

Transport & LOGISTIKA

20 let

NOVEMBER 2020
LETNIK 20 • ŠTEVILKA 11

CENA
2,90 EUR

PRIHAJA NOVI CADDY



IZBRALI SMO

TRAILER
INNOVATION
2021



ZIMA

VSE KAR
MORATE
VEDETI

RENAULT

PRENOVLJENI
TRAFIC



Retro

Mercedes-Benz 1313



CORDIA

30 uspešnih let



Schmitz Cargobull

Smart Trailer Days



Pametna moč na gradbišču

Novi Arocs je prepričljivo močan in inteligenen. Podrobnosti so nadvse pomembne tudi v zahtevnem okolju. Zato Arocs poleg robustnosti prepriča z novimi in inteligentnimi funkcijami, kot sta inovativni sistem MirrorCam in napredni multimedijski kokpit. S tem omogoča uspešno in udobno delo. Več informacij najdete na spletni strani www.mercedes-benz.si ali pri pooblaščenem prodajalcu tovornih vozil Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust





18

Številka 11 – November 2020

Vsebina



26



36



46

- 6** Novice: Slovenija in svet
- 14** Zmagovalci izbora Trailer Innovation 2021
- 18** Trg gospodarskih vozil si še ni opomogel
- 22** 30 let podjetja CORDIA
- 26** Priprava tovornih vozil na zimske razmere
- 29** Kako pa vi vozite pozimi?
- 32** Zahteve glede zimskih pnevmatik za težka gospodarska vozila v Evropi
- 36** Intervju: Lucija Sajevec, AMZS
- 40** Novi Volkswagen Caddy
- 44** Prenovljeni Renault Trafic
- 46** Varovalna oprema pri prevozu nevarnega blaga
- 48** OZS: Praktično izobraževanje voznikov
- 49** OZS: Vožnje v gradbeništvu naj bi se štele kot druga gradbena dela
- 50** Volvo Trucks obeležuje 20 uspešnih let v Sloveniji
- 52** Schmitz Cargobull: Pametne inovacije
- 56** Predčasen zaključek prvenstva FIA ETRC
- 58** Retro: Mercedes-Benz 1313 Kurzhauber
- 62** Logistične novice
- 64** Križanka
- 66** Servisne informacije

Transport & LOGISTIKA

- **Izdajatelj**
Tehnis d.o.o., Ljubljana
- **Glavni in odgovorni urednik**
Matej Jurgele
- **Sodelavci**
Marko Kroflič, Aljaž Vidovič, Josip Orbanič, dr. Bojan Beškovič, Janez Kukovica, Boštjan Saje, Goran Kekič, 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€**.

Poštnina in DDV sta vključena v ceno.

ISSN 1580 - 4488.

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

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:
Tehnis

Sedaj gre zares

Kot so napovedovali strokovnjaki, je v jesenskem času virus znova pokazal zobe. Če smo se spomnili s sorazmerno nepričakovanim prvim valom soočali z optimizmom v očeh, je tokrat zgodba drugačna. Drugi val, s katerim se soočamo, je še intenzivnejši, prinaša še hujše omejitve, žal pa s tem tudi negativne posledice ne samo za gospodarstvo, temveč za celotno prebivalstvo. In če so si posamezne gospodarske panoge lahko vsaj malo opomogle v toplejši meseci leta, se sedaj veliko podjetij in samozaposlenih sooča z eksistencialnim vprašanjem – kaj sedaj, kako naprej? Z nič kaj spodbudnimi rezultati se sooča tudi evropski trg gospodarskih vozil. V mesecu septembru se je število prvih registracij gospodarskih vozil (v primerjavi z istim mesecem preteklega leta) sicer povečalo, vendar le na račun segmenta lahkih gospodarskih vozil. Vzrok temu bi lahko iskali v intenzivnem povečanju števila spletnih naročil in posledično povečanemu obsegu dostav. Toda če pogledamo trg generalno, se je ta v prvih devetih mesecih leta, v primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta, zmanjšal za 24,5 odstotka. Kljub pozitivni rasti v mesecu septembru 2020 pa se negativen vpliv pandemije COVID-19 še naprej pozna v celotnem segmentu gospodarskih vozil. Podrobnejšo analizo lahko preberete v nadaljevanju.

Prevozniški svet je nekoliko presenetila tudi novica o prepovedi prehitevanja na avtocesti med Koprom in Šentiljem. Ukrep podpirajo v Sekciji za promet pri OZS, medtem ko je med vozniki naletel na kar nekaj negodovanja. Ali se bo ukrep izkazal za učinkovitega, pa bomo videli z začetkom prihodnjega leta, ko ukrep stopi v veljavo.

V mesecu oktobru smo kot člani mednarodne žirije v sodelovanju s konkurenčnimi evropskimi revijami uspešno zaključili tudi izbor za naziv Trailer Innovation 2021. Izbor, ki se prireja že od leta 2002, že 18 let predstavlja inovativno moč industrije prikolic in vsega, kar je z njimi povezano. In katere so tiste izmed 50 prijavljenih inovacij, ki so nas najbolj prepričale?

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
2021



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

EKO SKLAD

Višje spodbude za nakup pnevmatik

Eko sklad nadaljuje z dodeljevanjem spodbud za naložbe v pnevmatike višjega energijskega razreda z namenom spodbuditi uporabo varčnih pnevmatik z boljšim izkoristkom goriva ter tako prispevati k učinkovitejši rabi energije in s tem zmanjšanju emisij CO2 ter večji varnosti in gospodarnosti tovornih vozil. Z uporabo tovrstnih pnevmatik je po ocenah poraba goriva nižja za okoli 6 odstotkov. Novost javnega poziva je višina nepovratne finančne spodbude, ki bo namesto dosedanjih 35 EUR, znašala 70 EUR za posamezno pnevmatiko, ki bo kupljena po 1. 6. 2020 in nameščena po 2. 10. 2020. Spodbuda bo dodeljena po pravilih pomoči »de minimis«. Nepovratne finančne spodbude bodo še vedno lahko dodeljene za pnevmatike za tovorna vozila, katerih največja dovoljena masa presega 7,5 t, priklopna vozila in avtobuse. Ostaja tudi omejitev števila pnevmatik, ki se lahko namestijo na posamezno tovorno vozilo in avtobuse. Pogoj za pridobitev nepovratne finančne spodbude ostaja veljavna licenca za izvajanje prevozov potnikov in blaga za registrirane dejavnosti v cestnem, tovornem in potniškem prometu.



MAN TRUCK & BUS SLOVENIJA

Henkel Maribor prevzel prvi električni eTGE

Podjetje Henkel Maribor je prevzelo prvi električni dostavnik MAN eTGE, s čimer postavljajo nov mejnik na področju dostavne logistike v urbanih središčih Slovenije. Ta se bo uporabljal v komercialne namene in je nova pridobitev službe, ki skrbi za tehnično oskrbo v podjetju. Z zamenjavo dostavnih vozil na dizelski pogon z električnim dostavnim vozilom bo podjetje Henkel Maribor uspelo svoj ogljični odtis na letni ravni znižati za 1,5 do 2 toni. S prvim električnim vozilom v svojem voznom parku v podjetju dokazujejo, da vestno sledijo zastavljeni trajnostni viziji in hkrati stopajo na novo pot električne prihodnosti. eTGE je namenjen segmentu, ki večinoma delujejo v mestnih območjih, kot so paketne storitve, obrtna podjetja, trgovci na drobno in komunalne službe, z dosegom do 140 km pa povsem zadošča za opravljanje velike večine opravil.



PREHAJANJE MEJA

Poklicni vozniki izvzeti iz karantene

Evropski ministri so dosegli sporazum glede omejitev gibanja za voznike tovornih vozil. In sicer je voznikom tovornih vozil sedaj omogočeno prosto prehajanje meja znotraj EU. Sporazum poudarja, da bodo delavci v prometu ali ponudniki prevoznih storitev, vključno z vozniki tovornih vozil, ki prevažajo blago za uporabo na ozemlju EU, in tisti, ki so zgolj v tranzitu, oproščeni karantene. Evropska unija pa vseeno istočasno nagovarja vse, ki potujejo po EU, da redno spremljajo spletno stran <https://reopen.europa.eu/en>, kjer bodo pridobili vse najnovejše informacije o stopnjah okužb in omejitvah potovanj v vsaki državi članici.



SLOVENIJA

Prepoved prehitevanja od Šentilja do Kopra

Z začetkom prihodnjega leta bo na avtocesti od Šentilja do Kopra težkim tovornim vozilom v dnevnem času prepovedano prehitevanje. Prehitevanje bo težkim tovornim vozilom dovoljeno le na odsekih, kjer so trije vozniki. Na Ministrstvu za infrastrukturo so se v sodelovanju z Darsom odločili, da bodo z začetkom prihodnjega leta na avtocesti A1 (od Šentilja do Kopra) tovornim vozilom, ki so težja od 7,5 tone, v dnevnem času prepovedali prehitevanje. S tem naj bi zagotovili boljšo pretočnost in večjo varnost. Več podrobnosti še ni znanih, je pa bila pobuda za prepoved prehitevanja tovornjakov dana že v preteklosti. V Darsu sicer pojasnjujejo, da na avtocesti A1, ki je najbolj obremenjena s tovornim prometom, že zdaj na nekaterih odsekih tovornjaki ne smejo prehitevati v času jutranje in popoldanske prometne konice. Ob tem je prehitevanje za tovornjake popolnoma prepovedano v predorih in razcepih, pa tudi na nekaterih mestnih obvoznicah. Odseki, kjer je že zdaj v času prometnih konic prepovedano prehitevanje, so označeni s prometno signalizacijo, nadzor nad kršitvami pa izvaja policija. Globa za kršitelje znaša 300 evrov.



Kögel Port 45 Triplex

Izjemno lahka – trikrat raztegljiva

KÖGEL
NOVUM: LIGHT & STRONG

BECAUSE
WE CARE



- ✓ Nizke CO₂ emisije
- ✓ Več tovara
- ✓ 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

SCANIA

69-tonska Scania XT

Pri Scanii so predstavili novo izvedbo petosnega tovornjaka, katerega največja dovoljena masa vozila lahko znaša kar 69 ton. »Težkokategorijna« različica z oznako G 540 10x4/6 XT je namenjena predvsem uporabi zunaj javnih cest, prevozu tovora v rudnikih in zaprtih industrijskih območjih. Z njeno uporabo se ista količina tovora prepelje hitreje in učinkoviteje, s čimer se stroški na prepeljano tono tovora zmanjšajo za 15 odstotkov. Vozilo je opremljeno z dodatno (tretjo) vodilno krmiljeno osjo, ki je zračno vzmetena. Na povečano nosilnost so tovornjaku prilagodili menjalnik, kardansko gred in diferencial, pozabili niso niti na vzmetenje, ki je dodatno ojačeno. V kombinaciji s prikolicami pa se največja dovoljena masa kompozicije lahko dvigne vse do 210 ton.



MAN

Prihod tovornjakov na vodik

Pri MAN Truck & Bus že ponujajo popolnoma električna vozila, kot so avtobus MAN Lion's City E, dostavnik eTGE ter električni tovornjak za distribucijo eTGM. Popolnoma električni tovornjak nove generacije za prevoze na dolge razdalje pa naj bi na premerno pot zapeljal leta 2023. MAN že preizkuša uporabo gorivnih celic in tudi motorjev z notranjim zgorevanjem z uporabo vodika. Poleg hitrega razvoja baterijske tehnologije je vodik (H₂) trenutno edina optimalna izbira kot alternativno gorivo za prevoz na dolge razdalje. Motor z notranjim zgorevanjem in uporabo vodika ponuja lažje dostopno in robustno rešitev, vendar se ob njegovi uporabi vseeno sproščajo dušikovi oksidi, ki pa so prav tako okolju škodljivi. Njihova redukcija je mogoča z uporabo tehnologije SCR. Zaradi tega se slednja alternativa omenja kot premostitvena tehnologija, ki bi jo na dolgi rok zamenjale gorivne celice, ko bo njihovo delovanje postalo še učinkovitejše.



HRVAŠKA

Obvezna uporaba dnevni/zasenčenih luči tudi podnevi

Od prvega novembra 2020 dalje morajo imeti vsa vozila na Hrvaškem med vožnjo prižgane dnevne ali zasenčene luči. V primeru neupoštevanja tega določila vam grozi globa v višini 300 kun oziroma 40 evrov. Od 1. avgusta je namreč na Hrvaškem v veljavo stopil prenovljen zakon o varnosti v cestnem prometu. Ta med drugim predpisuje, da morajo imeti vozila od 1. novembra do 31. marca prižgane dnevne/zasenčene luči tudi podnevi. Glavni namen ukrepa je povečanje varnosti oz. vidljivosti na cestah.



UPRAVLJANJE Z DOKUMENTI (DMS)

PRIHRANITE ČAS S PREPROSTIM UPRAVLJANJEM DOKUMENTOV.

Profesionalna sistemska rešitev za skeniranje, pošiljanje in prejemanje dokumentov med voznikom in pisarno.

- Profesionalni tablični računalnik OBC740 omogoča **enostavno skeniranje, pošiljanje in prejemanje** dokumentov med pisarno in voznikom.
- Pametno prepoznavanje perspektive izboljša **kakovost skeniranja dokumentov**.
- Skenirani dokumenti so poslani **v obliki PDF in varno shranjeni v mobileWEB platformi**.
- Svojim kupcem lahko **takoj po dostavi blaga izstavite račune** in prihranite sredstva za financiranje vašega voznega parka.
- Zagotavlja nadzor nad **ustreznostjo opreme vozil, prikolic in veljavnostjo dokumentov** za celotni vozni park ter voznike.
- S tabličnim računalnikom OBC740 lahko voznik enostavno **slika tovarni prostor, poškodbo vozila ali poškodovano blago**, vi pa lahko preverite, koliko prostora je še na razpolago, ali pa nemudoma ocenite obseg poškodb tovora in vozila ali prikolice ob menjavi voznikov.



CVS
Advanced Telematics

SOLARIS

Urbino 15 LE electric

Solaris je v svoji tovarni avtobusov pripravil premierno predstavitev triosnega električnega avtobusa Solaris Urbino 15 LE electric, dolžine 15 metrov. Urbino 15 LE electric odpira novo poglavje v razvoju znamke Solaris, saj se bo lahko novi triosni Urbino electric uporabljal tako za mestni prevoz potnikov kot tudi za medkrajevne prevoze. Solaris High Energy + baterije s skupno kapaciteto 470 kWh zagotavljajo z enim polnjenjem doseg do nekaj sto kilometrov v dejanskih pogojih, prevoznikom pa tako omogočajo načrtovanje potovanj z ničimi emisijami in to ne samo znotraj mest. Urbino 15 LE je moderna električna kombinacija varnosti, udobnosti in stila. Avtobus preseneča s prilagodljivostjo uporabljenih rešitev. Značilnosti nizkopodnega avtobusa (LE) so velik doseg z enim polnjenjem in široka paleta dodatne opreme, ki bo zadovoljila potrebe na mestnih in primestnih progah. Različne tehnične rešitve omogočajo tudi popolno prilagoditev konfiguracije vozila individualnim potrebam vsakega prevoznika.



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



TCL 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

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



DAIMLER TRUCKS

Nova ameriška zvezda

Daimler Trucks North America je v ZDA predstavil popolnoma nov tovornjak – Western Star 49X. Tovornjak z značilnim ameriškim videzom in veliko kromiranih dodatkov naj bi se uporabljal predvsem kot tovornjak za gradbeni segment in posebne izvedbe. Zasnovan je bil popolnoma na novo, pri tem pa so snovalci veliko pozornosti namenili večji robustnosti in varnosti ter manjši lastni masi. V primerjavi s sedanjo serijo Western Star 49X ima za več kot 150 kg nižjo maso. Zmanjšanje mase je omogočeno z uporabo popolnoma nove šasije. Nova, lažja in bolj odporna kabina ima večjo trdnost in vzdržljivost ter je za osem odstotkov lažja od kabine sedanje serije 4900. Ameriški kupci lahko naročijo novi Western Star 49X od te zime dalje – prve dobave bodo sledile v začetku leta 2021.



NIZOZEMSKA

Pametne kamere nad uporabnike mobilnih naprav

Na Nizozemskem so začeli uporabljati pametne kamere za lovljenje voznikov, ki med vožnjo uporabljajo mobilne telefone. V skladu z nizozemskimi zakoni je uporaba katere koli mobilne elektronske naprave, namenjene komunikaciji ali dostopu do informacij med vožnjo prepovedana. Pametne kamere bodo nameščene na številnih lokacijah, vključno z mostovi nad avtocestami. Kamere lahko delujejo podnevi in ponoči in v vseh vremenskih razmerah, poleg tega pa jih je enostavno premikati. Posledično jih je mogoče vsak dan razporediti na različnih lokacijah. Posredovanje dokazov o kršitvah naj bi potekalo samodejno, vozniki pa bodo v primeru kršitve ogrobljeni z 240 evri.



NEMČIJA

Podaljšali prehodno obdobje uporabe CB postaj

V Nemčiji je nacionalno združenje za promet objavilo, da lahko vozniki še naprej med vožnjo uporabljajo CB postaje. Zvezni svet (Bundesrat) je pri glasovanju o spremembah novega avtocestnega zakonika znova sklenil podaljšati prehodno obdobje, v katerem je med vožnjo dovoljena uporaba ročnih CB postaj. Spomnimo; oktobra 2017 so v Nemčiji prepovedali uporabo elektronskih naprav med vožnjo, vključno z mobilnimi telefoni, pametnimi telefoni, pametnimi urami, MP3 predvajalniki, tabličnimi računalniki, prenosniki ... Sprememba se je nanašala tudi na uporabo CB postaj, vendar so se oblasti zaradi močnega nasprotovanja industrije in prometnih združenj, ter nezadostne razpoložljivosti modelov, ki omogočajo prostoročno uporabo, odločile podaljšati prehodno obdobje do 30. junija 2020.



Smart Trailer World

Priklopniki in storitve iz prve roke

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

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

ODDAJA POSLOVNIH PROSTOROV

Trans Felix na Lesnem Brdu 17, Vrhnika oddaja

- storitev skladiščenja
- servisno delavnico do 338m²
- skladišni 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

triglav

KAMA TYRES
ALL STEEL TIRE WE HAVE NO LIMITS
Priljubimo si pravice do sprememb in napak v tisku.

PREDOR MONT BLANC Zapore v mesecu novembru in decembru

Predor Mont Blanc bo novembra in decembra zaprt od ponedeljka zvečer do torka jutraj. Do sredine decembra naj bi sledilo še devet zapor. Spodaj navajamo datume zapor: 16., 21., 28., 30. novembra. Prav tako bo predor zaprt tudi 1., 2., 3., in 14. decembra. Poleg tega bo med 22.30 in 6.00 jutraj med 17. in 19. novembrom ter med 15. in 17. decembrom potekal promet izmenično zaradi vzdrževalnih del v predoru. Za natančnejše informacije o zaporah se obrnite na upravnika predora.



IRIZAR Nagrajeni Irizar ie Truck

Pred časom smo že pisali o električnem tovornjaku ie urban truck podjetja Irizar. Ta je sedaj prejel evropsko poslovno nagrado za okoljevarstvo (EBAE Award). To je prvi električni model podjetja Irizar, s katerim stopajo tudi v svet tovornih vozil. Namenjen je uporabi v mestnih in urbanih središčih, in sicer za zbiranje komunalnih odpadkov. Opremljen je s stranskim nakladalnikom za zbiranje komunalnih odpadkov. Prav tako pa ima vgrajene številne že preizkušene komponente, znane iz Irizarovega prodajnega programa električnih avtobusov. Proizvajali ga bodo v novi tovarni, zgrajeni izključno za proizvodnjo električnih vozil.



T: +386 51 337 395
M: info@mf-ct.com

MF-CT, d.o.o., Uradni zastopnik za Slovenijo



ETRANSPORT Naša Facebook stran ima že več kot 6.000 sledilcev

Število sledilcev na naši Facebook strani je preseglo številko 6.000, medtem ko se tudi število ljudi, ki so všečkali našo stran vneto približuje isti številki. Hvaležni smo vsem, ki nas redno spremljate, delite naše objave in podajate svoje komentarje. Tudi v prihodnje se bomo trudili, da vam bomo preko naše spletne strani www.etransport.si, naše ga Facebook in Instagram profila posredovali aktualne informacije iz sveta transporta in logistike. Vsakodnevno se trudimo biti najboljši in to nam, seveda z vašo pomočjo, dragi bralci in sledilci, tudi uspeva. Skupaj smo močnejši!

PRVI MEDIJ TRANSPORTA IN LOGISTIKE



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



www.eTransport.si

MAGNUM Logistika

Reefer genset za prevoz zabojnikov s temperaturnim režimom
Universal Power.

Visoka kvaliteta, ugodne cene, montaža in servis

Info: rok@magnum-logistika.si, T.: 00 386 31 590 606
www.magnum-logistika.com



Generalni zastopnik:

Magnum Logistika d.o.o.,
Obrtniška ul. 10, 3240 Šmarje pri Jelšah.

Pooblaščen servis: Autohof Trade d.o.o.

Powered by



TRAILER INNOVATION 2021

ZMAGOVALCI IZBORA TRAILER INNOVATION 2021

Izbor Trailler Innovation, ki se prireja že od leta 2002, s svojim obstojem že 18 let predstavlja inovativno moč industrije prikolic in vsega, kar je z njimi povezano.

► **TUDI** letos je bil nabor prijavljenih novosti izredno obsežen in to kljub koronavirusu, ki trenutno celotnemu sektorju gospodarskih vozil in prometa predstavlja ogromne težave in industrijo postavlja pred nove izzive.

Letos je bilo na izbor prijavljenih 50 raznovrstnih inovacij 27 proizvajalcev z vseh koncev sveta. Nabor je zajemal vse od pametnih, okolju prijaznih podrobnih rešitev, do zelo zapletenih konceptov in sistemov vozil. Inteligentnejši, lažji, trpežnejši, okolju prijaznejši, z manj vzdrževanja, bolj aerodinamični, varnejši in seveda varčnejši – to so besede, s katerimi lahko opišemo prijavljene inovacije s področja prikolic. Zmagovalce po posameznih kategorijah je izbrala neodvisna strokovna žiri-

ja, sestavljena iz 16 novinarjev iz sveta transporta in logistike. In med člani je tudi glavni in odgovorni urednik revije Transport & Logistika, Matej Jurgele.

ŽIRIJA JE SPREJELA ODLOČITEV

Znani so dobitniki nagrad za leto 2021 v sedmih kategorijah: Body (Karoserija), Chassis (Šasija), Components (Komponente), Concept (Koncept), Environment (Okolje), Safety (Varnost) in Smart Trailer (Pametna prikolica). Ker letos zaključnega dogodka zaradi epidemije koronavirusne bolezni ni bilo mogoče organizirati v živo, so v začetku meseca oktobra zmagovalci posameznih kategorij nagrade prejeli preko videokonference na virtualnem sejmu gospodarskih vozil MFB 2020.

Besedilo: Matej Jurgele
Fotografije: Arhiv proizvajalcev, TI



BODY (KAROSERIJA)

1. **Knapen** (N) - Exside
2. **Kässbohrer** (DE) - K.SWAU.CC/45
3. **Schwarzmüller** (AT) - Cisterna z notranjim nagibom

Nizozemski Knapen Trailers je osvojil prvo mesto v kategoriji Karoserija za zasnovo inovativne prikolic s pomičnim podom, povečano nakladalno širino in dvižno zgornjo letvijo, ki prinese dodatnih 300 mm delovne višine. S tem uvaža nov koncept med prikolicami s pomičnim podom in stranskimi vrati.



CHASSIS (ŠASIJA)

1. **Scheuerle** (DE) - Rotor Blade Transport System
2. **Schwarzmüller** (AT) - Prikolica s pomičnim podom in aluminijasto šasijo
3. **BPW** (DE) - Light-Tube

Transport vetrnic s sistemom RBTS je enostavnejši, obenem pa prihrani čas in denar. Na prikolico je možno namestiti vetrnice različnih proizvajalcev in tudi takšne, ki v dolžino merijo več kot 80 metrov. Robustna zasnova sistema RBTS omogoča vožnjo tudi zunaj utrjenega terena, kar je pogosta praksa pri dostavi vetrnic do vetrne elektrarne.





COMPONENTS (KOMPONENTE)

1. **Kässbohrer** (DE) - RUPD-5K1
2. **D-Tec** (NL) - ESP (Extendable Side Protection)
3. **Schmitz Cargobull** (DE) - S.KO Cool Smart

Kässbohrer je prepričljivo zmagal v kategoriji Komponente, in sicer s svojo večopravilno podporno nogo, RUPD-5K1. Uporaba te naprave prinaša številne prednosti po zaslugi petih prilagodljivih možnosti. Služi kot zaščita pred podletom vozil, preprečuje posedanje prikolice ob nakladanju, omogoča enostavno menjavo predrte pnevmatike, dvizna funkcija pa se odlično izkaže pri prevozu s trajekti, pri intermodalnem transportu in kot podporna noga pri silosnih prevozi.



SAFETY (VARNOST)

1. **Krone** (DE) - Light Safety Sandwich Floor
2. **Schmitz Cargobull** (DE) - Trailer-Connect sistem zaklepanja vrat
3. **Schwarz Müller** (AT) - Prikolica s pomičnim podom in električno pomično ponjavo



Prvo mesto v kategoriji Varnost si je prislužilo podjetje Krone s podom Light Safety Sandwich Floor. 30 mm debel pod izdelan v sendvični konstrukciji zaradi dobrega koeficienta trenja zagotavlja varno namestitev tovora. Njegova uporaba tudi prihrani čas in denar, saj vozniku ni treba namestiti dodatnih protizdrsni materialov. Z uporabo tega poda se tudi za približno 100 kilogramov zmanjša masa prikolice in poveča njena nosilnost.



ENVIRONMENT (OKOLJE)

1. **Schmitz Cargobull** (DE). S.KO z E-osjo
2. **Emons** (NL) - Solar-On-Top
3. **Van Eck Trailers** (NL) - Smart rollerbed vehicles

Schmitz Cargobull je s prikolico S.KO z električno osjo predstavil koncept, ki bo pomembno prispeval k zmanjševanju izpustov škodljivih emisij. Hladilna enota S.CUe deluje na električno energijo in je zasnovana tako za hlajenje kot tudi gretje, pri tem pa ne ustvarja emisij. Namesto rezervoarja za dizelsko gorivo so na podvozju nameščene baterije. Sistem je opremljen z elektrificirano osjo, ki rekuperira energijo med zaviranjem, s čimer se skrajša čas, potreben za polnjenje akumulatorja preko zunanega električnega omrežja.



SMART TRAILER (PAMETNA PRIKOLICA)

1. **Thermo King** (IE) - Advancer A-Series
2. **Kässbohrer** (DE) - Advanced Driver Assistance System
3. **Feldbinder** (DE) - Cisterna z SSCH

Thermo King s predstavitvijo serije hladilnih naprav Advancer A postavlja nove mejnike na področju hladilnih naprav. Njena učinkovitost je na izredno visokem nivoju, odlikuje jo odličen nadzor nad temperaturo, dobra zaščita pred obremenitvijo in nizka poraba goriva. To zagotavlja večjo operativno fleksibilnost, hkrati pa uporabnikom pomaga doseči pomembne izboljšave na področju delovanja voznega parka in znižuje skupne stroške lastništva.



CONCEPT (KONCEPT)

1. **Fliegl** (DE) - Swap Train
2. **Humbaur** (DE) - HTD Container Laxo
3. **Schmitz Cargobull** (DE) - Eco-Duo

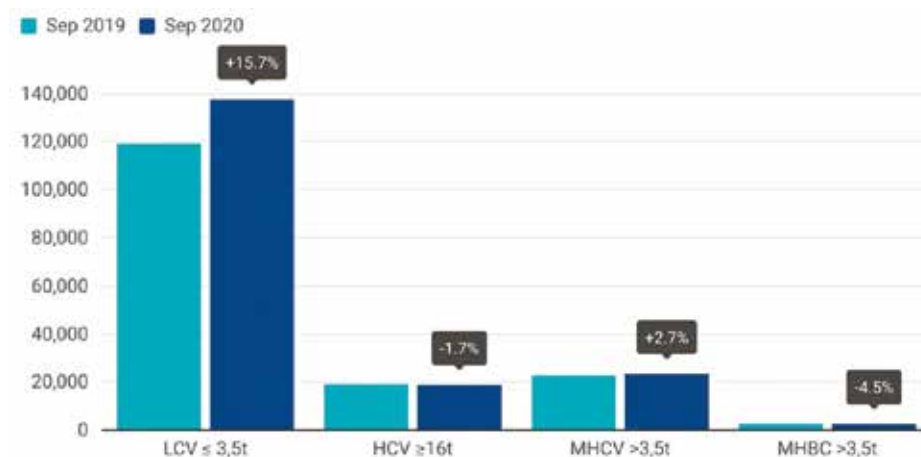
Fliegl je s predstavitvijo koncepta Swap Train odprl nove možnosti na področju prevoza zamenljivih zabojnikov. In sicer namesto dveh lahko vozilo prevaža tri zabojnike v skupni dolžini 25,25 metra. Za opravljeno delo, za katerega so bila prej potrebna tri vozila, je z uporabo sistema Swap Train to število zmanjšano na dve vozili. Za logistično podjetje to predstavlja učinkovitejšo rabo vozil in voznikov, po navedbah proizvajalca pa se zaradi manjše porabe goriva in s skoraj enakim vložkom dela, naložba povrne v približno letu dni.

TRG GOSPODARSKIH VOZIL SI ŠE NI OPOMOGEL

Septembra 2020 se je povpraševanje po gospodarskih vozilih v Evropski uniji v primerjavi s preteklimi meseci občutno izboljšalo. Število prvih registracij novih vozil v EU se je v mesecu septembru (v primerjavi z istim mesecem preteklega leta) povečalo za 13,3 % na 163.512 enot.

PRODAJA NOVIH GOSPODARSKIH VOZIL

Septembra 2020 se je povpraševanje po novih gospodarskih vozilih v Evropski uniji v primerjavi z istim mesecem lanskega leta znatno izboljšalo. Število prvih registracij po EU se je v tem mesecu povečalo za 13,3 % na 163.512 enot. K tej rasti je v veliki meri prispeval segment lahkih gospodarskih vozil, ki je predstavljal več kot 84 % vseh prvih registracij gospodarskih vozil. Vsi štiri največji trgi v regiji so zabeležili pozitivne rezultate, saj so Italija (+17,8 %), Nemčija (+17,6 %) in Francija (+15,1 %) septembra zabeležile dvomestno rast. V Španiji se je število prvih registracij povečalo za 6,6 %, medtem ko



Skupno število prvih registracij gospodarskih vozil v primerjavi z mesecem septembrom preteklega leta.

v Sloveniji s 940 prodanimi enotami beležimo približno enake rezultate oziroma padec za -1,6 %.

V prvih devetih mesecih leta se je trg novih gospodarskih vozil v EU v primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta zmanjšal za 24,5 % in je znašal 1.206.259 enot (2019: 1.597.525 enot). Kljub pozitivni rasti v mesecu septembru 2020 pa se negativen vpliv pandemije COVID-19 še naprej pozna v celotnem segmentu gospodarskih vozil. Dejansko je od januarja do septembra 2020 vsak izmed 27 trgov EU zabeležil dvomestni upad prvih registracij, vključno s štirimi glavnimi: Špa-



Primerjava števila prvih registracij lahkih gospodarskih vozil (do 3,5 tone NDM) s preteklimi leti.

nija (-33,0 %), Italija (-21,7 %), Francija (-21,6 %) in Nemčija (-21,4 %). V Sloveniji beležimo še višji upad, in sicer v višini 32,6 %.

PRVE REGISTRACIJE LAHKIH GOSPODARSKIH VOZIL DO 3,5 TONE NDM

V mesecu septembru je evropski trg lahkih gospodarskih vozil prvič v letu 2020 zabeležil pozitivno rast. V primerjavi s septembrom leta 2019 beležimo za 15,7 % več prvih registracij lahkih gospodarskih vozil – skupno število 137.735 LGV vozil. Med glavnimi trgi so se deleži najbolj povečali v Nemčiji (+20,1 %) in Italiji (+18,7 %), sledita Francija (+16,7 %) in Španija (+7,3 %), medtem ko v Sloveniji številke ostajajo na skoraj na isti ravni 764 enot (-0,7 %).

Od začetka letošnjega leta pa do meseca oktobra se je skupno število prvih registracij dostavnih vozil v Evropski uniji zmanjšalo za 22,8 %. Če pogledamo štiri največje trge v Evropski uniji, je ponovno največji padec povpraševanja zabeležila Španija (-33,5 %), sledijo Italija (-21,7 %), Francija (-20,6 %)

in Nemčija (-18,6 %). V Sloveniji beležimo še nekoliko višji upad, in sicer v višini 29,9 %.

TEŽKA GOSPODARSKA VOZILA NAD 16 TON

V mesecu septembru se je število prvih registracij težkih tovornjakov nekoliko znižalo (-1,7 %), v Evropski uniji je bilo prodanih 18.788 enot, od tega v Sloveniji 159. Z izjemo Francije (-5,4 %) so se drugi glavni trgi dobro odrezali, zlasti Italija (+33,6 %) in Španija (+11,9 %). Nasprotno pa so se srednjeevropski trgi prejšnji mesec še naprej spopadali s padcem števila prvih registracij.

Od januarja do septembra 2020 je bilo v Evropski uniji prvič registriranih 140.159 težkih tovornjakov, kar je za 34,9 % manj kot v enakem obdobju leto poprej. Na vseh 27 trgih EU letos beležimo dvomestni odstotkovni padec, vključno z Nemčijo (-33,5 %), Francijo (-32,3 %), Španijo (-26,5 %) in Italijo (-20,2 %). V Sloveniji so te številke še precej višje, in sicer beležimo upad trga za kar 41,8 odstotka.



Primerjava števila prvih registracij težkih gospodarskih vozil (nad 16 ton NDM) s preteklimi leti.



je, da na vodilnih trgih EU ni opaziti homogenosti, saj določeni trgi beležijo strm padec, medtem ko drugi strmo rast. V Italiji (-49,7 %) in Španija (-41,3 %) je bil padec velik, medtem ko sta Francija (+14,9 %) in zlasti Nemčija (+77,7 %) zabeležili znaten skok števila prvih registracij. V tem segmentu pa Slovenija s padcem -92,1 % beleži skoraj popolno mrtvilo trga.

V letošnjih prvih devetih mesecih se je povpraševanje po avtobusih v EU zmanjšalo za 26,5 %, skupna številka prvih registracij znaša 20.426 enot. Številke v Španiji (-45,7 %) in Italiji (-32,1 %) še zmeraj nakazujejo strm padec, medtem ko se je upadanje števila prvih registracij v Franciji (-14,0 %) in Nemčiji (-5,7 %) nekoliko umirilo. V istem obdobju letošnjega leta v Sloveniji beležimo padec števila prvih registracij v višini -77,8 odstotka.



Primerjava števila prvih registracij srednje težkih gospodarskih vozil (nad 3,5 do 16 ton NDM) s preteklimi leti.

SREDNJE TEŽKA GOSPODARSKA VOZILA NAD 3,5 DO 16 TON NDM

V septembru 2020 se je povpraševanje po novih tovornjakih zmerno povečalo (+2,7 %), večinoma na račun segmenta srednje težkih tovornjakov. K temu so pozitivno prispevali štirje največji trgi EU. Najvišjo odstotno rast je zabeležila Italija (+34,4 %), sledile so ji Španija (+13,6 %), Nemčija (+6,6 %) in Francija (+0,7 %). Tu tudi Slovenija beleži velik porast, in sicer v višini 16,9 %.

V prvih devetih mesecih leta je bilo v EU registriranih 175.857 novih tovornjakov, kar je 32,6 % manj kot v enakem obdobju leta 2019. Velike trge je v letu 2020 znatno prizadelo zmanjševanje povpraševanja: Nemčija (-30,6 %), Francija (-30,5 %), Španija (-25,7 %) in Italija (-19,8 %). V Sloveniji beležimo padec trga v višini 41 %.

SREDNJE IN TEŽKI AVTOBUSI NAD 3,5 TONE NDM

V mesecu septembru se je število prvih registracij avtobusov po vsej Evropski uniji zmanjšalo za 4,5 %. Zanimivo pa



Primerjava števila prvih registracij avtobusov (nad 3,5 tone NDM) s preteklimi leti.

www.eTransport.si

THERMO KING

Prigo, d.o.o., Brezovica | PE Brdo
Generalni zastopnik za prodajo in servis

ADVANCER

Inovacija, s katero boste svetlobna leta spredaj.

ADVANCER

— built from ambition —

Nov mejnik v hlajenju prikolic

- večja zaščita tovora pri manjših obratovalnih stroških
- učinkovitejša poraba goriva
- transparentnost pri porabi goriva
- tracking telematika

Revolucija, ki ste jo zahtevali!
Tisti, ki je napreden, tisti ki si upa, ki stoji pred in nad vsemi.

Svetlobna leta naprej. To je ADVANCER.



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

PE Brdo
Mladinska ulica 89
1000 Ljubljana

01 365 82 08
01 320 18 33
041 661 650

www.prigo.si
thermoking@prigo.si
Servis in trgovina tovornih 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





Z ODLOČNOSTJO NA VRH

Tovarna vozila DAF so nedvomno izjemna vozila, ki že vse od leta 1928 puščajo pomembno sled na poti transporta in logistike. Skozi zgodovino so si ustvarila ugled, so zanesljiva, obenem pa izpolnjujejo zahteve strank. Na slovenskem trgu jih že 25 let uspešno zastopa podjetje Cordia, d. o. o.

KAKO SE JE VSE SKUPAJ ZAČELO?

Podjetje Cordia je uradno začelo svojo pot v poletnih mesecih leta 1990. Toda sprva dejavnost ni vključevala prodaje in

servisa tovornih vozil, kot bi morda pomislili. Ne, podjetje je sprva delovalo na področju prodaje notranje opreme. Bili so namreč prvo podjetje v Sloveniji, ki se je ukvarjalo s hidro kulturo in vodometi.

Eden izmed njih še zdaj krasi Casino Perla v Nov Gorici. Od tod tudi izhaja ime podjetja (Corydalis), ki je latinsko ime za rastlino Petelinček. Med letoma 1992 in 1993 je sledilo prilagajanje trgu, podjetje pa se

je začelo vse bolj posvečati tudi gradbenemu sektorju. Tukaj so izredno ponosni na lastno inovacijo hidravličnega spajanja rebrastih armatur pri blokovni gradnji, katero je takrat uspešno in v veliki meri uporabljajo gradbeno podjetje SCT. Sledilo je leto 1994 in na zagrebškem sejmu so se na račun prejšnjih delovnih izkušenj prvič srečali tudi s predstavniki podjetja DAF. Hitro je postalo jasno, da sta si podjetji naklonjeni in že leta 1995 je sledil podpis pogodbe o sodelovanju. Začelo se je intenzivno zastopanje znamke DAF na slovenskem in hrvaškem tržišču, program gradbeništva pa so opustili.

VSTOP NA TRG GOSPODARSKIH VOZIL

Zgodba o gospodarskih vozilih se je začela v Stražišču pri Kranju, kjer so najprej osnovali servisni center za go-

Leta 2018 so v Mariboru odprli že drugi prodajno-servisni center v Sloveniji.



V servisnih delavnicah poskrbijo, da so vozila vedno pripravljena na opravljanje zahtevnih nalog.



Tako v Medvodah, kot tudi v Mariboru, imata oba prodajno-servisna objekta tudi oddelek za prodajo rezervnih delov, ki je vedno dobro založen.

Prodajno-servisni center v Mariboru ponuja tudi servis priklopnih vozil Schmitz Cargobull, izdajo ATP certifikatov za prikolice, prav tako pa izvajajo tudi popravila izolativnih nadgradenj.



»Imeti svoje lastno podjetje pomeni delati 24 ur na dan, biti z mislimi stalno vpet v njegovo delovanje. Poudarjam pa, da je izredno pomembno ob sebi imeti zaposlene, ki jim lahko zaupaš in se nanje zanešaš. Zaposleni so namreč tisti, ki delajo Cordio, zato se na tej točki zahvaljujem vsem, ki ste sodelovali in še sodelujete pri tej uspešni zgodbi. Obenem pa se zahvaljujem tudi vsem poslovnim partnerjem, strankam ... Hvala za zaupanje, brez vas ni nas!«

Majda Bitenc Menart

spodarska vozila DAF v Alpetur potovalni agenciji. Pogoj DAF-a je namreč bil, da mora biti najprej osnovan servis in šele nato sledi tudi prodaja. Objekt je zajemal tudi vso podporno infrastrukturo s finančnim in računovodskim oddelkom, oddelkom prodaje tovornih vozil, prav tako pa tudi skladišče in oddelek prodaje rezervnih delov. Druga prelomna točka je sledila leta 1999, ko so v Medvodah kupili parcelo z že obstoječimi servisnimi delavnicami, namen pa je bil postavitve novega, modernega DAF centra. Leto kasneje so bili na tej lokaciji že postavljeni tudi prvi temelji za razširitev objekta, obenem pa so se odločili tudi za temeljito prenovo obstoječega. Leta 2003 se je začela gradnja, ki je bila zaključena leta 2005. Takrat je novi prodajno-servisni center,



Leta 2018 sta DAF-ova modela XF/CF osvojila tudi naslov Slovenski tovornjak leta 2018.

kjer se izvajajo vse dejavnosti povezane z znamko DAF, odprl svoja vrata. Zaradi vse večjega povpraševanja in da bi lahko tudi strankam na štajerskem koncu Slovenije ponudili svoje kvalitetne usluge, so leta 1998 odprli prvi servis v Mariboru v sklopu MPP Maribor, kjer so izdelovali avtobuse. Tam je bila izvedena tudi donacija Nizozemske, ki je donirala pet avtobusov za prevoz invalidov. Šasija in motor sta bila DAF-ova, medtem ko je bila nadgradnja plod njihovega dela. V Maribor se je podjetje Cordia vrnilo leta 2013, in sicer sprva z najetjem poslovnih prostorov na Bohovi. Odločitev se je hitro pokazala kot dobra, tako da so že samo tri leta kasneje začeli izgradnjo novega objekta v Hočah. Gradnja je trajala dve leti in leta 2018 je sledila otvoritev že drugega servisnega centra v Sloveniji. Ta med drugim ponuja tudi servis priklopnih vozil Schmitz Cargobull, izdajo ATP certifikatov za priklovice, prav tako pa



Michiel Kuijs (DAF), Majda Bitenc Menart (Cordia, d. o. o.) in Atila Kaya (DAF).

izvajajo tudi popravila izolativnih nadgradenj. Poleg že omenjenih objektov se servisni točki nahajata še v Krškem in Ambrusu, podjetje Cordia pa ob tem zagotavlja tudi 24-urni mobilni servis. In vsega tega zagotovo ne bi bilo brez resnosti in odločnosti Majde Menart Bitenc, ki je gonilna sila medvoškega podjetja. Sodelavci jo opisujejo kot resno osebo, ki zna vedno prisluhniti, vendar enako pričakuje tudi od zaposlenih. Obožuje vse, kar je domače, slovensko. Čokolada Berryshka je njena najljubša, zjutraj mora obvezno dišati po turški kavi, rada je v domačem kraju in pešači naokoli s svojo psičko. Je deloholik, živi in diha za Cordio, kar je verjetno poleg zaposlenih tudi glavni razlog za uspeh podjetja. Na svoji poti je namreč morala Majda razbiti marsikateri stereotip, pohoditi marsikateri ego, in le trdno delo je podjetje pripeljalo tja, kjer je sedaj – na sam vrh.





PRIPRAVA TOVORNIH VOZIL NA ZIMSKE RAZMERE

Priprava tovornih vozil na zimske razmere zahteva večjo pozornost za celoten sklop vozila. Bistvene so pnevmatike, a zimske razmere so zahteven preizkus za celotno vozilo. Površina stika pnevmatike in ceste je velika kot povprečna moška dlan. Ta površina nam omogoča, da pospešujemo, zaviramo in zavijamo.

Besedilo: Marko Kroflič

► V ZIMSKIH razmerah, ko je cestišče hladno, mokro ali celo zasneženo, je vse to oteženo, zato je pomembno, da imamo dobre pnevmatike. Pozabiti ne smemo na akumulator, da bomo vozilo ob odhodu lahko zagnali, svetlobna telesa za boljšo vidljivost in vse tekočine, ki jim moramo dodati sredstvo proti zmrzovanju. Priprava tovornih vozil na zimske razmere se bistveno ne razlikuje od priprave pri osebnih vozilih, saj v obeh primerih pregledamo enake sklope, je pa zahtevnejša. Poleg električnih delov je treba pregledati še zavore, svetlobna telesa, hladilni sistem in seveda pnevmatike, ker so tovorna vozila in avtobu-

si opremljeni z zimsko-letnimi pnevmatikami. Pozimi so za varno vožnjo zelo pomembne brezhribne luči, saj so dnevi kratki, pa tudi vidljivost je v meglenih, deževnih ali sneženih dneh dosti slabša. Ob preverjanju delovanja luči je priporočljivo preveriti tudi stanje nadomestnih oziroma rezervnih žarnic in jih po potrebi dopolniti. Za varnost v cestnem prometu je bistvenega po-

mena videti in biti viden. To pomeni, da moramo vsa stekla očistiti tako z zunanje kot notranje strani. Zlasti slednje se večkrat zanemari, posledično pa je difuzija svetlobe zelo moteča in onemo-



Ne pozabite na ustrezno mešanico hladilnega sredstva, ki bo ustrezno hladila motorni sistem tudi ob nižjih temperaturah.

goča varno vožnjo. Ustrezno morajo biti očiščena zunanja ogledala in svetila. Ob pripravi se preveri tudi hladilna tekočina v hladilnem sistemu vozila, ki mora imeti dodano sredstvo proti zmrzovanju. To bo hladilno tekočino varovalo pred zmrzovanjem vsaj do temperature -25 °C. Preveri se delovanje in stanje naprave za pranje vetrobranskega stekla in brizgalnih šob. V posodo za pralno tekočino se natoči zimsko pralno sredstvo, temeljitega pregleda naj bodo deležne tudi metlice brisalnikov, ki jih je priporočljivo pred zimo zamenjati.

OGREVALNE SVEČKE, VLAGA, STRGALO, ODEJA

Tovorna vozila imajo nekatere sklope, ki so posebej občutljivi za zimske temperature in vlago. Pred zimo se pregledata rezervoar za gorivo, v katerem se čez leto nabira kondenzirana voda. Kondenz, ki se ga nabere do deset litrov, lahko povzroči neprijetnosti in veliko škode. Največ nevšečnosti pozimi običajno povzroči akumulator – njegova učinkovitost pada premo sorazmerno s temperaturo. Akumulator ima pri 0 °C le 80 % svoje nazivne zmogljivosti, pri -20 °C pa le še 50 %. Ali je akumulator že iztrošen, se preveri tako, da se v temi in pri ugasnjenem motorju za nekaj minut prižgejo dolge luči in nato zažene motor. Če bodo luči pri prižganem motorju svetile opazno svetleje, je akumulator v slabem stanju in ga bo treba zamenjati. Pri zaganjanju hladnega motorja se najprej izklopijo vsi električni porabniki, da bo zagon lažji.



Na trgu je kar nekaj sistemov, ki preprečujejo nabiranje snega, vode in ledu na ponjavih prikolic.



Preglejte ogrevalne svečke – če delujejo, poskrbijo za hiter in energijsko varčen zagon motorja.

Deli podvozja – geometrija, zaščitni elementi posameznih delov, kot so zgloboi krmilnega sistema in pogonskega sklopa, so pomembni za varno vožnjo. Pri njih obstaja nevarnost za vdor vode, pomešane s soljo, obrabo vitalnih delov, kar pa je povezano tudi z večjimi stroški popravila. Pri motorju se pregledajo ogrevalne svečke, ki jih potrebujemo pri hladnem zagonu motorja. Velikokrat se namreč zgodi, da motor pri višjih temperaturah vžiga brez težav, pri nizkih pa svečke niso sposobne ogreti motorja do ustrezne temperature. Pomembni sklopi, ki se preverijo, so podvožje, zavore in zavorna tekočina, akumulator, hladilna tekočina, brisalci in naprava za pranje vetrobranskega stekla, pnevmatike, krmilni mehanizem, svetlobna telesa in signalne naprave. Za varno in udobno vožnjo so pomembni tudi zračni sistem in različna gretja. Jesenski čas prinese tudi nižje temperature, preseneti nas lahko sneg, na katerega moramo biti pripravljeni. Pomembna so čistila, različna pršila proti zmrzovanju, odmrzovanje stekel in ključavnic ter drugi pripomočki – primerno strgalo za zaledenela stekla, po možnosti tudi metlica za sneg. Topla odeja in par rokavic nam pride prav, če nas doleti večja nevšečnost in ostanemo na

cesti. Prav pride tudi dodatna plastenka tekočine za čiščenje stekel (nerazredčene oziroma z dodanim sredstvom proti zmrzovanju).

PRIPRAVA VOZILA PRED VOŽNJO

Tovorno vozilo je treba pred vožnjo pripraviti ter ga očistiti. Na njem ne sme biti snega, ledu, vode ali drugih snovi, ki bi se lahko raztresale ali razlivale z njega. Stekla vozila in vzvratna ogledala morajo biti čista, da vozniku omogočajo normalno vidljivost. Snežne in ledene plošče, ki se nabirajo na strehah vozil, lahko med vožnjo zdrsnejo z njih in tako predstavljajo nevarnost za druge udeležence v prometu. Postanejo lahko smrtonosni izstrelki, ki lahko prebijajo vetrobransko steklo in poškodujejo udeležence v vozilih, ali povzročijo nesreče. Vozila in priklopnike je priporočljivo parkirati v pokriti parkiriščih, a teh je izredno malo na razpolago. Priporočajo se takšna parkirišča, ki imajo odre za odstranjevanje snega s streh. Sneg in led je s pomočjo takšnega odra enostavno odstranili z metlo ali snežno lopato. Pri uporabi lestve je treba biti pozoren, da je ta postavljena na trdo podlago in pod kotom med 65 in 70 stopinj, na vrhu pa privezana s trakom na objekt. Led

TRANS FELIX IN ZAVAROVALNICA TRIGLAV STA ZA VAS ZAVAROVALA KAMA PNEVMATIKE

VEČ NA WWW.TRANSFELIX.SI

URADNI PARTNER

TRANS FELIX
2. urini že od leta 1980

triglav

KAMA TYRES
ALL STEEL TIRE WE HAVE NO LIMITS
Pridržujemo si pravico do sprememb in napak v tisku.

in sneg je mogoče najbolje odstraniti s strešnim grelcem ali z na streho nameščeno zračno blazino. Voznik to blazino napihne z zrakom in ponjava se dvigne. Na ta način se enostavno in učinkovito s strehe odstraniti sneg in led. Ker pa je takšna posebna oprema draga, se tovrstnega odstranjevanja snega in ledu po navadi loti kar voznik sam »na roko«.

V primeru, da je prikolica prazna, lahko voznik ponjavo z notranje strani dvigne s prečko, preostalo pa bo naredila gravitacija. Pri polpriklopnikih s ponjavo se lahko v nasprotju s polpriklopniki s trdno streho v strešnih koritih nakopiči vsaj nekaj sto litrov vode. Kot previdnostni ukrep je mogoče polpriklopnik zapeljati na rahlo strmino (pločnik), ali pa uporabiti zračno vzmetenje na zadnji osi, s čimer se ustvari naklon. Tako se lahko voda odstrani še pred nastankom ledenih plošč.

VOŽNJO JE TREBA PRILAGODITI RAZMERAM

Jesen je čas z velikimi temperaturnimi razlikami, zjutraj je termometer lahko že blizu ledišča, marsikje so meglena območja, čez dan so temperature višje, vseeno nas lahko preseneti dež, mikro vozišče, dnevi so krajši, vidljivost je slabša. Dodatno težavo lahko predstavljata listje in pesek na cesti. Vse to so spremenjene vozne razmere, ki jih mora vozniki najprej seveda prepoznati, za to je ključna vidljivost iz vozila ter jih nato upoštevati, zlasti pa jih ne podcenjevati. Jeseni je sonce nizko, kar lahko voznika zaslepi in povzroči nemalo težav. Semaforji, prometni znaki in drugi udeleženci so slabše prepoznavni. Slabo očiščeno vetrobransko steklo povzroči bleščanje. Za boljšo vidljivost je treba skrbeti za čiščenje vetrobranskega stekla, zato so pomembni zadostna količina tekočine in brezhibni brisalci. Na območju gozdov in polj je v jesenskem času večje število

lo divjadi, ki zaradi tega večkrat prečka cesto. Po navadi se gibljejo v skupinah, zato lahko pričakujemo več živali skupaj. Za pravilno in ustrezno reakcijo ob morebitni kritični situaciji moramo imeti pravilen sedežni položaj, razmeram prilagojeno hitrost vožnje ter ustrezno varnostno razdaljo. Že v jesenskem času je pomembno, da se vzdržuje zadostna varnostna razdalja. Listje in vlaga na cestišču podaljšujeta zavorno pot, vozilo hitreje zdrсне. Enako velja tudi v zimskem času, ko je cesta zasnežena, poledenela, pri čemer je neprilagojena hitrost eden izmed največjih problemov.



Naj vas sneg ne preseneti - vozilo pravočasno opremito z zimskimi pnevmatikami.

Zasnežena avtocesta, odvisno sicer od količine snega, omogoča hitrost med 40 in 60, 70 km/h. Vsaka višja hitrost prinaša večja tveganja in težave. Pri tem se je treba zavedati še zmogljivosti pnevmatik, saj so ključne, ker zagotavljajo edini stik vozila s podlago – kakšna je zavorna pot pri določeni hitrosti, če je treba nenadoma stopiti na zavoro, in kako obvladovati vozilo. Na zasneženi in poledeneli cesti se svetuje nežno speljevanje in zaviranje, enako velja za spreminjanje smeri. Predvsem je pomembno, da nas naši občutki ne prevarajo in se potem nepričakovano znajdemo v težavah.



KAKO PA VI VOZITE POZIMI?

V družbi DARS, ki vzdržuje 623 km avtocest in hitrih cest, 146 km priključkov nanje, 22 kilometrov razcepov in 51 kilometrov servisnih poti, smo pripravljeni na zimsko sezono 2020–2021. Za prevoznost in varnost na slovenskih avtocestah v vseh izmenah skrbi 527 sodelavcev, vzdrževalcev avtocest in hitrih cest, s 191 tovornimi in specialnimi delovnimi vozili, opremljenimi s plugi in posipalci.

▶ **ZA NAMENE** posipanja cestišča smo zapolnili skladišča soli v naših avtocestnih vzdrževalnih bazah ter silose ob avtocestnem križu, sicer pa imamo za letošnjo zimo trenutno pogodbeno zagotovljenih še 58 tisoč ton soli ter 1,8 milijona litrov kalcijevega klorida za preprečevanja nastanka poledice. Uradni začetek izvajanja cestne zimske službe je sicer od 15. novembra tekočega leta do 15. marca naslednjega leta oziroma takrat, ko je lahko zaradi zimskih pojavov (sneg, poledica, nizke temperature) ogrožen normalen potek prometa. V tem obdobju se voznice in vozniki lahko odpravimo na pot s svojimi vozili le z obvezno zimsko opremo, ta oprema pa je obvezna tudi v primeru, da zimske razmere nastopijo že pred uradnim začetkom zimske službe ali po njem.

ČE TRENJA NI, SO SKRBI

Trenje avtomobilskih koles na poledeneli cesti je – tudi če imamo nameščene zimske pnevmatike – zelo majhno, zato lahko hitro pride do prometne nezgode. Ko se temperature spustijo pod ledišče, se lahko cesta spremeni v drsalnico že zaradi visoke vlage v ozračju, megle ali rahlega pršenja. Za poledico veljajo enaki fizikalni zakoni kot za običajen vodni led. Med vožnjo pri nizkih temperaturah bodimo pozorni na bleščeče zaplate ceste. Poledica nastaja v zgodnjih jutranjih

Zavorna pot letne pnevmatike je lahko v zimskih razmerah dvakrat daljša od zavorne poti zimske pnevmatike. Uporaba zimskih pnevmatik je zato nujna.

in poznih večernih urah, na izpostavljenih delih cest, na mostovih, na senčnih delih in na manj prometnih cestah.

FIZIKA IN ZAVORNA POT NA POLEDENELI CESTI

Pri vožnji po snegu in ledu velja, da je hitro lahko kmalu prehitro. Visoke hitrosti so izjemno nevarne, saj je pot ustavljanja zaradi nizkega trenja pnevmatike s podlago resnično dolga. Vozilo, ki vozi s hitrostjo 100 km/h, namreč za ustavljanje potrebuje več kot štiristo metrov (421 m), pa tudi pri hitrosti 50 km/h se bo vozilo na poledeneli cesti zaustavilo šele po 112 metrih! Na takšnih razdaljah se lahko pojavi vrsta trdih in bolečih ovir – tako za telo, pločevino kot denarnico. V povsem zimskih razmerah se zato spomnite na pregovor, da se počasi daleč pride.

Globe

- Z globo 40 evrov se kaznuje za prekršek voznik, čigar motorno ali priklopno vozilo pozimi ali v zimskih razmerah nima ustrezne zimske opreme ali ki ravna v nasprotju s pomenom prometnega znaka za obvezno uporabo snežnih verig.
- Z globo 500 evrov in 5 kazenskimi točkami se kaznuje za prekršek voznik, čigar vozilo nima predpisane opreme v prometu in se zaradi tega ustavi na cesti ali ovira promet. Prav tako se kaznuje voznik, ki ne upošteva prometne signalizacije za označitev zimskih razmer, zaradi katerih je prepovedan ali omejen promet na določenem delu ceste.
- Z globo 200 evrov se kaznuje za prekršek voznik, ki ne očisti motornega ali priklopnega vozila tako, da ne sme biti snega, ledu, vode ali drugih snovi, ki bi se lahko raztresale ali razlivale z njega. Stekla vozila in vzvratna ogledala morajo biti čista, da vozniku omogočajo normalno vidljivost.
- Z globo 300 evrov se kaznuje za prekršek voznik, ki pozimi ali v zimskih razmerah ne upošteva prometne signalizacije, ki označuje zimske razmere, zaradi katerih je prepovedan ali omejen promet na določenem delu ceste.
- Z globo 1.000 evrov se kaznuje za prekršek pravna oseba, samostojni podjetnik posameznik ali posameznik, ki samostojno opravlja dejavnost (njihova odgovorna oseba z globo 120 evrov), če vozilo pozimi ali v zimskih razmerah nima ustrezne zimske opreme, če se zaradi neustrezne zimske opreme ustavi na cesti in ovira promet ob neupoštevanju prometne signalizacije, ki prepoveduje ali omejuje promet na določenem delu ceste.





NAPOTKI ZA VOŽNJO V ZIMSKEM ČASU

Kako voziti pozimi? Na splošno pozimi vozimo čim bolj enakomerno, brez premočnega pospeševanja ali zmanjševanja hitrosti in čim manj sunkovito. Med vožnjo bodimo zbrani, predvsem pa strpni. V zimskih razmerah so še posebej pomembne vozniška kultura, etika in solidarnost.

Med »ABC« vožnje v zimskih razmerah sodijo naslednja osnovna pravila, ki jih je treba upoštevati:

- rahlo in postopno zaviranje z večkratnim pritiskom na stopalko,
- hitrost vozila zmanjšamo in jo prilagodimo razmeram ter stanju vozišča,
- povečajmo varnostno razdaljo,
- ne spreminjajmo smeri vožnje sunkovito,
- izberimo ustrezno prestavno razmerje (premajhna moč na pogonskih kolesih lahko zmanjša učinkovitost vođenja vozila in onemogoči popravke smeri vožnje, prevelika pa povzroči zdrsavanje pogonskih koles in zanašanje ali zdrs vozila),

Voznike opozarjamo, da je prehitvanje plugov prepovedano, poleg tega pa tudi zelo nevarno. Nestrpnost se ne splača. Tisti, ki vozi prehitro, namreč tvega nesrečo. Tisti, ki prehitil plug, pa bo moral zaradi stanja na cesti voziti še počasneje, ker cesta pred njim še ni očiščena.

- od doma se odpravimo prej kot običajno.

NE LE SEBE, PRIPRAVITE TUDI VOZILLO

K varnejši vožnji v zimskih razmerah vsekakor pripomore tudi dobra priprava motornega vozila na zimo. Poleg pnevmatik, zavor, krmilnega mehanizma in luči je treba občasno preveriti kar celotno kondicijo vozila. Ko smo že pri lučeh – dnevne luči, ki se samodejno prižgejo ob zagonu motorja, imajo pri marsikaterem avtomobilu pomanjkljivost, da svetijo le spredaj, zadaj pa ne. Zato jih je treba – zlasti pri zmanjšani vidljivosti – vklopiti. Odgovoren voznik bo to storil takoj, ne škodi pa dodatno opozoriti. Pametno je, da z zimsko opremo vozila prehitimo prve snežinke. Le z ustrezno opremljenim vozilom bomo varni v prometu ter nam bodo znanje in izkušnje lahko primerne koristile.

In kaj lahko storimo sami? Pozimi naj bo v vozilu vedno nekaj toplega – rokavice, odeja in seveda dobro strgalo za led ter manjša snežna lopata. Ne pozabimo na nove metlice brisalcev, z drsnjem po zaledenem vetrobranskem steklu jih bomo povsem izrabili. Stara ljudska modrost pravi, da pred zimo tesnila vrat namažemo z glicerinom, da ne bodo vrata zamrznila, ključavnice na vratih in pokrovu prtljažnika pa občasno namažimo z WD-40. Prav tako preverimo količino vode v posodi za močenje vetrobranskega stekla ter jo

napolnimo s sredstvom proti zmrzovanju. Ker se med vožnjo pozimi temperatura še bolj zniža, s sredstvom proti zmrzovanju ne varčujemo.

Predvsem pa se nikamor ne odpravimo brez goriva! V vozilu naj bo pozimi ali v zimskih razmerah v posodi za gorivo najmanj 50 odstotkov goriva, da se lahko ogreva notranjost vozila tudi, če pride do zastoja in s tem do morebitnih težav z oskrbovanjem. Verjemite, nihče ne želi zmrzovati v prometnem zamašku.

Vožnja v zimskih razmerah od voznikov zahteva veliko več zbranosti, sposobnosti predvidevanja in izkušenj ter poznavanja dinamike vožnje kot vožnja v dokaj nezahtevnih, kopnih razmerah. November, ki nas počasi že pripravlja na neusmiljene razmere na slovenskih cestah, je zadnji čas, da se vozniki pripravimo na obdobje, ko bomo morali biti za volanom skrajno zbrani. To je že sicer nujno, a so razmere v zimskih mesecih še bolj neizprosne.

PRIPRAVIMO SE NA PRESENEČENJA IN VOZIMO ODGOVORNO

Prav zato je treba voziti »po pameti« in ne zgolj po občutku. In biti odgovorni. Voznik, ki ga vremenske razmere zalotijo nepripravljenega, naj se iz prometa izloči sam. To velja zlasti za odseke cest pred klanci, kjer je že eno ustavljeno vozilo pogosto vzrok, da promet popolnoma obstane.

Zimska vožnja ni tvegana le zaradi vožnje po zasneženih cestah. Veliko tveganje predstavlja tudi poledica, ki je nekakšna nevidna sovražnica varne vožnje. Mimogrede lahko voznike preseneti na odsekih, kjer se najdeta kombinacija nizke temperature in vode ali visoke vlage. Mostovi, bližina potoka ali rečne struge oziroma druga podobna kombinacija z vodo in cestiščem zahtevajo še dodatno previdnost.

Sicer pa sodobnim voznikom venomer in ne le pozimi na pomoč pri-skoči tudi mobilna aplikacija DarsPromet+, s katero bomo vedno na tekočem glede aktualnega dogajanja na vseh pomembnih cestah v Sloveniji. Omenjena aplikacija ponuja sveže podatke o gostoti prometa in potovalnih časih, prometne informacije, cestne kamere, seznam postajališč in njihovo ponudbo.

Vaša zavorna pot je

2X DALJŠA

DARS svetuje:

zavorna pot letne pnevmatike je lahko v zimskih razmerah dvakrat daljša od zavorne poti zimske pnevmatike. Zato je uporaba zimskih pnevmatik v zimskih razmerah nujna!

1970

www.promet.si

Preden se v zimskih razmerah odpravite na pot, očistite stekla in v celoti odstranite sneg z vozila ter se pozanimajte o razmerah na cestah.

DARS

ZAhteve glede zimskih pnevmatik za težka gospodarska vozila v Evropi

Namensko razvite zimske pnevmatike pripomorejo k večji varnosti na cesti, obenem pa pripomorejo tudi k optimizaciji poslovanja podjetij v zimskem času. Ni hujšega, kot če tovor, ki bi bil z ustreznimi pnevmatikami dostavljen pravočasno, zaradi neustreznih pnevmatik obstane na cesti. Da o hujših posledicah, ki vključujejo varnost človeških življenj, niti ne govorimo.

PREDPISI glede uporabe zimskih pnevmatik se po evropskih državah precej razlikujejo in se tudi pogosto spreminjajo. Zato je priporočljivo, da se že v fazi planiranja poti vedno preverijo predpisi v posameznih državah, skozi katere potujejo vozila. V posameznih državah začnejo veljati na določen dan v letu, v drugih pa, ko to zahtevajo razmere na cesti. Vse več držav priporoča, da so na vozilih nameščene vsaj pnevmatike z oznako M+S, vse pogostejše pa so tudi zahteve po uporabi pnevmatik 3PMSF (simbol snežinke v gori s tremi vrhovi). Številne države priporočajo/zahtevajo kot del obvezne opreme tudi snežne verige, lopato in celo tudi pesek.

RAZLIKA MED PNEVMATIKAMI M+S IN 3PMSF

Pomembno je razumeti razliko 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 pri ohranjanju vozila v gibanju, vendar se na zasneženih cestah obnesejo bistveno slabše od pnevmatik z oznako 3PMSF (simbol snežinke v gori s tremi vrhovi). Navedena oznaka je bila sicer v Evropski uniji uvedena leta 2012, pnevmatike s to oznako pa so opredeljene kot »zimske pnevmatike za težke snežne razmere«. Nova oznaka se uporablja, samo kadar pnevmatika izpolnjuje vsaj minimalne zahteve zmogljivosti v snegu in je uspešno opravila zahteven test ISO2. Pnevmatike s simbolom 3PMSF so tako boljše izbira za težke zimske razmere kot pnevmatike, ki nosijo zgolj

oznako M+S. Prav tako 3PMSF v zakonodaji evropskih držav ne nadomešča oznake M+S, podrobnejše zahteve glede zimskih pnevmatik pa opredeljujejo posamezni nacionalni predpisi.

NAJBOLJ UČINKOVITE SO NAMENSKO RAZVITE ZIMSKE PNEVMATIKE

Prevoznikom so na voljo tudi namensko razvite zimske pnevmatike, ki zagotavljajo največjo zmogljivost. Ne samo, da so te pnevmatike opremljene z obema simboloma (M+S in 3PMSF), temveč so bile razvite za izredno težke zimske razmere. Uporaba primernih pnevmatik za zimo je tako ključnega pomena, če želimo na zasneženih in poledenelih cestah ohraniti oprijem, v številnih državah pa je njihova uporaba tudi zakonsko predpisana.

ZAKAJ?



KJE?

- Države, kjer je uporaba zimskih pnevmatik obvezna.
- Države, kjer je uporaba zimskih pnevmatik priporočena.
- Države brez zahtev glede uporabe zimskih pnevmatik.



Zimske pnevmatike izboljšajo oprijem in vodljivost.

KAKO?



Bodite pozorni na spremembe nemške zakonodaje: Uporaba pnevmatik s simbolom Alpine 3PMSF na stalno gnanih oseh. Od 1. julija 2020 dalje so pnevmatike s simbolom Alpine obvezne tudi na prednjih krmilnih oseh. Pnevmatike MS, ki so bile izdelane pred 1. januarjem 2018, veljajo za zimske pnevmatike do 30. septembra leta 2024.

ALBANIJA	
V zimskih razmerah, odvisno od območja/ceste	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
Uporaba snežnih verig	Na določenih območjih so verige obvezne. Obveznost velja za pogonske ose tovarnjakov in ose prikolic. Uporaba glede na znake in stanje na cestišču.
AVSTRIJA	
Od 1. novembra do 15. aprila in v zimskih razmerah	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Pnevmatike M+S na pogonskih oseh ali pnevmatike s simbolom snežinke (3PMSF) na vsaj eni pogonski osi; najmanj 6 mm profila na diagonalnih pnevmatikah in 5 mm na radialnih. Zimske pnevmatike so obvezne za avtobuse (kategoriji M2 in M3) od 1. novembra do 15. marca.
Uporaba snežnih verig	Možnost na letnih pnevmatikah, s tem da sta s snežnimi verigami opremljeni vsaj dve pnevmatiki na pogonskih oseh. Verige morajo biti v vozilu od 1. novembra do 15. marca.
BELGIJA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni. Simetrična opremljenost za M+S in zimske pnevmatike.
Uporaba snežnih verig	Dovoljena na poledenelih in zasneženih cestah.
BOSNA IN HERCEGOVINA	
Od 15. novembra do 15. marca	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Pnevmatike M+S na pogonskih oseh; najmanj 4 mm profila.
Uporaba snežnih verig	Dovoljene letne pnevmatike z najmanj 4 mm profila, s tem da so na pogonskih oseh v času zimskih razmer opremljene s snežnimi verigami. Snežne verige morajo biti v vozilu. Obvezna snežna lopata in vreča peska z maso med 25 in 50 kg.

BOLGARIJA	
Od 15. novembra do 1. marca	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Možnost uporabe tudi letnih pnevmatik z najmanj 4 mm profila, s tem da so na pogonskih oseh snežne verige.
Uporaba snežnih verig	Snežne verige morajo biti v vozilu od 1. novembra do 31. marca. Uporaba obvezna na gorskih prelazih, če je tako signalizirano s prometnimi znaki.
HRVAŠKA	
Od 15. novembra do 15. aprila	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Pnevmatike M+S na pogonskih oseh; najmanj 4 mm profila.
Uporaba snežnih verig	Možnost uporabe letnih pnevmatik z najmanj 4 mm profila, s tem da so na pogonskih oseh opremljene s snežnimi verigami. Obvezna snežna lopata.
CIPER	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
ČEŠKA REPUBLIKA	
Od 1. novembra do 31. marca in v zimskih razmerah	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Pnevmatike M+S na pogonskih oseh; najmanj 6 mm profila.
Uporaba snežnih verig	Obvezna tam, kjer je tako signalizirano s prometnimi znaki, in sicer na vsaj dveh pogonskih kolesih pri vozilih s tremi ali več osmi.
ČRNA GORA	
Od novembra do aprila na določenih cestah.	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	M+S oziroma zimske pnevmatike, minimalna globina profila 4 mm.
Uporaba snežnih verig	Uporaba snežnih verig na pogonskih oseh, uporaba glede na razmere in prometne znake. Avtobusi in tovornjaki morajo biti opremljeni s snežno lopato.

DANSKA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
Uporaba snežnih verig	Verige dovoljene od 1. novembra do 15. aprila.
ESTONIJA	
Od 1. decembra do 1. marca	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Najmanj 3 mm profila na pnevmatikah.
Uporaba snežnih verig	Uporaba dovoljena le na zasneženih in poledenelih cestah.
FINSKA	
Od 1. decembra do konca februarja	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Najmanj 5 mm profila na pogonskih oseh in na preostalih 3 mm. Zimske pnevmatike so obvezne na pogonski in krmilni osi. Zimske pnevmatike so opredeljene kot pnevmatike M+S.
Uporaba snežnih verig	Uporaba dovoljena na zasneženih in poledenelih cestah.
FRANCIJA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni. Izjema le tam, kjer je tako signalizirano s prometnimi znaki. Zimska oprema obvezna na cestah označenih z znakom B26.
Uporaba snežnih verig	V primeru, da je tako signalizirano s prometnimi znaki.
NEMČIJA	
V zimskih razmerah	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Uporaba pnevmatik s simbolom Alpine (3PMSF) na stalno gnanih oseh. Od 1. julija 2020 dalje so pnevmatike s simbolom Alpine obvezne tudi na prednjih krmilnih oseh. Pnevmatike M+S, ki so bile izdelane pred 1. januarjem 2018, veljajo za zimske pnevmatike do 30. septembra leta 2024.
Uporaba snežnih verig	V primeru, da je tako signalizirano s prometnimi znaki.
GRČIJA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
Uporaba snežnih verig	Obvezna uporaba snežnih verig, če tako priporoča policija.
MADŽARSKA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
Uporaba snežnih verig	Obvezna uporaba snežnih verig dovoljena na zasneženih in poledenelih cestah. Maksimalna dovoljena hitrost 50 km/h. V zimskih razmerah se vozilu brez snežnih verig lahko prepove vstop v državo.
IRSKA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
Uporaba snežnih verig	Dovoljena na zasneženih in poledenelih cestah.

ITALIJA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
Uporaba snežnih verig	Zimske verige morajo biti v vozilu.
KOSOVO	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
Uporaba snežnih verig	Obvezna uporaba zimskih verig na pogonskih oseh, kjer je tako označeno s prometnimi znaki. Obvezna snežna lopata.
LATVIJA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni. Minimalna globina profila 3 mm.
Uporaba snežnih verig	Dovoljena na zasneženih in poledenelih cestah.
LITVA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni. Minimalna globina profila 1,6 mm.
Uporaba snežnih verig	Dovoljena na zasneženih in poledenelih cestah.
LUKSEMBURG	
V zimskih razmerah	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Pnevmatike M+S na pogonskih oseh v času zimskih razmer.
Uporaba snežnih verig	Dovoljena na zasneženih in poledenelih cestah.
MAKEDONIJA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
Uporaba snežnih verig	V vozilu morajo biti snežne verige med 15. oktobrom in 15. marcem, če je vozilo opremljeno s standardnimi pnevmatikami.
MALTA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni
MOLDAVIJA	
Od 1. decembra do 31. marca, če so ceste zasnežene ali poledenele	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Pnevmatike M+S na pogonskih oseh.
Uporaba snežnih verig	Dovoljena.
NIZOZEMSKA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
Uporaba snežnih verig	Ni dovoljena.

NORVEŠKA	
Od 15. novembra do 31. marca Med 16. oktobrom in 30. aprilom v regijah Nordland, Tromsø in Finnmark	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Zimske pnevmatike 3PMSF na pogonskih oseh in krmilni osi, na vseh ostalih oseh M+S ali 3PMSF) Najmanj 5 mm profila od 1. novembra do prvega ponedeljka po veliki noči / od 16. oktobra do 30. aprila v regijah Nordland, Tromsø in Finnmark.
Uporaba snežnih verig	Obvezno je imeti najmanj 3 do 7 kompletov verig, odvisno od števila osi (od 1. novembra do prvega ponedeljka po veliki noči / med 16. oktobrom in 30. aprilom v regijah Nordland, Tromsø in Finnmark.
POLJSKA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
Uporaba snežnih verig	Obvezna uporaba verig, kjer tako zahtevajo cestne oznake.
PORTUGALSKA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
Uporaba snežnih verig	Dovoljena, če tako kažejo oznake na cesti.
ROMUNIJA	
Če so na cesti zimske razmere – sneg in led.	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Pnevmatike M+S ali zimske pnevmatike na pogonskih oseh.
Uporaba snežnih verig	Možnost letnih pnevmatik, s tem da so na pogonskih oseh opremljene s snežnimi verigami. Obvezna oprema sta tudi snežna lopata in pesek.
RUSIJA	
Pripravlja se nova zakonodaja.	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Zakonodaja glede zimskih pnevmatik Pnevmatike M+S ali 3PMSF na vseh oseh; najmanj 4 mm profila.
Uporaba snežnih verig	Uporaba snežnih verig Dovoljena, vendar ne obvezna.
SRBIJA	
Od 1. novembra do 1. aprila in v zimskih razmerah	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Pnevmatike M+S ali zimske pnevmatike na pogonskih oseh; najmanj 4 mm profila.
Uporaba snežnih verig	Snežne verige za pogonske osi morajo biti v vozilu. Obvezna oprema je tudi snežna lopata.
SLOVAŠKA	
Od 15. novembra do 31. marca	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	M+S ali zimske pnevmatike na pogonskih oseh; najmanj 3 mm profila.
Uporaba snežnih verig	Obvezna, če tako zahtevajo razmere ali prometni znaki.

Podatki veljajo za mesec november 2020 in so zgolj informativne narave. Pred vstopom v državo preverite lokalno zakonodajo, če je morda prišlo do sprememb. Kljub natančni proučitvi zakonodaje ne moremo zagotoviti, da so podatki pravilni in popolni. Prav tako se zakonodaja glede uporabe

SLOVENIJA	
Od 15. novembra do 15. marca	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Zimske pnevmatike na pogonskih oseh; najmanj 3 mm profila.
Uporaba snežnih verig	Možnost uporabe letnih pnevmatik z najmanj 3 mm profila, s tem da so na pogonskih oseh opremljene s snežnimi verigami. Med obvezno opremo spadajo verige, če vozilo ni opremljeno z zimskimi oziroma M+S pnevmatikami.
ŠPANIJA	
Odvisno od vremenskih razmer in oznak na cesti	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Visoke gorske ceste z rdečo oznako (15/TV-B7): avtobusi morajo imeti pnevmatike 3PMSF na vseh oseh in minimalno 4 mm profila. Pnevmatike M+S na pogonskih oseh, če tako zahteva policija.
Uporaba snežnih verig	Obvezna uporaba zimskih verig, kjer tako zahtevajo cestne oznake.
ŠVEDSKA	
Od 1. decembra do 31. marca in v zimskih razmerah	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Pnevmatike 3PMSF na pogonskih in vodilnih oseh, na preostalih oseh so dovoljene pnevmatike M+S. Do 30. novembra leta 2024 je dovoljena uporaba pnevmatik M+S (posebej razvitih za zimske razmere) na vseh oseh. Najmanj 5 mm profila od 1. decembra do 31. marca na pogonski in vodilni osi, ne pa tudi na prikolici.
Uporaba snežnih verig	Dovoljena na pogonskih oseh v zimskih razmerah.
ŠVICA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni. Minimalna globina profila zimskih pnevmatik 1,6 mm, priporočena 4 mm.
Uporaba snežnih verig	Dovoljena, če je tako zahtevano.
TURČIJA	
Od 1. decembra do 1. aprila in v zimskih razmerah (če tako zahtevajo vremenske razmere, se obdobje lahko podaljša za en mesec)	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Zakonodaja glede zimskih pnevmatik Pnevmatike M+S in/ali 3PMSF na obeh oseh lahkih tovornih vozil in mini avtobusov; Pnevmatike M+S in/ali 3PMSF na pogonskih oseh tovornjakov, vlečnih tovornih vozil, cistern in avtobusov; globina profila najmanj 4 mm. Vsaka zamenjana pnevmatika na cesti, mora biti nadomeščena z zimsko pnevmatiko.
Uporaba snežnih verig	Uporaba snežnih verig Dovoljena, vendar ne kot alternativa za zimske pnevmatike.
UKRAJINA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
Uporaba snežnih verig	Verige so dovoljene samo na zasneženih in poledenelih cestah.
VELIKA BRITANIJA	
Zakonodaja glede zimskih pnevmatik	Je ni.
Uporaba snežnih verig	Verige so dovoljene na zasneženih in poledenelih cestah.

zimskih pnevmatik in zimske opreme v določenih državah v času nastaja-nja tega prispevka spreminja, zato ne moremo zagotoviti natančnosti vseh podatkov. VIR: Continental



LUCIJA SAJEVEC

DIREKTORICA DRUŽBE AMZS

► **NA ČELU družbe AMZS ste od leta 2014. V tem času ste nanizali lepo število uspehov, veliko vlagate v tehnologijo in zaposlene. Na katero področje ali novost, ki ste jo vpe-ljali, ste najbolj ponosni?**

Uspehi so vselej rezultat dobrega dela ekipe. Ponosna in hvaležna sem, da imam ob sebi sodelavke in sodelavce, s katerimi smo v teh letih zares veliko dosegli, predvsem pa smo se lotili ene bolj zahtevnih nalog v organiza-cijah – transformacije. To izvajamo od znotraj navzven – sprememba kulture, klime, odno-sov, razvoj zaposlenih, agilnejše delovanje, usmerjenost v našega člana oziroma stranko. Uvedli smo nove storitve in širili mrežo AMZS centrov, zlasti z namenom, da bi bili še bolj do-stopni vsem našim članom po vsej Sloveniji.

Kako gledate na stanje v prometu v Sloveniji in razvoju sodobne mobilnosti? Kakšno stra-tegijo je oziroma bo AMZS ubral na tej poti?

Slovenija na področju prometa seveda ni izo-liran otok, hkrati pa je tudi pomembna tran-zitna država, zlasti za tovorni promet, zato se srečujemo s številnimi podobnimi priložnost-mi in izzivi kot drugje po svetu, pri čemer pa se moramo zavedati svojih posebnosti. Mobil-nost v najširšem pomenu besede je eno od področij, ki naj bi v prihodnosti doživelo zelo velike spremembe oziroma se te že dogajajo: v ospredje prihajajo storitve, povezljivost in umetna inteligenca – z namenom, da bi oseb-na mobilnost vsakega posameznika postala bolj trajnostna, tj. varna, časovno, stroškovno in energijsko čim bolj učinkovita ter ekološko

Besedilo: Matej Jurgele
Fotografije: Blaž Samec in AMZS

sprejemljiva. Vsekakor bomo morali v prihod-nje zmanjšati število vozil na naših cestah. Osebno vozilo je lahko bolj zasedeno in del delitvene ekonomije (deljenje in souporaba vozil). Nujna pa je tudi vzpostavitev učinkovite-ga in inovativnega sistema javnega prometa.



V prihodnjih letih se bo povečevalo število električnih vozil. Temu se moramo prilagoditi tako vozniki kot podjetja, ki se s tem podro-čjem ukvarjamo. Tudi tehnologija v vozilih izredno hitro napreduje. Pri pomoči na ces-ti bo zato v prihodnje še več preventive kot kurative. Že danes nas najrazličnejši senzor-ji opozarjajo na napake in nevarnost okva-re, tudi asistenčni centri opozarjajo voznike vnaprej. Prihajajo nove oblike mobilnosti in nova prometna sredstva, ki se jih moramo naučiti pravilno in varno uporabljati. Velik iz-ziv je tudi staranje družbe. Če kdo ne more več voziti avta, mu je treba zagotoviti dostop-en, učinkovit predvsem pa uporabniku pri-jazen način mobilnosti.

Z vsemi temi spremembami in izzivi se v AMZS soočamo s prilagajanjem in iskanjem lastnih, izvirnih rešitev. Naše vodilo je, da smo vselej osredotočeni na človeka – članu pomagamo, ne glede katero in čigavo vozilo vozi, saj je pomoč na cesti vezana na člana, ne na vozilo. V prihodnje bomo članu poma-gali pri zagotavljanju njegove mobilnosti, ne glede na njeno obliko. Da bomo pri tem us-pešni, dajemo velik poudarek razvoju posa-meznikov znotraj AMZS in potem tudi širše v razvoju družbe. Pri tem izvajamo zelo raz-lične aktivnosti, ki se dopolnjujejo in skupaj delujejo kot celota. Poleg vseh vrst izobraže-vanj zaposlenih veliko delamo na integraciji. Povezujemo se s srednjimi šolami in fakul-tetami, ključna pa so nam tudi medbranžna

v prometu in jim zagotavljati kakovostne, strokovne in predvsem učinkovite rešitve za varno mobilnost.

In če se pri mobil-nosti dotakneva tu-di področja težkih gospodarskih vozil, ki so zagotovo po-memben faktor na naših cestah. Ka-ko delujete na tem področju in kakšna je vaša vizija priho-dnosti?

V AMZS smo tudi v segmentu tovornih vozil dejavni na šte-vilnih področjih. Eno je seveda pomoč na cesti, ki jo izvajamo kot pogodbeni par-tner Darsa. V naših centrih po Sloveniji izvajamo tehnične preglede, registracije, homologacije vozil, kontrolo tahografov. Naslednja pomembna storitev so cenitve. V Sloveniji smo ekskluzivni partner Dekre. V AMZS Centru varne vožnje na Vranskem izvajamo programe varne vožnje za poklic-ne voznike: intenzivni tečaj varne vožnje in tečaj varčne vožnje za voznike tovornih vozil in avtobusov, pridobivanje temeljnih poklic-nih kvalifikacij (koda 95) in redno usposa-bljanje voznikov. V sklopu našega servisnega centra v Novi Gorici smo letos odprli specialistični dizel servis, s čimer nakazujemo smer razvoja servisne ponudbe. Gre za sodobno zasno-van namenski center, ki omogoča testiranje in popravilo visokotlačnih sklopov s pomočjo originalne in certificirane opreme. Z izjemno natančnimi stroji in postopki v sodelovanju s skupino Automodern, ki ima na tem po-

povezovanja. Ver-jamemo v skupno moč, ki jo zmorejo generirati posame-zni deležniki, in so-ustvarjamo skupaj s partnerji. Na ta način postajamo in-tegrator mobilnosti. Vse to seveda z na-menom, da bi AMZS še naprej ohranjal svoje poslanstvo – biti pravi prijatelj vseh udeležencev

dročju petnajst let bogatih izkušenj, omo-gočamo storitev, ki je primerljiva z nakupom novih delov. Za vse obnove je hkrati omo-gočena tudi garancija in sledljivost. Menja-va vitalnih delov sistema je sicer zelo drag postopek, obnova pa je bistveno cenejša. Popravilo delov je tudi prijaznejše do okolja. Izpostavila bi še en naš specializirani center, in sicer tehnično diagnostični center v Lju-bljani, kjer s svojimi storitvami diagnostike, popravila in obnove elektronskih sklopov vo-zil skrbimo ne le za osebna, temveč tudi za tovarna vozila.

AMZS je znan po hitri odzivnosti in odlič-ni pomoči na cesti, tudi zavoljo dobro razpršenih poslovalnic in pogodbenih par-tnerjev po Sloveniji. Kako pogosto nudite pomoč na cesti težkim gospodarskim vo-



zilom in ali pri tem sodelujete s katerim iz-med slovenskih zastopnikov znamk težkih gospodarskih vozil?

Večina intervencij tovornih vozil poteka na avtocestah. AMZS je na tem področju pogod-beni partner Darsa, pomoč pa zagotavljamo na posameznih delih avtocestnega križa. In-tervencije izvajamo v sodelovanju z našimi pogodbeni partnerji za tovorni program. Kot član ARC, mednarodne mreže za pomoč na cesti, izvajamo tudi intervencije v sklopu mo-bilne garancije.

AMZS Center varne vožnje na Vranskem ponuja pester program usposabljanja tu-di za voznike tovornih vozil in avtobusov. Kakšne so vaše ugotovitve in izkušnje s področja preventive? Kako pogosto se vo-zniki udeležujejo teh tečajev, kakšne so njihove izkušnje?

Začnemo, da so poklicni vozniki, še posebej tisti v mednarodnem prometu, odtujeni od doma, preobremenjeni in jim vsakoletno redno usposabljanje marsikdaj predstavlja dodatno obremenitev. Vseeno jih skušamo čim bolj motivirati in jim vsebine predstaviti na kar se da inovativen način. V zadnjem času ugotavljamo, da se povečuje udeležba na intenzivnem tečaju varne vožnje za tovorna vozila (C in D kategorija), na katerega delodajalci prijavljajo svoje voznike. Veseli nas, da z nami sodeluje vse več podjetij, pri čemer programe, skupaj z naročnikom, usklajujemo in prilagajamo, da udeleženci dobijo znanje, ki si ga želijo in potrebujejo pri svojem delu. Vključujemo tematike, vezane na zakonske normative, kot so tahografi, počitki, privezovanje tovora, in teme, kot so utrujenost, prehrana, motivacija, kar prav tako vpliva na varno vožnjo. Poudarek je tudi na vsebinah, povezanih z varovanjem okolja, kjer izpostavljamo



pomen eko-gospodarne vožnje v smislu odgovornosti do okolja in ljudi. Čeprav marsikateri udeleženec programa na začetku dvomi, ali se bo pri nas še kaj naučil, saj gre za res prekaljene voznike, izkušnje in navdušeni odzivi po tečajih kažejo, da osvojijo nova znanja in spremenijo pogled na svojo vožnjo.

Delo voznikov tovornih vozil je izredno naporno. Pri nemški družbi ADAC redno pripravljajo nasvete za te voznike. Je v prihodnje mogoče kaj podobnega pričakovati tudi pri vas?

Tudi v AMZS skušamo med široko paleto naših storitev in nasvetov za varnejšo mobilnost vključiti nasvete in priporočila za voznike tovornih vozil, še zlasti na področjih, kjer se ti »srečujejo« z drugimi udeleženci v prometu. Morda lahko izpostavim enega od AMZS testov, objavljenega v Motorevij, s katerim smo preverjali učinkovitost pripomočkov za zaznavanje kolesarjev in mrtvem kotu za to-

vorna vozila. S tovrstnimi aktivnostmi želimo ozaveščati tako voznike tovornih vozil kot druge udeležence v prometu, saj se ti marsikdaj ne zavedajo specifične vožnje teh vozil. Hkrati apeliramo na izdelovalce in zakonodajalce, s katerimi ukrepi bi ti lahko zagotovili večjo varnost. AMZS namreč pri teh testih sodeluje s partnerskimi avtomobilskimi klubi po Evropi (tudi z ADAC), kot član mednarodne avtomobilistične zveze FIA pa lahko glas iz Slovenije ponese tudi na evropsko oziroma svetovno raven in zahteva izboljšave.

Izpostavila bi še naše prometne in potovalne informacije, objavljene na spletni strani amzs.si, in brezplačno AMZS mobilno aplikacijo s prometnimi informacijami, cenami goriv ... – izjemno koristna pripomočka, za katera upam, da ju uporablja čim več voznikov. Vsekakor je področje prometne varnosti izjemno obsežno, vsaka skupina udeležencev v prometu ima svoje posebnosti, zato si bomo v AMZS prizadevali, da v prihodnje z našimi vsebinami in storitvami še bolj pomagamo tudi voznikom tovornih vozil.

Če je bilo področje avtomobilizma v preteklosti skoraj izključno moška domena, se je pod vašim vodstvom v družbi spremenilo tudi zaposlitveno razmerje med spo-

loma. Čemu bi pripisali to in kaj so prednosti tega in kaj za vas pomenijo zaposleni?

Pred dobrim letom dni smo prejeli priznanje Vključivse, ki ga za prepoznavanje in sprejemanje raznolikosti podeljuje Združenje Manager. Na to priznanje sem zelo ponosna, saj močno verjamem v raznolikost in vključevanje. V AMZS si resnično prizadevamo, da ljudi ocenjujemo po kompetencah, znanjih in izkušnjah, in ne po starosti, spolu, izobrazbi. Sama sem se tega naučila predvsem v športu, ki mi je prinesel spoznanje, da ko imaš čelado na glavi, nihče ne ve, ali si ženska ali moški, koliko si star ... Uspeh je rezultat znanja, vloženega truda, predanosti cilju, ambicioznosti. Če smo raznoliki, se lahko drug od drugega ogromno naučimo. Mladi so na primer pogosto polni zagona in brez strahu, kar se mi zdi dobro – še posebej v kombinaciji s širino in modrostjo, ki jo v ekipo vnašajo starejši, izkušenejši sodelavci. Pomembna pa sta tudi medsebojno

zaupanje in spoštovanje ter ne nazadnje osebni zgled.

In če se na koncu dotakneva tudi trenutne zdravstvene krize in omejitev. Kako ste se organizirali v vaši družbi in kaj omejitve pomenijo za vaše poslovanje in nadaljnji razvoj.

Zdravstvena kriza AMZS ni zaobšla. Spomladi, v prvem valu epidemije bolezni covid-19, je bilo na primer klicev in intervencij za približno petino manj, saj je bilo na cestah manj prometa. Tudi trenutni ukrepi in to, da ljudje več delajo od doma, vpliva na našo dejavnost na tem področju. Ker smo vpeti v mednarodno mrežo pomoči, zaznavamo, da je manj tujcev in tranzita prek Slovenije. Seveda smo tudi del trga avtomobilske industrije, ki jo je kriza močno prizadela. Manjši je uvoz vozil, kar se pozna pri registracijah. Stresno je za vsa podjetja, a skušamo biti razvojni, dolgoročno in optimistično naravnani. Kriza je namreč tudi priložnost, zlasti za zeleni preobrat naše družbe, ki je nujen, če želimo ohraniti naš planet. Prepričana sem, da se bodo v teh okoliščinah spremembe na področju mobilnosti le še pospešile. Sicer pa v teh razmerah veliko pozornosti namenjam digitalizaciji, zdravju in razvoju na vseh področjih. Skušamo biti čim bolj skrbni in odgovorni. Krepimo komunikacijo z našimi člani in strankami ter seveda zaposlenimi. Zanje smo v tem času organizirali precej aktivnosti – od Virtualne kavarne do Uric za dobro počutje, dostave sadja v naše centre. Veliko delamo na preventivi. Pa seveda na dobrih medsebojnih odnosih. Čas izkoriščamo za dodatna izobraževanja (tako strokovna kot razna druga) ter za skupen razvoj na področju digitalizacije. Skrb za zdravje zaposlenih, naših bližnjih in vseh, ki nas obiščejo, torej trenutno ostaja naša prednostna naloga.

Osebna izkaznica podjetja AMZS

AMZS, d. d.
Dunajska cesta 128a
1000 Ljubljana
Spletna stran: amzs.si
Leto ustanovitve: 1996
Število zaposlenih: 442
Letni promet (2019): čisti prihodki od prodaje za družbo AMZS, d. d., so za leto 2019 znašali 25.642.391 EUR

EVOLUCIJA TOVORNIH VOZIL VOLVO FM, FH, FH16 IN FMX



DOVOLITE, DA VAM PREDSTAVIMO NOVO GENERACIJO TEŽKIH TOVORNIH VOZIL

Volvo Trucks v prihajajočem poglavju predstavlja novo generacijo tovornih vozil Volvo, nove modele FH, FH16, FM in FMX. Modeli so rezultat večletnega razvoja in nudijo novo izkušnjo poslovanja in vožnje. Z njimi ponujamo orodja za popoln nadzor nad vsemi stroški, na voljo so tudi z lastnim financiranjem. Bodite navdihnjeni, dovolite nam, da vam predstavimo naše nove modele.

Za več informacij obiščite volvotrucks.si

NOVI MODELI VOLVO TRUCKS

Volvo Trucks. Driving Progress





100-ODSTOTNO NOVI CADDY

Na trg prihaja peta generacija prodajne uspešnice Volkswagnovega Caddyja, ki je bila v svoji zgodovini izdelana že v več kot v treh milijonih primerkov. Caddy prihaja na trg kot kombi, družinski enoprostorec, mestni dostavnik in tudi avtodom.



CADDY je zasnovan na prečni modularni platformi (MQB), s katero prihajajo številne nove tehnologije: inovativni asistenčni sistemi, kot sta Travel Assist in nova asistenca za zavijanje levo. S povezanimi infotainment sistemi in digitaliziranimi upravljalnimi sistemi postaja Caddy kot pametni telefon na kolesih. Povečana je tudi prostornost. Novi Caddy bo kot kombi in enoprostorec na voljo v sveže konfiguriranih izvedbah Kombi, Caddy, Life, Style in Move (promocijski model ob prihodu na trg), kot mestni dostavnik pa v izvedbah Cargo in Cargo Maxi (z dolgo medosno razdaljo). Na trg bo prišel konec novembra, najprej v Nemčiji, Avstriji in na Poljskem, nato sledijo druge evropske države.

KARIZMATIČNA OBLIKA IN NOVI ELEMENTI ZUNANJOSTI

Prehod na platformo MQB prinaša daljšo medosno razdaljo (prej: 2.682 mm, zdaj: 2.755 mm). Z vidika tehnike in opreme je lahko Caddy opremljen z do sedmimi sedeži, med novosti spada panoramska streha z 1,4 m² veliko stekleno površino in opsijsko elektrificirana drsna vrata in zadnji pokrov ter LED-žarometi in zadnje LED-luči. Caddy je prvič opremljen s sistemom Keyless Access za odpiranje in zagon brez ključa.

NOTRANJOST MED NAJVEČJIMI V SEGMENTU

Notranjost je večja. Pri različici Cargo ima tovorni prostor prostornino 3,1 m³, pri Caddy Cargo Maxi 3,7 m³. Na novo zasnovana zadnja premo omogoča, da

lahko v Carga sedaj euro paleto naložite zadaj prečno, v novi Caddy Cargo Maxi pa po zaslugi 840 mm razširjenih drsnih vrat naložite še drugo euro paleto. Maksimalna dolžina tovarnega prostora do predelne stene meri 1.797 mm (Cargo) oziroma 2.150 mm (Cargo Maxi). Osebnost in kombi izvedbe Caddyja so serijsko opremljene s petimi sedeži; modele – bodisi kratke ali dolge – je mogoče opsijsko naročiti z dvema sedežnima vrstama, kot pri predhodnikih s tretjo sedežno vrsto. Z dvema dodatnima enojnima sedežema zadaj se Caddy hitro spremeni v 7-sedežno vozilo. Kombi in družinski enoprostorec imata v prtljažniku kapaciteto do 2.556 litrov (prtljažnik naložen do stropa, do prve sedežne vrste, z izgrajeno drugo sedežno vrsto). Če je v vozilu pet oseb, pa prostornina prtljažnika, naloženega



Caddy je lahko opremljen z do sedmimi sedeži, med novosti spada panoramska streha z 1,4 m² veliko stekleno površino in opsijsko elektrificirana drsna vrata in zadnji pokrov.



Prek enote OCU (Online Connectivity Unit) z integrirano eSIM-kartico lahko infotainment sistemi v Caddyju dostopajo do mobilnih spletnih storitev (MOD).



V Caddy Cargo Maxi lahko po zaslugi 840 mm razširjenih drsnih vrat naložite še drugo euro paletu.

do višine zadnjih sedežnih naslonjal, še vedno znaša spoštljivih 1.213 litrov. Pri kombiju in enoprostorcu meri dolžina tovarnega prostora do prve sedežne vrste 1.913 mm, maksimalna širina med kollesnima ohišjema pa 1.185 mm.

DIGITALIZIRANI VISOKOTEHNOLOŠKI INSTRUMENTI IN DIGITALNE POVRŠINE NA DOTIK

Na voljo so bodisi analogni instrumenti z digitalnim večfunkcijskim prikazovalnikom ali – opcijski, v izvedbi Style pa serijski – novi Digital Cockpit (popolnoma digitalizirani instrumenti). Glede na izbrani paket opreme je vozilo serijsko ali opcijsko opremljeno z radijskim in navigacijskim sistemom z zaslonom na dotik – z diagonalo 6,5 palca (16,51 cm), 8,25 palca (20,96 cm) ali 10,0 palca (25,4 cm). Digital Cockpit in najbolj izpopolnjen 10-palčni navigacijski sistem Discover Pro tvorita Innovision Cockpit. Prek enote OCU (Online Connectivity Unit) z integrirano eSIM-kartico lahko infotainment sistemi v Caddyju dostopajo do mobilnih spletnih storitev (MOD). Za inovativno uravnavanje klimatske naprave se zdaj prvič uporabljajo preprosti digitalizirani drsniki pod infotainment sistemom. Novost so tudi digitalna dotikala za luči, vidljivost ter avdio- in menijske funkcije.

ŠTEVILNI NOVI ASISTENČNI SISTEMI ZA VEČ VARNOSTI IN UDOBJA

Pet od 19 asistenčnih sistemov je v Caddyju novih, preostali so temeljito preno-

vljeni in razširjeni s številnimi funkcijami. Med novosti spada Travel Assist, ki – prvič v kakšnem Volkswagnovem gospodarskem vozilu – omogoča asistiranje vožnjo v celotnem hitrostnem območju. V kombinaciji s sistemom Travel Assist je novo zasnovani večfunkcijski volan za Caddy opremljen s kapacitivnimi senzorji, ki zagotavljajo precizno zaznavanje dotika brez sile. Novost v vseh izvedbah Caddyja je tudi serijska asistenca za zavijanje levo, ki je sestavni del sistema Front Assist in preprečuje nezgode pri zavijanju čez nasprotni vozič. Prvič je na voljo v kakšnem mestnem dostavniku iz A-segmenta asistenca za manevriranje s prikolico Trailer Assist, kakršno poznamo iz Crafterja (olajšuje vzvratno manevriranje s prikolico).



Med novosti spada Travel Assist, ki omogoča asistiranje vožnjo v celotnem hitrostnem območju.

NIŽJE EMISIJE DUŠIKOVH OKSIDOV PRI TDI-MOTORJIH

Novi so tudi štirivaljni motorji za Caddy, vsi so opremljeni s filtri za trdne delce. Volkswagen gospodarska vozila je za TDI-motorje z močjo 55 kW (75 KM), 75 kW (102 KM) in 90 kW (122 KM) s 6-stopenjskim ročnim ali 7-stopenjskim avtomatiziranim menjalnikom z dvojno sklopko prvič uporabil novo tehnologijo twindosing; prek dveh katalizatorjev SCR in s tem realiziranega dvojnega vbrizgavanja aditiva AdBlue so se emisije dušikovih oksidov (NOx) v primerjavi s prejšnjim modelom močno znižale. TDI-motorji za Caddy se tako uvrščajo med najčistejše turbodizelske motorje na svetu. Prav tako učinkovit in trajnostno zasnovan je tudi turbobencinski motor (TSI) z močjo 84 kW (114 KM). Sledila naj bi še turbomotor na zemeljski plin (TGI na osnovi TSI-ja, a s 96 kW/130 KM) in priključni hibrid (eHybrid). K izboljšani učinkovitosti prispeva tudi aerodinamičnost; inženirjem je koeficient uspelo zmanjšati na 0,30, kar je nova referenčna vrednost v tem segmentu. V primerjavi s tekmeci naj bi bil novi Caddy kot TDI v povprečju za deset odstotkov varčnejši. Ravno tako bodo najboljše v svojih kategorijah tudi izvedbe Caddyja z bencinskim motorjem. Znanе pa so tudi že cene za vstopne modele z 2-litrskim TDI-motorjem. Caddy5 (cargo) z motorjem moči 102 KM bo stal 20.849 evrov, medtem ko bo treba za osebno različico z enakim motorjem odšteti 23.990 evrov. V Sloveniji bo predstavljen predvidoma v začetku letošnjega decembra.

EUROTON KAKOVOSTNI AVTODELI

SDR1



PRVI KITAJSKI PROIZVAJALEC PNEVMATIK ZA TOVARNA 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.



URADNI DOBAVITELJ PNEVMATIK VALENCIA CF



ZA ŠE BOLJ PRIJETNO IZKUŠNJO

Renault je predpremierno predstavil novo ponudbo potniških različic modela Trafic, v kateri sta dve različici: novi Renault Trafic Combi in novi Renault SpaceClass.

Besedilo: Matej Jurgele
Fotografije: Renault

► **NOVI** Trafic Combi je predvsem namenjen poklicnim prevoznikom oseb, a tudi večjim družinam. Zaradi svoje zasnove ustreza njihovim potrebam po prostornosti in prilagodljivosti, ne da bi sklepal kompromise pri udobju ali številu sedežev. Novi Renault SpaceClass pa je namenjen najbolj zahtevnim voznikom in potnikom, ki potrebujejo vsestranskost, prostornost in prisegajo na ekskluzivno udobje. Tisti specializirani za prevoze pomembnih gostov in turistične vožnje bodo lahko izbrali izvedenko Signature z notranjim prostorom »poslovnega razreda«. Kupcev, ki iščejo sredstvo za pobeg, ne bo pustila na cedilu izvedenka Escapade.

IZRAZEN ZUNANJI VIDEZ IN NOVA KAROSERIJSKA BARVA ROUGE CARMIN

Trafic Combi in SpaceClass se ponašata z novim vodoravnim pokrovom motorja in pokončno masko. Njun videz je bolj prefinjen in izrazen z novima odbijačema in žarometoma z izključno

svetilnimi diodami (full LED), ki ju povezuje kromasta linija, ki posnema značilni Renaultov svetlobni pečat v obliki nasproti obrnjenih črk C. Nova Trafic Combi in SpaceClass imata električno sklopljivi zunanji vzratni ogledali, nova 43-centimetrska (17") platišča – bruše-

na za SpaceClass – in bolj elegantne okrasne pokrove koles. Na voljo bosta v sedmih karoserijskih barvah, vključno z novo karminsko rdečo (Rouge Carmin), ki poskrbi za bolj bleščeč videz. Nova Trafic Combi in SpaceClass se prilagajata vsem željam svojih kupcev.



Odslej sta na voljo najnovejša generacija pomagal za vožnjo in multimedijška naprava Renault EASY LINK.



Renault SpaceClass je namenjen najbolj zahtevnim voznikom in potnikom, ki potrebujejo vsestranskost, prostornost in prisegajo na ekskluzivno udobje.

PRENOVLJENA NOTRANJŠČINA, OPTIMIZIRAN PROSTOR

Armatura plošča je poudarjena z vodoravnim pasom, ki se zliva v oblogi vrat, kar daje vtis večje prostornosti. Nova so tudi odlagalna mesta, medtem ko so glava prestavne ročice in robovi upravljal klimatske naprave oplemeniteni s kromastimi vložki. Pester nabor barv in materialov bogati možnosti prilagoditev osebnim željam, ki so na voljo kupcu. Novi SpaceClass izstopa z ekskluzivno armaturno ploščo elegantne meteorne sive barve (Gris Météor). Nova Trafic Combi in SpaceClass ponujata uporaben prtljažni prostor velikosti do 1,8 m³ in vzorno prilagodljivost ureditve za do 9 potnikov.

INOVACIJE, VGRAJENA POVEZLJIVOST

S prenovo v Trafic prihaja tudi multimedijška naprava Renault EASY LINK

z navigacijo. Združljiva je z aplikacijama Android Auto in Apple CarPlay, za prikaz ima 20-centimetrski (8") zaslon in jo dopolnjuje indukcijski polnilnik pametnih telefonov, ki omogoča celodnevno povezanost. Z notranjimi odlagalnimi mesti skupne prostornine 86 litrov nova Trafic Combi in SpaceClass ponujata poenostavljen dostop do odlagalnih mest in gresta še dlje z novim predalom Easy Life, ki na dosegu rok ponuja več kot 6 litrov velik shranjevalni prostor!

Odslej sta na voljo najnovejša generacija pomagal za vožnjo in multimedijška naprava Renault EASY LINK

POMAGALA ZA VOŽNJO, VARNOST IN UDOBJE V VOŽNJI

Trafic Combi in SpaceClass sta opremljena z novimi pomagali za vožnjo najnovejšega rodu. Med njimi so: prilagodljiv regulator hitrosti za vzdrževanje izbrane hitrosti, medmestni aktiven sistem pomoči pri zaviranju za opozarjanje voznika in zaviranje namesto njega ali nje v izogib trku, in opozorilnik na prehajanje oznak voznega pasu, ki opozori na nehoteno prečenje prekinjene ali neprekinjene črte. Še ena novost je opozorilnik za mrtvi kot, ki olajšuje menjave voznega pasu. Nova čelna varnostna blazina, zasnovana za dva potnika, prav tako povečuje varnost.

DIZELSKI MOTORJI, SAMODEJNI MENJALNIK EDC

Nova Trafic Combi in SpaceClass bosta na voljo s tremi dizelskimi motorji: novim dCi 150 (z ročnim ali samodejnim EDC menjalnikom), ki je pridobil za 3,7 kW (5 KM) moči, novi dCi 110 (z ročnim menjalnikom) in motor dCi 170 (s samodejnim menjalnikom EDC). Nova Trafic Combi in SpaceClass ponujata širšo izbiro, ki je prilagojena raznovrstnim potrebam kupcev. Samodejni 6-stopenjski menjalnik EDC z dvema sklopka-

ma, ki je na voljo z motorjema dCi 150 in dCi 170, izboljšuje udobnost in živahnost

vožnje z jasnim in naglim odzivanjem na prestavljanje. Motorji so opremljeni s tehnologijo Stop & Start in tako prilagojeni novim okoljskim normam Euro 6D FULL. Prodaja prvih modelov naj bi predvidoma stekla pomladi prihodnje leto.

»Emblematični Trafic, resnična prodajna uspešnica v vseh treh generacijah, letos praznuje 40-letnico z več kot dvema milijonoma prodanih primerkov v 50 državah. To je priložnost za prenovo Renaultov Trafic Combi in SpaceClass za prevoz oseb, z odločnejšim videzom, pomagali za vožnjo v prid večje varnosti in razširjeno ponudbo motorjev.« Mark Sutcliffe, direktor divizije gospodarskih vozil Zveze.





www.eTransport.si // 47

DO UPORABNIH VOZNIKOV PREDVSEM S PRAKTIČNIM IZOBRAŽEVANJEM

Kronično pomanjkanje poklicnih voznikov je problem, s katerim se slovenski avtoprevozniki ubadajo že dolga leta. Kljub številnim aktivnostim avtoprevozniških združenj za izboljšanje stanja, zlasti v zvezi z odpravljanjem administrativnih ovir, pa kakšnih otipljivih uspehov ni.

Že zdavnaj so slovenski delodajalci v avtoprevozništvu obupali nad iskanjem tega kadra na domačem trgu, saj je zanimanje med Slovenci za ta poklic zelo majhno in še naprej upada, vse težje pa najdejo voznike tudi v prostoru nekdanje Jugoslavije in evropskega vzhoda. Pomanjkanje voznikov namreč ni le slovenski problem, temveč je na splošno evropski oziroma kar svetovni problem.

POMEMBNO TUDI IZOBRAŽEVANJE

A samo »fizično« pomanjkanje voznikov je pravzaprav le en del problema. Ko enkrat imaš novega voznika oziroma kandidata za voznika, še nisi na konju, pravijo avtoprevozniki, saj je treba tega človeka še oborožiti z ustreznim znanjem. Za potrebno usposobljenost poklicnih voznikov je od leta 2008 uvedena tako imenovana temeljna kvalifikacija, ki sestoji iz teoretičnega in praktičnega preizkusa znanja. Ker pa so za opravljanje vozniškega poklica potrebna raznovrstna znanja, ki jih je treba zaradi razvoja transportne tehnologije in zakonodaje osveževati, je uvedeno tudi obvezno izobraževanje voznikov, ki so v petih letih dolžni opraviti 35-urni izobraževalni cikel.

PRENOVA SISTEMA IZOBRAŽEVANJA

Ne glede na tako zasnovani sistem strokovnega usposabljanja voznikov pa avtoprevozniki delodajalci z njim (še) niso zadovoljni, saj naj bi bil premalo učinkovit. Vozniki neposredno po pridobitvi temeljne kvalifikacije po njihovem prepričanju še niso zreli za samostojno delo v avtoprevozniskem podjetju. Takšno svoje prepričanje so



podali tudi na nedavnem videokonferenčnem sestanku med ministrstvom za okolje in prostor ter obema zbornicama in pri tem opozorili predvsem na primanjkljaj praktičnih znanj, ki da jih novi vozniki lahko pridobijo le v realnem delovnem okolju. Ob tej priložnosti so zbornični predstavniki obelodanili svoj predlog za prenovu sistema izobraževanja za pridobitev vozniškega poklica. In sicer menijo, da bi teoretični del lahko izvajali obe zbornici pod okriljem resornega ministrstva, praktični del pa bi vozniki opravljali v prevoznih podjetjih, ki bi bila zainteresirana za izobraževanje. Ko je utemeljeval prednost takega sistema izobraževanja, je predsednik sekcije za promet pri OZS Peter Pišek posebej izpostavil, da izobraževanje v realnem delovnem okolju ponuja izobraževancem obilje posebnih znanj, tudi izrazito specifičnih glede na vrsto tovara, ki se prevaža. Široko obvladovanje teh znanj je nujno potrebno, saj izkušnje kažejo, da nezadostno znanje voznikov dodatno ogroža varnost v cestnem prometu, povzroča pa tudi dodatno gospodarsko škodo, ki jo utrpijo predvsem prevozniki.

USPEŠNO OPRAVLJEN IZPIT KOT DOKAZILO ZA SPOSOBNOST SAMOSTOJNEGA OPRAVLJANJA DELA

Glede na to, da je proces izobraževanja povezan z dokaj visokimi stroški, zbornici seveda pričakujeta, da bi država finančno podprla »mentorstvo«, ki bi ga zagotavljala v izobraževalni sistem

vključena prevozna podjetja. Finančna podpora prevoznim podjetjem bi se lahko izkazovala v raznih oblikah: od davčnih olajšav do dodelitve sredstev po vozniku ipd. Proces praktičnega usposabljanja voznika naj bi trajal do dveh let, temu pa naj bi sledil še izpit. Z uspešno opravljenim izpitom bi kandidat pridobil ustrezno spričevalo, s katerim bi dokazoval, da je usposobljen za samostojno opravljanje dela.

Kot so povedali predstavniki zbornic, se njihov predlog deloma zgleduje po nekdanjem vajeniškem sistemu, predvsem pa je precej blizu sistemu izobraževanja, ki je bil pred leti vzpostavljen v največjih prevoznih podjetjih (Viator, Intereuropa).

Na videokonferenčnem sestanku so preverjali še druge možnosti za prenovu oziroma izboljšave izobraževalnega sistema za pridobitev vozniškega poklica. V skladu z evropsko regulativo bi bilo sicer mogoče širino in kakovost znanja povečati tudi z obsegom izobraževanja, a to pomeni tudi njegovo časovno podaljšanje, kar pa je glede na aktualno pomanjkanje voznikov manj ugodna rešitev.

Možna je tudi zaostritev zahtev, ki jih morajo izpolnjevati institucije, ki izvajajo izobraževanje voznikov.

Tudi izobraževanje voznikov na daljavo?

Po besedah zborničnih služb, ki skrbijo za organizacijo izobraževanja voznikov, je obdobje epidemije in z njo povezanimi varnostnimi ukrepi za preprečevanje okužb izredno otežilo izvajanje temeljne kvalifikacije in redno usposabljanje voznikov. Zato je bilo slišati kar nekaj mnenj o tem, da bi bilo smiselno preveriti možnosti, da se tudi za te izobraževalne potrebe vzpostavi izobraževanja na daljavo.

VOŽNJE V GRADBENIŠTVU NAJ BI SE ŠTELE KOT DRUGA GRADBENA DELA

Delodajalci v gradbeni dejavnosti, ki ob drugi mehanizaciji upravljajo tudi vozila, s katerimi opravljajo prevoze za potrebe svoje gradbene dejavnosti, že dolga leta opozarjajo na težave z delom zakonodaje s področja cestnega transporta, ki velja tudi za njih.

Menijo, da bi morala zakonodaja prevoze v gradbeništvu obravnavati na specifičen način, kajti, kot navajajo, predstavljajo prevozi le pomožna dela in so neposredno povezani z izvajanjem gradbenih del. Dinamiko voženj namreč narekujejo gradbena dela, ki so zelo pogosto odvisna od letne sezone in od vremenskih razmer. Zato se v pozni jeseni in zimskem času ter ob deževnem vremenu tovrstni prevozi skoraj praviloma ne morejo izvajati, ko pa nastopi obdobje ugodnih vremenskih razmer, gradbinci trčijo na oviro v maksimalno predpisanem času vožnje in minimalnih časih odmorov ter počitkov.

ISKANJE USTREZNIH REŠITEV

Drugi problem se izkazuje v neusklajenosti možne izrabe odmora med delovnim časom delavcev na gradbišču in vozniki. Medtem ko za delavce na gradbišču velja 30-minutni odmor, pa za voznike na gradbišču velja 45-minutni odmor. Ta 15-minutna razlika minimalnega časa odmora povzroča v delovnem procesu na gradbišču resne motnje, zato delodajalci, pri katerih se opravljajo gradbeni prevozi, predlagajo, da se za prevozništvu v gradbeništvu poiščejo ustreznejše rešitve. Kot daleč najprimernejšo rešitev zagovarjajo uvrstitev prevozov na gradbišču med druga gradbena dela. S tem bi izenačili delavce in voznike na gradbišču. Prav tako predlagajo spre-

membe Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi, in sicer tako, da bi se ugotavljanje povprečnega (48-urnega) tedenskega delovnega časa mobilnega delavca s štirih mesecev podaljšalo na šest mesecev (kar omogoča tudi evropski predpis). Omenjeni zakon pa izhaja iz evropske uredbe št. 561/2006.

PREVOZI V GRADBENIŠTVU SO POSEBNA SPECIFIKA

Ko je pred časom v Evropski uniji tekel postopek sprememb omenjene uredbe, so bili na pobudo prevoznikov evropski komisiji posredovani predlogi za specifično ureditev prevozov v gradbeništvu, in sicer z izvetjem voznikov v gradbeništvu iz obvezne uporabe tahografa. Na tej podlagi je prišlo do nekaterih (kompromisnih) rešitev, tako da so bili prevozi v gradbeništvu uvrščeni med izjeme, z omejitvijo, da se smejo opravljati v radiju 100 kilometrov od sedeža podjetja. Takšna re-

šitev je veljala še lani, vendar je nato postopek pred vrhovnimi evropskimi institucijami (predsedstvo EU, evropski parlament in evropska komisija) prinesel končno, bolj razčlenjeno odločitev glede izjem. Tako so obvezne uporabe tahografa oproščeni prevozi z vozili, katerih največja dovoljena masa ne presega, 7,5 tone in se uporabljajo za prevoz materiala, opreme ali strojev za uporabo pri voznikovem delu ali za dostavo blaga, izdelanega v okviru obrtne dejavnosti, le v radiju 100 kilometrov od sedeža podjetja ter pod pogojem, da vožnja vozila ni glavna voznikova dejavnost in da se ne opravlja komercialni prevoz.

Delodajalci so na nedavnem videokonferenčnem pogovoru s predstavniki ministrstva za infrastrukturo in prostor slednje znova pozvali k iskanju možne rešitve, s katero bi se vožnja na gradbišču štela kot drugo delo oziroma da bi se uskladili odmori drugih delavcev z odmori voznikov. Ministrstvo je omenjeno pobudo sprejelo.





VOLVO TRUCKS OBELEŽUJE 20 USPEŠNIH LET V SLOVENIJI

Svetovno znana švedska znamka Volvo Trucks, ki zagotavlja celovite transportne rešitve, praznuje 20 let od vstopa na slovenski trg! V tem času je Volvo Trucks postal eden izmed vodilnih ponudnikov težkih tovornih vozil v Sloveniji.

PODJETJE Volvo Trucks Slovenija je na našem trgu začelo svojo dejavnost na začetku tisočletja pred dvajsetimi leti, ko je bilo z majhno ekipo ustanovljeno hčerinsko podjetje družbe Volvo Trucks. Po skromnih prvih korakih je obseg poslovanja hitro začel rasti. Leta 2003 so se preselili v nov prodajno-servisni center na Celovski v Ljubljani, z nadaljnjo širitvijo poslovanja, novimi strokovnimi sodelavci ter bogatim prodajnim programom kakovostnih in zanesljivih tovornih vozil Volvo pa so



V začetku leta 2018 so v industrijski coni Zadobrova odprli nov, sodoben Volvo Trucks Center Ljubljana.



Dušan Mavrič je vodenje podjetja prevzel v letu 2014.

postali eden izmed najpomembnejših igralcev na trgu težkih gospodarskih vozil v Sloveniji.

Vseskozi so dopolnjevali tudi svoje servisne storitve in že leta 2005 odprli sodoben servisni center v Mariboru. Do naslednje velike prelomnice je prišlo konec leta 2017, ko so v industrijski coni Zadobrova odprli nov, sodoben Volvo Trucks Center Ljubljana. Leto dni kasneje je sledilo odprtje centra v Divači. Danes ekipa Volvo Trucks v Sloveniji šteje skoraj 60 zaposlenih. Kupcem

nudijo celovite transportne rešitve, ki vključujejo prodajo novih in rabljenih tovornih vozil ter celovito storitev na področju vzdrževanja in servisiranja. Svojim kupcem pa ponujajo tudi prilagojene finančne rešitve prek lastnega Volvo Financiranja.

Direktor Dušan Mavrič je povedal: »Hvala vsem našim kupcem in partnerjem, ki so v teh dvajsetih letih rasli z nami in preživljali lepe trenutke. Naše prisotnosti na zrelem in zahtevnem slovenskem trgu nismo nikoli sprejemali kot nekaj samoumevnega in to nas je sililo v nenehni razvoj. Vse z namenom dolgoročnega in partnerskega odnosa z našimi kupci. Seveda pa so za to ključni vsi moji sodelavci, za kar se jim iskreno zahvaljujem.

Obletnica za nas pomeni tudi obvezo za prihodnost, da bomo nadaljevali

začrtano pot. Še naprej bomo celovito zadovoljevali potrebe naših kupcev, ki prav tako poslujejo v zaostrenih razmerah in pri tem potrebujejo zanesljivega in dolgoročnega partnerja.«

Ob tej obletnici so za svoje kupce pripravili kar nekaj novosti. Za vse, ki želijo imeti znane operativne stroške vozil, so ob dvajsetletnici pripravili 20 % popusta za Zlato servisno pogodbo. Z drugimi besedami to pomeni, da za sklenjeno 5-letno pogodbo, dobite eno celo leto brezplačno.

Prav tako obletnica sovpada z začetkom prodaje nove generacije vozil Volvo FH, Volvo FH16, Volvo FM in Volvo FMX. Nova vozila so rezultat večletnega razvoja in nudijo popolnoma novo vozniško izkušnjo. Istočasno ostajajo zvesti našim osnovnim vrednotam – kakovosti, varnosti in skrbi za okolje – in obljubi, da bodo sledili napredku. Pripravili so tudi posebno omejeno ponudbo obstoječih modelov Classic, ki poleg prilagojenih finančnih rešitev ponujajo zanimivo ponudbo vzdrževalnih pogodb.

Za vse dodatne informacije se lahko obrnete na: Ana Marolt, tel. +386 51 608 745, ana.marolt@volvo.com



PAMETNE INOVACIJE POLPRIKLOPNIKOV

Pri Schmitz Cargobull so na dogodku »SMART TRAILER DAYS« predstavili pametne inovacije njihovih izdelkov in storitve, ki bodo pomagale zmanjšati skupne stroške lastništva (TCO) v floti. Najnovejša inovacija je uvedba pametne telematike za polpriklopnike s ponjavo, ki so dobile ime **C.SC SMART** in polprikolice z zabojniki z imenom **S.KO EXPRESS SMART** kot standardna rešitev.

POLPRIKLOPNI HLADILNIK S.KO COOL SMART

Z digitalnim zapisovalnikom temperature in standardno tovarniško vgrajeno telematiko TrailerConnect® je premiero doživel na sejmu gospodarskih vozil IAA 2018. Sedaj so inženirji Schmitz Cargobulla dodatno še izboljšali sistem za distribucijo hladilnega zraka za večjo

učinkovitost in boljše enakomerno hlajenje tovarnega prostora. S ciljnim usmerjanjem primarnih in sekundarnih tokov v zračnih kanalih optimizirajo pretok zraka in kroženje zraka v prikolici. Zračni kanali imajo povečan prečni prerez, optimalna razporeditev kanalov pa omogoča, da se zrak usmeri tudi na zadnji del polpriklopnika.

Besedilo: Boštjan Saje, inž. log.
Fotografije: Schmitz Cargobull

Takšno enakomerno kroženje zraka po celotnem delu polpriklopnika zagotavlja, da blago vedno vzdržuje zanesljivo temperaturo. Mešanje vročega in hladnega zraka preprečujejo pregrade (elementi), nameščene na vrhu in na obeh straneh sprednje stene. To pomaga zagotoviti optimizirano kroženje zraka. Pri prevozu večtemperaturnega



Zračni kanali imajo povečan prečni prerez, razporeditev kanalov omogoča usmerjanje zraka tudi na zadnji del polpriklopnika.

tovora je pregradno steno sedaj mogoče namestiti tudi brez kakršnih koli dodatnih del. Predelna stena učinkovito zatesni zračne kanale in samodejno razporedi zrak samo v sprednji del do predelne stene. Inovativna pritrditev zračnih kanalov s hitrimi priključki omogoča enostavno in higiensko čiščenje. Zagotovljeno je tudi zanesljivo in učinkovito zavarovanje tovora. Vertikalne nosilce za pritrditev tovora lahko hitro in enostavno namestite med zračne kanale, da pritrdite blago. Vmesnik **Cargobull Interface System (CIS)** – zagotavlja komunikacijo med voznikom in priklopnikom. Krmilna enota CIS je nameščena na sprednji strani polpriklopnika in ponuja tri osnovne funkcije. Nadzira akumulator in izključi dodatne porabnike, če napetost priključene hladilne enote pade pod določeno raven. Proaktivne informacije sporoča spletnemu portalu TrailerConnect® in aplikaciji beUpToDate. Poleg tega CIS s pomočjo tehnologije RFID in shranjenih algoritmov prepozna, kateri priklopnik je priključen na kateri vlačilec. S.KO COOL SMART s standardno telematiko **TrailerConnect** je po želji lahko opremljen tudi s temperaturnim tiskalnikom.

TrailerConnect® KeyPad je nameščena na sprednji strani polpriklopnika na levi strani. Dostop do tovora je zaščiten in mogoč le z vnosom PIN-kode. Ta naprava uporabniku omogoča vnos dostopne kode za odpiranje ali zapiranje vrat, kar zagotavlja odlično varnost tovora. Sistem zaklepanja vrat deluje skupaj s hladilnimi enotami vseh običajnih proizvajalcev.



PAMETNE REŠITVE ZA POLPRIKLOPNIKE C.SC S PONJAVO

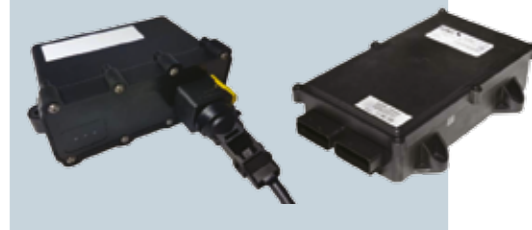
Telematika TrailerConnect je sedaj standardno nameščena v polpriklopnikih s ponjavo S.SC SMART in nudi optimalen nadzor nad medsebojno povezano, integrirano logistično verigo ter pomaga povečati uporabo priklopnikov za večjo učinkovitost. Optimizira logistične procese, zmanjša stroške voznega parka in prepreči okvare, poškodbe in prezgodnjo obrabo pnevmatik. Podatki o spremljanju prometa in tovora postajajo vse pomembnejši za vse, ki sodelujejo v logistični verigi. Standardno je opremljen z baterijo za polnjenje in omrežno povezavo LTE. Upravljalno enoto za polpriklopnik s ponjavo lahko enostavno namestite ali celo vgradite naknadno. Poleg podatkov o položaju, ponuja tudi dodatne informacije, kot so podatki zbrani iz zavernega sistema EBS ali brezžični nadzor tlaka v pnevmatikah.



Ponjave **POWER CURTAIN** so dobile certifikat za prevoz nepreverjenih pnevmatik.

V primeru tovarniško nameščenih priklopnikov pride izdelek do kupca že aktiviran. Ko je sistem naknadno vgrajen, se naprava samostojno aktivira, tako da kupcu ni treba storiti ničesar več. Nove stranke prejmejo registracijsko povezavo za prijavo na uporabniku prijazen portal TrailerConnect®. Tu lahko konfigurirajo posamezne nastavitve in si ogledajo vse podatke iz telematske enote, nastavijo alarme in upravljajo celotno floto. Zunanje telematske sisteme je mogoče preko portalskega vmesnika API vključiti tudi v portal TrailerConnect®.

TrailerConnect® CTU je na novo razvita krmilna enota z zaščitnim razredom IP6K9K skupaj s komunikacijo, združljivo z LTE. Standardna baterija z vgrajenim ogrevanjem za varno polnjenje tudi pozimi postavlja nove standarde na področju upravljanja energije in zagotavlja trajno razpoložljivost sistema, tudi če je prikolica odklopljena. Zaradi integriranega sprejemnika 433 MHz so vse prikolicе s telematiko TrailerConnect® CTU že pripravljene na sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah. Posledično je treba za nadzor tlaka in temperature v pnevmatikah namestiti samo brezžične senzorje.



PORTAL TRAILERCONNECT® KOT PLATFORMA

Ne glede na ponudnika telematike so vsi podatki voznega parka prikazani na portalu TrailerConnect®. Zaradi standardizirane predstavitve in enostavnega upravljanja kupci prejmejo popolno preglednost podatkov o voznem parku. Odprava potrebe po uporabi raznolike ponudbe portalov prav tako zmanjšuje operativne stroške.

NOVA APLIKACIJA TRAILERCONNECT® TYREMANAGER

TrailerConnect TyreManager je nova aplikacija sistema za nadzor tlaka v pnevmatikah za zamenjavo pnevmatik in zamenjavo senzorjev. Z le nekaj kliki lahko nastavite senzorje po zamenjavi





Telematika TrailerConnect je sedaj standardno nameščena v polpriklonikih s ponjavo S.CS SMART. Nudi optimalen nadzor nad medsebojno povezano, integrirano logistično verigo ter pomaga povečati uporabo priklonikov za večjo učinkovitost.

pnevmatike in senzorja ter dodelite nov položaj koles, ne da bi morali obiskati servisnega partnerja in brez dodatnih zastojev na cesti. Ta funkcija zahteva samo osebni računalnik, pametni telefon ali tablični računalnik. Pametna rešitev ima izjemno prijaznost do uporabnika v kombinaciji z intuitivnim vmesnikom. Po zamenjavi pnevmatike so podatki pravilno prikazani na portalu TrailerConnect®.

AVTOMATIZIRANO KRMILJENJE VRAT

Elektronski sistem nadzora zaklepanja vrat zagotavlja, da je blago zaščiteno pred nepooblaščenim dostopom. Ta pametna, varna in inovativna funkcija uporabnikom omogoča samodejni nadzor nad sistemom zaklepanja vrat. Ta je na voljo izključno v kombinaciji z omrežno rešitvijo TrailerConnect® podjetja Schmitz Cargobull. Preko portala TrailerConnect® lahko uporabniki določijo mesta nakladanja in razkladanja, kjer sistem za zaklepanje vrat ob prihodu samodejno odklene prikolico ali jo zaklene ob odhodu. Geo-območja je treba na portalu TrailerConnect® konfigurirati le enkrat, preprosto in priročno.

POLPRIKLONNIK S PONJAVO S.CS X-LIGHT

S pomočjo modularnega konstrukcijskega sistema so polpriklonniki S.CS

prilagojeni individualnim zahtevam stranke. Narejen je na šasiji, ki je sestavljena iz valjanih in pocinkanih vijačnih elementov. Šasijo je mogoče kombinirati z različicami Mega, Coil ali Paper, pa tudi z različnimi možnostmi opreme, kot je ponjava POWER CURTAIN, ki za razliko od običajne ponjave ne zahteva nobenih letev, ali ponjava s stranskimi zavesami SPEED CURTAIN, ki se hitro odpira. Skupna masa polprikolice s ponjavo S.CS UNIVERSAL X-LIGHT se

začne pri 4.975 kg, odvisna pa je od izbrane opreme. Konstrukcijska trdnost ponjave POWER CURTAIN je certificirana tudi v skladu z DIN EN 12642 Code XL. Po želji je šasija lahko opremljena tudi v skladu s certifikatom o pijači in smernico DL 9.5. Integrirane ponjave znotraj omogočajo preprosto pritrditev tovora zadaj. Ponjave POWER CURTAIN so dobile tudi certifikat za prevoz pnevmatik, ki niso pritrjene.



Skupna masa polprikolice s ponjavo S.CS UNIVERSAL X-LIGHT se začne pri 4.975 kg, odvisna pa je od izbrane opreme.

NA OBISKU PRI NOVEM LEVU

MAN Truck & Bus Slovenija je na posebnem levjem izkustvenem razstavnem salonu gostil številne MAN-ove navdušence, ki so lahko novega leva osebno spoznali in preizkusili na cesti. Odzivi vseh so izjemno pozitivni.

»Izkustveni razstavi salon novega Leva je odgovor na številne prošnje tako naših strank kakor tudi voznikov, partnerjev in ljubiteljev znamke MAN, med katerimi si vsi želijo novega Leva osebno spoznati. Izvedba lokalne premiere za večje število udeležencev zaradi nove realnosti, ki jo je prinesel COVID-19 ni bila mogoča, zato je nastal izkustveni razstavi salon, ki vsem, ki si to želijo, omogoča osebno srečanje z novim Levom v varnem okolju. Hkrati pa mnogo bolj osebno in individualen pristop odlično ponazarja bistvo novega leva – Ko kupite kamion. Dobite pa partnerja.« **Tanja Činč**, vodja marketinga in odnosov z javnostmi v podjetju MAN Truck & Bus Slovenija.



KISS DOMINIRAL NA DIRKALIŠČU HUNGARORING

Po dirkah v Jerami in Zolderju so predčasno odpovedali še dirke v Le Mansu, ki bi morale biti na sporedu v mesecu novembru. Ob zaključku redakcije pa smo prejeli še informacijo, da bo zaradi epidemije koronavirusa odpovedana tudi zadnja preizkušnja letošnje, sicer zelo okrnjene sezone, v Misanu. S tem je bilo prvenstvo zaključeno, zmagovalcev pa zaradi premajhnega števila dirk niso razglasili.

Besedilo: **Boštjan Saje**
Fotografije: **ETRC**

Z DIRKAMI na madžarskem Hungaroringu se je tako letošnje FIA ETRC prvenstvo predčasno zaključilo, organizatorji pa zaradi premajhnega števila izvedenih dirk niso razglasili zmagovalcev v skupnem seštevku.

ADAM LACKO ZMAGAL V DEŽEVNIH RAZMERAH

Najboljši startni položaj je dosegel Adam Lacko v deževnih razmerah, drugi je bil Anthony Janiec, tretji Jochen Hahn in četrti Antonio Albacete. Norbert Kiss se je malce uštel, saj je šel na stezo, ko je začelo močnejše deževati in se bolje kot na peto startno pozicijo ni mogel uvrstiti. Steffen Faas je dosegel šesto mesto. Dirka se je zara-

di deževnih razmer začela pod rumenimi zastavami. Zares se je dirka začela šele v drugem krogu, ko je Lacko odlično startal, drugi so mu le sledili. Lacko je iz kroga v krog povečeval prednost pred Janiecom in drugimi. Kasneje so Janiecu dodali kaznen zaradi prekoračitve dovoljene hitrosti in tako je padel na sedmo mesto. Norbert

Kiss, ki je dirko začel s petega mesta, se je nekajkrat približal Antoniu Albaceteju in v devetem krogu prehitel Španca in se uvrstil na četrto mesto. Nato pa se je zapodil na lov za Hahnem in ga v predzadnjem krogu tudi prehitel in dirko končal na drugem mestu. Hahn se je moral zadovoljiti s tretjim mestom. Četrti je bil Albacete. Odlično se je vozil tudi Steffen Faas (Scania), ki je končal na petem mestu ter zmagal v pokalu Goodyear. Šesti je bil Teo Calvet. Steffi Halm je končala kot osma.

KISS DOBIL PREKINJENO DIRKO

Že v krogu za ogrevanje je bilo na mokri stezi veliko akcije. A so dirko prekinili, še preden se je sploh začela, saj se



je Janiec zavrtel na stezi in obtičal. Zato se je dirka začela z zamudo in pod rumenimi zastavami. Antonio Albacete na tretjem mestu je hitro prehitel Steffena Faasa. Norbert Kiss pa Jochena Hahna. Kiss je ostal na zadku Albaceteja in iskal pot mimo. V četrtem krogu je prehitel Albaceteja. Sedem krogov do konca pa so dirko znova prekinili in jo nadaljevali po uri in pol pod rumenimi zastavami. Ko so dirkači dobili zeleno luč, je Kiss prehitel Steffi Halm. Adam Lacko je pritisnil na Antonia Albaceteja in ga tudi prehitel. Nato pa sta oba lovila Steffi Halm, ki je imela težave s tovornjakom in dirko končala na desetem mestu. Lacko je hitro šel mimo Halmove, medtem ko jo je Albacete prehitel v predzadnjem krogu. Na koncu je Norbert Kiss zmagal na domači dirki, pred Lackom in Téom Calvetom na tretjem mestu. Francoski voznik si je zagotovil tudi zmago v pokalu Goodyear. Antonio Albacete je končal kot četrti, peti pa je bil Hahn.

DRUGA ZMAGA ZA KISSA

Najhitrejši položaj je dosegel Kiss pred Lackom, Hahnem, Albacetejem, Halmovo in Janiecom. Adam Lacko je startal bolje od Kissa, a se slednji ni dal in ubranil prvo



mesto v prvem ovinku in na koncu zmagal. Lacko je bil nato večji del dirke pod pritiskom Jochena Hahna na tretjem mestu. A Lacko je ubranil drugo mesto. Antonio Albacete je dosegel četrto mesto pred Steffi Halm, ki je bila peta.

KISS ŠE TRETJIČ ZMAGAL

Kiss, ki je začel z osmega mesta, je hitro dohiteval in prehiteval vse svoje tekmece, do konca prvega kroga je bil že tretji in

pritisikal na Steffi Halm in tudi njo je hitro prehitel in nadaljeval tempo, da bi dohitel Anthonyja Janieca, ki je v prvih ovinkih zasedal prvo mesto. Kiss je nato šel še mimo Janieca in dosegel na domačem dirkališču še tretjo zmago. Jochen Hahn se je s šestega mesta povzpел na drugega. Nemški voznik je ves konec tedna kazal odlično formo in Madžarsko zapuša s skupno tremi stopničkami. Tretji pa je bil Janiec. Adam Lacko je v zadnjem krogu dohitel Steffi Halm. Halmova se je odlično

borila, toda na koncu jo je Lacko prehitel in dirko končal na četrtem mestu, Steffi Halm pa je zasedla peto mesto.

Skupna razvrstitev voznikov in moštev v FIA ETRC prvenstvu 2020:

Pozicija	Voznik	Skupno število točk
1	NORBERT KISS	92
2	ADAM LACKO	86
3	JOCHEN HAHN	72
4	SASCHA LENZ	41
5	STEFFI HALM	38
6	ANTONIO ALBACETE	35
7	STEFFEN FAAS	28
8	TEO CALVET	26
9	ANTHONY JANIEC	25
10	JAMIE ANDERSON	14

Pozicija	Ekipo	Skupno število točk
1	TEAM TITAN	136
2	BUGGYRA ZERO MILEAGE RACING	124
3	DIE BULLEN VON IVECO	120
4	LÖWEN POWER	57





NEUNIČLJIVI TOVORNJAK – NAJBOLJŠI HLAPEC NA KMETIJI

Če hočete Mercedesove Kurzhauberje videti pri vsakdanjem delu, vam svetujem obisk Jordanije, Malezije ali Južne Amerike, v EU zlepa ne boste našli kakšnega na cesti. Tudi pri nas ne. Tisti, ki so ostali, so starodobniki. Tako sem vsaj mislil, a sem vesel, da nisem imel prav.

Besedilo: Emil Šterbenk
Fotografije: E. Šterbenk, Daimler, arhiv Zore

PRVO septembrsko soboto sem se vračal iz Ljubljane z razstave vozil članov Mercedes-Benz kluba Slovenija in v Blagovici za cesto zagledal Mercedes 1313, ki so ga nalagali z lesom. Seveda sem se ustavil. Pove-

dali so mi, da 49-letni Mercedes vozi skoraj vsak dan.

TOVORNO VOZILO NA KMETIJI

Pri Zoretu imajo kmetijo s precej gozda. Preživljajo se z govedorejo in s prodajo

lesa. Pri tem les, ki ga ni mogoče dati v predelavo, prodajajo kot drva. Pri obeh dejavnostih stari Mercedes pride še kako prav. Mladi gospodar Tomaž z njim vozi v planino po 6.000 litrov vode. Letno pripravijo tudi do 50 tovorov drv, ki

Prekucnik služi za prevoz drv, kamenja, peska, vode in krme za živino ter še česa.



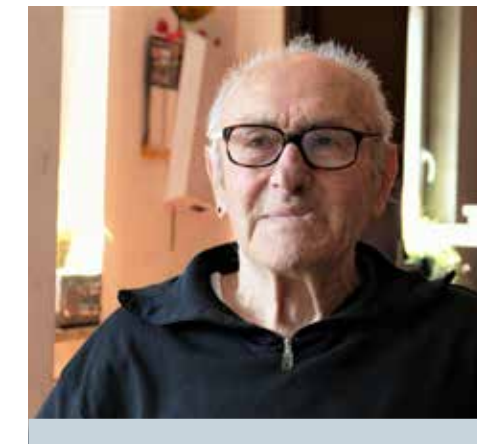
jih dostavlja kupcem med Kamnikom in Ljubljano. Z Mercedesom prevaža tudi gramoz in pesek, saj gozdne ceste nenehno zahtevajo vzdrževanje. Tako Tomaž letno prevozi več kot 10 tisoč kilometrov: »Vožnja v Mercedesu se nikakor ne more primerjati s traktor-sko. Tovornjak je hitrejši in tišji, predvsem pa občutno udobnejši.«

PRED DOBRIMI ŠESTIMI DESETLETJI ...

Leta 1959 so pri Daimlerju na trg poslali novo serijo sodobnih kamionov. Del motorja je segal v kabino, zato sta bila motorni prostor in pokrov ustrezno krajša. Posledično je bila krajša tudi medosna razdalja, tovornjak pa bolj okreten. Zaradi kratkega zaobljene-



Oprema kabine je enostavna, zračenje in gretje je mogoče nastavljati, volanu pomaga servo, menjalnik je sinhroniziran, le potniku na sredini primanjkuje prostora za noge.



Prvo desetletje je prevažal gorivo

Mercedesa je Tomažu prepustil oče Anton, ki ga je vozil do svojega osem-desetega leta. Tovornjak je k hiši prišel devet let star in oče pove: »Kupil sem ga v Kamniku, kjer je prejšnji lastnik z njim prevažal goriva. Vzel sem samo šasijo s kabino in na vozilo namestil prekucnik. Denarja za novega nisem imel, zato sem ga sam izdelal po Meillerjevem originalu. Profile so mi skrivili v podjetju Inco, varil pa sem jih sam. Pri tem mi je pomagala samo žena. Ušesa sem dobil od starih prekucnikov na odpadih – največkrat sem dele iskal v Münchnu. Delal sem za podjetje Graditelj – vozil tudi daljše poti in prevozil krepko več kot milijon kilometrov. Pri tem z avtomobilom nisem imel posebnih težav. Redno sem ga vzdrževal, saj je kiperja treba stalno mazati. Olje sem menjal zelo pogosto – od začetka na manj kot 5.000 km. To me ni veliko stalo, saj so mi ga vozniki iz državnih podjetij prodajali za majhen denar. Takrat ni nihče preverjal, ali olje, ki ga vzamejo v delavnici, resnično dolivajo. Ko je znanec razbil enak kamion, sem od njega kupil motor in ga dal v svojega, saj je moj imel že krajšo sapo. Ta se v tovornjaku še danes marljivo in zanesljivo vrti.«



Tomaž meni, da pri motorju ne bo potrebno več kot servis naftne črpalke in nastavitve ali obnova šob.

ga motornega pokrova so dobili vzdevek Kurzhauber oziroma Rundhauber. V petdesetih letih so pri osebnih vozilih prešli na tako imenovano pontonsko generacijo. Karoserije niso več imele klasičnih šasij, blatnike pa so skupaj z lučmi integrirali v karoserijo. Tudi pri Kurzhauberjih so blatnika z žarometoma povezali s prednjo vezno ploščevino. Pri kamionih brez šasije ne gre, zato je bila pontonskega tipa zgolj kabina – skupaj z motornim prostorom izdelana v enem kosu.

V (MASOVNI) PROIZVODNJI DO KONCA OSEMDESETIH LET

Prva štiri leta so Kurzhauberje izdelovali le z dvema osema, po letu 1963 pa tudi v triosni konfiguraciji. Njihova proizvodnja je tekla do konca osemdesetih let, a še v devetdesetih so izdelali nekaj maloserijskih vozil. V več kot tridesetih letih masovne proizvodnje so po vsem svetu prodali skoraj milijon primerkov. Vanje so vgrajevali 6-valjne vrstne motorje različnih prostornin. Prve modele je poganjal 4,6-litrski motor s predkomorami, ki je zmogel borih 74 kW (100 KM). Leta 1964 so motorji dobili neposredni vbrizg goriva. Triosne modele zadnjih generacij so poganjali že turbodizelski 12-litrski motorji z 206 kW (280 KM) moči.

NA »FURI«

Ko sem se s Tomažem dogovarjal za obisk, je rekel, da v sredo ne more, ker pelje tovor drv v Domžale. To me je navdušilo, saj ni lepšega kot tovornjak videti

na delu. Malo po sedmi uri sem že čakal pred njihovo kmetijo. Sprehodila sva se do kozolca, kjer je parkiran Mercedes. Jutro je bilo pošteno hladno, a motor je »prijel« v prvem. Avto ni bil polno naložen, saj sva peljala »le« pet kubičnih metrov drv. Letnik 1971 ima že sinhroniziran menjalnik. Pri speljevanju ni prav nobene nega potresanja zaradi sklopke. Pnevmatike so v dobrem stanju in kamion tudi zaradi tega popolnoma gladko teče. Zaradi vsega 3,6-metrške medosne razdalje je obračalni krog zelo majhen.

»V kabini sploh ni pretirano glasno, a vseeno nikoli nisem pomislil, da bi vgradil radio. Raje uživam ob prijetnem zvoku Mercedesovega šestvaljnika,« pove Tomaž. V pričakovanju, da bom skoraj petdesetletni tovornjak tudi sam peljal, sem se kar tresel. Vse komande delujejo, kakor so predvideli v tovarni. Motor je resnično veselo poslušati. Pedal sklopke je mehak, zavorni je malo trši – ravno toliko, da voznik z lahkoto dozira zavorni učinek. Ročica menjalnika ima izjemno dolg hod, a lepo drsi in nima niti malo zračnosti. Sinhron četrte prestave je malce načet, tako da rahlo škrtne, ko pretaknemo iz

pete v četrto. Ampak z majhnim odmerkom vmesnega plina to igraje odpravimo. Vožnja je udobna zaradi vzmetene kabine in vozniškega sedeža. Hitrost 70 km/h, dovoljeno na regionalnih cestah, zmerno naložen tovornjak zlahka doseže in vožnja je tudi pri tej hitrosti prijetna. Verjetno ni treba poudarjati, da je zame le dosti, dosti prehitro minila.

OSTAL BO PRI HIŠI

Tomaž je vmes les vozil s TAM-om 190, ki pa ni dolgo zdržal. Kupil je že tudi novejšega Mercedes, a se je odločil, da bo vseeno raje obnovil starega: »Najmanj enkrat letno mu privoščim servis in kamion mi dobro služi. Letos so mi na tehničnem pregledu zagodile zadnje zavore. Doma smo obloge in valje očistili, gumic nismo zamenjali, ampak jih samo oprali in namazali z mastjo ATF. Izkušen mehanik mi je priporočil, da se s planine spustim zgolj z zavorami in v drugem poskusu sem na pregledu zmagal. Namesto da bi iskal drug tovornjak, bom raje v tega vložil dva ali tri tisočake evrov. Malo je treba pokropiti kabino in keson ter servisirati naftno črpalko in šobe. In bo še dolgo služil.«

TEHNIČNI PODATKI - MERCEDES-BENZ 1313, LETNIK 1971

MOTOR	
Dizelski, 6-valjni, vrstni, vodno hlajeni	
Prostornina	5.675 cm ³
Največja moč	96 kW/130 KM pri 2.800 vrt./min.
Največji navor	3.500 Nm med 1.000 in 1.400 vrt./min.
PRENOS MOČI	
Petstopenjski sinhronizirani menjalnik, enokolutna suha sklopka, kardan, pogon na zadnji kolesi, zapora diferenciala, polovičke (v diferencialu) – 10 prestav naprej in 2 nazaj	
ZAVORE	
Bobnaste na vseh štirih kolesih, dvokrožne hidravlične s tlačno zračnim servoojačevalcem, motorna zavora, ročna zavora zračna na zadnji kolesi	
DIMENZIJE IN MASE	
Dolžina	6.045 mm
Širina	2.380 mm
Višina	2.430 mm
Notranje mere tovornega prostora	3.600 mm x 2.300 mm x 500 mm (d x š x v)
Višina	2.430 mm
Medosna razdalja	3.600 mm
Masa praznega vozila	5.550 kg
Največja dovoljena masa (NDMSV)	13.000 kg
Premier obračalnega kroga med robniki	12,9 m
Pnevmatike	9 – 20 palcev
Poraba goriva	Od 15–20 l/100 km
Največja hitrost	90 km/h

Vir: O. Werner: Deutsche Last- und Lieferwagen 1970-1989. Motorbuch Verlag, 2004.

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

A yellow forklift operator, wearing a white hard hat and a light-colored long-sleeved shirt, is driving a yellow forklift through a large warehouse. The forklift is carrying a pallet loaded with several large, stacked cardboard boxes. The warehouse has a high ceiling with a series of long, bright fluorescent lights. In the background, there are tall metal shelving units filled with more cardboard boxes, organized in rows. The floor is a smooth, light-colored concrete. The overall scene depicts a busy logistics or distribution center.

At a Glance: The Logistics Trend Radar

HIGH IMPACT

Low Impact

RECENT < 1 YEAR **MID-TERM < 5 YEARS** **RECENT > 10 YEARS**

Technology Trends

Social & Business Trends

Experience the interactive digital radar!

High Impact: Predictions and scenarios that are predicted to have a high impact on the logistics industry.

Low Impact: Predictions and scenarios that are predicted to have a low impact on the logistics industry.

Relevance: The radar chart is divided into four quadrants to categorize the impact of the trends on the logistics industry as a whole.

						AVTOR: GREGA RIHTAR	S ŠČETINAMI PORASNA ŽIVAL	MNOGO-ČLENAR BREZ OKONČIN	PRIPADNIKI INDIJAN-SKEGA PLEMENA V ZDA	NEKDANJI RUSKI NOGOMETNI VRATAR DASAJEV	JANA ČEDE	SODNIKI V GRŠKEM MITOLO-SKEM POD-ZEMLJU	VISOKA TEMPE-RATURA V OZRACJU	ŽIVALSKA VRSTA IZ EKSO-TIČNIH DEŽEL	NEMŠKI ORGANIST ETT
						DIVJA KURA, MALI PETELIN, RUSEVEC									
						JUŽNO-AMERIŠKA OPICA VEVERIČJE VELIKOSTI									
						NAŠA TOVARNA SMUČI					NORVEŠKI HITROSTNI DRSALEC (JOHANN OLAV)				
						NEVARNA PADAVINA					GOROVJE V SAVDSKI ARABIJI	NAŠ NEKD. VESLAČ (IZTOK) AM. IGRÁ-LEC (NICK)			
						IGOR BERGANT			PEVKA TIKARAM						
						PERJE PRI REPI			TOHLOBA						
						REKA NA NORVE-SKEM				VRSTA RADARJA JAPONSKA POSODA ZA ČAJ					
													KAR OBSTOJI KOT ZDRUŽENO	USTANOVA ZA DENARNE POSLE	
SLOVENSKI POLITIK, PISEC IN GLASBENIK (LUJ)						NAPRAVA, KI SPREMINJA NAPETOST ELEK. TOKA	RIMSKI CESAR, AVITUS	PROJEK-CIJSKI APARAT ZA PREDVAJA-NJE FILMOV	NAŠ SLIKAR (MARKO) OŠKAR NEDBAL				EVGEN BERGANT ODVAJANJE NEPOTRE-BNE VODE		
HODULJA (NAREČNO)									PRITOK BALHASK. JEZERA IZGOVOR (KNJIŽNO)			AMERIŠKA PISATELJ. FERBER SRČNI PREDDVOR			
NASELJE V OBČINI LUKOVICA								JAPONSKI REŽISER KUROSAVA NEPORO-ČEN MOŠKI				REŽISER HOWARD			
												DEL LETALA			
SLOVENSKI ALKIMIST (JANEZ FRIDERIK)								POJAV NA VODI		NASKALNA ZELIKA V SKALOVJU KOREOGRAF OTRIN					
								LUDVIK OLAS							
NAČELA, KI OBRAV-NAVAJO OSNOVO											DOHODEK OD KAPITALA IGRALEC EASTWOOD				
HIŠNI SVET							POZAB-LJENJE KEN. POLI-TIK DANIEL ? MOI			PTIČA IZ DRUŽINE PASTIRIC VAS NA KAVKAZU				LETNINA	RIBA IZ DRUŽINE KRAPOV-CEV
NOMAD-SKO LJUDSTVO V ETIOPIJI								KRAJ NA OTOKU KRKU				PEŠČENA MOR. OBALA GRŠKI OTOK V EGEJ. MORJU			
LADJA ZA PREVOZ TOVOR-NJAKOV							VASILIJ IVANČUK SLOVENSKI IGRALEC (ZELJKO)		IZNAJ-DITELJ SISTEMA STENO-GRAFIJE	UROŠ IVANČIČ		ZIMSKO VOZILO			
										JAJČNIK		AZLJSKA DRŽAVA			
NEMŠKA DRŽAVA V OBDOBJU NACIZMA								PLEMIŠKI NASLOV INDONEZIJ. POLITIK (DIPA N.)					UMBERTO NOBILE PISATELJ KERMAU-NER		
JAPONSKI POLITIK IN DRŽAVNIK (HAJATO)															
VELELNİK, VELENI NAKLON										IZOTOP VODIKA ANGLEŠKI NOGOME-TAŠ (PAUL)					
KARLI ARHAR							GRŠKA ČRKA		ITALIJAN-SKA RTV		GRŠKI DIDAKTIČNI PESNIK PISATELJ FLEMING			KOSITER	
							IGRALKA GARDNER		VLADIMIR LAKOVIČ						
LETNI GOZDNI POSEK								NEKDANJI ŠALJIVEC NA KNEŽJIH DVORIH LANTAN							
PISMENO DOVO-LJENJE												INDIJSKA ŽENA, KI SE DA SEŽGATI OB MOŽEVI SMRTI			
NAJVIŠJA GORA V TURČLI									LADO VAVPETIČ	JAPONSKA DENARNA ENOTA		ESTONSKI ŠAHIST (JIVO)	REKA NA POLJSKEM, DESNI PRITOK VISLE		

POMOČ: AUL-vas na Kavkazu, ČOPIČARKA-južnoameriška opica, IMPERATIV-velelni naklon, velelnik, OMIŠALJ-kraj na otoku Krku, TRITIJ-izotop vodika

Ime in priimek _____

Naslov _____

Geslo _____

**Nagrade podarja podjetje Timocom.
Rešitve pošljite do 30. novembra 2020
na naslov:
Revija Transport & Logistika, Linhartova 3,
1000 Ljubljana, s pripisom »Križanka«.**

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 prenizkega 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



Pridržujemo si pravico do sprememb in napak v tisku.

CENE GORIV V EVROPI 9. 11. 2020			
DRŽAVA	BENCIN 95	BENCIN 98	DIESEL
Albanija	169,000 ALL (1,36 EUR)		169,000 ALL (1,36 EUR)
Andora	0,984 EUR	1,084 EUR	0,853 EUR
Avstrija	1,059 EUR	1,223 EUR	0,800 EUR
Belgija	1,330 EUR	1,397 EUR	1,319 EUR
Belorusija	1,800 BYN (0,57 EUR)	1,940 BYN (0,61 EUR)	1,800 BYN (0,57 EUR)
BIH	1,860 BAM (0,95 EUR)	2,000 BAM (1,02 EUR)	1,820 BAM (0,93 EUR)
Bolgarija	1,800 BGN (0,92 EUR)	2,200 BGN (1,12 EUR)	1,800 BGN (0,92 EUR)
Češka	27,760 CZK (1,04 EUR)	29,430 CZK (1,10 EUR)	26,380 CZK (0,99 EUR)
Črna gora	1,140 EUR	1,170 EUR	0,970 EUR
Danska	9,690 DKK (1,30 EUR)	10,680 DKK (1,43 EUR)	8,090 DKK (1,09 EUR)
Estonija	1,229 EUR	1,279 EUR	0,969 EUR
Finska	1,414 EUR	1,500 EUR	1,228 EUR
Francija	1,329 EUR	1,411 EUR	1,218 EUR
Grčija	1,411 EUR	1,621 EUR	1,134 EUR
Hrvaška	8,670 HRK (1,15 EUR)	9,260 HRK (1,23 EUR)	8,240 HRK (1,09 EUR)
Irska	1,250 EUR		1,143 EUR
Islandija	190,670 ISK (1,67 EUR)		185,850 ISK (1,14 EUR)
Italija	1,439 EUR	1,793 EUR	1,305 EUR
Kosovo	1,050 EUR		1,000 EUR
Latvija	1,094 EUR	1,154 EUR	0,967 EUR
Liechtenstein	1,400 CHF (1,31 EUR)	1,470 CHF (1,37 EUR)	1,470 CHF (1,37 EUR)
Litva	1,013 EUR	1,132 EUR	0,869 EUR
Luksemburg	1,042 EUR	1,121 EUR	0,935 EUR
Madžarska	360,200 HUF (1,01 EUR)	381,600 HUF (1,07 EUR)	367,500 HUF (1,03 EUR)
Moldavija	15,550 MDL (0,78 EUR)	16,070 MDL (0,81 EUR)	12,950 MDL (0,65 EUR)
Nemčija	1,274 EUR	1,442 EUR	1,066 EUR
Nizozemska	1,620 EUR	1,698 EUR	1,251 EUR
Norveška	16,200 NOK (1,49 EUR)	17,190 NOK (1,58 EUR)	15,260 NOK (1,41 EUR)
Poljska	4,400 PLN (0,97 EUR)	4,630 PLN (1,03 EUR)	4,290 PLN (0,95 EUR)
Portugalska	1,483 EUR	1,610 EUR	1,267 EUR
Romunija	4,350 RON (0,89 EUR)	4,820 RON (0,99 EUR)	4,240 RON (0,87 EUR)
Rusija	47,350 RUB (0,52 EUR)	53,060 RUB (0,58 EUR)	48,010 RUB (0,52 EUR)
Severna Makedonija	58,000 MKD (0,94 EUR)	60,000 MKD (0,97 EUR)	49,500 MKD (0,80 EUR)
Slovaška	1,173 EUR	1,283 EUR	0,999 EUR
Slovenija	0,952 EUR	1,081 EUR	0,998 EUR
Španija	1,139 EUR	1,284 EUR	1,013 EUR
Srbija	133,900 RSD (1,14 EUR)	143,900 RSD (1,22 EUR)	139,900 RSD (1,19 EUR)
Švedska	13,630 SEK (1,33 EUR)	14,230 SEK (1,38 EUR)	13,780 SEK (1,34 EUR)
Švica	1,410 CHF (1,31 EUR)	1,480 CHF (1,38 EUR)	1,480 CHF (1,38 EUR)
Turčija	6,560 TRY (0,66 EUR)	7,160 TRY (0,72 EUR)	6,000 TRY (0,60 EUR)
Ukrajina	24,210 UAH (0,74 EUR)	25,670 UAH (0,78 EUR)	23,530 UAH (0,72 EUR)
V. Britanija	1,154 GBP (1,28 EUR)	1,274 GBP (1,41 EUR)	1,269 GBP (1,40 EUR)

VIR: AMZS / WWW.AMZS.SI

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

SPLETNI PORTAL WWW.ETRANSPORT.SI				AUTOR DOKTOR DOKTOR	REDAKCIJA DOKTOR	STROKOVNI KOLEGI DOKTOR	POSREDOVATEL DOKTOR	VARNOST DOKTOR	ZEMELJSKI POSREDOVATEL DOKTOR	ASISTENT DOKTOR	POSREDOVATEL DOKTOR	JUNAK DOKTOR	ČETRTI DOKTOR
TOVARNI DOKTOR				Ž	E	L	E	Z	A	R	N	A	N
NAŠA DOKTOR				A	N	E	Z	Ž	M	N	A	N	
HVALJAM DOKTOR				N	E	V	N	N	A	L	K	N	
DAVID DOKTOR				D	R	A	M	I	O	N	A	N	
JUGO-AMERIKA DOKTOR				A	G	A	S	T	R	E	M	N	
NEMČI DOKTOR				R	E	I	S	T	R	E	M	N	
AMERIKA DOKTOR				T	R	O	P	I	S	C	A	N	
TRAFIK DOKTOR				T	R	O	P	I	S	C	A	N	
PEVKA DOKTOR				U	I	L	I	N	A	N	N	N	
ANGEL DOKTOR				A	N	E	L	N	I	K	N	N	
SLOVENSKI DOKTOR				A	R	I	A	N	A	N	N	N	
SPELA DOKTOR				Š	M	L	E	N	A	N	N	N	
ČOKOLATA DOKTOR				Č	O	K	A	N	A	N	N	N	
MAJHNA DOKTOR				I	C	A	N	A	N	N	N	N	
UČENKA DOKTOR				Č	E	T	R	O	N	A	N	N	
ANTON DOKTOR				A	N	I	O	E	M	N	N	N	
MAJHEN DOKTOR				R	T	I	Č	T	E	P	A	N	
POSREDE DOKTOR				S	R	K	A	N	A	N	N	N	
SLOVENKA DOKTOR				T	A	R	O	K	I	S	T	A	
FLOPOV DOKTOR				V	L	A	D	I	M	I	R	A	
SLOVEN DOKTOR				O	A	D	E	L	A	S	A	N	

IZŽREBANI REŠEVALCI:

Med prispelimi rešitvami križanke iz pretekle številke smo izžrebali naslednje reševalce:

Križanka oktober 2020
(sponzor Tehnis – revija Transport & Logistika):

Ciril Rastotnik, Šmartno pri Litiji

Tadej Baša, Škofje

Barbara Tašner, Maribor

Jano Lebar, Izlake.

Vsem nagrajencem čestitamo.

PRVI MEDIJ TRANSPORTA IN LOGISTIKE



The image displays a collection of media products for the transport and logistics sector. At the top, the title 'PRVI MEDIJ TRANSPORTA IN LOGISTIKE' is written in large, bold, yellow capital letters. Below this, there is a collage of four devices showing the 'Transport & Logistika' brand. On the left is a print magazine cover featuring two blue trucks, the text '100 NAJVEČJIM CESTNIM PREVOZNIKOM', and the headline 'VOZILU SAMO DOKOLIKO NOVEGA STRANISIP'. To the right is a desktop monitor showing the brand's website with various news articles and images. In front of the monitor are a tablet and a smartphone, both displaying the same website content, demonstrating the brand's multi-platform presence.

2019 INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



F-MAXIMALNA MOČ

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

www.fordtrucks.si



TRUCKS

Sharing the load

KAM i BUS

IMPORTER

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

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

1210 Ljubljana-Šentvid
info@fordtrucks.si



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!

SUBVENCZIJA 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 €

SUBVENCZIJA EKO SKLADA: - 70,00 €

KONČNA CENA: **186,30 €**



PRODAJNA CENA: 260,92 €

SUBVENCZIJA EKO SKLADA: - 70,00 €

KONČNA CENA: **190,92 €**



PRODAJNA CENA: 270,35 €

SUBVENCZIJA EKO SKLADA: - 70,00 €

KONČNA CENA: **200,35 €**



EKO SKLAD



KAMA TYRES

ALL STEEL TIRE

WE HAVE NO LIMITS