vsem zahtevam, potrebnim za prevoz asfalta. Ne le, da ustreza specifičnim delovnim procesom, temveč se spopada tudi z različnimi izzivi. Uporabniki lahko na isti dan prevažajo tako



asfalt kot pa tudi izkopani material ali katero drugo vrsto tovora. Tako omogoča uporabnikom, ki se ne ukvarjajo izključno s prevozom asfalta, fleksibilnost, ki jo potrebujejo v svoji dinamični delovni rutini. Zaradi pametne izolacije dvostranski prekucnik MEILLER ne izpolnjuje le standarda DIN, potrebnega za prevoz asfalta, temveč je na vseh predelih tudi optimiziran ali občutno ojačen. Druga prednost so opcijsko pomična vrata (ki so tudi izolirana) na zadnji steni, ki jih upravljamo z novo generacijo radijskega daljinskega upravljalnika i.s.a.r-control 3. Poleg tega so predstavili še nakladalec s kljuko RS26, samonakladalni prekucniki AK10 in AK 16 na šasiji Atega, novi daljinski upravljalnik i.s.a.r-control 3 in MEILLER Eco-Kupplung, ter tristranski prekucnik D316 na šasiji Iveco X-Way 570.

KASSBOHRER

Predstavljen najlažji silos ADR K.SSK 60 ADR je zasnovan in preizkušen za brezkompromisno varnost, v skladu s priporočili ECTA/DOW in predpisi ADR. Je tudi najlažji silos ADR v EU s prostornino 60 m³, namenjen prevozu razsutega tovora, nevarnih delcev prahu ali zrnatih materialov, kot so karbid, premog, pepel in sekanci. Glede na specifične potrebe ponuja K.SSK ADR zmogljivost 40 m³ do 60 m³. Standardno so vsi kontrolni ventili, ventili, priklopi K.SSK, in celo prezračevalna oprema v izpustnem stožcu enostavno odstranljivi, kar omogoča enostavno čiščenje.

Predstavili so tudi nov, robusten dvoosni jekleni prekucnik K.SKS B. Edinstven dizajn omogoča idealno porazdelitev obremenitve, zato lahko K.SKS B prevažajo 26-tonski tovor s samo 9-tonskimi osmi, kar je za 1 tona več kot pri običajnih dvoosnih polprikolicah. Ta funkcija prav tako podaljša ži-



vljenjsko dobo osi. Zgornjo strukturo in integracijo podvozja izboljšujeta še asistenčni okvir in pritrditev karoserije, ki preprečujeta vibracije in hrup s povečanjem stabilnosti vozila. K.SKS B je lahko opremljen s 5-stopenskim hidravličnim cilindrom tipa H z dvizžno zmogljivostjo 250 barov, kar omogoča učinkovito nakladanje in razkladanje tovora. Zasnovan je za tovornjake v konfiguracijah 4x2, 6x2, 6x4.

SCHWARZMÜLLER

Pri Schwarz Müllerju so predstavili vrsto inovativnih prikolic. Pokazali so novi terenski polpriklopnik za ekstremne razmere, ki so ga na trg lansirali skupaj z inovativnim proizvajalcem vozil Benzberg. Prekucnik je namenjen prevozu tovora po neutrjenem terenu v gradbeništvu. Poleg tega si je bilo moč ogledati aluminijasti toplotno izoliran prekucnik, 3-osni polpriklopnik z aluminijastim podvozjem in ohišjem, trisosno ULTRALIGHT prikolicico in štirisosno nizkopodno prikolicico namenjeno za prevoz gradbenih strojev.



SAF HOLLAND

SAF Holland je predstavil podperne noge SAF Hercules Compact, ki so še posebej primerne za pritrditev na mega prikolice ali prikolice z osrednjo osjo. Novost v portfelju izdelkov je tudi vrtljiva opora za toge vlečne prikolice, ki olajša priklapljanje priklopnikov s osrednjo osjo in nov koncept krmiljenja iz družine vzmetenja SAF INTRA, ki omogoča lažje manevriranje gospodarskih vozil v mestnem prometu.



ACAR - ELEKTRIČNI DOSTAVNIK

EVUM Motors je na sejmu Nufam predstavil majhno tovorno vozilo imenovano aCar z električnim pogonom na vsa štiri kolesa in dosegom do 200 km. V dolžino meri le 4,08 metra, širina pa znaša 1,5 metra. Masa praznega vozila skupaj z baterijama znaša 1.100 kg. Lahko ga opremito z litij-ionskimi baterijami kapacitete 12 ali 24 kWh. Poganjata ga dva elektromotorja (na vsaki osi po eden) moči 10 kW, največja hitrost je 70 km/h. Idealen za trgovce in prevoz blaga, v vinarstvu in urejanju okolice, za komunalne storitve, turizem, poštno pakete in na letališčih.

FRAMO

Pionir elektrifikacije srednjih in težkih tovornjakov se je prvič predstavil na NUFAM-u v Karlsruheju. Na ogled je bil njihov 40-tonski električni tovornjak s pogonsko močjo 400 kW (560 KM) in z baterijo kapacitete 231 kWh. Tovornjak lahko prevozi 130 do 150 kilometrov brez ponovnega polnjenja. Podjetje že od ustanovitve leta 2014 razvija baterijsko-električne tovornjake v razponu bruto mase od 7,5 do 44 ton. Do danes so na ceste pripeljali skoraj 30 vozil. Ekipa podjetja Framo deluje tudi na tržišču predstavitev baterije generacije 3.0. „V primerjavi z generacijo 2.0 smo znatno povečali gostoto energije. To pomeni več dosega z istim prostorom za namestitve in s tem manjšo maso. Sistem ima modularno strukturo in ga je mogoče po potrebi spremeniti,“ sta povedala Andy Illgen in André Beuchold, ki se nanašata na velike prednosti svojih vozil v primerjavi z običajnim motorjem z notranjim izgoranjem. Vozila Framo so zasnovana tudi za doseg do 250 kilometrov, trenutno ponujajo enosmerno polnjenje do 150 kW. Od pomladi 2020 bi moralo biti na voljo tudi polnjenje do 300 kW.





DIGITALIZACIJA, PRILOŽNOST ZA PANOGO TRANSPORTA IN LOGISTIKE

Digitalizacija ali industrija 4.0 številnim velikim podjetjem povzroča težave pri tradicionalnem poslu. Digitalizacija vstopa tudi v panogo transporta in logistike, čeprav to marsikomu ni všeč. Podjetja, ki se tega koraka ne bodo lotila in ugriznila v kisló jabolko, bodo zaostala in jim ne bo uspelo konkurirati drugim podjetjem na trgu. Nizke marže v panogi pomenijo ob znižanju cen storitev tudi za 10 odstotkov izgube pri zdajšnjem modelu poslovanja.

Besedilo: Marko Kroflič

DRUGA PODROČJA so izkusila preobrazbo že (trgovina, potovanja, zabava), v transportno logistični panogi se digitalizacija šele začne. Ta panoga je zelo razdrobljena, prevladujejo ročni procesi, kar je velika priložnost za izboljšave. Ob nizki marži sta optimiranje in digitalizacija procesov edina rešitev za izboljšanje poslovanja podjetij. V projekte digitalizacije so ladjarji in logisti med 2012 in 2017 vložili več kakor 3 milijarde EUR. To ponuja velike priložnosti zagonskim podjetjem na tem področju, da razvijejo storitve, ki so potrebne za razvoj transportno-logistične panoge. Glavne težave, ki tarejo to panogo, so pretok informacij, množica neučinkovitih ročnih procesov s slabim dostopom do informacij (razpoložljiv prazen prostor na transportnih sredstvih) in razdrobljenost trga. S pomočjo



digitalizacije bo trg in različne ponudnike lažje povezati v enoten sistem. Vse to je velik potencial in priložnost, da se transportno-logistična panoga razvije s pomočjo digitalizacije. V Evropi je več kot 300 tisoč prevoznikov različnih velikosti – od nekaj tovornih vozil, kjer lastniki sami vozijo do velikih podjetij z nekaj milijardami kapitala, kjer največje podjetje DB Schenker dosega le nekaj nad 2-odstotni tržni delež. Od ponudnikov storitev to zahteva, da se povezujejo in na ta način z večjim obsegom dela ponudijo boljše pogoje. Manjši ponudniki ne morejo konkurirati, saj ne morejo izkoristiti svojih virov in sredstev v celoti. Sodelovanje je težko doseči, ker ni medsebojnega zaupanja. Ponudniki med sabo tekmujejo z nizkimi cenami, da lahko opravijo storitve, kar pa onemogoča dodano vrednost. Naročniki

TOVORNE PNEVMATIKE **BFGoodrich** Tires

ROUTE CONTROL S ROUTE CONTROL D ROUTE CONTROL T

LJ | 041 788 866 MB | 041 37 37 70 CE | 051 681 681 NM | 041 754 003 GO-KP | 051 277 998

PRIGO

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

PE Brdo
Mladinska ulica 89
1000 Ljubljana

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

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

na drugi strani dobijo slabšo kakovost storitve, ker morajo ponudniki zaradi omejevanja stroškov ponuditi nižjo kakovost storitve.

ZMANJŠANJE OBSEGA PRAZNIH KILOMETROV IN ČIM MANJ ROČNEGA DELA

V letu 2016 je bil delež zasedenosti tovornega prostora samo 60-odstoten – 40 odstotkov priložnosti za izboljšave. Vozila so se vračala prazna ali le delno zasedena, kar je transportno-logistično panogo stalo najmanj 100 milijard evrov – velik delež glede na to, da je obseg poslovanja v tej panogi 300 milijard evrov letno, dobiček podjetij pa znaša 10 milijard evrov.

Digitalizacija in avtomatizacija osnovnih procesov (pošiljanje naročil, konsolidacija tovora) pomenita veliko priložnost za prihranek v transportno-logistični panogi. Vsi analogni procesi pomenijo tudi znatno povečanje izgube informacij (napake, zamude). Ročno iskanje in usklajevanje pošiljatelj in prevoznikov je že dolgo neučinkovito in drago.

Sodobna programska oprema v oblaku v številnih panogah omogoča nemotene, učinkovite in hitre transakcije. Razmere v transportno-logistični panogi so veliko slabše – uporabljena programska orodja pogosto ne omogočajo optimalnih operativnih dejavnosti. Postopki so dolgotrajni in neučinkoviti, postopki prenosa dokumentacije so okornimi, manjka tudi sledenje tovora v realnem času, ki prinaša koristi vsem v dobavnih

GS1 je mednarodni standard za identifikacijo. Uporaba standarda GS1 je osnova za digitalizacijo procesov v transportno-logistični panogi. GS1 Slovenija je neodvisna in nepridobitna organizacija na področju mednarodnih standardov GS1 za identifikacijo, zajem in elektronsko izmenjavo podatkov v Sloveniji. Ima več kot 3500 članov oziroma uporabnikov, predvsem iz predelovalne in trgovske dejavnosti, logistike ter zdravstva.

Robotizacija je pomemben korak v digitalizacijo transportno-logistične panoge. Največji potencial je v avtomatiziranih in robotiziranih skladiščih, kjer se ob pomanjkanju ustrezne delovne sile meja upravičenosti niža. Trenutno je meja, ko je za določeno delovno mesto investicija v robotizacijo upravičena, 25.000 evrov letnih stroškov. Ob povečanem povpraševanju pa težava nastane pri implementaciji, saj ponudnikom ne uspe zadovoljiti povpraševanja na trgu – pomanjkanje ustreznih inženirskih kadrov.

Avtonomna vožnja bo tudi primer digitalizacije, kjer pa glede na prvotne napovedi izvedba zaostaja. V fazi razvoja se je pokazalo, da je implementacija težja od prvih optimističnih napovedi. Poleg zakonodajnega področja je treba tudi implementirati digitalizacijo s fizično tehnologijo, kar je v realnosti težko.

Pri odločitvi za digitalizacijo v podjetjih še vedno prevladuje izračun upravičenosti investicije (ROI) – kdaj se bodo vložena sredstva povrnila. V določenih primerih je treba pretehtati, ali je ta vidik edini, na katerega je treba biti pozoren. Če konkurenca na trgu ponuja storitve po nižjih cenah, ker je vložila v digitalizacijo, je potreba po vložku nujna za nadaljnje izvajanje storitev – konkurenčna ponudba in dodano vrednost za podjetje.

verigi – pošiljatelju, prevozniku in prejemniku. Vse to je še dodaten pritisk na marže, ki dosegajo med 2 in 3 odstotke, pri večjih in boljše organiziranih ta dosega do 5 odstotkov.

Digitalizacija lahko pomaga izvajalcem storitev v transportno-logistični panogi, da se razlikujejo od svojih konkurentov, dosežejo nove kupce in obdržijo obsto-

ječe. Lastniki podjetij v transportno-logistični panogi imajo prednost zaradi sredstev, ki jih imajo, svojega strokovnega znanja in izkušenj, odnosov s strankami – kupci in dobavitelji. Vendar vse to ne bo dovolj, če se podjetja ne bodo lotila digitalizacije, saj bodo poslovni modeli zagonskih podjetij povečali pritisk na marže – te se bodo znižale. Ob pomanjkanju denarnih sredstev bo vlaganje v razvoj težje. Novi ponudniki bodo ponudili boljše storitve po nižji ceni. Velika tradicionalna podjetja morajo izkoristiti možnosti, ki jih ponujajo zagonska podjetja ter svoje ročne procese nadomestiti z učinkovitejšimi digitalnimi, sprejeti digitalne poslovne modele in opredeliti inovativne načine za pridobivanje tržnega deleža. Na ta način se bodo rešile iz pasti z nizko dodano vrednostjo v panogi.

Digitalizacija procesov ni samo odločitev vodstva podjetja. Najpomembnejši za njegovo uspešno implementacijo so zaposleni, uporabniki. V fazi odločanja je potrebno misliti tudi nanje in jih vključevati v uvajanje. V kolikor zaposleni ne sprejmejo sprememb, cilj ne bo dosežen v celoti.



EUROTON

KAKOVOSTNI AVTODELI

VSE ZA TOVORNA VOZILA

ŠIROK IZBOR PNEVMATIK

SKLOPKE, ZAVORNE PLOŠČICE, BRISALCI,...

Za dodatne informacije pokličite naša terenska prodajalca:

Renato Sotrell | Štajerska, Koroška | 051 268 555
Srečko Vinko | Notranjska, Dolenjska, Gorenjska | 051 666 787

www.euroton.si

NACIONALNI LOGISTIČNI FORUM 2019

Nacionalni logistični forum (NLF), ki ga tradicionalno organizirajo: SPICA, GS1 in ZZI ob podpori sponzorjev in z medijsko podporo naše revije, je tudi letos postregel z aktualnimi prispevki s področja logistike in mobilnosti. 19. septembra 2019 je polna dvorana v Kristalni palači BTC spremljala več kompetentnih poročevalcev. Poseben poudarek je bil na celovitem upravljanju pošiljk, od naročila, preko proizvodnje in transporta, do končnega prejema pri kupcu in na popolni vidnosti celotne poti izdelka. Drugi poudarek letošnjega foruma je bil na neločljivi povezavi med fizičnim svetom in njegovim digitalnim dvojčkom. Dogodek poskuša zelo konkretno obravnavati vsebine, veliko pa je priložnosti za individualne pogovore med kolegi in strokovnjaki.

Besedilo: dr. Josip Orbančić; fotografije: dr. Josip Orbančić, NLF

KAKO LAHKO PAMETNA LOGISTIKA POMAGA K USPEŠNOSTI SLOVENSKEGA GOSPODARSTVA

Moderator dogodka Andrej Planina je najprej predal besedo, otvoritveni in pozdravni nagovor generalni direktorici GZS, mag. Sonji Šmuc. Nakazala je več izzivov logistične dejavnosti in njenega pomena za gospodarstvo. Poudarila je tudi problematiko in tveganja. Navzoče je informirala, da je EU v Beogradu ustanovila Stalni sekretariat transportnega združenja, ki ga sestavljajo EU in šest partnerskih držav Zahodnega Balkana – Albanija, Bosna in Hercegovina, Kosovo, Republika Severna Makedonija, Črna gora in Republika Srbija. Cilj je pomagati tem državam k boljši logistiki in transportu na poti k priključevanju v EU. Slovenija je imela pomembno vlogo pri tem. Predstavnštvo je odprla komisarka Violeta Bulc. Opozorila je tudi na DIH Slovenije (Digitalno inovacijsko stičišče Slovenije) kot osrednjo nacionalno točko za digitalno transformacijo Slovenije (<https://dih.slovenia.si/>)

V nadaljevanju so se zvrstili naslednji referati:

Aleš Lampret, Kuehne + Nagel, d. o. o.: Koraki od prazne parcele do kompleksne in celovite logistične storitve za svetovnega farmacevta

Aljaž Kovač, Intereuropa, d. d.: V čem je zunanji specialist logist navadno boljši od lastnega upravljanja logistike

Branko Nastran, DARS, d. d.: Delovanje Prometnega informacijskega centra in njegova vrednost za upravitelje in voznike tovornih vozil

Igor Hočevnar, LogChain: Kako odprta digitalna logistična platforma lahko poveže vse sodelujoče v oskrbovalni verigi

Antonio Zrilić, Logiko, d. o. o.: Kako pametno uporabiti vse razpoložljive logistične kapacitete

Albert Vidal, Mecalux: Kaj se v svetu dogaja glede fizičnega upravljanja artiklov v skladišču

Robi Košir in Miha Svetelšek, BTC Logistični center: Primer dobre prakse digitalizacije in analitike podatkov v BTC logistiki

Janez Zaletel, GS1 Slovenija: Uporabnost in nujnost elektronske izmenjave podatkov med partnerji v oskrbovalni verigi



Odmor je priložnost za mreženje.

POUDARKI

Na začetku je vse navdušila zgodba o gradnji Logističnega centra **Kuehne + Nagel, d. o. o.**, na Brniku, kjer je poročevalec predstavil, kako je bil gozd spremenjen v logistični center. Vse skupaj se je zgodilo v dobrem letu dni od julija leta 2017 do septembra 2018. Center danes zelo uspešno deluje.

Nakazane so bile prednosti outsourcinga logistike na specialista. Spričo zastojev na cestah je precej zanimanja bilo

pri poročanju DARS-a glede predvidevanja teh zastojev in ukrepanja za omilitev posledic za logiste.

Digitalni nered in orodje za pomoč pri njegovem obvladovanju so zelo pomembni. Predstavljena je bila digitalna logistična platforma, s katero to lažje obvladujemo, ter konkretna uporaba na primeru BTC.

Ustrezna pozornost naj bo namenjena iskanju notranjih rezerv v logistiki in tudi odpravljanju ozkih grl. Precej obsežno pa je predstavljena skladiščna logistika in novejša rešitve podpore skladiščne logistike s primeri.

GS1 je predstavil elektronsko izmenjavo podatkov med partnerji in poudaril zlasti izmenjavo matičnih podatkov. Tukaj igra pomembno vlogo uporaba Standarda GS1 EPICS, ki temelji na K modelu (kdo, kje, kaj, kdaj, zakaj = vidnost). Predstavljena je tudi logistika gotovine v Sloveniji.



2D-koda na logistični nalepki GS1.

OKROGLA MIZA

Referenti so na koncu foruma sodelovali na okrogli mizi, na kateri so se osredotočili na:

- projekte v logistiki in možnosti ter načine pridobivanja sredstev za njih,



Okrogla miza



- elektronsko izmenjavo podatkov, pri čemer je precejšen napredek, vendar so tudi odpori in težave. Tukaj ima zlasti vlogo državna uprava, ki je vpeljala obvezno elektronsko izmenjavo podatkov. Italija pa je prva država, ki je vpeljala obvezen elektronski račun.

- poudarjen je bil pomen izmenjave matičnih podatkov, zato bo na naslednjem forumu dan večji poudarek tej temi.

- precej se je govorilo o robotizaciji v skladiščih, kar pri nas še ni zaživel, razen nekaterih izjem. Tukaj gre tudi za visoke stroške. Navedeno je, da bo to aktualno, ko bo letni strošek delavca presegel 25.000 evrov – sedaj je še pod 20.000 evrov. Prav tako je bil posredovan podatek, da zelo informatiziran viličar stane 250.000 evrov, kar pa je za zdaj veliko. So pa zelo razvite druge metode avtomatizacije v skladiščih.

SKLEP

Nacionalni logistični forum, ki je tokrat gostil tudi dva tuja referenta, obravnava najaktualnejše teme logistike z različnih vidikov. V ospredju so informacijska podpora, digitalizacija in avtomatizacija s ciljem izboljšanja in racionalizacije logističnih procesov. Udeleženci imajo možnost postavljanja vprašanj in izražanja svojih mnenj. V odmorih pa se razvije mreženje in vzpostavijo se stiki in izmenjajo izkušnje ter pogledi. Vsekakor pomemben enodnevni dogodek za logistične strokovnjake in druge zainteresirane.



Začetek foruma – moderator Andrej Planina.



iLOGISTIČNI CENTER V NEPOSREDNI BLIŽINI LJUBLJANSKEGA LETALIŠČA

Po enajstih mesecih gradnje je podjetje cargo-partner ob slovesnem odprtju iLogističnega centra v bližini ljubljanskega letališča pripravilo dogodek s slavnostno večerjo. Novi iLogistični center je največji logistični kompleks v celotni skupini cargo-partner.

PODJETJE CARGO-PARTNER uradno je 12. septembra odprlo iLogistični center Ljubljana z dogodkom, na katerega so povabili več kot 300 gostov. iLogistični center, ki je v neposredni bližini ljubljanskega letališča, so začeli uporabljati že avgusta. Po enem mesecu uspešnega delovanja so otvoritveni dogodek izkoristili tudi kot priložnost za zahvalo odgovorni projektni skupini, ključnim strankam in partnerjem v regiji, ter skupaj z njimi proslavili uspeh. Večer se je začel s kratkimi nagovori generalnega direktorja skupine cargo-partner Stefana Krauterja, generalnega direktorja podjetja v Sloveniji Viktorja Kastelica, avstrijske veleposlanice v Sloveniji, njene ekscelence mag. Sigrid Berka in podpredsednice vlade ter ministrice za infrastrukturo Alenke Bratušek. Za tem je g. Kastelic na oder povabil projektno skupino za iLogistični Center in se jim zahvalil za uspešno gradnjo in izvedbo. V nadaljevanju je slavnostno večerjo spremljal dinamičen "light show", živa glasba, ki jo je izvedla jazz skupina Perpetuum Jazzile, ter atraktiven plesni show z rekviziti pod okriljem priznanega slovenskega koreografa Mihe Krušiča. Viktor Kastelic, generalni direktor podjetja cargo-partner v Sloveniji, je odločitev za naložbo v višini 28 milijonov evrov pojasnil na takole: „Naš cilj je izkoristiti to strateško pomembno voz-



Stefan Krauter, generalni direktor skupine cargo-partner, avstrijska veleposlanica v Sloveniji, mag. Sigrid Berka in podpredsednice vlade ter ministrice za infrastrukturo Alenka Bratušek.

lišče v središču Evrope z najsodobnejšim logističnim kompleksom in pod eno streho združiti sedež in prostore iz več lokacij v Ljubljani. V projekt smo vložili veliko truda, saj želimo ponuditi najboljše delovne pogoje, biti odlični delodajalec za naše osebje in najboljši partner za naše stranke!» Stefan Krauter, generalni direktor skupine cargo-partner, je izrazil svoje navdušenje nad pravočasnim zaključkom projekta in vse večjo prisotnostjo podjetja

v Sloveniji: «S svojo ugodno geostrateško lego Slovenija predstavlja naravno povezavo med srednjo in jugovzhodno Evropo. Poleg tega sta pristanišči Koper in Trst pomembni povezovalni točki med Azijo in Sredozemljem. Ta velika naložba bo utrdila našo razvejano mrežo, potrdila naše dolgoletne izkušnje v Srednji in Vzhodni Evropi ter zagotovila idealno osnovo za našo nadaljnjo rast.» Avstrijska veleposlanica v Sloveniji, njena ekscelence mag. Sigrid Berka, je

poudarila pomen naložbe za razvoj regije in pohvalila prispevek podjetja cargo-partner k prepoznavnosti Slovenije kot uspešnega evropskega logističnega vozlišča in k ustvarjanju sodobnega in privlačnega delovnega okolja. Projekt gradnje je nastal v sodelovanju z arhitekti Protim Ržišnik Perc. Kljub zahtevnosti in velikosti objekta je bil končan v enajstih mesecih. Avgusta 2019 so se vse cargo-partner pisarne in skladišča v Ljubljani, vključno s slovenskim sedežem podjetja, preselili v nove prostore, medtem ko je koprška pisarna ostala v Serminu.

O SKLADIŠČNEM OBJEKTU

S skupno skladiščno površino 25.000 m², je iLogistični center Ljubljana eden izmed večjih skladiščnih kompleksov v državi. Skladišče ima 44 nakladalnih vrat za tovornjake in več kot 20 tisoč paletnih mest. Objekt ima 6.000 m² namenjenih skladiščenju na poličnih regalnih in storitvah dodane vrednosti, ter 5.000 m² prostora, namenjenega hitremu pretovoru ter skladiščenju blaga izrednih dimenzij. Poleg tega je ob sedanjem skladišču možna kasnejša dograditev dodatnih skladiščnih kapacitet v velikosti 8.500 m². Center omogoča skladiščenje v temperaturno nadzorovanih pogojih in izpolnjuje zahteve za skladiščenje in manipuliranje najbolj zahtevnega blaga, kot so zdravila in medicinski pripomočki, ter avtomobilska in visokotehnološka oprema. V visoko-regalnem predelu je vzpostavljena kombinacija indukcijsko vodnega, ozko-regalnega ter standardnega široko-regalnega sistema. V skla-

dišču se v skladu s standardom TAPA upošteva strog nadzor dostopa. Z dolgoletnimi izkušnjami in sodobno opremo podjetje omogoča kakovostno opravljanje vseh vrst logističnih storitev, kot so kratkotrajno in dolgotrajno skladiščenje, zbiranje in pakiranje pošilk, označevanje, hitri pretovor, konsolidacija, komisioniranje, večkanalna distribucija in celovita oskrba spletnih trgovin (eFulfillment).

O POSLOVNI STAVBI

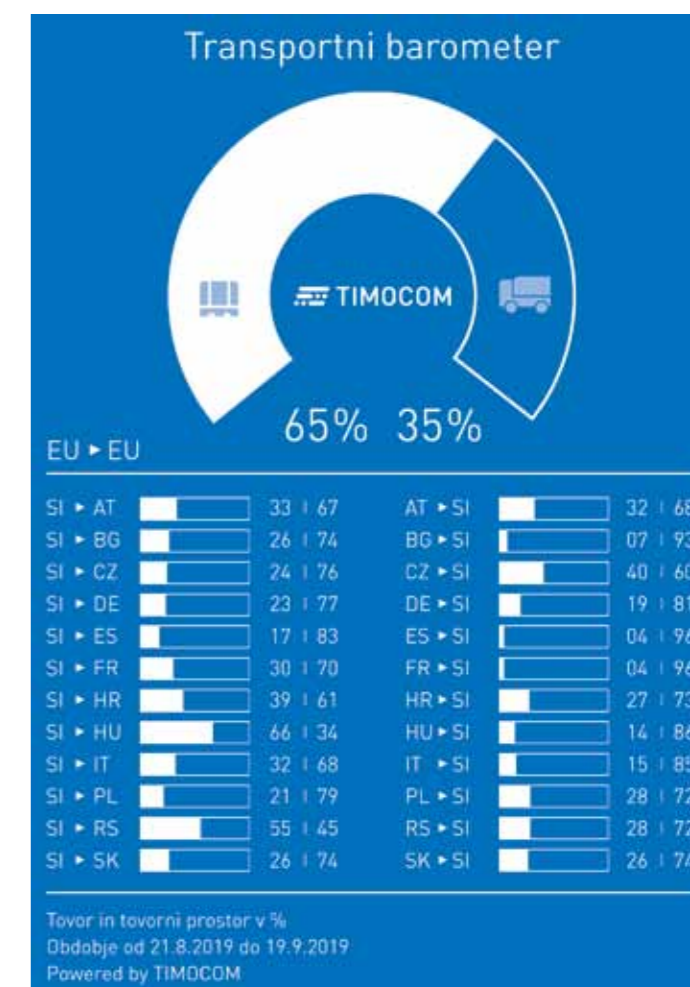
Poslovna stavba ima 4.000 m² pisarniških prostorov v štirih etažah v energetsko visoko učinkoviti zgradbi z integrirano pametno tehnologijo. V drugem in tretjem nadstropju so poslovni prostori podjetja cargo-partner, postori v prvem nadstropju so namenjeni zunanjim najemnikom, ki si želijo izkoristiti prednosti dobre lokacije v sodobnem okolju. V pritličju so recepcija, skupne sejne sobe, poslovni prostori za najemnike ter prostor za rekreacijo za zaposlene v podjetju cargo-partner. Viktor Kastelic, generalni direktor podjetja cargo-partner v Sloveniji, odziv zaposlenih na nov objekt komentira takole: »Naše pisarniško okolje s svojim odprtim in modernim dizajnom ponuja različne neformalne kotičke za sproščeno druženje zaposlenih. Poleg tega kotički za druženje ob kavi, terasa in balkoni zagotavljajo dodatne prostore za sprostitev in ustvarjalno komunikacijo. Naše osebje je novo delovno okolje pozdravilo z velikim navdušenjem, kar me še posebej veseli.« Tako kot skladišče tudi poslovni prostori sledijo sodobnim trendom: poleg

atraktivnih pisarn, velikih steklenih površin in teras s čudovitim razgledom na Kamniško-Savinjske Alpe na eni strani in na letališče na drugi, je posebnost tudi zelena stena v avli. Zaposlenim je, poleg številnih dinamičnih kotičkov za sprostitev in druženje ter veliko sodobno opremljeno kuhinjo z jedilnico za 50 oseb, na voljo tudi prostor za rekreacijo (fitness). Poleg tega je v stavbi integriran sistem samodejnega uravnavanja luči, pametnega uravnavanja klimatskih naprav ter nadzorovanega dostopa do notranjih prostorov. Pred poslovno stavbo je urejena polnilnica za električne avtomobile.

STRATEŠKA ŠIRITEV SVETOVNIH LOGISTIČNIH ZMOGLJIVOSTI

Podjetje cargo-partner je v Sloveniji prisotno od leta 1996, trenutno pa ima v državi več kot 100 zaposlenih. Z iLogističnim centrom v Ljubljani podjetje v prvem letu ustvarja 30 novih delovnih mest in pomembno prispeva h gospodarskemu razvoju širše regije. Leta 2018 je agencija SPIRIT Slovenija podjetje cargo-partner razglasila za enega izmed štirih najboljših tujih vlagateljev ter projektu izgradnje novega logističnega centra podelila nagrado Invest Slovenia FDI Award v kategoriji "Logistični center/vozlišče". V zadnjih letih je skupina cargo-partner veliko vlagala v širitev svojih logističnih zmogljivosti po vsem svetu. Poleg projekta v bližini ljubljanskega letališča, so najnovejše naložbe še novi iLogistični centri v v Sofiji, na Dunaju in v Pragi, pa tudi širitev iLogističnega centra v Dunajski Stredi na Slovaškem.





Luka Koper na 80. mestu v svetu

Agencija Združenih narodov za trgovino in razvoj (UNCTAD) vsako leto objavi lestvico najbolj povezanih kontejnerskih pristanišč. Osnova za razvrstitev je indeks LSCI – Liner Shipping Connectivity Index, ki temelji predvsem na številu in pogostosti povezav z drugimi pristanišči ter velikosti ladij, ki v njih plujejo. Med 900 ocenjenimi pristanišči je na vrhu lestvice letos pristal Šanghaj. Med prvo dvajseterico prevladujejo azijska pristanišča, od evropskih najdemo le Antwerpen, Rotterdam in Hamburg. Koper se je uvrstil na 80. mesto in je že od leta 2006, odkar UNCTAD objavlja lestvico, najvišje uvrščena kontejnerska luka v Jadranu. Trst se je uvrstil na 84., Reka na 86., Benetke pa na 189. mesto. Celotna lestvica je dostopna na <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=170026>.

Jadranska transportna pot je v zadnjem desetletju močno povečala svoj pomen. Leta 2009 so štiri severnojadranska pristanišča skupaj pretovorila 1,12 milijona TEU, lani že 2,47 milijona TEU. Koper je danes po povezljivosti s pristanišči severnega Jadrana precej izenačen, saj so večinoma vključeni v iste ladijske linije. Razlikujejo se po pretovoru, po številu kontejnerskih enot, ki jih posamezna ladja pretovori. V Kopru imajo zdaj 40-odstotni delež pri kontejnerskem prometu v severnem Jadranu in so največji terminal v regiji, v letu 2019 pa načrtujemo doseči zgodovinski pretovor 1 milijon TEU.



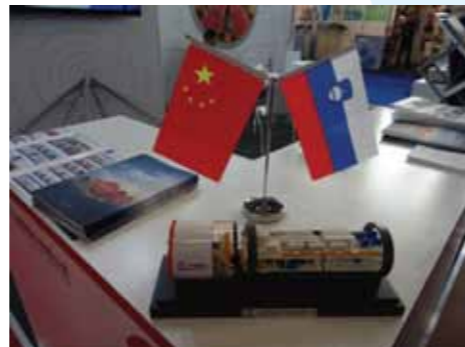
Logistični center Kuehne + Nagel na Brniku (vir: Gorenjski glas)

MOS Celje 2019

Letos je bil med 10. in 15. septembrom v Celju že 52. sejem MOS (Mednarodni sejem obrtništva in podjetništva). Obiskali smo prvi, otvoritveni dan. Ker so bili najvišji vladni predstavniki v Moskvi, je letos sejem odprl minister za okolje in prostor Simon Zajc. Po videolinku je udeležence nagovoril tudi minister Počivalšek. Minister

Zajc se je sestal tudi z ministrico za ekonomijo Črne gore, si ogledal sejem in odprl razstaveni prostor Črne gore in LR Kitajske. Minister je v otvoritvenem govoru poudaril pomen krožnega gospodarstva, kot novega razvojnega modela, ki ob skrbi za okolje omogoča tudi konkurenčnost gospodarstva. »Trajnostna raba virov in energije ter zmanjševanje proizvodnje odpadkov sta se pri podjetjih in občinah, ki to že upoštevajo, izkazali za konkurenčni.« je povedal. Da bi obrtniki, podjetniki in gospodarstveniki lažje realizirali investicije, je minister predstavil tudi dejavnosti za odpravljanje zaostankov pri vlaganju vlog in pridobivanju okoljevarstvenih soglasij na Agenciji RS za okolje ter spremembe lani uveljavljene gradbene zakonodaje, ki je olajšala postopke pri pridobivanju gradbenih dovoljenj.

Od večjih logističnih družb smo na sejmu obiskali razstavne prostore Slovenskih železnic in Intereurope ter še nekaj drugih. Večjo pozornost je vzbudil razstaveni prostor Kitajske, ki je prikazala mehanizacijo za vrtnanje predorov. To jasno kaže njihovo zanimanje za gradnjo drugega tira Divača-Koper, ki je pretežno v predorih. Obiskali smo tudi forum Slovenija-Kitajska. Letošnja država partnerica je bila Črna gora. Zanimiv je bil forum štirih držav bivše Jugoslavije – Slovenije, Hrvaške, Srbije in Črne Gore, kjer je bilo prikazano stanje v teh državah, sodelovanje in nadaljnje možnosti.



Razstaveni prostor v kitajskem paviljonu v Celju, ki kaže sodelovanje Slovenije in Kitajske – v ospredju stroji družbe CRCHI za vrtnanje predorov (foto: Orbančić).

Ali se poslavljamo od lesenih palet?

Po dveh letih preizkusa so se v družbi Trans-o-flex (Weinheim Nemčija) poslovili od lesenih palet v nacionalnem prevozu na dolge razdalje. Namesto tega uporabljajo plastične higienske palete. Po navedbah podjetja je ekspresna služba za približno milijon evrov kupila približno 30.000 teh palet H1. »Ker higienske palete trajajo veliko dlje, so okolju prijaznejše kot tradicionalne lesene palete, naložba pa bo srednjeročno zmanjšala naše stroške. Poleg tega sprememba prinaša dodatne operativne koristi,« so pojasnili. Obstoječe lesene evro palete so v povprečju zdržale osem obratov in so bile potem tako poškodovane, da so jih morali zamenjati. Novo paleto H1, katere dimenzije so enake prej uporabljeni evro palet iz lesa, so preizkušali približno dve leti v prometu med Hannovrom in Hamburgom. Od 30 palet H1, ki se uporabljajo pri vsakodnevnem prevozu, sta bili v celotnem preizkusu le dve poškodovani.



Trans-o-flex plastične palete

Plastična paleta je tudi lažja od lesene, ki tehta 24 kilogramov, v svoji kratki življenjski dobi vsrka vse več vlage in postane še težja. Plastična tehta 18 kilogramov, kar je četrtno manj. S tem se zmanjša transportna teža polne prikolice na vsaki vožnji. Pri paletah H1 ne šteje le njihova teža, pa tudi videz in čistoča. Kupci farmacevtskih izdelkov, ki predajo nove, svetle lesene palete, se upravičeno pritožujejo, če dobijo nazaj temne lesene palete. Ker le lahke palete ustrezajo kakovostnemu razredu A, ki je predpisan v skladu s pravili dobre distribucijske prakse (BDP) za prevoz farmacevtskega blaga. Plastične palete so, dokler so operativne, v skladu z BDP. S prehodom na nove palete H1 so v Trans-o-flexu spremenili in optimizirali notranje procese. Mešane palete, ki prihajajo od enega kupca, so še vedno pakirane v poslovalnici. Prazne lesene palete se ne uporabljajo, temveč se zberejo in običajno kupcu vrnejo ob naslednjem prevzemu. Zaposleni v podjetju Trans-o-flex zdaj pakete pakirajo na plastične nosilce tovora, kar je mogoče jasno prepoznati po posameznih QR-kodah.

Nemčija je po junijskem osem odstotnem padcu izvoza julija nepričakovano zabeležila njegovo rast. Skupna vrednost izvoženih dobrin je dosegla 115,2 milijarde evrov, kar je 0,7 odstotka več kot junija in 3,8 odstotka več kot julija lani, kažejo podatki državnega statističnega urada Destatis. Za rast izvoza je bila zaslužna trgovina z nečlanici EU, kamor so nemška podjetja julija izvozila za 9,8 odstotka več kot mesec prej. Izvoz v članice EU se je medtem zmanjšal.

Urad za makroekonomske analize in razvoj (Umar) je znižal napoved letošnje gospodarske rasti za 0,6 odstotne točke na 2,8 odstotka, za prihodnje leto pa napoveduje triodstotno gospodarsko rast (nižjo za 0,1 odstotka). Umarjeve znižane napovedi gospodarske rasti bodo tako neposredno vplivale tudi na državni proračun za prihodnje leto. Nova zgornja meja dovoljene proračunske porabe je znižana za sto milijonov evrov, z 10,45 na 10,35.

Kot poroča Delo, drugi tir samo zaradi Glinščiце zamuja pol leta. Z ovadbo dela revizije, začetek glavnih del na trasi proge Divača-Koper zamuja. Nasprotniki drugega tira s pomočjo civilnih iniciativ še vedno zahtevajo spremembe DPN.

Slovenske železnice na železniški postaji Ljubljana so uredile začasno varovano parkirišče, kar lahko pomeni, da je začetek gradnje potniškega centra Emonika še vedno oddaljen.

Nizozemska letalska družba KLM je peti največji letalski prevoznik na svetu in letos praznuje stoletnico. Ob tem so povabili potnike, naj ne letijo, če to ni res nujno. Do zdaj so nas k odgovorni izbiri prevoza nagovarjale okoljske organizacije, zdaj pa so se tega lotili še sami avioprevozniki. Nekateri usmerjajo potnike na vlake, namesto na letala. To lahko pomeni, da se vse bolj zavedajo vplivov letalskega prevoza na okolje. Je pa res, da je letalskih potovanj preveč in so problemi pri tem zaradi stavk, varnostnih groženj, vremenskih in drugih zadev veliki.

Po nesreči v predoru Hrastovlje, ko so se konec junija iztirile cisterne kerozina, so zaposleni Slovenskih železnic progo začasno sanirali. Po nekaj dneh so zagotovili ustrezno raven varnosti, da so vlaki skozi predor lahko vozili s hitrostjo 20 kilometrov na uro. Progo pa so do konca sanirali med načrtovano avgustovsko zaporo. Fotografije Miška Kranjca si oglejte na <https://novaproga.wordpress.com/2019/08/23/foto-zakljucna-dela-v-predoru-hrastovlje/>.

V potniškem terminalu Luke Koper se je 14. septembra, v čast priključitve Primorske in Istre domovini zgodil zanimiv umetniški dogodek pod naslovom Simfonia Kopra. Nastopil je orkester Slovenske filharmonije, ki mu je dirigiral nemški dirigent Philipp von Steinaecker. To bo prvi umetniški dogodek na tem industrijskem območju in naj bi postal tradicionalen.

Skupina Cargo-partner je v začetku septembra v bližini brniškega letališča odprla nov logistični center. Ima 25.000 kvadratnih metrov površin, iz centra bodo oskrbovali naročnike v srednji in jugovzhodni Evropi. Gradnja je trajala enajst mesecev, stroški investicije pa so bili 28 milijonov evrov.


Poslovodstvo Adrie Airways in Sindikat prometnih pilotov Slovenije sta 17. septembra podpisala novo kolektivno pogodbo. Stavke, ki so bile napovedane v septembru in oktobru, odpadejo. Piloti so v pogajanjih od družbe zahtevali predvsem boljše delovne razmere. Kljub temu pa so se zaradi pomanjkanja letal in sredstev v poslovanju družbe pojavile znatne težave, odpovedovanje in prestavljanje letov.

Vpliv logističnih poslov na slovenski izvoz

Slovenija je letos, v obdobju januar-julij, kar za 14,6 odstotka povečala izvoz. Znašal je skoraj 21 milijard evrov. Natančnejša analiza, ki jo je naredil časopis Delo, pokaže, da je ta presenetljiva rast predvsem posledica menjave s Švico, zasnovano na logističnih poslih. Če bi to odšteli, bi bila rast le okoli 6-odstotna, to pa je skromnejše kot v zadnjih treh letih, ko so ti odstotki dosegali tudi dvomestna števila. Vzrok vsega navedenega pa je lansko odprti logistični center na Brniku, logističnega velikana Kuehne + Nagel. Investicija je bila vredna okoli 50 milijonov evrov. To je center za logistiko farmacevtskih izdelkov za širšo regijo. Seveda ima pri tem glavno vlogo Novartis, ki je lastnik Leka. Ta družba se še naprej širi, saj v Ljubljani investira 7,5 milijona evrov v razvojni center. Vidimo torej, da ima neka sorazmerno majhna investicija v logistiko večji vpliv na državo in njeno gospodarstvo. Ta »presenetljiva novica« pa je trajala le en dan. Objavljeno je, da je prišlo do napake in da bodo podatki popravljeni. Natančnih informacij še nimamo. Pri branju presenetljivih dosežkov moramo torej biti previdni!

Razvrstitev letu 2019	Indeks LSCI (točke po letih)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
80. mesto	Koper	19.44	20.40	20.50	20.64	21.41	25.49	27.70	31.41	32.79	36.74
84. mesto	Trst	17.04	18.63	19.40	18.88	19.29	23.27	25.27	28.85	31.33	35.54
86. mesto	Reka	16.69	18.10	18.23	18.33	19.18	22.16	25.08	28.71	30.94	35.21
1. mesto	Šanghaj	107.17	122.48	117.16	117.80	120.22	125.34	127.86	126.39	133.58	134.32

Lestvica razvrstitve pristanišč in točke dosežene v letih 2010–2019 (vir: Luka Koper).



ZELO TANEK ZAJEDAVEC V ČREVESJU ČLOVEKA IN NEKATERIH ŽIVALI, KATEREGA LIČINKE PÓVZROČAJÓ TRIHINÉLOZÓ	PREBIVALEC RUDARSKEGA REVIRJA	FRANČOSKI STRELEC (JEAN-PIERRE)	LJUDSTVO V MIJANMARU IN TAJSKI	KONEC GESLA	OSKAR KOGÓJ	MESTO V SIRIJI	PREBIVALEC IGA	ŠPICA PRI KOLESU
PROŽNA PONJAVA, KANVAS								
VLEKA TOVORNIH LADJ PO REKAH								
NEKDANJI ITALIJANSKI SMUČAR EDALINI					AMERIŠKI PLES, STEP FOTOGRAF, Z RENTGEN, ŽARKI			
GLASBENA USPEŠNICA			FILOZOF JERMAN					
			MAX EBERT					
IRIDIJ		AMERIŠKI IGRALEC (RALPH) PEVEC STEWART						
LAŽ								
ITALIJAN. PISATELJ (UMBERTO) ŽEVSÓV SIN, EAK			IGRALKA RINA ROČAJ				POŠKODBA TKIVA ZARADI UDARCA	SALOM AŠ
NEKDANJI IZRAELSKI POLITIK, VEČ-KRATNI MINISTER (1915 DO 1961)	TRENUTEK, HIP	SRAMNI PAS (KNJIŽNO)	6	FR. IZDELOVALEC KLAVIRJEV (SEBASTIEN)	JUNAK IZ VZHODNO OD RAJA VRSTA SPOJINE		OPORNIK NOŠENJE (KNJIŽNO)	MAJHEN ZAJEDAVEC RIBJE JAJČE
ŠALJIVA GLASBENA IGRA								AMERIŠKI SLIKAR (WYATT)
ČEŠKI DRŽAVNIK (TOMAŠ)							ŠELHAUS EDI BRAZILSKI LJUDSKI PLES	MADŽARSKI IGRALEC (PETER) OTOK V ALEUTIH
GLADKA TLA IZ ZDROBLJENE OPEKE							INDUSKA LASTOVICA	ZAVEST, MISLENJE
NICK NOLTE		REKA V BELORUSIJI NIZKO RASTJE V GOZDU					ŠVICARSKI POLITIK (GUSTAVE) REKA V ROMUNIJI	IVAN TAVČAR REKA V ZAHODNI FRANCIJI
VRSTA ZNAČILNA OBLIKA			VEDA O ATOMIH NEKO. SL. SMUČARKA (MATEJA)				FIN. PISATELJICA KALLAS KDOR NIMA DOMOVINE	
VISOKA TRAVA S SVETLO ZELEENIMI KLASKI V LATU							SUKNJA PRAVOVERNIH JUDOVI JOZE DEKLEVA	
AVTOR: GREGA RIHTAR	NAŠ PEVEC (ALFI)	DARE VALIČ ANT. IME SIRSKEGA MESTA HOMS			ELEKT-RARNA NA KOLPI TRTNI HROŠČ		ŠPANSKI PISATELJ BAROJA DVOJINA	MUSLI-MANSKA RELIGIJA REZILO (POGOV.)
REKA V HERCEGOVINI							KAR KAJ ODDAJA (KNJIŽNO) UMBERTO NOBILE	
FINSKO MESTO OB REKI VUOKSI							URÓŠ MAČEK KAČJI GLAS	PASIA HIŠICA ČETRTRA DIMENZLIJA SAŠO LAP BABICA V MEŠCAN. OKOLJU
DONAČA ŽIVAL ZA ČUVANJE DOMA				KDOR GOJI TRSNE SADIKE RUTENJU			VZDEVEK OLIVERJA MLAKARJA SMILJAN ROZMAN	
PREBIVALCI ISTRE							VRAŽNI OBESEK	
ČEHÓV ANTON		KAR KÓGA UROČI					KEMIJSKI ZNAK ZA ARZEN	GLEDA-LISKA IGRA RESNEGA ZNAČAJA

POMOČ: ADAK otok v Aleutih, DVINA reka v Belorusiji, KAFTAN judovska suknja, MEEKER ameriški igralec (Ralph), SALANGANA indijska lastovica



UJEMITE POSEBNO PONUDBO TOVORNIH VOZIL MAN IZ ZALOGE

Akcijska cena vključuje servisno pogodbo

Vozila vas bodo prepričala z učinkovitostjo, izredno zanesljivostjo, nizkimi obratovalnimi stroški ter vas navdušila z izpopolnjeno tehnologijo.

Izbrana tovorna vozila MAN so v omejeni količini dobavljiva takoj in vas že čakajo na našem prodajnem mestu. Po potrebi vam nudimo pomoč tudi pri pridobivanju ugodnega financiranja.

Izkoristite omejeno ponudbo in si zagotovite naložbo, ki se izplača že od začetka!

MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o.

Brnčičeva ulica 35
1231 Ljubljana Črnuče
info-man-slo@man.eu
www.man-slovenija.si

Za več informacij pokličite:

Osrednja Slovenija 041 765 900
Primorska in Goriška 031 765 900
Savinjska in Koroška 031 698 417
Štajerska in Pomurska 041 811 305
Gorenjska in Dolenjska 031 668 809

anton.kuznik@man.eu
marko.rojc@man.eu
marko.peterlin@man.eu
miroslav.zaman@man.eu
peter.pavlin@man.eu



Ime in priimek _____
Naslov _____
Geslo _____

Nagrade podarja podjetje CATY, 040 817 573, info@caty.si, www.caty.si. Rešitve pošljite do 30. oktobra 2019 na naslov: Revija Transport & Logistika, Linhartova 3, 1000 Ljubljana, s pripisom »Križanka«.

Širok nabor pnevmatik priznanih blagovnih znamk

URADNI
ZASTOPNIK

**nokian[®]
TYRES**

HANKOOK

Za osebna vozila,
avtoprevoznike,
vulkanizerje,
gradbena podjetja
in številne druge
poslovne dejavnosti

- Enostavno naročilo prek spleta.
- Največja mreža distribucije v državi.
- Lokalni skrbnik in strokovna pomoč. Kontaktirajte nas: 01 586 35 35

www.petrol.si/poslovne-resitve/resitve/pnevmatike

Petrol med drugim zastopa



PETROL

Energija za življenje