



Srečanje prevozniških družin 2022



VOZILI SMO

Setra S 418 LE Business

PREDSTAVITEV

Novosti iz Schmitza



ZGODBE IZ KABINE

Pavle Logonder

V O L V O



VOLVO SERVISNE POGODBE

**ALI STE PRIPRAVLJENI SVOJE TOVORNO VOZILO, NJEGOVO RAZPOLOŽLJIVOST
IN POSLOVANJE DVIGNITI NA VIŠJO RAVEN?**

Volvo pogodba o servisiranju to omogoča. Z uporabo vodilne tehnologije za povezljivost v panogi in umetne inteligence sproti spremljamo kritične dele vašega tovornega vozila – 24 ur dnevno, vse dni v tednu. To odpira svet priložnosti za izboljšanje storilnosti, kot je načrtovanje obiskov delavnic glede na dejansko uporabo tovornega vozila ter celo napovedovanje in preprečevanje nenačrtovanih postankov.

volvotrucks.si

Transport

& LOGISTIKA

Izdajatelj

Tehnis Media d.o.o., Ljubljana

Direktor

Janko Zrim

Glavni in odgovorni urednik

Boštjan Paušer, univ. dipl. org.
bostjan.pauser@tehnis.si

Sodelavci

Marko Kroflič, dr. Josip Orbanic,
dr. Bojan Beškovnik, Matej Jurgele,
Janez Kukovica, Boštjan Saje, inž. log.,
Stane Leben, Emil Šterbenk,
Anže Jereb, univ. dipl. org.

Naslov uredništva

Linhartova 3, 1000 Ljubljana
tel.: 01 430 60 60
e-pošta: transport@tehnis.si
www.etransport.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 & Logistika
izhaja enkrat mesečno.
Letno izide 10 števil.

Letna naročnina znaša **39,00 €**.

Cena posameznega izvoda
je **3,90 €**.

Poštnina in DDV sta vključena v ceno.

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

ISSN 1580 - 4488.

TISKANO V
SLOVENIJI

TEHNIS
MEDIA
GROUP

Copyright ©
Revija Transport & Logistika

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

Če dražijo vsi, bomo pa še mi

Ob naraščajočih cenah dobesečno vsega se številni upravičeno vprašajo, ali se surovine in stroški res toliko dražijo, ali gre pri vsem tem skupaj zgolj za izkoriščanje razmer in večanje cen po principu: »Če dražijo vsi, bomo pa še mi!«

Če pogledamo polletna poročila nekaterih proizvajalcev gospodarskih vozil, lahko pri številnih zaznamo, da so se njihovi dobički v letošnjih prvih šestih mesecih povečali. In to kljub težavam z dobavami komponent ter posledično vozil, ter pri nekaterih proizvajalcih celo padcu povpraševanja, ki se je začelo kazati v drugem četrtletju. Iz tega se da jasno sklepati, da so bili dvigi cen večji od dejanskih dvigov cen surovin in proizvodnih stroškov, in so proizvajalci nastale razmere na trgu izkoristili za večanje svojih dobičkov. A po drugi strani jim vseeno lahko stopimo malce v bran – ob dolgih dobavni rokih in hitrih spremembah cen surovin je jasno, da je težko predvideti, kakšna bo dejanska stroškovna cena proizvodnje vozila, ki je bilo prodano danes in bo dobavljeno čez šest, deset ali še več mesecev. S tem razlogom številni poslovni strategji rajši stopijo na varno stran, z večjim dvigom cen od dejanskega, medtem ko prav tako ni več redko, da nekatere znamke ob naročilu vozil ne jamčijo več končne prodajne cene ob dobavi. To pa po drugi strani v negotovo situacijo potiska prevoznike, saj ti pričakujejo novo vozilo, ne vedo pa, koliko jih bo to stalo, zato je načrtovanje njihovega poslovanja prav tako oteženo.

So pa prevozniki nastale razmere lahko izkoristili za prilagoditev cen prevozov večanju operativnih stroškov – generalno gledano so bile prevoznine v zadnjih letih veliko prenizke, ne nazadnje vas bo kilometer vožnje s taksijem stal več, kot prevozniki zaračunajo za kilometer prevoza tovora s štiridesetonskim vlačilcem. Zato je tudi tu treba stopiti na varno stran in pričakovati, da bodo operativni stroški še naprej rastle, vključno s ceno goriva, pa kakršnokoli to že bo.

Boštjan Paušer, glavni urednik



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

do
3,7%
manjša
poraba.

**„MOJ TOVORNJAK
JE NA POTI V PRIHODNOST.
DO TJA BO POTREBOVAL
LE EN REZERVOAR GORIVA.“**

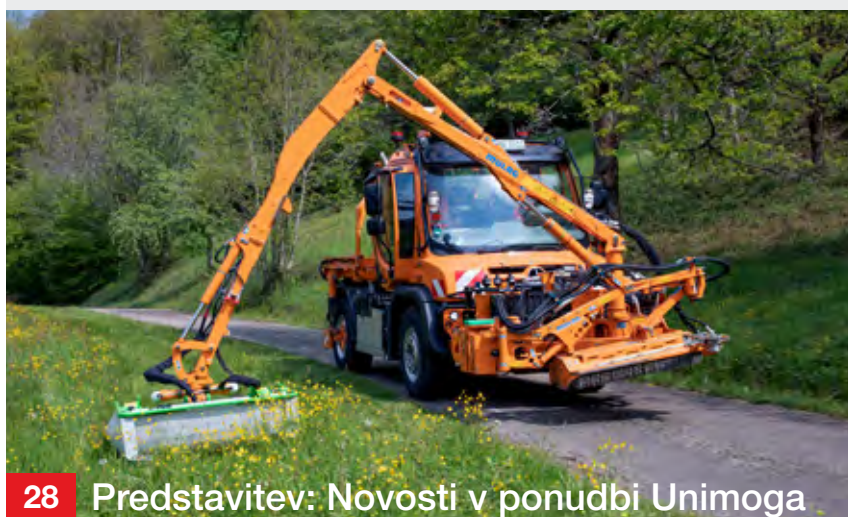
Izkusite novi MAN TGX.
Simply my truck.

Sami odkrijte digitalizacijo pri učinkovitem in popolnoma povezanem MAN-u TGX. V popolnoma digitalni pametni kabini, opremljeni z inovativnimi asistenčnimi sistemi in digitalnim sistemom OptiView, ki nadomešča ogledala, ste povsem pripravljeni na prihodnost. Zaradi še večje učinkovitosti, odlikuje novi MAN TGX za kar 3,7 % manjša poraba goriva. Poleg tega je tukaj še MAN Now, ki olajša posodobitve pri vašem MAN online – in to brez obiska servisne delavnice. #SimplyMyTruck





22 Test: Scania P 280 Hybrid



28 Predstavitev: Novosti v ponudbi Unimoga



14 Usposabljanje v transportu in logistiki

- | | |
|---|--|
| 8 Novice: Slovenija in svet | 30 Reportaža: Trajnostni razvoj cestnega prometa |
| 14 Usposabljanje: Prevoz nevarnega blaga | 32 Reportaža: Srečanje prevoznških družin |
| 15 Usposabljanje: Spremljevalec izrednih prevozov | 38 Tehnika: ZF eWorX |
| 16 Usposabljanje: Temeljna kvalifikacija – koda 95 | 42 Vozili smo: Setra S 418 LE Business |
| 18 Usposabljanje: Disponent | 48 Reportaža: Varnost voznikov gospodarskih vozil |
| 19 Usposabljanje: Upravlavec prevozov | 52 Zgodbe iz kabine: Pavle Logonder |
| 20 Usposabljanje: Prevoz živih živali | 56 Prikolice: Novosti iz Schmitza |
| 22 Test: Scania P 280 Hybrid | 62 Zanimivosti: Terex TR 100 |
| 28 Predstavitev: Novosti v ponudbi Unimoga | 66 Galerija: Slovenski prevozniki |



Postavljanje standardov. Premikanje mej. 365 dni v letu.

Edinstveno večnamensko delovno vozilo Unimog - razvito kot vsestransko zmogljiv pomočnik z enim ciljem: biti čim bolj učinkovit vse dni v letu in skoraj povsod.

Vaša naložba za prihodnost je Unimog.

Vozila dobavljiva v 2022

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Autocommerce, d.o.o., Baragova 10, 1000 Ljubljana, T: 01 5883 585, E: info@autocommerce.si, www.mercedes-benz.si



in Mercedes-Benz sta zaščiteni blagovni znamki Mercedes-Benz Group AG.

GASILCI

Srečanje gasilskih Scanij

V soboto je bilo v organizaciji PGD Cerklje na Gorenjskem tradicionalno srečanje gasilskih tovornjakov znamke Scania. Srečanja se je tokrat udeležilo 26 tovornjakov, ki so se zbrali v Cerkljah, ter se popeljali na panoramsko vožnjo po bližnji okolici. Udeleženci so si med drugim ogledali grad Strmol, ter poklicno gasilsko enoto na letališču Brnik z gasilsko akademijo Fraport. Zvečer je sledila še parada in proslava ob 130-letnici PGD Cerklje.



ŠPANIJA

Kazen za voznike, ki sami nakladajo ali razkladajo tovor

Prepoved nakladanja in razkladanja za voznike, ki jo je španska vlada uvedla v začetku leta, je začela veljati prejšnji teden. Ta sprememba ni pomembna le za voznike tovornjakov, temveč tudi za prevoznike, pa tudi lastnike blaga. Ta prepoved je del marca 2022 sprejetega odloka, ki je rezultat dogovora med pristojnim ministrstvom in prevozniki iz decembra 2021. Do njega je prišlo po večtedenski stavki v prometni dejavnosti, ki se je že leta borila za to prepoved, sporoča špansko združenje Fenadismer. Z odlokom je bila uvedena sprememba zakona o cestnem prometu, ki voznikom vozil z največjo dovoljeno maso nad 7,5 tone prepoveduje nakladanje in razkladanje blaga tako v izvornem kot v namembnem kraju. Izjema so prevozi, ki zaradi svoje narave zahtevajo udeležbo voznikov tovornih vozil. To so na primer prevozi s cisternami ali drugimi vozili, opremljenimi z nakladalno-razkladalnimi napravami (kiperji, vozila z dvigalom ipd.), prevoz splošnega tovora med distribucijskim centrom in končnim prodajnim mestom, storitve dostave paketov in druge podobne storitve, pri katerih gre za zbiranje ali distribucijo pošiljk blaga, sestavljenega iz manjšega števila paketov, ki jih je mogoče enostavno razložiti/naložiti.

Čeprav se večina določb omenjenega odloka uporablja že od marca, je prepoved nakladanja in razkladanja začela veljati šele 6 mesecev kasneje, 2. septembra, ko morajo te naloge prevzeti usposobljeni skladišni delavci. V začetku septembra bo španski prometni regulator začel preverjati skladnost z novo uredbo, poroča Fenadismer. Neupoštevanje prepovedi je uvrščeno med zelo hude prekrške, za katere je v Španiji predvidena globa do 4.600 evrov!

Nadomestilo za čakanje na rampi

Prepoved nakladanja in razkladanja ni edina revolucionarna sprememba v Španiji. Po novih predpisih te države čakalna doba za nakladanje in razkladanje ne sme biti daljša od 60 minut. Za vsako dodatno uro na rampi je lastnik vozila oziroma prevoznik upravičen do nadomestila. Po podatkih sindikata (Comisiones Obreras, CCOO), ki je uredbo podrobno proučil, je nadomestilo za eno uro »nadurnega« nakladanja ali razkladanja 38,60 evra.



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



VODIK

Prvi Hyundaijevi tovornjaki v Nemčiji

V Nemčijo je prispelo prvih sedem tovornjakov od skupno 27 vozil, ki bodo v prihodnjih tednih dostavljena neposredno iz tovarne Hyundai v Južni Koreji. Prihod najnovejših Hyundaijevih vodikovih tovornjakov predstavlja mejnik v nemški zgodovini mobilnosti – saj gre za potencial razogledanja gostega prometa na cestah. Vsa dostavljena vozila sofinancira Zvezno ministrstvo za digitalni razvoj in promet.

Vozila na gorivne celice Xcient Fuel Cell imajo doseg približno 400 kilometrov. Vodik hranijo v sedmih rezervoarji, povprečni čas polnjenja vodika pa je le deset minut. Tovornjaki dostavljeni v Nemčijo so že izboljšana različica prvih serijsko proizvedenih tovornjakov s pogonom na vodik. Vozila bodo najprej dostavljena izdelovalcem nadgradenj, nato pa bodo dana v redno uporabo.



DAIMLER TRUCK

Polnilni center za električne tovornjake

Mercedes-Benz Trucks je skupaj s svojim projektnim partnerjem, storitvenim oddelkom Netze BW, odprl polnilno parkirišče za tovornjake v bližini Mercedesovega centra za stranke (BIC) v Wörthu. V eTruck Charging Park lahko kupci električnih tovornjakov zdaj preizkusijo polnilne postaje in koncepte polnjenja različnih proizvajalcev ter sodelujejo s strokovnjaki na kraju samem iz Mercedes-Benz Trucks pri razvoju prilagojenih polnilnih rešitev za svoje aplikacije. Tehnologija polnjenja je na voljo za testiranje in je združena z obsežno paleto svetovalnih storitev, ki strankam pomagajo pri nemotenem prehodu na e-mobilnost. Za začetek ima eTruck Charging Park šest polnilnih postaj različnih proizvajalcev z močjo med 40 kW in 300 kW. Ker se tehnologija polnjenja še naprej hitro razvija, ima ta park modularno strukturo, tako da je mogoče polnilne postaje po potrebi dodati ali zamenjati. Zato je kot naslednji korak možna postavitev MCS polnilne postaje (megavatnega polnilnega sistema).



Cesta nas zbližuje

Preprostost, učinkovitost, mobilnost



Upravljanje goriva
Poenostavljeno upravljanje, popoln nadzor, vračilo DDV z

Eurovat



Cestninske transakcije
Ena OBU naprava, vedno več destinacij po vsej Evropi

PASSango



Lokacija prikolic
Enostavna in praktična rešitev za sledenje in upravljanje prikolic

Findit



Aplikacija FLEET MANAGER
Upravljanje kartic, nadzor in spremljanje v realnem času, geolokacija...

AS24.com/sl





VOLVO TRUCKS

Načrtovanje tovarne baterij na Švedskem

Da bi zadovoljili naraščajoče povpraševanje po baterijskih električnih težkih vozilih in strojih, je Volvo Group sprožil postopek za vzpostavitev tovarne za baterijske celice na Švedskem. Opravljena je bila obsežna študija izbire lokacije, ki kaže, da je regija Skaraborg na Švedskem idealna lokacija za nov proizvodni obrat. Predlagana lokacija v občini Mariestad se nahaja blizu trenutne glavne tovarne pogonskih sklopov skupine Volvo v Skövdeju in bo izkoristila obstoječo industrijsko in logistično infrastrukturo v regiji ter gradila na močni dediščini in vrhunski usposobljenosti v napredni, velikoserijski proizvodnji, medtem ko ima dostop do bogate švedske zaloge energije brez fosilnih goriv. Centri za raziskave in razvoj skupine Volvo in sedež v Göteborgu so le dve uri vožnje stran. Dokončna umestitev tovarne v prostor bo določena po opravljenem javnem posvetovanju in po pridobitvi okoljevarstvenega dovoljenja. Skupina Volvo načrtuje postopno povečanje zmogljivosti in doseganje obsežne serijske proizvodnje do leta 2030. Baterijske celice bodo zasnovane posebej za uporabo v gospodarskih vozilih in bodo podpirale globalno uvedbo električnih tovornjakov, avtobusov, gradbene mehanizacije in električnih pogonov za različne aplikacije.

PROMET

Največje počivališče za tovornjake v Evropi

Za izgradnjo največjega počivališča za tovornjake s 400 parkirnimi mesti v Horsensu na Danskem, bo Evropska unija namenila več kot 21 milijonov evrov. S finančno pomočjo Evropske unije, ki bo zagotovila polovico sredstev, bodo na Danskem zgradili novo počivališče za tovorna vozila, ki bo obsegalo več kot 270.000 m² površin. Počivališče bo opremljeno s sončnimi celicami, restavracijami, fitnessom in različnimi trgovinami ter desetnadstropnim hotelom in lastnim heliportom, vse zato, da bi voznikom zagotovili čim boljše pogoje za udobno preživljanje rednega 45-urnega tedenskega počitka.



TIB STORITVE

VAŠ PARTNER, ZA VEČJO VARNOST NA CESTI Z NEVARNIM BLAGOM

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



modra številka

080 80 19



info@tib-storitve.si



www.tib-storitve.si

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



GIRTEKA

Delitev v štiri podjetja

Girteka Logistics je objavila, da nadaljuje razvoj svoje organizacijske strukture z razdelitvijo Girteka Logistics UAB na štiri podjetja. Tri družbe bodo delovale kot geografske poslovne enote, medtem ko bo četrta služila kot »kompetenčni center«, ki bo servisiral vsa holding podjetja Girteke.

V nedavnem sporočilu za javnost je Girteka Logistics potrdila, da se bodo geografske poslovne enote imenovala Girteka Europe West, Girteka Nordic in Girteka Europe East. Girteka Europe West bo opravljala vse prevoze znotraj Evrope z izjemo Skandinavije. Girteka Nordic bo odgovorna za transport po Skandinaviji ter med nordijskimi državami in preostalo Evropo. Tretja geografska poslovna enota Girteka Europe East bo skrbela za mednarodne prevoze med Evropo in azijskimi državami.

Prestrukturiranje podjetja naj bi se zaključilo novembra letos, pri tem pa ne bo prišlo do lastniških sprememb – lastnika še naprej ostajata Mindaugas Raila z devetdeset odstotki in Edvardas Liachovičius z desetimi.

DAIMLER TRUCK

Testiranje novega Actrosa

Po spletu so zaokrožile prve fotografije testiranj Mercedesovega Actrosa s posodobljeno kabino. Seveda gre še za zamaskirane testne tovornjake, pri čemer ni mogoče povsem razbrati končnega videza vozila, je pa jasno, da bo tovornjak prejel novo masko in verjetno tudi nove žaromete, medtem ko bodo osnovne dimenzije kabine, po prvih fotografijah sodeč, ostale nespremenjene. Večjih sprememb bo deležen spodnji del vozila, to bi lahko vključevalo tudi spremembe na šasiji in namestitvi kabine nanjo. Poleg tega lahko na fotografijah vidimo povečane bočne plastike, ki skrbijo za boljšo aerodinamiko in tako manjši zračni upor. Posodobljenega Actrosa verjetno Mercedes še ne bo prikazal letošnje jesen v Hannoveru, ampak bomo na njegovo premiero morali počakati najmanj do prihodnjega leta.



Rešitve za vse oblike transporta.



WIELTON

041 874 471
info@lev.si
www.lev.si



LEV

ZASTOPSTVO IN PRODAJA PRIKOLIC



WESTERN STAR Nov model v ponudbi

Western Star je predstavil najnovejši model v svoji seriji X, povsem nov tovornjak Western Star 57X. Avtocestni vlačilec se pridružuje novima Western Star 47X in 49X, in dopolnjuje linijo, ki je odlikuje vzdržljivost, produktivnost in učinkovitost.

57X je najvarčnejši tovornjak, ki ga je Western Star kdaj izdelal. Je 5,8 odstotka bolj učinkovit kot njegov predhodnik 5700XE, hkrati pa zagotavlja legendarno Western Star zanesljivost in produktivnost. 57X daje lastnikom možnost izbire med modeli motorjev Detroit. Vsi motorji DD13 Gen 5, DD15 Gen 5 in DD16 zagotavljajo dobro zmogljivost na avtocesti in varčno porabo goriva.

57X je na voljo s komponentami Detroit Powertrain, vključno z menjalniki Detroit DT12 Direct ali Overdrive AMT, ki zmanjšajo porabo goriva in povečajo učinkovitost. Inteligentno upravljanje pogonskega sklopa spremlja teren in se prilagaja razmeram na cesti, da dodatno poveča učinkovitost. Razpoložljive sprednje krmilne osi Detroit in zadnje tandemske osi za visoke hitrosti prav tako prispevajo k učinkovitosti goriva in zmogljivosti, hkrati pa zmanjšajo vzdrževanje.



Učinkovitost pogonskega sklopa je dopolnjena z novimi aerodinamičnimi izboljšavami kabine in podvozja, ki 57X pomagajo prevoziti miljo za miljo z manjšo porabo goriva. Medtem ko so elementi v notranjosti povzeti po Mercedesovem Actrosu, vključno z volanskim obročem ter LCD-zasloni.



GORIVNE CELICE Iveco in Hyundai bosta sodelovala

Iveco in Hyundai sta napovedala sodelovanje na področju dobave gorivnih celic za vgradnjo v električne avtobuse. Hyundai in Iveco sta se dogovorila, da bosta raziskala možnosti sodelovanja pri razvoju skupnih tehnologij, skupnih nabavah in medsebojni dobavi, vključno z električnimi pogonskimi sistemi in platformami ter sistemi vodikovih celic.

Pričakuje se, da bo Hyundai Ivecu dobavljal gorivne celice za vgradnjo v električne mestne avtobuse. Poleg tega je junija Iveco objavil načrte za nadaljevanje proizvodnje avtobusov v Italiji. Ivecova tovarna v Foggii bo v prihodnje med drugim sestavljala električne avtobuse na baterije in vodikove celice.



ARRIVA Koper dobil novo avtobusno postajo

V Kopru so odprli novo avtobusno postajo, ki jo bo upravljala skupina Arriva. Nova sodobna avtobusna postaja je bogatejša za skupno 14 peronov in elipsasto nadstrešnico, vključuje pritlični objekt s čakalnico, nove samočistilne toaletne prostore, lokal za gostinsko ponudbo in prostore za potrebe delovanja in upravljanja objekta.

PRIGO ZAPOSLUJE!

V servisnem centru Prigo Brdo iščemo pomoč na delovnih mestih;
skladiščnik, mehanik in električar-dagnostik.



Več informacij in prijava: www.prigo.si/zaposlitev



CONTINENTAL**Prihaja govoreči tahograf**

Med sejmom IAA Transportation, ki bo septembra v Hannoveru, bo Continental predstavil govoreči tahograf, ki lahko komunicira z voznikom tovornjaka v kabini. Za razvoj te storitve je Continental sodeloval z mladim zagonskim podjetjem s sedežem v Augsburgu. ZeKju je kot tehnološki partner Continental razvil platformo, ki voznikom pomaga pri izpolnjevanju zakonskih obveznosti. Tukaj so v pomoč tahografski podatki v realnem času, ki so na voljo v oblaku prek storitve VDO Link.

Takoj ko se voznik registrira na tahografu s svojo voznikovo kartico, se lahko s svojim pametnim telefonom prijavi na govoreči tahograf s kodo QR. Voznik nato prek sporočila na pametnem telefonu po lastni izbiri prejme sporočilo v vseh situacijah, ko je skladnost pomembna. Nova storitev lahko voznike po prečkanju meje tudi opomni, da je treba opraviti vnos države v tahografu.

**MAN****Nova generacija tovornjakov tudi za Avstralijo**

Pri MAN-u so predstavili novo generacijo tovornjakov tudi za avstralski trg. Po dvajsetih letih so bili modeli MAN TGL, TGM, TGS in TGX izboljšani, tako da nudijo večje udobje za voznika, večjo učinkovitost, varčnost in zanesljivost. Gre za modele, ki jih že dve leti poznamo na evropskih tleh, sedaj pa so bili prilagojeni tudi za avstralski trg.

HABERKORN**30 let maziv Shell v Sloveniji**

Letos mineva 30 let od prve dobave maziv Shell v Sloveniji. Posel z mazi se je začel in razvijal v takratnem podjetju Actinia, d. o. o., uspešno pa ga danes nadaljujejo v podjetju Haberkorn, d. o. o. Ob tem slavnostnem jubileju se v podjetju Haberkorn zahvaljujejo zvestim kupcem za dosedanje sodelovanje in se veselijo skupnih uspehov tudi v prihodnje.

Haberkorn je edini pooblaščen distributer maziv Shell v Sloveniji in Avstriji. Prednosti svetovno priznane znamke maziv Shell, ki obeležuje 115 let, obsežna ponudba proizvodov, stalne zaloge in dobavljivost predstavljajo dejansko vrednost za kupce. Poleg raznolike palete maziv za skoraj vsako rabo, imajo lastno ekipo svetovalcev za maziva, ki so na voljo za vsa vprašanja in tehnično pomoč.

NOMAGO**Novi prostori v Italiji**

V kraju Zoppola je Nomago uradno odprl nove prostore hčerinske družbe Nomago Italia. Te so kupili septembra 2021, ko se je družba Alibus International preimenovala v Nomago Italia. Prostore so odkupili od podjetja, ki je že imelo za njihovo dejavnost primerno asfaltirane površine, kar je, poleg odlične geografske lege, igralo pomembno vlogo pri izboru. Trak sta v družbi zaposlenih in poslovnih partnerjev prerežala glavni izvršni direktor, mag. Sandi Brataševic in županja kraja Zoppola, Francesca Papis. Prisotni so prihod Nomago Italia, katerega vodnje je pred meseci prevzel Dimitrij Saksida, lepo pozdravili.

MAN**Prvi s petimi osmi moči 640 KM**

Na Nizozemskem so dobavili prvega MAN-a TGX nove generacije s petimi osmi in najzmogljivejšim motorjem s 640 konjskimi močmi. Wierda Fahrzeugtechnik je originalni vlačilec 8×4/4 opremil z 10-tonskim sedlom, da bi omogočil večjo obremenitev sedla in največjo dovoljeno skupno maso 250 ton. Kljub dodatni osi se radij obračanja malo razlikuje od standardnega 8×4, kar izboljša manevriranje. Tovornjak ima 15,2-litrski motor D38 z največjo močjo 471 kW (640 KM) in navorom 3.000 Nm, menjalnik pa je opremljen z Wandlerjevo sklopko WSK.

Šestvaljnič zagotavlja zadostno moč in prožnost za opravljanje izrednih prevozov. V petosnem MAN-u so vgrajeni tudi številni dodatki, kot so LED-luči, mikrovalovna pečica, aparat za kavo in sodoben sistem video kamer.



VISOKA ŠOLA
AREMA
ZA LOGISTIKO IN MANAGEMENT

NOVA
UNIVERZA



ŠTUDIRAJ LOGISTIKO IN POSTANI

DIPLOMIRANI MANAGER TRANSPORTNE LOGISTIKE!

BREZPLAČEN REDNI ŠTUDIJI! VPIS: 22.-23.9.2022 INFO: 040 416 250

prahp
IZOBRAŽEVALNI CENTER

prahp
PRAVA SMER



KODA 95 v SLO, SRB in ANG jeziku!

Izpiti v CELJU, LJUBLJANI in ROGAŠKI SLATINI.

Info in prijave: 051 33 99 88 koda95@prah.si

USPOSABLJANJE VOZNIKOV ZA PREVOZ NEVARNEGA BLAGA

Prevoz nevarnega blaga pomeni za voznika veliko odgovornost, hkrati pa od njega zahteva dodatna znanja, ki jih ne pridobi pri usposabljanju za voznika. Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (ADR) predpisuje, da se morajo vozniki, ki prevažajo nevarno blago, udeležiti dodatnega usposabljanja.

Tekst: Marko Kroflič Foto: Depositphoto

Opraviti morajo izpit iz poznavanja predpisov in varnostnih ukrepov pri prevozu, svoje znanje pa periodično obnavljati in dopolnjevati. Način usposabljanja določa pravilnik o strokovnem usposabljanju voznikov vozil za prevoz nevarnega blaga in drugih oseb, ki sodelujejo pri prevozu.

OSNOVNI IN SPECIALISTIČNI PROGRAM

Vsak voznik mora opraviti osnovni tečaj (za prevoz nevarnega blaga v tovorkih), potem pa še dodatni specialistični tečaj za prevoz v cisternah, za prevoz eksplozivnih snovi in predmetov (razred 1) in za prevoz radioaktivnih snovi (razred 7). Usposabljanja izvajajo pooblaščenice organizacije. Začetni tečaj po navadi traja štiri dni – četrtek in petek popoldan ter v soboto in nedeljo skozi cel dan, v nedeljo popoldan sledi izpit. Obnovitveni tečaj traja dva dni – v soboto in nedeljo, ko sledi izpit. Po udeležbi na tečaju in uspešno opravljenem izpitu dobijo vozniki potrdilo o strokovni usposobljenosti (ADR certifikat), ki velja pet let. Certifikat voznikom dovoljuje prevoz nevarnega blaga za določeno skupino nevarnega blaga. Drugi pogoj za prevoz nevarnega blaga je starost voz-

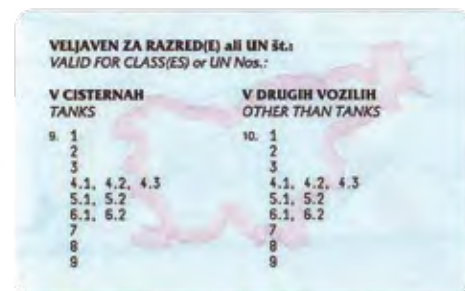
nika najmanj 21 let. Certifikat izda pooblaščenica izdajatelj, v Sloveniji je to Cetis, d. d.. Vse potrebne dokumente dostavi pooblaščenica organizacija (sliko in dokazila), voznik ga prejme po pošti, po navadi v enem tednu.

OBNOVITVENI TEČAJ

Pri prevozu nevarnega blaga po razdelku 1.1.3 ADR (prevoz manjših količin) je dovolj, da je voznik ustrezno usposobljen s strani varnostnega svetovaleca, ki mu tudi izda potrdilo o usposobljenosti. Usposobljenost je treba obnoviti na usposabljanju, ki ga izvede pooblaščenica organizacija. Podaljšanje je mogoče leto dni pred potekom, podaljšanje velja za 5 let od datuma, ko certifikat poteče. Udeležiti se je treba obnovitvenega tečaja, ki se sestoji iz osnovnega tečaja in po potrebi specialističnega dela, po zaključku je treba opraviti izpit. Če je certifikat ADR potekel, je potrebno ponovno usposabljanje v celoti.

USPOSABLJANJE SODELUJOČIH PRI PREVOZU NEVARNEGA BLAGA

Vse osebe, ki sodelujejo pri prevozu nevarnega blaga (organizatorji prevoza, nakladalci, skladiščniki ...), se morajo pred začetkom dela udeležiti



usposabljanja, ki ga izvede varnostni svetovalec. Usposobi jih za prepoznavanje tveganj in nevarnosti pri prevozu nevarnega blaga, o nakladanju in razkladanju ter z možnostmi poškodb ob izpostavljenosti nevarnim snovem. Takšno usposabljanje se mora izvesti vsaki dve leti, predvsem zaradi seznanjenosti z novostmi ADR, ki se dopolnjuje vsaki dve leti. Vsak udeleženec pridobi potrdilo o usposobljenosti, ki ga mora imeti pri sebi.

Vozniki morajo usposobljenost za prevoz nevarnih snovi obnavljati vsakih pet let z obnovitvenim tečajem in izpitom.



Nevarne snovi

Nevarne snovi predstavljajo blago, ki je občutljivo na zunanje vplive. Zaradi njih lahko pride do eksplozije, požara, zastrupitve ... Nevarne snovi so pri prevozu nevarne za ljudi, ki z njimi rokujejo, prevozna sredstva, ki jih prevažajo ter osebe in objekte, ki se nahajajo v neposredni bližini nevarnih snovi.

SPREMSTVO NAJVEČJIH IN NAJTEŽJIH

Program strokovnega usposabljanja predstavlja osnovni del usposabljanja kadrov za opravljanje izrednih prevozov, ki ga je skupaj s preizkusom strokovne usposobljenosti dolžan opraviti vsak, ki je vključen v spremljanje izrednih prevozov.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Boštjan Paušer

Kandidat za spremljevalca izrednih prevozov po uspešno opravljenem izpitu prejme potrdilo o usposobljenosti. Potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov se izda z veljavnostjo pet let od datuma, ko je kandidat za spremljevalca izrednih prevozov opravil osnovno strokovno usposabljanje (Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestah (ZCes-1C), Uradni list RS, št. 10/2018).

POZNAVANJE PREDPISOV

Opravljanje izrednih prevozov ureja vrsta predpisov, ki določajo izredne prevoze, od opredelitev, kaj je izredni prevoz, preko pogojev, pod katerimi se ti prevozi lahko opravljajo, do nadzora nad izvajanjem izrednih prevozov in sankcioniranja kršitev njihove ureditve.

Usposabljanje je izvedeno v enem dnevu, traja osem šolskih ur in je razdeljeno na teoretično usposabljanje (šest ur) ter praktično usposabljanje (dve uri). Izpit se izvede ločeno v drugem terminu.

Vsebina usposabljanja:

- predpisi v delih, ki se nanašajo na izvajanje izrednih cestnih prevozov,
- organizacija in tehnična priprava izrednih prevozov,
- prometna varnost izrednih prevozov,
- praktično usposabljanje.

POGOJI ZA PRISTOP

Usposabljanja se lahko udeležijo kandidati, ki izpolnjujejo naslednje pogoje:

- vozniško dovoljenje najmanj kategorije B,
- niso vozniki začetniki,
- niso pravnomočno obsojeni na nepogojno kazen zopora za kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa.

OBNOVITVENO USPOSABLJANJE

Spremljevalec izrednih prevozov se mora vsake pet let po pridobitvi statusa spremljevalca izrednih prevozov udeležiti obnove usposabljanja.

strokovnega usposabljanja. Na obnove usposabljanja se lahko prijavi največ 18 mesecev pred potekom veljavnosti potrdila o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov. Poudarek usposabljanja je na obnovitvi znanja in seznanjenju z novostmi. Spremljevalci izrednih prevozov, ki so pridobili potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov pred 8. 3. 2018, se prvega obnove usposabljanja strokovnega usposabljanja udeležijo najpozneje do 8. 3. 2023. Če se v tem roku obnove usposabljanja strokovnega usposabljanja ne udeležijo, izgubijo status spremljevalca izrednih prevozov.

IZPIT

Preizkus strokovne usposobljenosti opravlja strokovna komisija, ki jo z odločbo imenuje minister, pristojen za promet. Preizkus je sestavljen iz praktičnega in teoretičnega dela. Kandidati, ki uspešno opravijo praktični del (ustni zagovor), lahko pristopijo k teoretičnemu delu. Izpitna pola na teoretičnem delu preizkusa znanja je sestavljena iz sklopov vprašanj, ki imajo od 2 do 10 podvprašanj. Vsak odgovor na podvprašanje šteje eno točko. Na vprašanja

kandidat odgovarja z 'DA' ali 'NE'. Šteje se, da je kandidat opravil teoretični del preizkusa znanja, če je dosegel najmanj 70 odstotkov skupnega števila točk. Teoretični preizkus traja 60 minut. Pri obnavljanju certifikata kandidat pristopi samo na teoretični del preizkusa znanja. Podatek o uspešno opravljenem preizkusu znanja po zaključenem obnove usposabljanja strokovnega usposabljanja se zavede v evidenco izdanih potrdil, z začetkom veljavnosti od datuma poteka veljavnosti predhodnega potrdila.

CENA

Cena usposabljanja je določena s soglasjem Ministrstva za infrastrukturo:

- Osnovno začetno usposabljanje: 234,10 EUR (brez DDV) / udeleženca.
- Obnove usposabljanje: 211,10 (brez DDV) / udeleženca.

V ceno je vključeno teoretično in praktično usposabljanje, gradivo za kandidate, stroški izpita ter izdaje certifikata o usposobljenosti. Pooblaščen izvajalec usposabljanj in obnove usposabljanja je podjetje B&B Izobraževanje in usposabljanje.



Spremljevalci izrednih prevozov morajo opraviti enodnevno usposabljanje in izpit, usposobljenost pa se, z uspešno opravljenim izpitom, podaljšuje vsake pet let.

STROKOVNA USPOSOBLJENOST VOZNIKOV

Vozniki težjih tovornih vozil (kategorij C, C+E, C1 in C1+E) in avtobusov (kategorij D, D+E, D1 in D1+E) morajo biti usposobljeni za svoje delo. Usposabljanje določa Direktiva EU št. 2003/59 in Zakon o prevozi v cestnem prometu.

Tekst: Marko Kroflič Foto: Depositphoto

V pravilniku o vsebini, načinu in postopku pridobitve temeljne kvalifikacije za voznike motornih vozil v cestnem prometu so določene vsebine, način in postopek pridobitve temeljne kvalifikacije ter vsebine, način in postopek rednega usposabljanja za voznike, ki opravljajo cestne prevoze po javnih cestah.

TEMELJNA KVALIFIKACIJA

Za pridobitev temeljnih kvalifikacij ni potrebna predhodna pridobitev vozniškega dovoljenja, kandidat pridobi temeljne kvalifikacije s preizkusom znanja. Po uspešno opravljenem preizkusu se kvalifikacije potrdijo s spričevalom. Preizkus znanja opravlja komisija, ki jo imenuje pristojni minister.

Vozniki vozil, namenjenih za prevoz blaga, smejo voziti od 18. leta vozilo voznških kategorij C1, C1E, C in CE, če imajo spričevalo. Vozniki vozil, namenjenih za prevoz potnikov, smejo voziti od 21. leta vozilo voznških kategorij D1, D1E, D in DE za prevoz potnikov, če imajo spričevalo. Prevoznik ne sme dati v upravljanje svojega vozila, če voznik ni upravičen voziti takega vozila.

Izjeme

Strokovno usposabljanje ni potrebno za voznike:

- vozil, pri katerih največja dovoljena hitrost ne presega 45 km/h;
- vozil, ki jih uporabljajo ali nadzorujejo slovenska vojska, policija, civilna zaščita, gasilci in vozil, ki opravljajo nujne reševalne prevoze, kadar se prevoz opravlja zaradi nalog, dodeljenih tem službam;
- vozil, na katerih se opravljajo preizkusne (testne) vožnje za tehnične izboljšave, popravila ali vzdrževanje novih ali obnovljenih vozil, ki še niso bila dana v uporabo;
- vozil brez potnikov, za katere je potrebno vozniško dovoljenje kategorije D ali D1 in ki jih vozijo vzdrževalci v vzdrževalni center ali iz njega, ki je blizu najbližje vzdrževalne baze, ki jo uporablja cestni prevoznik, pod pogojem, da vožnja ni glavna delovna obveznost voznika tega vozila;
- vozil, ki se uporabljajo v nujnih primerih ali so namenjena za reševalne akcije, vključno z vozili, uporabljenimi pri nekomercialnem prevozu humanitarne pomoči in vozil za prevoz poškodovanih in pokvarjenih vozil;
- vozil, ki se uporabljajo za učne ure vožnje za osebe, ki želijo pridobiti vozniško dovoljenje ali spričevalo o pridobitvi temeljnih kvalifikacij in rednem usposabljanju, če se ne uporabljajo za komercialni prevoz blaga in potnikov; enako velja, če te osebe opravljajo dodatno vozniško usposabljanje med učenjem na delovnem mestu in te osebe spremlja druga oseba, ki ima spričevalo o pridobljeni temeljni kvalifikaciji, ali učitelj vožnje za kategorijo vozila, ki se uporablja v ta namen;
- vozil, ki prevažajo material, opremo ali stroje, ki ju voznik uporablja pri svojem delu, če vožnja tega vozila ni voznikova glavna delovna obveznost;
- vozil, ki se uporabljajo za nekomercialne prevoze (prevoz za lastne ali osebne potrebe);
- vozil, ki so v okviru izvajanja servisa ali popravila v mehanični delavnici na poskusni vožnji.



Koda 95 mora biti vpisana v vozniško dovoljenje ali kartico voznikovih kvalifikacij.

Izvajanje pridobivanja temeljnih kvalifikacij in rednega usposabljanja opravljajo organizacije, ki jih na podlagi javnega razpisa pooblasti minister in s tem izkaže, da ima ustrezen program kvalifikacij in usposabljanja, ima ustrezne inštruktorje s potrebnimi kvalifikacijami ter razpolaga s prostori za usposabljanje, učnimi pripomočki in gradivom ter voznim parkom za praktično delo.

VPIS KODE V VOZNIŠKO DOVOLJENJE

Kot dokaz o pridobljeni vozniški kvalifikaciji oziroma podaljšanju veljavnosti kvalifikacije upravni organ, pristojen za izdajo voznških dovoljenj, na podlagi spričevala o pridobljeni temeljni kvalifikaciji ali spričevala o končanem rednem usposabljanju vpiše v vozniško dovo-



Z letnimi rednimi usposabljanji naj bi se vozniki seznanili z novostmi na področju njihovega dela - tako tehničnimi kot tudi zakonodajnimi.

ljenje ali v izkaznico o voznških kvalifikacijah kodo Unije »95«.

Vozniška kvalifikacija voznika se vpiše v veljavno voznško dovoljenje, če je bilo to izdano v Sloveniji. Če voznik nima veljavnega voznškega dovoljenja, izdanega v Sloveniji, se mu izda izkaznica o voznških kvalifikacijah, pri čemer izdajatelj preveri veljavnost voznškega dovoljenja za kategorije, pri katerih se vpiše koda. Označba kode Unije »95« na izkaznici o voznških kvalifikacijah ali na voznškem dovoljenju, izkazuje pridobljene voznške kvalifikacije.

REDNO USPOSABLJANJE

Usposabljanje je sestavljeno tako, da širi in osvežuje vsebine in vedno vključuje vsaj eno vsebino, povezano z varnostjo v cestnem pro-

metu. Pri vsebinah usposabljanja se upoštevajo novosti zakonodaje in tehnologije.

Redno usposabljanje se izvaja v obliki tečaja, ki traja 35 ur in je razdeljen na pet modulov,

ki vsak traja sedem ur. Voznik redno usposabljanje v trajanju 35 ur opravi v koledarskem letu, ko mu poteče veljavnost kvalifikacije. Če se odloči za letno usposabljanje, opravi vsako leto sedem ur usposabljanja. Usposabljanje po programu za tekoče leto se lahko začne izvajati od 1. decembra predhodnega leta. Izvajalec lahko, za iste kandidate, izvede samo eno 7-urno usposabljanje dnevno.

Pooblaščen centri za usposabljanje izdajo po opravljenem 7-urnem delnem usposabljanju potrdilo. Po končanem 35-urnem rednem usposabljanju pooblaščen center, ki je izvedel zadnje 7-urno usposabljanje, izda spričevalo, ki potrjuje opravljeno 35-urno redno usposabljanje. Ta center arhivira kandidatova potrdila za prej opravljena 7-urna usposabljanja. Center, ki kandidata sprejme v usposabljanje, od njega zahteva na vpogled potrdila za prej opravljena redna usposabljanja ob prijavi na usposabljanje. Po preveritvi vsebin usposabljanj, ki jih je kandidat opravil pri drugih centrih, ga uvrsti v ustrezno usposabljanje po programu, ki ga za podaljšanje kode 95 kandidat še ni opravil.

Starostne omejitve za vožnjo vozil

Vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil kategorij AM, A1, A2, A, B, B1, BE, F in G se izda z veljavnostjo desetih let, vendar največ do dopolnjene starosti 70 let. Po dopolnjeni starosti 70 let se voznško dovoljenje izda z veljavnostjo petih let, ob predložitvi zdravniškega spričevala, ki dokazuje, da je telesno in duševno zmožen za vožnjo motornega vozila določene kategorije oziroma manj, če je tako določeno v zdravniškem spričevalu.

Za vožnjo motornih vozil kategorij C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 in D1E se voznško dovoljenje izda z veljavnostjo petih let, vendar največ do dopolnjene starosti 65 let. Po dopolnjeni starosti 65 let se voznško dovoljenje izda z veljavnostjo treh let, ob predložitvi zdravniškega spričevala, ki dokazuje, da je telesno in duševno zmožen za vožnjo motornega vozila določene kategorije oziroma manj, če je tako določeno v zdravniškem spričevalu.

Za vožnjo motornih vozil posamezne kategorije mora imeti voznik dopolnjeno naslednjo starost:

- 15 let – za vozila kategorije AM
- 18 let – za vozila kategorije A1
- 18 let – za vozila kategorije A2
- 20 let – za vozila kategorije A, če ima imetnik dve leti voznško dovoljenje kategorije A2
- 24 let – za vozila kategorije A
- 21 let – za motorna trikolesa z močjo motorja, večjo od 15 kW
- 16 let – za vozila kategorije B1
- 18 let – za vozila kategorije B, BE
- 18 let – za vozila kategorije C1, C1E
- 21 let – za vozila kategorije C, CE (najmanj 18 let, če je zaposlen v Slovenski vojski)
- 21 let – za vozila kategorije D1, D1E
- 24 let – za vozila kategorije D, DE (21 let, če ima spričevalo, ki potrjuje temeljne kvalifikacije oz. če je zaposlen v Slovenski vojski)
- 16 let – za vozila kategorije F, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 40 km/h
- 18 let – za vozila kategorije F, katerih konstrukcijsko določena hitrost presega 40 km/h
- 15 let – za vozila kategorije G – motokultivatorji
- 18 let – za vozila kategorije G – delovni stroji



Usposabljanje naj bi poskrbelo tudi za praktično znanje voznikov.

NAJBOLJ ISKANI POLEG VOZNIKOV

Disponent je v svetu logistike iskan poklic, ki zahteva odlične organizacijske in komunikacijske sposobnosti. Naloga disponenta je optimalna organizacija transporta blaga, pravilna distribucija in nadzor nad pošiljkami. Z znanjem, energijo in iznajdljivostjo zagotavlja, da dogovorjena pošiljka po kopnem, morju ali zraku uspešno doseže svoj cilj.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Depositphoto

Specialistični program usposabljanja je podjetje B&B izobraževanje in usposabljanje pripravilo v sodelovanju s stroko in je namenjen vsem, ki že opravljajo poklic disponenta in želijo svoje znanje nadgraditi ali potrebujejo formalni certifikat, s katerim bodo lahko izkazali usposobljenost za delo v okviru strokovne kvalifikacije disponent, ter vsem, ki želijo pridobiti kompetence s področja organizacije transporta in nove karijerne priložnosti na področju logistike.

Usposabljanje poteka pod mentorstvom strokovnjakov. Ti na temelju teoretičnih izhodišč in lastnih izkušenj predajo uporabna znanja, ki jih bodo udeleženci s pridom lahko uporabili pri svojem delu.

PROGRAM USPOSABLJANJA

Program je razdeljen na štiri module in skupno obsega trideset pedagoških ur. Na koncu usposabljanja sledi izpit, ki je sestavljen iz dveh delov, teoretičnega in praktičnega.

1. modul: Komunikacija in programska oprema v prometni pisarni

- Uporaba komunikacijskih spretnosti za organizirano delo prometne pisarne

- Razvijanje veščin vodenja in timskega dela prometne pisarne
- Uporaba informacijsko-komunikacijske in programske opreme v prometni pisarni
- Poznavanje spletnih borz prevozov (TimoCom)
- Uporaba sistema za upravljanje voznega parka (sledilno-komunikacijske naprave)
- Uporaba sistema za vodenje transportne dokumentacije (Milenij, Infotrans ipd.)

2. modul: Zakonodaja

- Osnovni pojmi prevozne pogodbe
- Odgovornost nakladanja (odgovornost lastnika, odgovornost pošiljatelja, odgovornost naročnika)
- Pravna pravila prevoza nevarnih snovi v vseh panogah prevozne dejavnosti
- Pravila uporabe INCOTERMS klavzul
- Incoterms z novostmi
- Splošne značilnosti transportnih zavarovanj
- Obveznosti pogodbenih strank pri prevozu tovora in oseb po cestah
- Omejitve odgovornosti strank pri prevoznih pogodbah do določenega zneska
- Transportna zavarovanja v cestnem prevozu
- Špediterska pogodba/ CMR konvencija

- Poznavanje socialne zakonodaje

3. modul: Izvedba prevoznega procesa

- Celostno načrtovanje in izvedba prevoznega procesa

4. modul: Carinjenje

- Uvoz blaga in sprostitev v prost promet
- Carinski postopek 40
- Carinski postopek 42
- Izvozno carinjenje
- Transitni postopek
- Poenostavljeni postopki carinjenja (hišni, nepopolni, poenostavljen idr.)

5. izpit:

Izpit je sestavljen iz dveh delov:

- Teoretično preverjanje (pisno)
- Praktično preverjanje (simulacija praktičnega primera transporta blaga)

Strokovno kvalifikacijo lahko pridobite, če imate dokončano srednjo poklicno izobrazbo in pet let delovnih izkušenj na področju dela disponenta v prometni pisarni ali najmanj srednjo splošno oziroma srednjo strokovno izobrazbo.

IZDAJA CERTIFIKATA

Ob zaključku pridobite certifikat strokovne kvalifikacije 'disponent'. Certifikat podelujeta B&B izobraževanje in usposabljanje, d. o. o., in Združenje za razvoj znanja v sodelovanju s Podjetniško trgovsko zbornico.

Certifikat o strokovni kvalifikaciji je referenčna listina, s katero delodajalcu dokazujete kompetentnost za izvajanje del v okviru strokovne kvalifikacije, hkrati pa vam omogoča prepoznavnost in mobilnost na trgu dela. Certifikat se izda v slovenskem in angleškem jeziku, na njem pa so zapisane strokovne kompetence, ki ste jih dokazali v postopku preverjanja. Certifikat je veljaven pet let od izdaje. Po preteku tega časa obnovite potrdilo z dokazili, da profesionalno delujete na področju vodenja in upravljanja logistike ter z udeležbo na usposabljanjih s področja vodenja in upravljanja logistike (vsaj dvajset ur v zadnjih petih letih).



Disponenti so v svetu transporta med enimi najbolj iskanih kadrov danes.

STROKOVNA USPOSOBLJENOST UPRAVLJAVCA PREVOZOV

Podjetje, ki opravlja prevozniško dejavnost v EU, mora za pridobitev licence, ki jo izdajata Obrtna oziroma Gospodarska zbornica, imeti strokovno usposobljenega upravljavca prevozov.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Depositphoto

Strokovno usposobljenost upravljavca prevozov izkazuje fizična oseba, ki je uspešno opravila preizkuse znanja, ki obsegajo najmanj potrebna znanja iz civilnega, gospodarskega, delovnega in socialnega prava, davčnih predpisov, poslovnega in finančnega vodenja podjetja, dostopa do trga prevozov v cestnem prometu, tehničnih standardov in vidikov poslovanja ter varnosti v cestnem prometu.

Za pridobitev licence za prevoze v notranjem cestnem prometu so predpisana znanja omejena na predmete, ki se nanašajo na take prevoze, kar mora biti razvidno iz spričevala o preizkusu znanja. Osebe z določeno višješolsko, visokošolsko ali univerzitetno izobrazbo so lahko oproščene usposabljanja in izpita iz tistih predmetov, ki so jih uspešno opravile v okviru svojega izobraževanja.

MODULI

M2 – Prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu

Če kandidat uspešno opravi preizkus iz modula M2, se izda spričevalo o strokovni usposobljenosti upravljavca prevozov (UP) za opravljanje prevozov potnikov v notranjem prometu.

M3 – Mednarodni prevoz potnikov

Če kandidat uspešno opravi preizkus iz modula M3, se izda spričevalo o strokovni usposobljenosti upravljavca prevozov (UP) za opravljanje prevozov potnikov v notranjem in mednarodnem prometu.

M4 – Prevoz blaga v notranjem prometu

Če kandidat uspešno opravi preizkus iz modula M4, se izda spričevalo o strokovni usposobljenosti upravljavca prevozov (UP)

za opravljanje prevozov blaga samo v notranjem prometu.

M5 – Mednarodni prevoz blaga

Če kandidat uspešno opravi preizkus iz modula M5, se izda spričevalo o strokovni usposobljenosti upravljavca prevozov (UP) za opravljanje prevozov blaga v notranjem in mednarodnem prometu

POGOJI ZA PRISTOP

Pogoj za pristop k preizkusu je, da imate v Sloveniji urejeno običajno prebivališče. Na preizkusu pogoj dokazujete z osebnim dokumentom, če ste slovenski državljan, ali z dovoljenjem za prebivanje, če ste tuji državljan. Pooblaščen izvajalec za pridobitev znanja o strokovni usposobljenosti upravljavca prevozov je podjetje Inter-es. Cena znaša 96,84 evra.



Za pridobitev licence za prevoze v cestnem prometu mora podjetje imeti zaposlenega strokovno usposobljenega upravljavca prevozov.

USPOSABLJANJE ZA VOZNIKE IN OSKRBNIKE ZA PREVOZ ŽIVALI

Vozniki in oskrbniki, ki sodelujejo pri prevozu živali, morajo biti usposobljeni za zaščito živali med prevozom. Potrdilo o usposobljenosti za voznike in oskrbnike za prevoz živali se pridobi z uspešno opravljenim tečajem pri pooblaščenem izvajalcu.

Tekst: Marko Kroflič Foto: Depositphoto

Pri izbranem izvajalcu se je treba prijaviti na tečaj, ki običajno traja dva dni. Prvi dan trajajo predavanja 6 ur, drugi dan sledi pisni preizkus znanja. Za predavanja je na voljo gradivo, ki ga izvajalci predajo na predavanjih. Po uspešno opravljenem preverjanju znanja izvajalec usposabljanja izda »Potrdilo o usposobljenosti za voznike in oskrbnike za prevoz živali«, ki je veljavno v vseh 27 članicah Evropske unije, njegova veljavnost je do preklica. Prekliče ga lahko pristojni organ v primeru ugotovljenih resnih kršitev o zaščiti živali med prevozom.

VSEBINA USPOSABLJANJA

Tečaji usposabljanja obravnavajo tehnične in upravne vidike zakonodaje Skupnosti glede zaščite živali med prevozom, fiziologijo živali, predvsem potrebe po vodi in hrani, obnašanje živali in koncept stresa, praktične vidike ravnanja z živalmi, vpliv načina vožnje na dobro počutje živali, ki se prevažajo, in na kakovost mesa, skrb za živali v nujnih primerih in varnost osebja, ki ravna z živalmi. Cena rednega usposabljanja je 120 evrov in vključuje predavanja strokovnjakov v ustreznih predavalnicah, gradivo, pisni preizkus

1. DOVOLJENJE ZA PREVOZNIKE ŠT.		
2. PODATKI O PREVOZNIKU		TIP 1 NE VELJA ZA DOLGE VOŽNJE
2.1. Ime podjetja		
2.2. Naslov		
2.3. Kraj	2.4. Pošta številka	2.5. Država članica
2.6. Telefon	2.7. Faks	2.8. Elektronska pošta
3. DOVOLJENJE, OMEJENO NA DOLOČENE		
Vrste živali ☐		Način prevoza ☐
Navedite (tukaj)		
Datum poteka veljavnosti		
4. PRISTOJNI ORGAN, KI IZDAJA DOVOLJENJE		
4.1. Ime in naslov organa		
4.2. Telefon	4.3. Faks	4.4. Elektronska pošta
4.5. Datum	4.6. Kraj	4.7. Uredni žig
4.8. Ime in podpis uradnika		



znanja in potrdilo o opravljenem preizkusu znanja (v obliki kartice).

Posamezniki, ki so že opravljali izpit, vendar pred sprejetjem Uredbe Sveta (ES) leta 2005, lahko opravijo obnovitveni tečaj (udeležba samo na predavanjih brez pisnega preizkusa znanja). Cena obnovitvenega tečaja je 90 evrov.

IZVAJALCI

V Sloveniji imamo tri pooblaščen izvajalce tečajev:

- Animo, s. p.
- Prah, d. o. o.
- Razpis.si



AKCIJA ZA AVTOBUSE IZ ZALOGE

ODPELJITE SE V JESEN S SCANIA AVTOBUSOM

Avtobus Scania Touring zadovoljuje potrebe prevoznikov na vseh cestah – za vsak kilometer in za vsako pot. Scania ponuja neprimerljivo zanesljivost, vzdržljivost in zmogljivost. Avtobus ima izjemno nizko porabo goriva.

Mesečni obrok leasinga z vključeno Scania pogodbo o vzdrževanju in popravilih (R&M) že od 2699 €.

Višina mesečnega obroka je informativna in temelji na izračunu finančnega leasinga za dobo 4 let z 10% pologom od neto nabavne vrednosti in 43,24% preostankom vrednosti. V ponudbi je upoštevana omejitev 90.000 prevoženih km letno. Osnova za izračun je neto cena vozila po ceniku Scania. Ponudba velja za financiranje izbranega modela Scania v primeru sklenitve pogodbe o finančnem leasingu pri Scania Leasing d.o.o.

**TAKOJ
DOBAVLJIVO**

Scania Slovenija d.o.o.
Cesta v Gorice 28
1000 Ljubljana
www.scania.si



SCANIA

* Fotografija je simbolična.

HIBRID ZA VEČJO UPORABNOST IN UČINKOVITOST



Če na levi strani maske ne bi bilo napisa Hybrid, bi po oznaki P 280 sklepal, da gre za šibko motoriziran tovornjak, s tremi osmi in dokaj dolgim tovrnim zabojem, primeren predvsem za solo vožnje. Ko pa se človek poglobi v tehnične podatke ...

Tekst: Emil Šterbenk
Foto: Anže Jereb, E. Šterbenk, X. Arnou

Pri Scanii so menjalniku dodali dva elektromotorja, ki skupaj zmoreta stalnih dodatnih 230 kilovatov moči (313 konjskih moči), kar Scanii popolnoma spremeni lastnosti. Tovornjak lahko pelje samo na dizelski motor ali samo na elektriko (do 60 kilometrov daleč), lahko pa tudi s kar največjo močjo polni baterije. Če se voznik v delovanje tovrnjaka ne vmešava, elektronika skrbi, da električni motorja poprimeta ravno v trenutku, ko je to najbolj primerno – tako z vidika porabe goriva kot potrebe po moči. Poleg naštetega

ima električni odgon moči, ki lahko deluje ob ugasnjenem dizelskem motorju.

OSNOVA JE 'MALI' DIZELSKI MOTOR

Šestvaljnik s prostornino 6,7 litra zmore 206 kilovatov moči (280 konjskih moči). To moč doseže pri 1.900 vrt/min, največji navor 1.200 Nm pa v območju od 1.050 do 1.600 vrt/min. Ampak pri pogonu tega tovrnjaka igra manj pomembno vlogo, kot smo vajeni. Na menjalnik dodana dva elektromotorja zmoreta vršno



Urejeno Scaniino delovno okolje z večopravilnim volanom z veliko funkcijami. Prikaz na levem displeju si voznik nastavi po svojih željah.



V kabini velikosti P je lahko tudi postelja – ni razkošna, a omogoča krajši počitek.



Namesto strešne lopute so vgradili parkirno klimatsko napravo.

moč 290 kilovatov (394 KM), stalno pa lahko zagotavljata 230 kilovatov (313 KM). Navor, ki je na voljo praktično v celotnem območju delovanja, znaša 2.150 Nm. Če zmogljivosti obeh pogonov seštejemo, pridemo že do spoštovanja vrednih števil.

MENJALNIK Z DVEMA ELEKTROMOTORJEMA

Pri prejšnji generaciji hibridnih modelov Scania so elektromotor postavili med motor in menjalnik, sedaj pa sta elektromotorja



Tovornjak s kotalnim tovornim zabojem je zelo uporaben v gradbeništvu, saj lahko opravlja več različnih nalog.

v menjalnik vgrajena. Novi šeststopenjski menjalnik v kombinaciji z elektromotorjema so poimenovali električni stroj GE 281 in gre za res pomembno novost pri hibridnih vozilih. Vhodno gred menjalnika lahko poganjata eden ali oba elektromotorja in dizelski motor. Ta stroj odvaja moč tudi za druge odjemalce, na vozilu (odgon). V tem primeru ne gre za mehanski odvod, ki bi prenašal moč z dizelskega motorja, ampak za električni odgon moči. Ta deluje tudi brez dizelskega pogona in tudi takrat, ko je sklopka

oddvojena. Pod črto so izračunali, da GE 281 lahko prihrani tudi do štirideset odstotkov goriva.

Še eno novost ima ta električni stroj, in sicer preklapljanje iz počasne vožnje naprej v vzvratno in obratno. Ko še peljete naprej, lahko prestavno ročico zavrtite v položaj za vzvratno vožnjo. V tem primeru avtomatika poskrbi, da se vozilo ustavi in takoj nato že pelje v nasprotno smer. Na ta način je manevriranje z vozilom dosti hitrejše, a tako kot vsega drugega, se je tega treba navaditi.



Testni tovornjak je imel infotainment sistem z navigacijo in številne druge funkcije, kot je vračanje vozila na vozni pas.



Za upravljanje hidravlične roke s kljuko za kotalne zabojnike JOAB so levo od volana namestili konzolo – upravljanje je enostavno, malo pa moti pri vstopu.

PRIKLJUČNI HIBRID

Testna Scania je imela tri pakete baterij s skupno zmogljivostjo 90 kWh, ki jih je do 80 odstotkov mogoče napolniti najhitreje v štiridesetih minutah. Po tovarniških podatkih to zadošča za šestdeset kilometrov, prevoženih zgolj na električno energijo. Na levi strani šasije je eden, na desni strani pa dva paketa



Priključek za polnjenje z električno energijo je zgolj na levi strani vozila. Tam je tudi posoda za gorivo z alarmom, ki se sproži, če raven goriva začne (pre)hitro padati – na primer v primeru kraje.

baterij. Priključek za polnjenje baterij s polnilnice je samo na levi strani vozila, kar zna biti včasih moteče, a to je pravzaprav edina stvar, ki me je malo motila. Posoda za gorivo je manjša, kot smo vajeni pri vozilih samo na dizelski pogon, a 275 litrov je za solo vozilo več kot dovolj.

Tovarniški voznik Xavier Arnou mi je po testu sporočil, da so med enim izmed preizkusov pri 19 tonah skupne mase zgolj na električno energijo v praksi dejansko prevozili 60-kilometrsko razdaljo. To je za hibridno vozilo odličen rezultat. Na ta način lahko ta Scania tovor brez težav pripelje tudi v brezemisijске cone velemest. Seveda je na ta način mogoče tudi varčevati s trenutno zelo dragim dizelskim gorivom – sploh če ima podjetje, na primer, lastno sončno elektrarno.

UPORABNA ZADEVA

Novi Scaniini hibridni tovornjaki so že v startu prilagojeni za najrazličnejšo rabo – od splošnega tovora in prevoza blaga z nadzorovanim temperaturnim režimom do prekucnikov in betonskih mešalcev. Električni odgon moči je dobrodošel pri smetarskih vozilih, vozilih z dvigali in z zamenljivimi kotalnimi nadgradnjami.

ZRAČNO VZMETENJE S KONFIGURACIJO 6x2

Vse naštetu je »zapakirano« v triosno konfiguracijo, kjer je pogonska srednja os, zadnja sledilna os pa dvizna in tudi krmiljena. Zaradi tega je tovornjak dokaj okreten, čeprav je skupaj s kotalnim zabojem dolg okoli 8,5 metra. Vse tri osi so zračno vzmetene, kar zagotavlja visoko raven prilagodljivosti in udobja. Na šasijo so montirali nizko podaljšano kabino, ki po op-

remi, materialih in oblažjenosti ne zaostaja za tistimi pri vozilih na dolge proge te znamke.

BOGATA DODATNA OPREMA

Pri tem tipu tovornjaka si je mogoče zaželeli praktično vso opremo, ki jo ponujajo pri Scanii in testna je imela obširen paket. Na prvem mestu naj omenim sledenje voznemu pasu – Scania Electric Active, infotainment sistem, vozniški sedež premium in samodejni klimatski sistem. Ob tem je bila opremljena še z vzvratno kamero, v natrpanih mestnih območjih pa zelo prav pride tudi steklo v spodnjem delu sovozniških vrat.

VOZNIKU PRIJAZEN TOVORNJAK

Testirali smo tovornjak z odprtim tovrnim kesonom, delno naložen z betonskimi elementi, tako da je skupna masa tovornjaka znašala 19 ton. Posebnost je bila še JOAB L21 – hidravlična roka s kavljem za nalaganje, razlaganje in dviga-



Menjalnik je v hibridni Scanii postal električni stroj z dvema elektromotorjema in s šestimi prestavnimi razmerji.

nje kotalnih kontejnerjev s kapaciteto do 21 ton z optimiziranim elektro-hidravličnim pogonom. Prihranek pri teži znaša do 150 kilogramov, hidravlična črpalka pa ne deluje stalno, ampak samo takrat, ko je to potrebno.

Veseli se za obilnega voznika začne že ob vstopu v kabino. Kabina P je primerna za regionalne prevoze in za vožnjo in delo v urbanih sredinah. Tretja stopnica je že pod. Doplačilni sedež premium je odličen, tako glede prilagajanja voznikovim meram in postavi kot gretja in zračenja, volan pa je eden bolj radodarno nastavljenih. Zvočna izolacija je Scaniina klasika, ampak v tej izvedbi je vožnja še tišja, kot smo vajeni. Ker gre za kabino srednje dolžine, je prostora že precej, vključno s številnimi odlagalnimi mesti. Če pa gledamo z merili za prekucnike oziroma tovornjake s kotalnimi zabojniki – kakršen je bil naš preizkusni tovornjak, je prostornost treba še posebej pohvaliti. Za sedežema je še ozka postelja, ki vozniku omogoča, da se med postanki 'spravi v vertikalo' – seveda pa to ni klasična spalna kabina.

KAKOR AVTOBUS

Zdaj pa gremo k vožnji. Če pustimo računalniku proste roke, vozilo spelje na elektriko in če nič ne pride vmes, pri hitrosti med 35 in 40 km/h nastopi dizelski motor, s previdnim ravnanjem s plinskim pedalom pa se dizel lahko vključi šele pri 60 km/h. Do te hitrosti je v kabini precej tišje kot pri dizelski različici, ampak kotaljenje koles in brundanje transmisij vseeno povzroči toliko hrupa, da je vžig dizelskega motorja komaj slišen. Toda tega, da je ta 'prijel', voznik ne začuti. Tudi pri pretikanju ni čutiti sunkov, tako je kot pri dvosklopčnem menjalniku. Elektromotorja v menjalniku resnično dobro skrbita za neprekinjen dotok moči in navora med menjavo prestav. Tovornjak tudi sicer zaradi zgolj šes-



Zaradi krmiljene zadnje sledilne preme je veliki triosni tovornjak dobro okreten.

tih prestav manj pretika. Skupne teže 19 ton med preizkusom skoraj ni bilo čutiti, kar je prednost stalnega visokega navora elektromotorjev. Po Ljubljani sem poskusil voziti samo na električni pogon in pri tem užival v neprekinjenem enakomernem pospeševanju in (še) nižji stopnji hrupa v kabini.

Tovornjak je dolg in v celoti zračno vzmeten – tudi prednja prema. Kabina »plava« na vzmetenju Air Comfort, kakršnega smo vajeni pri »dolgotrogaših«. Če k temu dodamo prej omenjen odlični sedež, je mera udobja zvrhana. Prej bi rekel, da vozim avtobus kot tovornjak. Krmiljena sledilna os izdatno pripomore k okretnosti, kar je dobro za vozila, namenjena za urbana okolja. Vzvrtna ogledala so dobro pregledna, a vedno znova se moram navaditi, da širši kot pokriva tisto zgornje. Če voziš to znamko vsak dan, tega verjetno niti ne opaziš. V vozilo vgrajeni sistemi, namenjeni višji ravni varnosti in udobja, brezhibno delujejo, a smo njihovo delovanje temeljito opisali že pri prejšnjih testih. Tudi tega se je treba navaditi, da so gumbi za tempomat nameščeni na spodnjem sredinskem delu volanskega obroča in da pravi voznik Scanie volan lahko postavi skoraj tako poševno kot pri osebnem avtomobilu in hitrost ves čas prilagaja s palčema.

Če potegnem pod preizkus črto, lahko ugotovim predvsem, da bi takšen tovornjak prav z veseljem vozil vsak dan, v menjalnik dodana

elektromotorja res pomagata k bolj gladki, enostavnejši in udobnejši vožnji. Pa še nekaj me veseli: energija, ki bi ob upočasnjevanju šla v nič, polni akumulatorje, zaradi česar je

tovornjak bolj varčen in tam, kjer vozi, povzroča manj emisij, v nekaterih bolj obremenjenih območjih pa sploh nič. To pa znajo ceniti prebivalci večjih mest, za katera je tudi namenjen.

Nekateri tehnični podatki za Scania P 280 B6x2* 4NB priključni hibrid

MOTOR

Scania DC07 113 280HP turbodizelski, šestvaljni, vodno hlajeni, vbrizgavanje s skupnim vodom

prostornina (l)	6,7
moč (kW /KM pri vrt./min)	235/320 pri 1.900
največji navor (Nm pri vrt./min)	1.200 pri 1.050–1.600

2 ELEKTROMOTORJA

moč – največja/stalna (kW)	290/230
navor (Nm)	2.150
čiščenje izpušnih plinov	Euro 6e - Scania FGT, DOC, DPF, SCR

PRENOS MOČI

Menjalnik Scania GRS895, avtomatizirani 6-stopenjski, pogonska os z enojno redukcijo, prenosno razmerje: 3,08

PODVOZJE IN ZAVORE

Zračno vzmetenje vseh treh osi, zračno vzmetenje kabine (Air comfort) zračne zavore, ABS, ESP, motorna zavora (127 kW pri 2.500 vrt/min, elektromotor (namesto retarderja).

MERE IN TEŽE ŠASIJE S KABINO

dolžina × širina × višina (mm)	8.340 × 2.550 × 2.841
medosna razdalja (mm)	4.350
masa šasije s kabino (kg)	9.142
največja dovoljena masa (kg)	26.000
posoda za gorivo/AdBlue (l)	275/47
pnevmatike spredaj / zadaj	385/55 R 22,5 / 315/70 R 22,5



PRIHRANITE ČAS

**Z ENOSTAVNIM SKENIRANJEM,
POŠILJANJEM IN PREJEMANJEM
DOKUMENTOV.**

OBC740, profesionalni tablični računalnik, vse to naredi za vas.



Poskeniraj
za prihranek



ŠE VEČ MOŽNOSTI ZA VSESTRANSKI STROJ

Zmogljiv vozni park je osnova za učinkovitost pri urejanju okolice, vzdrževanju cest, kmetijstvu ali gradnji. In Unimog, kot specialno delovno orodje za vse te naloge, zdaj ponuja še boljšo zmogljivost in novosti v ponudbi opreme.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Daimler Truck

Mercedes-Benz Special Trucks je z modeloma U 435 in U 535 nadgradil svojo modelno paleto v razredu težkih in specialnih tovornih vozil do 16,5 tone največje dovoljene mase. Tako kot vsi drugi modeli je tudi motor z močjo 260 kW (354 KM), ki je vgrajen v ti dve različici, že v skladu z emisijskim standardom Euro 6, ki dodatno zaostruje zakonske zahteve glede omejitev emisij.

VEČ MOČI IN PRILAGODLJIVOSTI

U 327, ki je bil prav tako predstavljen letos, nudi 200 kilovatov največje moči (272 KM)

namesto prejšnje največje moči 170 kW (231 KM) pri U 323, ki pa še vedno ostaja v ponudbi. Srednje težki Unimog z NDM do 14,5 tone tako ponuja zmogljivost, nosilnost in medosne razdalje serije štiristo v kombinaciji s kompaktnostjo in okretnostjo serije tristo. Za posebne zahteve kupcev je U 327 na voljo tudi z dolgo medosno razdaljo in veliko platformo.

Lahki razred je dobil nove možnosti. Poleg medosnih razdalj 3 in 3,6 metra sta različici U 323 in U 423 zdaj na voljo tudi z medosno razdaljo 3,15 metra. Srednja medosna razdalja omogoča večje osne obremenitve kot kratka različica z medosno razdaljo 3 metre, zato se



V ponudbi so nove medosne razdalje ter zmogljivejši Euro 6 motorji, večji pa je tudi nabor opcijske opreme za varnost in udobje, ki je lahko združena v paketih.

lahko obremeniti s približno 200 kilogrami več.

PRILAGODLJIVO KRMILJENJE IN VZMETENJE

Vse serije modelov Unimog so deležne tehničnih inovacij, ki dodatno povečujejo udobje pri vožnji in še posebej raven varnosti. Elektrohidravlično servo krmiljenje je odvisno od hitrosti in zmanjšuje potrebno moč za vrtenje volana pri nizkih hitrostih in ko vozilo stoji. To je še posebej koristno za voznika pri uporabi težkih sprednjih priključkov, kot so kombinacije za košnjo in pnevmatike velike prostornine. Hidropnevmatsko vzmetenje, ki je zdaj tovarniško na voljo kot opcija za serije U 400 in U 500, dokazuje svojo moč pri uporabi težkih zadnjih priključkov ali ko se pogoji obremenitve razlikujejo – to so priključki z visoko točko težišča. Nadomesti klasične vijačne vzmeti na zadnji osi in omogoča konstantno vožnjo ter večjo stabilnost tudi v teh zahtevnejših pogojih obratovanja. Hidropnevmatsko vzmetenje prav tako olajša pritrjevanje in odstranjevanje priključkov ali opreme.

IZBOLJŠANO UDOBJE IN OPTIMIZIRANA ZAŠČITA POTNIKOV

Danes sta udobje in varnost zelo pomembna, zlasti pri delovnih strojih, kot je Unimog, kjer mora voznik dlje časa sedeti v kabini in se osredotočiti na svoje delo. Kljub učinkoviti klimatski napravi se lahko voznik pri visokih temperaturah poti. Rešitev za to je novi sedež s klimatsko napravo, ki zagotavlja prefinjeno prezračevanje in povečuje udobje voznika.

Da bi zagotovili najboljšo možno zaščito potnikov v vseh situacijah, ima kabina Unimoga dodatne strukturne ojačitve in nove cevne

nosilce na A-stebričku. Posledično to vozilo izpolnjuje zakonske zahteve iz standarda ECE -R29/3 za gospodarska vozila glede zaščite v

primeru prevračanja. Poseben varnostni lok izpolnjuje zahteve za pridobitev homologacije za kmetijstvo in gozdarstvo.

NOVI PAKETI OPREME

Za Unimog je na voljo širok in privlačen nabor opreme, da lahko svoje delo opravlja brezhibno. Kupci imajo sedaj na izbiro tri pakete. Ti paketi združujejo bistvene možnosti in ponujajo cenovne ugodnosti v primerjavi s posameznimi naročili. Svetlobni paket z biksensonskimi žarometi ter dnevnimi lučmi, dolgimi lučmi in reflektorji, vse v LED-izvedbi, zagotavlja odlične svetlobne pogoje tako pri vožnji po cesti kot pri opravljanju dela. Možnosti varnostnega paketa zagotavljajo odlično zmogljivost in varnost pri slabi vidljivosti. Ti vključujejo sistem kamer s sprednjo in zadnjo kamero, sistem za opozarjanje pri vzratni vožnji ter veliko instrumentno ploščo z LCD-zaslonom diagonale 12,7 centimetra. Zimski paket vključuje grelnik vode, ogrevanje vetrobranskega stekla in ogrevanje sedežev, da lahko zaposleni tudi pozimi odlično opravijo svoje pomembno delo.



Hidropnevmatsko vzmetenje zadnje osi se izkaže pri težkih priključkih, in tistih z visokim težiščem, olajša pa tudi njihovo menjavo.



TRAJNOSTNI RAZVOJ CESTNEGA PROMETA IN POMANJKANJE VOZNIKOV

Slovenski avtoprevozniki (in njihove družine) so se 10. septembra že petič zbrali na svojem stanovskem srečanju, ki je bilo v Šenčurju pri Kranju, na sedežu podjetja Jurčič, kot uvod vanj pa so dan pred tem imeli tudi strokovni dogodek – nacionalno konferenco o trajnostnem razvoju cestnega prometa, ki sta jo pripravili sekcija za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije in sekcija za prevoz blaga pri GZS.

Tekst: Janez Kukovica Foto: Janez Kukovica

Udeleženci konference so imeli v njenem prvem delu priložnost slišati kar nekaj zanimivih informacij, nanašajočih se na evropski mobilnostni sveženj, ki je začel veljati sredi lanskega leta. Ta med drugim prinaša direktivo o najetih vozilih, ki jo bo še treba prenesti v naš pravni red, že

prihodnje leto bo uvedena tudi digitalizacija dokumentov.

EVROPSKI DENAR ZA NEKATERE NALOŽBE

Za marsikaterega avtoprevoznika utegnejo biti zanimive možnosti kandidiranja za

evropska sredstva, namenjena financiranju investicij na področju prometne infrastrukture – gre za investicije, ki bodo prepoznavne po tem, da prispevajo k prometnemu povezovanju Evrope. Povedati kaže, da sta na razpisu iz leta 2021 uspešno kandidirali dve podjetji iz Slovenije, in sicer MOL Slo-

venija v partnerstvu s še šestimi vzhodno-evropskimi državami, ter Luka Koper, teme letošnjega razpisa, ki je izšel ta mesec, pa so varna in varovana parkirišča ter alternativna goriva. Rok za oddajo vlog pri Evropski komisiji je do 18. januarja 2023. Za avtoprevoznike, ki želijo internacionalizirati svoje poslovanje, pa so bile zanimive informacije o možnostih za vstopanje v mednarodne poslovne povezave preko mreže Enterprise Europe Network.

O spodbudah za spodbujanje okolju prijaznega avtocestnega prevoznitstva (za zmanjševanje ogljičnega odtisa) je spregovoril predstavnik podjetja Borzen, ki pri teh aktivnostih deluje kot državni servis. Spodbude so (za zdaj) namenjene nakupu novih vozil ali njihovi predelavi, nadgradnjam vozil z aerodinamičnimi dodatki ter razgradnji vozil, nabor spodbud pa se utegne v prihodnje še razširiti. Za te namene so zagotovljena sredstva iz sklada za podnebne spremembe v višini 6 milijonov evrov.

Gospodarska zbornica je postregla s finančnimi podatki poslovanja prometne panoge v letu 2021 in v prvi polovici letošnjega leta, ki kažejo, da je cestno prevoznitstvo, zlasti njegov tovorni del, kljub številnim problemom relativno uspešno. Cestni tovorni promet se je v letu 2021 okrepil zaradi večjega povpraševanja po prevoznih storitvah, kar se je zgodilo zaradi sunkovite rasti zasebne potrošnje doma in v regiji. Celotni prihodki so se povečali za 15 odstotkov, 54,5 odstotka prometa je bilo ustvarjenega na podlagi tujih naročil, pri čemer se je prodaja storitev v tujini povečala za 12,4 odstotka, prodaja na domačem trgu pa za 18,9 odstotka. Zelo pozitivno izstopa podatek o dodani vrednosti, ki je v letnem primerjalnem obdobju narasla za 9,3 odstotka, sicer pa se je v zadnjih petih letih dodana vrednost v povprečju povečevala za 8,2 odstotka letno. To dokazuje solidno konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov. Zanimiv je tudi podatek o zaznavanju omejitvenih dejavnikov na poslovanje – na prvem mestu je pomanjkanje delovne sile, na drugem pa finančne ovire.

BODO ČEZ ČAS ZAPOSLOVALI MARSOVCE?

V nadaljevanju konference pa so ključni deležniki, zbrani ob »okrogli mizi«, iskali rešitve, kako bi v avtoprevoznitstvu zagotovili delovno silo in skrajšali postopke pridobivanja delovnih dovoljenj.

K tujim zgledom se je obrnil Milan Slokar, predsednik sekcije za prevoz blaga pri GZS,

ki se je zavzel za posnemanje Nemčije, ki je vzpostavila sistem, da lahko prevoznik zaposli delavca takoj, prevzame zanj odgovornost, v roku treh mesecev pa se konča postopek pridobitve delovnega dovoljenja. Če dokumenta ne dobi, delavec izgubi zaposlitev.

Predsednik sekcije za promet pri OZS Peter Pišek pa je izpostavil potrebo po prenovi poklicnega izobraževanja in spomnil na čase, ko so kandidati za voznike pridobivali potrebno znanje v Viatorju ali Intereuropi. Hkrati je glede rokov za izdajo poklicnih dovoljenj tujcem dejal, da administrativni postopki pri nas trajajo pol leta, v Nemčiji pa le 14 dni. Normalno je, da tuji delavci iz čisto pragmatičnih življenjskih razlogov za ciljno državo potemtakem ne izberejo Slovenije, temveč Nemčijo. Pozval je državo, da ukrene nekaj na politični ravni. »Potrebujemo 50 tisoč delavcev. Ker so se kadrovske bazeni v naši bližini izpraznili, moramo razmisliti o uvozu delovne sile celo iz tako eksotičnih dežel, kot so Filipini, Gruzija, Indija,...«

AVTOPREVOZNIŠTVO POTREBUJE 3.000 VOZNIKOV, MORDA ŠE VEČ

Glede rokov za izdajo delovnih dovoljenj pri upravnih enotah je državni sekretar ministrstva za javno upravo Jure Trbič zagotovil,

da se ti držijo v zakonskih okvirih in da do podaljševanja časa postopkov prihaja zaradi številnih nepopolnih vlog.

O tem, da se roke da skrajšati, pa je prepričan Mitja Bobnar, generalni direktor Zavoda RS za zaposlovanje, ki je postregel s podatkom, da so pri njih čas za ureditev vlog skrajšali z 28 na 13 dni. Ob tem je še povedal, da smo v letošnjem letu uvozili 40 tisoč tujih delavcev, do konca leta pa naj bi ta številka dosegla 65 tisoč. Ta hip bi samo v avtoprevoznitstvu potrebovali 3.000 novih delavcev (voznikov), po nekih ocenah pa celo 3.800.

Gregor Malec z direktorata za trg dela in zaposlovanje pa je kot enega od problemov pri zaposlovanju navedel delovne pogodbe, ki so večinoma sklenjene za minimalno plačo, prav pa bi bilo, da je plačilo primerljivo s plačilom v drugih državah. Temu je oporekal Milan Slokar, ki je dejal, da minimalna plača povprečnega voznika znaša najmanj 2.000 evrov, Peter Pišek pa je – v kontekstu razprave o obremenitvah plač – še dodal, da je vsekakor za to, da se uredijo plače tako, da bodo v vseh pogledih primerljive s plačami v drugih državah.

V sklepu okrogle mize so se govorniki strinjali, da je treba še okrepiti prizadevanja za zapolnitev kadrovske vrzeli v panogi.



Udeleženci okrogle mize na Brdu pri Kranju so med drugi govorili tudi o problematiki zaposlovanja voznikov.



PRAZNIK AVTOPREVOZNIKOV

Zdaj nedvomno že tradicionalno srečanje slovenskih cestnih prevoznikov in njihovih družinskih članov – letos peto po vrsti – je bilo letos 10. septembra na sedežu podjetja Jurčič & comp., d. o. o., v Šenčurju pri Kranju. V prijetnem vremenu se ga je udeležilo okoli dva tisoč obiskovalcev.

Tekst: Janez Kukovica Foto: Martina Kermavner, Janko Zrim, OZS

Srečanje je že od samega začetka namenjeno stanovskemu druženju in medgeneracijskemu povezovanju, postalo pa je tudi odlična priložnost za navezovanje poslovnih stikov s prodajalci vozil in opreme ter storitev za avtoprevozniški sektor, ki se udeležujejo sejemske -razstavnega dela srečanja. V sejmskem delu se je predstavila večina znamk tovornih vozil, ki imajo pri nas svojo prodajno mrežo, prikolic, rezervnih delov in gum, finančne in zavarovalniške ustanove.

Zdaj že lahko rečemo, da se je v okviru avtoprevozniškega srečanja sočasno izoblikoval največji tovrstni specializirani razstavno-sejemski dogodek pri nas.

DRUŽENJE V SPROŠČENEM VZDUŠJU

Ker pa je bistven namen prireditve, da avtoprevozniki, njihovi družinski spremljevalci, pa tudi drugi udeleženci doživijo prireditev predvsem v njenem sproščujočem smislu, se tudi govorniki v slavnostnem programskem delu niso spuščali v kakšna zelo strokovno poglobljena razmišljanja, ampak je bila večina njihovih besed namenjena zahvalam za dobro sodelovanje s katerekoli partnerske strani in pozivom k še boljšemu sodelovanju – vse v dobro slovenskega avtoprevozništva.



Kot prvi je prisotne na otvoritveni slovesnosti pozdravil podžupan občine Šenčur Aleš Perič Močnik, ki je izrazil zadovoljstvo, da avtoprevozniška prireditev tokrat poteka na njegovem terenu, na sedežu podjetja Jurčič & comp. d. o. o., ki na območju njegove občine predstavlja enega od močnejših gospodarskih subjektov. V imenu gostitelja pa je obiskovalce pozdravil Valentin Jurčič, ki je na kratko orisal pot podjetja od malega k velikemu in pri tem poudaril pomen družinskih članov in sodelavcev, ki so mu pri tem stali ob strani.

Predsednik sekcije za promet pri OZS Peter Pišek je nanizal nekaj ključnih problemov, ki danes pestijo avtoprevoznike, in izrekel pričakovanje, da bo nova vladna ekipa prevoznikom namenila ustrezno pomoč. Pri tem se je oprl na dober občutek, ki ga je na konferenci dan pred tem dobil v razpravi s predstavniki več ministrstev in državnih ustanov. O avtoprevozniški dejavnosti je dejal, da si je v zadnjih letih dvignila ugled, še zlasti s tem, ko je tudi v razmerah epidemije covid-19 poskrbela, da se »kolesa niti za hip niso nehala vrteti«.



Predsednik sekcije za tovorni promet pri GZS Milan Slokar pa si je privoščil predvsem aktualno primerjavo s košarko, slovensko reprezentanco in košarkarskim asom Luko Dončičem. Trajno zagotovilo uspeha po njegovem ni le v individualnih kvalitetah, ampak predvsem v kolektivni moči – kar velja tudi avtoprevozništvu.

MED PRISOTNIMI TUDI PREDSEDNIK DRŽAVE IN MINISTRA

Srečanja se je udeležil tudi predsednik Republike Slovenije Borut Pahor, ki je ob tej priložnosti pohvalil izjemno vlogo prevoznikov in pove-

dal, da upa, da kljub slabim gospodarskim napovedim, le te ne bodo močno prizadele prevozniške panoge.

Srečanja sta se udeležila tudi dva resorna ministra in sicer minister za gospodarstvo, Matjaž Han in minister za infrastrukturo Bojan Kumer, ki je bil tudi eden izmed osrednjih govornikov.

Ministrstvo se po njegovih besedah trudi za takšno zakonodajo, ki bo omogočila ustrezne delovne razmere, zmanjšala nelojalno konkurenco in povečala konkurenčnost. »Konkurenčnost prevoznikov je v veliki meri odvisna od infrastrukture. Dolžnost nas, predstavnikov



Revija Transport & Logistika je bila tudi letos uradni medijskih partner dogodka. Srečali smo veliko naših dolgoletnih partnerjev in bralcev, naši hostesi pa sta poskrbeli da so vsi obiskovalci prejeli zadnji izvod revije.



Franc Seršen, predsednik organizacijskega odbora prireditve: »Letošnjo prireditev nam je v primerjavi s prejšnjimi uspelo prostorsko organizirati nekoliko drugače. Vse smo spravili v notranji prostor, v šotor, in tako zagotovili neposredno pretakanje ljudi med prireditvenim prostorom ter razstavno-sejemskim prostorom. Dogajanje je tako povezano v neko celoto in mislim, da je to dobro. Pozna se tudi, da smo se za razliko od lani nekako razbremenili peze covid. Zdi se mi, da je vzdušje zares sproščeno. Naša srečanja postajo naš pravi praznični dan. Postajajo pa tudi odlična priložnost za promocijo našega ceha in našega ugleda.«

države, je, da z vami tvorno sodelujemo pri oblikovanju predpisov. Pri tem je pomembno, da je končna odločitev kompromis, s katerim smo vsi pomirjeni,« je poudaril Kumer in pripomnil, da je današnji dogodek dokaz, da je prevozniški sektor v Sloveniji izredno dobro organiziran.

Seveda je bila otvoritvena slovesnost kot običajno prepletena tudi s kulturnim programom, v katerem so nastopili člani folklornega društva iz Šenčurja ter pihalni orkester Občine Šenčur. Organizatorji pa so poskrbeli tudi za nekaj poučnega in zabavnega doga-

janja za vse obiskovalce. Poleg enote prometne policije se je s svojimi aktivnostmi predstavila tudi Agencija za varnost prometa, ki je poskrbela, da so se obiskovalci – predvsem mlajši – lahko preizkusili na nekaterih napravah, ki so simulirale varnostne situacije v prometu.

Tudi letošnje srečanje je pokazalo da so tovrstni dogodki slovenskim prevoznikom in njihovim družinam pomembni in potrebni, kar je konec koncev pokazalo tudi sproščeno druženje ob dobri kulinarčni ponudbi ter glasbenem programu.



PRVI MEDIJ TRANSPORTA IN LOGISTIKE

Z vami na poti, v službi in doma!



V letu 2022 bomo za vas pripravili:

10 x revija Transport & Logistika

4 x strokovna priloga Logistika magazin

2 x posebna priloga Servis & Vzdrževanje



Postanite naš naročnik
ter dnevno spremljajte novice na **eTransport.si**





ELEKTRIČNI ODGON MOČI

Podjetje ZF poznamo predvsem kot proizvajalca menjalnikov in drugih delov pogonskih sklopov, vendar v resnici je nabor njihovih produktov in storitev bistveno širši. Intenzivno razvijajo rešitve za mobilnost prihodnosti – od zajemanja informacij v vozilih, do njihove avtonomne vožnje. Eden od proizvodov, s pogledom uprtim v prihodnost, je tudi eWorx, celovit sklop za pogon opreme, vgrajene oziroma montirane na tovornih vozilih.

Tekst: Emil Šterbenk Foto: ZF, Daimler Truck

Gospodarska vozila niso namenjena samo prevozu blaga od točke A do točke B. Tudi če je njihov osnovni namen to, imajo morda še dodatne funkcije, kot recimo stresanje tovora ali nalaganje in razlaganje z dvigalom. Tovornjaki so prirejeni za različne naloge v gradbeništvu, komunalnih dejavnostih, gozdarstvu, kmetijstvu, rudarstvu in še kje. Vsem naštetim skupinam je skupno to, da morajo poleg pogona vozila zagotavljati še delovanje na vozilo dodanih naprav. Pri dizelskih tovornjakih je to lahko odgon moči neposredno iz motorja ali pa iz menjalnika oziroma kakšne druge transmisije.

PRI ELEKTRIČNIH TOVORNJAKIH NI VEČ KLASIČNIH ODGONOV MOČI

Z elektrifikacijo tovornjakov menjalniki večinoma odpadejo. Proizvajalci v električna vozila vedno pogosteje vgrajujejo električne pogonske osi, kjer so elektromotorji nameščeni



Pri manjših tovornjakih že sedaj uporabljajo električni pogon dodatnih komponent – recimo pogon hidravlične črpalke za stresanje zaboja (kipanje) pri Fuso Canterju.

tik ob kolesa. V tem primeru niti ni možnosti za vgradnjo odgona moči. Pogonska gred za pogon priključka ali vgrajenega stroja mora imeti svoj elektromotor, ki se lahko napaja iz baterij vozila, ali pa tudi lastnih – odvisno od zasnove. Pri ZF-u ponujajo nov, standar-

dni električni odgon za upravljanje delovnih naprav imenovan eWorX.

TRI V ENEM

Električni odgon sestavljajo elektromotor, pretvornik (inverter) in elektronska



Vse na elektriko: eActros + eWorX za pogon hidravlike za nakladanje in razkladanje odprtih zabojnikov.

kontrolna enota. Pri električnem vozilu za njegovo napajanje skrbi pogonska baterija. Temu primerno se zmanjša doseg vozila, a vsa opravila potekajo brez lokalnih emisij ob manjši stopnji hrupa. Pri klasičnem tovornjaku mora za pogon pomožnih sistemov delovati dizelski motor, tukaj pa deluje le motor, ki vrti pogonsko os naprave.

Celovit sistem so v skladu z najnovejšimi avtomobilskimi standardi razvili v tesnem sodelovanju s proizvajalci tovornjakov in nadgrajevalci. Za kupce električnih tovornjakov to pomeni široko uporabo najrazličnejših električnih gospodarskih vozil, za nadgrajevalce pa enostaven vmesnik za opremljanje električnih vozil z različnimi delovnimi orodji. Ni jim treba posegati



Ker je prototipni eWorX vlekel klasičen vlačilec, so pod polpriklonik dodali še baterijo, zmogljivosti 17 kWh.



Pri ZF-u načrtujejo še druge različice, kot je tale abrol zaboij.

v osnovni električni sistem vozila, ampak eWorX nanj samo priključijo. Ta ponuja vrsto inteligentnih funkcij z dodano vrednostjo in omogoča optimalno učinkovitost delovanja ob minimalni porabi električne energije.

SISTEM ZA POGON SAMONAKLADAČEV

Sistem eWorX v demonstracijskih e-Actrosih (razvijali so ga v sodelovanju z Daimler truck), poganja elektromotor z nazivno močjo 50 kilovatov, za katerega pretvornik razsmeri električni tok, za delovanje pa skrbi krmilna enota s programsko opremo. Motor poganja hidravlično črpalko. Ker je eWorX neodvisen sistem, ob njegovem delovanju ni potrebno, da deluje tudi pogonski motor eActrosa.

ELEKTRIČNO DVIGANJE PREKUCNIH PRIKOLIC

Ker jim pri ZF-u še ni uspelo dobiti primerne električnega vlačilca, so sistemu eWorX dodali baterijo in tako izdelali samostojno enoto, ki je povezana z vsemi drugimi elektronskimi sistemi tovornjaka. Enota ima v osnovi elektromotor s prenosom do sklopa, ki ga poganja – v tem primeru hidravlična črpalka. Ta potem dviguje in spušča keson na polprikloniku. Baterija ima kapaciteto 17 kWh in je nameščena pod polpriklonico. Prototip ima zato 40-kilovaten elektromotor, ki so ga opremlili s 4-kilovatnim hladilnim sistemom in hidravlično črpalko. Toda pri ZF-u želijo narediti več kot samo pomožni pogon. Elektronika bo lahko med drugim nadzorovala, pod kakšnim



Eno najbolj tipičnih področij dela, kjer bo ZF-ov eWorX prišel do izraza, je zbiranje komunalnih odpadkov.

kotom na terenu stoji polpriklopnik, in bo v primeru nevarnosti, da bi se le-ta ob praznjenju prevrnil, preprečila dviganje keso-na. Ko bodo na voljo ustrezni, popolnoma električni tovornjaki, bodo pripravili še več rešitev, predvsem pa bodo te sisteme napajali z električno energijo iz baterij za pogon tovornjaka. Za celovito povezavo z drugimi sistemi tovornjaka pa so že tako ali tako poskrbeli – tudi za izvor električnega toka, napetosti 230 in 400 voltov za pogon gradbenih orodij – recimo vrtna in rušilna kladiva.

ENOSTAVNA REŠITEV

Novo razvita družina izdelkov za učinkovito elektrifikacijo pogonskih gredi za delovanje delovne opreme ponuja inovativno rešitev vse v enem – ne glede na vrsto pogona osnovnega vozila. Prednosti so predvsem v odsotnosti lokalnih emisij in precej zmanjšanem hrupu, kar predvsem olajša uporabo vozil v mestih in še posebej v stanovanjskih območjih. ZF eWorX omogoča optimalno povezavo med upravljanjem energije vozila in odjemom električne energije za druge funkcije. V paketu eWorX so vedno vključeni: ustrezna močnostna elektronika, krmilne enote in programski paketi, prilagojeni posamezni aplikaciji. Brezhibna povezava s sistemom CAN omogoča integracijo eWorX z baterijo vozila in upravljanje energije. Na ta način delujejo varnostne in asistenčne funkcije – obenem je naprave mogoče upravljati s

pametnim telefonom ali tablico tudi zunaj voznikove kabine. Ker je sistem zastavljen modularno, ga bo z dodajanjem enot enostavno razširiti.

V PROIZVODNJI ŽE LETOS

S to in podobnimi rešitvami bodo pomagali tako proizvajalcem vozil kot nadgrajevalcem. Izziv elektrifikacije je bolj zapleten, kot je to videti na prvi pogled, je pa nujen, če želimo z električnimi vozili zmanjšati emisije CO₂ in drugih plinskih onesnaževanj.

Pri ZF-u nameravajo izdelovalcem nadgradenj sistem eWorX dobavljati na ustreznem pomožnem okvirju. Po preizkušanjih naj bi bile prve rešitve eWorX-a pripravljene za proizvodnjo že do konca letošnjega leta, celoten nabor novih izdelkov pa naj bi začeli izdelovati do konca leta 2023.



Osnovne sestavine eWorX-a so elektromotor, pretvornik (inverter) in elektronska krmilna enota.



Sistem eWorX in njegova uporaba

**VAŠE JESENSKE
UGODNOSTI
CLUB PRO
30 EUR/PNEVMATIKA**

1. AVGUST - 31. OKTOBER 2022



PRIPRAVLJENI, POZOR, VRAČILO!

AVGUST - OKTOBER 2022 POSEBNA AKCIJA



30€

Pnevmatike Michelin za tovorna vozila in avtobuse ($\geq 22.5''$) in za vse velikosti prikolic (17.5'', 19.5'' in 22.5'')

V OBDOBJU AVGUST - OKTOBER 2022 NUDI MICHELIN POSEBEN AKCIJSKI BONUS, 15 EUR DODATNO K OBSTOJEČIM 15 EUR ZA VSAKO NOVO PNEVMATIKO MICHELIN KUPLJENO PRI PODJETJU PRIGO IN REGISTRIRANO V CLUB PRO

STANDARDEN BONUS SKOZI VSE LETO



15€

MICHELIN pnevmatike dimenzije 22.5'' in vse pnevmatike za prikolice



15€

MICHELIN pnevmatike dimenzije 17.5'' in 19.5'' za vodilno in pogonsko os



10€

MICHELIN Agilis program

CLUB PRO
by Michelin





PREMIUM LINIJSKI AVTOBUS

Setra je znana predvsem po turističnih avtobusih zgornjega segmenta serije ComfortClass in TopClass, v zadnjih letih pa pomemben del njihove prodaje predstavljajo tudi linijski avtobusi serije MultiClass. To še posebej velja za modele z nizkopodnim vstopom LE, kakršnega smo preizkusili tokrat.

Tekst: **Boštjan Paušer** Foto: **Jure Ogrin, Daimler Truck**

Setrini modeli MultiClass z nizkopodnim vstopom so namreč edini tovrstni v hiši Daimler, saj Mercedesov linijski model Intouro v LE izvedbi ni na voljo in za zdaj tudi ni predviden – pred tem je namreč ta segment pri trikraki zvezdi pokrivala izvedba mestnega avtobusa Citaro, ki pa je sedaj izključno mestni avtobus.

NA VOLJO V TREH DOLŽINAH

Linijski avtobusi so pri Setri na voljo v treh dolžinah, poleg dveh dvoosnih (dolžina 12,3 in 13

metra) je tu še najdaljša triosna S 418, ki meri v dolžino 14,6 metra. Avtobus je do sredinskih vrat nizkopodne zasnove s sedeži, ki so nameščeni na podestu, od sredinskih vrat dalje se pod preko treh stopnic dvigne in se nato postopno vzpenja proti zadku. Tam so na voljo še tretja vrata, ki so v tem primeru enokrilna.

Ob sredinskih vratih, pri katerih je tudi vstopna rampa, je na voljo prostor za vozičke oziroma so tam stojišča, prav tako pa je možno tam namestiti sedeže s poklopnim sedalnim

delom. Potniška kapaciteta je seveda odvisna od konfiguracije potniškega prostora, števila mest za vozičke, izbranih sedežev, vstopnih vrat in tako dalje, a v grobem se ta giblje med 49 sedeži pri najkrajši izvedbi do 61 pri najdaljši triosni, k temu pa je treba nato dodati še stojišča.

PRILAGODLJIV POGONSKI SKLOP

Za pogon avtobusa skrbi Mercedesov vrstni šestvaljnik prostornine 7,7 litra OM 470, ki ga



Voznikovo delovno mesto prinaša kakovostne materiale, dobro ergonomijo in odlično preglednost. Ob sedežu je lahko tudi radiator ki poskrbi za prijetno temperaturo v najbolj mrzlih okoljih.



ZF-ov samodejni menjalnik EcoLife razbremeni voznika in poskrbi za udobno vožnjo, tako zanj, kot za potnike.

je mogoče izbrati v dveh jakostih s 360 in 396 konjskimi močmi. Za prenos moči je v serijski opremljeni ročni šeststopenjski menjalnik, opcijsko je na voljo tudi Mercedesov avtomatiziran osemstopenjski PowerShift, a po našem mnenju je za ta avtobus najbolj primeren samodejni ZF-ov EcoLife s pretvornikom navora. Ta poskrbi za izredno udobno in tiho vožnjo, hkrati pa razbremeni voznika.

Z njim je bil opremljen tudi testni avtobus in v njem se je menjalnik odlično izkazal, v krat-

kem pa ga bo nadomestila njegova druga generacija, ki je še izboljšana in povečuje po eni strani odzivnost motorja, po drugi pa udobje za potnike z zelo natančnim menjavanjem prestav, brez sunkov. Poleg ZF-ovega je na seznamu opcij tudi Voithov samodejni menjalnik s pretvornikom navora model Diwa.6.

KAKOVOSTNI MATERIALI

Kakovost uporabljenih materialov na voznikovem delovnem mestu je na zelo visoki ravni,

kot se za znamko Setra tudi spodobi. Pred voznikom so zelo pregledni merilniki z minimalno grafiko, med njimi pa barvni LCD-zaslon, ki prikazuje osnovne podatke o vožnji. S posodobitvijo, ki jo ta model še čaka, bo avtobus prejel tudi novo elektronsko arhitekturo – ta bo omogočila nove zaslone s prikazom več informacij, ter upravljanje s stikali na volanskem obroču. To pomeni, da voznik za zdaj tudi tempomat še upravlja s pomočjo desne obvolanske ročice, kot smo bili vajeni pri prejšnjih generacijah



Potniški prostor je tipične linijske zasnove brez prtljažnih polic, do drugih vstopnih vrat nizkopodne zasnove, nato pa se proti zadku dvigne.



Ob drugih vratih je vstopna rampa ter prostor za invalidske in otroške vozičke, ki je opremljen tudi z zložljivimi sedeži.

medtem ko je glavnina drugih stikal na levi strani. Na sredinskem delu armature je tudi priključek za USB ter aux priključek, za predvajanje glasbe.

DOBRA PREGLEDNOST

Preglednost je, zaradi dokaj nizkega sedenja in velikih steklenih površin, zelo dobra, dodatno pa jo izboljša kamera za vzvratno vožnjo, katere slika se prikazuje na zaslonu na levem A stebričku pred voznikom, na njem pa je tudi prikaz slike kamere, ki je nameščena nad drugimi in tretjimi izstopnimi vrati, kar še dodatno povečuje varnost. Vstopna vrata so na zunanji strani opremljena tudi z LED-razsvetljavo okolice, kar je prav tako prispevek k varnosti, pa tudi udobju potnikov pri vstopanju in izstopanju.

Ko govorimo o varnosti, moramo dodati, da je bil testni avtobus opremljen s senzorjem, ki opozarja na osebe in ovire na desnem boku. Zaradi že prej omenjene elektronske arhitekture, pri njem ne gre za Daimlerjev sistem Sideguard Assist, ki ga sicer poznamo iz turističnih avtobusov, ampak za sistem proizvajalca Preco, ki je sicer na voljo na trgu za naknadno vgradnjo v že obstoječa vozila. Sistem voznika na nevarnosti opozarja s svetlobnimi in zvočnimi opozorili, preko manjše okrogle notranje enote, ki je nameščena na desnem A stebričku.



Radarski sistem na desnem boku zaznava ovire in osebe ter voznika nanje opozarja s svetlobnim in zvočnim opozorilom preko manjše okrogle enote, ki je nameščena na desnem stebričku.



Ob dolžini skoraj 14,5 metra prinaša veliko potniško kapaciteto s čimer je primeren za bolj obremenjene linije. Tretja krmiljena os poskrbi za dobre manevrirne lastnosti.

DOBRO SKRIVA DOLŽINO

V vožnji triosna Setra S 418 LE dobro skriva svojo dolžino, k čemur seveda pripomore tretja krmiljena os. Voznik mora nekaj pozornosti nameniti le odnašanju zadka, ki pa tudi ni tako izrazito, da bi lahko predstavljajo večjo nevarnost trka z drugim vozilom ali kako drugo oviro. Šibkejši od obeh motorjev, s 360 konjskimi močmi, pri polno obremenjenem vozilu ne omogoča močnih pospeškov, a je moči povsem dovolj za premagovanje tudi najstrmejših vzponov, s katerimi se pri linijskem prometu lahko srečamo. Vseeno pa je za zahtevnejše topografije smiselno izbrati zmogljivejši motor. Ko govorimo o pospeševanju, je treba poudariti predvsem to, da je to nesunkovito, speljevanje pa nežno in zato zelo udobno

tudi za stoječe potnike – pri tem gre zahvala dobremu sodelovanju motorja in samodejnega menjalnika.

Z nizkopodnim vstopom in veliko potniško kapaciteto je Setra zelo primerna za obremenjene primestne linije, saj omogoča hitro in udobno vstopanje potnikov, hkrati pa v tem segmentu tudi nima veliko konkurence.



Linijski avtobusi z nizkopodnim vstopom postajajo vse bolj priljubljeni v vseh evropskih državah.



Kameri nad drugimi in tretjimi vrati omogočata natančen pregled nad izstopanjem potnikov in povečujeta varnost.

Tehnični podatki

MOTOR

OM 470, vrstni šestvaljni

Največja moč (kW/KM) 265 / 360

Največji navor (Nm) 1.700

MENJALNIK

ZF EcoLife, šest prestav

Prenosno razmerje i=5,222

MERE

Dolžina (m) 14,46

Širina (m) 2,55

Višina, s klimatsko napravo (m) 3,35

Medosna razdalja (m) 7,04

Obračalni krog (m) 23,52

Prostornina (l) 10,7



OSTANITE KONKURENČNI S PRVO DINAMIČNO PLATFORMO INTEL-CARGO

Poslanstvo platforme intel-Cargo je poenostaviti sklepanje dogovorov za prevoze tovora v cestnem prometu, zmanjšati prazne vožnje in prispevati k bolj trajnostni prihodnosti.



Tekst: intel-Cargo Foto: intel-Cargo

Ali veste, da je vsako četrto tovorno vozilo, ki ga srečate na cesti, prazno? Izgubljate veliko denarja s praznimi vožnjami in omejeno mrežo podjetij? V želji, da se za vsak tovor čim hitreje in s čim manj stroški najde prevoz, smo oblikovali prvo dinamično spletno platformo za prevoznike in naročnike prevozov. Enostavno zasnovana platforma naročnikom omogoča prihranek, ponudnikom prevozov pa poveča zaslužek, saj odpravlja prazne kilometre.

PREVOZNIKI

Platforma intel-Cargo prevoznikom omogoča brezplačno registracijo in ponudbo prostih tovornih vozil. Brez nepotrebne elektronske pošte in telefonskih klicev ter iskanja tovora na obstoječih, zastarelih platformah bodo vaši prevozi vidni 24 ur na dan vsak dan v tednu.

Preverjeni naročniki prevozov v soseščini z ustreznim tovorom bodo prejeli ponudbo vašega vozila s preračunano ceno. Za vsako zahtevo za prevoz platforma intel-Cargo izračuna končno ceno in jo prikaže izključno pošiljatelju, ki jo je zahteval.

Kako uspešno prodati prevoz? Enostavno vpišite svoje razpoložljive kapacitete, vrsto vozila, natančno pot in parametre za ceno prevoza, nato počakajte na ponudbo, potrdite naročilo in se odpeljite po tovor.

NAROČNIKI

Naročniki prevozov se na platformi intel-Cargo brezplačno registrirate in poiščete primerne prevoznike. Brez nepotrebne elektronske pošte in telefonskih klicev boste lahko v nekaj sekundah prejeli seznam ustreznih razpoložljivih prevoznikov, vključno z njihovimi cenami.

Brez posrednikov boste v kontaktu s preverjenimi prevozniki.

Kako uspešno najti prevoznika za vaš tovor? Preprosto vnesite pot, časovni raspored, količino in vrsto vašega tovora ter sprožite iskanje. Na enem zaslonu primerjajte zbrane ponudbe in s seznama izberite najustreznejšega prevoznika ter počakajte na njegovo potrditev prevoza.

Če želite vašega pametnega digitalnega disponenta ali logista ...

Za več informacij ali podrobnejšo predstavitev obiščite spletno stran www.intel-cargo.com, pišite na info@intel-cargo.com ali pokličite na 040 331 250.

OBNAVLJANJE PNEVMATIK PREDSTAVLJA NASLEDNJI KORAK K VEČJI TRAJNOSTI

Goodyearov program obnavljanja pnevmatik predstavlja aktualno rešitev tako s finančnega kot trajnostnega vidika. Življenjska doba pnevmatike se namreč z obnovo podaljša za kar 150 odstotkov, v postopku pa se, v primerjavi z novo, porabi za 56 odstotkov manj surove nafte.

Tekst: Goodyear Foto: Goodyear

V trenutnih razmerah je izredno pomembno, da prevozniki in upravljavci voznih parkov razmislijo o uporabi obnovljenih pnevmatik. Industrija se namreč poleg evropskega podnebne načrta Fit-for-55, ki zapoveduje zeleno poslovanje, sooča tudi z vplivi naraščanja cen.

Kot je pokazala raziskava trajnostne realnosti Sustainable Reality Survey, trije od štirih vozniških parkov zmanjšanju ogljičnega odtisa pripisujejo velik pomen, kar 42 odstotkov vozniških

adming Solution'. Vodilna transportna podjetja, ki Goodyearovo rešitev že uporabljajo, lahko z njegovo pomočjo podaljšajo življenjsko dobo pnevmatike za dodatnih 150 odstotkov, skupne stroške za pnevmatike pa zmanjšajo za 10 odstotkov. Ob tem pa Goodyear v samem postopku obnove v največji možni meri izkoristi že obstoječe vire in tako za proizvodnjo uporabi 56 odstotkov manj surove nafte kot pri izdelavi nove pnevmatike.

Goodyearova rešitev obnavljanja tovornih pnevmatik, ki je prilagodljiva posameznemu vozniškemu parku, omogoča ponovno narezovanje kanalov, obnovitev tekalne plasti in še dodatno narezovanje kanalov. Ob tem se vozniški parki lahko odločijo za obnavljanje lastne karkase ali pa se pridružijo programu za izmenjavo karkas. V sklopu programa lahko



Z obnavljanjem se življenjska doba pnevmatik lahko podaljša za dodatnih 150 odstotkov.

parkov pa že uporablja obnovljene pnevmatike, ob čemer sprejema tudi druge trajnostne ukrepe. Podatki pričajo, da upravljavci vozniških parkov težijo k trajnosti in si želijo biti del krožnega gospodarstva, poleg tega pa hočejo povečati tudi vrednost za svoje končne stranke.

GOODYEAROV PROGRAM OBNAVLJANJA PNEVMATIK RETREADING SOLUTION

Poleg inovativnih pnevmatik in rešitev za upravljanje vozniških parkov predstavlja pomemben korak naprej na področju trajnosti program obnavljanja pnevmatik 'Goodyear Retre-

adming Solution'. V zadnjih mesecih je Goodyear okrepil sodelovanje s certificiranimi lokalnimi partnerji za oskrbovanje s karkasami. Investirali so tudi v sodobno opremo za še natančnejšo laser-

SISTEM MENJAVE KARKAS NENEHNO NADGRAJUJEJO

V zadnjih mesecih je Goodyear okrepil sodelovanje s certificiranimi lokalnimi partnerji za oskrbovanje s karkasami. Investirali so tudi v sodobno opremo za še natančnejšo laser-



sko kontrolo karkas, kar zagotavlja manjšo količino ostankov in odpadkov, posledično pa predstavlja uspešno prakso krožnega gospodarstva. Ob tem je pomemben podatek, da se karkase pregledujejo lokalno in jih ni treba odpremljati na centralne lokacije za kontrolne preglede. V Goodyearove obrate za obnavljanje se tako pošiljajo le odobrene karkase, s čimer podjetje uspešno zmanjšuje transportne poti.

Velik doprinos pri izboljševanju logistike na področju ravnanja s karkasami ima tudi aplikacija eCasing. Ta z avtomatskim vnašanjem podatkov zagotavlja popolno mobilno sledenje karkas in tokov njihove izmenjave, kupcu pa omogoča tudi enostavni pregled nad potrebno dokumentacijo, kot so obvestila o vračilu karkase ali o naročilu karkase.



VARNOST VOZNIKOV GOSPODARSKIH VOZIL

Agencija za varnost prometa je v sklopu druge od letošnjih treh nacionalnih preventivnih akcij za večjo varnost voznikov tovornih vozil in avtobusov v Centru varne vožnje na Vranskem izvedla dogodek Vozniki gospodarskih vozil – varni v prometu.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Boštjan Paušer, STA

V več kot 90 udeležencev iz vse Slovenije so nagovorili direktor Agencije za varnost prometa Jože Hribar, predsednik Sekcije za promet pri Obrtni zbornici Slovenije Peter Pišek, predsednik Sekcije za prevoz blaga v cestnem prometu pri Gospodarski zbornici Slovenije Milan Slokar in vodja Sektorja prometne policije na Generalni policijski upravi mag. Ivan Kapun.

TEORETIČNI IN PRAKTIČNI PROGRAM

Udeleženci so se poglobljeno seznanili z novimi tehničnimi rešitvami, ki zmanjšu-

jejo tveganja zaradi mrtvih kotov velikih vozil, z najsodobnejšimi sistemi vzratnih kamer, ki nadomeščajo klasična vzratna ogledala, zavornimi potmi različnih tipov vozil, umikanjem nenadni oviri in vzratni vožnji. Teoretični poudarek je bil namenjen varnemu pritrdjevanju tovora in vplivu preobremenjenih tovornih vozil na varnost v prometu.

Praktično in teoretično izobraževanje je bilo namenjeno dvigu varnosti za vse udeležence v prometu, saj v Sloveniji cestni tovorni promet narašča, z večanjem njego-

Podjetje Cestel je pripravilo demonstracijo tehtanja vozil.



vega obsega se povečujejo tudi možnosti za nastanek prometnih nesreč.

KARTONČEK ZA PRITRJEVANJE TOVORA

V nadaljevanju sta bili izvedeni predavanja urednika revije Transport & Logistika Boštjana Paušerja, na temo varnega pritrjevanja tovora, in Matije Mavriča iz podjetja Cestel, strokovnjaka s področja tehtanja vozil, na temo vpliva preobremenjenih tovornih vozil na varnost v prometu.

Agencija za varnost prometa je izdala tudi poseben pripomoček za pritrjevanje tovora v obliki priročnega izvlečnega kartončka, ki nudi napotke za varno pritrjevanje tovora in vodi skozi postopek izračuna, prejeli pa so ga vsi udeleženci dogodka, kartonček pa je priložen tudi julijski številki naše revije. Predavanjem so sledili demo prikazi in praktični preizkusi na poligonu, med katerimi je bila tudi naprava za simulacijo trka.

Jože Hribar, AVP

Direktor Agencije za varnost prometa Jože Hribar je poudaril, da so tovorna vozila, registrirana v Sloveniji, v prvem četrtletju letošnjega leta prepeljala 24,5 milijona ton blaga in pri tem opravila več kot 6 milijard tonskih kilometrov. Glede na enako obdobje lani to pomeni za 3 odstotke več prepeljanega blaga, in za 7 odstotkov več opravljenih tonskih kilometrov. »Agencija za varnost prometa nadgrajuje usposabljanja, saj se zavedamo, kako pomembna je varna vožnja voznikov tovornih vozil in avtobusov. Delo voznikov gospodarskih vozil je zelo odgovorno, izpostavljeni so premnogim tveganim situacijam, v katerih je ključno dobro poznavanje in obvladovanje vozila, razmer na cestah ter predvidevanje možnih scenarijev, na katere se je treba nenehno odzivati. Med prekrški, ki jih ugotavlja policija, pri voznikih tovornih vozil izstopajo prekoračitve hitrosti, uporaba mobilnih telefonov in drugih naprav med vožnjo, neuporaba varnostnega pasu, nepravilnosti, povezane s tovorom ter nepravilno prehitevanje. Zato znova apeliramo, naj se vozniki odrečejo uporabi mobilnih naprav med vožnjo, ker so velik motilec pozornosti. Obvezno naj uporabljajo varnostni pas, prilagodijo hitrost in poskrbijo za varno pritrjevanje tovora. Vožnja voznikov tovornih vozil pod vplivom alkohola je letos žal že botrovala dvema smrtnima žrtvama. Vozniki avtobusov in tovornih vozil imajo še toliko večjo odgovornost, zato še enkrat več poziv k ničelni toleranci do alkohola v prometu,« je zaključil direktor Hribar.



Peter Pišek, OZS

Predsednik Sekcije za promet pri Obrtni zbornici Slovenije Peter Pišek je dejal, da je vesel, da so sooblikovali dogodek, ki pomembno prispeva k varnosti cestnega prometa. »Vsi smo uporabniki prometa, obenem pa kot strokovna organizacija prispevamo k sooblikovanju zakonodaje, ki vpliva na naše delo in na varnost v cestnem prometu. Izobraževanja, kot je današnje, prispevajo k temu, da smo pri izvajanju svojega dela varni in odgovorni. Poklicna izobraževanja, pri katerih sodeluje celoten sistem ključnih deležnikov, so nujna,« je bil jasen predsednik Pišek. Dodal je še, da je z namenom zagotavljanja varne in odgovorne vožnje poklicnih voznikov sodelovanje med Sekcijo za promet OZS in Agencijo za varnost prometa vse bolj poglobljeno in se bo v prihodnje še bolj intenziviralo.



Milan Slokar, GZS

Predsednik Sekcije za prevoz blaga v cestnem prometu pri Gospodarski zbornici Slovenije Milan Slokar se je zahvalil za sodelovanje in pozval udeležence, naj dogodek, ki ima veliko uporabno vrednost, izkoristijo za kar največ vprašanj, na katera bodo lahko odgovorili zbrani strokovnjaki. »Sekcija za promet si želi kar najboljšega sodelovanja z vsemi deležniki, saj bomo le na ta način jutri boljši, boljša pa bo pretočnost in varnost naših cest. Člane in voznike pa pozivamo, naj bodo pri nakupu novih vozil pozorni na tehnično dovršena vozila s sodobno opremo, da se bodo v prometu uporabljala čim bolj varna vozila,« je dejal predsednik Slokar.



Primerjava zavornih poti različnih vozil pri zaviranju iz 80 km/h do popolne zaustavitve.



Udeleženci dogodka so lahko preizkusili simulator trka.



Na poligonu so vozniki lahko spoznali kako delujejo varnostni asistenčni sistemi.

mag. Ivan Kapun, Policija

Vodja Sektorja prometne policije, Generalna policijska uprava, mag. Ivan Kapun, je dejal, da so dogodki, ki ozaveščajo udeležence, kako zelo pomembno je pravilno ravnanje v prometu, zelo pomembni. »Izmenjava praktičnih izkušenj je za voznike tovornih vozil in avtobusov pomembna, saj gre za velika vozila s specifikami. Poklicni vozniki so pri svojem delu zelo izpostavljeni, na kar opozarja tudi Evropska mreža prometne policije ROADPOL, zato v tem tednu poteka evropsko koordinirana akcija nadzora tovornih vozil in avtobusov. Navade voznikov želimo spremeniti na boljše, saj le tako lahko dosegamo večjo varnost za vse. Izkušnje, ki jih boste pridobili na današnjem dogodku, delite tudi s svojimi sodelavci, vsak dan pa jih s pridom uporabljajte pri svojem delu,« je udeležencem svetoval mag. Kapun.



IAA Transportation 2022
September 20-25
Hall 27
Stand F26 and F47



Zniževanje porabe goriva in emisij CO₂ z novim konceptom EcoGeneration

Aerodinamični polprikloniki generacije **EcoGeneration** znatno zmanjšajo zračni upor in s tem porabo goriva. Z nastavljenim zadkom je mogoče različni EcoFLEX in EcoVARIOS po potrebi fleksibilno prilagoditi na polno tovorno prostornino. Pri praktični uporabi je bil s konceptom EcoGeneration dosežen prihranek goriva več kot 10 %. Več na: www.cargobull.si

**SCHMITZ
CARGOBULL**
The Trailer Company.

ŠIROK IZBOR NADGRADENJ

Pri podjetju AMK Servis ponujajo širok nabor različnih nadgradenj za težka in lahka tovorna vozila, notranje obloge za dostavna vozila, dodatno opremo, kot so nakladalne ploščadi, spojlerji, spalne kabine za dostavnike ter servisiranje.

ULTRALAHKA NADGRADNJA VRESTRO

Varnostna oprema po evropskih standardih omogoča vožnjo po celotni Evropi. Pomožna šasija je izdelana tako, da omogoča večjo gibljivost, obrobni profili pa so izdelani iz nerjavnega inox profila. Nakladalno višino ob natovarjanju povečajo dvizni stebri, opcija odpiranja strehe pa služi natovarjanju z žerjavom. Na voljo je zaščita prve stene in druga oprema tovrnega prostora, kot so obroči za pritrdjevanje tovora, spodnji tandemski priklop, dvizni odbijač, hidravlična nakladalna ploščad.



Lahke nadgradnje za tovorna vozila Vestro, so lahko opremljene z dvizno streho in imajo obrobni profil izdelan iz nerjavečega inox jekla.

Pri izdelavi uporabljajo najlažje materiale, zato vozila nudijo maksimalno nosilnost. Na podlagi dolgoletnih izkušenj strankam svetujemo do optimalne nadgradnje glede na dejavnost in potrebe.

Termoizolacijska prikolica z nakladalno ploščadjo, ki nadomesti zadnja vrata. Skupna teža do 3500 kg.

NADGRADNJA ZA PREVOZ PIJAČ

Specialna nadgradnja za prevoz pijač je lahko izdelana v kombinaciji z nakladalno ploščadjo. Izvedba omogoča bočno odpiranje stranic navzdol in navzgor. Zgornji del se pomakne pod strop. Na vozila se namesti zmogljivejšo nakladalno ploščad, ki je namenjena manipuliranju s težjimi tovari.



Nadgradnja za prevoz pijač nudi zlaganje zgornje stranice pod strop in je lahko opremljena z zmogljivo nakladalno ploščadjo zadaj, ki je primerna za težke tovore.



Za vozila z NDM do 3,5 tone nudijo najrazličnejše nadgradnje kot so prekucniki in kesoni ter dodatno opremo kot so spalne kabine, nakladalne ploščadi in notranje obloge sten.

ZA GOSPODARSKA VOZILA DO 3,5 T

Dostavnikom največje dovoljene mase do 3,5 tone ponujajo nadgradnje s tristranim kiperjem, spalno kabino, toplozračnim grelnikom, strešnim spojlerjem, aluminijasto nadgradnjo s ponjavo, odprtim kesonom, zaprtim aluminijastim boksom, termoizolativnim boksom, v kombinaciji z različnimi hidravličnimi nakladalnimi ploščadmi. Kombi vozila opremijo z notranjo oblogo tovrnega prostora (les, aluminij), nakladalno ploščadjo ali mehansko klančino.



ŽIVLJENJE Z UNIMOGI

»Ne, med tednom ne morem, ker se vsak dan vračam z delovišča na Hrvaškem okoli devetih zvečer, to soboto grem pomagat na biatlonsko tekmo, ker moja hčerka trenira tek na smučeh, v nedeljo imam pa družinske obveznosti – rojstni dan,« mi je po telefonu razlagal Pavle Logonder, ki sem ga povabil za gosta v tole rubriko.

Besedilo: Emil Šterbenk Fotografije: Arhiv Logonder, E. Šterbenk, Daimler truck

Pavle ima namreč podjetje UNIMOG Logonder, ki ga je ustanovil leta 1996, v njem pa se zlepa ne ustrašijo nobenega izziva. Specializirali so se za zahtevna višinska dela z dvigali, zahtevne poseke in zimsko službo. Tako je povedal: »Zato, ker delamo z Unimogi in imamo zanje odlično opremo, pridemo tja, kamor drugi nočejo ali pa ne morejo. Je pa težko biti z Unimogi cenovno konkurenčen. Če imaš na tem vozilu montirano dvigalo, z njim ne moreš voziti tovora – razen s prikolico. Če bi imel takšno dvigalo na triosnem tovornjaku, bi ob tem še vedno lahko peljal več kot 5 ton materiala.«

ZAHTEVNA DELA VISOKO NAD ŽELEZNICO

Na Unimogu U 500 ima nadgrajeno dvigalo z dolžino roke 29 metrov s 3-metrskim

Traktor ali tovornjak

Ko je Pavle kupil prvega Unimoga, še ni imel voznškega dovoljenja kategorije C. Zato ga je registriral kot traktor – konec koncev je z njim kosil travo. A ko ga je ustavil policist, mu je rekel: »To ni traktor, to je popolnoma enako vozilo kot tistile polpriklopnik, ki se pelje po cesti proti nama.«

»No, potem pa naj zapelje tja-le na travnik in ga pokosi,« je ustrelil Pavle.

Nekajkrat se je s policisti še pre-
rekal, potem pa je opravil izpit

kategorij C in E in pozneje še ustrezno poklicno kvalifikacijo, izpit za spremljevalca izrednih prevozov, organizatorja prevozov ...





Trenutno dela za Hrvaške železnice – na delovišče ga pripeljejo z vagonom, ki ga vleče drezina.

podaljškom. Trenutno delajo za Hrvaške železnice, in sicer, na odseku med Reko in Draževom nameščajo zaščitne mreže proti

padanju kamenja. Ker gre za povezavo Zagreb–Reka, si ne morejo privoščiti ustaviti prometa. Ustavijo ga le med poldnevom in šesto uro popoldne in ta čas lahko fantje delajo. To je bil razlog, da sva se dobila v torek ob devetih zvečer.

VSEGA SO KRIVI ŠVICARJI

Pavle se je rodil na kmetiji v Crngrobu, kjer obdelujejo 12 hektarov svojih površin in še nekaj najetih, saj imajo v hlevu 26 glav goveje živine. Ker je vedno

potreboval izzive, je ob kmetijskih opravilih počel še marsikaj. Tako je med drugim bil alpinist. Svoje v skalovju pridobljeno znanje je hitro začel koristiti za dobro plačana višinska dela. Samo v šoštanjski elektrarni je več kot desetletje vzdrževal dimnike. Toda alpinizem ga je še vedno privlačil. Plezat je hodil tudi po drugih alpskih deželah. Ko je tako v Švici po sestopu s stene sedel na travi, je skoraj dve uri gledal, kako so z Unimogom kosili robove ob cesti in si pri tem obljubil: »Takšen stroj bom kupil takoj, ko bom zbral dovolj denarja.«

S PRVIM JE KOSIL

Kar je rekel, je tudi uresničil. V prvi polovici leta 1996 je kupil prvega Unimoga (model 1000) in z njim začel kositi brežine ob cestah za Cestno podjetje Kranj. Do zime je sam izdelal prvi snežni plug in dobil delo tudi za hladno obdobje leta. Tako je nekaj časa poletil kosil, pozimi pa plužil. Nakupil je odlično opremo in več Unimogov, tako da je širil svojo dejavnost.

ČIŠČENJE SNEGA POSTANE OSNOVNA DEJAVNOST

Sčasoma je čiščenje zasneženih cest postalo njegova osnovna dejavnost: »V najboljših časih sem imel sedem Unimogov. Ves čas nisem imel nobenega zaposlenega, saj sem z vozniki imel pogodbeno razmerja. Večinoma so bili to profesionalci, ki pozimi niso toliko vozili s svojimi tovornjaki, ta čas pa sem jih najel za pluzenje in posipanje cest. Leta 2010 sem tako skupaj s sodelavci skrbel za prevoznost 320 kilometrov cest, k čemur moram prišteti še pločnike in druge javne površine. Seveda takšnega obsega storitev nisem zmoгал zagotavljati sam, zato sem imel ta čas kar 25 kooperantov. Po tem letu se je obseg tega dela zmanjševal, saj so se javna podjetja dobro opremila in prevzela večji del posla. Ampak kadar je snega toli-



Takole so postavljali zaščitne mreže na Učki.



»Konjenica« sedmih Unimogov, pripravljena za delo.

Ko ob nepravem času poči pnevmatika

Čeprav ima Pavle z Unimogi bogate izkušnje, se vedno primeri kaj nepričakovanega. Lanskó leto je imel resno težavo: »Dvigalo sem peljal na Uskovnico (Pokljuka) in pod največjo strmino srečal voznika, ki se je pripeljal s tovornjakom konfiguracije 6×6. Povedal je, da je šlo gor in dol brez težav in brez verig. S svojim strojem sem se zapodil navzgor in na najbolj strmém delu mi je počila guma. Unimog se je najprej ustavil, potem pa začel počasi drseti nazaj. Videl sem, da me nese proti velikim snežnim kepi in držal pesti, da bi jo zadel. Potegnil sem ročno zavoro, ugasnil motor in menjalnik pustil v prestavi. Za kratek trenutek je pomagalo, ravno toliko, da sem iz kabine skočil na podstavek dvigala ter pod zadnji kolesi vrgel verige, ki so bile na njem. Zadeva se je ustavila. A zdaj je bilo treba menjati kolo, ki tehta 150 kilogramov. Ko sem spustil na tla kovinski nogi, da bi rezervno kolo dvignil z dvigalom, je zadeva spet začela rahlo drseti. Z veliko kovinsko palico sem prebil led do ceste, potem sem to šele lahko varno storil.«



ko, da jim ne uspeva, me najamejo, da sneg odstranjujem s snežno frezo.»

UNIMOG + SPECIALNO ZNANJE = NOV POSEL

Potem je združil svoje znanje iz prejšnjega obdobja – delo na višinah in možnosti, ki

jih ponuja Unimog. »Svojega U 500 sem nadgradil z dvigalom in odtlej so zahtevna dela na višinah moje temeljno delo ter vir zaslužka. Ker želim izkoristiti Unimogovo vsestranskost, nisem hotel dvigala priviti neposredno na šasijo, ampak sem v podjetju Arko, slovenskem zastopniku znamke HI-



Pavle Unimoge vzdržuje sam, pri tem mu z velikim navdušenjem pomaga sin Jaka.

AB, težil tako dolgo, da so mi dvigalo pritrdili na križni nosilec s štirimi podpornimi nogami. Sedaj samo odvijem štiri velik vijake in šasijo s kabino odpeljem izpod dvigala ter vozilo koristim za kakšna druga opravila.«

»Unimog je odličén stroj, toda ta odličnost ima ceno. Vedno vse dela na prvi ukaz. Če je treba pri hitrosti 70 km/h vključim prednji pogon, prav tako med vožnjo vključim zaporo diferenciala. Vozila so izjemno vzdržljiva in zanesljiva, a ko pride do okvare, to nikoli ni poceni. Ko sem kupil



Do leta 2010 je bilo čiščenje in posipanje cest osnovna dejavnost podjetja.



Ob visokem snegu ga še vedno pokličejo na pomoč z njegovo snežno frezo.



Podiranje dreves na neugodnih mestih je le ena izmed dejavnosti, ki jih obvlada Pavle.

prvega, sem si mislil, da je hudičevo drag, a popravljanje je še bistveno dražje. V tem času sem se na svojih vozilih naučil vzdrževanja in popravilja teh strojev, tako da vse servise in popravila opravimo doma,« razloži Pavle in še doda, »pri starejših modelih vse postorim sam, kar se tiče mehanike, mi ta ne povzroča nobenih težav. Za novejša, ki imajo obilico elektronike, pa za slednjo rabim zunanjo pomoč. Pri novejših je več okvar na elektroniki kot pri mehaniških sklopih«.

ŠE NAPREJ SE VIDIM V TEM POSLU

»Moj Unimog 500 je že v letih in ima na grbi okoli 35.000 delovnih ur, ampak je še popolnoma uporaben – to je posebej dobra lastnost teh terencev znamke Mercedes-Benz. Se bom pa moral posodobiti, da bom ob teh strojih dokupil še kakšen tovornjak z dvigalom, s katerim bom lahko prevažal tudi tovor – predvsem material, ki ga potrebujem pri svojem delu,« razmišlja Pavle.

Pri tem nič ne omenja štirinajstletnega sina Jaka, ki nama je ves čas najinega pogovora delal družbo in so se mu oči ob vsaki omembi Unimoga zablistale. Tudi podatke o različnih modelih je kar streljal in dosti praktičnega znanja je nabral. Pavletu ne uspe oditi v garažo, ne da bi mu bil Jaka tik za petami. Mislim, da je že prepozno. Jaka je po moje pošteno okužen z Unimogovim virusom. Konec koncev bodo vedno potrebne storitve na zahtevnih terenih in pri Logondrovi družini to očitno obvladajo.



Če se na božič zlomi spojna os

»Takrat, ko so bile najhujše snežne padavine, sem zmeraj držal pesti, da bi Unimogi in oprema zdržali. Večinoma res nismo imeli težav, a tu in tam se je le zgodila kakšna okvara. Ravno na božič sem zlomil vezno os menjalnika – tista, ki je privita na kardan med motorjem s sklopko in menjalnikom. Čeprav je bil čas med božičem in novim letom, ko v Avstriji le redkokdaj dela, sem se odpeljal v Celovec na Mercedes-Benzov servis, kjer me je pričakal sam lastnik. Dal sem mu zlomljeno os, on pa je rekel, da se bo potrudil. Niti do doma se še nisem pripeljal, ko me je že poklical, naj pridem ponjo. Pri temperaturi -18 °C sem jo zmontiral in naslednji

dan s tem Unimogom spet čistil cesto. Eden izmed tamkajšnjih prebivalcev ni mogel verjeti očem, saj je videl, da smo ravno tega Unimoga prejšnji dan naložili in odpeljali domov,« s komaj opaznim zadovoljnim nasmeškom pove Pavle.





POSODOBLJENI PROIZVODI IN STORITVE

V Gothi, kjer ima Schmitz Cargobull tudi svojo proizvodnjo, so junija pripravili predstavitev najnovejših posodobitev in storitev, ki bodo predstavljene na septembrskem sejmu IAA Transportation v Hannoveru.

Tekst: **Martina Kermavner** Foto: **Schmitz Cargobull, Martina Kermavner**

Schmitz Cargobull je letošnje novosti predstavil pod geslom »Inovacije za učinkovitost transporta«. Ponujajo celovit portfelj inovativnih transportnih rešitev, ki zmanjšuje skupne stroške v voznem parku. Izboljšave so usmerjene na zmanjšanje emisij in stroškov, izboljšanje učinkovitosti hlajenja za tovor z nadzorovano temperaturo, zmanjšanje teže vozila ob ohranjanju robustnosti in

uporabo telematskih podatkov za večjo učinkovitost procesov. Velik poudarek dajejo tudi individualnim potrebam posameznega transportnega podjetja in prilagodljivosti.

SCHMITZ CARGOBULL ECOGENERATION

Prikolica EcoFLEX s poudarkom na aerodinamičnosti, je bila predstavljena lani. S svojo

obliko, ki se od prednjega dela do zadnjega spušča in po višini razlikuje za pol metra, jim je uspelo konkretno pripomoči k manjši porabi goriva. Če se prikolico v aerodinamični obliki uporablja le pri polovici transporta, preostalo pa v obliki brez znižanja, je mogoče letno prihraniti približno tisoč evrov. Z zanimivimi izpopolnitvami je prikolica postala še bolj praktična in zanimiva. Namesto



Polpriklopniki EcoFlex so lahko opremljeni tudi s ponjavo Power Curtain za hitrejše odpiranje in zapiranje.



Novi zaboji za opremo imajo aerodinamično oblikovan pokrov, v notranjosti pa ponujajo veliko prostora ter imajo izvlečni predal.

POLPRIKOLICA S.KO COOL

Izboljšan je sistem za distribucijo zraka, ki je sedaj učinkovitejši pri enakomernem hlajenju celotnega tovornega prostora in ima serijsko vgrajen telematski sistem Trailer-Connect. Polprikolica je opremljena z novimi varnostnimi funkcijami, ki so skladne s standardi TAPA TSR1, s čimer izpolnjuje najnovejša merila. TAPA (Transported Asset Protection Association) je organizacija, katere cilj je zmanjšati izgube v dobavni verigi.

Ponudili so dodatno opremo, ki zagotavlja večjo varnost vozila in tovora. Standardna oprema so utripajoče bočne označevalne luči, pri prikolicah za prevoz farmacevtskih izdelkov je poleg paketa pripomočkov »Pharma«.



Posodobljena dodatna oprema zagotavlja večjo varnost vozila in tovora, polprikolica pa je opremljena tudi z novimi varnostnimi funkcijami, ki so skladne s standardi TAPA TSR1.

standardne ponjave je sedaj na voljo s tako imenovano Power Curtain, ki pripomore k hitrejšemu nakladanju in razkladanju. Vgrajeni senzorji zaznavajo nastavitve višine in te podatke prenašajo v telematski sistem, kar omogoča večjo preglednost, tako nad prikolicami v uporabi kot celotnim voznim parkom. Shranjevalni zaboj za opremo je dobil elegantno aerodinamično obliko. Nova pridobitev poimenovana EcoPack zaradi svoje oblike pripomore k manjši porabi goriva in nudi več prostora za shranjevanje. Izboljšana je bila tudi notranja osvetlitev za dodatno varnost pri delu. Prikolica EcoGeneration je na voljo v treh različicah: EcoFIX, EcoFLEX in EcoVARIOS.



Izboljšán je sistem za distribucijo zraka, ki je sedaj učinkovitejši pri enakomernem hlajenju celotnega tovarnega prostora in ima serijsko vgrajen telematski sistem Trailer-Connect.



Na voljo je nov zaklep, ki povečuje nivo varnosti tovora.

Na voljo je tudi sistem CIS, ki se uporablja za spremljanje podatkov, kot je raven napolnjenosti baterije hladilne enote, uporablja pa se tudi za prepoznavanje vlačilcev. Solarna plošča na transportni hladilni enoti Schmitz Cargobull S.CU pomaga preprečiti preveliko izpraznitev zagonske baterije agregata in s tem preprečuje, da bi se baterija pri preveliki izpraznitvi poškodovala.

HLADILNE ENOTE

Na voljo sta hladilni enoti S.CU 2.0 in S.CU 1.0 na dizelski pogon ter S.CUe na baterijski pogon. Posodobitev pri S.CU 2.0 omogoča 15-odstotni prihranek goriva in nižjo stopnjo hrupa. Njegovo težo jim je uspelo zmanjšati za skoraj 50 kilogramov. Omenjeni model je na voljo v izvedbi MonoTemp in MultiTemp za večtemperaturni režim.

Emisijsko optimiziran S.CU 1.0 z robustnim in znanim dizelskim motorjem Perkins se lahko uporablja v katerem koli sektorju in je primeren tudi za prevoz v državah z nizko kakovostjo goriva. S.CU 1.0 je na voljo samo v izvedbi MonoTemp. Obe različici S.CU ustrezata direktivi EU o emisijah Stage V. Pri obeh enotah je zaslon lažje berljiv zaradi večje pisave, jasne ikone in bolj intuitivne strukture menijev v posodobljeni programski opremi, prispevajo k večjemu udobju uporabnika. Do vseh informacij lah-



Posodobljene hladilne enote nudijo do 15 odstotkov manjšo porabo goriva in so skoraj 50 kilogramov lažje.

ko dostopa tudi na zaslonu S.CU z uporabo menija Smart Trailer.

Električna hladilna enota S.CUe ne ustvarja nobenih emisij in je zasnovana posebej za uporabo v mestnem prometu.

POLPRIKOLICA S.KO CITY

Dvoosni polpriklonnik S.KO CITY je opremljen s ploščami Ferroplast in okretnim krmilnim sistemom. Skupaj z dvizžno prvo osjo je posebej primeren za mestna središča in urbana območja. Serijsko ima vgrajen telematski sistem TrailerConnect za regulacijo temperature.

Transportnim podjetjem so na voljo prilagodljivi paketi opreme, ki omogočajo, da prikolico prilagodijo svojim potrebam. Naročijo se lahko vzdolžne in stranske predelne stene za prikolice v multitemp sektorju. Na voljo je tudi široka paleta možnosti navpičnega in vodoravnega zavarovanja tovora,



Dvoosni polpriklonnik, z dvizžno prvo in krmiljeno drugo osjo, je posebej primeren za mestno dostavo.



Nova vrtljiva lestev z dvema stopnicama na obeh straneh, omogoča udoben in varen dostop do notranjosti.

skupaj z različnimi pritrdilnimi elementi za zabojnike in palete v povezavi z letalskim ali večnamenskim podom.

S.KO CITY je opremljen z električno hladilno enoto S.CUe. Energijo za električni hladilni agregat proizvaja hidravlični generator v vlačilcu. Nadgradnja je narejena iz plošč Ferropplast, ki izboljšajo izolacijo za deset odstotkov in so lažje za približno dva odstotka. Centralna električna omarica vsebuje vse električne priključke na enem, lahko dostopnem mestu. To omogoča enostavno vzdrževanje in servisiranje vseh električnih komponent.

Nova vrtljiva lestev z dvema stopnicama na obeh straneh, omogoča udoben in varen dostop do notranjosti. Večje in po višini nastavljive prečke imajo protizdrsno površino. Varnost je še večja z opcijo Safety Start – ko je lestev v uporabi, se hkrati aktivira zavora.



Nadgradnja je izdelana iz inovativnih plošč Struktoplast, ki so oblikovane v obliki satja. Lahka zasnova omogoča, da prikolica tehta približno 600 kilogramov manj kot podobni modeli vozil v tem segmentu.



ZABOJNIK ZA SUHI TOVOR S.BO PACE

Novi zabojnik za suhi tovor S.BO PACE je bil predstavljen konec leta 2021 in izdelan v britanski tovarni. V Zaragozi v Španiji pa bo Schmitz Cargobull pričel s proizvodnjo zabojnika S.BO PACE za evropsko tržišče.

Prikolica je standardno opremljena s telematiko TrailerConnect. Nadgradnja je izdelana iz inovativnih plošč Struktoplast. Plošče so oblikovane v obliki satja. Lahkotna struktura omogoča, da prikolica tehta približno 600 kilogramov manj kot podobni modeli vozil v tem segmentu.

Pri naročilu je na voljo široka paleta možnosti, kot so tirnice za pritrditev tovora, prosojna

Zahvaljujoč prosojni strehi je v notranjosti zelo svetlo, izbirati pa je mogoče med dvokrilnimi in dviznimi rolo vrati.

streha, dvizna ploščad in dve različni možnosti vrat: dvokrilna ali dvizna vrata. Poleg tega imajo osi Rotas garancijo za en milijon prevoženih kilometrov ali šest let.

Z novo prikolicco se uvaja tudi novo ime S.BO, ki se uporablja za prikolicce, ki nimajo nadzorovane temperature. Poleg novega S.BO PACE je v tem segmentu na voljo tudi preizkušen S.BO EXPRESS s ploščami Ferropplast ali robustno jekleno nadgradnjo S.BO Steel.

POPOLNOMA ELEKTRIČNI POLPRIKLOPNIK S.KOE

Schmitz Cargobull ima na voljo tudi hladilniško polprikolico s hladilno enoto na baterijski pogon in osjo prikolicce z rekuperacijo energije za okolju prijazen transport tovora. S.KOe COOL je popolnoma električna hladilna enota, opremljena z vgrajeno elektroniko, baterijskim sistemom in osnim generatorjem, kar pomeni, da je skoraj brez

emisij. Vozilo s certifikatom Piek je tudi izjemno tiho.

NOVA PREKUCNA PRIKOLICA S.KI

Z novo generacijo kesonov in šasij na modelu S.KI je prihranek na teži do 230 kilogramov. Prihranek je odvisen od dolžine in izvedbe šasije. Prenovljena je zaščita podvozja, ima izboljšano rokovanje in robustnost. Za generacijo šasij S.KI s pocinkano izvedbo velja 10-letna garancija proti rjavenju.

Nova Light šasija različic S.KI je bila posebej razvita za uporabo z optimizirano nosilnostjo na cestah, gradbiščih in lahkih terenskih poteh. Inovacija z jeklenim okvirjem šasije je ena najlažjih na trgu. Ponuja tako večjo stabilnost in torzijsko togost med kipanjem kot tudi boljšo ekonomsko učinkovitost med vsakodnevno uporabo.

Na voljo so štiri različne dolžine šasije (sistemске dolžine 7,2, 8,2, 9,6, 10,5), odvisno od uporabe, stopnje obremenitve in želene prostornine zaboja. Na voljo je v treh izvedbah, in sicer standardna, lahka različica za posebno visoko nosilnost ali heavy-duty različica za posebej težko uporabo. Začetek proizvodnje novega prekucnega polpriklopnika S.KI je predviden konec prvega četrtletja 2023.

Na voljo pa so tudi nove nadgradnje za prekucnik M.KI.



Prekucniki so opremljeni z novo generacijo šasij in kesonov, ki omogočajo do 230 kilogramov prihranka pri masi.

AKCIJSKA PONUDBA TOVORNIH PNEVMATIK MICHELIN



EKO SKLAD SUBVENCIJA
100 EUR*
+ **DODATNI**
CLUB PRO VOUCHER
30 EUR*



PRENESITE LETAK IN IZBERITE
MED VEČ, KOT 50 RAZLIČNIMI
VODILNIMI, POGONSKIMI
IN PRIKOLIČNIMI
PNEVMATIKAMI!



SKENIRAJTE
QR KODO:



*Za pnevmatike, ki ustrezajo pogojem, objavljenim na www.prigo.si/akcije/club-pro-jesenska-akcija-michelin.



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

NAROČILA
IN DODATNE
INFORMACIJE:

LJ 051 659 217, Gašper
MB 041 373 770, Benjamin
MB 051 217 700, Vida
CE 051 681 681, Matej

KR 031 639 788, Rafko
NM 041 745 003, Zdravko
NM 041 509 060, Jasna
KP 051 277 998, Robert



International Bus and Coach Trade Fair

**A new mobility
concept.**



**18-21
Oct**

2022

**Recinto Ferial
ifema.es**





NEKAJ MED VOŽNJO TRAKTORJA, TOVORNJAKA IN HIŠE

Ste že kdaj pomislili, da bi vozili hišo dolgo 11 in široko 6 metrov? Tudi sam nisem nikoli pomislil na kaj takšnega. Toda letos poleti sem jo vozil. Ne ravno hišo, ampak dumperja znamke Terex takšnih mer. Tudi visok je kot sleme manjše pritlične hiše – skoraj 5 metrov.

Tekst: **Emil Šterbenk** Foto: **E. Šterbenk, B. Kolšek**

Potovali smo po deželah bivše Jugoslavije in ustavili smo se tudi v Pljevljah (Črna gora). Tam sem pred več kot desetletjem in pol vodil pripravo programa varstva okolja, tako da sem si »nabral« kar nekaj prijateljev. Ti so mi pomagali uresničiti dolgoletno željo – peljati dumperja. Če bi se potovanje končalo v Pljevljah, bi bil sam z

njim popolnoma zadovoljen in bi se z nasmehom odpeljal domov.

BREZ DUMPERJEV V PREMGOVNIKU NE GRE

V Rudniku premoga Pljevlja A.D. kopljejo lignit, zelo podoben tistemu v Velenju. Črnogorski lignit je bližje površini (sedaj ga kopljejo na

globini okoli 100 metrov), zato premoga ne kopljejo pod zemljo, ampak v dnevnem kopu. Takšno izkopavanje brez dumperjev ni mogoče, saj z njimi odstranjujejo prekrivko (tako imenujejo plast nad premogom).

Trenutno imajo v premogovniku 42 dumperjev, od katerih jih je 17 orjakov TR 100 znamke Terex – torej več kot tretjina. In takšnega



sem lahko поблиže spoznal. Ljubiša Čurčić je z mano sodeloval pri programu varstva okolja, sedaj pa je v vodstvu premogovnika. Ko sem ga prosil za pomoč, me je povezal s predsednikom odbora direktorjev, Dušanom Janjuševićem. Ta je bil takoj za stvar in naju s sodelavcem pospremil do roba dnevnega kopa, kjer naju je prepustil mlademu vozniku Nikoli Obreniću, s katerim smo takoj šli v akcijo.

OGROMNA MRCINA

Terex TR 100 v dolžino meri skoraj 11 metrov – malo manj kot običajen dvoosni avtobus, a ima krajšo medosno razdaljo – vsega dobre štiri in pol metre. Na zunanjem delu vzvratnih ogledal je širok skoraj šest metrov, najvišja točka pa je na skoraj petih metrih. Voznik gleda okolico z višine večje od štirih metrov – skoraj kot bi sedel na strehi visokopodnega avtobusa.

Prazno vozilo tehta več kot 67 ton, njegova nosilnost pa znaša spoštljivih 90,7 tone, kar pomeni (tehnično) največjo dovoljeno maso vozila 157,7 tone. Nosilnost Terexa TR 100 je 100 ameriških ton (1 tona /tonne/ je 907 kg). Razmerje med maso vozila in največjo nosilnostjo je – upošteva veličnost in robustnost vozila izredno ugodno – saj znaša 1 : 1,35.

Dumper vozi po šestih pnevmatikah dimenzij

Ne le novi stroji, tudi vzdrževanje je pomembno



Dušan, Janjušević, predsednik odbora direktorjev premogovnika v Pljevljah, je povedal: »Delovanje premogovnika je odvisno od dumperjev, zato skrbimo, da vozni park nenehno posodabljam. Enako ali še bolj pomembno je njihovo vzdrževanje. Vsakih 100 ur obratovanja naši vzdrževalci opravijo mali, po 250 urah pa veliki servis.

27.00-49. Laže si te mere predstavljamo, če jih 'prevedemo' v centimetre: premer platišča znaša 124, premer celotne pnevmatike okoli 240, njena širina pa 68,6 centimetra.



Premog se nahaja na globini okoli 100 metrov in ves material nad njim je treba odstraniti.



Že s spuščnim tovornim zabojem je Terex visok skoraj pet metrov. Izpušni plini ogrevajo zaboj, da tovor pozimi nanj ne primrzne.

MOTOR (SKORAJ) ZA TRI TOVORNJAKE

Pri Cummins izdelujejo najrazličnejše agregate in motorje za vozila ter tudi plovila. Pri tem Terexu so se odločili za 12-valjni 37,8-litrski motor (valji razporejeni v obliki črke V), ki bi lahko poganjal tudi manjšo lokomotivo. Veliki dizelski motor, pri za to prostornino relativno visokih 2.100 vrt/min, zmora 783 kW oziroma 1.050 konjskih moči. Pri 1.300 vrt/min razvije največji navor 4.631 Nm. Ob manjših obremenitvah za prisilno polnjenje motorja z zrakom skrbi prvi turbopolnilnik, ob potrebi po večji moči pa elektronski možgani vključijo še drugega.

POGON NA ZADNJI DVOJNI KOLES

Tudi menjalnik je ameriški – šeststopenjski avtomatski Allisonov (s hidravličnim pretvornikom navora), ki vozniku omogoča tudi ročno poseganje v njegovo delovanje. Terexova največja hitrost znaša slabih 48 km/h, toda v premogovniku z dumperji vozijo počasne-

je. Pogonska os ima dvostopenjsko redukcijo – prva je v diferencialu, druga pa v bočnih reduktorjih. Skupno prenosno razmerje pogonske osi je $i = 29,70$, kar je popolnoma drugače kot pri cestnih vozilih. Razlog za tako veliko redukcijo so velika kolesa in relativno majhna hitrost velikega prekucnika.



Ta oljno-dušični valj igra vlogo vzmeti in blažilnika hkrati.



Avtomatskemu menjalniku ukazuje enostavna prestavna ročica, na desni je ročica retarderja, ki jo je treba premikati z občutkom – sploh pri praznem vozilu.



Pri dumperju je vse veliko in več kot 180 cm velik voznik je ob njem videti čisto majhen.

KJE JE IZPUŠNA CEV?

Šel sem okoli in okoli dumperja, a izpušne cevi ni bilo nikjer. Potem so mi razložili, da je izpuh pri dumperjih speljan skozi konstrukcijo tovarnega zaboja, da ogreva njegovo dno in stranice. Če tega ne bi bilo, bi material pozimi primrznil na kovino. Računati moramo, da Pljevlja ležijo na nadmorski višini 700 metrov in da so tam zime pošteno hladne.

TOKRAT SEM SE POČUTIL MAJHEN

Od daleč Terex ni videti takšna mrcina, kot je v resnici. Do ne prevelike kabine vodita dve 'stopnišči'. Za prvo stopnico, ki je gibljivo vpeta, je treba nogo pošteno dvigniti. Kabina je stisnjena na levo stran vozila pod veliko zaščito tovarnega zaboja. Ta preprečuje, da bi kabino poškodoval tovor, ki ga prevažata dumper. Kabina ima prostor za voznika in spremljevalca ter je široka manj kot dva metra. Nima stojne višine, je dokaj dob-



Armatura plošča je starinska, a nudi vse (nujno) potrebne informacije.

ro oblažena, ni pa tako mehko vpeta kot pri tovarnjakih na dolge proge. Sedel sem za volan in ugotovil, da imam dovolj prostora, saj je voznik tudi podobno visoke postave kot jaz.

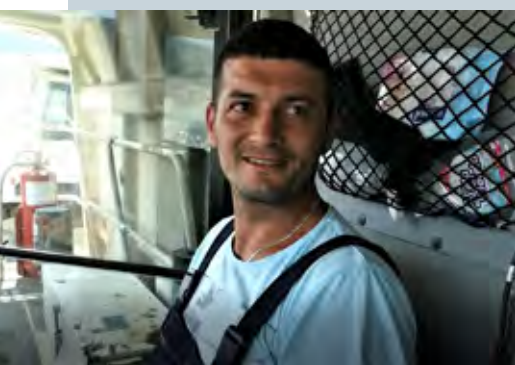
KOT V LEKARNI

Ko smo se povzpeli do kabine, nisem mogel verjeti svojim očem. Ta je bila zelo pedantno očiščena. Nikola je seveda videl moj zaboden pogled in mi je med smehom razložil: »To ni zaradi vas, tako čiste so vse kabine. Voznik tukaj preživi dobrih sedem ur dnevno, kar je dosti bolj prijetno v čistem okolju. Po stopnicah pridemo v škornjih ali delovnih čevljih, za vožnjo pa obujemo copate.«

Verjetno sem bil edini, ki je v kabino vstopil kar v čevljih, s katerimi je hodil po prašni cesti v premogovniku. Ne nisem bil, tudi snemalec Branko se ni sezul. Dragi rudniški vozniki, oprostite.

Sanjska služba

Nikola mi je povedal: »Moj oče je vso delovno dobo preživel v premogovniku in tudi on je voznik dumperja. Vedno je bil moj vzor, dumper pa stroj, ki sem si ga želel voziti. Niti 24 let še nisem napolnil, ko se mi je želja uresničila. Zdaj po štirih letih sem z delom več kot zadovoljen. To je moja sanjska služba.«



VOŽNJA NI PREVEČ ZAHTEVNA (OB DOBRIH POGOJIH)

Ker sem pred tem pozorno opazoval Nikolovo vožnjo in ga vmes spraševal o komandah, sem kar poprijel za delo. Prazno vozilo je bilo treba zapeljati do mesta za nalaganje. Ne boste verjeli: čisto enostavno. Volan je za tako glomazno vozilo

izjemno majhen, saj me je spominjal na tistega v električnih avtomobilčkih v lunaparkih. Armatura plošča postreže le z najnujnejšimi podatki in je takšna, kot so bile v tovarnjakih pred tridesetimi leti. Menjalniška ročica je na las podobna tisti v mojem starem mercedesu W 123, le dve prestavi več ima. Rohnenje motorja se v kabini presenetljivo malo sliši. Nenavadno je to, da Allisonov avtomatski menjalnik navzgor pretika pri 1.600 motornih vrtljajih ali še višje. Danes tovarnjaki z bistveno manjšimi motorji pretikajo pri 1.200 vrtljajih ali celo nižje. Toda pri tem ogromnem stroju ni šale in če hoče voznik z njim peljati 90-tonski tovor, mora biti ves čas v območju največjega navora. Vožnja je z izjemo širine zelo podobna kot z običajnim dvoosnim prekucnikom. Transmi-

sije so odlično uglasene in pri prestavljanju ni »cukanja«.

1.275-LITRSKA POSODA JE DOVOLJ ZA EN DAN

Ko sem Nikolo vprašal, kolikšna je poraba goriva, mi je diplomatsko odgovoril: »Če so pogoji dobri, veliko popije, če pa so slabi, motor popije zelo veliko.« Pozneje sem dobil tudi uradne podatke. Terexi povprečno porabijo med 55 in 60 litrov goriva na uro, »delajo« pa v treh izmenah – seveda če vremenske razmere to dopuščajo. Vožnja dumperja je v povprečju dolga 1,8 kilometra. Ob takšnem tempu je treba rezervoar napolniti vsak dan.

TO BI TUDI SAM Z VESELJEM POČEL

Ker sem bil za volanom tega velikana prvič, sem bil čisto zadovoljen, da sem ga peljal praznega. Poln se obnaša čisto drugače in ima svoje muhe. V podjetju zahtevajo, da ima voznik dovoljenje kategorij C in E. Potem se vožnje dumperja priuči. Nimajo inštruktorjev, ampak mladega voznika najprej spremlja izkušen kolega. Ko ta ugotovi, da je 'zelenec' pripravljen za samostojno vožnjo, je uvajanje zaključeno.

Potem ko sem z dumperjem prevozil samo eno prazno furo in doživel tudi, kakšna je vožnja v naloženem vozilu, se z Nikolo popolnoma strinjam. Res je sanjska služba. No, morda pozimi ali po razmočenih rudniških poteh ni tako prijetno – je pa zato večji izziv. Naj zaključim tako, kot je v filmu 'Ko to tamo peva' ob drugačni priložnosti rekel Pavle Vuisić: »I tata bi, sine!«

Tehnični podatki Terex TR 100

MOTOR

KTA38C 12-valjni turbodizelski, oblike V, vodno hlajeni

prostornina (l)	37,8
moč (kW / KM pri vrt./min)	783/1.050 pri 2.100
največji navor (Nm pri vrt./min)	4.631 pri 1.300

PRENOS MOČI

6-stopenjski avtomatski menjalnik s hidravličnim pretvornikom navora, pogon na zadnji kolesi, pogonska prenaša z dvojno redukcijo, prenosno razmerje: i=29,7

PODVOZJE IN ZAVORE

Zaprto vzdolžni nosilec, pravokotne prečke z integralnim prednjim odbijačem. Spredaj – posamični obesi Terex s prilagodljivima oljno-dušičnima valjema, zadaj – toga prečka, vzmetena z ročičevjem oblike A in prilagodljivima oljno-dušičnima valjema; zavore: spredaj – suha diska, zadaj večkolturne – prisilno oljno hlajene

MERE IN TEŽE

dolžina × širina × višina (mm)	10.802×5.935×4.850
medosna razdalja (mm)	4.570
masa praznega vozila (kg)	68.260
največja dovoljena masa (kg)	158.880
Prostornina tovornega zaboja (m3)	41,6 (zravnano s stranicami) 57 (nasuto)
posoda za gorivo (l)	1.275
pnevmatike spredaj / zadaj (palci)	27.00-49



Darko, GLT



Aleksander Motnikar, Pošta Slovenije



Gašper Bajc, Floro transport



Jaka Martelanc, Jerebtrans



Ljubiša Ilić, TTJ Transport



Uroš Kolarič, Avtotransporti Kolarič

Pošljite nam slike svojih vozil

Avtorske slike za objavo v rubriki nam pošljite na elektronski naslov: transport@tehnis.si, s pripisom imena in priimka voznika ter podjetja. Slike morajo biti v ustrezni kakovosti za tisk.

Uredništvo si pridružuje pravico do izbora fotografij za objavo.



SLOVENSKOSLOVENIAN
LOGISTIČNO LOGISTIC
ZDRUŽENJE ASSOCIATION

Kibernetska varnost v logistiki in brezpapirno poslovanje

na 7. tradicionalni konferenci



KEEP IT SIMPLE.

IT V LOGISTIKI & PROIZVODNJI 2022

5. OKTOBER 2022, GZS LJUBLJANA

Rešitve in dobre prakse
bodo predstavila podjetja:
A1, Epilog, SmartCom, Telprom, Trinet ...

BREZPLAČNA UDELEŽBA.

Prijave na:
slz-keepitsimple.si

Better safe, than sorry!



PARTNERJI



epilog



MEDIJSKI PARTNERJI



Zgrabi priložnost za uspešno prihodnost.

Izberi program



Vpisi že
potekajo.

B&B šola po tvoji meri



Usposabljanja s področja cestnega prometa in logistike

KODA 95

- Pridobitev temeljne kvalifikacije - kode 95
- Redna usposabljanja - podaljšanje kode 95

USPOSABLJANJE DISPONENTOV

- Pridobi certifikat strokovne kvalifikacije "Disponent"

Poglej termine



*Odloči se za kakovost, strokovnost
in prilagodljivost v postopku usposabljanja.*



B&B POKLICNA USPOSABLJANJA