



Transport

Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

20 let

eTransport.si

OKTOBER 2020
LETNIK 20 • ŠTEVILKA 10

CENA
2,90 EUR

& LOGISTIKA



DOSTAVNIKI
Test zimskih
pnevmatik



**TOP
100**

**NAJVEČJI
SLOVENSKI
LOGISTI**

TEST

MAN TGX 18.510



Sprostitev cen goriv



MB GenH2 truck



Krone - inovacije in novosti



Z VAMI ŽE OD LETA **1980**

KAMA PNEVMATIKE

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)

MANJ VIBRACIJ, KI SE PRENAŠAJO NA VOZILO

NIZKA FREKVENCA HRUPA

ZAVAROVANE PROTI VSEM FIZIČNIM POŠKODBAM

novi!

SUBVENCIJA EKO SKLADA

KAMA NT202
385/65R22,5 160K M+S TL

1410046

KAMA PRO NT203
385/65R22,5 160K M+S

7410007

KAMA PRO NF203
385/65R22,5 160K 3PMSF

7410010



PRODAJNA CENA: 256,30 €

SUBVENCIJA EKO SKLADA: - 70,00 €

KONČNA CENA: **186,30 €**



PRODAJNA CENA: 260,92 €

SUBVENCIJA EKO SKLADA: - 70,00 €

KONČNA CENA: **190,92 €**



PRODAJNA CENA: 270,35 €

SUBVENCIJA EKO SKLADA: - 70,00 €

KONČNA CENA: **200,35 €**



KAMA TYRES
ALL STEEL TIRE WE HAVE NO LIMITS

- **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,
Stane Leben
- **Naslov uredništva**
Linhartova 3, 1000 Ljubljana
tel.: 01 430 60 60
e-pošta: transport@tehnis.si
- **Tajništvo**
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.,
Sebastijan Frumen
- **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

Pripravljeni na novi val



Čeprav se najbolj črne napovedi o padcu gospodarstva (še) niso uresničile in o novem virusu vemo dosti več, pa nikakor ne smemo podcenjevati tednov in mesecev, ki prihajajo. Ti meseci bodo pomembni tako za celotno gospodarstvo in kolikor toliko normalno delovanje javnega življenja kot tudi za panogo transporta in logistike. Zaostrovanje ukrepov poleg številnih negativnih posledic prinaša tudi nekaj pozitivnih sprememb, saj če pogledamo s strani prometnih razmer, to prinaša manjšo gostoto prometa na cestah, boljše pretočnost, znižanje števila prometnih nesreč, navsezadnje pa se zaradi manj dnevnih migracij v ozračje spušča tudi manj škodljivih emisij. V tokratni številki smo za vas pripravili obsežen pregled novosti s področja gospodarskih vozil, kjer počasi, a vztrajno v ospredje stopa uporaba vodika in gorivnih celic. Svojo ofenzivo na evropski trg težkih gospodarskih vozil, ki jih poganja vodik, je s prvimi dobavljenimi vozili že začrtal Hyundai, evropski proizvajalci napovedujejo testno uporabo tovrstnih vozil v letu ali dveh. Prav tako se skoraj na dnevni bazi povečuje ponudba električnih avtobusov. Prihajajo krajši dnevi in tudi temperature se vztrajno spuščajo. V nekaterih alpskih predelih je ceste že pobelil sneg, zato bosta potrebni priprava vozil na hladnejše dni in seveda še večja pazljivost na cesti. V tokratni številki vam posredujemo tudi test zimskih pnevmatik za dostavna vozila. V jesenskem delu leta sta aktivnejši tudi stanovski združenji prevoznikov pri GZS in OZS. Slednja se je sestala z ministrom za infrastrukturo. Skupaj so pregledali najbolj pereče težave in se dogovorili o pomenu sprejemanja nekaterih rešitev, ki bodo spodbudile in ohranjale delo prevozniškega sektorja v Sloveniji. Predvsem pa prevozniki pozdravljajo številne praktične ukrepe v petem protikoronskem paketu pomoči, ki stopa v veljavo te dni in bo številnim prevoznikom ter logistom omogočal, da bodo lažje prebrodili prihajajoče mesece negotovosti. To še posebej velja za avtobusne prevoznike, ki jih je korona kriza najbolj prizadela.

Pa srečno, in čim manj zastojev, kjerkoli že ste – na poti, v službi ali doma. Pazite nase in na druge ter ostanite zdravi!

Matej Jurgele, glavni in odgovorni urednik



TRAILER
INNOVATION
CCC 2021



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



28

Vsebina

- 6** Novice: Slovenija in svet
- 16** TEST: MAN TGX 18.510 4x2
- 24** 100 največjih slovenskih logistov
- 26** Vse o zimskih pnevmatikah
- 28** Test zimskih pnevmatik za dostavnike
- 32** Volkswagnov T4 praznuje 30. obletnico
- 34** Vozili smo: Mercedes-Benz EQV
- 36** MAN Experience Press Days 2020
- 40** Obilje novitet z zvezdo
- 42** Mercedes-Benz: Elektrifikacija
- 46** Continental: Večja varnost ob zavijanju na desno
- 48** Pri Krone predstavili nove proizvode in storitve
- 50** Dostavniki
- 52** OZS: »Boljša davčna razbremenitev kot sprostitev cen goriv!«
- 53** OZS: Novi odbor avtobusnih prevoznikov veliko pričakuje od petega paketa ukrepov COVID-19
- 56** Retro: Scania 143 H, letnik 1994
- 60** Interaktivna paleta EPAL – iPAL
- 62** Logistične novice
- 64** Križanka
- 66** Servisne informacije



32



36



56



As Kenda d.o.o. je družinsko podjetje, ki sledi dolgoročni strategiji v korist mlajšim generacijam in kupcem
Naša osnovna dejavnost je izdelava nadgradenj za tovorna vozila, na trgu delujemo že 28 let, saj naši začetki segajo v leto 1992.

- Podjetje je specializirano za izdelavo nadgradenj na tovornih vozilih in izdelava pol prikolic ter prikolic, enoosnih in dvoosnih, ter izdelava eno in dvoosnih tandem prikolic.
- Prodaja malo rabljenih tovornih vozil.
- Imamo zastopstvo za tandem prikolice nemškega proizvajalca Wecon, ter zastopstvo nakladalnih ploščadi znamke Dautel.
- Pri nas vam na enem mestu zagotavljamo kvaliteten servis vseh vrst tovornih nadgradenj in prikolic ter servis dvizhnih ploščadi Dautel.
- Nudimo vam tudi prodajo rezervnih delov za prikolice in nadgradnje.

UČINKOVITOST POVEZUJE LJUDI

Na to gledamo kot na našo glavno dolžnost, da zagotovimo, da bodo kupci zadovoljni in ostali zvesti.
Za nas je to osnova za naš nadaljni razvoj. Konec koncev bodo partnerji ostali zvesti le, če bodo začutili da so v dobrih rokah, vzeti resno in so deležni optimalne storitve.

O tem kako meriti zadovoljstvo strank je veliko razprav.
Osredotočeni smo na neposreden stik s strankami, saj je to najhitrejši in najbolj zanesljiv način ugotavljanja, ali so in v kakšni meri zadovoljni kupci izdelkov AS KENDA, Wecon in Dautel.

Kot družinsko podjetje se zavzemamo za to, da bomo zadovoljili potrebe naših strank. V skladu s tem pozorno poslušamo, ko določimo njihove potrebe, ponujamo poglobljeno svetovanje pri oblikovanju izdelkov, ki so včasih edinstveni, oblikujemo zapletene modele in predstavimo preproste rešitve. S tem svojim kupcem dajemo konkurenčne rešitve.

Kupci cenijo našo kakovost, fleksibilnost, vsestranskost, nasvete in strokovno znanje. K nam prihajajo tisti, ki nočejo biti obravnavani zgolj kot številka. Morebitne kupce podpiramo od začetne ideje do končnega izdelka v okviru zakonskih omejitev o dolžinah in nosilnosti vozil. Vse nadgradnje so izdelane skladno s cestno prometnimi predpisi in navodili proizvajalca vozila. V vsakdanjem poslu to zahteva hitrost, fleksibilnost, prilagodljivost in strokovnost.

Naša naloga je uresničiti ideje kupcev, kjer tehnologija to omogoča.

Tisti, ki odpravijo dobro uhojene poti, se včasih znajdejo na novi poti k uspehu.

Napredek je za nas rezultat številnih različnih potreb kupcev in inovativnih idej s ciljem odpiranja novih perspektiv.

AS KENDA želi pomagati svojim strankam, da napredujejo.

Skupaj z vami vozimo naprej!

Obiščite nas v našem modernem prodajno – servisnem centru na Lesnem Brdu 17, Vrhnika



AS Kenda d.o.o.
Lesno Brdo 17, 1360 Vrhnika
T: 01 750 25 34

E: info@askenda.com
www.askenda.com

PRIGO

Predstavili novo generacijo hladilnih naprav Thermo King Advancer

Podjetje Prigo, d. o. o., generalni zastopnik za prodajo in servis hladilnih agregatov Thermo King, je v svojih prostorih pripravilo predstavitev nove generacije hladilnih agregatov Thermo King Advancer.

Slednje odlikuje popolnoma prilagodljivi način pretoka zraka, odličen izkoristek goriva, posledično se znižajo tudi stroški lastništva. Nov koncept hladilnih naprav za priklopnike Advancer je na voljo v treh različicah, in sicer kot A-360, A-400 in A-500. Ponuja popolnoma novo oblikovalsko zasnovo, obenem pa postavlja nove standarde na področju zmogljivosti, nadzora temperature in povezljivosti voznega parka. Štefan Lotrič, produktni vodja za prodajni program Thermo King, je do potankosti predstavil vse prednosti hladilnih agregatov, med predstavitvijo pa je bilo naprave možno tudi praktično preizkusiti. Celoten dogodek se je zaključil z druženjem v prijetni družbi, seveda z upoštevanjem vseh aktualnih priporočil NIJZ.



Štefan Pristavec, Mario Oswald in Štefan Lotrič - produktni vodja za program Thermo King.

WEST LAKE
PREMIUM TRUCK TYRES

**TOVORNE PNEVMATIKE
ZA KAMIONE IN AVTOBUSE**

NOVO



GENERALNI
ZASTOPNIK ZA
SLOVENIJO
PR. 00

WDA2
pogon

WTR
prikolica

VISOKA KVALITETA:

- PRVA VGRADNJA NA PRIKOLICAH SCHMITZ CARGOBULL
- KVALITETA IN KILOMETRINA PRIMERLJIVA S "TOP" ZNAMKAMI
- 3-LETNA GARANCIJA NA IZDELAVO
- UPORABLJENO VISOKOKVALITETNO JEKLO

NIŽJI KVALITETNI RAZRED:

GOLDEN CROWN
TYRES

LJ | 041 788 866 / 031 639 788 MB | 041 37 37 70 CE | 051 681 681 NM | 041 754 003 KP&NG | 051 277 998



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

DKV

Širijo možnosti za plačevanje cestnine v Bolgariji

Od zdaj bodo stranke DKV lahko plačevale cestnino v Bolgariji tudi prek naprave DKV BOX EUROPE. Relacijsko karto lahko še vedno enostavno naročijo prek spleta, v naročniškem portalu, ali prek mobilne aplikacije cestninskega operaterja. Poleg tega so v portalu za stranke DKV na voljo podatki stranke, podatki o vozilu in pogosto uporabljene poti. DKV BOX EUROPE je popolna rešitev z enim cestninskim boxom za stranke, ki vozijo skozi Bolgarijo redno ali občasno. Poleg Bolgarije DKV BOX EUROPE sprejemajo tudi v Nemčiji, Belgiji, Franciji, Avstriji, Španiji, na Portugalskem, pa tudi za predore Warnow (DE), Herren Tunnel (DE) in Liefkenshoektunnel (BE). V bližnji prihodnosti bo DKV BOX EUROPE možno uporabljati na vseh pomembnih avtocestnih odsekih v Evropi.



MERCEDES-BENZ

Amazon bo kupil električne dostavnike

Od konca letošnjega leta naprej se bo evropski vozni park podjetja Amazon povečal za 600 vozil. Naročilo zajema srednje velike dostavnike eVito in več kot 1.200 večjih eSprinterjev. Za pospešeno elektrifikacijo vozil so se odločili zaradi povečanega obsega dela spletnih trgovin in dobrih pogojev za uporabo električnih kombijev v dejavnosti paketne distribucije. Razlog je tudi v tem, da je ob taki dostavi poti in njihovo razdaljo mogoče načrtovati že vnaprej, poleg tega je v bližini distribucijskih centrov ponudnikov logističnih storitev tudi ustrezna polnilna infrastruktura. Sodelovanje med Mercedes-Benz Vans in Amazon na področju mobilnosti poteka že od leta 2018 dalje.



ZIMSKE PNEVMATIKE

Novi predpisi glede pnevmatik v Nemčiji

Od letošnjega julija veljajo v Nemčiji nova pravila glede uporabe zimskih pnevmatik za gospodarska vozila. Sprememba prinaša, da morajo biti zimске pnevmatike poleg pogonske osi nameščene tudi na krmilni osi. Nova pravila se nanašajo na vozila kategorij N2 in N3 (največja dovoljena masa nad 3,5 tone), pnevmatike z oznako 3PMFS (Three-Peak Mountain Snowflake) pa veljajo za zimске pnevmatike. V Nemčiji je obveznost uporabe zimskih pnevmatik odvisna od razmer na cestah. V primeru, da na vozilu niso nameščene ustrezne pnevmatike, vas lahko oblasti oglobijo s kaznijo v višini 60 do 120 evrov.

PRIPRAVLJENI NA ZIMO?

**ZAŠČITA VOTLIH DELOV IN PODPODNA ZAŠČITA
PODVOZJA VAŠEGA VOZILA
Z VISOKOUČINKOVITIM NEGORLJIVIM VOSKOM!**



AKCIJSKA CENA

Manjša vozila (8m ali podobno) že od **499€**
večja vozila (12m ali podobno) že od **699€**

Več informacij na :
info@as-domzale.si in **01 72 25 690**



VOLVO TRUCKS SLOVENIJA

Bemija, d. o. o., z novim Volvom FMX



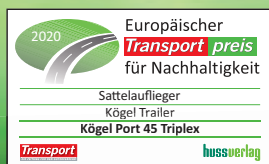
Zmogljivega Volva FMX 84R, ki ga poganja 13-litrski šestvaljni motor s 460 konjskimi močmi, so izbrali predvsem zaradi narave svojega dela, saj to večinoma poteka na težje dostopnih in neravnih terenih. Mirza Bešič hvali njegovo zasnovo kabine, saj je dostop z dvigalom pri montaži procesne tehnologije, kjer je prostora običajno malo, zelo enostaven. Vozilo s skupno dovoljeno maso 32 ton oziroma tehnično 46 ton je opremljeno z nadgradnjo z dvigalom Fassi, za katero so poskrbeli v postojnskem podjetju Hidravlik servis, d. o. o. Posebnost tega tovornjaka je tudi 400 mm daljša šasija, kar omogoča namestitve sprednjih stabilizatorjev. Dvigalo in druge operacije je mogoče krmiliti z brezžičnim daljinskim upravljanjem, za lažje premagovanje ovinkov in dostop do težje dostopnih delovišč pa skrbijo še menjalnik I-Shift s prestavami za počasno vožnjo (crawler), dinamični krmilni sistem (VDS) ter barvna kamera za pomoč pri vzratni vožnji.

Kögel Port 45 Triplex

Izjemno lahka – trikrat raztegljiva

KÖGEL
NOVUM: LIGHT & STRONG

BECAUSE
WE CARE



- ✓ Nizke CO₂ emisije
- ✓ Več tovora
- ✓ Večja učinkovitost

Economy meets Ecology – Because we care.

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

DAF

CF electric sedaj še z večjim dosegom

Pri DAF Trucks so z razširitvijo ponudbe tovornjakov DAF CF Electric naredil korak naprej k nizkoogljčni mobilnosti. Prvi tovrstni tovornjaki bodo na voljo v začetku prihodnjega leta. Glede na uradno sporočilo za javnost se bo doseg njegovih tovornjakov CF Electric podvojil na več kot 200 kilometrov. Dodatne koristi prinaša tudi nova generacija litij-ionskih baterij; ne samo da ima baterija večjo kapaciteto, temveč je tudi veliko lažja. Rezultat tega je za 700 kilogramov nižja masa, kar posledično izboljša nosilnost vozil. CF Electric bo možno naročiti že ta mesec, prve dobave pa so načrtovane za začetek leta 2021. Elektromotor ostaja enak kot v prejšnji generaciji – 210 kW moči in 2000 Nm največjega navora. Pri DAF-u pravijo, da polnjenje baterije s polnilno postajo z močjo 250 kW traja približno 75 minut. S polnjenjem akumulatorja med razkladanjem in natovarjanjem ali odmorom, lahko DAF-ov CF Electric doseže dnevni domet do 500 kilometrov.

Moja dostava – moja izbira

Ker se mi zmeraj mudi!

www.posta.si/mdmi



POŠTA SLOVENIJE

Ker se mi zmeraj mudi!

Izbirajte med več kot 150 bencinskimi servisi po Sloveniji za dostavo svoje paketne pošiljke. Odslej lahko svoje pakete prevzimate na 114 izbranih BS Petrol in 41 BS MOL Slovenija. Pri spletnem nakupu ob vnosu zelenega naslova dostave izberite prevzem na enem izmed BS in nemudoma vas bomo obvestili o prispetju paketa. Za več informacij o možnosti prevzema in dostave paketnih pošilk obiščite www.posta.si/mdmi



SCANIA

Predstavili najmočnejši V8 motor

Legendarni motorji V8 so že več kot 50 let ključni za učinkovit prevoz. Scaniini motorji V8 lahko uporabljajo HVO in biodizelsko gorivo (različica z močjo 590 KM). Scaniini tovornjaki V8 so med njihovimi uporabniki izredno priljubljeni. Zunanost in notranost teh modelov odlikujejo oblikovalske podrobnosti, ki so edinstvene za modele z motorji V8. Scania je skupaj z novo paleto V8 motorjev predstavila tudi nov menjalnik z oznako G33CM, ki se ponaša z edinstveno tehniko na trgu. Novi menjalnik G33CM z izboljšanim in hitrim prestavljanjem ter nižjo porabo goriva prinaša izjemno udobje v vožnji. Po šestih letih razvoja in preskušanja predstavljamo menjalnik s številnimi novimi tehnologijami, kot so prilagodljiva kapaciteta za olje, boljše mazanje zobnikov s pršenjem olja in širša razporeditev prestav.

MAN

Prihranek do 8,2 % goriva

Novi koncepti pri pogonskem sklopu in aerodinamiki ter asistenčni sistem MAN EfficientCruise so zaslužni, da je nova generacija tovornjakov varčnejša od svojih predhodnikov. To so preverili tudi pri TÜV Süd in izsledki so dokazali zmanjšanje porabe goriva za do 8,2 %. Opravljeni sta bili dve meritvi na 342-kilometrski testni progi, ki je vodila po avtocesti in magistralnih cestah. Da bi dobili primerljive rezultate, so se na testnih vozilih pri obeh vožnjah izmenjevali polpriklopniki in vozniki. Med izboljšave spada nova hipoidna os z optimiziranim izkoristkom in posebno dolgim prestavnim razmerjem osi (2,31). Posebej pri prevozu na dolge razdalje ta os idealno dopolnjuje motor D26 Euro 6d z enostopenjskim turbinskim polnilnikom, zmanjšanim povratnim vodenjem izpušnih plinov in povečanim termodinamičnim izkoristkom ter skupaj z menjalnikom MAN TipMatic poskrbi za izjemno nizko porabo goriva.



Gorenc®

STROJI Z DOBRIM IMENOM

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

So vaša platišča že v čakalni vrsti za obnovo?



Zaupajo nam že:



RENAULT TRUCKS

FuelEcoPaket

Ste vedeli, da lahko s pomočjo strokovnjakov podjetja Renault Trucks in najnovejše tehnologije mesečno prihranite tudi več kot tisoč evrov? In sicer za to ni potreben mehanski poseg v vozilo, temveč z nadgradnjo programske opreme vozila s paketom FUEL ECO. Ta namreč optimizira porabo goriva s pomočjo nastavitve parametrov delovanja motorja ter bistveno zmanjšuje možnost neoptimalnega ročnega upravljanja vozila. V kombinaciji s sistemom OptiVision pa je učinkovitost paketov FUEL ECO še toliko bolj poudarjena! Pakete so pri izbranih flotnih kupcih z vlačilci serije T, ki vozijo v mednarodnem špedicijskem prometu preizkusno začeli nameščati konec meseca maja in rezultati so vzpodbudni. Poraba goriva se je zmanjšala za do 5 % oz. povedano drugače: v floti 10 vozil je bil mesečni prihranek tudi do 1500 evrov! Posledica vzpodbudnih rezultatov na testih je danes že nekaj manj kot 100 nadgradenj na vseh vozilih serije T, C in K Euro VI. Za vse dodatne informacije so na voljo v najbližjem servisu Renault Truck.



ŠOFERSKE MAČKE

Že 11. tradicionalno srečanje

11. tradicionalno srečanje šoferk je potekalo v prijetnem ambientu v osrčju Slovenskih goric na turistični kmetiji Lovrec v Jiršovcih. Zbralo se je kar nekaj voznic iz vse Slovenije, druženje pa je potekalo v prijetnem in predvsem sproščenem vzdušju. Po popoldanskem fotografiranju je sledilo izobraževanje o izdelavi gume in predstavitev pnevmatik Kama, večerja z domačo lokalno hrano in prijetno druženje pozno v noč. Seveda pa brez podpornikov dogodka ne bi bilo možno organizirati. Najlepše se zahvaljujemo gospodu Jelničarju iz podjetja Trans Felix, BRCE, d. o. o., podjetju Tahocenter Andrej Vodenik, s. p., Goyi transport, avtoprevozništvu Nataša Jereb, s. p., in podjetju Tehnis, d. o. o., z revijo Transport & Logistika. Z njihovo pomočjo smo lahko organizirale dogodek in dekletom razdelile praktična darila.



BOSCH

Učinkovitost dizelskih motorjev povečali na 50 odstotkov

Bosch in kitajski proizvajalec motorjev Weichai Power sta naredila velik korak na področju tehnologije motorjev. Oba partnerja sta uspešno povečala učinkovitost Weichaijevih dizelskih motorjev težkih gospodarskih vozil do 50 odstotkov in tako postavila nov svetovni mejnik. Trenutna toplotna učinkovitost za motorje tovornjakov je v povprečju okoli 46 odstotkov. Poleg svojega sistema s skupnim vodom z vbrizgalnim tlakom 2.500 bar je Bosch prav tako prispeval strokovno znanje pri sistemih za vbrizg goriva. Še posebej pri gospodarskih vozilih in pri dolgem prevozu težkega tovora so dizelski motorji boljša izbira v bližnji prihodnosti. Zaradi tega družbi Bosch in Weichai nenehno izpopolnjujeta to tehnologijo in pri tem upoštevata varovanje podnebja in okolja.



TCI praznuje 20 let zastopstva in na voljo je omejena količina jubilejnih prikolic Profi in Mega Liner po izjemno ugodnih cenah.

KRONE - NO. 1

A big THANK YOU to all our customers and supporters.

THANKS!



www.krone-trailer.com

TCI Trading d.o.o., Stegne 7, 1000 Ljubljana

Tel.: 041/384-555, 01/511-32-40; E-mail: info@tci-trading.si, www.tci-trading.si



HOEDLMAYR LOGISTIKA

Po prestrukturiranju zmerno optimistični

Avtomobilska industrija po dramatičnih mesecih zaradi pandemije koronavirusa postopoma okreva. Tudi hčerinsko podjetje skupine Hödlnmayr, Hoedlmayr logistika, d. o. o., s sedežem v Logatcu, kljub težkim časom jesen pričakuje z zmernim optimizmom. Avtomobilski strokovnjaki največ pozornosti še naprej posvečajo svoji osnovni dejavnosti, logistiki vozil in popravilom po toči. Hödlnmayr International AG je mednarodno družinsko podjetje iz Schwertberga (Avstrija), katerega osnovna dejavnost je logistika vozil. Podjetje je specializirano za celotno dobavno verigo – od prevzema vozil iz tovarne/vstopnega pristanišča do dostave k prodajalcu vozil/lastniku voznega parka. Letno prepeljejo približno 1,75 milijona vozil.



SAS TRADE, D. O. O.

Navijalni bobni za cevi

RAMEX je vodilni svetovni proizvajalec pripomočkov za industrijsko čiščenje in za ravnanje z vsemi vrstami tekočin. Vsi izdelki so zasnovani, razviti in izdelani tako, da trajajo in so resnična podpora vsakodnevnega kvalitetnega dela. V ponudbi imajo celotno paletu izdelkov, tako da je na voljo oprema, primerna za vsako vrsto uporabe. Strankam nudijo kakovostne storitve in poskušajo biti najboljši v tem, kar počnejo. Nudijo različne kolote za cevi, ki olajšajo vaše delo. Če vas zanima kateri koli navijalec cevi, jih kontaktirajte. Urejeno delovno okolje je izredno pomembno, s pomočjo bobna za cev pa vam je skrb za leto prej olajšana.



VAŠ PARTNER, ZA VEČJO VARNOST NA CESTI Z NEVARNIM BLAGOM

- ▶ **ADR USPOSABLJANJE ZA VOZNIKE/VOZNICE PRI PREVOZU NEVARNEGA BLAGA**
- ▶ **ADR PREGLEDI VOZIL ZA PREVOZ NEVARNEGA BLAGA**
- ▶ **TLAČNI IN TESNOSTNI PREIZKUSI CISTERN**
- ▶ **TEHNIČNI PREGLEDI IN REGISTRACIJA VOZIL**
- ▶ **KONTROLA TAHOGRAFA IN OMEJEVALNIKA HITROSTI**



TIB STORITVE d.o.o., Šercerjeva 17, 6250 Ilirska Bistrica

modra številka
 **080 80 19**

 info@tib-storitve.si
 www.tib-storitve.si

IVECO

Tudi Iveco preizkuša nov koncept vzratnih ogledal

Tudi pri Ivecu preizkušajo sistem kamer in zaslonov, s katerim bi nadomestili klasična ogledala. Toda za razliko od Mercedesu so Italijani izbrali nekoliko drugačno namestitev. Vzratne kamere so namesto na vratih nameščene na A-stebričku, tik pod sončnim vizirjem. Poraja se vprašanje, kako bo to videti pri vozilih, ki nimajo nameščenega omenjenega vizirja. Ima pa to drugo prednost, saj voznik kamero vidi, kar se izkaže kot dobrodošlo pri manevriranju, prav tako ne štrli tako daleč kot pri Mercedesu. Vemo, da tudi drugi proizvajalci preizkušajo podobne sisteme. Naj spomnimo, da pri MAN-u ob uvedbi novega TGX na trg niso skrivali, da so preizkušali tudi te sisteme, vendar se zanje še niso odločili.



SCANIA

Mejnik pri elektrifikaciji

Scania je predstavila svojo paleto električnih gospodarskih vozil. Visoko zmogljivi hibridni in popolnoma električni tovornjaki bodo sprva namenjeni uporabi v mestih, vključno z distribucijo na drobno. Popolnoma električni tovornjak Scania – na voljo s kabinami serije L in P – je opremljen z baterijo 165–300 kWh in električnim motorjem z močjo 230 kW, kar ustreza približno 310 KM. Kupci bodo lahko izbrali pet ali devet baterij, s slednjimi pa bo mogoče prevoziti do 250 km (z enkratnim polnjenjem). Scaniin priključni hibridni tovornjak, ki je na voljo tudi za kabini serije L in P, ponuja možnosti za prevoze na velike razdalje v načinu z notranjim zgorevanjem in nato po potrebi v električnem načinu vožnje do 60 km.

HYUNDAI

Vstop na evropski trg

Hyundai Motor Company je prvim strankam v Švici dostavil prvih sedem enot XCIENT Fuel Cell. Gre za prve težke serijsko izdelane električne tovornjake, ki jih poganjajo gorivne celice. Do konca letošnjega leta jih bo na ceste zapeljalo skupno 50. Dostava vozil označuje uradni vstop programa Hyundaijevih gospodarskih vozil na evropski trg. Poleg tega bodo predstavili tudi novi model, ki bo imel e-pogonsko os in dva 200 kW sistema gorivnih celic, ki sta še v razvoji fazi. Nova linija modelov bo vključevala tovornjake 4x2 in 6x2 ter vlačilce 4x2, s katerimi želijo pokriti potrebe na pomembnem delu evropskega trga težkih tovornjakov. 44-tonski vlačilec bo z enim polnjenjem dosegel do 1.000 kilometrov. Ti modeli naj bi v prihodnje nadomestili tovornjake z dizelskim motorjem.

ODDAJA POSLOVNIH PROSTOROV

Trans Felix na Lesnem Brdu 17, Vrhnika oddaja

- storitev skladiščenja
- servisno delavnico do 338m²
- skladiščni prostor od 10m² do 500m²
- pisarniške prostore od 17m² do 35m²

TRANS FELIX IN ZAVAROVALNICA TRIGLAV STA ZA VAS ZAVAROVALA KAMA PNEVMATIKE

več na www.transfelix.si

URADNI PARTNER

TRANS FELIX
s urami že od leta 1980

triglav

KAMA TYRES
ALL STEEL TIRE WE HAVE NO LIMITS

Pridržujemo si pravice do sprememb in napak v tisku.

ŠVICA

Pridružili se bodo EU pri prepovedi opravljanja tedenskega počitka v kabinah

Švica, ki je tranzitna država za veliko po Evropi prevoženega blaga, želi delno sprejeti nova pravila EU o prepovedi nočitev v kabinah tovornih vozil. Čeprav Švica ni članica Evropske unije niti Evropskega gospodarskega prostora, vidijo njeni politiki potrebo po sprejetju pravil, ki veljajo za trg transporta v EU. Spodnji dom švicarskega parlamenta želi izboljšati delovne pogoje za voznike tovornjakov. Sprejeli so predlog o prepovedi opravljanja rednega tedenskega počitka v kabini vozila. Predlog naj bi zdaj sprejel zgornji dom parlamenta. Po mnenju svetnikov bo prepoved opravljanja tedenskega počitka v kabini na eni strani preprečila socialni dumping v prometu, na drugi pa spodbudila prehod cestnega prometa čez Alpe na železnico.



GOODYEAR

Za dirkaške talente

Goodyear in Mednarodna avtomobilistična zveza FIA sta svoje dolgoletno sodelovanje nedavno okronali z novim mejnikom. Goodyear, ki je že šestnajst let zapored ekskluzivni dobavitelj pnevmatik za evropsko prvenstvo v dirkanju s tovornjaki (FIA ETRC), zadnja štiri leta pa tudi uradni partner prvenstva, je sedaj prevzel še vlogo imenskega partnerja kategorije Promotor's Cup. Ta v sezoni 2020 tako nosi ime Goodyear Cup. Gre za atraktivno in zelo priljubljeno kategorijo, ki je bila kot dirka znotraj dirke prvič predstavljena leta 2017, v njej pa v tesnih obračunih z dirkalnimi tovornjaki tekmujejo mladi talenti.



DAF

Razširja šolanje voznika Eco-Drive

DAF uvaja šolanje za voznike Eco-Drive po celotni Evropi. Program praktičnega usposabljanja je namenjen voznikom novih tovornjakov DAF, kako čim bolje izkoristiti sisteme na vozilu, da dosežejo bistveno nižjo porabo goriva in nižje stroške vzdrževanja. Novi DAF LF, CF in XF so strankam dostavljeni skupaj s celovito predstavitvijo vgrajenih sistemov. Ko je vse razloženo in so predani ključi vozila, dobi vsak voznik DAF-a bon za tečaj šolanja voznika Eco-Drive. Ta bon velja eno leto in ga voznik lahko uporabi za individualni trening v svojem tovornjaku ali enem od demo vozil DAF. Izobraževanje izvaja trener, ki ga je usposobil in certificiral DAF.



AVSTRIJA

Nižje cene za železniški prevoz s tovornjaki skozi Brenner

Od začetka meseca veljajo nižje cene za prevoz tovornih vozil po »RoLa«. Po podatkih ÖBB Rail Cargo Group znaša tako najnižja cestnina za progo Brenner 82 EUR. Nove tarife so del sistema spodbud za prehod več tovornjakov na tirolsko železnico. Nova struktura cen pomeni, da je osnovna cestnina za tovornjake do 40,5 tone zdaj nižja za 9 evrov. Dodaten popust velja tudi za prevoznike in špediterje, ki redno uporabljajo povezave RoLa na progi Brenner. Popust za povratno potovanje je na voljo za najmanj osem povratnih potovanj na koledarski mesec. Pogosteje kot se uporablja RoLa, večji je popust. Po navedbah ÖBB so s tem znižanjem naredili velik korak k približevanju ravni cen cestnega prevoza, kar prevoznikom omogoča prihrank pri stroških (cestnine na avtocesti, gorivo in manjša obraba vozil).

PRVI MEDIJ TRANSPORTA IN LOGISTIKE

Z vami na poti, v službi in doma!



Poiščite nas vsak mesec na prodajnih mestih
ter dnevno spremljajte novice na

www.eTransport.si



Najдите nas na:
facebook.

Test // MAN TGX 18.510 4x2

Z NOVIM LEVOM PO SLOVENSKIH CESTAH

Februarja so nas predstavniki koncerna MAN povabili v Bilbao na preizkus njihovih novincev s tako težko pričakovano novo kabino. Vožnja je bila prekratka, saj tovornjaka ne moreš spoznati v zgolj nekaj kilometrih.

Besedilo: Emil Šterbenk

Fotografije: M. Jurgele, E. Šterbenk, MAN







Zaradi manjšega vetrobranskega stekla je več prostora za prtljago in opremo.



Popolnoma nova sta zaslona, komande so podobne kot prej. volana, desno od volana pa dodali stikalo SmartSelect.



Sredi kabine so trije predali, na armaturi je poleg tega veliko prostora za odlaganje drobnarij.

nanje strani se nova kabina od prejšnje razlikuje ravno toliko, da je tako poznavalcem kot tistim, ki to niso, že z oddaljenosti pol kilometra jasno, da je to MAN. In snovalci so želeli ravno to. Niso se zanašali le na svoje strokovnjake, temveč so k sodelovanju povabili 700 voznikov in 300 lastnikov, ki so pomagali z usmeritvami. Spremenjena je kletka kabine, ki je predvsem je v skladu z novo zakonodajo močnejša. Iz kocke je težko narediti aerodinamičen presežek, a oblikovalci so s številnimi popravki topogledne lastnosti kabine precej izboljšali.

Po »nareku«

TOKRAT sem sedel za volan »praznega« vozila, kar še zdaleč ne da popolne slike o tovornjaku, sem se pa – po drugi strani – lahko bolj posvetil posameznim sklopom in se nisem obremenjeval s porabo goriva, povprečno hitrostjo in podobnim.

OSNOVNE ZNAČILNOSTI NOVEGA TGX-A – HITRI PREGLED

Ker smo ob predstavitvi o obliki in uporabnosti vozila, številnih mogočih funkcijah, asistenčnih in varnostnih sistemih na široko pisali, bom na hitro ponovil najpomembnejše. Tisti, ki so pričakovali revolucionarne spremembe v stilu aerodinamičnega

konceptnega vozila, so ob pogledu na novinca povedali nosove. Z zu-





– stikala za tempomat so z desne prestavili na levo stran

sodelujočih voznikov so zmanjšali vetrobransko steklo in povečali prtljažni prostor. Preglednost je zaradi tega še vedno dovolj dobra, v poletnih dneh je manj pripeke, pozimi pa se kabina tudi manj ohlaja. Že prej so MAN-i veljali za tiha vozila, sedaj pa so protihrupne obloge še učinkovitejše. Vgradili so kakovostne in trpežne materiale ter storili še korak naprej pri ergonomskih lastnostih. Motor je praktično enak (Euro 6d) kot v zadnji različici s staro kabino, kar je dobro tako za proizvajalca kot za uporabnike, saj »otroških bolezni« ni pričakovati. Pametni tahograf je tudi posodobljen. Kabini in drugim izboljšavam so prilagodili šasijo. Ena izmed pomembnejših novosti je še zadnja os z daljšim prenosnim razmerjem, ki znaša 2,31 (v prejšnjem modelu 2,53).

UGODNA PORABA GORIVA

Na premieri so povedali, da bodo novi TGX-i v primerjavi

z modeli Euro 6c porabili do 8 % manj goriva. Polovica gre na račun kabine, drugo pa zaradi nove zadnje osi in posodobljene elektronike. Da niso dajali praznih obljub, so poleti dokazali z neodvisnim testom TÜV in 8,2 % nižjo porabo. Na preizkus smo dobili tovornjak s praznim polpriklopnikom, zato nas poraba goriva ni zanimala. Posvetili se ji bomo, ko bomo preizkušali naloženo vozilo.



Stikala na spodnjem robu vrat poskrbijo, da se ni treba za vsako malenkost vzpenjati v kabino.



SmartSelect manj odvrne voznikovo pozornost kot drsenje s prstom po zaslonu na dotik.

POČUTJE V NOVI KABINI

MAN je dovolj velik tudi za voznike, ki jim tehtnica pokaže trimestno številko. Čeprav je imel testni TGX kabino velikosti GM, je bilo prostora popolnoma dovolj – kabina GX je še za dobra dva decimetra višja. Vedno znova sem pri MAN-u navdušen nad obilico prostora za vstopanje s širokimi stopnicami in tudi »novi« me ni razočarali. Vozniški sedež in volan ponujata široke



Tudi pri vožnji z osebnim avtomobilom za tovornjaki je treba upoštevati varnostno razdaljo – v sili se ustavijo hitreje, kakor bi pričakovali.



Do kabine vodijo tri stopnice (četrti je že njen pod), vrata pa se na široko odprejo.



Če voznik spusti volan, se pojavi opozorilo: Prezemi krmiljenje!



V primeru, da voznik ne reagira, sledi naslednje opozorilo: Vrnitev na vozni pas začasno izklopljena in Lane Return Assist dejansko preneha delovati.



Predal nad kolesom je prostoren in dostopen z notranje strani, a zaklenjen.

možnosti nastavitve, tako da si voznik zlahka najde pravi položaj. Že prej so bili MAN-i popredalčkani, sedaj pa je reda še več. Osrčje armaturne plošče sta dva zaslona. Tisti pred voznikom je videti kot armaturna plošča s klasičnimi merilniki, s prednostjo, da voznik lahko izbira med prikazi, ki jih potrebuje pri vožnji. Med njimi »se spreha-ja« z gumbi na večopravilnem volanu. S tistimi na njegovi desni strani izbira v menijih pred sabo, na levi strani volana pa so gumbi za upravljanje tahografa. Med preizkusom je pihal veter, a v kabino njegovega šumenja praktično ni bilo slišati.

Desni zaslon je namenjen navigaciji, povezovanju z informacijskimi sistemi in zabavi – infotainment. To, da zadeva ne deluje na dotik, ni revolucionarna novost, saj so podobne rešitve stare že kakšni dve desetletji. Je pa res, da med vožnjo terjaja manj vozniške pozornosti, saj ni treba slediti prstu na ekranu, ampak le pritiskamo in vrtimo velik gumb, pri tem pa je v veliko pomoč opora za roko, zaradi katere se težje zmotimo. Že po nekaj kilometrih sem se spoprijateljil s tem načinom izbiranja.

To še zdaleč ni vse, saj voznika razvaja še kup drugih zadev – od ambientne razsvetljave, električne sončne strehe, izvlečne mizice pred sovozniškim sedežem do električne rolete pred vetrobranom.

BRUNDANJE MOTORJA

Motor se pri hitrosti 85 km/h zaradi daljšega prenosnega razmerja diferenciala vrti z neverjetno nizkimi 1.050 vrtljaji v minuti – približno tako hitro se je ob motorju euro 6c vrtel pri hitrosti



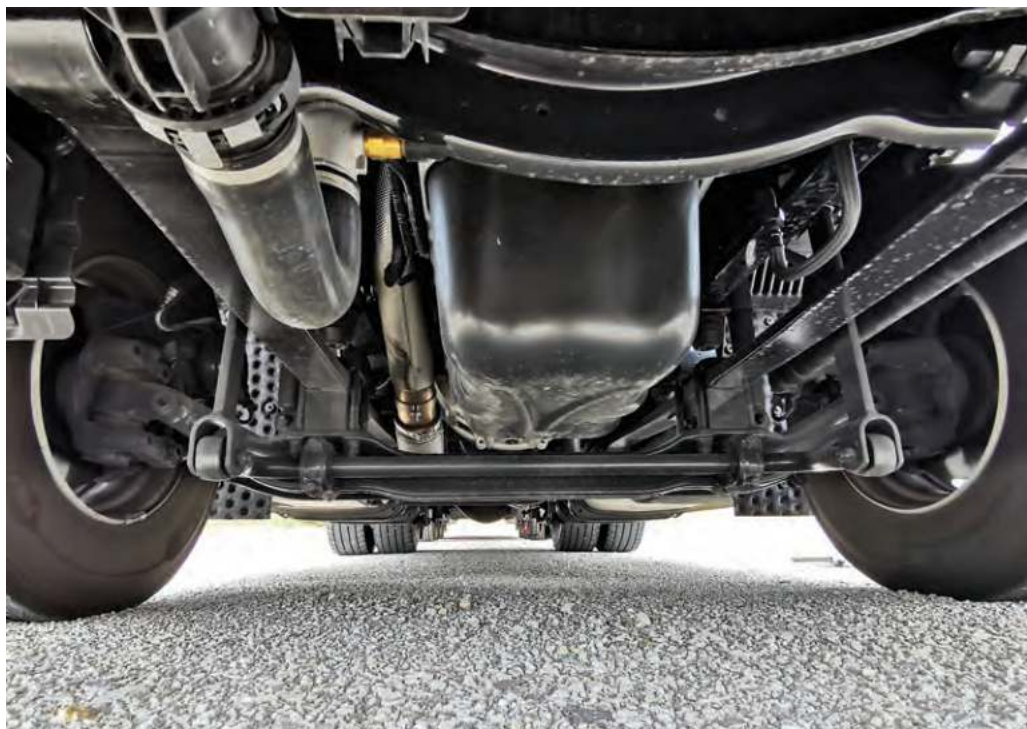
80 km/h, zdaj pa jo doseže pri manj kot 1.000 vrt./min. Ker se motor vrti z nizkimi vrtiljaji, so tudi frekvence nižje in v kabino je slišati le prijetno brundanje. 14-stopenjski robotizirani menjalnik pretika dovolj hitro, predvsem pa gladko in brez sunkov. Kako je pri vožnji v klanec pri naloženem vozilu, ne morem reči, a glede na izkušnje z enakim motorjem v »stari obleki« po moje ni težav. Na poti iz Ljubljane do odcepa za Mirno Peč je MAN ves čas peljal v 14. prestavi. Le pri spustih je ob potegnjenih ročici retarderja in motorne zavore pretaknil navzdol, saj slednja za učinkovitejše delovanje potrebuje višje vrtiljaje.

SLEDENJE VOZNEMU PASU OZIROMA VRAČANJE NANJ

Pri prvem srečanju z novim MAN-om sem menil, da je avtomatsko krmiljenje zgolj varnostni pripomoček, ki preprečuje, da vozilo ne zapusti voznega pasu. Ne vem, ali je bilo to zato, ker je šlo za predserijsko vozilo. Ampak, zdaj, ko sem si lahko za preizkušanje vzel bistveno več časa, se moram popraviti. Vedno sem zadeve preizkušal v levem ovinku – tako da je tovornjak zapeljal proti odstavnemu pasu. Ko sem spustil volan, je MAN zapeljal do črte in se »odbil« proti sredini voznega pasu. Potem je avtomatika prav lepo peljala približno po sredini voznega pasu. Po okoli dvajsetih sekundah sistem opozori voznika: »Halo, stari, nehaj se hecat, saj ti vendar plačajo zato, da voziš!«

No, sredi zaslona se ne izpišejo ravno te besede, ampak uokvirjeno opozo-

Prenosno razmerje pogonske osi so z 2,53 podaljšali na 2,31.



Prednja prema je podprta z enolistnima paraboličnima vzmetema, nagibanje pa omejuje močan prečni stabilizator.

Zvest MAN-u

Eden izmed prvih slovenskih kupcev novega TGX-a je Alen Kambič, v katerega podjetju s tovornjaki znamke MAN vozijo že od leta 2005. Ta vozila predstavljajo večino njegove flote, in ker gre za družinsko podjetje, je na prevzem pripeljal moški del družine. O novincu je povedal: »Po poskusni vožnji sem navdušen, gre za novo tehnologijo, nov korak naprej. Vožnja je še udobnejša in bolj enostavna kot doslej, računam, da bo še tudi bolj gospodaren. Odločil sem se za večji motor s 580 konji (D 38 s 427 kW). Tovornjaka trenutno nimam doma, saj mi ga še »lišpajo« v Ljubljani. V začetku oktobra gremo z njim na cesto in v kakšnem mesecu bom znal povedati kaj več lastnostih, zmogljivostih, porabi ...«



Od leve: brat, oče, sin in Alen Kambič s ključem ter Claus Wallenstein, direktor MAN Truck & Bus Slovenija.



Vetrobransko steklo pri najvišji različici (GX) je enako in na enaki višini kot pri testni GM ter s stopničke v odbijaču lahko dosegljivo, le streha je višja.

rilo: prevzemite krmiljenje. Pod njim je rdeče obarvan simbol volana z rokama na njem. Zelo dobro, saj rdeča barva na armaturi pomeni, da je treba ukrepati. Ob tem se iz zvočnika sliši enakomerno ponavljajoč se pisk. Če se voznik na to ne odzove, se sistem izključi, na zaslonu pa se pokaže napis: Vrnitev na vozni pas začasno izklopljena. Črke so velike, a modro obarvane. Sistem se ob tem izključi v tišini, in šele ko eno izmed prednjih koles povozi črto, se zasliši običajen vibrirajoč zvok, ki smo ga vajeni kot opozorilo za nenamerno zapuščanje voznega pasu.

MAN-ov sistem mi je bil všeč zato, ker se ne »vmešava« v vožnjo, dokler voznik vozi med črtama. Ko zaradi utrujenosti ali nepazljivosti zapelje na črto, elektromotor popravi njegovo napako in ga spet pusti na miru, če vozi, kakor je

treba. Kako je, kadar spusti volan, sem opisal zgoraj. Morda bi pri MAN-u lahko premislili in opozorilo, da se je sistem izključil, izpisali z rdečimi črkami ter dodali še kakšen močnejši opozorilni ton, da bi predramil napol spečega voznika. Pomanjkljivost vseh tovrstnih sistemov je, da vsake toliko ne »vidijo« več črt, ki omejujeta vozni pas. Kadar sistem deluje, sta črti na zaslonu obarvani zeleno, ko pa je kaj narobe, se obarvata belo. To je »naš« MAN sporočil brez kakšnega drugega signala. Vseeno moram zaključiti z opozorilom, da je to zgolj asistenčni sistem in ne sistem avtonomne vožnje. Torej je vozniku v pomoč, ne more pa prevzeti njegovega dela ter s tem odgovornosti.

Ker ima volan elektromotor, so vozilo opremili še s ComfortSteeringom, kjer elektromotor pri manevriranju

na mestu pomaga pri vrtenju volana, pri višjih hitrostih pa je vrtenje trše, kar pomaga pri boljšem držanju smeri.

VARNOSTNI SISTEMI DELUJEJO

Nehote sem preizkusil zaviranje v sili. Med fotografiranjem sta kolega iz uredništva vozila po prehitevalnem pasu in ko so se približevali hitrejši avtomobili, sta se hitro umaknila na vozni pas – ampak preblizu. Ob normalnih pogojih – kadar se približujemo stoječi oviri, sistem najprej opozori, da voznik lahko »mehko« odreagira. Tokrat je bila ovira po mnenju elektronike preblizu in sistem je prevzel vajeti ter na vso moč zavrl – ampak le na kratko – kolikor je bilo potrebno. Zadeva deluje. Zanesljivo. Drage voznice in vozniki, ni več heca. Dobro pritrjujte tovor, ker zaviranje v sili deluje – in to »na polno«.

TEHNIČNI PODATKI ZA MAN TGX 18.510 4x2 BL SA E6

MOTOR	
Turbodizelski s skupnim vodom, šestvaljni, vrstni, vodno hlajeni MAN O2676, Euro 6d (SCR, EGR, filter delcev)	
Prostornina	12.400 cm ³
Največja moč	375 kW/510 KM pri 1800 vrt./min.
Največji navor	2.600 Nm med 930 in 1.350 vrt./min.
PRENOS MOČI	
Enokolutna sklopka, robotizirani menjalnik MAN TipMatic 14.27 DD z retarderjem 4l, kardanska gred, pogonska os s prenosnim razmerjem 2,31	
PODVOZJE	
Spredaj	Kolenasta prema na enolistnih paraboličnih vzmeteh s prečnim stabilizatorjem in teleskopskimi blažilniki.
Zadaj	Toga hipoidna prema z diferencialno zaporo, na štirih pnevmatskih blazinah
ZAVORE	
Zračne, 4xkolutne ESP, ASR, EBA, avtomatska parkirna zavora, motorna zavora EVBec.	
KABINA	
2.280 mm x 2.440 mm x 1.940 mm (d x š x v nad dnom)	
VARNOSTNI SISTEMI DRUGA OPREMA	
ACC tempomat s funkcijo stop-and-go, Lane Guard (LGA) in Lane Return Assist (LRA) s ComfortSteeringom, MAN EfficientCruise 3, MAN AttentionGuard, izdatno nastavljen, ogrevan in prezračen zračno vzmeteni vozniški sedež, električna roleta (sončni ščit) pred voznikom, žarometi in druge luči LED, avtomatska klimatska naprava Climatronic, MMT infotainment sistem, MAN TeleMatics ...	
DIMENZIJE IN MASE	
Dolžina	6.007 mm
Širina	2.500 mm
Višina	3.854 mm
Medosna razdalja	3.600 mm
Masa praznega vozila	7.603 kg
Prostornina posod za gorivo	370 l (levo) + 490 l (desno) + 80 l AdBlue (levo)
Pnevmatike spredaj in zadaj	315/70 R 22,5

KO ZAŽENETE
NJIHOVE MOTORJE ...

... PA SE VAM ZDI,
DA STE ZAGNALI NOVO OBDOBJE



Nova generacija MAN-ovih tovornjakov.
Simply my truck.

Nova generacija MAN-ovih tovornjakov je načrtovana z mislijo na dvoje: vas in vaše podjetje. Zato imajo novi MAN-ovi tovornjaki vse kar ste si želeli in še več. Poleg inovativnega designa, pri katerem je vse oblikovano z mislijo na voznika, jih odlikujeta tudi izjemna učinkovitost in gospodarnost, združeni z odlično razpoložljivostjo. Izjemno obsežen paket bo poskrbel za trajnostno povečanje dobička, ki bo poneslo vaše podjetje na sam vrh. In to še ni vse: vožnja z novo generacijo MAN-ovih tovornjakov pomeni, da se lahko zanesete na MAN-ove izjemne storitve, ki temeljijo na dolgoletnih izkušnjah. #SimplyMyTruck



100 NAJVEČJIH LOGISTOV

Lestvica 100 največjih logistov je narejena na osnovi uradnih finančnih podatkov za leto 2019 in standardne klasifikacije dejavnosti, katerih osnovna dejavnost je povezana z logistiko.



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

	Naziv podjetja	Celotni prihodki	Čisti dobiček / izguba	Število zaposlenih
1	POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	238.907.230	4.157.023	5.450
2	LUKA KOPER d.d.	231.313.238	38.818.611	1.387
3	SŽ-TOVORNI PROMET d.o.o.	192.131.185	4.801.645	1.205
4	ZAVOD RS ZA BLAGOVNE REZERVE	129.806.297	24.625.034	61
5	INTEREUROPA d.d.	111.828.000	3.388.000	582
6	GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	92.579.566	5.048.478	17
7	BTC d.d.	74.645.106	7.325.832	479
8	DSV TRANSPORT d.o.o.	49.771.001	532.000	155
9	SCHENKER d.d.	45.543.170	1.765.850	151
10	CARGO-PARTNER d.o.o.	44.373.715	-881.239	99
11	KUEHNE + NAGEL d.o.o.	41.515.124	-300.468	198
12	ADRIA KOMBI d.o.o.	38.636.901	1.878.730	13
13	VOLNIK d.o.o.	38.253.545	152.729	2
14	AGROCORN d.o.o.	31.690.288	144.252	23
15	DHL GLOBAL FORWARDING d.o.o.	29.984.811	100.703	60
16	GEFCO ADRIA d.o.o.	25.448.090	276.704	28
17	DHL EXPRESS d.o.o.	22.001.223	338.592	125
18	FERSPED d.o.o.	21.447.205	1.652.702	61
19	RHENUS LOGISTIKA d.o.o.	20.656.837	450.883	21
20	BOXLINE UCL d.o.o.	18.946.843	52.783	28
21	TNT EXPRESS WORLWIDE d.o.o.	18.523.177	569.683	94
22	GENERAL LOGISTIC SYSTEMS d.o.o.	18.031.931	1.430.653	66
23	DRAGON MARITIME d.o.o.	18.009.532	1.415.627	18
24	FMS LOGISTIKA d.o.o.	17.453.829	95.522	17
25	GEBRUDER WEISS d.o.o.	16.904.049	397.999	73
26	RAIL CARGO CARRIER d.o.o.	14.937.424	405.968	109
27	IZBERI d.o.o.	14.436.457	-281.722	19
28	RAIL CARGO LOGISTIC d.o.o.	13.134.000	0	10
29	RCM d.o.o.	12.679.773	287.344	49
30	NEUTRON 900 d.o.o.	11.615.639	1.127.466	19
31	ADRIATIKAGENT d.o.o.	11.045.226	274.350	28
32	ADRIA TRANSPORT d.o.o.	11.042.733	574.356	47
33	T.T. CARGO d.o.o.	11.006.668	176.650	3
34	COMARK d.o.o.	9.892.168	560.870	17
35	PS LOGISTIKA d.o.o.	8.930.076	232.875	64

	Naziv podjetja	Celotni prihodki	Čisti dobiček / izguba	Število zaposlenih
36	FOR TRANS d.o.o.	8.773.859	210.419	11
37	EKDIS d.o.o.	8.556.489	695.093	14
38	FA MAIK d.o.o.	8.517.847	327.493	74
39	PGS KOPER d.o.o.	7.982.290	-86.242	33
40	ALFA SP d.o.o.	7.970.188	358.760	19
41	2HM LOGISTIC d.o.o.	7.394.952	63.314	14
42	SOCIETE AIR FRANCE, Podružnica Ljubljana	7.370.960	-1.835.981	3
43	LANA d.o.o.	7.242.498	206.849	7
44	TRIAK d.o.o.	6.812.763	210.779	5
45	S.A.GE.M. KOPER d.o.o.	6.730.634	46.759	7
46	VIES LTD d.o.o.	6.569.411	308.677	17
47	KMP LOGISTIKA d.o.o.	6.498.280	40.537	0
48	ADRIATIK EKSPRES d.o.o.	5.924.111	157.675	7
49	EKOL LOGISTIKA d.o.o.	5.397.784	451.725	10
50	EUROPACIFIC d.o.o.	5.376.055	29.359	16
51	NAVIGO LOGISTIKA d.o.o.	5.166.543	100.958	3
52	TRADE LOGISTICS d.o.o.	5.114.999	128.927	3
53	KOLI ŠPED d.o.o.	5.035.609	147.152	48
54	TRANSAGENT d.o.o.	4.986.062	17.661	14
55	ABC LOGISTIKA d.o.o.	4.640.407	88.610	6
56	TOP HRVATIN d.o.o.	4.562.603	84.432	6
57	JAKOB'S CENTER d.o.o.	4.516.036	302.489	3
58	STANDARD LOGISTIC d.o.o.	4.483.709	12.264	1
59	ECC d.o.o.	4.443.112	200.074	144
60	AMSTAF d.o.o.	4.417.545	120.793	10
61	OSSIS ŠPEDICIJA d.o.o.	4.356.271	20.318	36
62	INTERLOGIS d.o.o.	4.183.789	55.657	21
63	EXPRESS d.o.o.	4.046.517	91.516	9
64	TRAUSSNIG, d.o.o.	4.017.288	253.272	12
65	FINING d.o.o.	3.676.756	26.759	6
66	LOTRANS d.o.o.	3.666.353	41.628	37
67	VIT LOGISTIKA d.o.o.	3.484.993	58.865	8
68	BELISAR d.o.o.	3.233.122	45.507	3
69	SPEED d.o.o.	3.212.326	23.398	11
70	AP LJUBLJANA D.D.	3.104.211	644.184	33
71	ARKADIA d.o.o.	3.086.773	31.457	29
72	E JIMM d.o.o.	3.044.595	44.569	8
73	TMARK d.o.o.	2.977.230	29.602	1
74	SPED STAR d.o.o.	2.933.415	225.156	3
75	RNS, d.o.o.	2.925.699	159.001	8
76	GANCO d.o.o.	2.807.219	24.477	3
77	ENGLMAYER d.o.o.	2.789.346	-10.975	8
78	SABOD d.o.o.	2.727.293	6.970	26
79	STT d.o.o.	2.683.694	8.011	2
80	NT LOGISTIKA d.o.o.	2.667.239	16.263	24
81	HTNS KOPER d.o.o.	2.649.555	129.273	4
82	RHI d.o.o.	2.622.953	39.342	43
83	LAGERMAX AED d.o.o.	2.559.053	-180.892	34
84	ALFOM d.o.o.	2.531.780	14.253	24
85	KANDID TRANS d.o.o.	2.518.227	24.323	17
86	T-RAIL TRADE d.o.o.	2.509.057	303.242	0
87	BSL d.o.o.	2.504.313	565.709	10
88	PREZA LOGISTIKA d.o.o.	2.500.883	399.818	42
89	TRANSPORT + PARTNER, Peter Lobe s.p.	2.463.484	0	44
90	IBT Kobler d.o.o.	2.459.431	11.419	2
91	IFT MO-VE d.o.o.	2.452.536	66.153	10
92	SIMPEX KRANJ d.o.o.	2.369.576	34.999	6
93	NUNNER LOGISTIKA d.o.o.	2.360.020	37.375	15
94	HOYER d.o.o.	2.328.032	29.382	23
95	PORTŠPED d.o.o.	2.319.330	254.167	7
96	ADRIATIK LOGISTIKA d.o.o.	2.237.525	19.786	1
97	GLOBAL LOGISTIC, d.o.o.	2.234.255	64.128	4
98	TRADE TRANS ADRIA d.o.o.	2.198.827	-30.383	4
99	CONBULK d.o.o.	2.156.536	52.829	2
100	GEMINI BILJE d.o.o.	2.152.339	252.617	11
	SKUPAJ	1.975.358.642	107.868.239	11.844



ZIMSKE PNEVMATIKE ZA TOVORNA VOZILA

S prihodom jeseni in nižjih temperatur se približujejo tudi zahteve po zamenjavi pnevmatik, kar se vse bolj uveljavlja tudi pri tovornih vozilih in avtobusih.

Avtor: Marko Kroflič

▶ **LETOŠNJO** zimsko sezono stopajo v veljavo poenotene zahteve o zimskih pnevmatikah po vsej Evropi. Doslej zelo poznano oznako za zimsko pnevmatiko M+S dopolnjuje oznaka 3PMFS, pri kateri oznaka hriba s tremi vrhovi s snežinko v sredini nedvoumno označuje zimsko pnevmatiko. Oznaka M+S se uporablja za celoletne pnevmatike, ki vse bolj izgubljujejo naziv kot primerne pnevmatike za zimske razmere (predvsem sneg in led). Na področju tovornih vozil veljajo na območju Evrope različne zahteve, v prihodnjih letih se bodo te poenotile. Zaradi vseh prednosti zimskih pnevmatik se uveljavlja uporaba teh na vseh oseh tudi pri tovornih vozilih in avtobusih. Varnost je seveda na prvem mestu in z uporabo ustreznih pnevmatik v zimskem času je ta zagotovo večja z zimskimi pnevmatikami. Simbol 3PMFS (3 Peak Mountain Snow Flake) je enostavno prepoznaven: snežinka, ki jo obkrožajo trije vrhovi gora. V skladu z uredbo ga vedno spremlja oznaka M+S. Simbol 3PMFS pomeni, da

so pnevmatike zanesljive in varne za vožnjo v snegu, saj oznaka podeljuje certificiran laboratorij. Za pridobitev te oznake se pnevmatike testirajo v skladu s standardizirano in predpisano metodo. Izkazati mora ustrezne zmogljivosti, tako glede mobilnosti kot tudi varnosti na snegu. Oznaka se nahaja na boku pnevmatike in vedno bolj postaja norma za prepoznavo dobre zimске pnevmatike. Nahaja se tudi na nekaterih celoletnih in terenskih pnevmatikah z zmogljivostjo na snegu, ki ustreza preskusnim merilom. Raziskava na ravni EU je pokazala, da so se evropski prevozniki začeli zavedati prednosti, ki jih prinašajo tovrne zimске pnevmatike. Rezultati ankete, ki so jo izvedli po Evropi, so namreč pokazali, da je kar 68 odstotkov anketiranih prevoznikov



prepričanih, da lahko zimске pnevmatike bistveno pripomorejo k optimizaciji njihovega poslovanja v zimskem času. Vsaka zamuda ali zdrs vozila zaradi neustreznih pnevmatik namreč pomenita izgubo. Pri tem je kar polovica anketirancev kot najpomembnejše merilo za izbiro zimskih tovornih pnevmatik opredelilo oprijem v snegu. Predpisi glede uporabe zimskih pnevmatik se po evropskih državah precej razlikujejo in se pogosto tudi spreminjajo. V nekaterih primerih začnejo veljati določen dan v letu, v drugih pa, ko to zahtevajo razmere na



cesti. Večina držav zahteva uporabo vsaj pnevmatike z oznako M+S, vse pogosteje pa se zahtevajo tudi 3PMSF. Nekateri predpisi vključujejo tudi snežne verige in drugo zimsko opremo.

KAKŠNA JE RAZLIKA MED M+S IN 3PMSF?

Pomembna razlika je med zimsko zmogljivostjo tovornih pnevmatik. Večina tovornih pnevmatik nosi oznako M+S, kar pomeni 'Mud and Snow' (blato in sneg). Tovorne pnevmatike s to oznako se lažje spopadajo s snegom ter zagotavljajo nekoliko manj težav pri speljevanju in ohranjanju vozila v gibanju, vendar se na zasneženih cestah obnesejo bistveno slabše od pnevmatik z oznako 3PMSF. Oznaka je bila v Evropski uniji uvedena leta 2012, pnevmatike s to oznako pa so opredeljene kot »zimске pnevmatike za težke snežne razmere«. Nova oznaka se uporablja, samo kadar pnevmatika izpolnjuje vsaj minimalne zahteve zmogljivosti v snegu in je uspešno opravila zahteven ISO-test. Pnevmatike s simbolom 3PMSF so tako boljše izbira za težke zimske razmere kot pnevmatike, ki nosijo zgolj oznako M+S.

ZAKAJ KUPITI ZIMSKE PNEVMATIKE?

Obstaja veliko razlogov za nakup zimskih pnevmatik. Pomemben razlog so

zakonski predpisi, ki v nekaterih evropskih državah predpisujejo njihovo uporabo. Zimske pnevmatike so učinkovitejše pri nizkih temperaturah, saj so izdelane iz gumene zmesi s posebno formulo ter olajšajo obvladovanje vozila na

zaledenelih in zasneženih cestah. Imajo tudi široke bloke tekalne plasti in dodatne zareze, imenovane »lamele«, ki jim omogočajo močnejši oprijem na zimskih cestah, klancih in ostrih ovinkih ter odvajanje snežnih oblog. Nekatere zimske pnevmatike imajo za še močnejši oprijem ledne bodice – te so nujne v krajih z dolgimi ledenimi zimami. Ugotavlja se, da zimske pnevmatike zagotavljajo dodatno varnost pri vožnji v zahtevnih zimskih razmerah.

NAJBOLJ UČINKOVITE SO NAMENSKO RAZVITE ZIMSKE PNEVMATIKE

Na voljo so tudi namensko razvite zimske pnevmatike različnih proizvajalcev, ki zagotavljajo največjo zmogljivost. Te pnevmatike so opremljene z obema simboloma (M+S in 3PMSF), razvite so za izredno težke zimske razmere. Uporaba primernih pnevmatik za zimo je tako ključnega pomena, če želimo na zasneženih in poledenelih cestah ohraniti oprijem.

OZNAKE NA PNEVMATIKAH ZA LED IN JEŽEVKAH?

Pnevmatike »Nordic« (nordijske) ali »ICE« (za led) so zasnovane za vožnjo v najbolj ekstremnih razmerah. Pose-

bej so izdelane za vožnjo po ledenih cestah, zbitem snegu in pri zelo nizkih temperaturah (tudi do -40°C). Na teh pnevmatikah ni nobenih specifičnih simbolov, razen standardnih oznak M+S in 3PMSF. Ježevke se uporabljajo samo pri ledeni podlagi. Uredbe natančno določajo, kje se lahko uporabljajo, in te pnevmatike nimajo nobenih posebnih oznak. V Sloveniji niso dovoljene.

POZNAMO RAZLIČNE TEHNOLOGIJE ZIMSКИH PNEVMATIK

Pnevmatike za poledenelo cesto: tekalna plast s številnimi oprijemnimi robovi zagotavlja boljši oprijem, zlasti na poledenelih in spolzkih cestah.

Zmes tekalne plasti za oprijem v zimskih razmerah: zmes tekalne plasti, ki zagotavlja boljši oprijem na poledenelih in zasneženih cestah v vseh letnih časih. 2D-lamele v osrednjem delu: te lamele zagotavljajo lažje zaviranje in speljevanje na snegu in ledu.

Zimske pnevmatike M+S

M+S (blato in sneg): ta oznaka pomeni, da pnevmatika bolje ustreza zasneženim in blatnim cestam kot standardni modeli (letne pnevmatike). Za to oznako niso zahtevani certificirani preskusi in se za oznako M+S odloči proizvajalec popolnoma samostojno. V preteklosti je bila to uradna oznaka za zimske pnevmatike. To še vedno velja v nekaterih evropskih državah, vendar se za večino držav razvijajo nove uredbe in v Evropi postaja ustrezna oznaka 3PMSF.

TRANS FELIX IN ZAVAROVALNICA TRIGLAV STA ZA VAS ZAVAROVALA KAMA PNEVMATIKE

VEČ NA WWW.TRANSFELIX.SI

URADNI PARTNER



KAMA TYRES
ALL STEEL TIRE WE HAVE NO LIMITS

Pridržujemo si pravico do sprememb in napak v tisku.



PRIPOROČLJIVO – Z ODSTOPANJI

Ko se noč daljša, ko se množijo deževni dnevi, ko začne zunanja temperatura padati in ko zadiši po zmrzali in snegu, vozniki običajno začnemo razmišljati o ustreznih pnevmatikah. Ker celoletne pnevmatike pesti veliko voznških kompromisov, se le s pravimi zimskimi pnevmatikami, označenimi s snežinko v triglavi gori, lahko varno spopademo z zahtevnimi in hitro spreminjajočimi se zimskimi voznimi razmerami.

Vir: AMZS

NA LETOŠNJEM testu zimskih pnevmatik so preizkusili 16 pnevmatik dimenzije 205/55 R 16 in 13 pnevmatik dimenzije 235/55 R 17. Rezultati so

bili znova zelo raznoliki – nekaj preizkušanih pnevmatik je dobilo oceno zelo dobro oziroma zelo priporočljivo, večina pa je dobila oceno dobro oziroma pripo-

ročljivo. Na letošnjem testu sta le dve pnevmatiki dobili oceno slabo, kar pomeni, da se njun nakup odsvetuje. Podnebne spremembe se poznajo tudi na cestah; klasične zime s snežno odejo, ki se obdrži dlje časa, so vse redkejše, vse pogostejši pa so ekstremni vremenski pojavi, ki pozimi lahko pomenijo kratkotrajno, a močno sneženje, že čez nekaj dni pa otoplitev ali dež. Na cestah to praviloma pomeni zahtevne vozne razmere, ki zahtevajo previdnega voznika in seveda dobre pnevmatike na kolesih avtomobila, ki se znajo spoprijeti s hitro spreminjajočim se oprijemom. Čeprav vremenske statistike potrjujejo, da bo na dolgi rok snega vedno manj, to ne pomeni, da ne potrebujemo dobrih zimskih pnevmatik; njihova glavna prednost v primerjavi z letnimi namreč ni le boljši oprijem na sneženi podlagi,





temveč dobre lastnosti tudi pri vseh drugih zimskih voznških izzivih – plundri na cesti, poledici in veliki količini vode ob deževjih, dobro pa se morajo odzvati tudi na specifičnosti suhe ceste v hladnih zimskih dneh.

Tudi test, ki ga AMZS opravlja v sodelovanju s partnerskimi avtomobilskimi klubi (kot so ADAC, ÖAMTC, TCS in ANWB) in nekaterimi drugimi organizacijami, nagrajuje pnevmatike z najbolj uravnoteženimi lastnostmi: na testu zimskih pnevmatik temeljito preizkusijo lastnosti na suhi cesti, na mokri cesti, na snegu in na ledu, ugotovijo njihovo glasnost, preverijo obrabo oziroma število prevoženih kilometrov in izmerimo porabo goriva. Ciljne zahteve so si pogosto v nasprotju; zaradi fizikalnih in kemičnih lastnosti so pnevmatike, ki se odlično odrežejo pri enem merilu, pogosto slabše pri drugem. Cilj za razvojne inženirje je torej uravnoteženost vseh lastnosti na visoki ravni – in najbolje uravnotežene pnevmatike oziroma takšne, ki dosežejo čim boljši rezultat pri

PNEVMATIKE DIMENZIJE 235/55 R17 V

17-palčne zimske pnevmatike dokaj športne širine 235 so namenjene srednje velikim cestnim terencem, pa tudi nekaterim potniškim dostavnikom oziroma kombijem. Na testu teh pnevmatik so zato uporabljali dva avtomobila – cestno-terenskega Forda Kugo in potniškega VW Multivana.

Med 13 tokrat preizkušenimi pnevmatikami se je le ena odrezala dovolj dobro za skupno oceno zelo priporočljivo, enajst pnevmatik pa je zaradi slabosti pri nekaterih merilih dobilo oceno priporočljivo. Ena preizkušena pnevmatika je dobila oceno priporočljivo z omejitvami. Michelinova pnevmatika pilot alpin 5 je edina od preizkušenih pnevmatik z dovolj dobrimi in uravnoteženimi lastnostmi, da si je prislužila oceno zelo priporočljivo. Na suhi cesti se alpin 5 odlikuje z natančno vodljivostjo in varnostjo tudi pri zahtevnem izogibalnem manevru, na mokri cesti pa se dobro odreže z vodljivi-



Na testu zimskih pnevmatik se temeljito preveri lastnostni pnevmatik na vseh podlagah.



Čeprav vremenske statistike potrjujejo, da bo na dolgi rok snega vedno manj, to ne pomeni, da ne potrebujemo dobrih zimskih pnevmatik.

vseh merilih, dobijo tudi najboljšo skupno oceno na testu. A naj vam le najboljša skupna ocena ne bo edino merilo pri odločitvi ob nakupu: pnevmatike izberite glede na vaš voznški slog in na voznške navade. Če se vsak vikend zapeljete do vaše počitniške hišice v hribih, poiščite pnevmatike z dobrimi lastnostmi v snegu in na ledu, če pa tudi pozimi večino kilometrov prevozite po avtocestah, poiščite pnevmatike z dobrimi lastnostmi na mokrem in morda z manjšo porabo goriva ali majhno obrabo.

vostjo, nekaj šibkosti pa ima pri splavanju. A ob najboljših lastnostih na zasneženi cesti in dobrih rezultatih na ledu, pri udobju in pri porabi goriva si je upravičeno prislužila oceno zelo priporočljivo. Enajst »priporočljivih« pnevmatik na testu lahko v grobem razdelimo v tri skupine. V prvi skupini so tri pnevmatike, ki so pokazale slabosti na suhi cesti in so zato dobile znižano skupno oceno; to so pnevmatike, ki niso najbolj primerne za voznike, ki se vozijo predvsem po avtocestah. Imajo pa nekatere izstopajoče

Enostavno in hitro
po Evropi

AS24 

BY  TOTAL



PASSango En aparat za več držav...



6 držav



Cestnina – pristojbine in Geolokacija

* European Electronic Toll Service

AS 24 Slovenija

Tel: +386 30 606 609

mtasner@as24.com



Fleet Manager App

upravljanje vaših kartic za gorivo,
stanje mreže, geolokalizacija...

 [AS24.com /sl](https://www.as24.com/sl)



VOLKSWAGNOV T4 PRAZNUJE 30. OBLETNICO

S prihodom modela Volkswagen T4 je pred tremi desetletji na trg prišel prvi Volkswagnov Transporter s sprednjim pogonom. Izdelanih je bilo več kot milijona primerkov, njegov prihod pa je Volkswagnova gospodarska vozila popeljal v novo tehnično dobo.

VELIK PRESKOK

Ko so se pred tridesetimi leti v Volkswagnovem oddelku gospodarskih vozil odločili za novo usmeritev, je to pomenilo velik miselni preskok: septembra 1990 – po 6,7 milijona proizvedenih T1, T2 in T3, ki so imeli motor v zadku – se je s prihodom generacije T4 začelo novo obdobje.

Prvič v Transporterjevi zgodovini se je pogon z zadnje preme premaknil na sprednjo. Sodobni vrstni motorji z uravnavanimi katalizatorji so nadomestili bokser motorje. Več kot dva milijona nemških mark je Volkswagen pred tem vložil v razvoj novega Transporterja, kar se je pozneje izkazalo kot dobra naložba.

Septembra 1990, ko se je Evropa na novo povezovala, se je s premikom z zadnjega na sprednji pogon tudi pri novem T4 spremenilo vse: oblika, podvozje, motorji in prostornost. Predvsem zadaj, kjer je bil pri prejšnji generaciji T3 nameščen bokser motor, je bilo zdaj na voljo veliko več prostora. Z novo zasnovano pogona in podvozja so se Transporterjeve zmogljivosti še bolj

približale zmogljivostim osebnih vozil. Pri Volkswagnu so poleg tega močno izboljšali naletne lastnosti povsem nove karoserije.



Z DODATNIM PROSTOROM JE MODELSKA SERIJA POSTALA ŠE BOLJ VSESTRANSKA

Volkswagen je Transporterja prvič ponudil z dvema različnima medosnima razdaljama. Nova karoserijska konstrukcija je poleg tega omogočala tudi realizacijo nizkega kesona in modularnega koncepta vozniške kabine za raznovrstne nadgradnje za potrebe različnih dejavnosti. Še posebej dobro je bil dodatni prostor izkoriščen v Multivanu, ki je ponujal vsestransko opremo, ležišče ter zložljivo mizo in enojna sedeža v drugi vrsti. Tudi za opremo avtodoma, legendarne Californie, je koncept z motorjem v sprednjem delu pomenil povsem nove možnosti.



ZA ZAČETEK NOVI ŠTIRI- IN PETVALJNIKI, OD LETA 1993 SPET ŠTIRIKOLESNI POGON

Ob vstopu na trg so bili v ponudbi za novi Transporter trije bencinski in dva atmosferska dizelska motorja – štiri- in petvaljniki z razponom moči od 44 kW (60 KM) do 81 kW (110 KM). Vse petvaljne različice T4 ter Caravelle GL in Multivan so bili že od samega začetka opremljeni s servo volanom. Petvaljne motorje je bilo mogoče kombinirati tudi z avtomatskim



menjalnikom. Leta 1993 je Volkswagen za Transporter spet ponudil štirikolesni pogon: T4 syncro. Predpogoj zanj je bil petvaljni motor, na voljo pa je bil za vse vrste nadgradenj in za vse linije opreme.

VOLKSWAGEN GOSPODARSKA VOZILA POSTANE SAMOSTOJNA ZNAMKA, T4 ŠE BOLJ DODELAN

Leta 1995 je Volkswagen Gospodarska vozila postal samostojna znamka znotraj družbe Volkswagen AG. Leto kasneje je T4 doživel temeljito modelsko prenavo. Osebnostne različice oz. avtodom so bili prepoznavni po belih namesto rumenih smernikih ter po prijaznem, t. i. »happy face« sprednjem delu, ki so ga favorizirali oblikovalci. Hkrati so pri modelih Multivan, Caravelle in California sprednji del podaljšali. Kolutne zavore na vseh kolesih, odbijači, ki lahko absorbirajo naletno energijo, nov program platišč in klinasto oblikovana sprednja žarometna – celotna modelska serija je bila deležna izboljšane opreme.

Še posebej velike so bile spremembe pod pokrovom motornega prostora. Kot prvi turbodizelski motor z direktnim vbrizgavanjem (TDI) je T4 pogonjal 2,5-litrski petvaljnik z močjo 75 kW (102 KM). Zaradi daljšega sprednjega dela pri različicah Multivan, Caravelle in California je bila možna tudi vgradnja novega šestvaljnega bencinskega motorja z 2,8-litrsko gibno prostornino in močjo 103 kW (140 KM). Leta 1998 je VW GV v ponudbo vključil najmočnejši dizelski motor za modelsko serijo T4: 2,5-litrski TDI s 111 kW (151 KM). Ob prehodu v novo tisočletje je na moči

pridobil tudi motor V6, ki je po novem razvil 150 kW (204 KM).

KOT PRI T3 JE BILA ZA ZAKLJUČEK TUDI TU NA VOLJO EKSKLUZIVNA SERIJA »LAST EDITION«

Konec proizvodnje modela T4 je leta 2003 napovedal Multivan »Last Editi-



on« s prav posebno, ekskluzivno serijsko opremo. Ta je med drugim vključevala žlahtne sedeže v kombinaciji usnja in alkantere. Ko se je ta uspešna modelska serija še istega leta umaknila novi generaciji T5, je število proizvedenih primerkov te inovativne generacije Transporterja doseglo okrog dva milijona. Leta 2020 – 30 let po modelski premieri – bodo prvi primerki modela T4 prejeli oznako H za starodobnike. Trenutno je največ povpraševanja – ne glede na starost – po modelih California,



ekskluzivni seriji »Last Edition« in različicah z motorjem V6. Zdi se, da tako starejše kot mlajše letnike modela T4 čaka podobno vznemirljiva prihodnost kot že generacije T1, T2 in T3.



ELEKTRIČNA INTELIGENCA

Mercedes-Benz je prototipno različico EQV-ja izbranim novinarjem predstavil že ob koncu lanskega leta. Letos pa smo imeli priložnost njihov prvi popolnoma električno gnani »enoprostorec« tudi praktično preizkusiti v okolici mesta Stuttgart. In prvi vtisi so zelo pozitivni.

Besedilo in fotografije: Matej Jurgele

► **S KRATICO** EQ (Electric Intelligence) pri nemškem proizvajalcu združujejo tehnološki elektromobilni ekosistem izdelkov in storitev ter napredne tehnologije in inovacije. In vse to je združeno tudi v »kratici« EQV – vozilu, ki v svojem segmentu trenutno nima konkurence. EQV združuje ekosistem inteligentne navigacije z aktivnim upravljanjem, zagotovljen doseg vozila pa se prilagaja glede na topografijo in razmere na cestah. Osrednja nadzorna enota je informacijsko-zabavni sistem MBUX, ki ga sedaj že dobro poznamo, njegove zmožnosti pa so razširjene še za potrebe električne mobilnosti. Pa pojdemo lepo počasi.

DO 150 KW MOČI

Sprednji kolesni par poganja kompaktni električni pogon (eATS) s konstantno močjo 70 kW (največja moč 150 kW/204 KM) in 362 Nm navora, ki je nameščen na sprednji osi, medtem ko kapaciteta litij-ionske baterije znaša 100 kWh. Od tega je 90 kWh energije na voljo za vožnjo. Elektromotor, menjalnik s fiksnim prestavnim razmerjem, hladilni sistem in elektronika sestavljajo integrirano, kom-

paktno enoto. Baterije so nameščene v dnu vozila med prednjo in zadnjo osjo, tako da notranjost ponuja vse udobje kot različice z običajnim motorjem, obenem pa je s tem zagotovljena tudi optimalna razporeditev mase. Najvišja hitrost vozila znaša 140 km/h (za doplačilo 160 km/h). Za udobnejšo vožnjo je opcijsko na voljo zračno vzmetenje AIRMATIC s samodejnim uravnavanjem nivoja. Sistem pri višjih hitrostih samodejno zniža višino vozila, s tem zmanjša zračni upor, kar pozitivno vpliva na porabo električne energije in povečuje dolet.

NIKOLI NA POT NEPRIPRAVLJENI

Če sem uvodni odstavek zaključil z besedami, da me je EQV pozitivno presenetil, naj temu namenim nekaj dodatnih besed. Ko so predstavniki Mercedes ob začetku predstavitve omenili doseg vozila, ki naj bi v optimalnih razmerah znašal do 418 km, smo se zbrani novinarji le nekoliko spogledali med seboj. Toda že po prevoženih več kot 100 kilometrih je postalo jasno, da realen doseg ne bo veliko odstopal od deklariranih vrednosti. Naša testna pot je vključevala

tako vožnjo v mestnem vrvežu in po avtocesti kot tudi po okoliških gričih in ravninah mesta Stuttgart. In če bi dejal, da je bila vožnja umirjena in uglajena, kot se za tovrstno vozilo sicer spodobi, bi se



Sprednji kolesni par poganja kompaktni električni pogon (70 kW/204 KM) in 362 Nm navora.

pošteno zlagal. V strnjeni koloni smo vozili izredno dinamično, se večkrat vmes ustavili, sunkovito pospeševali in v hrib približno 2.700 kilogramov težka vozila priganjali, kolikor se je dalo. Seveda se je temu primerno doseg vozila zmanjševal, toda presenetljivo počasi in kar je najpomembnejše – predvidljivo!

Za predvidljivost potovanja skrbi pametni sistem, v katerega pred začetkom potovanja vnesemo zeleno pot in končno destinacijo. To lahko naredimo bodisi med zajtrkom (kot smo storili mi) z aplikacijo Mercedes Me ali v vozilu samem preko vmesnika MBUX. To pomeni, da lahko službeno pot ali družinski izlet načrtujete tako, da preprosto izberete cilj in želeni čas odhoda. Vozilo je na ta način predhodno prezračeno/ogrevano, kar pomeni, da je EQV že »temperaturno« pripravljen, preden se odpravite na pot in vozilo odklopite od polnilnice. Ob začetku potovanja MBUX posodobi pot, ki jo je v vozilo posredovala aplikacija, in sicer na podlagi več dejavnikov, kot so trenutni podatki o prometu in vremenu, topografija poti, trenutni domet in razpoložljivost polnilnih postaj.

VEDNO NA OPTIMALNI POTI

Pametni navigacijski sistem vedno izbere optimizirano pot z minimalnim številom postankov za polnjenje. Upošteva tudi predvideno trajanje polnjenja, izbira hitre polnilnice in tudi predhodno pripravo baterije na postopek polnjenja. Preostali domet vozila se med potovanjem neneh-



(eATS) s konstantno močjo 70 kW (največja moč 150

no posodablja. Sistem se takoj odzove na spremembe, na primer, če voznik spremeni svoj način vožnje, prikaz »Range on Map« (radij trenutnega dosega vozila) pa zagotavlja enostavno in zanesljivo načrtovanje poti. Voznik ima stalno na voljo informacije o napolnjenosti baterije tako ob prispetju do vmesnega postanka kot tudi ob prispetju na cilj.

PRIROČNO POLNJENJE

Polnjenje EQV-ja lahko poteka z izmeničnim tokom (AC) ali na javnih polnilnicah z močjo do 11 kW ter z enosmernim tokom (DC) na hitrih polnilnicah z močjo do 110 kW. Funkcija hitrega polnjenja pomeni, da lahko pogosti uporabniki vozil, kot so taksiji ali shuttle prevozniki, vozilo polnijo med vožnjami ali med pripravo vozila, ne



Prezračevanje vozila pred začetkom vožnje (ob priklopu na polnilnico) povečuje doseg vozila.

da bi pri tem izgubljali čas. Prav tako je mogoče določiti stanje napolnjenosti baterije, pri katerem vozilo priporoča naslednje polnjenje, ali domet, ki ga želite imeti ob prihodu na cilj. Mercedes me Charge omogoča dostop do javnih polnilnih postaj več kot 300 operaterjev, vključno s polnilnicami za hitro polnjenje IONITY. Za enostavnejše polnjenje se registrirani kupci identificirajo prek MBUX-a, aplikacije Mercedes me ali s kartico Mercedes me Charge – vse drugo, vključno s plačilom, pa se izvede samodejno. Garancija na baterije je osem let oziroma 160.000 prevoženih kilometrov (zagotovljena kapaciteta do 70 % prvotne). Kupec ima v lasti tako vozilo kot tudi baterije, možnost najema baterije za zdaj ni na voljo. Za polnjenje z 10 do 80 odstotkov boste na hitri polnilnici (110 kW) po navedbah proizvajalca potrebovali manj kot eno uro. Vtičnica za polnjenje se nahaja na sprednjem levem delu odbijača, kar omogoča lažji priklop na polnilno postajo.



Prikaz povprečne porabe energije.

UČINKOVITA REKUPERACIJA

Drugi način za polnjenje baterij pa se izvaja med vožnjo z rekuperacijo. Njeno intenzivnost nastavljate z obvolanskimi ročicami, na voljo pa je pet stopenj:

- V načinu D Auto, EQV dinamično in predvidljivo prilagaja raven rekuperacije med 0 in -2 m/s^2 , in sicer na podlagi podatkov prejetih iz varnostnih sistemov, kamere in navigacije.
- V načinu D +, EQV »jadra« brez stopnje rekuperacije (0 m/s^2).
- V načinu D, EQV upočasnjuje z rekuperacijsko silo,

primerljivo s silo običajnega zaviranja z motorjem ($-0,6 \text{ m/s}^2$).

- V načinu D -, se rekuperacijski pojemek poveča na $-1,5 \text{ m/s}^2$.
- V načinu D --, zagotavlja elektromotor največjo rekuperacijsko silo s pojemkom -2 m/s^2 . V tem načinu je z nekaj človeškega predvidevanja mogoča tudi vožnja z zgolj eno stopalko.

Prva vozila bodo na slovenski trg zapeljala ob koncu letošnjega leta. Cena za dolgo različico, vključno z DDV-jem, znaša 76.135 evrov, za ekstra dolgo različico pa boste odšteli tisočaka več. Pri slovenskem zastopniku za Mercedes-Benz, podjetju Autocommerce, pravijo, da je za vozilo kar nekaj zanimanja, za prihodnje leto pa pričakujejo vsaj pet prodanih vozil. Seveda pa je veliko odvisno od prihodnjega stanja v turističnem sektorju (VIP & shuttle prevozi), kjer se poleg posameznih električnih zanesenjakov skriva največji tržni potencial.



AVTOBUSNE SPECIALITETE

Na veliki digitalni tiskovni konferenci, ki je dejansko lahko nadomestilo za odpovedan sejem IAA, je MAN Truck & Bus predstavil svoje novosti in dve svetovni premeri: novi 18-metrski zgibni avtobus Lion's City E in potniški avtobus TGE. Proizvodnja se bo v prihodnosti osredotočila na alternativne pogonske sisteme.

PODJETJE MAN Truck & Bus počasi, a vztrajno vstopa v sistematično preobrazbo. Cilj je, da podjetje postane dolgoročno bolj digitalno, avtomatizirano in donosnejše, v prihodnosti pa bo podarek na proizvodnji vozil z alternativnimi pogonskimi sistemi. MAN kupcem ponuja sodobno paleto tovornjakov, avtobusov in dostavnih vozil. Ker pa se industrija gospodarskih vozil radikalno spreminja, pri MAN-u načrtujejo temeljito preobrazbo. Načrt je, da od sredine tega desetletja podjetje postane eden izmed vodilnih proizvajalcev vozil na električni pogon in vodik.

ZANIMIVOSTI PROGRAMA MAN

Nova generacija tovornjakov TGL, TGM in TGS za distribucijo blaga že izpolnju-

Besedilo in fotografije: **Goran Kekić**

Učinkovit hibridni modul je bil vgrajen v testni MAN Lion's City 19, ki smo ga vozili tudi v Münchnu.





Namesto motorja so sedaj v zadku Lion's City 18 E dodatni štirje potniški sedeži.



Na vozilih lahko potnik skenira QR-kodo, s pomočjo katere med vožnjo pridobi varnostne informacije, ki so pomembne še posebej sedaj, v času pandemije koronavirusa.

je svoje obljube in pričakovanja strank. Veliko se pričakuje tudi od novih vozil MAN s pogonom na vsa kolesa. Primer avtonomnega transporta se izvaja v kontejnerskem terminalu v Hamburgu. »Hamburg TruckPilot« je v testni fazi, s pomočjo katere MAN in HHLA preizkušata avtomatizirane in avtonomne tovarnjake. Nove digitalne tehnologije zagotavljajo učinkovito upravljanje voznega parka v teh gospodarsko težkih časih, upravljanje rešitev e-mobilnosti pa je digitalno – z uporabo MAN eManagerja. Poleg tega MAN ponuja popolne »e-rešitve« (e-Solutions) za polnjenje električnih vozil na enem mestu. Uspešno je bilo svetovano že več 100 prevoznikom. MAN Transport Solutions pomaga strankam pri prehodu na okolju pri-

jaznejše pogone, MAN e-mobility pripravlja servisne delavnice za revolucijo v mobilnosti.

AVTOBUSNE NOVOSTI

MAN je svoj prvi električni avtobus predstavil pred 50 leti. Danes pa MAN Lion's City E pušča prepričljiv vtis na evropskih cestah. Poleg elektrike je prihodnost mestnih avtobusov tudi uporaba zemeljskega plina. Nova generacija menjalnikov EcoLife 2 za mestne in medkrajevne avtobuse hodi po uspešni poti. Velik mednarodni uspeh je dosegel MAN Lion's Coach, ki se je izkazal



Prostorna in svetla notranjost zagotavlja potnikom udobje med vožnjo.



Bel, zračen in svetel zgibni modul prepušča veliko več svetlobe v notranjost avtobusa.

za velik hit, deloma tudi zaradi dejstva, da ga je mednarodna žirija, katere članica je tudi naša revija Transport & Logistika, razglasila za avtobus leta 2020. Nekaj več prostora smo namenili premieram novih vozil, ki smo jih videli in vozili v Münchnu. Najprej je tu novi, večji, zmogljivejši in učinkovitejši zgibni mestni električni avtobus MAN Lion's City 18 E, ki je obenem doživel tudi svetovno premiero. Predstavljen je bil tudi MAN Lion's Intercity, učinkovit, prilagodljiv in varen avtobus za medkrajevne linije, pa tudi za vse namene. Za piko

na i so ponudbo minibusov zaokrožili z ekskluzivnim TGE Coach.

PREMIERA ZA LION'S CITY 18 E

Električni zgibni MAN v dolžino meri 18 metrov in lahko sprejme do 120 potnikov. Prva predstavljena vozila bodo na ulice zapeljala konec letošnjega leta. Čeprav se je prodaja Lion's City 18 E začela že aprila letos, v teh dneh potekajo preizkusi na ulicah Barcelone in Kölna, uradni začetek serijske proizvodnje pa je predviden za prvo polovico leta 2021. Vozilo ima dva osrednja elektromotorja, ki skupaj dovajata 320 do 480 kW na drugo in tretjo os, kar pomeni dvoosni pogon in s tem izboljšano vozno stabilnost. Poleg tega tako novi zgibni avtobus kot tudi solo različica navdušujeta z dosegom do 200 km (tudi do 270 km v ugodnih pogojih). V okviru promocije svoje e-ponudbe bo MAN Truck & Bus na evropske ceste poslal vozni park s 15 predstavitenimi električnimi avtobusi, ki se bodo uporabljali pri vsakodnevem delovanju, kar vključuje preizkušanje novega MAN Lion's City 18 E. MAN Lion's City 18 E je popolna izbira za vsako podjetje, ki išče popolnoma električni mestni avtobus, torej tak, ki ne oddaja izpušnih plinov in ponuja prostor številnim potnikom.

DVE POGONSKI GREDI

Dva osrednja električna motorja na drugi in tretji osi zagotavljata MAN Lion's City 18 E moč, potrebno za mestni promet. Kot trdijo pri MAN-u, je za razliko od elektromotorjev v pestu dostop do osrednjih

motorjev lažji, vzdrževanje enostavnejše in zasnova preprostejša. S tem pa naj bi bili tudi skupni stroški lastništva (TCO) nižji. Pogonski osi sta elektronsko sinhronizirani med seboj, kar poveča vozno stabilnost zglobnega električnega avtobusa in s tem raven varnosti.

Spremenljiva porazdelitev pogonskega navora preprečuje neenakomeren prenos moči na podlago. Lion's City 18 E ima tudi zaščito pred prevračanjem in nadzor nad kotom v zgibu. Slednji sistem preprečuje kritične pogonske situacije na spolzkih površinah, saj se pogonski navor MAN Lion's City 18 E selektivno porazdeli med dve pogonski osi, glede na specifično situacijo. Dve pogonski osi tudi zajameta maksimalno količino energije, ki se sprostijo med zaviranjem. Več obnovljive energije pomeni, da je električni zgibni avtobus učinkovitejši, ne glede na slog vožnje ali teren.

KAPACITETA BATERIJ 640 KWH

Prototipni oziroma premierni model MAN Lion's City 18 E uporablja popolnoma električni pogonski sklop moči 320 kW do največ 480 kW. Energijo dovajajo modularne baterije kapacitete 640 kWh. Pri njihovi zasnovi se MAN v celoti zanaša na napredno litij-ionsko baterijsko tehnologijo (NMC), ki prihaja iz skupine VW. Baterije imajo inteligen sistem za nadzor temperature, ki je optimiziran za uporabo v mestnih avtobusih. Kot rezultat MAN Lion's City 18 E ponuja doseg do 200 km (do 270 km pod ugodnimi pogoji) v celotni življenjski dobi baterije. Preko CCS

Super luksuzni Neoplan Skyliner, ki nudi vrhunsko potovalno udobje na dolgih linijah, je »poziral« pred zgibnim električnim Lion's City 18 E.



priključka v garaži je osem strešnih baterij v celoti napoljenih z močjo 100 do 150 kW v manj kot štirih urah. Po mnenju MAN-a je ta lokacija za akumulatorje primernejša. Daleč od zadnjega dela vozila, območja z veliko verjetnostjo nastanka poškodbe zaradi trka. Pomeni tudi, da so po potrebi dostopnejši. Tako kot 12 metrov dolg samostojni električni avtobus se tudi Lion's City 18 E med postankom v garaži polni le s polnilnikom in je zasnovan za polnjenje preko kombiniranega polnilnega sistema (CCS). S povprečno močjo polnjenja 100 kW, in največjo močjo 150 kW, je mogoče vozilo popolnoma napolniti v manj kot štirih urah.

VEČ PROSTORA ZA POTNIKE

Namestitev električnega sistema na streho se pozna tudi pri oblikovanju notranjosti. Ker ni več motorja v zadku vozila, je to oblikovalcem omogočilo dovolj možnosti za optimizacijo. Prostor je v celoti izkoriščen, zagotavlja bolj udobno osvetlitev in štiri dodatne sedeže zadaj, na mestu, kjer je bil prej motor. Ta rešitev je že bila vidna pri 12-metrskem modelu, kupci avtobusov MAN in zlasti potniki pa so jo ocenili kot zelo pozitivno. Razpoložljivi podatki kažejo, da ima MAN Lion's City E skupno največjo dovoljeno maso zaradi uporabe alternativnega pogona 30 ton.

RAZKOŠJE V MAJHNI IZVEDBI - TGE COACH

MAN ponuja tudi nekaj novega v segmentu minibusov. Z novim avtobusom TGE, ki prihaja iz tovarne Altas v Litvi, je MAN zaključil program minibusov. Uporablja se lahko za občasne, shuttle prevoze ali za krajša potovanja za skupine do 19 potnikov. Osnova minibusu temelji na 7.391 mm dolgem dostavnem vozilu z višino 2.625 mm.

Vozila za test

Na testu na tovarniškem poligonu v Münchnu so predstavniki podjetja MAN predstavili in omogočili testne vožnje naslednjih vozil: eTGE kombi, TGE Intercity, Lion's City 12 G, Lion's City 18 E, Lion's City 19 EfficientHybrid, Lion's Intercity C, Lion's Coach ter Neoplan Tourliner L in Neoplan Skyliner.



Neoplan Tourliner L s posebej zasnovano notranjostjo, ki med drugim zaradi uporabe LED-svetil omogoča različno barvno osvetlitev notranjosti.

Pod pokrovom motorja se nahaja dvolitrski štirivaljni dizelski motor 130 kW (177 KM) s 410 Nm navora. Dizelski motor je povezan z 8-stopenjskim samodejnim menjalnikom. Poglobljen zadnji prtljažni prostor ima prostornino 1.700 litrov. V notranjosti imajo potniki dostop do nadglavnega prostora za prtljago, servisnih kompletov, USB-priključka, možno je tudi uporabljati storitve WiFi (odvisno od prevoznika).

Standardni Climatronic dopolnjuje ločeno krmiljen strešni klimatski sistem s hladilno zmogljivostjo 13 kW. Poleg tega je možno voznikov prostor od potniškega ločiti z zaščito iz akrilnega stekla. Za pomoč vozniku so na voljo elektronski sistemi za pomoč pri parkiranju, vključno s sistemom Side Assist, prilagodljivi tempomat, sistem za zaviranje v sili, Lane Guard Assist, sistem prepoznavanja prometnih znakov.

In preden zaključimo, je treba omeniti tudi Intercity C, dolžine 13 metrov, kot posebno različico z vgrajenim straniščem, njegova glavna novost pa je nov pogonski sklop – motor D15 + TipMatic. Ne pozabimo tudi na 3-osni Tourliner, dolžine 13,9 metra, z motorjem moči 470 KM in razporeditvijo sedežev 2 + 1 (skupaj 35 sedežev), z majhno kuhinjo, osvetlitvijo v več različnih barvah. Lahko služi tudi kot diskoteka z vgrajenim točilnim pultom piva kot dodatkom!

Na koncu naj omenimo še, da so bili MAN Experience Press Days 2020 v drugem delu s testnimi vožnjami resnična

izkušnja, ne le virtualna ali digitalna, ampak resnična priložnost za preverjanje možnosti novih in starejših modelov avtobusov MAN / Neoplan v živo na cestah okoli Münchna. Še vedno pa čakamo povabilo na pravo testno vožnjo novega Lion's City 18 E, saj je v okviru dogodka potekala le statična predstavitev.



Isabela Jeschek, vodja projekta zgibnega električnega avtobusa, nam je predstavila vse podrobnosti o novem Lion's City 18 E.



OBILJE NOVITET Z ZVEZDO

Po predhodni svetovni premieri tovornjaka GenH2 je Mercedes-Benz z novinarskim dogodkom »Shaping the NOW&NEXT« predstavil novosti s področja gorivnih celic in najnovejših inovacij. Iz sveta avtobusov so predstavili novi eCitaro G z novo baterijo solid-state, prenovljen avtobus Intouro in minibus Sprinter City 75.



Besedilo in fotografije: Goran Kekić

DVA NOVA MODELA – ACTROS F IN ACTROS EDITION 2

Paleti Actrosov sta se pridružila dva nova modela: Actros F in Actros Edition 2, ki bosta od januarja 2021 dalje na voljo v 24 državah EU in izbranih trgih. Razvoj in uvajanje novih modelov na tržišče se nadaljuje, Daimler pa je v zadnjem tednu predstavil strategijo za prihodnji razvoj električnih vozil in vozil, ki jih poganja vodik.

Cenovno dostopnejši – Actros F

Z modelom Actros F prihaja vlačilec po konkurenčnejši ceni. Ta je idealna izbira za kupce, ki želijo funkcionalen tovornjak, znamko Mercedes, vendar brez večine inovacij, ki jih je vpeljala nova generacija Actrosa. Na voljo bo s kabino StreamSpace in BigSpace širine 2,5 metra. Vstop v kabino, ki je nekoliko nižje nameščena, poteka preko le treh stopnic, zaradi tega pa ima kabina na tleh 120-milimetrski motorni tunel. Actros F je opremljen z običajnimi

vzratnimi ogledali in klasično armaturno ploščo. Toda na področju varnosti niso sklepali kompromisov. Vgrajen ima tako sistem zadnje generacije zaviranja

v sili (ABA 5) kot tudi sistem zadrževanja na voznem pasu Lane Assist. Opcijsko je mogoče vozilo Actros F opremiti tudi s sistemom Sideguard Assist.



Razkošna različica – Actros Edition 2 Gre za omejeno serijo, namenjeno kupcem, ki jih s tovornim vozilom povezuje čustvena vez, obožujejo inovacije in cenijo individualni stil in visoko udobje vozila. Skupaj je na voljo 40 dodatnih opcij za notranjost in zunanost, ki dajejo vozilu edinstven značaj. Proizvodnja modela bo kot Edition 1 omejena na 400 enot, na voljo pa bodo od januarja 2021 dalje. Del armaturne plošče in obloge na vratih so oblečene v nappa usnje. K boljšemu počutju pripomorejo strešno okno, ambientalna razsvetljava, nekateri izmed elementov v notranjosti so izdelani iz ogljikovih vlaken. Nov je dizajn začetnega prikaza na osre-



dnjem zaslonu, detajli iz brušenega aluminija pa zagotovo privlačijo poglede. Zgornja postelja v širino meri 900 mm. Posebna zavesa – bež barve na notranji strani, črne na zunanji – zagotavlja zasebnost na moderen način. Dodatki na zunanosti vključujejo nalepke in vzorce v obliki zvezde, oznako »Edition 2« na vizirju, logotip Actros na sprednji strani, napis Actros na vrhu zadnjega dela kabine, štiri dodatne LED-lučiče na kabini in tri delovne LED-lučiče za kabino. Stopnice za vstop v kabino so izdelane iz nerjavnega jekla. Svetleča trikraka zvezda Mercedes-Benz s črno obrobo in nekaj okrasnih elementov je del serijske opreme. Edition 2 je na voljo kot dve- ali triosno vozilo s kabinama GigaSpace in BigSpace. Barvo kabine je možno izbira-

ti in jo tudi posebej prilagoditi barvi podjetja, medtem ko je prednji del vozila vedno odet v sivo kovinsko barvo, kar zagotavlja prepoznavnost.

AVTOBUSI Z ZVEZDAMI

eCitaro G

Mercedes-Benz je predstavil popolnoma električni eCitaro G, ki je na željo stranke lahko opremljen z inovativnimi baterijami solid-state, s čimer Mercedes-Benz prevzema tehnološko vodstvo tudi na področju avtobusov. S tem odločno nadaljujejo pot k elektrifikaciji mestnih avtobusov. Povsem nov električni avtobus eCitaro G 18,13 je idealna rešitev za uporabo v zgoščenem mestnem prometu na linijah z velikim številom ljudi. Zgibni eCitaro G in solo eCitaro zadovoljujeta individualne zahteve prevoznikov podjetij, kar olajša prehod na e-mobilnost.

Standardne baterije v eCitaru G in eCitaru se polnijo z enosmernim tokom do moči 150 kW. Polnjenje se izvaja na desni strani nad sprednjo osjo, v prihodnje bo to mogoče tudi z leve strani ali na zadku vozila. Polnjenje preko pantografa ali preko kontaktne tračnice v mirovanju vozila povečuje moč polnjenja na 300 kW. eCitaro G pogonja preverjena os ZF AVE 130, za maksimalno vlečno moč ali zaradi zahtev topografije ima vozilo lahko nameščeni

dve pogonski osi. Motorji so nameščeni blizu koles. Na os preneseta do 2 x 125 kW moči oziroma 2 x 485 Nm navora, kar s prenosi znese 2 x 11.000 Nm.

Novi medkrajevni Intouro

Novi Intouro pokriva vse – od praktičnega visokopodnega avtobusa s prtljažnim prostorom, do šolskega in »shuttle« avtobusa. Z njim je mogoče prevažati delavce po deloviščih ali se odpraviti na vikend izlete. V začetku bo Intouro na voljo v dveh dolžinah – 12,18 in 13,09 metra kot Intouro M. Sledita Intouro K (10,75 metra) in triosni 14,88-metrski Intouro L. Takšen nabor možnosti omogoča modularna zasnova, obenem je zaradi aerodinamičnih izboljšav za 3 % nižja poraba goriva. Na voljo bo od marca 2021 dalje, na področju varnostnih sistemov pa trenutno nima konkurence. Je prvi avtobus s sistemom Active Brake Assist 5 (ABA 5), ki deluje s kombinacijo radarja in kamere. Sistem je v okviru svojih zmoglosti sposoben vozilo popolnoma ustaviti in s tem preprečiti trk z mirujočim ali premičnim objektom – tudi s pešcem. Opcijsko je na voljo tudi s Sideguard Assist, sistemom, ki ščiti najranljivejše udeležence v prometu.

Revizija proizvodov v segmentu medkrajevnih avtobusov prinaša spremembe pri modelih MultiClass 400 UL in UL Bussines sestrskega podjetja Setra in z združitvijo v novi Intouro. Prodajni program Setre bo tudi v prihodnje vključeval poslovne modele Multiclass 400 LE. Segment visokopodnih medkrajevnih avtobusov bo pokrit z novimi Intouri, medtem ko bo Setra LE pokrivala nizkopodni segment.

Močnejše in zmogljivejše solid-state baterije

Novi eCitaro G je prvi mestni avtobus z baterijami solid-state. Te imajo zelo visoko energijsko gostoto – približno 25 % več od zadnje generacije litij-ionskih baterij s tekočim elektrolitom. Nova tehnologija baterij z močjo 441 kWh je na voljo za klasični in zglobni avtobus. Za eCitaro G to pomeni doseg do 220 kilometrov, odvisno od topografije in podnebja. Pozimi se doseg zmanjša na približno 170 kilometrov. Druga prednost SS baterij je dolga življenjska doba in odsotnost kobalta. Pomanjkljivost pa je, da niso sposobne polnjenja z močjo večjo od 80 kW, zaradi česar niso primerne za hitra in pogosta polnjenja. eCitaro z novo generacijo NMC baterij s kapaciteto 396 kWh ima doseg med 200 in 270 kilometrom. Oba Citara z novo baterijo imata jamstvo do deset let.



ELEKTRIFIKACIJA V POLNEM ZAGONU

Pri Daimler Trucks peljejo v električno prihodnost. Podjetje je namreč predstavilo tovornjak GenH2, ki ga poganjajo gorivne celice, in tovornjak eActros LongHaul za prevoze na dolge razdalje.

S PREDSTAVITVIJO omenjenih modelov so pri Daimlerju dokazali, da tudi na področju alternativnih goriv prav nič ne zaostajajo za konkurenco. Še več, jasno so nakazali, v katero smer se bo v prihodnje razvijalo podjetje. Tovornjak na gorivne celice GenH2 namreč za konvencionalnim dizelskim tovornjakom prav nič ne zaostaja, saj z uporabo utekočinjenega vodika (namesto plinastega, ki ima manjšo energijsko gostoto) in z enojnim polnjenjem rezervoarja ter nosilnostjo 25 ton, omogoča doseg do 1.000 kilometrov. V planu je,

eActros JE zasnovan za lokalno distribucijo, njegov doseg pa naj bi prihodnje leto, ko se začne serijska proizvodnja, znašal več kot 200 kilometrov.





Gen H2 - 2 x 330 kW največje moči, ki jo proizvedeta dva elektromotorja in 2 x 2.071 Nm največjega navora.

Besedilo: Matej Jurgele
Fotografije: Daimler Trucks

da bodo prva testna vozila strankam izročena leta 2023, medtem ko bo njihova proizvodnja stekla v drugi polovici tega desetletja.

EACTROS V PRIHODNJEM LETU DEL SERIJSKE PROIZVODNJE TOVORNIH VOZIL

Poleg GenH2 so pri Daimlerju predstavili še dva spremljajoča modela. Eden izmed njih je eActros, o katerem smo pisali v prejšnji številki naše revije in je že dve leti v različnih izvedbah v testni fazi pri približno 20 končnih



eActros LongHaul - popolnoma električno gnan tovornjak namenjen prevozom na večje razdalje. Njegov doseg naj bi z enkratnim polnjenjem baterij znašal do 500 kilometrov, začetek njegove serijske proizvodnje pa je predviden za leto 2024.

uporabnikov. Pri Daimlerju pravijo, da bodo s pomočjo pridobljenih podatkov iz prototipnih vozil eActros še izboljšali njegov pogon, povečali doseg in tudi varnost. Naj spomnimo, da je eActros zasnovan za lokalno distribucijo, njegov doseg pa naj bi prihodnje leto, ko se začne serijska proizvodnja, znašal več kot 200 kilometrov.

EACTROS LONGHAUL: 500 KILOMETROV DOSEGA

Med modela GenH2 in eActros, umešča Daimler še en model, ki ne ustvarja lokalnih emisij – eActros LongHaul. Kot že ime samo pove, je popolnoma električno gnan tovornjak namenjen prevozom na večje razdalje. Njegov doseg naj bi z enkratnim polnjenjem baterij znašal do 500 kilometrov, začetek njegove serijske proizvodnje pa je predviden za leto 2024. Daimler želi omejitev dosega vozila kompenzirati z večjo energetsko učinkovitostjo. Baterijsko-električni pogon namreč zagotavlja največjo učinkovitost med alternativnimi pogoni. Po zmožljivostih bo eActros LongHaul umeščen v isto kategorijo kot GenH2. Poleg tega lahko distribucijska in špedicijska podjetja izkoristijo nizke stroške za polnilno tehnologijo energije, s

čimer se znižajo stroški lastništva teh vozil. Na pogosto omenjeno dilemo glede dosega električnih vozil pri Daimlerju odgovarjajo, da mora voznik po 4,5 ure tako ali tako narediti 45-minutni odmor, zaradi moderne polnilne tehnike pa se ta čas lahko izkoristi za hitro polnjenje vozila. S tem pa se tudi poveča njegov doseg.

IZGRADNJA EKOSISTEMA E-MOBILNOSTI

Ne glede na to, ali gre za GenH2, eActros ali eActros Longhaul, so pri Daimlerju prepričani, da bodo gospodarska vozila prihodnosti poganjala, odvisno od namena uporabe, baterijsko-električni pogoni ali pogonski sklopi na vodik, v povezavi z gorivnimi celicami (in baterijami za napajanje).

Zaposleni v Daimlerju želijo skupaj s strankami ugotoviti, katero vozilo je srednjeročno in dolgoročno primerno za posamezna podjetja in vozni-

V planu je, da bodo prva testna vozila strankam izročena leta 2023

nike. Pri določitvi upoštevajo topografijo poti, katera so ustrezna prevozna sredstva in kakšne so možnosti polnjenja. V ta namen želi skupina Daimler zgraditi »celostni ekosistem« okoli e-mobilnosti, ki vključuje tudi razvoj in širitev infrastrukture za polnjenje.



V preteklosti je bila razvita platforma za dizelski tovornjak, Daimler za novo družino električnih tovornjakov razvija tudi modularno arhitekturo platforme za vse svetovne trge. Razen na evropsko tržišče želijo pri Daimler Trucks do leta 2022 električna vozila postaviti tudi na ceste v ZDA in na Japonskem. Do leta 2039 želi skupina na teh svetovnih trgih ponuditi le nova vozila, ki so CO₂ nevtralna. Pri Daimlerju se tako zavzemajo za doseganje ciljev Pariškega sporazuma o podnebnih spremembah.

DAIMLER TRUCKS STAVI NA TEKOČI VODIK

Z uporabo sistema ePowertrain želi Daimler doseči ustrezne sinergije in stroškovne prednosti. Osrednji del pogona je integrirani električni pogon, imenovan eDrive. To je električna os z enim ali dvema integriranima elektromotorjema in menjalnikom. Daimler daje pred-

nost tej različici pred osrednjim motorjem – med drugim zato, ker prihrani prostor in nudi več prostora za baterije. Posebnost Daimlerjevega koncepta prevoza na dolge razdalje – tudi za tovornjak GenH2 – je, da se uporablja utekočinjeni vodik. Po njihovih navedbah večja energijska gostota govori v prid viru energije, ki je ohlajen na minus 253 stopinj Celzija. Poleg tega so za skladiščenje potrebni manjši in lažji rezervoarji, kar daje tovornjaku več prostora in večjo nosilnost. V primeru želje po večjem dosegu se doda dodatne rezervoarje. Dva rezervoarja iz nerjavnega jekla, predvideva za tovornjak, tehtata 40 kilogramov.

Gorivna celica bi morala – ko bo stekla njena serijska proizvodnja – proizvajati 2 x 150 kW, baterija do 400 kW za namen zaviranja in pospeševanja. Akumulator ima obvladljivo kapaciteto 70 kWh, kar bi morale zadostovati za podpiranje moči gorivne celice – v primeru prehitevanja ali vzpenjanja tovornjaka. Prav tako je za serijsko izdelana vozila predvideno polnjenje akumulatorja s pomočjo rekuperacije. Trenutni parametri predserijskega vozila so: 2 x 330 kW največje moči dveh elektromotorjev in 2 x 2.071 Nm največjega navora.

SKUPEN RAZVOJ S SKUPINO VOLVO

Partner pri razvoju, proizvodnji in trženju gorivnih celic je skupina Volvo, s katero je Daimler aprila sklenil partnerstvo. Od takrat je Daimler povezal dejavnosti celotne skupine gorivnih celic v novo hčerinsko podjetje Daimler Truck Fuell Cell. Švedsi so za skupno podjetje prispevali 600 milijonov evrov. Z združevanjem svojih moči želita dva velika akterja na področju gospodarskih vozil znižati razvojne stroške in delovati kot močna zunanja partnerja – tudi v razpravah s ponudniki energije, ko gre za razvoj ustrezne spremljevalne infrastrukture za polnjenje. Kljub temu si bosta skupini še vedno konkurenci, prav tako se ne napoveduje skupnega razvoja tovornih vozil.



Ne glede na to, ali gre za eActros, eActros Longhaul ali Gen H2, so pri Daimlerju prepričani, da bodo gospodarska vozila prihodnosti poganjala, odvisno od namena uporabe, baterijsko-električni pogoni ali pogonski sklopi na vodik, v povezavi z gorivnimi celicami (in baterijami za napajanje).



Vsi govorijo. Eden uresniči.

Novi Actros. Tovorno vozilo leta.

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





VEČJA VARNOST OB ZAVIJANJU NA DESNO

Continental je razvil radarski sistem za pomoč pri zavijanju, ki ga lahko upravljavci voznega parka naknadno namestijo na težka gospodarska vozila in je že na voljo pri specializiranih prodajalcih. Continental je doslej edini proizvajalec, ki se zanaša na izključno radarsko tehnologijo, ki zaznava in klasificira kolesarje in pešce.

Radarski sistem RightViu je mogoče z enostavnim postopkom namestiti na vozila, za njegovo uporabo ni potrebe po zaslonu v kabini. Radar je nameščen na nosilcu vzratnega ogledala, zato ni potrebe po njegovem nameščanju na karoserijo, uporablja pa obstoječi CAN bus podatkovni vod v vozilu. S tem je tudi odpravljeno zamudno delo, kot je na primer nameščanje dodatnih kablov v kabini. Edina zahteva pri njegovi montaži je, da mora biti radarski senzor nameščen na višini najmanj dveh metrov, kar omogoča pravilno območje zaznavanja. Ta pogoj pa izpolnjuje večina avtobusov in težkih tovornjakov. Po predstavitvi radarskega sistema za težka gospodarska vozila, lahko pričakujemo tudi različico za lahka gospodarska vozila, ki bo prav tako uporabljala radarsko tehnologijo.

V PRIHODNJE TUDI UPORABA UMETNE INTELIGENCE

Radarski sistem zagotavlja zanesljivo zaznavanje drugih udeležencev v prometu, ki se nahajajo v bližini vozila. Zaznano območje je štiri metre ob strani vozila in do 14 metrov za sprednjim delom. Programska oprema VRU (ranljivi cestni uporabnik) predeluje informacije, ki so pridobljene s pomočjo radarskih senzorjev. Če se kolesar nahaja znotraj območja pokritosti, je voznik na to opozorjen z zvočnim in vizualnim signalom. Radarska tehnologija



Continental je zasnovana na izkušnjah podjetja s področja avtomobilske tehnologije in znanja s področja asistenčnih sistemov. Podjetje za prihodnje načrtuje tudi razvoj tehnično bolj zapletene rešitve za prvo vgradnjo, ki bo za nadzor območja okoli vozila uporabljala umetno inteligenco.

MINIMALNA MOTNJA - RZVBREMENITEV VOZNIKA

Opozorilna strategija voznika sledi načelu podjetja, da se voznika razbremenijo poplave informacij v kabini in da so prave informacije zagotovljene ob pravem času. Prav iz tega naslova se pri zasnovni niso odločili za namestitev dodatnih zaslonov. Vozniki namreč prejmejo jasen opozorilni signal, ki usmerja njihovo pozornost k nevarni situaciji, s čimer lahko pravočasno zaznajo nevarnost morebitnega trčenja. Dodatne informacije o tem, kje se oseba nahaja, (v primeru uporabe zaslonov) so v tem trenutku pogosto nepomembne. V primeru, da uporabnik kljub temu zahteva vizualni prikaz na zaslonu, imajo pri Continentalu na voljo tudi to rešitev.

Conti Coach HA3

Vse osi



- Odlične zavorne zmogljivosti
- Izjemna učinkovitost porabe goriva in udobnost vožnje

Dimenzija	Linija				
295/80 R 22.5	Conti Coach HA3	●	B	A	70
315/80 R 22.5	Conti Coach HA3	●	B	A	71

Conti LightPro

Vodilna in prikolična os



- Za transport industrijskih tekočin s pametnim zmanjšanjem teže pnevmatike
- Za prevoz cistern na avtocestah in regionalnih cestah

Dimenzija	Linija				
315/70 R 22.5	Conti LightPro S	●	B	B	69
385/65 R 22.5	Conti LightPro T		B	B	71

Conti EfficientPro

Vodilna in pogonska os



- Zasnovane izključno za prevoz na dolge razdalje po avtocestah (vozila, ki prevozijo več ko 120.000 km na leto)
- Izboljšana učinkovitost porabe goriva in nižje emisije CO2

Dimenzija	Linija				
315/70 R 22.5	Conti EfficientPro S		A	B	70
385/55 R 22.5	Conti EfficientPro S		A	B	71
315/70 R 22.5	Conti EfficientPro D	●	A	C	71

Conti EcoPlus

HS3, HD3, HT3



- Nizek kotalni upor in odličen izkoristek goriva

Dimenzija	Linija				
315/70 R 22.5	Conti EcoPlus HS3	●	B	B	69
315/70 R 22.5	Conti EcoPlus HD3	●	B	B	72
315/80 R 22.5	Conti EcoPlus HS3	●	B	B	69
315/80 R 22.5	Conti EcoPlus HD3	●	B	B	72
385/55 R 22.5	Conti EcoPlus HS3	●	B	B	70
385/55 R 22.5	Conti EcoPlus HT3		A	C	69
385/65 R 22.5	Conti EcoPlus HT3		A	C	69

Conti Hybrid

Prikolična os



- Visoka kilometraža
- Odličen kotalni upor

Dimenzija	Linija				
385/55 R 19.5	Conti Hybrid HT3		B	C	70
385/55 R 22.5	Conti Hybrid HT3		B	B	70
385/65 R 22.5	Conti Hybrid HT3		B	B	70
385/65 R 22.5	Conti Hybrid HT3 HL		B	B	70
435/50 R 19.5	Conti Hybrid HT3		B	C	72
445/45 R 19.5	Conti Hybrid HT3		B	C	72

HTR2

Prikolična os



- HTR2 - Zasnovane za prevoz težjega tovora na regionalnih cestah

Dimenzija	Linija				
385/65 R 22.5	HTR2 ED		B	C	71
425/65 R 22.5	HTR2		B	C	73

Za pnevmatike z izkoristkom goriva razreda A in B je razpisana subvencija v višini 70 € po pnevmatiki.

Slike so simbolične. Možne so napake v tekstu.

Continental Adria pnevmatike d.o.o., Zagrebška cesta 104, 2000 Maribor, E-mail: adria@conti.de, www.continental.si



PRI KRONE PREDSTAVILI NOVE PROIZVODE IN STORITVE

Podjetje Krone je na svojem sedežu v kraju Werlte izbranim novinarjem predstavil novosti s področja tehnologije vozil, servisnih in digitalnih storitev. Čeprav so se prihodki in proizvodnja zaradi problematike okoli korona krize zmanjšali, so se pri Krone prilagodili novonastalim razmeram in pripravili številne izboljšave.

SENZORJI NEKOČ IN DANES

Vse prikolice imajo zdaj QR kodo, ki omogoča hitro in enostavno iskanje rezervnih delov. Pomemben dejavnik je tudi Fleet management, dinamična optimizacijska veriga, z uporabo digitalnih informacij v realnem času. Še pred desetimi leti sta bila na prikolici nameščena dva do trije senzorji, danes jih je približno 50. Ne-

kateri izmed njih služijo nadzoru tlaka v pnevmatikah, ročni nadzor temperature v prikolici je stvar preteklosti. Krone Telematics prek temperaturnih sond zagotavlja informacije o stanju hlajenja, načinu delovanja, alarmnem sistemu in nastavljenih vrednostih. Podatki se lahko shranjujejo do 18 mesecev, kar je v skladu z veljavnimi predpisi EU.

Besedilo in fotografije: Goran Kekić

PREDVIDENI ČAS PRIHODA (ETA)

Podjetje Krone je začelo globalno strateško partnerstvo s francoskim podjetjem Shippeo, vodilnim na področju rešitev za spremljanje logistično-dobavnih storitev v realnem času. Dostop do podatkov v realnem času je omogočen uporabnikom storitve Krone Telematics. Zaradi omenjenega sodelovanja je Krone postal tudi prvi proizvajalec prikolic, ki omogoča storitev ETA (predvideni čas prihoda) v realnem času, s čimer je olajšano upravljanje flote z lastnimi rešitvami.

INOVACIJE IN NOVOSTI

Na predstavitvi smo videli veliko zanimivih inovacij in novosti, tako s področja dizajna kot tehničnih rešitev, ki omogočajo enostavnejše upravljanje. Nemogoče je predstaviti vse, strnili smo nekaj najpomembnejših. Od proizvodnih novosti izpostavljam snovanje novih šasij, ki morajo biti od leta 2021 po predpisih EU lažje, zaradi česar se bodo proizvajale iz trdnjšege jekla. Na področju hladilnih prikolic se lahko z največ novostmi pohvali Cool Liner.



Po vgradnji zavornega sistema sledi montaža osi in pnevmatik.

Na modularni šasiji je sedaj na zadnjem delu nameščena tridelna zaščita pred podletom vozil, zadnja vrata so dobila novo tesnilo, ročaji za odpiranje so nameščeni deset centimetrov nižje, da vozniku olajšajo uporabo. Z odpiranjem vrat se v notranjosti samodejno vklopijo LED-lučni, ob vstopu v prostor za prikolico pa voznik dodatno vklopi novo močno zunanjo LED-osvetlitev, ki osvetli 4–5 metrov vhodnega prostora. Zgornje pozicijske luči lahko sedaj (opcijsko) opozarjajo tudi na zaviranje in spremembo smeri. Krone Isowall ni več izdelan iz aluminija-stih profilov, temveč iz lažjih termoplastičnih materialov, z novimi ročaji in dvžnim sistemom. Pomembno je poudariti, da lahko hlajenje (pri Cool Liner THT) zagotavljajo baterije in električna gred, ki reku-perira energijo, s čimer ni več potrebe po dodatnem dizelskem motorju na prikolici. Masa prikolice pa kljub temu ostaja približno enaka tisti z dizelskim agregatom.



Kontejnerska šasija nove generacije za Box Liner ima možnost podaljšanja zadka, kar zmanjša obremenitev sedla.

predstavljena v posebni izvedbi za prevoz do 37 palet. V dolžino meri 15 metrov, medosna razdalja je kar 8.100 mm. Njena uporaba je z izjemo Berlina dovoljena v Nemčiji.

Nova prikolica Swap Liner prikazuje, kako je videti transport prihodnosti. Z modelom HGV tip 1 (podaljšan polpriklopnik) je mogoče na enem tovornjaku prevažati dva zamenljiva zabojnika. S predstavitvijo tega modela pri Krone dokazujejo, da je trajnostni razvoj prednostna naloga, saj povečuje možnosti kombiniranega prevoza, obenem pa tudi prihrani do 1,5 l goriva na 100 prevoženih km (v primerjavi s tovornjakom s prikolico). Šasija nove generacije Box Liner, kot je eLTU70, lahko prevažata cisterne in zamenljive kontejnerje. Poleg tega polpriklopniki navdušujejo s tipičnimi in inteligentnimi rešitvami Krone, kot je podaljšan zadnji del, kar omogoča manjšo obremenitev sedla pri prevozu 20" kontejnerjev.

SISTEM CELSINEO

Krone in Liebherr uspešno sodelujeta pri razvoju, prodaji in servisiranju hladilnih enot za prikolice. Sistem Celsineo s svo-

jim edinstvenim konceptom predstavlja novo generacijo hladilnih naprav, ki je zasnovana na podlagi potreb logističnih podjetij in njihovih zahtev po čim večji zanesljivosti in stroškovni učinkovitosti prevoza hlajenega blaga. Celsineo ponuja tri neodvisne hladilne module, ki povečajo prilagodljivost in učinkovitost z visoko razpoložljivostjo in enostavnimi storitvami ter za prihodnost pripravljeno tehnologijo. Načrtovan začetek prodaje je januarja prihodnje leto.

REZERVNI DELI IN JAMSTVO

Danes stranke od priklopnikov pričakujejo več kot samo vozilo. Številne stranke namreč želijo popoln nabor storitev. Pri Krone so te zahteve upoštevali. Kakovost in zanesljivost sta obveznost, ki jo morajo prevozniki izpolnjevati do naročnikov, v primeru kakršnih koli težav pa je na voljo strokovna ekipa podjetja TCI Trading, d. o. o., ki vam bodo pomagala hitro dobiti rezervne dele za polpriklopnike in prikolice. Za to se s popolnim zaupanjem obrnite na slovenskega zastopnika skupine Krone, ki se nahaja na naslovu Stegne 7 v Ljubljani.



Nov, hitrejši in enostavnejši način premikanja ponjave.

PROFI, MEGA IN SWAP LINER

Profi Liner ima sedaj predhodno pocinkane kotne nosilce z visoko odpornostjo proti koroziji. Odpiranje bočnih zaves je zdaj lažje in hitrejšo, poleg tega je zavesa Safe Curtain ojačena z zaščitnimi trakovi, ki preprečujejo krajo in rezanje ponjave. Talne plošče so zaradi enostavnejše zamenjave krajše (le 1,5 metra) in lepljene na podlago. Prikolica Mega Liner je bila

Zastopnik za Slovenijo

Podjetje TCI Trading, d. o. o., je bilo ustanovljeno leta 2000 kot vodilni dobavitelj in partner skupine Krone za program polpriklopnikov in priklopnikov. Z dolgoletnimi izkušnjami kupcem uspešno zagotavljajo prihodnost, kar je temeljni cilj skupine Krone. Glavni cilj je predstavljati kakovost in storitev, ki jih ponuja skupina Krone. S tradicijo, inovacijami in strokovnim znanjem se uveljavljajo kot idealna rešitev za vaše podjetje.

V prvi polovici leta 2020 je bilo v Sloveniji prodanih skupno 122 prikolic Krone, v enakem obdobju leta 2019 pa 233. V Sloveniji je Krone po številu prodanih enot vedno med tremi vodilnimi blagovnimi znamkami.

CITROËN**e-Jumpy je že mogoče naročiti**

Citroën e-Jumpy je že mogoče naročiti, prve dobave pa naj bi stekle proti koncu letošnjega leta. Citroën e-Jumpy je na voljo v treh dolžinskih različicah in na zahtevo z vlečno obremenitvijo do 1000 kilogramov. V vseh treh načinih vožnje je največja hitrost motorja s 136 KM (100 kW) s svojimi 260 njutonmetri navora omejena na 130 km/h. Po zaslugi konstrukcijske osnove EMP2 je bilo možno baterijo vgraditi v podvozje vozila ter s tem ohraniti uporabno prostornino in vzorne tovarne kapacitete vozila Jumpy. E-Jumpy ponuja dve različni močni bateriji z dvema različnima stopnjama dosega. 230 km po preizkusnem postopku WLTP – na voljo za izvedenke XS, M, XL, opremljene z baterijo 50 kWh, 330 km po preizkusnem postopku WLTP – na voljo za izvedenki M in XL, opremljeni z baterijo 75 kWh. Garancija na baterijo velja 8 let ali 160 tisoč prevoženih kilometrov.

**FORD****Transit Custom za pustolovce**

Ford je s predstavitvijo dvižne nagibne strehe avtodoma Transit Custom Nugget Plus ljubiteljem pustolovskega raziskovanja na kolesih omogočil dodatno prilagodljivost. Nova možnost dvižne nagibne strehe za model Nugget Plus uporabnikom omogoča, da za večje udobje v parkiranem vozilu kar najbolje

izkoristijo notranji prostor, obenem pa se manjša skupna višina vozila. Z novo različico se je število Nuggetovih modelov povečalo na štiri: doslej so bili na voljo Nugget Plus s fiksno visoko streho in kompaktnější Nugget z dvižno nagibno ali fiksno visoko streho. Transit Nugget Plus z dvižno nagibno streho so razvi-



li skupaj s strokovnjaki za avtodome podjetja Westfalia. Vozilo nudi povsem opremljeno notranjost za kampiranje v odlično izdelani nadgradnji, napredne sisteme za pomoč vozniku in možnosti za povezave, vozilo pa poganja zmogljivi, prefinjeni in varčni Fordov 2,0-litrski dizelski motor EcoBlue.

FORD

Pettonski Transit

Ford napoveduje prihod najmočnejšega in najzmogljivejšega dostavnika doslej, pettonskega Transita za večje nosilnosti in težje predelave. Ta bo najzmogljivejši med vsemi dostavnimi vozili Transit, kar jih je Ford izdelal doslej. Na voljo bo v pestri paleti različic z zmogljivejšim vzmetenjem, pogonskim sklopom in zavorami. Novi 'paradni konj' med Transiti bo kot šasija s kabino dosegal skupno maso vozila 5000 kg, nosilnost tovarniško na-

meščene platforme pa bo znašala 2558 kg. 2,0-litrski dizelski motor EcoBlue v izvedbi HDT (Heavy Duty Truck) s 170 KM zagotavlja trpežnost, zmogljivost in varčnost; za doplačilo je na voljo v razredu vodilni 10-stopenjski samodejni menjalnik. Povečana skupna masa vozila in nosilnost ustrezata zahtevam prevoznikov v javnih službah in gradbeništvu ter odpirata potencial za predelave, namenjene reševalnim službam in javnemu prevozu.



SUZUKI

Jimny tudi kot gospodarsko vozilo

Suzuki bo v prihodnje ponujal svoje kompaktno terensko vozilo Jimny tudi kot različico gospodarskega vozila. Jimny NFZ bo predstavljen spomladi 2021, opremljen pa bo s pregradno rešetko, ravnim nakladalnim dnom in prtljažnikom, povečanim na 863 litrov. Terensko vozilo bo imelo za 33 litrov večji tovorni prostor kot avtomobilska različica s podrtimi zadnjimi sedeži.



»BOLJŠA DAVČNA RAZBREMENITEV KOT SPROSTITEV CEN GORIV!«

Popolna liberalizacija cen pogonskih goriv, ki jo uvaja vlada, je v bistvu neizogiben ukrep, ki bi ga bilo treba zaradi poravnavanja z evropskimi normami prej ko slej realizirati. Prvi korak v smeri liberalizacije je bil narejen že leta 2016, ko je bilo trgovcem prepuščeno oblikovanje cene 98-oktanskega neosvinčenega bencina in kurilnega olja, prav tako pa je trgovcem že nekaj časa prepuščeno, da cene pogonskih goriv določajo na bencinskih črpalkah ob avtocestah in hitrih cestah.

Besedilo: **Janez Kukovica**

DA SE JE država odločila za popoln umik iz nadzora cen pogonskih goriv prav sedaj, gre pripisati nadvse ugodnemu trenutku za to. Cene naftnih derivatov so na svetovnem trgu namreč že dalj časa nizke. Pričakovati je, da bodo trgovci zvišali svojo maržo (ta je bila doslej omejena na 6 odstotkov cene goriv), kar pa naj ne bi bistveno vplivalo na povišanje cen.

Kot predvideva vlada, naj bi liberalizacija postopoma pripeljala na trg nove trgovce pogonskih goriv, predvsem pa računa, da se bodo razmeroma hitro odzvali pri nekaterih diskontnih trgovinah in se odločili za gradnjo bencinskih črpalk. Samopostrežne prodajalne z gorivi na primer že imata Mercator in Hofer. Večja konkurenca naj bi – tako optimistično razmišlja vlada –, na dolgi rok vodila celo do zniževanja cen.

Vladni deregulacijski ukrep je, kar je bilo pričakovati, naletel na različne odmeve pri »zainteresiranih institucijah in javnosti«. Z umikom države iz nadzora cen so zadovoljni v Trgovinski zbornici Slovenije in zlasti pri dveh največjih trgovcih: Petrolu in OMW-ju. Poudarjajo, da so bili doslej zaradi omejenih marž močno prikrajšani, saj te v tujini dosegajo 20 odstotkov cene goriv. Med ekonomsko stroko prevladuje prepričanje, da se bodo cene verjetno kar hitro povišale, vendar pa ne bodo poletele v nebo. Oktobra lahko realno pričakujemo zvišanje do 10 odstotkov. Ni pričakovati, da bi posamezni trgovci pohiteli oziroma pretirali z zviševanjem cen, kajti jasno je, da bi bil efekt tega takojšnja selitev kupcev k drugim, cenejšim ponudnikom.

Do pozitivnih učinkov sprostitve cen, kot jih razglša vlada, pa so precej zadržani v obeh avtoprevoznikiških združenjih. Peter Pišek iz sekcije za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici pravi, da ne bodo pristali na zvišanje cen. »Višje cene bodo napravile slovensko avtoprevoznikiško manj mednarodno konkurenčno. O tem, da cene že doslej niso bile naš konkurenčni adut, pa nedvou-

mno govori dejstvo, da se tuji prevozniki skoraj ne ustavljajo več na naših črpalkah.« Namesto sproščanja cen goriv se v sekciji zavzemajo predvsem za ukrepe, ki bi ceno goriv davčno razbremenili. Pri tem Pišek ne prikriva, da bi morala biti davčna politika vlade tako »ambiciozna«, da bi omogočala najcenejše gorivo v regiji. »Slovenski avtoprevozniki želimo biti absolutno konkurenčni v regiji, od poceni goriva pa bi zaživel tudi drugo gospodarstvo, od povečane prodaje bi profitirala tudi država, saj bi se tuji kupci spet množično vrnili.«

Pravi, da bodo imeli dogajanje na trgu pod drobnogledom, prav tako ravnanje vlade (ki si vendarle jemlje možnost intervencije v primeru »posebnih razmer«). Pričakuje skorajšnje srečanje s finančnim ministrstvom, ki ga nameravajo prevozniki prepričati s svojimi zamislimi na področju davčne politike.

Ob tem pravi, da v sekciji ne verjamejo, da bi se lahko na trgu pojavili številni novi trgovci z gorivi, ki bi povečali tržno tekmovalnost med njimi in s tem ohranjali (razmeroma) nizko raven cen. V Sloveniji prevladujeta dva trgovca, ki pokrivata več kot 70 odstotkov prodaje goriv. Za nove trgovce pa je kar nekaj administrativnih ovir, manjka pa tudi dobrih lokacij.

»Na poslovanje avtoprevoznikov ima vsaka večja sprememba cen goriv velik stroškovni učinek, ki ga le težko prelijemo v višjo ceno naših storitev,« še ugotavlja Pišek in obljublja, da bodo avtoprevozniki takoj reagirali, ko se bodo začele cene goriv zviševati.



NOVI ODBOR AVTOBUSNIH PREVOZNIKOV VELIKO PRIČAKUJE OD PETEGA PAKETA UKREPOV COVID-19

V okviru sekcije za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici deluje tudi odbor avtobusnih prevoznikov, ki se je v začetku septembra kadrovsko prenovil. Njegova sestava pokriva različne vrste avtobusnih prevozov.

▶ **ANDREJ** Mrgole zastopa javni linijski promet, Tadej Poličnik in Milan Padežnik turistične prevoze, Breda Jesenko posebne linijske prevoze (šolski prevozi), Peter Mirt, ki je bil izvoljen za predsednika odbora, pa javni linijski promet in druge prevoze. Odbor je bil tudi v prejšnji sestavi oblikovan več ali manj po načelu zastopnosti posameznih vrst avtobusnih prevozov, z novo sestavo je to načelo uveljavljeno še bolj dosledno.

Glede na to, da se je avtobusno prevoznništvo zaradi koronavirusa znašlo v posebej težkem položaju, čaka odbornike veliko trdega dela. Aktivnosti, ki naj bi panogi pomagale prebroditi iz najhujšega, so bile dobro začete že pod prejšnjim odborom, zdajšnje aktivnosti pa naj bi bile usmerjene v njihovo nadaljevanje ter čim večjo (in čim hitrejšo) uresničitev posameznih ukrepov.

V najslabšem položaju so avtoprevozniki, ki delujejo na področju turizma oz. opravljajo občasne prevoze. Praktično brez dela so ostali tisti, ki so v preteklosti vozili turiste (zlasti iz azijskih držav) po Evropi.

Prav tako so izostali prevozi slovenskih turistov po Evropi. V času življenja s koronavirusom je bilo tako opravljenih le nekaj turističnih prevozov znotraj države (komaj 5 odstotkov). Prevoznike v linijskem prevozu so v skladu z zahtevami NIJZ prizadele omejitve števila potnikov v avtobusu.

Na srečo je bil v avgustu pomemben sestanek med avtobusnimi prevozniki, zainteresiranimi za šolske prevoze, in predstavniki več ministrstev, na njem pa je bil dosežen pomemben »preboj« v usklajevanju pogojev za izvajanje teh prevozov. In sicer je bil uslišan predlog prevoznikov, da ministrstvo za šolstvo iz šolskih prevozov ne izloči prevozov na ekskurzije in dogodke s podobno vsebino. Če je bilo treba prej v avtobusu ohranjati varnostno razdaljo 1,5 metra, velja zdaj, da ostaja prva vrsta sedežev za voznikom prazna, drugi sedeži pa se popolnijo do konca. Sicer pa velja pravilo nošenja mask in razkuževanja rok, po delovnem dnevu pa je treba razkužiti še celotno notranjost vozila.

V odboru so se obrnili tudi na posamezne občine, kjer avtobusni prevozniki opravljajo šolske prevoze, s pobudo, da bi jim te zagotovile kakšno nadomestilo za izpadle prihodke. Vendar pri tem niso bili uspešni, saj je večina občin razpoložljiva sredstva že namenila za potrebe civilne zaščite.

Sedaj so predvsem osredotočeni na napovedani peti protikoronski paket pomoči države. Pričakujejo, da bo ta paket avtobusnim prevoznikom, zlasti tistim v turizmu, zagotovil nadomestila ne le za čas razglašene epidemije, temveč vse do novega leta. Ob tem predsednik Mirt hrani kar nekaj dobrih besed za direktorijo za potniški promet pri resornem ministrstvu, ki je pokazala veliko stopnjo dovezetnosti za predloge odbora in delovala tudi v smeri njihovega »promoviranja« v medresorskih usklajevalnih postopkih.

Seveda pa vsa aktivnost odbora ne bo namenjena le vsebinam, povezanim s koronavirusom. Že v bližnji prihodnosti bo izšel nov razpis koncesij za avtobusne linije, pri tem pa želijo, da bi bili pri njegovem oblikovanju kar najbolj tvorno udeleženi.



KAMA PNEVMATIKE

SO ZAVAROVANE



Podjetje **Trans Felix** je v sodelovanju z **Zavarovalnico Triglav** pripravilo prav poseben paket zavarovanja tovornih pnevmatik znamke Kama. Za vse tovarne pnevmatike Kama dimenzij R17,5 R19,5 R20 in R22,5, katerih nakup je bil opravljen pri podjetju Trans Felixu ali pri njihovih pooblaščenih partnerjih, velja zavarovanje v primeru poškodb.

Pnevmatike so tako zavarovane pri Zavarovalnici Triglav, obseg zavarovanja pa zajema vse fizične poškodbe pnevmatike, ki niso nastale z neenakomerno obrabo profila, ali zaradi preizkega tlaka v pnevmatiki.

V praksi to pomeni, da če pride do fizične poškodbe pnevmatike in je ta uničena do te mere, da njeno popravilo ni več možno, imate možnost, da vam Zavarovalnica Triglav izplača neobrabljen del profila pnevmatike, minus 2 mm globine profila pnevmatike, kolikor je zakonsko predpisana minimalna globina profila v Republiki Sloveniji.

V primeru, da pride do poškodbe pnevmatike, se obrnite na prodajno mesto, kjer je bila pnevmatika kupljena, prodajalec pa vam bo pomagal pri izpolnitvi obrazca za prijavo škode. Izpolnjen obrazec o nastali poškodbi pnevmatike pošljite po elektronski pošti na aina@transfelix.si Podjetje Trans Felix bo v vašem imenu prijavilo poškodbo pnevmatike, vi pa boste od zavarovalnice prejeli odškodnino za poškodovano pnevmatiko.

Obrazci in pogoji zavarovanja se nahajajo na naši spletni strani www.transfelix.si

KAMA PRO NF203



VODILNA OS

3PMSF



KAMA PRO NR203



POGONSKA OS

3PMSF



KAMA PRO NT203



PRIKOLICA

3PMSF



PARTNERJI PO SLOVENIJI ZA PRODAJO PNEVMATIK KAMA IN VIATTI, TER PLATIŠČ AKOJANT

ŠTAJERSKA, PREKMURJE IN KOROŠKA



Naslov: Okonina 1, Ljubno ob Savinji
Pon - Pet: 8:00 - 17:00 / Sob: 8:00 - 12:00
Tel: 041 783 661



z vami že od leta 1980
Naslov: Lesna ulica 8, Šentjur
Pon - Pet: 8:00 - 16:00 / Sob: 8:00 - 13:00
Tel: 01 756 65 35

Man Servis Maček

Naslov: Drogenikova ulica 8, Šentjur
Pon - Pet: 7:00 - 16:00
Tel: 031 867 855



Naslov: Mariborska cesta 79a, Sevnica ob Dravi
Pon - Pet: 8:00 - 17:00 / Sob: 8:00 - 12:00
Tel: 041 339 897



Naslov: Cesta na Ješenco 4, Fram
Pon - Pet: 7:00 - 17:00 / Sob: 7:00 - 12:00
Tel: 02 608 10 20



Naslov: Zadržna ulica 25, Črenšovec
Pon - Pet: 8:00 - 16:00
Tel: 041 670 625

DOLENJSKA



Naslov: Stranje pri Velikem Gabru 8, Veliki Gaber
Pon - Pet: 8:00 - 18:00 / Sob: 8:00 - 12:00
Tel: 041 630 954



Naslov: Bučarjeva cesta 9, Šentjernej
Pon - Pet: 7:00 - 12:00 / Sob: 7:00 - 12:00
Tel: 07 30 82 360



Naslov: Mladinska ulica 7, Brežice
Pon - Pet: 8:00 - 16:00
Tel: 051 217 835

PRIMORSKA



Naslov: Sermin 7a, Koper
Pon - Pet: 8:00 - 16:00
Tel: 05 663 64 08



Naslov: Cesta na Lenivec 51, Sežana
Pon - Pet: 8:00 - 17:00 / Sob: 8:00 - 12:00
Tel: 041 525 125



Naslov: Kanjčarica 41, Črnomelj
Pon - Pet: 8:00 - 17:00 / Sob: 8:00 - 13:00
Tel: 040 610 016



Naslov: Podnanos 1, Podnanos
Pon - Pet: 8:00 - 17:00 / Sob: 7:00 - 16:00
Tel: 041 618 078



Naslov: Ulica Nikola Tesla 18, Ilirska Bistrica
Pon - Pet: 7:00 - 17:00 / Sob: 8:00 - 12:00
Tel: 05 710 02 07

BELA KRAJINA

OSREDNJA SLOVENIJA IN NOTRANJSKA



Naslov: Krumpčeva ulica 19, Domžale
Pon - Pet: 8:00 - 16:00
Tel: 01 523 12 46



Naslov: Tabarska cesta 32a, Grosuplje
Pon - Pet: 7:00 - 19:00
Tel: 031 702 028



Naslov: Kidričeva cesta 80, Škofja Loka
Pon - Pet: 8:00 - 16:00
Tel: 04 51 11 450



We have Space.

Naslov: Unee 6, Rakek
Pon - Pet: 8:00 - 17:00
Tel: 01 705 12 09



z vami že od leta 1980
Naslov: Lesno Brdo 17, Višnja
Pon - Pet: 7:00 - 17:00 / Sob: 7:00 - 13:00
Tel: 01 755 78 51





ČAKAJOČ NA STATUS

(Skoraj) starodobna Cibaškova Scania 143 z 8-valjnim motorjem je vrhunsko obnovljena.

STARODOBNIKA

Sašo Cibašek je pred petnajstimi leti ustanovil svoje prevozniško podjetje, v katerem ima danes več kot 50 tovornjakov. Ko pridete na dvorišče, je jasno, da je ljubitelj znamke Scania. Sicer ima v floti še nekaj Volvov in DAF-ov, a glavnino vseeno predstavljajo Scanie. Med njimi posebno mesto zavzema model 143, letnik 1994, ki mu do statusa starodobnika manjkajo še štiri leta.

Besedilo: Emil Šterbenk

Fotografije: E. Šterbenk, M. Koželj, M. Jurgele

KJE BI NAŠEL STARODOBNIKA V DOBREM STANJU?

Sašo je po vsej Evropi – od Grčije do Skandinavije – iskal dovolj dober primer, a ga ni našel. Kamion si je želel obnoviti sam. Na koncu ga je dobil skoraj pri sosedu, kolegu, prevozniku iz istega naselja, in to skrbno obnovljenega. »Ko sem videl, kako dobro je Scania narejena, nisem nič več razmišljal. Pa še prav mi je prišlo, ker bi se ob mojem vsakdanjem natrpanem urniku projekt prav gotovo razvlekel na več let,« se nasmehe,

Model 143 je med ljubitelji Scanii zelo priljubljen in iskan – na srečanje prevoznikov Truckstar 2019 na Nizozemskem so številna podjetja pripeljala svoje »nališpane« primerke.



Scania je zakon

»Kakorkoli obračam, Scania je zame še vedno kraljica,« pravi Sašo in nadaljuje, »ob teh švedskih tovornjakih imam še druge skandinavske predstavnike – Volvo in Dafe. Pri vseh sem zadovoljen s trpežnostjo, porabo in precej nizkimi vzdrževalnimi stroški. Pri porabi goriva pa v podjetju trenutno dosegamo najboljše rezultate z DAF-i.



»Po vsej Evropi sem iskal Scanio 143, primerno za obnovo, nazadnje sem popolnoma obnovljeno kupil tako rekoč pri sosedu,« pove Sašo Cibašek.

H KOŽELJU POJDITE

»Nekaj že vem o tej Scanii, ampak če hočete dobiti celotno zgodbo, se oglasite pri Koželju, ki jo je obnovil,« je predlagal Sašo.

Ubogal sem njegov nasvet in se odpeljal do Vinka Koželja. Zalotil sem ga v šotoru, ko se je ravno ukvarjal s svojim novim starodobniškim projektom. Z veseljem si je vzel čas in razložil: »Scanio sem kupil v Žalcu konec leta 2018. Čeprav je precej dolgo stala, je bila v dokaj dobrem stanju. Tovornjak ni prevozil niti milijon kilometrov, ta-

ko da se pogonskega sklopa z izjemo temeljitega servisa nisem dotaknil. Veliko več dela je bilo s kabi- no. Tovornjak sem

Šefov tovornjak

Prej je bil Sašo direktor, zdaj pa je vodenje prevzela hčerka, sam pa je postal prokurist. Ampak če si po duši voznik, moraš na cesto. In tudi pri tem je tako. Leta 2012 je zase kupil Scanio, katere notranjost je dal preurediti v Grčijo. Avtomobil je tako ohranjen, da sem vprašal, ali ga sploh kdo vozi. Pa ga. Šef. Izključno on!



»tako pa sem takoj dobil vozilo, s katerim lahko s ponosom grem na kakršnokoli srečanje starodobnih ali tovornih vozil.« Že od daleč je jasno, da pri obnovi Scanie niso ubirali bližnjic. Z zunanje strani je videti kot nova, znotraj je večinoma izvirna. Trpežni pogonski sklop ima za sabo nekaj manj kot milijon kilometrov, kar za ta model ni nobena težava. Vžge tako, da človek komaj uspe umakniti roko s kontaktnega ključa in v nekaj sekundah zrak doseže zadosten tlak, da se vožnja lahko začne.



Pred obnovo je bila Scania rdeče barve.



Kar je bilo mogoče, je v kabini ostalo izvorno. Stenske obloge in sedeža so dobili novo blago in usnje.

popolnoma razstavil. Tik pred tehničnim pregledom sem dal notranjost kemično očistiti, in tekstilne obloge so se kar odlepile. Ni bilo druge rešitve – poklical sem tapetnika in sedaj so obloge ter sedežne prevleke nove, kar je plastike, pa je večinoma izvorna. Prej kot v enem letu sem ga spet postavil na kolesa in se z njim odpeljal na Srečanje prevoznških družin in podjetij v Slovensko Bistrico (30. septembra 2019). Tam so me postavili ob Scania, ki vozi na naravni plin.

Malo kasneje, ko se je začel za Scania zanimati sosed, sem se odločil za prodajo. V ognju sem imel že drugo železo. V Nemčiji sem namreč našel model 143 T (z nosom), a takšen projekt je treba financirati. Vesel sem, saj vem, da je Scania pri Cibašku v dobrih rokah in kadarkoli jo lahko grem pogledat.



Motor in menjalnik sta je bila ob nakupu v odličnem stanju, zato so ju zgolj temeljito servisirali.

VOŽNJA PO DVORIŠČU

Modela 143 do sedaj nisem vozil in sploh nikoli nisem sedel za volanom Scanie z ročnim menjalnikom. V osnovi ima tri stopnje, počasno in hitro skupino ter polovičke. Skratka, 12 prestav – tako kot smo vajeni pri številnih robotiziranih menjalnikih. Pričakoval sem, da bo za prestavljanje ročice potrebna večja sila – zlasti zato, ker sem jo prijel v roke dve minuti potem, ko je avto vžgal. Toda lepo drsi iz položaja v položaj. Za izbiro med počasnimi in hitrimi prestavami je pod ročajem obroček, ki ga prestavljamo navzgor ali navzdol, polovičkam pa ukazuje stikalo na levi strani ročaja.

Ker Scania ni registrirana, sem jo zapegljal samo po makadamskem dvorišču, ki pa je k sreči dovolj veliko, da sem se »sprehodil« skozi večino prestav. S 450 »konji« (331 kW) na pogonski osi je treba

pri vožnji s samim »traktorjem« previdno spuščati sklopko in dodajati plin. Tudi vse druge komande delujejo, kot je treba. Kabina je temeljito očiščena in nima vonja po starem vozilu. K temu prav gotovo pripomorejo nove tekstilne obloge in sedežne prevleke. Zadaj sta dve postelji in kabina je solidno velika – le stojne višine nima. Tudi zvočno je solidno zatesnjena, a je kar prav, da nekaj grgranja osemvaljnika prodre vanjo. Že ko se motor počasi vrti v prostem teku, ga je prijetno poslušati, kaj šele, ko voznik pritisne plinski pedal. Udobje je solidno – sprednja os je na paraboličnih vzmeteh, zadaj pa na vsaki strani pogonske osi po en zračni meh. Ko prištejem še štiritočkovno zračno vpetje in blaženje kabine ter zračno vzmeteni sedež, vožnja ni skoraj nič manj udobna kot v novejših sestrah. Konec koncev je to model z vrha lestvice tistega časa.

Ko je obnova zaključena, vozilo postane manj zanimivo

Vinko je povedal, da se s starodobniki »igra« že skoraj dve desetletji. Ta čas je obnovil več traktorjev, Scania z »nosom«, ki jo trenutno obnavlja, pa je že šesta po vrsti. Od prejšnjih je v Sloveniji ostala samo ena. Scanie imajo velik

krog oboževalcev, in če je restavrirana, kot je treba, se kupec najde skoraj sam. »Večje veselje imam z obnovo kamiona kot z vožnjo starodobnika. Zato gledam za novim projektom, še preden je aktualni zaključen. Že pri prejšnji sem rekel, da je to moj zadnji starodobnik, a sem se spet najedel zarečenega kruha in že spet šraubam,« z nasmehom konča.

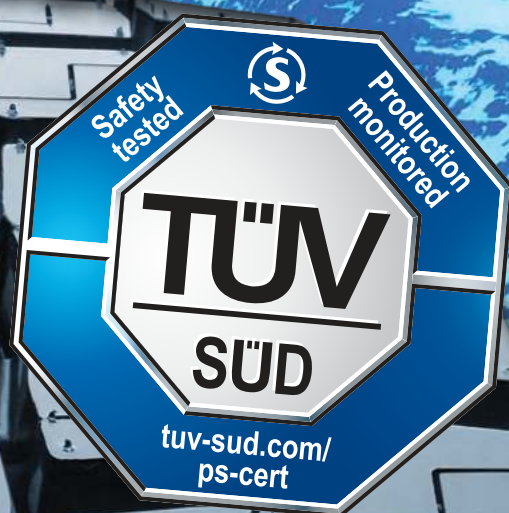


Vinko se je med obnovo odločil za bel lak.

★ ★ ★ ★ ★

EUROTON

KAKOVOSTNI AVTODELI



SDR1

PRVI KITAJSKI PROIZVAJALEC PNEVMATIK ZA TOVORNA VOZILA S CERTIFIKATOM TÜV

Med testiranjem je potrjeno, da vzorec Sailun SDR1 zagotavlja:

- VEČJO VARNOSTI
- MANJŠO PORABA
- BOLJŠO VZDRŽLJIVOST
- MANJ HRUPA

Da se zagotovi stalno kakovost s certifikatom TÜV, testiranja vključujejo tudi redne nenapovedane kontrole v tovarni.




SAILUN
TYRE

URADNI DOBAVITELJ PNEVMATIK VALENCIA CF



INTERAKTIVNA PALETA EPAL – IPAL

Povpraševanje po avtomatizirano sledljivih in krmiljenih nosilcih tovora v času četrte industrijske dobe Industrija 4.0 narašča zelo hitro.

Najpomembnejše orodje je nova, interaktivna paleta, ki ne fungira več samo kot nosilec tovora, temveč kot nosilec informacij.



EVROPSKO paletno združenje e.V., European Pallet Association e.V. (EPAL) razvija od leta 2018 nosilce tovora prihodnosti v kooperaciji z Inštitutom Fraunhofer za blagovne tokove in logistiko (IML) iz Münchna v najnovejšem podjetniškem laboratoriju v Dortmundu EPAL Enterprise.

Cilj razvoja je inteligentna Euro paleta iPAL. V ospredju je nadaljnji razvoj Euro palete od nosilca tovora do nosilca informacij. S tem bo prvič mogoče z Euro paletno EPAL zajemati informacije, jih zbirati in na njihovi podlagi izpeljati logistične kazalnike uspešnosti KPI. Osnovo za določanje podatkov in generiranje logističnih števil, ki se nanašajo na palete, tvori serializacija palete. Pri tem dobi paleta enoznačno digitalno identiteto ID, s čimer postane edinstvena in sledljiva. Shranjevanje in obdelava podatkov

se opravi brez infrastrukture in se upravlja v nevtralni iPAL-Platformi. Tu se podatki povežejo in pripravijo za uporabnika.

Da bi pri nadaljnjem razvoju palete in iPAL-platforme ustvarili po možnosti čim večjo paletno aplikacij, predvideva EPAL Enterprise Lab pilotne projekte, ki bodo realizirani skupaj s pilotnimi partnerji iz različnih panog. V prevoznem sektorju se že danes izvajajo uspešni pilotni projekti, organizirajo pa se nadaljnje kooperacije in sodelovanje s panogami v proizvodnji kemijskih proizvodov, gradbenih materialov in v živilski industriji.

Izvedeni bodo naslednji štiri pilotni projekti:

- Serializirana paleta: zajemanje serializirane palete s pomočjo aplikacije za pametni telefon in sledenje preko platforme iPAL.

- Aplikacija za štetje palet: šteje praznih palet s pomočjo aplikacije za pametni telefon in zajemanje količine palet ter postopek digitalnega procesa izmenjave.
- Senzorski sledilnik: živo sledenje serializiranim paletam z integrirano senzoriko.
- Začetni komplet: gotov komplet z vsemi potrebnimi komponentami za samostojno sledenje enotam nakladov.

Cilj inteligentne iPAL palete je digitalizacija na svetu največjega odprtega paletnega pola in razvoj logistične platforme prihodnosti. Logistika je zapisana paletam. Narediti te palete inteligentne, pomeni narediti logistiko inteligentno. Inteligentna paletna omrežja so mejnik na poti k internetnemu dogajanju, s katerim je mogoče izkoristiti podatkovni zaklad v logistiki.

epal.gzs.si





PONOSNI LASTNIKI PRVIH NOVIH LEVOV POSEBNE SERIJE MAN FIRST EDITION





Ladijski pristaniški promet julija 2019 in 2020 (vir: SURS)

Transport v juliju 2020

Julij je prvi mesec drugega poletja in tudi mesec, ki naj bi po prekinitvah zaradi COVID-19 pokazal trende in stanje. Stanje v Sloveniji ni rožnato, saj se pri vseh zvrsteh transporta čuti precejšen upad obsega dela. SURS poroča le o avtobusnem, letalskem in pristaniškem prometu. Za železniški in cestni tovorni promet še ni podatkov.

Avtobusi v mestnem javnem linijskem prevozu so v juliju 2020 prepeljali malo manj kot 2 milijona potnikov, kar je za 43 % manj kot v istem mesecu prejšnjega leta. Avtobusi v javnem linijskem prevozu (medkrajevnem in mednarodnem) so v juliju 2020 prepeljali približno 710.200 potnikov, kar je za 29 % manj kot v juliju 2019. Pri tem so opravili približno 10,2 milijona potniških kilometrov, kar je skoraj 43 % manj kot v juliju 2019.

Z Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana je v juliju 2020 odpotovalo ali na to letališče pripotovalo 21 tisoč potnikov, kar je za 90 % manj kot v juliju 2019. Blagovni promet na omenjenem letališču je bil prav tako manjši kot v juliju 2019; pretovorjenega je bilo za 15 % manj blaga.

Blagovni promet v Pristanišču Koper je bil v juliju 2020 manjši kot v juliju 2019; pretovorjenega je bilo malo več kot 1 milijon ton blaga, kar je skoraj 35 % manj kot v juliju prejšnjega leta. Pomorskega potniškega prometa pa skoraj ni bilo. Podrobnejši podatki so prikazani grafično.

Če se ozremo še na znane podatke o transportu v obdobju januar–julij 2020, vidimo naslednje: javni cestni potniški promet se je glede na enako lansko obdobje prepolovil, podobno je tudi pri čezmejnem prometu s Hrvaško. Na novo registriranih vozil je za četrtnino manj. Luški tovorni promet je nižji za 18 %, potniškega pa skorajda ni bilo. V letalskem prometu je prevoz potnikov za 80 % nižji, prevoz tovora pa za 12 %.

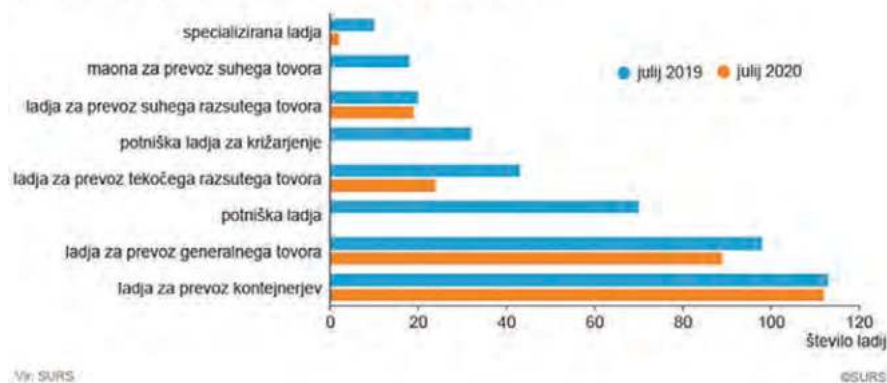
Luka Koper – četrto RMG dvigalo

Kot poroča septembrski Luški glasnik, zadnjega od štirih naročenih RMG (Rail Mounted Gantry) dvigal so v kosih v luko dobili 29. junija. Dvigalo sestavljajo in bo kmalu operativno na kontejnerskem terminalu. Z njim bodo lahko pretovarjali kontejnerje s štirih tirov oz. vlakovnih kompozicij naenkrat, s čimer bodo povečali zmogljivost dela na 'kontejnerski železnici'. Tri taka dvigala imajo od leta 2017, vsa štiri pa je dobavilo finsko podjetje Konecranes. Slabih 6 km luških železniških tirov je namenjenih izključno pretovoru kontejnerjev. Zanimivo je omeniti tudi kompletno opremo kontejnerskega terminala, ki je eden izmed najsodobnejših na tem območju. Za pretovor kontejnerjev imajo v Luki Koper na voljo: 2 superpostpanamax obalna dvigala; 4 postpanamax obalna dvigala; 3 pa-

namax obalna dvigala; 4 RMG mostna dvigala; 27 transtejnerjev – mostnih kontejnerskih dvigal (RTG rubber-tyred gantry); 12 manipulatorjev; 74 terminalskih vlačilcev s prikolicami; 8 vili-

čarjev za prazne kontejnerje; 3 manipulatorje za prazne kontejnerje; 1 RO-RO tovornjak s prikolico; 4 OH prijemala za 'nestandardne tovore' na flat kontejnerjih in drugo.

Pristaniški ladijski promet, Slovenija, julij 2019 in julij 2020



Vir: SURS

©SURS

RMG 4 v montaži. Žerjavna proga za RMG-je je dolga 740 m, v sredini po njej tečejo štirje železniški tiri, dolgi vsak po 700 m (vir: Luški glasnik 09/2020)

Mobilnost

Slovenija pripravlja nov Zakon o trajnostni mobilnosti s ciljem celostnega prometnega načrtovanja, zagotavljanja sistemskih virov financiranja za ukrepe trajnostne mobilnosti, povezovanja prostorskega in prometnega načrtovanja ter občinske, regionalne in državne politike.

Mesec september je tradicionalno povezan z obeleževanjem in promocijo mobilnosti. EU in njene članice, tako tudi Slovenija, organizirajo teden mobilnosti, ki je bil letos od 16. do 21. septembra. Poudarek je bil na trajnostni mobilnosti. Trajnostna mobilnost je premikanje na trajnostni način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in alternativne oblike mobilnosti. Cilj trajnostne mobilnosti je zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse, pri čemer je poudarek na omejevanju osebnega motornega prometa in porabe energije ter spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov. Minister za infrastrukturo je bil zelo aktiven in je predstavil ukrepe za nadaljnji razvoj v Sloveniji.

Poleg tega je v času, ko ni možno organizirati večjega druženja na kongresih in konferencah potekal 15. in 16. septembra zelo zanimiv dogodek – online konferenca v Ljubljani pod nazivom Shaping the future of mobility. Together. City as a Lab Summit: Mobility 2020. Razpravljalo se je zlasti o mobilnosti v mestih, elektromobilnosti, avtonomni vožnji ipd. V prihodnjih 10 letih nas čakajo večje spremembe, vendar ne drastične. Sodelovanje na tej konferenci, iz domače sobe, je bilo zanimivo zaradi same izvedbe na daljavo, načina prezentacij, okroglih miz in drugega, česar doslej nismo bili navajeni, kot na primer Virtual coffee break with networking. Konferenca je potekala v angleščini – sodelovalo je 36 govornikov, 1086 udeležencev iz 37 držav. Korona čas prinaša novosti, ki se jih bomo morali navaditi.



Zaključuje se rekonstrukcija in obnova železniške tovarne postaje Rijeka Brajdica, vključno s kontejnerskim terminalom. Vrednost investicije je 35,6 milijona evrov (85 % sredstev iz skladov EU). Obnovljen je tudi predor Sušak z izvlečnim tirom. Kapaciteta bo povečana na 360 tisoč TEU letno (do 20 vlakov dnevno). Luka Rijeka ima relativno nizko udeležbo železniškega prevoza, pribl. 30 %. Preostalo gre po cesti.

Koronavirus ima velik vpliv na zaposlenost. Vozniki so med najbolj prizadetimi, prav tako gostinci in prodajalci. Na zavod za zaposlovanje gredo največ zaradi prenehanja zaposlitve za določen čas.

Družba 2TDK je predstavila posledice neizgradnje drugega tira Divača–Koper za slovensko gospodarstvo. Glavna ugotovitev analize, ki jo je naročil 2TDK pri Ekonomski fakulteti Ljubljana, je, da če se ne bo spoštovala zastavljena časovnica, bo slovensko gospodarstvo v obdobju 2026 in 2055 izgubilo od 1,96 do 3,07 milijarde evrov dodane vrednosti oziroma 145 milijonov evrov na leto.

Covid-19 ima drastične posledice na letalstvu. Letališče na Brniku je prisiljeno krčiti povezave, odpuščati in drugače racionalizirati poslovanje. Konec septembra je brniško letališče povezano zgolj s šestimi državami.

BTC Logistični center

Vaš partner pri zagotavljanju odličnosti logističnih storitev na področju izdelkov vsakdanje rabe (FMCG).



www.btc.si/logisticni-center



2 SEKUNDI

Vzdržujte varnostno razdaljo!

Na nekaterih avtocestnih odsekih smo na vozišče dodali talne oznake, s katerimi si vozniki lahko pomagata pri določitvi pravilne varnostne razdalje.

Če v trenutku, ko je vozilo pred vami prevozilo talno oznako, vidite enako oznako pred vašim vozilom, je vaša varnostna razdalja pravilna. Takšno razdaljo vozilo pri hitrosti 130 km/h prevozi v dveh sekundah.

Zanesljivost v najzahtevnejših razmerah

www.petrol.si

POLAR DIESEL

✓ Nemoteno obratovanje
pri nizkih temperaturah.

Pokličite: 01 586 35 35



iQ DIESEL

✓ Nižja poraba, večja
moč in manj emisij.

www.petrol.si/iq-diesel

Visokokakovostna
goriva



Velikost je pomembna

Vsaj pri Crafterju, ki ima prostornino tovornega prostora do 9,9 m³ in je kos vsem vašim zahtevam. Sedaj s 5-letnim tovarniškim jamstvom*, prihrankom do 3.500 EUR** in avtomatskim menjalnikom*** brez doplačila. Pohitite in izberite svojega!

5 letno jamstvo*

Do 3.500 EUR**
prihranka

Avtomatski menjalnik***
brez doplačila



**Gospodarska
vozila**

Emisije CO₂: 247–177 g/km. Kombinirana poraba goriva: 9,4–6,7 l/100 km. Emisijska stopnja: Euro 6. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Porsche Slovenija d.o.o., Bravničarjeva 5, 1000 Ljubljana. Akcija velja za nova naročila do 31.12.2020. *Podaljšano tovarniško jamstvo za 3., 4. in 5. leto ali do 200.000 prevoženih km, kar nastopi prej. **V ceni je upoštevan podjetniški bonus do 2.500 EUR z DDV ter bon v obliki znižanja maloprodajne cene vozila v vrednosti 1.000 EUR z DDV, ki velja v primeru hkratnega financiranja/najema vozila preko družbe Porsche Leasing SLO d.o.o. in sklenitvijo AO in kasko zavarovanja preko družbe Porsche Zavarovalno Zastopništvo. Več na www.porscheleasing.si. ***Velja za določene modele Crafter v omejeni količini. Slika je simbolna.