

Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

Transport & LOGISTIKA



SEPTEMBER 9/2025
LETNIK 25 • ŠTEVILKA 257

www.etransport.si

CENA 3,90 EUR



ZGODBE IZ KABINE
Jure Bračko



OZS IN GZS
Zahteve slovenskih prevoznikov



TEHNIKA
Thermo King EcoMode



VOZILI SMO

MAN eTGX & eTGS



TEST

Ford Transit Custom Multicab



PREDSTAVITEV

Renault Trucks E-Tech D

Novi Actros L z voznikovo kabino ProCabin

NOVA OBLIKA UČINKOVITOSTI.

Oblikovanje, ki se izplača: inovativna voznikova kabina v novem vozilu Actros L združuje aerodinamiko, udobje in varnost – za še večjo učinkovitost na cesti.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



in Mercedes-Benz sta zaščiteni blagovni znamki Mercedes-Benz Group AG. Naročnik oglasa: Autocommerce, d.o.o.

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 Orbanič,
dr. Bojan Beškovnik, Matej Jurgele,
Janez Kukovica, Boštjan Saje, inž. log.,
Stane Leben, dr. 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

e-pošta: marketing@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 €**.

Poština 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.

Ujetniki tranzitnega prometa

Vsako leto bolj se potrjuje dejstvo, da je količina prometa na slovenskem avtocestnem omrežju presegla tisto, ki še omogoča normalen – tekoč promet, a za takšne razmere niso krivi domači vozniki, temveč tranzitni promet. Tu pač ne moremo uiti dejstvu, da Sloveniji leži na križišču dveh zelo pomembnih prometnih koridorjev. Peti koridor poteka od Lizbone prek Barcelone in Ljubljane do Kijeva – povezuje Južno, Srednjo in Vzhodno Evropo. Deseti koridor poteka od Münchna prek Jesenic in Ljubljane do Beograda in Carigrada – povezuje Srednjo in Jugovzhodno Evropo ter Azijo.

Za boljšo predstavbo, kaj in zakaj se dogaja na našem omrežju, je najbolje, da si ogledamo številke – najbolj obremenjen avtocestni odsek v Sloveniji je na ljubljanski obvoznici, in sicer relacija Koseze–Ljubljana Brdo. Povprečni letni dnevni promet, ki govori o številu vozil, ki v 24 urah na tem odseku peljejo v obe smeri, je tam leta 2013 znašal 75 tisoč vozil, deset let pozneje, je bila ta številka že 89.500 vozil, kar predstavlja skoraj 23-odstotno povečanje prometa! Številke več kot osemdeset tisoč pa beležijo še trije odseki ljubljanske obvoznice pri Brezovici, Malencah in Zadobrovi. Ob takšni gostoti prometa, le ta brez zastojev preprosto ni več mogoč in vsak izredni dogodek, kot je okvara vozila, nesreča ali vzdrževalna dela, poskrbi, da se zastoj podaljša še na ceste, ki se nanj navezujejo, pa tudi vzporedne lokalne ceste. Zato ni nič več nenavadnega, da na primer voznik na sončen septembrski dan, pri le 280 prevoženih kilometrih, stoji kar v šestih zastojih na avtocesti. Vsi upi, da bo tretji vozni pas nekoč razrešil problem, so utopični, ob krajih levega pasu, nizki vozniki kulturi predvsem tranzitnih voznikov, ter še vedno močnem trendu naraščanja prometa, ga bo morda le začasno malce omilil, a gost promet z zastoji bo ostal stalnica. Prav tako bodo ostala stalnica vse bolj pogosta vzdrževalna dela, ki jih zahtevajo preobremenjene ceste. Edina rešitev bi bila zmanjšanje tranzitnega prometa, kar pa je še težje izvedljivo od izgradnje tretjega pasu, ki se meri v letih, če ne desetletjih.

Za prevoznike ter voznike tovornjakov to zagotovo ne pomeni nič dobrega – vsakodnevno čakanje v dolgih deset in več kilometrskih kolonah na voznem pasu, ure in ure izgubljenega časa, zamude pri dostavi ter ne nazadnje večji stroški goriva. Gospodarska in okoljska škoda, ki jo povzročajo zastoji, sta veliki, a politike nič od tega ne 'boli', zastojem se lahko izognejo tudi z uporabo helikopterja, če je to potrebno, vsi drugi pa ostajamo ujetniki zastojev in tranzita.

Boštjan Paušer, glavni urednik



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



34 Predstavitev: Renault Trucks E-Tech D Electric



Obletnica:

48 25 let Volva v Sloveniji



46 Predstavitev: Mercedes-Benz GenH2

- | | | | |
|-----------|--|-----------|--|
| 6 | Novice: Slovenija in svet | 58 | Pravni nasveti: Prevoznikova odgovornost |
| 24 | Intervju: Peter Pišek in Milan Slokar | 64 | Zgodbe iz kabine: Jure Bračko |
| 28 | Vozili smo: MAN eTGS in eTGX | 70 | Predstavitev: Minibusi Aveuro |
| 34 | Predstavitev: Renault Trucks E-Tech D Electric | 74 | Reportaža: Historama |
| 40 | Tehnika: Slovenski vmesniki | 80 | Tehnika: Thermo King ECOmode |
| 44 | Predstavitev: Hyundai Xcient | 82 | Test: Ford Transit Custom Multicab |
| 46 | Predstavitev: Mercedes-Benz GenH2 | 86 | Test: Farizon SV |
| 48 | Obletnica: 25 let Volva v Sloveniji | 92 | EPAL: Deklaracija o skladnosti |
| 52 | Intervju: Peter Ktrašnik | 94 | Retro: Volkswagen LT |
| 54 | Aktualno: Zaposlovanje kadrov iz tretjih držav | | |

NOVA GENERACIJA DAF XF



Gonilna sila vašega uspeha

Nova generacija DAF XF je že postavila neverjetne standarde učinkovitosti, varnosti in udobja voznika.

Zdaj najnovejši modeli dvigujejo standarde z neverjetnim naborom inovacij, ki zagotavljajo do 3 % večjo učinkovitost porabe goriva, manjše emisije CO₂, izboljšano zaščito in nižjo raven hrupa. DAF transport učinkovitosti – gonilna sila vašega uspeha!

CORDIA

CORDIA d.o.o. – DAF CENTER, PE MEDVODE, Finžgarjeva 15, 1215 Medvode, Slovenija, Tel: +386 (0)1 36 25 700, E-mail: info@cordia.si
CORDIA d.o.o. – DAF CENTER, PE MARIBOR, Bohova 70, 2311 Hoče, Maribor, Slovenija, Tel: +386 (0) 2 80 51 600, E-mail: infomb@cordia.si

DAF

SCANIA

Lidl Slovenija dostavlja z električnim tovornjakom

Lidl Slovenija je naredil pomemben korak na poti k trajnostni prihodnosti transporta. Kot prvi trgovec v Sloveniji uvaja popolnoma električno dostavno vozilo, v sodelovanju s pogodbenim partnerjem Transport Franc Soršak in proizvajalcem Scania. Električno vozilo bo oskrbovalo Lidlove trgovine po vsej državi, prvenstveno pa bo namenjeno dostavam v središče Ljubljane, kjer bo prispevalo k zmanjšanju izpustov in hrupa v mestnem okolju. Novo vozilo Scania P230E B6x2*4 je zasnovano za mestni in primestni transport. Opremljeno je z najmodernejšo generacijo baterij s kapaciteto 416 kWh, za potrebe podjetja pa sta bili vgrajeni tudi hladilna komora, ki omogoča prevoz pri temperaturah do -20 °C, ter dvizna ploščad za enostavnejše dostave.



Učinkovitejša logistika in vlaganje v zeleno prihodnost

Električno dostavno vozilo je del širše poslovne strategije, ki so jo v Lidlu Slovenija sprejeli na ravni mednarodne Skupine Lidl. Prizadevajo si za učinkovito izrabo prevoznih zmogljivosti in omejevanje voženj brez tovora, zato nenehno optimizirajo poti glede na potrebe trgovin. V preteklem poslovnem letu so dosegli kar 95 % izkoriščenost vozil, kar pomeni, da so vozila optimalno zapolnjena in ne prihaja do praznih voženj. Poleg tega so v poslovnem letu 2023 uvedli lastni prevzem blaga pri dobaviteljih in



Gorenc®

STROJI Z DOBRIM IMENOM

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

Obnova (peskanje, lakiranje) kamionskih platišč

Pred obnovo



Po obnovi



VINFAST

VinFast prihaja v Evropo

Vietnamski VinFast bo svoje električne avtobuse prvič predstavil na prihajajočem sejmu Busworld Europe 2025, ki bo potekal od 3. do 9. oktobra v Bruslju. Na sejmu bo VinFast predstavil dva električna avtobusa, modela EB 8 in EB 12. Oba modela sta zasnovana v skladu s standardi EU, EB 12 pa je v celoti homologiran v skladu s predpisi UNECE in CE. Tehnični podatki in dimenzije niso znani, znano pa je, da električni avtobusi uporabljajo tehnologijo baterij LFP (litij-železo-fosfat), imajo baterijsko kapaciteto do 422 kWh in zagotavljajo do 400 kilometrov realnega dosega. Dobavitelja baterij za VinFast sta CATL in Gotion.

Čeprav dimenzije uradno še niso znane, lahko na podlagi fotografij trdimo, da je EB 12 solo 12-metrski avtobus, medtem ko je EB 8 8-metrski midibus. Kot poudarja proizvajalec, električni avtobusi VinFast v Vietnamu obratujejo že štiri leta in so postavili temelje za prvo omrežje električnih avtobusov v tej državi. Podjetje trenutno beleži proizvodno zmogljivost 1.500–2.000 električnih avtobusov letno, vsi proizvodni procesi pa so v skladu s standardi.





tako skrajšali njihove prevožene poti za približno 13.000 kilometrov na letni ravni. Pomemben del pristopa k trajnostni logistiki predstavlja tudi vlaganje v elektrifikacijo transporta in uporabo zelene energije. Tako so marca letos v sodelovanju s partnerjema Pfeifer in Schmitz Cargobull v voznik park dodali prvi popolnoma električni polpriklopnik z baterijsko električno hladilno enoto. Gre za 100-odstotno brezemisijsko transportno sredstvo, s čimer je Lidl Slovenija postal prvo podjetje v Sloveniji z uporabo takšne tehnologije.

IVECO

Posebna serija Iveca tudi v Sloveniji

Iveco je ob petdeseti obletnici znamke pripravil posebno serijo modela S-Way, ki je svojega lastnika dobila tudi v Sloveniji – zanj so se odločili pri podjetju Tojal. Ob okrogli obletnici so v Torinu predstavili omejeno serijo modela S-Way Limited Edition Anniversario. Ta je opremljen s posebno zunanjo podobo, ki obeležuje 50 let podjetja, ter z izbrano dodatno opremo za atraktiven zunanji videz tovornjaka. V notranjosti ima prilagojene preproge, varnostne pasove in oblažninje sedežev ter armaturno ploščo v usnju z italijansko zastavo.

Omejena serija je na voljo v le 250 primerkih, ki jih je mogoče naročiti v beli, sivi in barvi šampanjca, v pogonski konfiguraciji 4 x 2 z dizelskim motorjem. Tovornjak, ki je dobil slovenskega lastnika, nosi zaporedno številko osem.



MAN

Nomago prevzel 10 novih avtobusov

Avtobusni prevoznik Nomago je posodobil svoj voznik park z desetimi novimi linijskimi avtobusi MAN Lion's Intercity. Dvoosni avtobusi, ki bodo namenjeni predvsem linijskim prevozom, so opremljeni s sodobnim dizelskim vrstnim šestvaljnim motorjem, ter samodejnim menjalnikom. Oprema vključuje tudi varnostne in asistenčne sisteme, ki povečujejo nivo varnosti za voznika in potnike.



KRONE PROFI LINER



KER

POTREBUJEM

PRAVEGA

PROFESIONALCA

OB SEBI



TAKOJ
SKENIRAJTE QR KOD
IN IZVEDITE VEČ!



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





KÖGEL

Kögel širi tovarno v Burtenbachu

Po odprtju proizvodnega obrata za proizvodnjo panelov za modele Kögel Cool Liteshell, Kögel začneja dodatno širitev proizvodnih zmogljivosti v Burtenbachu. Nemški proizvajalec je ob prisotnosti mestnih oblasti in predstavnikov podjetja Kögel Trailer slovesno obeležil začetek gradbenih del za širitvi tovarne v Burtenbachu, s ciljem ustvariti dodatne proizvodne zmogljivosti za prihodnjo serijsko proizvodnjo modela Kögel Cool Liteshell. Ta naložba je del dolgoročne strategije rasti podjetja. Načrtovana širitev bo prinesla nova delovna mesta in gospodarsko okrepila Günzburg.

SETRA

Turistični avtobus na vodik

Daimler Buses je napovedal širitev svoje obstoječe ponudbe vozil z ničelnimi emisijami z začetkom testiranja prvega turističnega avtobusa Setra na vodikov pogon. Novo predstavljena Setra S 517 HD z gorivnimi celicami si deli pogonske komponente s tovornjakom na vodik Mercedes-Benz GenH2, po uradnih podatkih pa naj bi doseg s polnim rezervoarjem za vodik znašal vsaj 800 kilometrov. Avtobus ima dva rezervoarja, ki lahko shranita do 46 kilogramov vodika, modul gorivnih celic moči 300 kilovatov pa je dobavilo podjetje cellcentric, skupno podjetje Daimler Truck (matična družba Setre) in skupine Volvo. Osrednji elektromotor ima dolgotrajno moč 320 kilovatov oziroma največjo kratkotrajno moč 400 kilovatov z največjim navorom 1.368 Nm oziroma 2.470 Nm. Vgrajen je tudi baterijski sklop, ki služi za začasno shranjevanje električne energije in kritje največjih obremenitev (na primer med pospeševanjem).



PLANEN
PONJAVE VRHUNSKE KVALITETE

IZDELAVA IN
POPRAVILO
PONJAV

Zaposlimo delavca v proizvodnji ponjav.

Če se vidiš v kolektivu kot je naš,
kjer je delo dinamično in raznoliko, si pravi.
Nudimo zaposlitev
za nedoločen čas.
Prijava pa sprejemamo
na e-naslov:
natasa.planen@siol.net

www.planen.si
tel.: +386 4 50 20 800



Zaupajte ponjavi, ki ne ščiti le vašega tovara, temveč tudi vaš ugled!



ZŠAM

33. šoferska nedelja na Rogli

Na Rogli je potekala že tradicionalna 33. šoferska nedelja v organizaciji Združenja šoferjev in avtomekanikov Zreče. Tradicionalni dogodek že vrsto let združuje šoferje, ljubitelje varne vožnje, prometne kulture in vseh oblik prometne vzgoje. S srečanjem na Rogli vsako leto gradijo močno povezano in odgovorno skupnost šoferjev ter vseh, ki jim je mar za varnost in spoštovanje v prometu.

Na dogodku so se zbrali tudi starodobniki ter motoristi, lastniki motorjev Gold Wing, v sklopu srečanja pa je bil predstavljen tudi električni tovornjak MAN eTGX.

SCHMITZ CARGOBULL

Schmitz uvaja mobilni servis

Schmitz Cargobull širi svojo ponudbo storitev in ponuja univerzalno mobilno storitev za vzdrževanje, popravila in rezervne dele za podporo na kraju samem, s svojim voznim parkom servisnih kombijev, ki temelji na franšizi. Ta storitev zagotavlja maksimalne obratovalne čase zaradi krajših izpadov, poleg tega pa omogoča tudi izvajanje vzdrževanja in popravil v lastnih prostorih stranke ali celo na cesti.

Nov koncept servisnih kombijev podjetja Schmitz Cargobull je inovativna rešitev podjetja za občutno izboljšanje kakovosti storitev in večjo bližino strankam na trgu. Mobilne storitve bodo izvajane bodisi prek razširjene mreže obstoječih servisnih partnerjev bodisi prek neodvisnih posameznih podjetij, organiziranih na osnovi franšize. Poleg tega Schmitz Cargobull podpira svoje franšizojemalce z vrsto storitev, vključno z IT, obdelavo, izdajanjem računov in dobavo delov.

Portfelj mobilnih storitev vključuje popravilo okvar, preglede, vzdrževanje, naknadno vgradnjo, skupaj s tehnično podporo na kraju samem in usposabljanjem za stranke in servisne partnerje. Kar zadeva izdelke, portfelj storitev zajema tako polpriklopnike Schmitz Cargobull kot hladilne agregate podjetja Schmitz Cargobull in drugih proizvajalcev ter telematiko.

Koncept bo uveden v več fazah v obdobju treh do štirih let. Schmitz Cargobull začne pilotno fazo v Nemčiji, preden bo storitev razširil z dodatnimi kombiji v različnih državah.



KÖGEL
BECAUSE WE CARE

MAJHNA TEŽA ZA VEČJO UČINKOVITOST



Vaš Kogel partner v Sloveniji

Petrans d.o.o.

Jurčkova cesta 234

1000 Ljubljana, Slovenija

E-mail: matej.valenci@petrans.si

GSM: 051 608 744

E-mail: tomaz.rajk@petrans.si

GSM: 041 338 900

www.petrans.si

- VEČ TOVORA
- DOKAZANO VARČEVANJE Z GORIVOM
- DOKAZANA STABILNOST

Odkrijte LIGHT PLUS.
www.kogel.com



VOLKSWAGEN

Transporter z razširjeno ponudbo

Znamka Volkswagen Gospodarska vozila je dodatno razširila ponudbo nove generacije modelske serije Transporter. Po klasičnem furgonu (prevoz blaga) in kombiju (prevoz potnikov) so na trgu sedaj na voljo še tri dodatne različice.

Transporter kesonar z dvojno kabino in veliko tovarno površino, Transporter Krpan za kombinirani prevoz blaga in potnikov (od 38.578 EUR) in na njem zasnovani Transporter L-Krpan s predelno steno v obliki črke L v tovarnem prostoru (od 38.312 EUR). Tudi te modele je mogoče konfigurirati s turbodizelskim ali električnim pogonom, furgoni pa so poleg tega lahko opremljeni še s hibridnim pogonom.



POČIVALIŠČA

Veliko pomanjkanje parkirnih mest za tovornjake v Nemčiji

Raziskava evropskega avtomobilskega kluba (ACE) je pokazala ogromno prenatrpanost parkirišč ob avtocestah v Nemčiji, zlasti v vzhodnem delu. Študija je med 15. aprilom in 3. junijem zajela 132 počivališč ob nemških avtocestah, kjer je na voljo skupno 5.088 standardnih parkirnih mest za tovornjake, dejansko pa je bilo tam parkiranih 7.664 tovornjakov. V najslabših primerih je bilo na parkiriščih dva- do trikrat več tovornjakov kot parkirnih mest, le 16 odstotkov počivališč pa je imelo prosta parkirna mesta za tovornjake. Prav tako so na 100 od 132 počivališč (76 odstotkov) zaznali parkiranje tovornjakov v situacijah, ki so ogrožale promet.

Po podatkih Nemškega zveznega združenja za cestni promet BVG (Bundesverband Güterkraftverkehr) poleg parkirnih mest pogosto primanjkuje tudi sanitarnih prostorov. Razmere bi lahko še poslabšala širitev infrastrukture za polnjenje električnih tovornjakov, BVG pa poziva k poenostavitvi dovoljenj za gradnjo parkirnih mest, tudi ob avtocestah.



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**



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

modra številka
080 80 19

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



SAILUN TYRE

Sailunove pnevmatike so dobra izbira za vsakega prevoznika, ki išče kakovostne pnevmatike po dostopni ceni.

Uroš Nastran
NASTRAN d.o.o.

Pnevmatike Sailun so nas prepričale s svojo konkurenčno ceno in kvaliteto.

Jernej Jerman
LOGISTIKA JERMAN ML, d.o.o.

Pred leti smo poskusno vzeli nekaj tovornih pnevmatik Sailun in smo bili presenečeni nad količino prevoženih kilometrov. Tako jih kupujemo še danes.

Blaž Bregar
INTERPRO, NAPREDNE STORITVE, d.o.o.

Nova pogonska pnevmatika:
TRANSPORT PRO D



Nova vodilna pnevmatika:
TRANSPORT PRO S



SFR1

SDR1

STL1

SDL1

★ ★ ★ ★ ★
EUROTON®
KAKOVOSTNI AVTODELI

euroton.si

MAN

MAN povečuje proizvodnjo na Poljskem

MAN še povečuje proizvodnjo v svoji tovarni v Niepołomicach (blizu Krakova), da bi dosegel dnevno proizvodno zmogljivost 225 vozil. Poljska tovarna od 2. junija deluje v treh izmenah namesto prejšnjih dveh, je povedal vodja tovarne MAN Bogdan Lis. Marca letos je proizvajalec zaposlil že več kot 400 novih mehanikov in monterjev, s čimer se je skupno število zaposlenih v poljski tovarni povečalo na približno 3.850 (okoli 3.000 neposredno pri MAN-u in dodatnih 800 pri logističnem partnerju BCUBE).

Tovarna MAN v Niepołomicach je začela obratovati leta 2007 in trenutno proizvaja vse serije tovornjakov – od lahkih distribucijskih do modelov za dolge prevoze (nad 16 ton NDM, ki predstavljajo približno 65 odstotkov proizvodnje). Ker se velika večina proizvedenih vozil dobavlja strankam v EU (vključno z

Nemčijo), Niepołomiche zdaj zasedajo osrednji položaj v evropski proizvodni mreži MAN-a, naraščajoča proizvodnja pa le še dodatno poudarja strateški pomen poljske lokacije za MAN.

**IVECO**

Tata motors v prevzem Iveca

Le malo po praznovanju 50. rojstnega dne bo Iveco verjetno dobil nove lastnike – ponudbo za nakup je dalo indijsko podjetje Tata Motors, ki bi kupilo kontrolni delež in vsem drugim delničarjem ponudilo možnost odkupa njihovih delnic. Tata Motors bi za 3,8 milijarde evrov kupila kontrolni delež v podjetju Iveco, ki je v lasti družine Agnelli (prek podjetja Exor N.V.), da bi svoji diviziji gospodarskih vozil (CV) – ki bo kmalu uvrščena na borzo – zagotovila prepotrebno tehnološko moč in globalni doseg. Ponudba 14,10 evra na delnico v gotovini, po kateri bodo prodane delnice družine Agnelli, velja za vse, ki želijo prodati svoje delnice, vendar ne vključuje izredne dividende v višini 5,50-6 evrov od prodaje divizije Iveco Defence Vehicles, ki se je izločila iz skupine Iveco in bo prodana podjetju Leonardo.

Skupina Iveco, ki dobiva nove lastnike, vključuje podjetja Iveco Bus, FPT, Heuliez in Astra Special Vehicles. Upravni odbor Iveca je ponudbo soglasno podprl, Exor N.V. – največji delničar Iveca s 27,06 % delnic in 43,11 % glasovalnih pravic – pa se je nepreklicno zavezal, da bo svoj delež prodal. Financiranje je v celoti zavarovano, Tata Motors pa obljublja varnost dokončanja del in močno podporo Ivecovemu poslovanju, zaposlenim in zastavljeni razvojni strategiji. Ponudba je predmet regulatornih odobritev EU, celoten postopek pa naj bi bil zaključen do sredine prihodnjega leta.

Iveco in divizija za gospodarska vozila pri Tata Motors skupaj ustvarita letni promet v višini 22 milijard evrov in postajata pomembno podjetje na svetovnem trgu gospodarskih vozil. S tem prevzemom bo Iveco dobi potrebno stabilnost, sredstva za naložbe v razvoj in lažji dostop do številnih trgov.

KL-TF d.o.o.
Kajuhova ulica 4
8250 Brežice

Slovenija



**AUTHORIZED
 DISTRIBUTOR**
2025

Alcoa® Wheels is a product brand of Howmet Aerospace.



Kristina Rudan

tel: +385 (0) 98 673 490
tel: +386 (0) 70 458 453
e-mail: kristina@kl-tf.si





DAF

Amsterdam kupuje 40 električnih smetarjev

Mesto Amsterdam kupuje 40 električnih tovornjakov DAF XD za odvoz odpadkov. Tovornjaki DAF XD Electric 6x2 bodo dobavljeni leta 2026 z različnimi tipi nadgradenj, od katerih bo vsaka zasnovan za določeno uporabo.

Naročilo popolnoma električnih tovornjakov DAF je del ambicije Amsterdama, da čim bolj zmanjša emisije CO₂. Pomemben dejavnik pri odločitvi mesta Amsterdam za izbiro tovornjakov DAF XD Electric je bila njihova združljivost z nadgradnjami. Tovarniško je mogoče baterijske sklope namestiti na različne položaje na šasiji, zato izdelovalcem nadgradenj ni treba premikati električnih komponent, poleg tega pa je na voljo dovolj prostora za montažo opreme, kot so na primer podporne noge.

Tovornjaki bodo opremljeni s štirimi različnimi tipi nadgradenj in s tremi (od največ petih) baterijskimi sklopi LFP s kapaciteto 105 kWh. Ti napajajo elektromotor z močjo 170 ali 220 kilovatov. Za napajanje opreme, vključno z nadgradnjo in hidravličnimi dvigali, bodo vozila opremljena z električnim odgonom ePTO z močjo 90 kilovatov.

MERCEDES-BENZ

Novi Axor za brazilski trg

Mercedes-Benz do Brasil, brazilska podružnica podjetja Daimler Truck, je pred kratkim na brazilskem trgu predstavil novi tovornjak Mercedes-Benz Axor. Mercedes-Benz Axor je opremljen s 13-litrskim motorjem Mercedes-Benz OM 460, ki je na voljo v različicah s 380 ali 450 konjskimi močmi, moč pa se prenaša prek 12-stopenjskega avtomatiziranega menjalnika PowerShift 3 Advanced. Novi tovornjak je na voljo le kot vlačilec, vendar v dveh konfiguracijah, 4x2 in 6x2. Kupci novega Axorja lahko izbirajo le med spalno kabino z nizko streho in spalno kabino z visoko streho. Izvršni direktor podjetja Mercedes-Benz Trucks, Achim Puchert, je poudaril, da je z lansiranjem novega Axorja Mercedesov portfelj v Južni Ameriki bolj popoln in robusten kot kadar koli prej, hkrati pa Brazilija ostaja eden najpomembnejših trgov za tovornjake Mercedes-Benz.



100% brez emisij.



Popolnoma električni hladilnik S.KOe COOL

Z baterijsko-električno hladilno napravo in rekuperacijsko osjo prikolice. Popolnoma usklajene komponente izolacije FERROPLAST®, hladilnega agregata S.CU in telematike TrailerConnect® zagotavljajo optimalne rezultate hlajenja. Različica E je popolnoma brez emisij.

Več informacij na
schmitz.cargobull.com/emissionsfrei

BUSWORLD

Največji avtobusni sejem doslej

Od 4. do 9. oktobra 2025 bo bruseljski Expo znova gostil Busworld Europe, največji mednarodni sejem, namenjen izključno avtobusni industriji. Kot edini svetovni sejem, ki se osredotoča izključno na avtobuse in njihovo celotno dobavno verigo, Busworld Europe združuje proizvajalce vozil, nadgrajenj, dobavitelje, upravljavce, prometne organe in strokovnjake za mobilnost z vsega sveta. Zadnja izvedba leta 2023 je pozdravila več kot 40.000 strokovnih obiskovalcev, pričakovanja za leto 2025 pa so še večja. Letošnji sejem zaznamuje opazna širitev: razstavni prostor se je povečal s 75.000 na 82.000 kvadratnih metrov, kar odraža nenehno rast in dinamiko svetovnega sektorja potniškega prometa. S skoraj 550 potrjenimi razstavljalci je sejem že v celoti zapolnjen, kar poudarja neprekosljiv pomen Busworlda kot vodilnega dogodka za proizvajalce vozil, dobavitelje sistemov in inovatorje. Od pogonskih sklopov z ničelnimi emisijami in avtonomne tehnologije do notranjosti, programske opreme in poprodajnih rešitev – zastopani bodo vsi vidiki industrije.



Številne svetovne premiere

S 85 potrjenimi proizvajalci avtobusov Busworld Europe 2025 predstavlja neprekosljivo predstavitev avtobusov v vseh segmentih cestnega potniškega prometa: mestni avtobusi, medkrajevni in turistični avtobusi, midibusi, minibusi, VIP in shuttle avtobusi, vključno z avtonomnimi modeli in vsemi glavnimi tehnologijami pogonskih sklopov. Po močnem valu novih predstavitev leta 2023 je bilo tudi za letos že napovedanih več svetovnih premier, sledile pa bodo še dodatne.

Kongres Busworld in konferenca ZEB: od politike do prakse

Vzporedno s sejmom, Busworld Europe ponuja dvodnevni (6. in 7. oktobra) kongresni program s petimi tematskimi sklopi: rešitve za digitalno mobilnost, varnost avtobusov, prihodnost potovanj z avtobusom na dolge razdalje, družbeno-ekonomski temelji potniškega prometa in upravljanje sistemov za javne službe. Med udeleženci so javni prevozniki in zasebni operaterji, javni oddelki za mobilnost, proizvajalci, dobavitelji in oblikovalci politik EU.

ALL ABOUT BUS, COACH AND PEOPLE

WWW.BUSWORLDEUROPE.ORG

busworld EUROPE BRUSSELS
4-9 OCT 2025

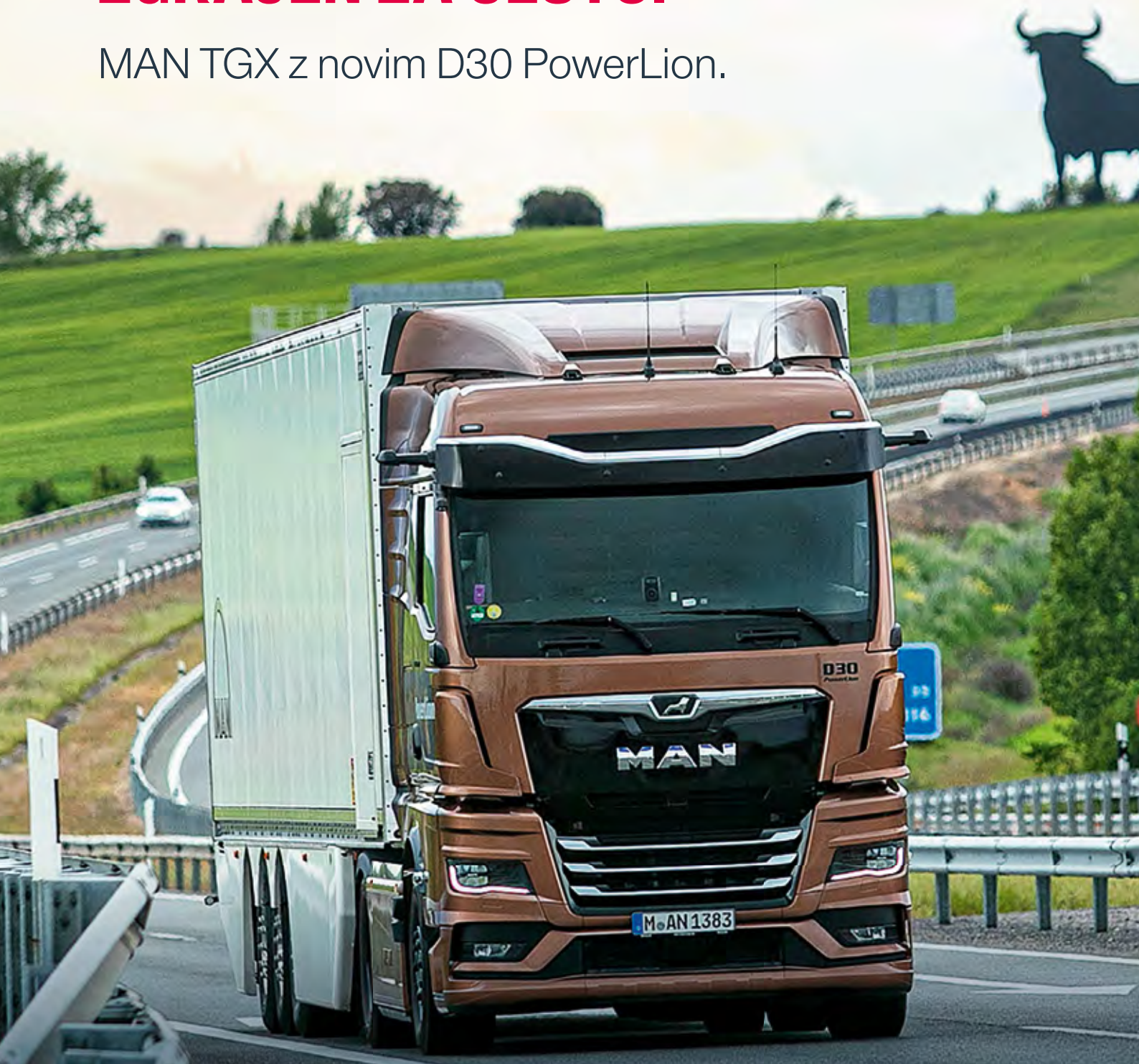


DRUGE
RAZSTAVE BUSWORLD

SOUTHEAST ASIA **JAKARTA** | 20-22 MAY 2026
TÜRKIYE **ISTANBUL** | 17-19 JUNE 2026

HVALJEN S STRANI NOVINARJEV. ZGRAJEN ZA CESTO.

MAN TGX z novim D30 PowerLion.



Brez blefa. Samo dejstva. Po vsej Evropi je skoraj 20 neodvisnih novinarskih testov postavilo MAN TGX z novim pogonskim sklopom D30 PowerLion na test. Rezultati govorijo sami zase: izjemno udobje, izjemna učinkovitost porabe goriva in rekordna zmogljivost. Od Nemčije do Avstrije, Francije do Španije in Italije, novinarji se strinjajo – ta tovornjak zmore vse.

To ni le trditev. To je dejstvo, ki ga podpirajo resnični testi in dosledne pohvale strokovnjakov iz industrije. Izvedite več na: www.man.eu

#SimplifyingBusiness



ZANESLJIV PARTNER NA POTI ZA VOZNIKE, PREVOZNIKE IN UPRAVLJALCE VOZNIH PARKOV

Shell je v Sloveniji v zadnjih letih močno razširil svojo prisotnost – danes ima že 40 maloprodajnih bencinskih servisov. Odlikuje jih vrhunska kakovost goriv, ki jih uporabljajo in priporočajo najboljši, med njimi prestižni Ferrari, s katerim Shell prav letos praznuje 75 let tesnega partnerstva. A Shell nikakor ni zgolj ponudnik goriv za osebna vozila.

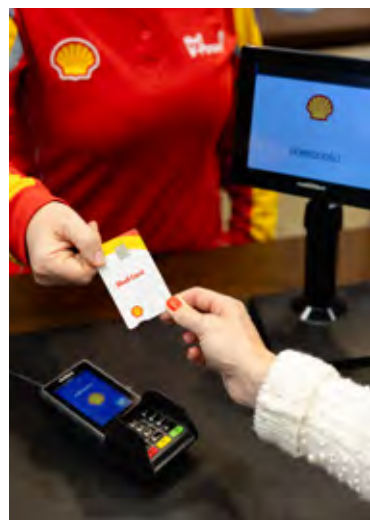
Foto: Shell Adria

Shell že več kot 30 let lajša tegobe avtoprevoznikov in upravljalcev vozniških parkov, saj ponuja celovite rešitve za mobilnost, ki segajo daleč onkraj točenja goriva. Shellove dizelske črpalke, prilagojene potrebam avtoprevoznikov, se nahajajo na strateških lokacijah po Sloveniji in Evropi. Omogočajo hitro in učinkovito oskrbo z gorivom, kar je ključno za pravočasne dostave in nemoten potek logistike. Poleg tega Shell sodeluje s številnimi partnerskimi servisi, kjer je sprejeta Shell plačilna kartica – v Evropi je teh skoraj 40.000.

SHELL PLAČILNA KARTICA: VSE NA ENEM MESTU

Shellova plačilna kartica je nepogrešljivo orodje za vsako transportno podjetje. Z njo lahko vozniki in upravljalci vozniških parkov plačujejo gorivo, cestnine, mostnine, predornine, parkirišča, pralnice, servise, olja in maziva, ter še mnogo več; vse to brez gotovine in brez skrbi. Preko platforme Shell Fleet Hub je mogoče spremljati stroške, aktivirati storitve, urejati poročila in celo uveljavljati vračilo davka in trošarin za nakupe v tujini.

EETS: PRIHODNOST CESTNINJENJA Z ENO NAPRAVO



Shell transportnim podjetjem omogoča enostavnejše plačevanje cestnin po Evropi z uporabo EETS rešitve; to je enotnega sistema elektronskega cestninjenja. Prevozniki lahko izberejo enega od dveh sistemov, ki ju Shell omogoča preko EETS naprave, to sta Toll4Europe in Telepass SAT oziroma še modernejši K1. Z eno samo napravo je trenutno mogoče plačevati cestnine v 17 evropskih državah, odvisno od tega, kateri sistem stranka izbere, seznam držav



pa se vsako leto širi. Zadnja v vrsti držav, kjer je cestnino mogoče plačevati s Shell kartico, je Češka, ki je po novem – enako kot Slovenija in še številne druge evropske države –, vključena v oba sistema. To pomeni, da lahko prevozniki z eno napravo plačujejo vse cestninske obveznosti v državah, kot so Avstrija, Nemčija, Italija, Francija, Švica, Poljska, Madžarska, Slovaška, Bolgarija in druge, naslednja, ki se jim bo pridružila v letu 2026, pa bo Nizozemska. Poleg tega sistem vključuje tudi plačilo večine predorov in mostov, vključno s ključnimi skandinavskimi povezavami.

POPUSTI, OBVESTILA IN PRILAGODLJIVOST

Shellova EETS naprava omogoča popuste, enostavno prestavljanje med vozili, aktivacijo novih držav ter urejanje nastavitvev v Shell Fleet Hub-u. Stranke so redno obveščene o novostih – od sprememb cen in kazni do novih servisov, parkirišč in zapor pomembnih cestnih povezav. Shell tako ni le ponudnik goriv, temveč zanesljiv partner, ki razume potrebe sodobnega transporta. Z rešitvami, ki poenostavijo poslovanje, zmanjšajo stroške in povečajo učinkovitost, je prava izbira za prevoznike in voznike, ki želijo brezskrbno vožnjo doma in po Evropi.

Več o aktualni ponudbi za poslovne stranke ter voznike osebnih vozil najdete s klikom na QR kodo.





KNORR-BREMSE

Knorr-Bremse širi tovarno v Aldersbachu

Nemški Knorr-Bremse, vodilni svetovni proizvajalec zavornih in krmilnih sistemov za gospodarska vozila, je napovedal širitev svoje glavne tovarne v Aldersbachu na Bavarskem. Nemško podjetje načrtuje skupno naložbo v višini približno 125 milijonov evrov, vključno s sredstvi iz Inovacijskega sklada EU. Površina tovarne se bo razširila za približno četrtino, razširjeni del pa naj bi po navedbah proizvajalca začel obratovati spomladi 2027. Sam obrat bo pripravljen na obsežno proizvodnjo popolnoma električnih krmilnih sistemov.

Zanimivo je, da je obrat v Aldersbachu tudi največji obrat za tovarnjake Knorr-Bremse v Evropi, saj na tej lokaciji vsako leto proizvedejo približno 2 milijona kolutnih zavor in več kot 5 milijonov mehatronskih komponent za zavorne sisteme. Tovarna v Aldersbachu je bila ustanovljena leta 1980 in se je do danes razvila v obrat, ki zaposluje več kot tisoč ljudi iz več kot 30 različnih držav.

KONFERENCA

Trajnostni razvoj cestnega prometa

Konferenco, ki bo v petek, 26. septembra 2025, ob 10. uri, v sodobni kongresni dvorani Povodni mož na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani in združuje ključne akterje s področja prometa, gospodarstva in infrastrukture, organizirata Sekcija za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije v okviru Slovenskega centra za krožno gospodarstvo in Združenje za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije, pod častnim pokroviteljstvom Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije. Letošnja konferenca bo osredotočena na tri strateško pomembna področja: podporno delovanje države in institucij za razvoj gospodarstva, izboljšanje pretočnosti na slovenskih cestah ter izgradnjo sodobne logistično-gospodarske infrastrukture. V ospredju bodo tudi izzivi zelenega prehoda in krožnega gospodarstva, digitalizacije in kadrovskih potreb, ki vse bolj oblikujejo prihodnost panoge. Dogodek bo tako priložnost za odprt in konstruktiven dialog med predstavniki ministrstev, stroke, podjetij in prevoznikov.



Zanesljiv partner za pnevmatike in vulkanizerske storitve



KUMHO TIRE



KMA12
on/off vodilna + prikolica



KXD10
pogon

EVERGREEN

drive to the future



ETR31
prikolica



EDR51
pogon

MIRAGE TIRES



MG638
pogon



MG768
on/off pogon

Možne so napake v tekstu. Fotografije so simbolične.



PRIGO, d.o.o., Brezovica
E | trgovina@prigo.si
www.prigo.si

Servisni center Brdo
Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana
T | +386 (0)1 365 82 22

Servisni center Hoče
Miklavška cesta 53D, 2311 Hoče
T | +386 (0)2 606 07 40

PODJETJE PETRE PRAZNUJE 35 LET

Družinsko podjetje Petre d.o.o. s sedežem na Vranskem bo decembra letos praznovalo 35 uspešnih let obstoja, razvoja, rasti in partnerstev.

Začetki obrtniške dejavnosti podjetja segajo v leto 1982, že 35 let pa je podjetje organizirano kot družba z omejeno odgovornostjo. Poleg zanesljive ekipe zagotavljajo tudi visoko kvaliteto storitev in materiala proizvodov, hitro ter kvalitetno montažo, svetovanje in celovite rešitve.



Prireditveni šotori in skladiščne hale

Podjetje »Petre šotori – hale d.o.o.« je poleg ponudbe **skladiščnih šotorov in hal** z aluminijastimi konstrukcijami tudi eden največjih slovenskih ponudnikov **kakovostnih prireditvenih, VIP in ostalih šotorov** različnih dimenzij, pagod, paviljonov, hitro sestavljivih paviljonov, odrov, podov, catering opreme in ostalih komponent za uspešno izvedbo najrazličnejših prireditev in dogodkov, v svoji ponudbi pa imajo tudi program za zaščito ter varovanje. Razpolagajo z več kot **80.000 m² prireditvenih in skladiščnih šotorov** za namen najema. Na Vranskem, kjer je sedež podjetja, si je možno ogledati njihove referenčne objekte; skladiščne šotore, poslovno - skladiščno halo in prireditvene šotore. Zadnja novost, ki so jo uvedli je Vento šotor z atiko, ki je edinstven, eleganten šotor z izgledom dvorane in je namenjen najrazličnejšim VIP dogodkom

Najvišji standardi kakovosti in poslovanja

Nenehno se prilagajajo spremembam na trgu,

dnevno načrtujejo in udeležujejo nove ideje ter skrbijo za zadovoljstvo svojih strank.

V podjetju imajo že več let vpeljana standarda kakovosti: ISO 9001 in ISO 14001, ponašajo pa se tudi z odličnimi bonitetnimi ocenami ter številnimi nagradami in priznanji s področja poslovanja. Poleg slovenskega trga so močno zastopani tudi na avstrijskem, hrvaškem in v Italiji.

Podjetje Petre d.o.o. poleg nenehnega razvoja na področju prireditvenih in skladiščnih šotorov v svoje poslovanje tudi redno uvaja ter nadgrajuje digitalizacijo. Pri svojem delu sledijo zelenim trendom, si prizadevajo za ohranjanje okolja, izobraževanje zaposlenih, partnerskih odnosih, posebno skrb pa namenjajo tudi dobaviteljem ter odnosom do strank. Verjamejo v svojo vizijo, storitve, izdelke, zaposlene in v blagovno znamko Petre, kar je ključ do uspeha.



ALUMINIJASTI SKLADIŠČNI ŠOTORI IN INDUSTRIJSKE HALE



PETRE
Pokrijemo vse priložnosti

ŠOTORI - HALE

- lastna proizvodnja
- maksimalno prilagajanje dimenzij
- kratki dobavni roki
- hitra in enostavna montaža
- mobilnost
- skladnost z zakonodajo
- nakup ali najem



35 LET


PRIREDITVENI
ŠOTORI


SKLADIŠČNE
HALE


DODATNA
OPREMA


SERVIS IN
PROIZVODNJA

PETRE šotori – hale d.o.o. / Čepље 51 / SI-3305 Vranksko / Slovenija / E info@petre.si / T 03 703 21 00

FIAT DUCATO za 19.754 EUR + DDV



USTVARJEN ZA MARLJIVE

- Jamstvo do 200.000 km
- Paket za zaščito kabine

FIAT
PROFESSIONAL

Povprečna poraba goriva: 13,7 – 7,5 l/100 km. Emisije CO₂: 460 – 198 g/km. Uradna vrednost emisijske stopnje: Euro 6d. Specifične emisije NOx: 0,0704 – 0,0426 g/km. Vrednost specifične emisije trdnih delcev pri dizelskih motorjih: 0,0069 – 0,0002. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Navedena cena 19.754 EUR velja za model Ducato Furgon 30L 2.2 Multijet 120 brez vključenega DDV, z že upoštevanim popustom 1.500 EUR (z DDV) v primeru financiranja preko SKB Leasing. Več o jamstvu in ponudbi dodatne opreme si lahko preberete na spletni strani fiatprofessional.si. Podatki so bili pravilni v času priprave oglasa. Pridržujemo si pravico do sprememb. Cenik velja do razprodaje zaloge oz. do preklica. Slike so simbolične in lahko prikazujejo opremo, ki je na voljo za doplačilo ali kot dodatna oprema. Avto Triglav d.o.o., Ljubljana, Baragova ulica 7D, SI-1000 Ljubljana.

TRATON**Skupina Traton združuje raziskave in razvoj**

Čeprav so posamezne blagovne znamke skupine Traton do sedaj samostojno razvijale nove tehnologije, bo ta proces v prihodnje združen v skupni oddelek za raziskave in razvoj.

Sodelovanje med blagovnimi znamkami skupine Traton se zdaj še dodatno krepi, saj bodo raziskave in razvoj v veliki meri centralizirani. Približno 9.000 zaposlenih iz oddelkov za raziskave in razvoj podjetij znotraj skupine Traton (Scania, MAN, International in Volkswagen Truck&Bus) se združuje pod en krovni oddelek, ki ga vodi Niklas Klingenberg.

Poleg tega bo približno 3.000 dodatnih zaposlenih v oddelku za raziskave in razvoj ostalo dodeljenih posameznim blagovnim znamkam in bodo še naprej razvijali rešitve, specifične za blagovne znamke. Poudarek bo na razvoju modularnih komponent, ki jih je mogoče uporabljati pri več blagovnih znamkah. Ista tehnologija bo ustrezala različnim ravnam zmogljivosti in s tem različnim zahtevam strank.

**SUPERPANTHER****Kitajski SuperPanther bo proizvajal tovornjake v Evropi**

Kitajski SuperPanther je podpisal pogodbo z avstrijskim proizvajalcem gospodarskih vozil Steyr Automotive za proizvodnjo električnih tovornjakov. Po uradnih podatkih bosta podjetji združili moči z namenom uresničitve serijske proizvodnje visoko učinkovitih električnih tovornjakov. Podpisani sporazum pomeni tudi vstop kitajskega proizvajalca na evropski trg. Manfred Eibeck, namestnik predsednika nadzornega sveta podjetja Steyr Automotive, je med podpisom sporazuma poudaril, da Steyr Automotive zelo ceni strateško partnerstvo s podjetjem SuperPanther. Strateško partnerstvo bo združilo avstrijske izkušnje v proizvodnji vozil s sodobnimi proizvodnimi tehnologijami in kitajskim strokovnim znanjem pri razvoju električnih pogonskih sistemov.



Prvi izdelek tega sodelovanja, eTopas 600, je električni vlačilec, posebej prilagojen za evropski trg. Opremljen je z visoko učinkovitimi baterijami LFP z dosegom 500 kilometrov, električno osjo, ki jo je razvil SuperPanther, visokonapetostno platformo z 876 volti in integriranim sistemom za upravljanje temperature z inteligentnim upravljanjem energije.

**Skupaj v digitalno prihodnost.**

Strokovnjaki na področju digitalizacije transporta, z več kot 23 let izkušenj na največjih trgih zahodne Evrope.



**Upravljanje
poteka dela**



**Upravljanje
delovnega časa**



**Spremljanje
parametrov vožnje**



**Upravljanje
dokumentov**

navteh

Navteh d.o.o. & LX track d.o.o. | Kersnikova 17 A | SI-3000 Celje | Slovenija
+386 (0)3 425 76 77 | info@navteh.si | www.tracknav.eu

LX track

MERCEDES-BENZ Mercedes VLE do Rima

Mercedes-Benz je z električnim prototipom VLE vozil iz Stuttgarta v Rim, da bi na dolgih vožnjah predstavil zmogljivosti nove električne platforme Van Electric Architecture. Mercedes-Benz VLE je električna različica bodočega naslednika razreda V, na voljo pa bodo tudi različice s klasičnim in hibridnim pogonom. Prvi modeli so napovedani za prihodnje leto, skupaj z VLE pa naj bi se pojavili tudi večji VLS in tovarne različice, torej modeli, ki naj bi nadomestili Vita. Z najsodobnejšo električno tehnologijo naj bi imel električni VLE doseg več kot 500 kilometrov, Mercedes-Benz pa poudarja, da je njihov cilj postaviti nove standarde luksuza in učinkovitosti za večnamensko potniško vozilo.

VLE, ki je na fotografijah še vedno prekrit s kamuflažo, je z le dvema 15-minutnima polnjenjema prevozil 1.090 kilometrov. Pot je vodila čez Alpe, Mercedes-Benz pa poudarja, da je krmiljenje zadnjih koles precej olajšalo vožnjo po strmih serpentinah.



MAN MAN Slovenija z novim vodstvom

S prvim julijem 2025 je Evelyn Kassel prevzela vlogo generalne direktorice podjetja MAN Truck & Bus Slovenija. Gospa Kassel je prva ženska, ki bo v 30-letni zgodovini podjetja prevzela vlogo generalne direktorice v Sloveniji – in hkrati prva direktorica med vsemi podružnicami znotraj skupine MAN Truck & Bus SE.

Evelyn Kassel se je slovenski ekipi pridružila iz Južne Koreje, kjer je zadnja tri leta delala kot vodja prodaje tovornjakov za MAN Truck & Bus Korea in

regijo AustralAsia. V Ljubljani se bo osredotočila na krepitev položaja MAN-a na slovenskem trgu in pospešitev strategije rasti podjetja. Njena kariera pri MAN Truck & Bus SE se je začela leta 2014 kot vodja strategije cen. Leta 2016 se je pridružila MAN Truck & Bus Austria kot vodja strategije prodaje in razvoja poslovanja, nato pa leta 2018 prevzela vlogo vodje načrtovanja prodaje pri MAN Truck & Bus UK. Leta 2022 je svojo pot nadaljevala v Aziji kot vodja prodaje tovornjakov MAN za Korejo in regijo Avstralija in Azija.

Ob novem imenovanju je podala tudi kratko izjavo: »Počaščena in navdušena sem, da prevzemam vlogo generalne direktorice MAN Truck & Bus Slovenija. Veselim se srečanja z našimi strankami in partnerji ter gradnje dobrih odnosov v Sloveniji, da bi pospešili skupne priložnosti za rast naših podjetij. Zelo sem navdušena, da se bom pridružila uspešni ekipi v Ljubljani, raziskovala čudovito državo in prispevala k oblikovanju prihodnosti trajnostne mobilnosti ter postavljanju novih standardov v panogi.« Evelyn Kassel bo nasledila Jana Löwhagna, ki se bo po treh uspešnih letih v Sloveniji vrnil v Nemčijo in prevzel vlogo vodje prodaje avtobusov za Evropsko regijo.




TAB

Energija v gibanju



Startne baterije TAB so vir energije za vsa sodobna vozila. S pomočjo dovršene tehnologije startne baterije za tovorna vozila izražajo energijo, ki traja in traja, s čimer presežejo vsa pričakovanja.

www.tab.si

TAB d.d. Poslovalnica Ljubljana
Ulica Jožeta Jame 14, 1000 Ljubljana, T: 01 518 72 42 | E: info.lj@tab.si
TAB d.d. Poslovalnica Maribor
Koroška cesta 49, 2000 Maribor, T: 02 250 11 60 | E: info.mb@tab.si

STARODOBNIKI Drugi vzpon na Ljubelj

Ljubitelji starodobnih tovornjakov so se prvo soboto v septembru že drugič podali s svojimi vozili iz Naklega do Ljubelja. Na pot se je letos odpravilo 18 vozil, ki so vsa brez težav prispela do platoja nekdanjega mejnega prehoda. Poleg vožnje je srečanje namenjeno tudi prijetnemu druženju, ki ga večina peš nadaljuje vse do koč na Starem Ljubelju.



Zupanič

POWER LINE

Nove priklovice linije POWER LINE imajo izjemne lastnosti

Ponujajo več in tehtajo manj. Transportna storitev ima novi standard

Zupanič d.o.o., pooblaščen prodajalec Schwarzmüller in Hüffermann prikolic v Sloveniji

t: 051 600 654 | e: boris@zupanic.si | w: www.zupanic.si

SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE



SREČANJE PREVOZNIŠKIH DRUŽIN

Partner:



Generalni
razstavljaivec:



Diamantni
razstavljaivec:

Aleksander Svetelj d.o.o.

Zlati
razstavljaenci:



Srebrni
razstavljaenci:



Bronasti
razstavljaenci:



Razstavljaenci:



Podporniki:





TRENTNO GOSPODARSKO OKOLJE SLOVENSKIM PREVOZNIKOM NI PRIJAZNO

Slovenski avtoprevozniki bodo 27. septembra spet imeli vsakoletno srečanje slovenskih prevoznških družin in prevoznih podjetij, tokrat že deveto po vrsti. To bo priložnost, da se ob številnih težavah, ki jih spremljajo v njihovem poslu, tudi nekoliko razvedrijo, hkrati bo to tudi priložnost za kakšno aktualno sporočilo politiki.

Tekst: Janez Kukovica Foto: Janez Kukovica, arhiv DARS

PETER PIŠEK: POSLOVANJE V PREVOZNIŠTVU VSE BOLJ PREŽETO Z ADMINISTRATIVNIM BALASTOM

Recimo najprej kaj na splošno o gospodarskem okolju, v katerem deluje avtoprevoznikstvo.

»Kar bom rekel, bo slišati zelo dramatično, a trenutno gospodarsko okolje pri nas je ne le do nas prevoznikov, temveč do celotnega gospodarstva skrajno neprijazno.

Zato se nam dogaja, da se prevozna in logistična podjetja selijo v tujino, selijo se tudi tuje multinacionalke. Vzrok pa je preprosto: imamo prenormirano poslovno okolje in imamo prevelike davčne obremenitve. Doslej nam še pod nobeno vlado ni šlo tako slabo.«

Avtoprevozniki ste zelo alergični na razne zakonske predpise, ki vas administrativno obremenjujejo. Lahko navedete kak novejši eklatanten primer tega?

»Najnovejši primer nepotrebnega administrativnega obremenjevanja je uvedba dodatnih evidenc za spremljanje dela voz-



Peter Pišek, predsednik sekcije za promet pri OZS.

nikov. Tahograf namreč izkazuje vsak manever voznika, mi delodajalci pa moramo pri obračunu plač fizično vstavljati dodatne evidenčne podatke, npr. kje je voznik nakladal, kaj je nakladal, kje je razkladal itd. Gre za čisto podvajanje evidenčnih opravil.

Imamo tudi problematično zakonodajo, ki se kot taka izkaže šele s prvim ekscesom. Konkretno mislim na določbe, ki prevozniku odvzemajo potrdilo A1, na podlagi katerega je mogoče izvajati storitve v tujini in zaposlovati tujca, če se ugotovijo že minorne kršitve zakonodaje. Dovolj je že, če za uro presežeš dovoljeni delovni čas, kot je zapisan v Zakonu o delovnem času in počitkih mobilnih delavcev in zapisovalni opremi. Prevoznik, ki mu je ugotovljena kršitev, tako določeno obdobje ne bo mogel zaposlovati tujcev niti podaljšati delovnih dovoljenj obstoječim zaposlenim tujcem. Vedeti moramo, da je v prevozništvu težko obvladovati vse situacije, ne da bi kdaj padli v manjši prekršek. Tako radikalna sankcija pa lahko uniči podjetje in prevo-

zniku ostaneta le dve možnosti, in sicer, da svoje poslovanje konča s stečajem ali pa da odpre novo podjetje.«

Menite, da bi ministrstva oz. vlada lahko rešili kak aktualni avtoprevozniški problem zgolj s potezo dobre volje, torej brez dolgotrajnih ekspertiznih, tehničnih in finančnih priprav?

»Lahko, na primer na področju umeščanja logističnih infrastrukturnih objektov v prostor. Tu ni problem denar, temveč samo politična volja. Mi že leta govorimo o potrebnosti postavitve malih logističnih centrov in počivališč na avtocestnem križu, pri čemer bi bili v te projekte pripravljeni investirati tudi prevozniki. A za zdaj s sredstvi avtoprevoznikov ni bil umeščen v prostor niti en mali logistični center. Lahko le ugibam, zakaj oblast ne podpre naših prizadevanj.«

Veliko opozarjate na to, da zaradi neprijaznega domačega poslovnega okolja izgubljate na mednarodni konkurenčnosti. Kateri ukrepi države bi vašo konkurenčnost obrnili v pozitivno smer?

»Zgolj kak posamezen ukrep bi bil premalo, ampak bi potrebovali šopek ukrepov. Za nas bi bilo na primer pomembno imeti stabilne razmere na področju pridobivanja kadrov. Poleg tega, da bomo kadrovski primanjkljaj morali reševati z ustrezno migracijsko politiko, pa se zavzemamo tudi za uvedbo poklicnega izobraževanja voznikov v sklopu rednega poklicnega izobraževanja. Država naj bi učencem financirala pridobitev vozniških izpitov, tako da bi ti z 18. letom lahko že samostojno sedli za volan kamiona. Konkurenčnost si lahko izboljšamo tudi s tistim, kar nam ponuja digitalizacija, pametno voden zeleni prehod in seveda predvsem razbremenitev gospodarstva.«



Sestanek na Razdrtem je bil sklican z namenom, da se reši situacijo in zmanjšajo zastoji tovornjakov.

MILAN SLOKAR: SLOVENIJA JE PRETIRANO PREKOPANA

V zadnjem času je bilo veliko nejevolje med prevozniki zaradi cestnih zastojev, še zlasti ste skočili pokonci zaradi zapore na odseku vipavske hitre ceste.

»Že ko so začele prihajati prve informacije o nameravani zaporu hitre ceste, smo čutili, da gre za precej problematičen projekt, tako zaradi samega trajanja zapore kot zaradi celotne zapore ene polovice cestišča. Upali smo, da nas bodo povabili zraven, nas kaj vprašali, saj verjetno najbolj vemo, kako je promet časovno razporejen. Pa se to ni zgodilo. Na marsikatero rešitev smo imeli pri-

pombe, a so nas 'pomirili', da so strokovnjaki vse preštudirali. Potem sta prišla famozni ponedeljek in torek, ko se je na primorki zabasalo. Mi smo v torek reagirali in pozvali k sestanku na Razdrtem z namenom, da rešimo situacijo. To nam takrat ni povsem uspelo, smo se pa v nadaljevanju dobili v širokem krogu 'zainteresiranih deležnikov' pri ministrici in prišli do nove, kompromisne rešitve z upoštevanjem tudi naših predlogov.«

Kakšen je sedaj tam prometni režim? Je mogoče pričakovati še kakšne popravke?

»Od Razdrtega proti Vipavi je en vozni pas dodeljen tovornemu prometu za vozila nad 3,5 tone največje dovoljene mase, en pas pa za intervencijska vozila, preostali tovorni promet in promet osebnih vozil pa gre po vzporedni regijski cesti. Mi smo bili poznavajoč razmere v zadnjih osmih mesecih letos za bolj 'sproščen' pristop. Zanimivo pa je, da se že razmišlja, da bi na hitro ceste spravili še kaj več od tega, tudi osebni promet, s čimer se nekako že postavljajo na naše stališče. To bi gotovo nekoliko razbremenilo regionalno cesto, za kar bi bili

prebivalci ob njej zelo hvaležni. Trenutno pa teče promet razmeroma tekoče.«

Je morda za zastoje del krivde mogoče pripisati tudi premalo odzivni italijanski strani?

»Že na samem začetku je bilo jasno, da preusmeritev tranzita na Fernetiče na italijanski strani ne bo delovala najbolje. Tudi pri njih obstajajo kakšne šibke infrastrukturne točke, kot na primer cestninska postaja v Tržiču, pa tudi vstopno-izstopni pasovi na Fernetičih, upoštevati kaže tudi interese tamkajšnjih špedicijskih organizacij. Menim, da ne bi bilo primerno sokrivde za zastoje preveč valiti na italijansko stran.«

Prometni zastoji so obča značilnost slovenskih avtocest. Menite, da načrtovalci prenovitvenih in vzdrževalnih del na avtocestah pretiravajo z gostoto odprtih gradbišč?

»Ja, mislim, da gre za pretiravanje, v tujini gradbišča niso tako pogosto posejana kot pri nas. Ob tem so problem časovno zelo raztegnjene zapore cest. Na dolnjki na primer se gradi že devet mesecev. Prepri-



Milan Slokar, predsednik sekcije za cestni prevoz blaga pri GZS.

čan sem, da se to dogaja zato, ker gradbinci nimajo dosti delovne sile. To delovno silo razpršijo na več gradbišč ali pa jo selijo, zato teče gradnja počasi. Delovišče na Rebrnicah je odprto že skoraj mesec dni, a ni videti, da bi se tam kaj intenzivno dogajalo.«

**O »poslanstvu«
Srečanja prevoznih družin in prevoznih podjetij Slovenije**

Peter Pišek, predsednik sekcije za promet pri OZS: »Namen našega srečanja je povezovanje slovenskih prevoznih družin, seznanjanje javnosti in politike s »tretjim davkom«, ki ga plačujejo te družine, pri čemer mislimo na to, da je njihovo življenje podrejeno in na neki način žrtvovano delu, ki traja 24 ur sedem dni v tednu.«

Milan Slokar, predsednik sekcije za tovorni promet pri GZS: »Ko smo na začetku postavljali našo prireditev, smo imeli v mislih hotenje, da mlajšim članom prevoznih družin pokažemo, da je vredno nadaljevati družinsko dejavnost. Menim, da je posebna vrednost dogodka tudi to, da se na njem zbere 2500 ljudi iz široke avtoprevoznike branže, ki si imajo kaj povedati. Tako se lahko bolje razumemo in tudi bolje poslovno sodelujemo.«



**TRADICIJA • VRHUNSKI STROKOVNJAKI
SODOBNI TAHOGRAFSKI CENTER • VSE NA ENEM MESTU**



AKCIJA

- 50%

Brezplačni seminar za vodje
voznih parkov na področju
tahografov

več na

www.tahograficuderman.si



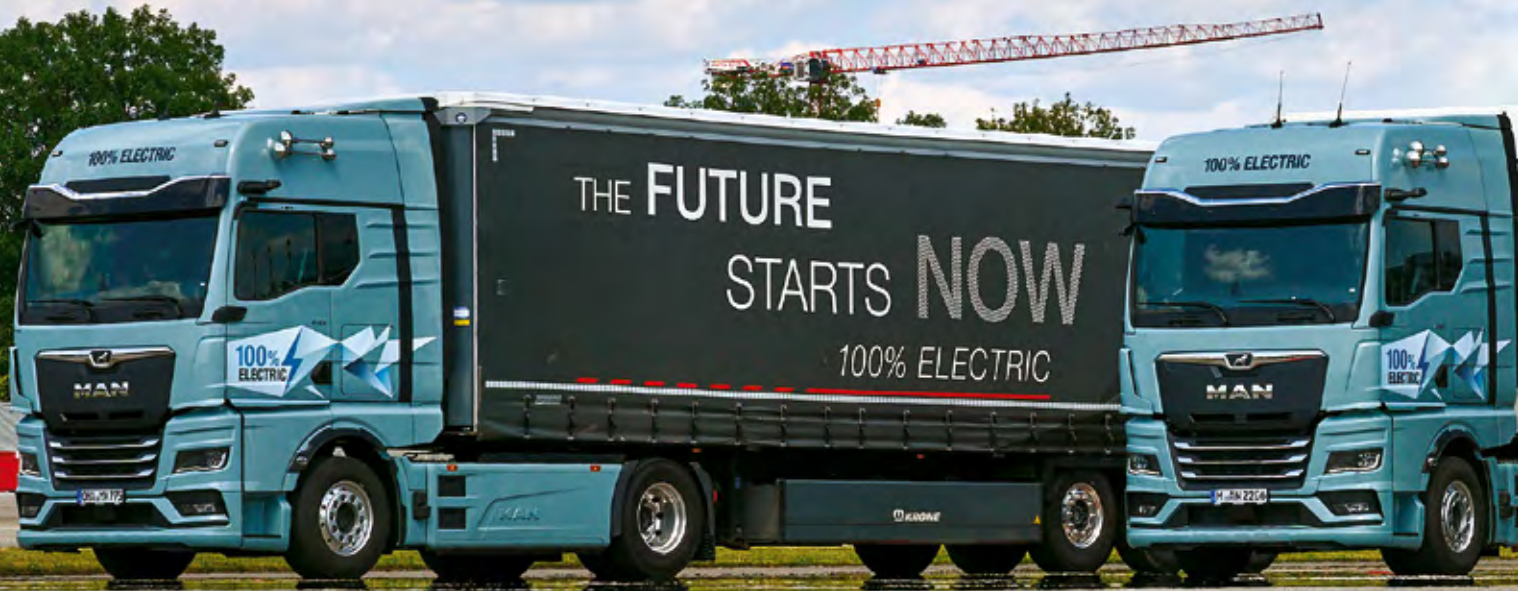
Osnovne dejavnosti

- Kontrola in popravila tahografov in omejilnikov hitrosti
- Menjava tahografskih sistemov
- Montaža tahografskega sistema v vozila N1 in M1
- Programski rešitev TahoPro
- Snemanje tahografov in kartic voznikov prek aplikacije My tachograph
- Izobraževanje vodij voznih parkov
- Izobraževanje za kodo 95
- Sodno izvedeništvo za tahografe in tahografske zapise
- Svetovanje na področju tahografov
- Zastopniki za tahografe Stoneridge
- Storitve izvajamo tudi na terenu

Naše kvalitete

- Visoko izobraženi kadri
- Hitra odzivnost in pomoč strankam
- Na zalogi vsi rezervni deli
- Dolgoletna tradicija v enem
najsodobnejših centrov za tahografe v Evropi

**»Ne želimo biti največji,
trudimo se biti najboljši!«**



TIHO RJOVENJE

MAN ponuja celotno paleto tovornjakov z električnim pogonom, od najmanjšega modela eTGL, pa vse do vlačilcev eTGX in eTGS ter štiriosnih šasij eTGS, ki so lahko opremljeni z do sedem paketi baterij in dosegom, ki presega petsto kilometrov.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Boštjan Paušer, MAN

Na tokratnih testnih vožnjah smo lahko preizkusili modela eTGX in eTGS, slednjega prvič tudi kot dvoosno šasijo s komunalno nadgradnjo, ter se z njim zape-
ljali tudi zunaj urejenih cest.

OD VLAČILCA DO ŠASIJE

Ponudba električnih tovornjakov znamke MAN trenutno pokriva že skoraj celoten asortima potreb – modeli eTGS in eTGX so na voljo kot dvoosni vlačilci ter kot dvo-, tri- ali štiriosne šasije. Pri slednjih so na voljo različne pogonske konfiguracije z eno ali dvema pogonskima osema – 4x2, 6x2, 6x4 in 8x4 z možnostjo sledilnih krmiljenih osi. Prilagodljiva zasnova baterijskih modulov, omogoča namestitvev različnih nadgradenj.

Bavarci so trenutno edini, ki električne vlačilce ponujajo tudi v tako imenovani mega izvedbi za uporabo s polprikloniki z notranjo nakladalno višino tri metre, kar je še posebej dobrodošlo za logistiko v avtomobilski industriji. Ob tem je treba poudariti še, da se vlačilci ponašajo z najkrajšo medosno razdaljo med električnimi tovornjaki ta hip na trgu – ta znaša 3,75 metra.

ETGL

Najmanjši eTGL je že na voljo za naročila, serijska proizvodnja v polnem obsegu pa je predvidena za začetek prihodnjega leta. Najmanjši član električne družine bo z dvema baterijskima paketoma s skupno uporabno kapaciteto 160 kWh ponujal doseg do 235 kilometrov,

kar zadošča za potrebe dnevne mestne distribucije. Ob največji dovoljeni masi 12 ton in medosni razdalji 4,5 metra bo ponujal nosilnost okoli 5,4 tone. Opremljen bo s kratko dnevno kabino CC, ki je na šasijo nameščena nizko in zato za vstop potrebuje le eno stopnico.

Centralni elektromotor MAN eCD210 je vgrajen pred zadnjo osjo in nudi največjo moč 210 kilovatov (285 konjskih moči), 800 Nm največjega navora in 210 kilovatov zavorne moči. Povezan je z integriranim dvostopenjskim menjalnikom MAN TipMatic 2.

Polnjenje baterij je, preko priključka CCS, ki je nameščen na levem boku, za kabino, mogoče z največ 250 kilovati, kar pomeni, da se pri največji moči polnjenja, od 10 do 80 odstotkov baterije napolnijo v le 32 minutah.



ŠTIRI MOČI ELEKTROMOTORJA

Uporabljeni elektromotor MAN eCD je sinhroni elektromotor (PSM), ki navdušuje tako z visoko zalogo moči kot z izjemno učinkovitostjo. Tehnologija PSM je očitno prevladala nad asinhrono tehnologijo (ASM) in se zato uporablja tudi v MAN-ovih električnih tovornjakih. Centralni elektromotor je nameščen na sredini šasije, tik prek pogonsko osjo, je enostavno dostopen za potrebe vzdrževanja ter dovaja moč že preizkušenemu pogonskemu diferencialu na drugi osi. Ta koncept pogona, ki se uporablja že desetletja, zagotavlja tako dobro izrabo prostora kot tudi dobro robustnost.

Kupci se lahko odločajo med štirimi močmi elektromotorja – najšibkejši z 210 kilovati moči je trenutno rezerviran le za najmanjši



Najmanjši član električne družine MAN - 12 tonski eTGL ponuja doseg do 235 kilometrov in okoli 5,4 tone nosilnosti.



Električne tovornjake smo tokrat prvič lahko preizkusili tudi izven urejenih cest, kjer zaradi velikega navora omogočajo zelo natančno počasno vožnjo ter premagovanje strmih vzponov.

model eTGL, medtem ko so pri večjih tovarnjakih eTGS in eTGX na voljo tri opcije, od 245 kilovatov (333 konjske moči), preko 330 kilovatov (449 konjskih moči), do najmočnejše s

400 kilovati (544 konjskih moči). Zaradi značilnosti elektromotorja je največja moč na voljo že takoj pri speljevanju in ostaja konstantna ter je enaka največji zavorni moči, ki jo s pomočjo rekuperacije ponuja elektromotor. Pri šibkejšem elektromotorju je ta povezan z integriranim dvostopenjskim menjalnikom, medtem ko je pri močnejših dveh menjalnik štiristopenjski MAN TipMatic 4. Za v elektromotor integriran menjalnik so značilne krat-

ke prekinitve prenosa in zato komaj opazne menjave prestav. Oba, tako elektromotor kot menjalnik, sta izdelana v skupini Traton.

BATERIJE LASTNE PROIZVODNJE

MAN se pri celotni ponudbi tako električnih tovarnjakov kot tudi avtobusov zanaša na enake baterijske module. Litijevi baterijski sklopi iz nikelj-mangan-kobalt-oksida (NMC) prihajajo iz MAN-ove tovarne v Nürnbergu,



Upravljanje infotainment sistema z vrtljivim gumbom namesto zaslonov na dotik povečuje varnost in praktičnost.



Baterije so dobro zaščitene pred poškodbami, za potrebe nadgradenj pa so na voljo tudi električni odgoni moči.

kjer je bil pred kratkim odprt nov obrat za proizvodnjo baterij. Baterijski moduli shranijo 89 kWh na paket, njihova kemijska sestava in struktura celic pa sta bili seveda posebej razviti za uporabo v gospodarskih vozilih. Z NMC-kemijo celic in dovršenim upravljanjem temperature baterijski sklopi ponujajo visoko energijsko gostoto s kompaktno zasnovo, dolgo življenjsko dobo in hitro polnjenje – tudi pri nizki preostali napolnjenosti baterije in nizkih zunanjih temperaturah. Ker se prizmatično oblikovane celice ponašajo z majhno vsebnostjo niklja, je daljša njihova življenjska doba, hkrati pa je tudi manjša verjetnost toplotnega pobega in s tem posledično večja varnost. Baterije in njihova proizvodnja so vključene v celovit varnostni koncept, sistem za upravljanje baterij (BMS) MAN zagotavlja, da so baterije vedno v optimalnem obratovalnem stanju glede na stanje napolnjenosti posameznih celic, nadzor napetosti in toka ter optimalno regulacijo temperature. Dva baterijska modula sta, razen pri modelu eTGL, vedno nameščena pod kabino, na mestu, kjer sta sicer dizelski motor in menjalnik, dodatni moduli pa so nato razporejeni ob šasiji na obeh bokih tovrnjaka. Masa enega baterijskega paketa znaša 630 kilogramov.

ZELO UDOBNA VOŽNJA

MAN-ovi tovornjaki že dolgo veljajo za tiste, ki vozniku nudijo visoko raven udobja, ta pa se, pri električnem pogonu dviguje še na veliko višjo raven. Odpadejo vsi zvoki povezani s pogonskim motorjem, tako se med vožnjo v kabini sliši le piš vetra in pnevmatik. Lastnost elektromotorjev, ki ves čas nudijo maksimalno



Dva baterijska paketa sta nameščena v sredini šasije (na mestu dizelskega motorja in menjalnika), ostali pa na bokih ob šasiji.

moč in navor, pa vozniku daje občutek, da so za volanom veliko močnejšega vozila oziroma, da je masa tovora veliko manjša, kot je dejansko. Ta lastnost elektromotorjev pa močno pomaga tudi pri manevriranju, saj je to veliko

bolj natančno in nesunkovito, tako da uporaba voznega programa za manevriranje praktično ni potrebna. Dodatna novost, ki smo jo prvič lahko preizkusili, je funkcija 'Crawl', ki potem ko je aktivirana v nastavitvah, takoj po sprostitvi stopalke zavore, začne s počasnim premikanjem tovrnjaka. To je idealno za počasne premike na lokacijah naklada ali razklada, zunaj urejenih cest, pa tudi v počasnem prometu in zastojih, kjer pa si voznik lahko pomaga tudi s stop&go tempomatom.

Tovornjaki se ponašajo z veliko odzivnostjo, ne glede na hitrost vožnje, zaradi le štirih prestav, je tudi veliko manj prekinitev prenosa med prestavljanjem, tako da bodo vozniki navdušeni nad zmogljivostmi.

ŠTIRJE VOZNI PROGRAMI

Podobno kot že pri dizelskih različicah nudijo tudi električni tovornjaki različne vozne načine – pri električnih so na voljo štirje. Že omenjeni 'Manoeuvr' pomaga pri manevriranju, a je zaradi velikega navora, ki je na voljo že takoj, praktično nepotreben. Večino časa bodo vozniki verjetno uporabljali način 'Efficiency', ki prinaša najboljše razmerje med zmogljivostjo in majhno porabo energije. Za situacije, ko je



Notranjost kabin je ostala nespremenjena in nudi dobro preglednost, ergonomijo in kakovostne materiale, vožnja pa je seveda občutno tišja.

Mobilna pametna polnilna kocka

Pametna polnilna kocka Smart Charging Cube, ki jo MAN ponuja svojim strankam v sodelovanju s podjetjem AW Automotive, se lahko uporablja na sedežu podjetja ali pa tudi na drugih lokacijah, kot so na primer gradbišča. Glede na lokalne razmere jo je mogoče priključiti na električno omrežje s tokom od 32 A do 630 A. Pametna polnilna kocka je v bistvu baterija oziroma hranilnik z močnostno elektroniko in polnilno postajo. Baterija je na voljo s kapaciteto od 500 do 1.100 kWh, na eno kocko pa je mogoče namestiti od ene do štiri polnilne priključke z največjo polnilno močjo 400 kilovatov. Kot baterijska hranilna enota lahko napaja tudi zunanjo polnilno postajo MCS, kar omogoča polnilne zmogljivosti do enega megavata. Pametna polnilna kocka Smart Charging Cube, ki jo je mogoče kupiti ali najeti, seveda lahko shranjuje lastno proizvedeno elektriko, na primer iz fotovoltaičnih sistemov. Poleg tega so možne različne funkcije polnjenja vozil, ki zmanjšujejo stroške energije, vključno z zmanjšanjem konic, dinamično porabo energije in dvosmernim polnjenjem.



potreben največji možen doseg, je na voljo vozniki program 'Range', ki omeji odzivnost stopalke za pospeševanje in največjo moč, pri čemer je treba priznati, da tovornjak še vedno ponuja zelo dobre vozne lastnosti, večinoma še vedno boljše kot dizelski bratje, tako da varčevanje z energijo sploh ni moteče. V situacijah, ko je potrebno maksimalno pospeševanje, na



Voznik lahko izbira med štirimi programi vožnje.

primer pri vključevanju v gostem prometu, pa si vozniki lahko pomagajo z izbiro programa 'Performance', ki ponudi maksimalno moč.

TRI STOPNJE REKUPERACIJE

Pri rekuperaciji je MAN ponudil izbiro treh stopenj, med katerimi voznik preklaplja s tipko na koncu desne obvolanske ročice, ki je pri di-

zelskih različicah namenjena izbiri samodejnega in ročnega načina delovanja menjalnika. Izbrana stopnja se prikazuje v obliki navzdol obrnjene puščice poleg aktivne prestave. Prva stopnja, pomeni vožnjo brez rekuperacije – ko voznik spusti stopalko za pospeševanje, tovornjak upočasnjuje zgolj na račun lastnega upora in pri tem ne regenerira energije – gre za vozni način, podoben funkciji Eco Roll pri dizelskih vozilih. Na drugi stopnji rekuperacije tovornjak zmerno upočasnjuje, medtem ko tretja stopnja, z močno rekuperacijo, omogoča vožnjo le s stopalko za pospeševanje – tako imenovan 'one pedal drive' način. Seveda pa je treba v določenih situacijah, zaradi večje mase vozila, poseči tudi po zavori. Poleg izbire stopnje rekuperacije je vozniku na voljo tudi zaviranje s pomočjo desne obvolanske ročice, tako kot bi šlo za retarder, le da pri električnem tovornjaku vse delo opravi elektromotor. Tu je na voljo pet stopenj zaviranja, tako kot pri dizlu pa voznik lahko že z enim močnejšim pritiskom ročice navzdol aktivira maksimalno zaviranje in ga z dotikom stopalke za pospeševanje tudi izklopi.

UGODNA PORABA ENERGIJE

V Münchnu smo lahko preizkusili pet tovornjakov, ki so nam jih Bavarci pripravili za

tokratne testne vožnje. Šlo je za zelo različna vozila, tako po namembnosti kot tudi konfiguraciji in obremenjenosti. Tovornjake smo preizkušali v različnih pogojih, od avtocestne vožnje do lokalnih cest, dva pa smo lahko zapeljali celo zunaj asfaltne podlage na MAN-ov testni poligon za terensko vožnjo.

Pri vseh smo spremljali tudi porabo energije, pri čemer so električni levi pozitivno presenetili s številkami tudi krepko pod 100 kWh na sto prevoženih kilometrov, kar je trenutno nekakšna meja. Največje presenečenje med vsemi je bil eTGX z največjo kabino GX opremljen s polprikolico s ponjavo, obremenjen do skupne mase 32 ton. Z njim smo dosegli najnižjo porabo tritedenskih testiranj, ki so se odvijala v okolici Münchenskega letališča – povprečje se je namreč, pri večinoma avtocestni vožnji, ustavilo pri le 76,92 kWh na sto prevoženih kilometrov, kar pomeni, da bi s tovornjakom (s šestimi baterijskimi paketi) brez vmesnega polnjenja lahko prevozili dobrih 620 kilometrov.

Nagel razvoj je v zadnjih letih poskrbel za zelo dovršena električna vozila, še vedno pa se električna zgodba ustavi pri pomanjkljivi javni polnilni infrastrukturi in visokih cenah, tako vozil kot energije.

Ponudba elektromotorjev

	ECD210	ECD245	ECD330	ECD400
Na voljo v modelih	eTGL	eTGS/eTGX	eTGS/eTGX	eTGS/eTGX
Največja moč (kW/KM)	210 / 285	245 / 333	330 / 449	400 / 544
Največji navor (Nm)	800	800	1.150	1.250
Največja dolgotrajna zavorna moč (kW)	210	245	330	400
Število prestav	2	4	4	4
Najmanjše število baterijskih paketov	2	4	4	5

Baterijski paketi

ŠTEVILO BATERIJSKIH PAKETOV	UPORABNA SKUPNA KAPACITETA (kWh)
2	160
3	240
4	320
5	400
6	480
7	560

Skupaj močnejši.

Maksimalno prihranite z ekskluzivnimi popusti na CVS Mobile telematiko in celovito rešitev za vaša vozila.

Kartica za gorivo & varnost

- Znatni prihranki pri gorivu
- Več kot 13.000 črpalk po vsej Evropi
- Prime Network – skrbno izbrane premium črpalke na strateških lokacijah
- Brezplačne varnostne funkcije – Card Lock & Fuel Guard za zaščito pred zlorabami goriva

Cestninske storitve

- EVA OBU – EETS certificirana, pokrivamo 23 držav
- BG & CH cestnini se pridružujeta EETS junija 2025
- Odloženo plačilo cestnin – plačajte le za prevožene kilometre
- Ena faktura za vse cestnine v Evropi – enostavno upravljanje stroškov

Telematika

- Spremljanje vozil v realnem času – nadzor nad lokacijo, potmi in načinom vožnje
- Ekskluzivni popusti na CVS Mobile telematiko – napredna telematika in analitika za učinkovitejše upravljanje voznega parka
- Več kot 300.000 vozil v našem sistemu upravljanja

Vračilo davkov

- Vrnitev do 15 % tujega DDV-ja in trošarin z avtomatiziranim postopkom vračila

Trajnostna mobilnost

- Znižajte emisije CO₂ in stroške s HVO, bioLNG in eMobilnostnimi rešitvami

Skenirajte QR kodo za več informacij

+386 1 777 95 89

prodaja@eurowag.com

Go far. / eurowag.com



ELEKTRIČNI TOVORNJAK ZA DOSTAVO SENČIL



Renault Trucks ponuja celotno paleto vozil z električnim pogonom – od električnih tovornih koles in dostavnikov, modelov D za distribucijo do D Wide in C za komunalni segment in gradbeništvo, ter največjega T, za prevoze na daljše razdalje ter regionalno distribucijo. Med prvimi, ki so se odločili z električni model D v Sloveniji, je podjetje Senčila Medle iz Novega mesta.



Serija D je pri znamki Renault Trucks že dolga leta poznan model na evropskem trgu tovornjakov in nadaljuje tradicijo predhodnega modela Midlum. Poleg tipične uporabe na področju distribucije lahko zaradi svojih kompaktnih dimenzij zadovoljuje tudi potrebe uporabnikov v segmentu gradbenišтва, komunale ter storitvene dejavnosti.

MANJŠA PRENOVA

V električni izvedbi E-Tech ima Renault Trucks D največjo dovoljeno maso 16 ton, kar mu, odvisno od izbrane nadgradnje, omogoča do 8,75 tone nosilnosti. Zadnja prenova je tovornjaku prinesla posodobljen videz sprednjega dela, z novimi žarometi ter odbijačem, spremenjeno masko,

kjer električni pogon nakazuje modra črta z napisom E-Tech ter tudi nove usmerjevalce zraka na sprednjih robovih kabine. Na kabini je še nova kompaktna zasnova vzvratnih ogledal, brez ohišja, ki povečuje preglednost in zmanjšujejo mrtvi kot. V notranjosti kabine je spremenjen volanski obroč, ki ima opcijsko lahko vgrajeno



Ključke prvega električnega tovornjaka v svoji floti je v začetku septembra prevzel direktor podjetja Robert Medle, ki pravi da trajnost za njih ni trend, temveč odgovornost.

tudi zračno blazino, novo je oblažjenje sedežev, armaturna plošča pa je pri električni izvedbi dobila modre dekorativne elemente. Poleg kratke dnevne kabine, je model D na voljo tudi s podaljšano spalno kabino imenovano Global cab.

Varnost dodatno povečuje okno v spodnjem delu sovoznikovih vrat, ki pri vožnji v urbanih okoljih, kjer se bodo tovrstna vozila najbolj pogosto gibala, omogoča predvsem boljši pregled nad ranljivejšimi udeleženci v prometu, kot so otroci, pešci in kolesarji. Seveda pa je tovornjak opremljen tudi z zakonsko zahtevanimi varnostnimi sistemi, kot sta senzorja za zaznavanje ovir na levem in desnem boku, sistem za zaviranje v sili ter kamera za vzvratno vožnjo.

DO 560 KILOMETROV DOSEGA

Električni modeli D so opremljeni z enim elektromotorjem, ki nudi največjo dolgotrajno moč 130 kilovatov, ko so potrebe po moči večje, pa je kratkotrajno vzniku na voljo 185 kilovatov, ter 425 Nm največjega navora.

Pri baterijskih paketih s kapaciteto 66 kWh Renault Trucks uporablja litij-ionske NMC baterije, pri paketih s kapaciteto 94 kWh, pa NCA baterije. Baterijske celice dobavlja

Samsung, v pakete pa jih sestavljajo v tovarni Volvo Trucks v belgijskem Gentu. Baterijski paketi so vgrajeni na šasijo na obeh bokih tovornjaka, njihovo število pa je tri do



V električni izvedbi E-Tech ima Renault Trucks D največjo dovoljeno maso 16 ton, kar mu, odvisno od izbrane nadgradnje, omogoča do 8,75 tone nosilnosti.



Z zadnjo prenovno je model D dobil nove žaromete in odbijač, spremenjeno masko, bočne usmerjevalce zraka na robovih kabine ter nova vzvratna ogledala brez ohišja.

šest paketov. Skupna baterijska kapaciteta vgrajena na vozilo, med katero se lahko odločajo kupci, tako sega od 200 kWh do 565 kWh, kar pomeni, da je največji doseg

električnega Francoza lahko vse do 560 kilometrov – kar je za distribucijski tovornjak zelo velika številka in bo z lahkoto izpolnila potrebe dostavnih podjetij.

Polnjenje baterij je mogoče z močjo do 150 kilovatov, kar pomeni, da se baterije lahko popolnoma napolnijo v manj kot dveh urah pri najmanjši skupni kapaciteti oziroma v slabih štirih pri največji.



Od dizelskih se E-Tech loči po modri letvici na maski. Šest baterijskih paketov mu omogoča doseg do 560 kilometrov brez vmesnega polnjenja.

OPCIJSKO NA VOLJO ODGONI

Številne medosne razdalje šasije, ki segajo v razponu 3,8 do 6,5 metra, povečujejo prilagodljivost potrebam kupcev. Glede na zahteve nadgradnje in uporabe vozila, je opcijsko tovornjaku mogoče dodati še električni odgon ter 600 voltni priključek za pogon električnih hladilnih agregatov v primeru prevoza v nadzorovanem temperaturnem režimu.

Za optimiziranje delovanja in porabe energije so tovornjaki serijsko opremljeni z aluminijastimi platišči, ogrevanim vetrobranskim steklom, klimatsko napravo, zračnim vzmetenjem prve in druge osi ter plastičnimi oblogami šasije med osema. Podjetjem je za spremljanje vozila na voljo telematika Optifleet Check in Map+, vozniki pa lahko uporabljajo aplikacijo za pametne telefone, ki jim olajša pregled na delovanjem tovornjaka, ter stanjem baterije in njenega polnjenja.



Tovornjak je opremljen z nadgradnjo s ponjavo. pri Roletarstvu Medle pa ga uporabljajo za vsakodnevne dostave in logistično podporo na območju Slovenije ter Hrvaške.

TRAJNOSTNA USMERITEV ROLETARSTVA MEDLE

Roletarstvo Medle je družinsko podjetje s skoraj 50-letno tradicijo in vodilni proizvajalec senčil v Sloveniji. Prvo električno tovorno vozilo v njihovi floti, ki ga v celoti polnijo v podjetju z električno energijo, pridobljeno iz lastne sončne elektrarne kapacitete skoraj 1 megavat, predstavlja pomembno trajnostno pridobitev.

Električno tovorno vozilo Renault Trucks predstavlja konkreten korak v smeri popolnoma brezogljivične dostave, saj logistiko zdaj izvajajo z vozilom, ki se polni iz obnovljive energije, proizvedene neposredno na strehi podjetja. Na ta način se izognejo emisijam CO₂ tako pri vožnji kot pri proizvodnji energije za polnjenje.

»Trajnost za nas ni trend, temveč odgovornost. Z jasno zastavljenimi cilji želimo prispevati k boljši prihodnosti – za vse nas,« je ob prevzemu vozila poudaril direktor podjetja Robert Medle, predstavnik druge generacije vodstva.

DOSTAVA PO SLOVENIJI IN HRVAŠKI

V podjetju električni tovornjak uporabljajo za vsakodnevne dostave in logistično podporo na območju Slovenije in Hrvaške, pri čemer jim doseg tovornjaka več kot zadoštuje – njegova povprečna poraba se giblje okoli 0,79 kWh/prevožen kilometer. Na

podlagi dobrih prvih izkušenj direktor pravi, da bi se z veseljem odločili za nakup še kakšnega električnega tovornjaka oziroma zamenjavo njihove celotne flote z električnimi, a sta pri tem glavni oviri visoka cena vozila ter pomanjkanje podpore države v obliki subvencij ali drugih ugodnosti za tako trajnostno investicijo.

Kombinacije baterijskih paketov

ŠTEVILO PAKETOV	KAPACITETA POSAMEZNEGA PAKETA (kWh)	SKUPNA KAPACITETA (kWh)
3	66	200
4	66	265
5	66	330
6	66	400
3	94	280
4	94	375
5	94	470
6	94	565



Popeljejo vašo floto dalje. In vaše zmogljivosti prav tako.

Pnevmatike Conti Hybrid HS5 in HD5.

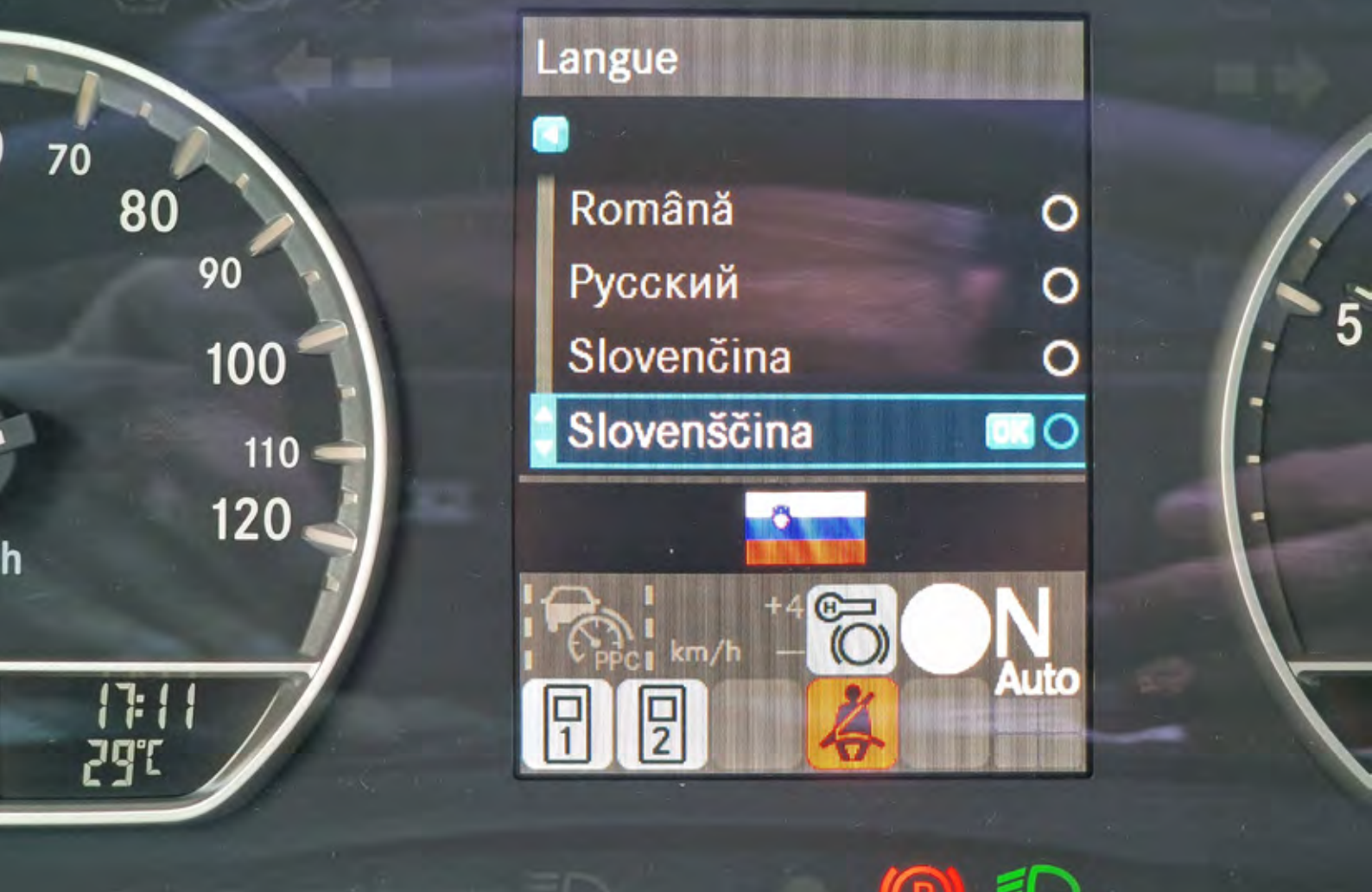
Nemški inženiring za veliko število prevoženih kilometrov.

- Visoka kilometraža zahvaljujoč novi formuli zmesi razviti za regionalne operacije.
- Močan oprijem v vseh vremenskih razmerah zaradi izjemno robustnega vzorca tekalne plasti, vključno z novimi 3D matričnimi lamelami polne širine.

Več informacij o pnevmatikah najdete na: www.continental.si
ali pri vašem prodajalcu pnevmatik.



Generation 5. Skupaj ustvarjamo razliko.



SLOVENSKA BESEDA V VOZILIH

V zadnjih letih so se vozila 'naučila' slovensko, saj so vmesnik za upravljanje vozil v slovenskem jeziku. To pripomore k večjemu razumevanju vozil in obvestil in je nujno ob vse večjem številu različnih pripomočkov v vozilih (asistenčnih sistemov). Pripomogla je tudi slovenska zakonodaja z Zakonom o javni rabi slovenščine, ki je stopila v veljavo aprila 2024. Ta jasno definira pojem javne rabe jezika. Seveda slovenščine ni predpisal samo v vozilih, saj se z vmesniki v slovenskem jeziku tako srečujemo tudi na telefonih, računalnikih in drugih napravah.

Tekst: Marko Kroflič Foto: Marko Kroflič

Na zaslonu vozil se nam prikazujejo številni podatki o vožnji in stanju vozila, saj je v vozilu vedno več varnostnih sistemov, ki nam prikazujejo sporočila, za katere je pomembno, da jih razumemo in pravilno reagiramo. Če sporočil ne razumemo, je veliko tveganje za napačno reakcijo, posledice pa so lahko usodne.

Pobuda o uporabi vmesnikov v slovenskem jeziku je prišla s strani Avto-moto zveze Slovenije, Zveze potrošnikov Slovenije in Sindikata Glosa. Ministrstvo za kulturo je leta 2021 pozvalo avtomobilске znamke, da vmesnike v avtomobilih prevedejo v slovenščino. Aprila 2024 je bila na pobudo Ministrstva za kulturo sprejeta dopolnitev Zakona o javni rabi

slovenščine, v kateri je navedeno, da morajo imeti operacijski sistemi, grafični in govorni vmesniki v elektronskih komunikacijskih in digitalnih odjemalnih napravah, ki so namenjene dostopu do storitev ter so naprodaj v Sloveniji, omogočeno izbiro slovenščine kot možnost, ki jih ponuja naprava.

UPRAVLJANJE V TUJIH JEZIKIH JE LAHKO VARNOSTNO TVEGANO

Slovenci smo po znanju tujih jezikov med prvo četrtno držav v Evropi, več kot 30 odstotkov Slovencev govori vsaj en tuj jezik, kar je precej nad evropskim povprečjem, ki je 20 odstotkov. Vozniki moramo sodobne avtomobile upravljati – jim ukazovati, jih nadzorovati, spremljati njihovo delovanje in razumeti njihova sporočila. Če vozilo ne zna slovensko, ampak z nami komunicira v tujem jeziku, ki ga ne razumemo, nastopi težava. Pri izdelkih, ki ne omogočajo upravljanja v slovenskem jeziku, se tisti potrošniki, ki niso večji tujih jezikov, pogosto znajdejo pred dilemo, katera izbira oziroma nastavev je prava. To lahko privede tudi do nevarnih situacij in tveganja, da bo njihova izbira napačna. Še zlasti to velja za informacije, povezane s težavami pri delovanju naprave. V vozilu je še toliko bolj pomembno, da voznik nemudoma razume in dojame povratno informacijo, še zlasti sporočila o napakah v sistemu. Vsak dodaten trenutek pozornosti, ki ga vozniku med vožnjo vzame ukvarjanje z uporabniškim vmesnikom zaradi nerazumevanja ali težjega razumevanja tuje jezika, povečuje možnost nesreče in vpliva na varnost vožnje.

DIGITALIZACIJA POMENI, DA MORA POTROŠNIK ZNATI KOMUNICIRATI Z NAPRAVO

Namesto upravljalnih gumbov s simboli ali kratkimi, razumljivimi (enkratnimi) opisi, imajo sodobni izdelki bolj ali manj velike na dotik občutljive zaslone z nenehno spreminjajočo



V zadnjih letih so se vozila 'naučila' slovensko, saj so vmesnik za upravljanje vozil v slovenskem jeziku.



Na zaslonu vozil se nam prikazujejo številni podatki o vožnji in stanju vozila, saj je v vozilu vedno več varnostnih sistemov, ki nam prikazujejo sporočila, za katere je pomembno, da jih razumemo in pravilno reagiramo.



Postopek prevajanja vmesnikov v vozilu zahteva med 3 do 5 tednov, odvisno od obsega menijev in vsebine. Pri prevajanju je seveda treba upoštevati značilnosti slovenskega jezika, kot sta na primer dvojina in drugačna stavčna struktura v primerjavi z drugimi jeziki.

se vsebino, ki je odvisna od položaja v menijih. V tem kontekstu so lahko še posebej problematična vsa sistemska sporočila v vozilih, ki so posredno ali neposredno povezana z delovanjem vozila in njegovih varnostnih sistemov.

SLOVENŠČINA JE KLJUČNEGA POMENA TUDI PRI GOVORNIH UKAZIH

Enako velja za govorne ukaze, ki bi morali biti s strani sistemov vozil prepoznani tudi v slovenščini. V prihodnjih letih lahko pričakujemo še večji razmah umetne inteligence in sistemov za prepoznavo govora skupaj z zvočno podanimi informacijami. Zagotoviti je treba, da bodo slovenski potrošniki sodobne naprave lahko uporabljali enakovredno, z vsemi funkcijami in funkcionalnostmi, ki jih ponujajo. Obenem bodo v svojem jeziku dobili povratno informacijo oziroma bodo ustrezno



Pobuda o uporabi vmesnikov v slovenskem jeziku je prišla s strani Avto-moto zveze Slovenije, Zveze potrošnikov Slovenije in Sindikata Glosa. Ministrstvo za kulturo je leta 2021 pozvalo avtomobilске znamke, da vmesnike v avtomobilih prevedejo v slovenščino.

opozorjeni v primeru, ko naprava z zvočno informacijo obvesti o težavah pri delovanju.

PRIKAZ INFORMACIJ V SLOVENSKEM JEZIKU, VOZILA ŠE NE RAZUMEJO SLOVENSKO

Vmesniki za prikaz informacij v tovornih vozilih in avtobusih prikazujejo informacije v slovenskem jeziku, čeprav rok določen v zakonu še ni pretekel (november 2025). Vse informacije za voznika so prikazane v slovenskem jeziku (podatki o vožnji, varnostna opozorila, navigacija, multimedijски vmesniki), kar voznikom omogoča boljše razumevanje prikazanih podatkov in pravilno reakcijo v primeru varnostnih opozoril.

Drugače je pri razumevanju glasovnih ukazov. Večina vozil še ne razume slovenskih ukazov, saj je rok za uvedbo glasovnih vmesnikov v slovenskem jeziku april 2027. Pri uvajanju glasovnih ukazov gre za več specifik, zato je rok za uvedbo daljši.

Postopek prevajanja vmesnikov v vozilu zahteva med 3 do 5 tednov, odvisno od obsega menijev in vsebine. Pri prevajanju je seveda treba upoštevati značilnosti slovenskega jezika, kot sta na primer dvojina in drugačna

stavčna struktura v primerjavi z drugimi jeziki. Prevode je treba nenehno posodablјati in obnavljati, saj se posodablјajo tudi sami sistemi – tako pri multimedijских kot varnostnih sis-

temih. Vsak koncern ima drugače zasnovan sistem in postopek prevajanja, zagotovo ga olajšajo modularni pristop in centralizirano upravljanje prevodov. ■

Pravna podlaga

Rabo slovenščine urejata Zakon o javni rabi slovenščine in Zakon o varstvu potrošnikov, ki določata, da morajo ponudniki potrošniku potrebne informacije pri označevanju in predstavljanju izdelkov in storitev glede značilnosti, prodajnih pogojev, uporabe in namembnosti izdelka ali storitve posredovati v slovenščini oziroma potrošniku na območju Republike Slovenije zlahka razumljivem jeziku. Zaradi tega morajo biti na primer vsa navodila za uporabo – tudi navodila za uporabo avtomobilov – napisana v slovenskem jeziku.

Zakon o javni rabi slovenščine predvideva pripravo posebnega podzakonskega akta, v katerem se opredeli seznam kategorij naprav, za katere je potreben vmesnik v slovenskem jeziku. Predlog in nabor je pripravilo ministrstvo, pristojno za kulturo, Vlada RS ga je potrdila v mesecu septembru 2025. Opređeljene so naslednje kategorije elektronskih komunikacijskih in digitalnih odjemalnih naprav, ki morajo imeti omogočeno izbiro slovenščine in uporabo slovenskega črkopisa:

- osebni računalniki in prenosniki,
- elektronske tablice in bralniki,
- pametni mobilni telefoni,
- pametni televizorji,
- povezani avtomobili in avtomobilski deli,
- vmesniki za dostop do IPTV (set-top boxi).



**ZANESLJIV
PARTNER
PRI OSKRBI
Z NADOMESTNIMI
DELI ZA GOSPODARSKA
VOZILA IN PRIKOLICE**

Aleksander Svetelj d.o.o.

PE Kranj
Hrastje 52e
4000 Kranj
04 20 18 100

PE Ljubljana
Leskoškova cesta 14
1000 Ljubljana
05 90 97 780

PE Celje
Gaji 48
3000 Celje
03 49 04 500



OBSEŽNA TEHNIČNA PRENOVA

Hyundai je predstavil novi tovornjak XCIENT, prenovljeno različico modela XCIENT Pro iz leta 2019. Čeprav je kabina v osnovi ostala enaka, so obsežne spremembe poskrbele za skoraj nov model tovornjaka.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Hyundai

Najbolj opazna je nova oblika z masko hladilnika v obliki črke V, kromiranimi obrobami, LED-žarometi, preoblikovanim aluminijastim emblemom in kamerami namesto ogledal. Segmentirani LED-žarometi so narejeni po vzoru potniških modelov znamke, poleg LED-žarometov in dnevnih luči pa so na voljo tudi luči za osvetlitev ovinkov.

IZBOLJŠANA AERODINAMIKA

Kompaktna širokokotna kamera nadomestila običajna vzvratna ogledala, kar občutno zmanjša zračni upor, opremljena pa je z avtomatskim sledenjem priklovice pri zavijanju. Ogrevana kamera zagotavlja dobro vidljivost v dežju, snegu in ponoči ter učinkovito odpravlja mrtve kote med vožnjo. Občutno je izboljšala aerodinamiko, Hyundai pa trdi, da se je skupna učinkovitost povečala za 4,9 odstotka.



Armatura je prejela nov 12,3 palčni digitalni zaslon, aktivni servo krmilni sistem pa omogoča dva načina delovanja za večje udobje ali stabilnost.



Kompaktna širokokotna kamera nadomešča običajna vzratna ogledala, kar občutno zmanjša zračni upor, opremljena pa je z avtomatskim sledenjem prikolice pri zavijanju.



Segmentirani LED-žarometi so narejeni po vzoru potniških modelov znamke, poleg LED-žarometov in dnevnih luči pa so na voljo tudi luči za osvetlitev ovinkov.

ŠTEVILNE TEHNIČNE POSODOBITVE

Notranjost ima 12,3-palčno digitalno instrumentno ploščo, sistem infotainment in sistem ccNC naslednje generacije za boljšo integracijo. Sistem omogoča tudi brezžične nadgradnje programske opreme preko omrežja GSM. Aktivni servo volan ponuja dva načina delovanja, 'udobje' in 'stabilnost', kar omogoča lažje krmiljenje pri nizkih hitrostih in stabilnejšo vožnjo pri visokih hitrostih.

Poleg mehanskega je na voljo tudi možnost vgradnje polnega zračnega vzmetenja. Hyundai je izboljšal varnostne funkcije z dodajanjem sistema za preprečevanje čelnega trčenja z zaznavanjem pešcev in kolesarjev, opozorilom na čelno trčenje, opozorilom na bočno trčenje in inteligentnimi žarometi. Drugi pripomočki za voznika vključujejo vstop brez ključa in električno parkirno zavoro.

DIZEL IN VODIK

Za pogon sta na voljo dva dizelska šestvaljna motorja, s prostornino 10 in 12,7 litra. Manjši motor ima dve različici moči, s 350 konjskimi močmi in 1.400 Nm navore ter 430 konjskimi močmi in 2.100 Nm navora, večji pa ponuja 520 konjskih moči (2.350 Nm) ali 540 konjskih moči in 2.850 Nm navora.

Vodikovi različici uporabljata dva modula gorivnih celic z močjo 90 kilovatov vsak (skupaj 180 kilovatov), medtem ko je največja moč pogonskega elektromotorja 350 kilovatov. Poleg tega je vgrajena baterija s kapaciteto 72 kWh, ki služi za shranjevanje energije med rekuperacijo ali kot zaloga dodatne moči pri največji obremenitvi motorja. ■



Poleg dveh dizelskih šestvaljnikov s prostornino 10 in 12,7 litra, ponuja Hyundai tudi vodikov pogon z gorivnimi celicami.



Poleg atraktivnega izgleda, se prenovljeni tovornjak ponaša tudi z izboljšano učinkovitostjo - ta je boljša kar za 4,9 odstotka.



VODIK JE ŠE VEDNO PREDRAG

Pet testnih vlačilcev Mercedes-Benz GenH2 je v enem letu prevozilo skupno 225.000 kilometrov na vodikov pogon, s povprečnim dosegom več kot tisoč kilometrov s polnimi rezervoarji.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Daimler Truck

Vozila, ki jih uporabljajo partnerji Mercedes-Benz: Air Products, Amazon, Holcim, INEOS Inovyn in Wiedmann & Winz, so prevozila skupno več kot 225 tisoč kilometrov z avtonomijo več kot tisoč kilometrov in časi polnjenja od 10 do 15 minut. Porabljenih je bilo skupno 15 ton tekočega vodika, medtem ko bi primerljivi dizelski tovornjaki porabili 58 tisoč litrov dizelskega goriva in proizvedli 154 ton CO₂.

Med skoraj enoletnim testiranjem so prototipi tovornjaka Mercedes-Benz GenH2 navdušili z visoko učinkovitostjo gorivne celice, ki jo je razvilo in izdelalo podjetje cellcentric, skupno podjetje Daimler Truck in Volvo Group. Na skupni prevoženi razdalji se je povprečna poraba vodika gibala med 5,6 kg/100 km in 8 kg/100 km, odvisno od skupne mase, ki se je gibala med 16 in 34 tonami.

VEČJA ENERGIJSKA GOSTOTA

Vsak tovornjak je opremljen z dvema rezervoarjema za 44 kilogramov tekočega vodika, in kot je znano, ima tekoči vodik v primerjavi s stisnjenim vodikom večjo energijsko gostoto, zato so potrebne manjše količine. Ključ pogoja sta dva modula gorivnih celic z močjo 150 kilovatov vsak (skupna moč 300 kilovatov), ki jima pomaga baterija s kapaciteto 70 kWh, iz katere se pri največjih obremenitvah črpa dodatna energija potrebna za pogon, energija proizvedena z rekuperativnim zaviranjem, pa se v njih shranjuje.

Pogon je v osnovi enak kot pri baterijskih električnih tovornjaki (eActros 600) – vgrajena je tako imenovana električna e-os z dvema elektromotorjema z največjo močjo 330 kilovatov (2 x 230 kilovatov neprekinjene moči) in z največjim navorom 2.071 Nm.

EKONOMSKO NEKONKURENČNI

Skupaj je bilo opravljenih 285 polnjenj vodika, med testom pa niso zabeležili nobenih težav, tako med vožnjo kot med polnjenjem. Čeprav je bil test tehnično zelo uspešen, so uporabniki vozil potrdili, da tovornjaki na vodikov pogon ostajajo ekonomsko nekonkurenčni, predvsem zaradi visoke cene vodika in dragih



Napredek pri infrastrukturi polnilnega omrežja za vodik je bistveno počasnejši kot so pričakovali.



Vsak tovornjak je opremljen z dvema rezervoarjema za 44 kilogramov vodika, čas polnjenja pa je od 10 do 15 minut.

zavarovalnih premij, ki jih zavarovalnice zaračunavajo takim vozilom. Daimler Truck prav tako priznava, da je napredek pri infrastrukturi za polnjenje vodika veliko počasnejši od pričakovane in da bo do leta 2030 v Evropi potrebnih približno dva tisoč polnilnic za vodik, da se omogoči njegova široka uporaba.

zvodna serija stotih vozil, ki jih bodo izdelali v tovarni v Wörthu. Večja proizvodnja je trenutno načrtovana za začetek tridesetih let 21. stoletja, Daimler pa bo v okviru svoje strategije razogljičenja vzporedno nadaljeval z razvojem tehnologij baterijskih-električnih vozil in vozil na vodikov pogon.



Test je pokazal da so tovornjaki s pogonom na vodik zaenkrat še vedno nekonkurenčni zaradi visokih cen vodika in dragih zavarovalnih premij za vodikova vozila.

Rešitve za vse oblike transporta.



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





25 LET V SLOVENIJI

Letos mineva 25 let odkar podjetje Volvo Trucks v Sloveniji nudi storitve prodaje in servisiranja tovornjakov in avtobusov znamke Volvo.

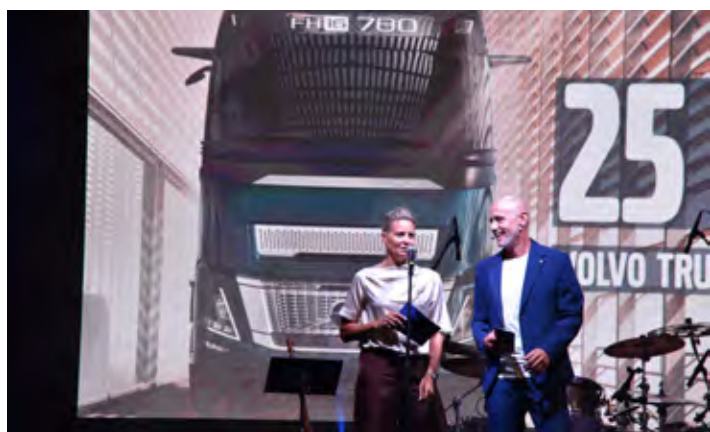
Tekst: **Boštjan Paušer** Foto: **Boštjan Paušer**

V teh petindvajsetih letih je podjetje iz skromnih začetkov postopno zrastle v enega najpomembnejših ponudnikov gospodarskih vozil v Sloveniji – letošnje prvo polletje so z več kot četrtinskim tržim deležem v Sloveniji končali na prvem mestu po številu registracij novih tovornih vozil.

Večina se še spomni prejšnjih lokacij v Trzinu in na Celovski cesti v Ljubljani, leta 2018 pa so se, po več letih prizadevanj, preselili v nov sodoben prodajno-servisni Volvo Trucks center Ljubljana v industrijsko-poslovni coni Zadobrova, tik ob avtocesti A1, ki povezuje Ljubljano in Maribor.

Ob jubileju so pripravili družabni dogodek, na katerem so se srečali s poslovnimi partnerji, zaposlenimi in strankami. Udeležence je nagovorilo vodstvo podjetja vključno z gosti iz Švedske, nato pa se je druženje nadaljevalo z zabavnim programom.





NOVA RAVEN UČINKOVITOSTI S PROGRAMSKO OPREMO DKV FMS

Upravljanje voznega parka je naloga, ki pogosto presega okvire klasične administracije. V številnih podjetjih, še posebej v malih in srednje velikih, se odgovorni zaposleni poleg vsakodnevnih nalog soočajo še z izzivom nadzora nad vozili in vozniki, z urejanjem različne dokumentacije in stroški.

Zamudno delo z excelovimi preglednicami, ročno beleženje in nepregledno shranjevanje podatkov povečujejo možnost napak, zmanjšujejo preglednost in otežujejo pravočasne odločitve. Rezultat so skriti stroški, neizkoriščeni prihranki in večje operativno tveganje.



DKV FLEET MANAGEMENT

DKV Mobility je zato razvil novo rešitev, DKV Fleet Management Software (DKV FMS), ki je na voljo brezplačno. Vsi moduli te rešitve so neposredno integrirani v portal za stranke DKV Cockpit, ki na enem mestu, v znanem okolju, združuje vse ključne funkcije. DKV FMS omogoča centralizirano upravljanje matičnih podatkov vozil in voznikov, vključno z arhiviranjem dokumentov, pregledom pogodb ter spremljanjem servisnih rokov in veljavnosti vozniških dovoljenj. Samodejni opomniki zagotavljajo, da so vozila vedno v skladu z zakonskimi zahtevami, pri tem pa se bistveno zmanjšajo tveganja zaradi pozabljenih pregledov ali neizpolnjenih obveznosti.



DKV Mobility strankam ponuja brezplačno storitev, ki pomeni prihranek pri času, organizaciji in denarju.

PREGLEDNOST IN CILJNA OPTIMIZACIJA STROŠKOV

Poleg preproste uporabe in učinkovitosti je velika prednost tudi preglednost. S pritiskom na gumb so na voljo jasna poročila o stroških, porabi in izkoriščenosti voznega parka. To podjetjem omogoča boljše strateške odločitve ter ciljno optimizacijo stroškov. Integracija z digitalnim okoljem DKV FMS omogoča enostavno uporabo brez dodatnega usposabljanja, kar zaposlenim prihrani dragocen čas.

DKV FMS pa ne prinaša zgolj preglednosti, temveč tudi večjo gospodarnost. Z avtomatiziranimi procesi, optimizacijo virov in zmanjšanjem administrativnega bremena podjetja dolgoročno dosegajo nižje stroške ob hkratni višji produktivnosti. Podatki se obdelujejo varno, skladno z zahtevami o varovanju osebnih podatkov (GDPR), kar dodatno zmanjšuje tveganja.



Digitalizacija postaja ključna pri vseh poslovnih procesih in upravljanje voznega parka ni izjema. DKV FMS podjetjem omogoča prehod na učinkovito, varno in trajnostno upravljanje, ki povečuje konkurenčnost in ustvarja dodano vrednost. In to brez dodatnih stroškov. Več na: <https://www.dkv-mobility.com/si/sl/>



Upravljanje vozni parkov. 100 % učinkovitost, 0 % stroškov.

Izkoristite našo celovito rešitev zdaj –
brez dodatnih stroškov. Izberite
DKV Mobility že zdaj.



dkv-mobility.com

YOU DRIVE, WE CARE.



25 LET NA SVOJI POTI

Ob 25-letnici podjetja Petrans, d. o. o., ki jo praznujejo 28. septembra 2025, smo se pogovarjali z ustanoviteljem in direktorjem Petrom Kutrašnikom. Zaupal nam je spomine, prelomnice in vizijo za prihodnost podjetja, ki je zraslo iz ene same ideje – ustvariti zanesljivo, pošteno in učinkovito transportno zgodbo.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Petrans

Letos 28. septembra praznujete 25 let podjetja. Kaj je pred četrto stoletja botrovalo vaši odločitvi, da stopite na samostojno podjetniško pot?

»Takrat sem bil star 26 let. Imel sem izkušnje v prevozništvu in precej jasno predstavo, kako bi se dalo stvari delati drugače: bolj pošteno, bolj organizirano in z več poudarka na odnosih. Nisem imel veliko kapitala, sem pa imel voljo in vizijo. Vedel sem, da če hočem nekaj več, moram sam prevzeti odgovornost. Tako se je začelo s prvim tovornjakom in veliko odločnostjo.«

Kako se spominjate prvih let v prevozništvu na prelomu tisočletja? Kateri so

bili največje izzivi in priložnosti?

»Bili so to časi, ko si vse počel sam: vozil, organiziral, računal, celo servisiral. Izziv je bil preprost – preživeti. A po drugi strani je bil to tudi čas priložnosti. Trg se je odpiral, povpraševanje je raslo, če si bil hiter in zanesljiv, si si lahko ustvaril ime. Bil sem mlad,



Peter se je z enim tovornjakom pred 25. leti podal na lastno podjetniško pot.



25 let je prineslo ogromen napredek - od papirjev in telefaksov do digitalizacije, telematike in brezpapirnega poslovanja.

trmast in pripravljen narediti več kot drugi. In to se je obrestovalo.«

Kako je potekala rast podjetja v prvem desetletju in kako se je porodila ideja, da prevoznikstvu dodate še prodajo prikolic?

»Najprej je bilo vse osredotočeno na transport. A ko rasteš, vidiš, kje so dodatne potrebe. Prikolice smo najprej iskali zase, nato za znance, sčasoma pa se je pojavila ideja: zakaj ne bi tega trga pokrili bolj resno? Leta 2006 smo postali zastopnik za Kögel v Sloveniji, in to je bila ena izmed boljših poslovnih odločitev. Združili smo prevoz, prodajo in kasneje tudi servis.«

Prevzem podjetja Kögel s strani Humbaurja je verjetno prinesel nove priložnosti. Kako je to vplivalo na prodajo in širitev ponudbe?

»Res je. Humbaur je stabilno, inovativno podjetje, ki je znal Kögel postaviti na novo raven. To se je poznalo tudi pri nas. Prišli so novi produkti, boljši razvoj, več podpore. Strankam smo lahko ponudili širši nabor prikolic, boljši servis in hitrejše dobave. Ta združitev je okrepila tudi naš ugled na trgu.«

Letos 4. septembra mineva deset let, odkar ste na lokaciji Jurčkova cesta 234. Kaj je bila ključna motivacija za selitev in kako je nova lokacija spremenila poslovanje?

»Lokacija na Rudniku je bila korak v pravo smer. Potrebovali smo prostor za vozni park, skladišča, servis in pisarne. Takrat se nam je zdelo ogromno, danes vemo, da brez te selitve ne bi mogli rasti. Novi prostori so nam omogočili razvoj dodatnih dejavnosti in boljše pogoje za zaposlene.

Peter Katrašnik je v 25 letih ustvaril podjetje, ki danes simbolizira stabilnost, strokovnost in odgovoren razvoj. Njegov pogled naprej ostaja jasen: »Prihodnost gradiš na vrednotah, preteklost pa naj te vedno spomni, zakaj si sploh začel.«

Danes delujemo bolj učinkovito in profesionalno.«

Vzpostavili ste lasten servisni center in trenutno gradite novo ličarsko in kleparsko delavnico. Kako pomembno je za vas imeti celovito ponudbo storitev pod eno streho?

»To je ključno. Naši partnerji cenijo, da jim lahko ponudimo celoten krog storitev - od prodaje prikolic, do servisa, vulkaniziranja, najema polprikolic in kmalu še kleparskih del za tovorna in dostavna vo-

Kako je skozi vaše oči videti razvoj sektorja transporta in logistike v Sloveniji v zadnjih 25 letih?

»Ogromen napredek. Od papirjev in telefakssov do digitalizacije, telematike in brezpapirnega poslovanja. Vozni park je postal sodobnejši, okoljski standardi strožji. Hkrati pa so pritiski vedno večji: na cene, roke in ljudi. Poklic voznika, na primer, je postal zahtevnejši in manj cenjen, kar je škoda. Če hočemo trajnostni razvoj, bomo morali več vlagati tudi v ljudi, ne samo v tehnologijo.«



Danes v podjetju, poleg transporta in skladiščenja, nudijo tudi storitve prodaje prikolic, rezervnih delov ter servisiranja vozil.

zila, peskanja ter ličarskih storitev. S tem prihranimo čas in denar, sebi in strankam. Hkrati pa nadzorujemo kakovost. Vemo, kdo stoji za storitvijo, in to šteje.«

Ste član Slovenskega kluba podjetnikov (SBC). Kakšno vlogo imate v njem in kako sodelovanje v takšni skupnosti vpliva na vaše podjetje?

»V SBC sem se vključil zato, ker verjamem v moč povezovanja. Tam si obkrožen z ljudmi, ki imajo podobne izzive in cilje. Izmenjujemo izkušnje, se učimo, pa tudi sodelujemo poslovno. Ni vsak za vsakogar, a če se spoštuješ in zaupaš, lahko skupaj narediš veliko več. V klubu sem predsednik sekcije prevoznikov, ustanovljene z namenom skupnega reševanja problematike transporta.«

Kje vidite Petrans v prihodnjih 25 letih? Kakšni so vaši dolgoročni cilji in načrti?

»V prvi vrsti želim, da ostanemo stabilno in pošteno podjetje. Seveda pa imamo cilje: širitev ponudbe, več servisnih točk, dodatne skladiščne zmogljivosti. A vedno z mero. Ne želimo biti največji, želimo pa biti med najboljšimi, tako v odnosu kot v kakovosti in zanesljivosti.

Kaj bi danes, po 25 letih, svetovali sebi kot mlademu podjetniku na začetku poti?

»Najprej - zaupaj vase, a poslušaj tudi druge. Ne hiti v rasti, saj zna biti hitra rast nevarna. Drži se vrednot. In najpomembnejše: skrb za ljudi okoli sebe, za ekipo, partnerje in družino. Uspeh pride, če gradiš na odnosih, ne na bližnjicah.«



POMANJKANJE VOZNIKOV TOVORNIH VOZIL IN ZAPOSLOVANJE KADROV IZ TRETJIH DRŽAV

Slovenija in številne druge evropske države se že vrsto let soočajo z izrazitim pomanjkanjem poklicnih voznikov tovornih vozil. Gre za sistemski in dolgotrajen izziv, ki ni vezan zgolj na posamezne gospodarske krize ali specifične razmere na trgu dela, temveč na globlje demografske in strukturne spremembe.

V preteklosti so potrebe po dodatnih kadrih deloma uspešno nado- meščale republike nekdanje skupne države, vendar pa se je tudi ta »bazen« že dodobra izčrpal, saj je večina primernih kandidatov že našla zaposlitev v državah EU ali pa se raje zaposluje na drugih področjih.

ISKANJE VOZNIKOV V AZIJI IN AFRIKI

Kot logičen odgovor na to situacijo se vse več evropskih in tudi slovenskih podjetij ozira po voznikih iz tretjih držav, predvsem iz Azije (Indija, Bangladeš, Pakistan, Nepal, Filipini) in Afrike (Maroko, Tunizija, Egipt). Pri tem pa se pojavljajo številna vprašanja glede ustreznosti njihovega znanja, izkušenj, jezikovne in zakonodajne pripravljenosti ter tudi kulturnih razlik, ki lahko vplivajo na kakovost in varnost njihovega dela v cestnem prometu. Vloga države pri tem postaja vse pomembnejša, tako pri vzpostavljanju minimalnih standardov za usposabljanje kot tudi pri pospešitvi postopkov za izdajo dovoljenj za bivanje in delo.

GLOBALNI VIDIK POMANJKANJA VOZNIKOV

Najnovejše poročilo Mednarodne zveze za cestni transport (IRU) iz leta 2024 opozarja, da se bo globalno pomanjkanje poklicnih voznikov do leta 2028 skoraj podvojilo. Samo v Evropi trenutno primanjkuje več kot

426.000 voznikov. Med glavnimi razlogi IRU navaja visoko starost obstoječih voznikov, slab interes mladih za poklic in kompleksnost postopkov usposabljanja. Poleg tega se del voznikov umika iz poklica zaradi zahtevnih delovnih pogojev, dolgih odsotnosti od doma in naraščajoče birokracije. Poročilo raziskovalne agencije Transport Intelligence še dodatno osvetljuje širši kontekst. V njem je poudarjeno, da države EU sprejemajo različne ukrepe za reševanje krize, med katerimi navajajo pospeševanje postopkov za izdajo dovoljenj in bilateralnih dogovorov z državami Azije in Afrike. Vendar pa ti ukrepi pogosto ne naslavlajo ključnega izziva, to je usposobljenosti kandidatov. Številni vozniki prihajajo v EU brez osnovnega razumevanja zakonodaje, prometne kulture, jezika ali tehnoloških sistemov, ki so ključni za sodobni cestni promet.

STANJE V SLOVENIJI IN KLJUČNI IZZIVI

V Sloveniji opažamo enake težave kot drugod po Evropi. Kandidatov za delo poklicnega voznika je premalo, zato se podjetja vedno pogosteje obračajo k tujim trgom delovne sile.

Kandidati iz Azije in Afrike pogosto ne izpolnjujejo vseh zahtev, ki jih predvideva delo poklicnega voznika v EU. Glavni izzivi se pojavljajo že v fazi pridobivanja voznških dovoljenj, ki v številnih primerih izobraževanja v matičnih



Evropski cestnoprometni sistem ima natančno določene zakonodajne okvire, ki se jih morajo dosledno držati poklicni vozniki.

državam niso v skladu z evropskimi standardi. Pogosto manjkajo učne vsebine s področja zakonodaje, praktična preverjanja veščin v kompleksnih prometnih situacijah in osnovno znanje angleškega jezika ter poznavanje evropske geografske in prometne infrastrukture. Kandidati torej pogosto pridejo v EU brez temeljne orientacije v prometnem okolju, ki se jih tu pričakuje.

NEZADOSTNA ZAKONODAJNA IN JEZIKOVNA PRIPRAVLJENOST

Evropski cestnoprometni sistem ima natančno določene zakonodajne okvire, ki se jih morajo dosledno držati poklicni vozniki. Sem sodijo pravila o počitkih in odmorih, tahografih, omejitvah hitrosti, signalizaciji ter številnih drugih elementih. Pri kandidatih iz tretjih držav pogosto manjka poznavanje teh predpisov, kar predstavlja veliko tveganje tako za podjetje kot za prometno varnost. Poseben problem predstavlja tudi nepoučenost o Kodi 95, sistemu, ki določa obvezno temeljno poklicno kvalifikacijo za voznike. Ob tem pa se izkaže, da znanje jezika ni zgolj dodana vrednost, temveč osnovni pogoj za uspešno opravljanje dela. Neznanje angleščine ali lokalnega jezika pomeni, da vozniki ne razumejo navodil disponentov, ne znajo pravilno uporabljati dokumentacije ali pa imajo težave pri komunikaciji z nadzornimi organi. Tovrstni komunikacijski šum lahko vodi do napačnih odločitev, kršitev zakonodaje in celo prometnih nesreč.

POSLEDICE ZA PREVOZNIŠKA PODJETJA

Slovenska podjetja se pogosto znajdejo pred dilemo. Po eni strani nujno potrebujejo nove voznike, po drugi strani pa so ti vozniki pogosto neustrezno pripravljeni, kar za prevozniška podjetja v praksi pomeni določene posledice:

- Zamude pri zaposlitvi voznikov, ker kandidat ni dovolj pripravljen, ko pride v državo EU.
- Stroški uvajanja in dodatnih usposabljanj, če voznik nima potrebnih kompetenc.
- Tveganja s strani nadzornih organov (nepravilnosti, kazni zaradi nedoslednega dela voznikov).
- Slaba učinkovitost, večje tveganje za nesreče, neustrezno spoštovanje področne zakonodaje (počitek, tahograf, ADR, varnost pri delu).
- Slaba komunikacija in težave v izvajanju delovnih nalog voznika.



TESTIRAMO USPOSABLJAMO VOZNIKE V MATIČNIH DRŽAVAH



www.globter.eu
www.globtercentres.com
info@globter.eu
+386 70 527 514

MOŽNE REŠITVE IN PREDLOGI

Idej in predlogov, kje in kako izboljšati sistem, so slovenski prevozniki izrazili že večkrat in če potegnemo zaključek, jih lahko strnemo v dve točki:

- Učinkovito testiranje doma v matični državi: testiranje vozniških veščin in test angleškega jezika
- Tečajji in usposabljanja, ki pokrivajo: vsebine iz Kode 95 in druge pomembne vsebine za delo v EU, tudi tečajji tujih jezikov.



V Sloveniji opažamo enake težave kot drugod po Evropi - kandidatov za delo poklicnega voznika je premalo.

KAJ PRAVIJO IZOBRAŽEVALNE INSTITUCIJE IN NEPOSREDNI UPORABNIKI?

Da je problematika pomanjkanja voznikov in sistemsko neurejeno področje zaposlovanja ustrezno izobražene delovne sile iz tretjih držav ena od akutnih problemov med slovenskimi prevozniki, se poleg prevoznikov podjetij strinjajo tudi izobraževalne institucije. Prosili smo jih za izjave, ki jih objavljamo v nadaljevanju.

Mag. Igor Prah, direktor in solastnik Prah izobraževalnega centra

Smo eden od več pooblaščenih centrov, ki se že 35 let ukvarjamo z usposabljanjem poklicnih voznikov in tudi pridobivanjem Kode 95. Že skoraj štiri leta ponujamo usposabljanje za pridobitev Kode 95 tudi v angleškem jeziku. Eno je opraviti Kodo 95. Nekaj drugega pa je poznavanje tudi drugih prepotrebnih vsebin za uspešno delo voznika v državah EU. V vsem tem času smo usposobili že številne voznike iz Azije in Afrike. Pri tem opažamo vzorec oziroma možnost razdelitve kandidatov poklicnih voznikov v štiri skupine. 1. skupina so vozniki, ki zadovoljivo obvladajo tako večšine vožnje tovornjaka ali avtobusa kot tudi angleški jezik, 2. skupina so tisti, ki znajo voziti, a imajo težave s sporazumevanjem v angleškem jeziku, 3. skupina zna angleško pa slabše vozi in 4. skupina, ki je relativno slaba pri obojem, tako pri vožnji kot pri znanju angleškega jezika. Res je, da je delež voznikov, ki so v prvi skupini v teh letih kar porasel, je pa tudi res, da še vedno prihaja v Slovenijo in verjetno tudi v druge države EU preveč voznikov iz 2., 3. in na žalost tudi 4. skupine. Glede na naše izkušnje ter prizadevanja pri usposabljanju voznikov iz tretjih držav smo prišli do zaključkov, da bi k bolj učinkoviti pripravi na delo voznikov iz oddaljenih držav zagotovo pripomogle spremembe na ravni EU oziroma posameznih članic EU, in sicer:

Jasno in eksplicitno bi bilo treba določiti minimalne standarde za izobraževanje voznikov iz tretjih držav, ki vključuje tudi znanje tujega jezika. Organizirati bi bilo treba učinkovito usposabljanje voznikov v matičnih državah – torej »že doma«.

Potrebno bi bilo upoštevanje »že doma« pridobljenih znanj in veščin za delo v EU pri vizumskih in migracijskih poteh ob predpostavki, da gre za prepoznavne izobraževalne institucije in transparentne oblike izobraževalnega procesa.

Izredna profesorica dr. Patricija Jankovič, dekanja Areme – Visoke šole za logistiko in management

Pomanjkanje usposobljenih voznikov v EU in prihajanje kandidatov iz tretjih držav je aktualna tema, ki jo prepoznavamo tudi v okviru našega študijskega programa Management transportne logistike. Študentje se pri seminar-skih in diplomskih nalogah že ukvarjajo s tem izzivom, saj problematika presega zgolj podjetniško raven in sega na področja mobilnosti delovne sile, izobraževanja, zakonodaje ter varnosti v cestnem prometu.

Z vidika akademskega okolja je pomembno, da bodoči strokovnjaki razumejo širšo sliko in da se usposabljaajo ne le za obvladovanje logističnih procesov, temveč tudi za reševanje strukturnih kadrovskih izzivov, ki vplivajo na celoten evropski transportni sistem. Posebej bi želela izpostaviti, da bi bilo treba kandidate za delo v EU usposabljaati že v njihovih matičnih državah. Le tako se lahko izognemo prihajanju nepripravljenih voznikov, ki nato povzročajo dodatne stroške, zamude in varnostna tveganja. S tem bi bili postopki zaposlovanja učinkovitejši, hkrati pa bi se dvignila kakovost storitev v evropskem transportu.



Vse več evropskih in tudi slovenskih podjetij se ozira po voznikih iz tretjih držav, predvsem iz Azije.

Franc Turnšek, lastnik in direktor TUR, transporti, d. o. o.

Prvega voznika iz Azije smo zaposlili že aprila 2023. Takrat je začel voziti pri nas. Dokumente pa smo začeli pridobivati že več kot 6 mesecev pred tem. Danes imamo že približno 30 odstotkov voznikov iz Azije. Med vozniki opažamo, da so eni boljši vozniki, drugi pa zelo slabi. Vsi pa potrebujejo dodatno učenje. V znanju angleščine je enako, eni znajo bolje, drugi slabše. Nazaj v Indijo smo poslali samo enega oziroma je šel sam, že na začetku. Niti voziti ni začel. Večinoma imajo spoštljiv odnos do mene in drugih zaposlenih. Nekateri pa se sčasoma tega tudi malo odvadijo. Opažamo, da so starejši bolj dovetni za delo, bolj dosledni, kot mlajši. Sami tudi vidimo, da bi bilo dobro, če bi se ti vozniki bolj natančno stestirali in tudi že kaj dodatno naučili, preden pridejo v Slovenijo. Da bi na primer poznali tudi kaj od ADR prevozov, sploh pa da bi znali boljše voziti.

F-MAX z motorjem Ecotorq GEN2.



ECOTORQ
GEN 2

F-MAX z novim motorjem dvigne zmogljivost in vzdržljivost na novo raven. Optimizacija na ravni celotnega vozila vodi do 11 % manjše porabe goriva.

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

Celovška cesta 492, 1210 Ljubljana – Šentvid | Tel. 01 810 75 01 | info@fordtrucks.si



Sharing the load



PREVOZNIKOVA ODGOVORNOST ZA IZGUBO, POŠKODBO IN ZAMUDO POŠILJKE

Profesionalni prevoz blaga je odgovorno in včasih zelo zahtevno delo, še posebej, če imamo v mislih daljše relacije in obveznost opravljanja prevoza tudi v najslabših vremenskih razmerah. Tudi zato morajo biti prevozniki psihofizično 'fit' posamezniki z zvrhano mero odgovornosti.

Tekst: Mag. Boštjan J. Turk Foto: Depositphotos

Pravno gledano, pri samem prevozu tovara nastane zanimivo, medsebojno odvisno razmerje med pošiljateljem, prevoznikom in prejemnikom tovara – vsakdo izmed njih ima svoje pravice in obveznosti, ki se včasih tudi prepletajo. V tokratnem prispevku nekaj več o tem, kako je s prevoznikovo odgovornostjo za izgubo, poškodbo in zamudo pošiljke.

OBVEZNOST PREVOZA PO DOGOVORJENI POTI

Ko prevoznik s strani pošiljatelja prejme blago, se mora držati dogovorjene poti. Tudi, če dogovora s pošiljateljem glede natančne prevozne smeri ni, prevoznik pri izbiri poti ni povsem avtonomen, saj se mora držati tiste poti, ki najbolj ustreza pošiljatelju, pa čeprav je morda sam prepričan, da bi bila neka druga pot hitrejša ali ugodnejša (ker jo dobro pozna,

ker je prepričan, da na njej ne bo prihajalo do zastojev ipd.).

Poleg tega obstaja njegova dolžnost, da pošiljatelja redno obvešča o vseh okoliščinah, ki lahko vplivajo na prevoz, in ravnati po njegovih navodilih. Tudi v tem smislu je njegova avtonomnost omejena, ima pa pravico, da lahko odstopi od pošiljateljevih navodil, če bi njihova izpolnitev lahko spravila v nevarnost ljudi ali dobrine.

Tako lahko denimo zavrne prevoz v ekstremnih vremenskih razmerah (huda nevihta, toča, sneženje), če je glede na svoje izkušnje in po svoji vesti prepričan, da bi v takih razmerah lahko prišlo do prometne nesreče, do izgube tovara ipd.

Ob tem naj ga ne skrbi, da bi pošiljateljevo vztrajanje, naj opravi prevoz tudi v takšnih razmerah, lahko vplivalo na njegov delovno-pravni status pri delodajalcu, ali na njegovo odškodninsko odgovornost – varnost je na-

mreč na prvem mestu in tudi sodna praksa temu pritrjuje.

PREVOZNIKOVA ODGOVORNOST ZA IZGUBO, POŠKODBO ALI ZAMUDO POŠILJKE

Temeljno načelo je, da prevoznik odgovarja za izgubo ali poškodbo pošiljke celoten čas prevoza, to pomeni v času od njenega prevzema do izročitve, obstajajo pa od tega pravila pomembne izjeme. Ni odgovoren, če se izkaže, da je izguba posledica dejanja upravičenca, lastnosti pošiljke ali zunanjih vzrokov, ki jih ni bilo mogoče pričakovati in se jim tudi ne izogniti ali jih odvrniti. To pomeni, da je njegova odgovornost izključena, če bi se izkazalo, da se je pošiljka poškodovala zaradi tega, ker je bila denimo neprimerno pakirana, ali, če jo je med prevozom izgubil, ker je bila nestrokovno naložena na tovornjak ali nanj slabo pričvrščena.

Njegova odgovornost je izključena tudi v primeru nenadnega poslabšanja vremenskih razmer: denimo hudega neurja – a pozor – le v primeru, če je bilo neurje nenadno in nepredvideno. V današnjih časih je namreč mogoče nevarne vremenske dogodke napovedati s precejšnjo natančnostjo, še vedno pa ne do te mere, da bi se lahko udeleženci pri prevoznih pogodbah pripravili na prav vse. Zakon sicer izrecno določa, da so določila prevozne pogodbe, splošnih prevoznih pogojev, tarif ali kakšnega drugega pravnega akta, s katerimi bi se ta odgovornost zmanjšala, nična. Gre za kogentni predpis, ki se ga ne da 'zaobiti' s pogodbo. Je pa zato veljavno določilo, s katerim je vnaprej določen najvišji znesek odškodnine, s pogojem, da ni v očitnem nesorazmerju s škodo. Ta omejitev odškodnine pa ne velja, če je prevoznik povzročil škodo namenoma ali iz hude malomarnosti.

KAJ PA IZGUBA ALI POŠKODBA DRAGOCENOSTI?

V primeru, če se izgubi ali poškoduje pošiljka, v kateri so bile dragocenosti, vrednostni papirji ali druge drage stvari, je prevoznik dolžan povrniti tako nastalo škodo le, če je bil ob predaji stvari za prevoz obveščen o njihovi naravi in vrednosti ali če je povzročil škodo namenoma ali iz hude malomarnosti.

To pomeni, da se bo lahko odškodninski odgovornosti izognil le v dveh primerih, če ga pošiljatelj ni obvestil, da gre za posebej drage oziroma dragocene stvari ali da je povzročil škodo namenoma ali iz hude malomarnosti.



Prevoznik lahko zavrne prevoz v ekstremnih vremenskih razmerah (huda nevihta, toča, sneženje), če je glede na svoje izkušnje in po svoji vesti prepričan, da bi v takih razmerah lahko prišlo do prometne nesreče, do izgube tovora ipd.

Če je škodo povzročil le iz lahke malomarnosti, ali pa je ta posledica več dejavnikov, denimo pomanjkljivih navodil pošiljatelja, njegove lahke malomarnosti in višje sile, bo njegovo 'posebno' odškodninsko odgovornost, se pravi odgovornost za izgubo dragocenosti, težko dokazati.

PREJEMNIKOV PREVZEM POŠILJKE BREZ UGOVORA

V primeru, če prevzame prejemnik pošiljko brez ugovora in plača prevozniku njegove terjatve, preneha prevoznikova odgovornost, razen če je bila poškodba ugotovljena z zapisnikom pred prevzemom pošiljke. Vendar pa prevoznik ostane odgovoren za poškodbe pošiljke, ki jih ni bilo mogoče opaziti pri izročitvi, če ga je prejemnik o njih obvestil takoj, ko jih je odkril, vendar najpozneje v osmih dneh po izročitvi. Po tem roku prevoznikove odgovornosti ni več mogoče uveljavljati, razen, če je povzročil poškodbo namenoma ali iz hude malomarnosti.

PREVOZNIKOVA ODGOVORNOST ZA ZAMUDO

Prevoznik odgovarja tudi za škodo, nastalo zaradi zamude, razen če je vzrok za zamudo kakšno dejstvo, ki izključuje njegovo odgovornost za izgubo ali poškodbo stvari.

KAKO UKREPATI, ČE PREJEMNIKA NI MOGOČE OBVESTITI O PRISPETJU POŠILJKE?

Če pa prejemnika ni mogoče obvestiti o prispetju pošiljke, ali če je ta noče sprejeti, in

sploh če pošiljke ni mogoče izročiti, kot tudi, če prejemnik prevozniku ne izplača dolžnega plačila in drugih vsot, ki bremenijo pošiljko, mora prevoznik obvestiti o tem pošiljatelja, zahtevati njegova navodila in na njegov račun ukreniti vse potrebno za hrambo stvari.

Če prejemnik v primernem roku nič ne ukrene s pošiljko, jo ima prevoznik pravico prodati po pravilih o prodaji dolgovane stvari v primeru upnikove zamude in se iz dosežene kupnine poplačati za svoje terjatve.

ZASTAVNA PRAVICA

V praksi niso redki primeri, ko pride do spora glede plačila za prevoz. Prejemniki včasih odlašajo s plačilom, ali pa za prevoz sploh ne želijo plačati in se pri tem sklicujejo na prevoznikovo zamudo, na poškodbe na pošiljki ipd. V takih primerih imajo prevozniki na voljo posebno pravno ugodnost – zastavno pravico na stvareh, ki so jim bile predane za prevoz in v zvezi s prevozom. Taka zastavna pravica temelji na samem zakonu, prevoznik pa jo lahko uveljavlja, dokler ima stvari v posesti ali dokler ima v rokah listino, ki mu omogoča, da z njimi razpolaga.

Če je bilo udeleženih pri prevozu zaporedoma več prevoznikov, so tudi njihove terjatve v zvezi z opravljenim prevozom zavarovane s to zastavo, zadnji prevoznik pa je dolžan zaračunati vse terjatve po tovrstnem listu, če tovrstni list ne vsebuje kaj drugega. Terjatve prejšnjega prevoznika ter njegova zastavna pravica pa preidejo na poznejšega prevoznika, ki mu je plačal te terjatve. ■



Temeljno načelo je, da prevoznik odgovarja za izgubo ali poškodbo pošiljke celoten čas prevoza.



ZANESLJIV PARTNER ZA TOVORNE PNEVMATIKE IN VULKANIZERSKE STORITVE

V transportni in gradbeni industriji, kjer so zanesljivost, varnost in učinkovitost ključnega pomena, je izbira kakovostnega partnerja za pnevmatike ena najpomembnejših odločitev.



Podjetje **Prigo d.o.o.** se že vrsto let uveljavlja kot **strokovnjak za tovarne pnevmatike in vulkanizerske storitve**, z močno prisotnostjo na dveh ključnih lokacijah – Brdo in Hoče, kjer obratujeta sodobno opremljeni delavnici namenjeni tovrstnemu programu. S strokovnim pristopom, kakovostno ponudbo in individualno obravnavo strank si je podjetje Prigo utrdilo trdno mesto med vodilnimi ponudniki na slovenskem trgu.

CELOVITA PONUDBA – VEČ KOT LE MENJAVA PNEVMATIK

V podjetju Prigo d.o.o. ne gre zgolj za menjavo gum – gre za **strokovno podporo in celovito vzdrževanje** voznega parka, prilagojeno specifičnim potrebam tovrstnega prometa. V ponudbi najdete:

- **Prodajo pnevmatik** priznanih proizvajalcev
- **Menjava pnevmatik** (sezonska menjava, centriranje, montaža)
- **Popravila in sanacijo poškodb** (predrtin, manjših poškodb)

- **Centriranje koles** (za enakomerno obrabo in večjo stabilnost)
- **Centriranje podvozja** (geometrija za optimalen stik pnevmatik s podlago)
- **Shranjevanje pnevmatik med sezonami**
- **Svetovanje in strokovno pomoč** pri izbiri najbolj ustrezne pnevmatike glede na vozilo, teren in vrsto prometa

Sodobna oprema, natančna diagnostika in usposobljeno osebje zagotavlja, da je vsaka storitev izvedena hitro, kakovostno in z mislijo na dolgoročno brezhibno delovanje vozila.

ZNAMKE, KI ZAGOTAVLJAJO ZANESLJIVOST – ZA VSAKO POTREBO IN VSAK PRORAČUN

V podjetju Prigo d.o.o. se dobro zavedajo, da pri izbiri pnevmatik **ni ene rešitve za vse**. Različni prevozniki imajo različne potrebe glede na vrsto prevozov, pogostost uporabe in obremenjenost vozil. Zato ponujajo **širok nabor pnevmatik, razdeljenih v tri kakovostne in cenovne razrede**, s katerimi lahko stranke izberejo optimalno rešitev glede na svoje zahteve in proračun.



Premium znamke:

Michelin, Dunlop, Continental, Hankook

Zanesljive srednje cenovne znamke:

Kumho, Fulda, BFGoodrich, Petlas, Sava

Ekonomične znamke z odličnim razmerjem med ceno in kvaliteto

Evergreen, Mirage, Westlake, Tourador

TUDI OBNOVLJENE PNEVMATIKE IN PLATIŠČA

Poleg novih pnevmatik podjetje nudi tudi **obnovljene pnevmatike** preverjenih programov **Remix** in **Recamic**, ki predstavljajo ekološko in cenovno učinkovito rešitev za mnoge prevoznike. V ponudbi so tudi **jeklena platišča Jantsa** ter **aluminijasta platišča Alcoa in Speedline**, ki zagotavljajo robustnost, nižjo težo in boljši videz vozil.

ZANESLJIVOST, KO JO NAJBOLJ POTREBUJETE

V svetu tovrstnega prometa ni prostora za napake ali kompromise. Ne glede na proračun ali zahtevnost poti – **vsaka stranka pri Prigo najde ustrezno rešitev**, ki ne ogroža varnosti, kakovosti ali zmogljivosti.

www.prigo.si





MOL EUROPE TOLL

Ena kartica. Ena OBU naprava.
Udobno potovanje in enostavno poslovanje.



► **MOLGROUP CARDS**



molgroupcards.com/si

SMO UPORABNIŠKO ORIENTIRANI
STOJIMO ZA KVALITETO IN STORITVAMI
IŠČEMO INOVACIJE IN VIDIMO SPREMEMBE
KOT NAŠE PRILOŽNOSTI
USPEŠNI SMO ZARADI NAŠIH SODELAVCEV
GOSPODARIMO Z PREUDARKOM IN
ODGOVORNOSTJO



TOVORNE PRALNICE

Ne glede na to, ali iščete pralnico za avtobuse ali visoko specializirano pralnico za tovornjake, Vam za vsako zahtevo ponudimo ustrezno konfiguracijo.



Christ
WASH SYSTEMS

Nudimo montažo in vzdrževanje vrhunske avtopralne tehnologije nemškega proizvajalca **OTTO CHRIST AG** za vse vrste avtomatskega in ročnega čiščenja osebnih in tovornih vozil že več kot 30 let. S **CHRIST** reciklažnimi sistemi odpadne vode skrbimo za okolje in gospodarnost delovanja, nudimo **CHRIST** originalna čistila, avtokozmetiko in vso dodatno opremo za nego vozil.

ČISTILNA SREDSTVA

Visoko kakovostna linija čistilnih sredstev, ki zadosti vsem vrstam čiščenja. Nizka poraba pomeni večje prihranke.



STEPALNIKI TEPIHOV

Dodatna ponudba za vse stranke, ki avtomobile čistijo same.



SAMOPOSTREŽNI SESALNIKI

Razširitev segmenta samopostrežnega pranja. Za stranke, ki želijo delo opraviti same z uporabo najboljše tehnike.



SAMOPOSTREŽNE PRALNICE

Možnost dodatnega zaslužka kot dopolnilna dejavnost v Vašem podjetju. Z izgradnjo ročne pralnice zadostite tudi potrebam strank, ki imajo željo po ročno opranih avtomobilih.



PORTALNE PRALNICE

Vseeno, ali iščete preprosto portalno avtopralnico ali pralnico z maksimalno kapaciteto, Christ Wash Systems portalne avtopralnice nudijo z različnimi pralnimi portali ustrezno ponudbo vsem vašim potrebam.



AVTOPRALNE STEZE

Za največjo frekvenco pranj in najzahtevnejše stranke. Od najkrajših 16m dolgih stez do najdaljših, prek 50m; velika fleksibilnost pri izbiri posameznih portalov. S kapaciteto do 100 in več avtomobilov na uro.



+386 40 803 650



jan.pahor@elesprom.si



+386 41 618 573



mladen.gorisek@elesprom.si



+386 41 658 868



matija.kralj@elesprom.si



<https://www.elesprom.si>

Elesprom Inženiring d.o.o.,
Limbuška cesta 79, 2000 Maribor





Jure Bračko je vozil tovornjake na dolge proge, a ugotovil, da mu je avtobus še bolj pisan na kožo.

ŠPEDICIJA JE KOT ZASVOJENOST

Tekst: Emil Šterbenk Foto: E. Šterbenk, arhiv Bračko

Z ženo sva šla na krajši dopust na Korčulo z agencijo, kjer so organizirali tudi avtobusni prevoz. Kot vsak poklicni voznik sem tudi sam pikolovski, ko me vozijo drugi. Tokrat sem naravnost užival, sploh ko smo prišli na ožje ceste. Voznik je ovinke ubiral zanesljivo, gladko, brez popravljanja, brez sunkovitih sprememb. Med parkiranimi avtomobili je zvozil na milimetre – skratka, mojster. Seveda sem bil radoveden, kdo je ta mladenič in ugotovil, da Jure Bračko ni le odličen voznik, ampak tudi zanimiv sogovornik.

Preden je postal avtobusni voznik, je Jure desetletje vozil tovornjake na dolge proge in o tem pove: »Špedicija je kot droga. Ko enkrat začneš in to delo vzljubiš, te kar potegne vase in ne znaš končati. Seveda moraš biti iz pravega testa, saj moraš po eni strani uživati v nenehnem gibanju, po drugi pa dobro prenašati vse prometne in druge tegobe, ki spremljajo ta poklic.

VOZNIKOV SIN

Jure se je rodil v družini, kjer je bil oče poklicni voznik tovornjaka. Tako je velik del šolskih počitnic preživel z očetom v kabini: »Karte sem znal brati že v osnovni šoli in v mestih sem bil očetov 'Garmin'. Svojim kolegom se je oče večkrat pohvalil: »Moj pubec bere karto bolje kot ti, če je z mano, vem, da bom v prvo našel firmo.«

Kljub temu je Jure po osnovni šoli vpisal šolo za peka, a je v pekarni delal samo obvezno prakso. Potem je štiri in pol leta pekel pice, pozneje pa bil skoraj tako dolgo natak. Nato je na Fakulteti za kmetijstvo Univerze v Mariboru dobil službo voznika kombija: »Kupcem sem dostavljal živila, ki jih tam pridelajo – od sadja in zelenjave do mesa ter vina. Oče mi je svetoval, naj pridobim kodo



Za vožnjo po jadranskih otokih mora biti voznik mojster svojega poklica – ozka cesta, ob desnem boku parkiran avtomobil, ob levem ogledalu električni drog ...

95, čeprav še nimam kategorij C in E, in to sem leta 2008 tudi naredil.«

ŽIVLJENJE SE OBRNE

»Leta 2009 je mama zbolela za rakom. Oče je bil tik pred pokojem in si ni mogel privoščiti pustiti službe, zato sem dal odpoved jaz in negoval mamo. Na Zavodu za zaposlovanje so mi omogočili, da sem opravil izpita kategorij C in E. Po mamini smrti leta 2010 sem šel na prvo furo z očetovim nekdanjim sodelavcem, ki je vozil pri Slavku Šegi.« Očitno je bil z vožnjo zelenca zadovoljen, saj mu je rekel: »Škoda, ravno v napačnem trenutku si prišel, saj so pri nas pred kratkim vzeli dva nova voznika!« Že prej kot v treh tednih ga je poklical: »Ali bi mi lahko prišel pomagat, nujno furo v Švico imam in nazaj moram biti v dveh dneh.« Z veseljem je šel in pri Šegi so mu ponudili delo 'skakača'. V podjetjih po Sloveniji je nalagal polprikolice, ki jih je potem odpeljal v Avstrijo (včasih vse

do nemške meje) in jih tam na počivališčih zamenjal. Polne je nato razvažal po podjetjih in tako ponavljal zgodbo – a le tri mesece.

PRVA SAMOSTOJNA VOŽNJA

V treh mesecih se je ogromno naučil: »Spoznal sem nakladalne rampe po številnih podjetjih in tudi na najbolj stisnjene sem znal zapeljati, pritrjevanje tovora mi je postalo domače, prav tako odpiranje in zapiranje ce-rad, priklapljanje in odklapanje polprikolice, skratka v kratkem času sem se intenzivno izučil obrti.«

Prvi tovarnjak, ki so mu ga zaupali, je bil Mercedes-Benz Actros MP2 z menjalnikom EPS. Bil je lepo ohranjen, Jure pa je skrbel, da je bil vedno čist in našminkan: »Resnično sem



Oče, ki je vozil pri Špedtransu, je bil Juretov vzornik, in ga je med počitnicami redno jemal s seboj na vožnje.



Že v otroštvu se je nalezal ljubezni do vozniškega poklica, vključno s prehranjevanjem na avtocestnih postajališčih s hrano, skuhamo v kabini.

Nikoli brez kartice voznika

»Ko sem se na svoji prvi samostojni poti spuščal iz montblanškega predora na francosko stran, me je bilo silno strah. Na polprikolici sem imel 21 ton folije, Actros pa ni imel retarderja. V ušesih so mi odmevale očetove besede: varuj se spustov, ko se zavore pregrejejo, si mrtev. Pretaknil sem za dve prestavi niže in zaviral zgolj z motorno zavoro. Takoj ko sem prišel na ravnino, sem ustavil in si preoblekel popolnoma prepoteno srajco. Od takrat se nisem več bal nobenega klanca, a vsakega še vedno spoštujem,« pove Jure.



V podjetju Šega so imeli toliko tovornjakov, da so vedno potrebovali voznike, ki so skakali iz kabine v kabino.

užival, a želel sem si odpeljati kam dlje, kot le do nemške meje.«

Po četrtnem letu skakanja se mu je ponudila priložnost. Prikolica je bila naložena z balami aluminijaste folije iz Impola, ki jih je bilo treba odpeljati v Francijo, voznika pa ni bilo. Jure se je ponudil, a disponentka ga je pisano gledala: »Ali si res upaš, saj v Franciji še sploh nisi bil.«

»Bom že kako, verjemi, da se bom znašel. Naslov imam, imam tudi atlas Evrope in navigacijski sistem, konec koncev tudi telefon, da lahko koga kaj vprašam,« je bliskovito odgovoril.

In so ga poslali na pot. Z 21-tonskim tovorom se je podal proti Italiji in skozi montblanški predor v Francijo v Rumilly. Od



Actros MP2 je bil prvi tovornjak, s katerim je Jure sam šel na daljšo pot.



Pri Ploju se je naučil zakonitosti prevažanja izrednih tovorov in tovor so velikokrat peljali z več tovornjaki.

tam je v Nemčijo (Lindau) odpeljal 25 ton odpadnega papirja, v Augsburgu pa naložil 25 ton papirja za tiskarno Leykam v Hočah. Domov se je vrnil v pričakovanem času in izpolnil vse naloge ter od takrat vozil na špediciji. Pri Šegi je potem ostal tri leta in dobil novejšega Actrosa, prvega z avtomatiziranim menjalnikom.

POSEBNI TOVORI

Potem se je zaposlil pri Ploju, saj so ga privlačili tovari neobičajnih dimenzij: »Tam sem se prvič srečal s tovornjaki znamke Volvo in bil presenečen. Volvi v klanec vlečejo boljše od Mercedesov – že prvi, stari FH16, je vlekel kot dizelska lokomotiva, zaradi malo daljše medosne razdalje pa je bil tudi udoben. Ker sem pri Ploju vseh sedem let vozil dvoosne tovornjake, sem ostal v razredu 40 ton skupne mase, a vozil tovore večjih dimenzij. Priklopili so mi triosno polprikolico

Nikoli brez kartice voznika

»V letih, kar si služim kruh kot voznik, sem le nekajkrat goljufal – vozil sem toliko, kolikor je dovoljeno. Nekoč je bilo treba tovor toaletnega papirja nujno dostaviti do trgovine. Takoj sem povedal, da ne morem, saj mi bodo zmanjkale tri ure. Špediterka je predlagala, naj peljem brez kartice. Ubogal sem jo in vse se je dobro izteklo. Takrat! Čez deset dni so me v Nemčiji ustavili na kontroli in odkrili moj prekršek. Kazen je znašala 1.400 evrov.« Policist mu je na koncu rekel: »Popolnoma razumem, da se vam kdaj zalomi, a takrat nikakor ne vozite brez kartice. Upoštevajte pravila glede obveznih počitkov. Kazen vam ne bo ušla, a v vsakem primeru bo nižja!«

s krmiljeno zadnjo osjo, ki jo je bilo mogoče raztegniti za 3,6 metra. Zato je tudi raztegnjena lepo sledila vlečnemu vozilu. Najdaljša kompozicija, ki sem jo peljal, je merila 25 metrov, najširša pa 5. Pri tovorih, širših od 3,5 metra je voznik slep in odvisen od spremljevalca, s katerim sta ves čas na zvezi. Posebni prevozi potekajo večinoma ponoči in k sreči me utripanje oranžnih rotacijskih luči ne moti preveč. Še težje kot vozniku je zaradi tega spremljevalcu, saj ga motijo tako luči na tovornjaku kot na lastnem vozilu.»

POSTAL SEM AVTOBUSAR

»Z mojo partnerko sem v zvezi že enajst let. Sprva je bila nad mojim delom navdušena in skoraj vsak mesec šla z menoj na kakšno vožnjo, sčasoma pa je to, da voznik nikoli ne ve, kdaj bo prišel domov, začelo obremenjevati.« Jure je zato na svoje stroške opravil izpit za avtobus in se zaposlil pri Mar-



Ko se je prvič zaposlil pri Marpromu, je začel kot skakač in je vozil različne mestne in primestne proge, najraje pa progo št. 1 na Tezno s tem 15-metrskim velikanom.



Pri Nastranu je vozil tovor, ki zahteva nadzorovan temperaturni režim – po domače hladilnike – in se naučil zakonitosti te panoge ter vzljubil tovrnjake znamke DAF.

promu: »Obljubil sem si, da ne grem nikoli več na špedicijo. Plača je bila v mestnem

prometu res precej nižja, a vsak dan sem bil v službi le 8 do 10 ur in vsako noč sem spal v svoji postelji.«

Izkušnja z ilegalci

»V Franciji sem s tovornjakom zapeljal na vlak za Veliko Britanijo. Pred odhodom sem policistom prijavil, da sumim, da so se mi v polprikolico skrili begunci. Izkazalo se je, da imam prav, saj jih je bilo kar sedem. Policisti so jih zajeli, sam pa sem jo odnesel brez kazni. Če bi jih pripeljal v Britanijo, bi vsekakor plačal kazen.«

ZAREČEN KRUH

»Kako že pravijo: človek obrača, bog obrne. Prišla je korona in partnerica je izgubila delo. Vozniki javnega prometa so bili na čakanju in nadomestilo ni bilo dovolj za preživetje: »Ni mi preostalo drugega, spet sem poiskal delo špedicijskega voznika. Tokrat sem se zaposlil pri Nastranu in tam vozil 23 mesecev.« Spet se je učil, saj so mu zaupali hladilnik. Spoznal je znamko DAF in bil navdušen nad tovornjakom. Pravi, da je bila kabina pros-

torna in udobna, postelja boljša kot tista v domači spalnici, motor pa dovolj zmogljiv tako za Alpe kot Apenine. Vozil je izključno v Veliko Britanijo in Španijo, same dolge poti. Zadovoljen je bil z delodajalcem, delodajalec pa z njim.



Ko se je v drugo zaposlil pri Marpromu, so ga dali na progo 6, kjer vozi električnega Iveca in poudari, da težav z zalogo energije še ni imel, čeprav na postajališču Vzpenjača nikoli ne polni.



Prostora je malo, marsikdo si na tako skopo odmerjenem prostoru ne bi upal parkirati.

NAZAJ V AVTOBUS

»Po skoraj dveh letih sem s težkim srcem zapustil Nastrana in se vrnil k Marpromu, kot sem bil dogovorjen in tukaj znova delam od leta 2021. Večinoma na progi 6 med glavno avtobusno postajo in vzpenjačo vozim električni mestni avtobus Iveco. Vožnja 'elektrikarja' je svojevrsten užitek, saj vse teče lahko – tako zvezno pospeševanje kot zaviranje. Če me nadrejeni pošljejo, odpeljem tudi kakšno primestno ali turistično vožnjo. Občasno pa vzamem dopust in za svojo dušo peljem kam dlje. No, tale vožnja na Korčulo je ena takšnih – češnja na torti. Pripeljal sem iz Maribora, kamor se bomo vrnili, vmes še kakšen izlet po otoku. Kaj bi si lahko lepšega želel,« Jure s širokim nasmehom sklene pogovor.

Se strinjam, Jure, vožnja do Korčule po celini res ni zahtevna. Do mesta samega je treba le na trajekt in z njega, kar je za voznika vašega kova mačji kašelj, a nato pridejo zadnji trije kilometri, ko je treba avtobus do hotela vdeti kot sukanec v šivankino uho. Tega pa začetnik ne more storiti. Če bi bil avtobus moj, bi tudi iskal izkušenega voznika. Tisti trije kilometri so še kako pomembni.

Jure, hvala za odlično vožnjo, dobro družbo in nadvse prijeten pogovor. Naj vas na vaših poteh spremlja sreča in še naprej uživajte v vozniškem poklicu.



Trajekt je velik, a posadka od voznika pričakuje, da zna voziti na milimetre – in Jure to popolnoma obvlada.

Po poti sprememb

IVECO BUS ponuja različne tipe avtobusov in drugih vozil za prevoz potnikov. Naš večenergijski pristop je v jedru naše zaveze. Ponujamo vse naprednejša in okolju prijaznejša vozila za vse razdalje ter tako aktivno prispevamo k izgradnji novega zelenega ekosistema.



AVTOBUSI IVECO

- > Električni avtobusi
- > Primestni avtobusi
- > Turistični avtobusi
- > Midibusi in minibusi
- > Mestni avtobusi
- > Specialna vozila

SERVISNE STORITVE

Vrhunske servisne storitve, svetovanje in vzdrževanje za avtobuse IVECO izvaja specializirana ekipa strokovnjakov z bogatim znanjem in izkušnjami. Hitra diagnostika napak in okvar, uporaba vrhunske elektronske opreme ter popravila in servisiranje vozil z najsodobnejšo opremo so naše jamstvo za vaše uspešno poslovanje.

IVECO, vodilno podjetje na področju prevoznništva, zagotavlja maksimalen rezultat delovanja z zanesljivostjo in izvrstnostjo storitev ter uporabo originalnih delov Origin 100% IVECO.



SPECIALISTI ZA MINIBUSE

Romunski proizvajalec minibusov je svojo pot začel leta 2007, danes pa sodi med večje evropske proizvajalce in ima v svoji ponudbi mini- in midibusov tudi električne različice tako v obliki mestnih kot turističnih modelov.

Tekst: **Boštjan Paušer** Foto: **Boštjan Paušer**



Vozila v proizvodno halo zapeljejo kot klasični furgon dostavniki, nato se začne predelava.



Po vgradnji oken so na vrsti izolacija, napeljave in notranje obloge, sledijo prtljažne police ter sedeži, preden sledi končno testiranje.

Družinsko podjetje Aveuro International iz mesta Campina ni tipičen proizvajalec vozil, saj so svojo pot začeli kot regionalni avtobusni prevoznik, pri tem pa so zaznavali, da trg minibusov ne ponuja izdelkov, kot bi jih potrebovali za svoje opravljanje prevozov. To je pripeljalo do odločitve, da se lotijo lastnih predelav, ki so jih sprva opravljali le za lastne potrebe, kasneje pa se je iz tega razvil resen posel, ki je danes že krepko prešel prevoznikiški del podjetja. Iz njihove proizvodne hale dnevno zapeljejo trije do štirje minibusi, v načrtu za prihodnje leto pa imajo širitev proizvodnih kapacitet s

popolnoma novo proizvodno halo. Zanimivo je, da še vedno, kljub veliki širitvi proizvodnje, večina vozil ostane na domačem trgu – delež izvoza namreč znaša le okoli ene tretjine.

VEČINOMA PREDELAVE FURGONOV

Glavnino njihove proizvodnje predstavljajo predelave furgonov, ki temeljijo na tovornih različicah dostavnikov Ford Transit in Mercedes Sprinter. Le manjši del pa odpade na midibuse – te izdelujejo na šasiji Iveco Dailya, pri čemer na golo šasijo z motorjem in armaturno ploščo namestijo lastno nadgradnjo.

Sprehod skozi proizvodno halo pokaže relativno preprost postopek predelave – po rezanju odprt in v bočne stene sledi vgradnja stekel, lesenega nosilnega poda, ter izolacije sten in strehe. S tem je notranjost pripravljena za vgradnjo talnih in stenskih oblog, električnih napeljav, montažo konvektorskih radiatorjev ter strešne klimatske naprave, potniških sedežev in prtljažnih polic z razsvetljavo potniškega prostora. Na koncu sledi le še povezovanje elektronskih komponent in testiranje delovanja. Nekoliko več dela je pri vozilih, pri katerih se namesto klasičnih bočnih drsnih vrat vgradijo



Iz proizvodne hale podjetja Aweuro vsak dan zapeljejo trije do štirje minibusi, za prihodnje leto pa imajo načrtovano širitev proizvodnih kapacitet z izgradnjo nove hale.

avtobusna vrata, tam so namreč že potrebna dodatna karoserijska dela in lakiranje, podobno pa velja tudi v primerih, ko se vozilo podaljšuje ali v zadnjem delu, pri mestnih modelih, doda nizkopodni vstop.

TUDI ELEKTRIČNA PONUDBA

Aweuro je trenutno med redkimi proizvajalci, ki ponuja električno gnane minibusse s popolno tovarniško garancijo za osnovno vozilo. Te izdelujejo na modelih eTransit in eSprinter, pri čemer pa so morali sam postopek predelave, v primerjavi z dizelskimi vozili, povsem prilagoditi. Proizvajalci baznih vozil namreč ne dovolijo nikakršnih fizičnih posegov v pod vozila, saj so tam vgrajeni baterijski sklopi. Namesto vijačenja in vrtanja, se zato notranja oprema na pod vgradi z uporabo speci-

alnih lepil. Postopek lepljenja je s seboj prinesel še dve prednosti – hitrost predelave se je povečala, zato lahko električni minibus izdelajo v času enega delovnega dne. Druga prednost, pa je povezana z večjim udobjem, saj lepljenje namesto vijačenja preprečuje vibracije notranje opreme in tako prihaja do manj hrupa v potniškem prostoru ter višjo raven kakovosti.

Ponudba električnih vozil vključuje tudi mestni midibus na šasiji Iveco eDaily, ki lahko sprejme do 45 oseb.

MESTNA IN ŠOLSKA IZVEDBA

Pred kratkim so ponudbo razširili z dodatnimi modeli, ki temeljijo na platformi Mercedes-Benz eSprinter. Mednje spadata različica za prevoz šolskih otrok s 16+1 sedeži (M2) in

sedemmetrska mestna različica (M3), ki obe nudita dostop tudi za invalidske vozičke. Ta vozila so opremljena z električnimi vrati, električno klančino in namenskim prostorom za potnike z omejeno mobilnostjo.

Dodatna oprema vključuje klimatsko napravo, ogrevanje, notranje in zunanje nadzorne kamere, polnilne priključke USB in zvočni sistem. Tako barvno shemo notranjosti kot tudi zunanjo barvo je mogoče prilagoditi specifičnim zahtevam strank.

Sedemmetrski električni minibus, zgrajen na originalni platformi kombija Mercedes eSprinter, je zasnovan tako za učinkovitost kot za dostopnost. Ponuja skupno kapaciteto 15 sedežev + 1 mesto za invalidski voziček, s prostorom za 10 stoječih potnikov. Ključne značilnosti dostopnosti vključujejo namensko mesto za potnike z omejeno mobilnostjo ter nizkopodni zadnji vhod za lažje vstopanje in izstopanje. Vozilo je opremljeno z električnimi sprednjimi in zadnjimi vrati.

POLNJENJE V POL URE

Mercedesov električni pogonski sklop pri teh modelih ostaja seveda nespremenjen, to pomeni elektromotor s 150 kilovati največje moči in 400 Nm navora, ki poganja drugo os, ter baterije z uporabno kapaciteto 81 kWh, kar zadostuje za do 350 kilometrov dosega brez vmesnega polnjenja – seveda je dejanski doseg močno odvisen od pogojev uporabe. V idealnih pogojih se baterije, s polnjenjem pri moči 115 kilovatov, lahko napolnijo v dobrih 30 minutah.

Cenovno se električni minibusi za šolske prevoze začnejo pri okoli 170 tisočakov, medtem ko je mestna izvedba z nizkopodnim vstopom zadaj, s ceno od 240 tisočakov dalje, občutno dražja.



V ponudbi so tako luksuzni turistični minibusi, kot izvedbe za mestni promet, tudi z nizkopodnim zadnjim delom.



SERVISNI PAKETI S FIKSNO CENO

Naše fiksne cene znižujejo vaše vzdrževalne stroške in zagotavljajo kakovost Mercedes-Benz.

ZAMENJAVA JERMENOV IN NAPENJALNIKOV*



Že od

349 € + DDV

ZAMENJAVA ALTERNATORJA*



Že od

749 € + DDV

+ DARILO
metlice brisalcev

ZAMENJAVA ZAGANJAČA*



Že od

639 € + DDV

+ DARILO
metlice brisalcev

*Paketi vključujejo originalne nadomestne dele Mercedes-Benz in storitev. Paketi vključujejo vračljive nadomestne dele, ki so del izračuna akcijske ponudbe. Podrobnosti za vaše tovorno vozilo Mercedes-Benz preverite na servisu gospodarskih vozil Autocommerce d.o.o. Pridružujemo si pravico do morebitnih vsebinskih napak. Slike so simbolične. Akcijska ponudba velja do 31. 12. 2025.

Autocommerce – servis, ki mu lahko zaupate!



Na voljo samo v pooblaščenem servisu gospodarskih vozil Mercedes-Benz
»Autocommerce« s specialistično strojno in ličarsko delavnico.

Naročilo na servis

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



autocommerce
Član skupine Emil Frey

Autocommerce, d.o.o., pooblaščen servis za gospodarska vozila Mercedes-Benz
Baragova 12, 1000 Ljubljana, T: 01 588 3600, E: sprejem.sgv@autocommerce.si



ZAKLADNICA TEHNIŠKE DEDIŠČINE

Tik čez mejo, v avstrijskih Borovljah, se nahaja Historama – drugi največji tehniški muzej v Avstriji, ki bo ljubitelje vozil in tehnike navdušil z lepo zbirko starodobnih eksponatov. Z interaktivnimi elementi pa je zanimiv tudi za otroke in se tako ponuja kot odličen izlet ob koncu tedna.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Boštjan Paušer

Od skromnih začetkov na razstavnici površini 300 kvadratnih metrov leta 1993 je Historama vztrajno rasla in do danes postala drugi največji tehniški muzej v Avstriji z več kot 4.700 kvadratnimi

metri razstavnega prostora, a je pri večini Slovencev, kljub naši bližini, še vedno nepoznana. Leta 2007 je prejela tudi avstrijski pečat kakovosti muzejev, ki sta ga podelila ICOM in Avstrijsko združenje muzejev.

RAZSTAVLJENA RAZNOLIKA VOZILA

Drugi največji tehniški muzej v Avstriji in hkrati največji zasebni transportni muzej v Avstriji se nahaja v nekdanjih halah indu-



strijskega obrata KESTAG (Koroška jeklarna in železarna) v Borovljah. Glavna razstavna hala se ponaša z impresivno jekleno strojno konstrukcijo in prispeva k zgodovinskemu vzdušju.



Razstavljena so številna vozila, vagoni, tramvaji, enosledna vozila, avtomobili, tovornjaki, avtobusi, parni stroji in pomorski eksponati. Med drugim je na ogled tudi nekaj bele tehnike, ustaviti se je mogoče v mini kinu ter kupiti stare izdave različnih knjig in revij. Najmlajše obiskovalce navdušijo interaktivne rešitve, saj številni eksponati s pritiskom na gumb oživijo – ali se vklopijo luči, po zvočnikih se oglasijo sirene gasilskih vozil ali pa zvok zagona motorja. Upravljati je mogoče tudi semaforje ter železniške signalne naprave.

MOŽNOST KOMBINACIJE VOŽNJE Z VLAKOM

Društvo, ki upravlja muzej, ima v lasti tudi več starodobnih avtobusov v voznem stanju, ki jih nudijo za najem. Obisk muzeja pa je mogoče kombinirati tudi z vožnjo s starodobnimi vlaki, ki krenejo z železniške postaje v Šentjanžu v Rožu ter peljejo ali do železniške postaje v Borovljah ali neposredno do samega muzeja. Nekaj pozornosti je treba nameniti le odpiralnemu času – muzej je večinoma odprt le ob koncih tedna med 11. in 16. uro, v poletnem času pa tudi ob torkih in petkih dopoldan od 9.30 do 13.30 ure – pred obiskom muzeja zato velja preveriti, ali je ta odprt. Vstopnina za odrasle znaša 12 evrov, za otroke 6, družinske vstopnice pa so na voljo po ceni 30 evrov.



Regia.

Na dobri poti.

Avtomobilizem in motociklizem sta naše poslanstvo in strast že več kot 40 let. Danes smo partner številnim podjetjem pri zagotavljanju varnega in brezskrbnega poslovanja voznih parkov – tehnični pregledi, registracija, homologacija in prilagojena zavarovanja so temelj naše ponudbe.

Za vas in vaša vozila
poskrbimo v **Regia Centrih**:



**TEHNIČNI
PREGLEDI**



**REGISTRACIJA IN
ZAVAROVANJA**



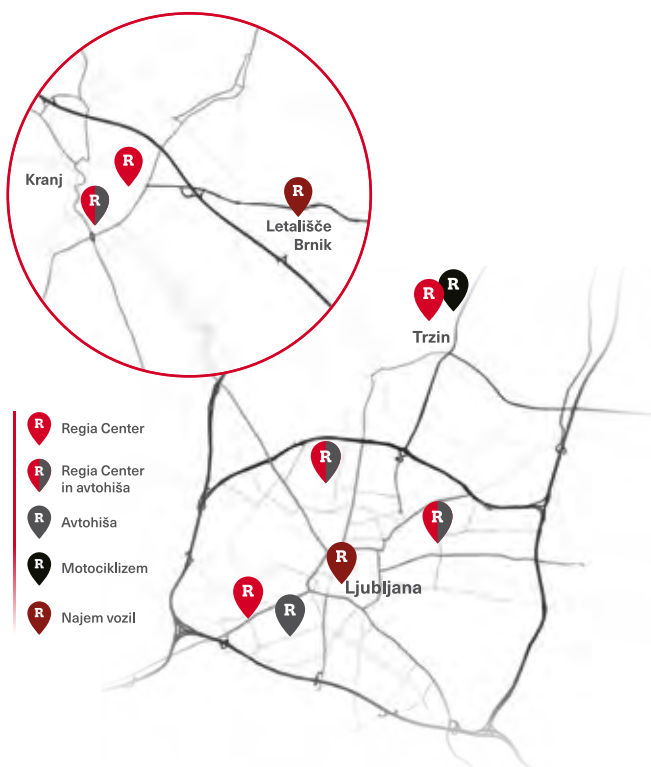
HOMOLOGACIJA



**SERVIS IN
PRODAJA VOZIL**



NAJEM VOZIL



Bodite brezskrbni na cesti in zaupajte svoje vozilo nam.
Polni paket storitev opravite hitro in na enem mestu.

NOVA GENERACIJA PNEVMATIK ZA VEČJI DOSEG IN NIŽJE STROŠKE

Goodyear predstavlja novo generacijo tovornih pnevmatik, s katero nadgrajuje eno svojih najbolj prodajanih linij. Nova generacija omogoča večjo učinkovitost, nižje stroške in trajnostne rešitve za prihodnost transporta.

Nova generacija pnevmatik, ki nadgrajuje eno svojih najbolj prodajanih linij, še naprej zagotavlja vrhunsko zmogljivost v svojem razredu, ohranja vzdržljivost in oprijem. Nova linija prinaša vodilni doseg z nižjimi obratovalnimi stroški, do 13 % boljše kotalni upor¹ in je izdelana iz vsaj 40 % trajnostnih materialov² ter omogoča letnih prihrank goriva do 1.236 € na vozilo³.

ZNIŽANJE KOTALNEGA UPORA IN OHRANJANJE NAJVIŠJEGA DOSEGA

Z razvojem nove zmesi tekalne plasti in napredne zasnove pnevmatike linija KMAX GEN-3 predstavlja pomemben napredek pri zmanjševanju kotalnega upora, hkrati pa ohranja najvišji doseg in zmogljivost v okviru linije KMAX. S tem lahko več prevoznih podjetij preide na varčnejše pnevmatike, brez kompromisov glede oprijema ali vzdržljivosti.

Nova linija Goodyear KMAX GEN-3 vključuje KMAX S GEN-3 za vodilno os, KMAX D GEN-3 za pogonsko os in KMAX T GEN-3 za prikolice. Vsaka pnevmatika v liniji je zasnovana za izjemno število prevoženih kilometrov, zdaj

še z boljšo učinkovitostjo zaradi zmanjšane kotalnega upora, s čimer podpira zmogljivost vozniških parkov na dolgih, regionalnih in urbanih relacijah.

INOVACIJE, KI POGANJAJO UČINKOVITOST

Vse pnevmatike Goodyear KMAX GEN-3 vključujejo:

- **Ecoready tehnologijo:** pnevmatike so izdelane z več kot 40 % trajnostnih materialov⁴ in označene z logotipom ECOREADY TECHNOLOGY⁵. Vsebujejo tudi silikat iz pepela riževih luščin (RHAS), pri čemer je delež trajnostnih sestavin dodeljen po sistemu masne bilance⁶.
- **RFID oznake:** vgrajeni RFID čipi omogočajo natančno digitalno identifikacijo pnevmatik ter poenostavijo povezovanje s sistemi za



upravljanje in sledenje pnevmatikam v voznem parku.

Pnevmatike za vodilno in pogonsko os vsebujejo zmes tekalne plasti s polnim deležem silike, kar poveča odpornost proti obrabi in ohranja nizko temperaturo delovanja, kar posledično prispeva k nižjemu kotalnemu uporu in manjši porabi goriva.





OPTIMIZIRANE ZA VSE VRSTA POGONA

Poleg tega so pnevmatike za vodilno in pogonsko os pripravljene za električni pogon, zato so primerne za uporabo pri dizelskih, hibridnih in električnih vozilih. Z izboljšano

nosilnostjo in večjo togostjo profila so optimizirane za večjo maso in navor električnih vozil ter podpirajo večji doseg baterije zaradi zmanjšane kotalnega upora.

Predstavitev linije KMAX GEN-3 dodatno krepi vsestranskost Goodyearovega portfelja tovor-

nih pnevmatik, ki zdaj pokriva še širši nabor zahtev in obratovalnih razmer. To potrjuje Goodyearovo zavezanost k razvoju celovitih, na prihodnost pripravljenih rešitev, ki ustrezajo nenehno razvijajočim se potrebam sodobnih vozniških parkov.

KMAX GEN-3 – SEZNAM DIMENZIJ

NAZIV PNEVMATIKE	DIMENZIJA	INDEKS NOSILNOSTI/HITROSTI 1	INDEKS NOSILNOSTI/HITROSTI 2	IZKORISTEK GORIVA	OPRIJEM NA MOKRI PODLAGI	EMISIJE HRUPA (RAZRED/DB)	OPRIJEM NA SNEGU (3PMSFOZNAKA)	OPOMBE
KMAX S GEN-3	315/70R22.5	156/150 L		B	B	A	✓	EV Ready
KMAX S GEN-3	315/80R22.5	158/150 L		B (*)	B (*)	A (*)	✓	HL –EV Ready
KMAX S GEN-3	385/55R22.5	162 K	158 L	B	B	A	✓	HL –EV Ready
KMAX S GEN-3	385/65R22.5	164 K	158 L	B	B	A	✓	HL –EV Ready
KMAX D GEN-3	315/70R22.5	154/150 L	152/148 M	C	B	A	✓	EV Ready
KMAX D GEN-3	315/80R22.5	156/150 L	154/150 M	C	B	A	✓	EV Ready
KMAX T GEN-3	385/55R22.5	160 K	158 L	B	B	B	✓	
KMAX T GEN-3	385/65R22.5	164 K	158 L	B	B	A	✓	HL
KMAX T GEN-3	445/65R22.5	169 K		B	B	B	✓	
KMAX T GEN-3	275/70R22.5	152/148 K	148/145 L	B	B	A	✓	

¹ V primerjavi s predhodnikom, na podlagi internih podatkov podjetja Goodyear.

² Razen za dimenzijo 445/65R22.5, ki je namenjena lažji mešani uporabi in zato zahteva posebno zmes.

³ Prihranek na kombinaciji vozil (vlečno vozilo + polpriklonik), na podlagi internega izračuna podjetja Goodyear, ki upošteva uradne vrednosti kotalnega upora pnevmatik KMAX GEN-3 v primerjavi s pnevmatikami KMAX GEN-2. Pri izračunu je upoštevana povprečna poraba goriva 27 l/100 km, cena goriva 1,6 €/liter in

povprečna letna kilometrina 100.000 km. Dejanski prihranki se lahko razlikujejo glede na številne dejavnike, vključno (a ne omejeno na) stanje in vzdrževanje vozila, prometne razmere, slog vožnje voznika ter druge vplive.

⁴ Goodyear opredeljuje trajnostni material kot material, ki je biološkega izvora (izvira iz bioloških virov), obnovljiv (sestavljen iz virov, ki jih je mogoče ponovno vzpostaviti), recikliran (pridobljen iz predelanih materialov), kot je opredeljeno v standardu ISO 14021, ali pa je proizveden

z uporabo oziroma prispeva k praksam, usmerjenim v ohranjanje virov in/ali zmanjševanje emisij.

⁵ Vse priklopniške pnevmatike KMAX T GEN-3 so označene z logotipom ECOREADY in simbolom enega lista, razen dimenzije 445/65R22.5, ki zaradi uporabe v lažjih mešanih pogojih zahteva posebno zmes.

⁶ Goodyear uporablja certifikacijski sistem ISCC PLUS in pristop masne bilance, da podpira preglednost in odgovornost pri sledenju trajnostnim materialom skozi celotno dobavno verigo.



EKONOMIČEN NAČIN DELOVANJA

Novi eko način delovanja agregata pomaga upravljavcem voznih parkov bistveno izboljšati učinkovitost glede porabe goriva, ne da bi pri tem ogrozili zanesljiv nadzor nad temperaturo tovora.

Tekst: **Matej Jurgele** Foto: **Thermo King**

Thermo King, vodilni ponudnik rešitev za nadzor temperature v transportu in blagovna znamka podjetja Trane Technologies, je predstavil nov način delovanja za svoje hladilne enote Advancer, nameščene na prikolicah. Ta najnovejša funkcija, imenovana EComode, ponuja strankam pametno ravnanje med natančnejšim nadzorom temperature in zmanjšano porabo goriva. Z razširjeno operativno prilagodljivostjo serije Advancer EComode omogoča prevoznikom optimizacijo zmogljivosti glede na občutljivost tovora in profil dostave.

NOV DELOVNI NAČIN

Poleg obstoječih načinov Continuous in CycleSentry (start-stop) EComode zagotavlja do 50 odstotkov manjšo porabo goriva v primerjavi z neprekinjenim delovanjem, hkrati pa omogoča bistveno natančnejši nadzor temperature kot način CycleSentry. V načinu EComode



Advancer omeji temperaturna odstopanja od nastavljenih vrednosti in zagotovi zaporedni pretok zraka za stalno zaščito tovara.

Novi način delovanja je še posebej primeren za prevoze blaga, ki zahtevajo strog, a ne izjemno strog nadzor nad temperaturo. Zagotavlja boljše upravljanje temperature kot tradicionalni start-stop način ter prevoznikom prinaša prednost nižjih obratovalnih stroškov ob ohranjanju varnosti, celovitosti in skladnosti tovara.

STALNA SKRB ZA MANJŠANJE PORABE GORIVA

»V Thermo Kingu neprestano iščemo inovacije, da bi našim strankam pomagali zmanjšati porabo goriva, ne da bi pri tem ogrozili dragocen tovar. EComode dopolnjuje lastnosti, ki jih naše stranke že cenijo pri seriji Advancer, kot so vodilna zmogljivost hlajenja v industriji, hitro vračanje in ohlajanje temperature – vse to s popolno preglednostjo ravni porabe goriva,« je povedal Colm O'Grady, vodja produktov za prikolice pri Thermo Kingu. »EComode smo uvedli, da bi upravljavcem vozniških parkov ponudili večjo prilagodljivost in nadzor ter jim pomagali zmanjšati obratovalne stroške.«

SERIJSKA FUNKCIJA OD SEPTEMBRA

Vse enote Thermo King Advancer zagotavljajo popolno preglednost ravni in porabe goriva, ki je dostopna tako na sami enoti kot tudi na daljavo prek telematike. Platforma Thermo King TracKing je standard pri vsaki enoti Advancer in vključuje dve leti popolne dvosmerne telematske povezljivosti.

Od septembra 2025 bo EComode standardna funkcija pri vseh novih enotah Thermo King Advancer. Prav tako bo na voljo kot programska nadgradnja prek mreže pooblaščenih prodajalcev Thermo King.

Prigo postal certificirani Thermo King Blue Track zastopnik

Poleg tehnoloških inovacij, kot je novi način delovanja EComode, Thermo King gradi zaupanje tudi skozi mrežo vrhunskih partnerjev. Podjetje Prigo d.o.o. iz Brezovice, uradni zastopnik Thermo King za Slovenijo, je nedavno doseglo pomemben mejnik – pridobitev statusa Blue Track Dealer.

Gre za prestižno akreditacijo znotraj globalne mreže Thermo King, ki jo prejmejo le tisti zastopniki, ki presegajo 80 % uspešnosti v ključnih kategorijah, kot so kakovost storitev, odzivnost, tehnična odličnost in transparentna komunikacija s strankami.

»To je velika zmaga za nas! To priznanje potrjuje našo zavezanost strankam in kakovosti. Ponosni smo, da lahko kot Blue Track Dealer strankam zagotavljamo najvišji nivo storitev in podpore,« je poudaril Štefan Lotrič, produktni vodja Thermo King pri podjetju Prigo d.o.o.



Certifikat Blue Track ni le znak strokovne odličnosti, temveč tudi zagotovilo, da je Prigo d.o.o. proaktiven in zanesljiv partner, ki v središče svojega delovanja postavlja uporabnika. S prisotnostjo v Ljubljani in Mariboru ostajajo blizu uporabnikom po vsej Sloveniji – vedno pripravljene zagotoviti, da tovar ostane varen in »na pravi temperaturi«.



Generalni zastopnik za prodajo in servis Thermo King hladilnih agregatov



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

Servisni center Brdo
Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana
T | 01 365 82 22 | E trgovina@prigo.si

Servisni center Hoče
Miklavška cesta 53D, 2311 Hoče
T | 02 606 07 40 | E trgovina@prigo.si

www.prigo.si





OBLIKA ČRKE L ZA VEČ PRAKTIČNOSTI

Zaradi skoraj neverjetne okretnosti in prostorske prilagodljivosti je Fordov Transit Custom eden od najbolj uporabnih srednje velikih lahkih dostavnikov. Bogata oprema in dodatki, s katerimi se večinoma ponašajo le osebni avtomobili, pa njegov status dvigajo še višje in za zdaj se zdi, da mu tekmeci le težka sledijo.

Tekst: Anže Jereb Foto: Boštjan Paušer



Potniški prostor je zgledno urejen in deluje povsem 'avtomobilsko'. Položaj za volanom je odličen.



Digitalni merilniki so pregledni in omogočajo precejšnjo prilagoditev, zato si jih boste nastavili po svojih željah.



Sredinski zaslon je hiter in intuitiven, ponuja tudi bližnjico za izklop nekaterih asistenčnih sistemov.



Dostavnikom odlagališč ne manjka in takšen Transit Custom ni nobena izjema.



Dodatno odlagališče najdete pod sedežema, manjši predmeti so tako lahko skriti očem.

V tej aktualni generaciji smo Transit Custom zapeljali že velikokrat. Pravzaprav smo preizkusili že skoraj vse mogoče različice, od daljših in krajših, električno gnanih, z več sedeži in manj, tudi potniški Tourneo Custom smo imeli na testu, kljub temu pa se za zdaj zdi, da je nabor različic tako bogat, da nam dela sploh še ne bo zmanjkalo. Tokratni Multicab dokazuje, da je Transit zelo primeren za vse potrebe, tudi takšne malo bolj specifične. Če ste na primer eden izmed tistih, ki potrebuje dolg tovorni prostor, pa čeprav ne prostorninsko izjemno velik, potrebujete pa tudi več sedežev, Transit lahko ustreže tudi vam.

KOT SLIKA DORIANA GRAYA

Kar nekaj zmedenih pogledov smo bili deležni, ko so člani uredništva tokratni Transit Custom najprej videli z ene in potem slučajno še z druge strani in se je opazilo, da nekaj v njegovih mislih ne gre skupaj. Kaj ni imel na boku še enega seta stekel, je bila ena od pripomb in zastavljena seveda povsem legitimno. Multicab namreč pomeni, da je na levi strani in torej za voznikom takšen dostavnik s tovornim delom enako dolg kot klasični Custom z le dvema oziroma tremi sedeži v eni sami vrsti. V primeru podaljšane izvedenke s skoraj petimi metri dolžine in pol to pomeni, da je leva polovica tovrnega dela klasično dolga kot v dostavniku z le eno vrsto sedežev, torej le malce manj kot 2,8 metra, potem pa močna

zaprta pregrada v obliki črke L deli desno polovico, kjer sta v drugi vrsti potem še dva sedeža. Oba zaščitena pred vdorom tovora, posledično pa to pomeni, da je desni bok takšnega Transita Custom Multicab na pogled drugačen od levega. Na desni strani je namreč še steklo v drugi vrsti, levi bok pa ponuja drsna vrata brez stekla. Kombinacija je sicer precej specifična in ni uporabna za vse namene, vseeno pa boste nekateri obrtniki cenili prav to, da lahko izkoristite celotno dolžino tovrnega dela, pa čeprav zgolj na polo-



Posebnost takšne različice je v predeljenem tovornem delu, ki omogoča prevoz dolgih predmetov, hkrati pa dva dodatna sedeža v potniški kabini.



Kljub nenavadni obliki je sedenje povsem prijetno, za levega potnika morda le malenkost klavstrofobično.

vici širine oziroma celo manj, hkrati pa se v vozilu lahko pelje več potnikov. Kakšna dolga lestev ali kaj podobnega torej ne bo težava in bo svoje mesto našla v dovolj dolgem tovornem delu. Na vseh sedežih v vozilu se sedi dobro, čeprav zaprta stena na levi strani v drugi vrsti vseeno pomeni, da je občutek malo klavstrofobičen, vsaj za potnika, ki sedi na notranjem sedežu. Prostorsko niti ne in dva potnika bosta imela dovolj razkošja v tem pogledu, le odsotnost stekla je tista, ki vzame nekaj občutka zračnosti. Spredaj pa trem ne bo hudega, seveda pa se bosta dva počutila še veliko bolje in prostora bo res veliko. Cena tokratnega testnega Customa ni majhna, a je dodobra založen z opremo, nekateri elementi so za dostavnika precej netipični in jih kvečjemu najdemo v osebnih vozilih. Denimo Avdio sistem 2, kot ga poimenujejo pri Fordu, ta poleg sredinskega zaslona z diagonalo 13 palcev namreč prinaša kar deset zvočnikov. Torej vozniku in potnikom ne bo hudega in bodo lahko poslušali glasbo iz precej dobrega sistema, predvajali pa jo bodo kar po telefonu, ki se bo brezžično povezal preko sistema Apple Car Play ali Android Auto. Ne pričakujte sicer avdiofilskega zvoka, vseeno pa sistem poskrbi za precej impresivno zvočno kuliso. Hvalimo tudi kopico sistemov za varnost, delujejo dobro in večina ne preveč mo-

teče, sicer pa so vozniku na voljo precej priročne bližnjice za izklop dveh, ki največkrat motita, torej sistema Lane Assist in opozorilnik za omejitve, ki piska pogosto tudi napačno. Priročnost obeh bližnjic za izklop hvalimo.

DVA MOTORJA IN EN POGON

Glede na to, da je aktualna generacija na voljo s številnimi motorji in različnimi pogoni, ste v primeru tako specifične različice Multicab glede pogonske izbire nekoliko bolj omejeni. V vsakem primeru je v takšni različici osnova podaljšani Transit Custom, pogon je prav tako vedno le na sprednji kolesi in izbirate lahko med dvema različicama dvolitrskega dizelskega motorja. Šibkejši ima 100 kW moči, testni pa je ponudil 125 kW moči oziroma 170 konjskih. Takšen motor smo preizkusili že velikokrat in je bil aktualen že v prejšnji generaciji dostavnika. Vmes so ga nekoliko dodelali in v tej novi generaciji posledično brunda manj glasno, njegov tek je bolj miren in prijeten, zato mu v tem pogledu pravzaprav ne moremo pripisati prav nobene kritike. Je prijeten in tudi dovolj zmogljiv, takšna močnejša različica je serijsko povezana z osemstopenjskim samodejnim menjalnikom, ki odlično sodeluje z motorjem in kot par sta izjemno uigrana. Že zaradi menjalnika bi bolj



Custom z zmogljivim dizelskim motorjem in samodejnim menjalnikom je odlična izbira - Multicab izvedba pa bo našla svoj krog kupcev.

priporočili močnejšo različico, ker je vožnja posledično veliko bolj prijetna in z manjšo količino dela tudi bolj udobna. Menjalnik ne cuka in dejansko zelo lepo menja prestave, drži pa, da skoraj štiri tisočake doplačila v primerjavi s šibkejšo različico in z ročnim menjalnikom vseeno ni malo, nekaj posledično tudi na račun večje motorne moči. Vendar se takšen odkupi s prožnostjo, poraba ostaja dovolj zgledna z

osmimi litri povprečja za vsakih sto prevoženih kilometrov, predvsem pa takšno kombinacijo priporočamo, če boste s seboj pogosteje vozili težje tovore oziroma se velikokrat znašli na avtocesti. Pri višjih hitrostih bo tako motoriziran Transit Custom še veliko bolj suveren.

Cena točno takšnega se je zaključila pri 54.040 evrih, kar seveda ni več malo, pri tem je tri tisočake dodal paket asistenčnih sistemov za po-

moč vozniku, dobrih 1.600 EUR pa še digitalno sredinsko ogledalo s kamero za prikazovanje slike, ki je sicer zaradi zaprtega zadnjega dela pač ne bi bilo. Tudi slednjo priporočamo in 690 evrov vredno rdečo barvo tudi. Da malo poživi dostavnik in ga loči od večine drugih. Vas pa tudi, na boljše opaznost in prepoznavnost lahko gledate kot na lastno oglaševanje, ki je v tem primeru precej ugodno. ■



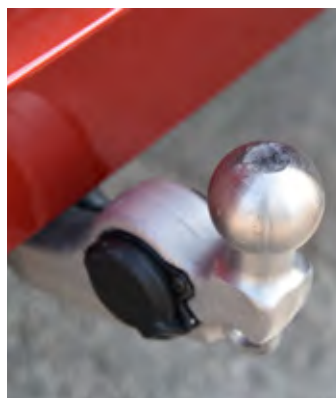
S stikalom se prižge dodatna osvetlitev zadnjega dela vozila ali sprostí vlečna kljuka.



Odprtina omogoča prevoz manjših še daljših tovarov.



Led osvetlitev tovarnega dela je odlična in konkretno razsvetli prostor.



Vgrajena izvlečna kljuka je dobrodošla in zelo uporabna.

Tehnični podatki

MOTOR

turbodizelski, štirivaljni, vrstni, 4 ventili na valj

Prostornina (ccm)	1996
Največja moč (kW/KM)	125 kW (170 KM)
Pri (v/min)	3.500
Največji navor (Nm)	390
Pri (v/min)	1.750–2.500

MERE IN MASE

Dolžina/širina/višina (mm)	5.450 x 2.032 x 1.959
Medosna razdalja (mm)	3.500
Masa praznega vozila (kg)	2.245
Nosilnost (kg)	975
Prostornina prtljažnika (l)	/

ZMOGLJIVOSTI

Največja hitrost (km/h)	/
Pospešek do 100 km/h (s)	/

PORABA GORIVA

Tovarniški podatki (kWh/100 km)	7,9
Poraba na testu (kWh/100 km)	8,4

PRENOS MOČI

pogon na sprednji kolesni par, 8-stopenjski samodejni menjalnik

Cena testnega vozila 54.040 EUR



KITAJSKA ELEKTRIČNA LGV ALTERNATIVA

Preizkusili smo električni furgon, ki prihaja s Kitajskega. Bolj pomembno je, da je električen in prilagodljiv.

Tekst: Matija Janežič / Foto: Matija Janežič

O avtomobilski znamki Farizon Auto pri nas še nismo veliko slišali, saj so šele dobro začeli nastopati na evropskem trgu, vendar ima precej izkušenj in tudi veliko obeta, kar dokazuje tudi testirani električni furgon Farizon SV. Farizon SV so si pri kitajski znamki zamislili predvsem za osvajanje trgov Evropske unije. Izpostavljajo tudi dejstvo, da je lani kot drugo lahko gospodarsko vozilo prejel platinasto nagrado agencije Euro NCAP za varnost potnikov. Pohvali se tudi z ugodnim količnikom zračnega upora 0,29, kar so projektanti med drugim dosegli z enajstimi fazami splošne optimizacije oblikovne zasnove ter več kot 1.440 manjšimi izboljšavami.

Tega sicer nismo mogli preveriti, vendar pa lahko ugotovimo, da je Farizon SV oblikovno zanimiv avtomobil, ki predvsem s sprednjim



Kabina je 'prevozniško plastična', vendar vstavki iz živahno obarvane plastike močno popestrijo sivino. Dobro je opremljena tudi z različnimi predali in drugimi odlagališči za večje in manjše predmete.



Farizon je za evropske trge pripravil sodobno električno lahko gospodarsko vozilo, ki se pohvali tudi s platinasto nagrado za varnost agencije Euro NCAP.

delom, zadnji je pač omejen s funkcionalnostjo, izstopa iz povprečja in kitajskemu furgonu zagotovi jasno identiteto.

ELEKTRIČNA PLATFORMA

Za tehnično podlago mu služi namenska »skateboard« platforma, ki je popolnoma brez konvencionalnih hidravličnih in mehanskih prenosov, saj ti potekajo električno »drive-by-wire«. To med drugim olajša servisiranje in pripomore k manjši lastni masi vozila. Platforma je pripravljena tudi za četrto nivo avtomatizirane vožnje, predvsem pa omogoča veliko modularnost arhitekture vozila.

Glede na to, da torej tudi med volanskim obročem in prednjimi kolesi ni neposredne mehanske povezave in torej za sprejemanje voznikovih napotkov in njihov prenos na volanski mehanizem skrbi elektronika z elektromotorji, med vožnjo tega ne opazite. Farizon SV se namreč vozi zelo 'vozniško'. Kot vozniku vam zagotovi dovolj podatkov s podlage, da veste, kaj se dogaja pod kolesi, volan je natančen in neposreden in tudi skozi ovinke se vozilo pelje zelo suvereno in natančno. Poleg tega je dobro poskrbljeno tudi za blaženje neravnin



Trije sedeži so solidni in udobni, opremljeni so tudi z možnostjo gretja in zračenja.



Ročica za izbiro voznih programov je prikladno vgrajena ob volanski obroč.



Digitalni zaslon pred voznikom ima preprosto dvodimenzionalno grafično zasnov, vendar zagotavlja vpogled v vse pomembne podatke o vožnji.

na cesti, solidno pa je tudi zvočno udobje kabine.

K temu zagotovo veliko pripomore tudi sama platforma, saj je težišče zaradi nizke vgradnje elektromotorja, ta spredaj poganja prednji kolesi, in predvsem nizke vgradnje baterij med obema premama precej nizko in v bistvu nižje od težišča večine furgonov podobnega velikostnega razreda. Za vpetje koles je poskrbljeno s 'klasiko', ki jo spredaj sestavljata McPhersonovi vzmetni nogi, zadaj pa toga prema z listnimi vzmetmi, ki zagotavljata solidno nosilnost.

ŠEST KONFIGURACIJ

Farizon SV je že v furgonski izvedbi na voljo v šestero različnih konfiguracijah s



Farizon SV je na voljo s širokim naborom asistenčnih sistemov, med katerimi so poleg obveznih tudi učinkovit radarski tempomat s sistemom za zadrževanje vozila na voznem pasu ter sistem za pilsamodejno vožnjo ter tudi 360-stopinjski pogled, ki pride do izraza med parkiranjem.

trema dolžinami in višinami ter volumni tovornega prostora z dolžinami od 4,990 do 5,995 metra in višinami od 1,980 do 2,5 metra ter prostornino od 6,9 do 13 kubičnih metrov. V vsakem primeru je furgon vozen z vozniškim dovoljenjem kategorije B, saj največja dovoljena masa nobene različice ne presega 3,5 tone. Nosilnost, čeprav ima razmeroma velike baterije,



Učinkovito nalaganje tovora v tovorni prostor omogočajo zadnja vrata, ki se pod kotom do 270 stopinj odprejo v široko nakladalno odprtino, ter velika bočna odprtina, ki jo tvorijo drsna in sovoznikova vrata brez stebrička B.



Tovorni prostor ponuja skoraj sedem kubičnih metrov praznine, ki jo je mogoče izkoristiti do 90 odstotkov.



Velike bočne odprtine pri nas zaradi zakonskih predpisov, ki zahtevajo varnostno predelno steno, ne moremo popolnoma izkoristiti, vendar kljub temu olajša nalaganje tovora in vstop v potniško kabino.

odvisno od različice, sega od 1.075 do 1.480 kilogramov.

Testni Farizon SV je prišel v različici z najmanjšima dolžino in višino. Kar pomeni, da je bil dolg 4,99 metra, širok 1,98 metra in visok 1,98 metra, ob medosni razdalji 3,1 metra. Ko gre za mere tovarnega prostora, se to odrazi v dolžini 2,69 metra, širini 1,795 metra in višini 1,44 metra oziroma prostornini 6,95 kubičnega metra, ki jo je možno tudi dobro izkoristiti. Pri uvozniku obljublajo celo, da je mogoče dejansko izkoristiti do 90 odstotkov prostornine tovarnega prostora.

Ohišja kolesnega prostora so sicer v kabini precej izrazita, vendar med njimi kljub temu ostaja dovolj prostora za palete. Tovorni prostor je zaščiten z osnovnimi oplatami,

kar pušča dovolj možnosti za nadaljnje obdelave tovarnega prostora.

VELIKA BOČNA ODPRTINA

Nalaganje tovora v kabino olajšajo zadnja vrata, ki jih je mogoče na široko odpreti do kota 270 stopinj. Dno tovarnega prostora je sicer od tal oddaljeno 55 centimetrov. Zanimiva je predvsem odprtina na desni strani. Farizon SV namreč nima stebrička B za sovoznikovi vrati, ampak se ta skupaj z drsnimi vrati odprejo v veliko nakladalno odprtino.

Pri nas je sicer zaradi obvezne predelne stene med potniško kabino in tovarnim prostorom ne moremo popolnoma izkoristiti, obeta pa precej potencialov, če bi se uvoznik odločil za različico brez sovoznikovega sedeža ali kombinirano zasnovo. Kot so spomladi povedali na sloven-

ski predstavitvi, drugačnih rešitev od osnovne za zdaj ne načrtujejo. Za doplačilo je sicer na voljo tudi inverter z 220-voltno vtičnico z močjo 3,3 kilovata za napajanje zunanjih naprav.

RAZLIČNE KOMBINACIJE MOTORJA IN BATERIJ

Ko gre za shranjevanje visokonapetostne elektrike, je Farizon SV na voljo s petero baterij z različnimi močmi in kemijo, ki zagotavljajo kombinirani doseg v skladu s ciklusom WLTP med 200 in 359 kilometrov, v mestnem okolju pa se ta poveča na 262 do 551 kilometrov. Proizvajalec VREMT namreč zagotavlja LFP baterije s kapaciteto 49 ali 66 kilovatnih ur, CATL pa LFP baterije s kapacitetami 67, 83 in NCM baterije s kapaciteto 106 kilovatnih ur, ki so namenjene predvsem največji različici.

Baterije LFP so cenejše in bolj varne, manj strupene in imajo dolgo življenjsko dobo, baterije NCM pa so zaradi visoke energijske gostote in obratovalne napetosti primerne za večja in težja vozila. Na voljo sta tudi dva elektromotorja z močmi 170 in 200 kilovatov, ki, kot smo že omenili, v vsakem primeru poganjata prednji kolesi.

Testni dostavnik je bil opremljen z osnovno kombinacijo baterije s kapaciteto 49 kilovatnih ur in sinhronskim elektromotorjem s permanentnimi magneti z največjo močjo 200 kilovatov in največjim navorom 343 njutonmetrov. Ob tem je treba omeniti, da gre tu za največjo moč in navor, ki se redko izkoristita. Kot stalno moč sicer proizvajalec navaja 75 kilovatov, kot stalni navor pa 134 njutonmetrov.

Kot je pokazal test, je moči in navora povsem dovolj tudi za avtomobil, ki že prazen

tehta 2.035 kilogramov, obtežiti pa ga je mogoče še s 1.465 kilogrami in nanj pripeti prikolico z maso do 2.000 kilogramov. Elektromotor, ko gre za pospeške, pokaže svojo zvezno električno naravo, kar pomeni, da je moči dovolj že od samega speljevanja in je ne zmanjka do največje hitrosti, ki je omejena pri 135 kilometrih na uro. To seveda pomeni, da se s Farizonom SV lahko povsem suvereno vključujemo v avtocestni promet.

200 KILOMETROV DOSEGA

Maksimalne hitrosti ne bo smiselno vedno izkoriščati, predvsem zaradi ohranjanja dosega. Baterija s kapaciteto 49 kilovatnih ur namreč tudi na avtocesti zagotavlja do 200 kilometrov dosega, vendar mora biti voznik zato zmeren pri hitrosti. Pogon se namreč na avtocesti najbolj optimalno obnaša pri hitrosti 100 do 110 kilometrov na uro, ko je poraba elektrike zmerna in sega malo čez 22 kilovatnih ur na sto kilometrov. Sicer lahko hitro zraste na 26 ali več kilovatnih ur. Drugačna je zgodba

na regionalnih cestah in v urbanem okolju, ko lahko avtomobil izkorišča rekuperacijo, za katero je, glede na začetne izkušnje, solidno poskrbljeno tudi z več stopnjami. V takšnem okolju lahko brez težav dosežemo obljubljeni porabo 19,8 kilovatne ure in doseg do 280 kilometrov ali pa celo več. Med testom smo namreč opažali tudi porabo okoli 17 kilovatnih ur na sto kilometrov, kar pomeni, da bi z zelo preudarno vožnjo morda lahko doseg podaljšali celo čez 300 kilometrov.

Baterijo je na DC hitri polnilnici možno polniti z močjo do 130 kilovatov, kar se precej dobro izkoristi, saj je krivulja polnjenja precej ugodna in omogoča, da se baterije z 20 do 80 odstotkov kapacitete napolnijo v dobre pol ure. Takšni avtomobili se bodo sicer večinoma polnili v garažah, kjer bo polnjenje z izmeničnim tokom možno do moči 6,6 kilovata. V tem primeru se baterija predvidoma napolni v dobrih šestih urah.

Za opisani model v osnovni konfiguraciji je pri nas treba z vključenim DDV odšteti 44.163 evrov, največja različica z največjo baterijo pa stane najmanj 62.366 evrov. S tem se Farizon SV uvršča med cenovno dostopne električne furgone in je gotovo vreden premisleka, saj ponuja solidno zelo sodobno tehniko. ■



Do motornega prostora se dostopa dvostopenjsko. Odpiranje osnovnega pokrova iz kabine omogoči dostop za dolivanje pomembnih tekočin, odstranitev spodnjega delčka pokrova pa odpre pogled na pogonski sklop, ki ga tvori sinhroni elektromotor s trajnimi magneti, ki poganja sprednji kolesi.



Na hitri DC polnilnici je možno polnjenje z močmi do 130 kilovatov z ugodno krivuljo, ki v dobre pol ure poskrbi za povečanje kapacitete z 10 do 80 odstotkov, možno pa je tudi AC polnjenje baterije z močmi do 6,6 kilovata. Polnilni priključek je vgrajen na prikladno mesto ob sprednjem desnem blatniku.

Tehnični podatki

MOTOR

Sinhroni elektromotor s trajnimi magneti

Moč največja/stalna (kW)	200/75
Navor največji/stalni (Nm)	343/134
Kapaciteta baterije (kWh)	49

MERE IN MASE

Dolžina/širina/višina (mm)	4.990 x 1.980 x 1.980
Medosna razdalja (mm)	3.100
Masa praznega vozila (kg)	2.035
Nosilnost (kg)	1.465
Prostornina prtljavnika (m³)	6,95

ZMOGLJIVOSTI

Največja hitrost (km/h)	130
Pospešek do 100 km/h (s)	/
Emisije CO ₂ (g/km)	0

PORABA GORIVA

Tovarniški podatki (kWh/100 km)	26,2 (mesto 19,8)
Poraba na testu (kWh/100 km)	21
Doseg, tovarniški podatki (km)	215 (mesto 284)

PRENOS MOČI

Pogon na prednji kolesi, samodejni menjalnik

Cena testnega vozila: 44.163 EUR

PRIPRAVLJEN NA VSE

Kurirji, obrtniki, dostavljavci, gradbeniki in številni drugi poslovni uporabniki se pri svojem delu srečujejo s številnimi izzivi. Zato so njihove zahteve pri vozilih velike. Tem pričakovanjem sledi novi Caddy Cargo.

Poleg prepoznavne oblike in uporabne zasnove preprča še ergonomsko vozniško delovno mesto, številni serijski asistenčni sistemi, serijski digitalni kombinirani instrument in visokokakovostni infotainment sistem z vključenimi mobilnimi spletnimi storitvami – je torej idealni partner, kakršnega potrebujete za udobno in profesionalno opravljanje vsakodnevnih delovnih nalog.

PRILAGODLJIVE REŠITVE ZA TOVORNI PROSTOR

Tovorni prostor Caddyja Cargo je pripravljen za skoraj vse. Zadnja krilna vrata brez oken, ki jih je mogoče naročiti po želji, so še posebno odporna. Opcijske možnosti, kot sta električna zapiralna asistenca za zadnja dvizna vrata, drsna vrata ali posebno široka maksi drsna vrata ter izboljšana LED-osvetlitev tovornega prostora, olajšajo natovarjanje. Med vzdržljivimi talnimi oblogami izberite takšno, ki najbolj ustreza vašim potrebam. Za varnost bodo poskrbeli različni elementi za pritrditev tovora, poleg tega pa tudi ločena ključavnica za tovorni prostor. Ta omogoča, da vrata vozniške kabine ostanejo zaklenjena, medtem ko se ukvarjate z natovarjanjem ali raztovarjanjem tovora. Tisto, česar ne morete zložiti v prilagodljivi tovorni prostor, v katerega lahko naložite do 730 kilogramov tovora, pa preprosto naložite na streho: na njej lahko prevažate dodaten tovor z maso do 100 kg.

OPTIMIZIRANO VOZNIŠKO DELOVNO MESTO

Naj bo vaš stresni delovnik brez nepotrebnega iskanja: premišljeni sistem odlagalnih mest vam omogoča, da imate vse potrebno vedno na doseg roke. Po želji dobavljivi sedeži ergoComfort tudi na daljših vožnjah pripomorejo k bolj sproščenemu počutju. Poklopni sovoznikov sedež je lahko opremljen z novostjo – trdim hrbtiščem, ki lahko služi kot podlaga za pisanje in je zlahka dosegljivo z voznikovega sedeža. Opcijska 230-voltna električna vtičnica naredi običajni delovnik v Caddyju Cargo še prijetnejši.

DOMISELNE FUNKCIONALNE REŠITVE

Caddy Cargo prinaša veliko več, kot se zdi na prvi pogled. Najsodobnejše rešitve najdemo tudi v notranjosti, vključno z digitalnim kombiniranim infotainment sistemom. Izbirate lahko med opcijskima navigacijskima sistemoma Discover Media in Discover Pro. Model Pro ima večji, 25,4



cm (10 palcev) velik barvni zaslon na dotik, dodatno pa še različne možnosti zemljevidov in brezplačno posodabljanje zemljevidov, glasovno upravljanje, komfortno telefonijo in brezžični vmesnik App-Connect. Caddy Cargo omogoča tudi dostop do raznovrstnih mobilnih spletnih storitev, ki jih zagotavlja znamka Volkswagen Gospodarska vozila.



Premišljeni sistem odlagalnih mest vam omogoča, da imate vse potrebno vedno na doseg roke.

DELA TAKO, KOT VI ŽELITE

Prilagodljivost in individualizacija sta glavna aduta: tako kot vsi modeli znamke Volkswagen Gospodarska vozila tudi Caddy Cargo predstavlja osnovo za vgradnjo individualno prilagojene opreme, ki jo za vas lahko opravijo Volkswagnovi partnerji – posebej prilagojeno individualnim zahtevam vašega vsakdanjega dela. Od vgradnih regalov prek domiselnih rešitev za pritrdjevanje tovora do individualnih nadgradenj in predelav za prevoz tovora in strojev.

EURO NCAP: PLATINASTO ODLIČJE ZA CADDY CARGO

Zanesljiv partner tako pri dostavljanju kot na področju varnosti: Caddy Cargo je na priznanem preizkusu varnosti Euro NCAP prejel platinasto priznanje. V posebnih testnih kategorijah za varnost gospodarskih vozil je preprčal predvsem s svojo opremljenostjo z asistenčnimi sistemi. Ti mu omogočajo, da se vozilo pri zaviranju v sili pred ovirami, kot so mirujoči ali počasi vozeči promet ter pešci in kolesarji, pravočasno ustavi. Še posebej dobro se je Caddy Cargo izkazal tudi s svojo sposobnostjo natančnega ohranjanja smeri vožnje, kar prav tako poudarja njegovo zanesljivost na cesti.



9. KONFERENCA



KEEP IT SIMPLE 2025

AVTOMATIZACIJA IN DIGITALIZACIJA V
LOGISTIKI IN PROIZVODNJI

8. oktober 2025 | GZS, LJUBLJANA



- ✓ Pametno planiranje dostav kot temelj učinkovite proizvodnje
- ✓ Pametne rešitve za vitko proizvodnjo, sledljivo distribucijo in pametno dostavo
- ✓ Digitalizacija preskrbne verige v malih proizvodnih podjetjih
- ✓ Napredna orodja za skladišča in proizvodnjo

BREZPLAČNA UDELEŽBA >>> www.slz-keepitsimple.si

DEKLARACIJA O SKLADNOSTI GLEDE PPWR ZA EPAL EURO PALETE

Združenje European Pallet Association e.V. (EPAL) je 25. julija 2025 objavilo svojo prvo različico Deklaracije o skladnosti za EPAL Euro palete, ki dokazuje, da te palete izpolnjujejo določbe Uredbe EU o embalaži in odpadkih embalaže.

PPPWR (Packaging and Packaging Waste Regulation) je nova evropska uredba, ki bo od 12. avgusta 2026 določala, kakšna embalaža je dovoljena na evropskem trgu. Združenje EPAL s to deklaracijo potrjuje, da so EPAL Euro palete večkrat uporabna embalaža, skladna z zahtevami PPWRja.

KAJ PRINAŠA UREDBA PPWR

Uredba EU o embalaži in odpadkih embalaže je začela veljati 11. februarja 2025, vendar pa uporaba njenih določb začne šele 12. avgusta 2026. Mnoge določbe bodo v veljavo stopile še kasneje, saj še niso objavljeni vsi izvedbeni akti ali ker je predvideno daljše prehodno obdobje. Veliko podjetij, ki uporabljajo palete, se zato že zdaj pripravljajo in preverja skladnost palet, ki jih uporabljajo, z določili PPWRja.

IZJAVA PREDSEDNIKA IN DIREKTORJA EPAL

Po besedah Dirka Hofererja, predsednika združenja EPAL, je povpraševanje po Deklaraciji o skladnosti za EPAL Euro palete v porastu, saj si podjetja želijo zagotoviti, da bodo palete v prihodnje izpolnjevale cilje večkratne uporabe, kot jih določa PPWR.

“Veseli nas, da lahko izpolnimo to zahtevo naših strank,” pravi Hoferer, “EPAL Euro palete in odprt sistem EPAL palet so izvrsten primer embalaže za večkratno uporabo in sistema ponovne uporabe, kot ga določa PPWR.”

Po mnenju Bernd Dörreja, izvršnega direktorja EPAL, EPAL Euro palete že sedaj izpolnjujejo vse zahteve, potrebne za skladnost s PPWR. Primeri, ki jih Dörre izpostavlja, vključujejo večkratno uporabo, popravilo in enostavno recikliranje brez ustvarjanja odpadkov, kar EPAL Euro palete zagotavljajo že dlje časa. Tudi skozi kakovostni nadzor, ki vključuje približno 25.000 nepričakovanih inšpekcijskih pregledov letno.



KAKO JE UREJENA ODGOVORNOST

Običajno mora Deklaracijo o skladnosti pripraviti proizvajalec embalaže sam. Vendar pa, ker so EPAL Euro palete izdelane v skladu z mednarodno enotnim standardom EPAL, lahko združenje EPAL oblikuje univerzalno Deklaracijo o skladnosti, ki jo lahko uporabljajo licencirani proizvajalci in podjetja za popravilo palet. Uporabniki EPAL Euro palet bodo Deklaracijo zato prejeli neposredno od svojih dobaviteljev, vendar imajo pravico, da zahtevajo deklaracijo tudi neposredno pri EPAL.

NADALJNI KORAKI

Nekateri zahtevki uredbe PPWR še niso podrobno opredeljeni, saj bo to delo Komisije EU, ki bo v prihodnjih mesecih in letih sprejemala izvedbene in delegirane akte. EPAL se je zato zavezal, da bo Deklaracijo o skladnosti redno posodabljal, kadar bodo novi akti to zahtevali. Prav tako bo EPAL objavljati identične deklaracije tudi za ostale nosilce tovora, ki jih certificira EPAL, na primer za vse bolj priljubljene EPAL3 palete ter vseh devet tipov EPAL CP palet.



Združenje za promet



trajnost

**varovanje
okolja**

**krožno
gospodarstvo**

**obnovljivi
viri**



OPEN PALLET POOL



www.epal.eu



Volkswagen LT rimskotopliških gasilcev je letos dopolnil 30 let in bi že lahko dobil status starodobnika, a je (za zdaj) še v operativni rabi.

VELIKI VOLKSWAGNOV KOMBİ ŠTEJE 50 LET

Leta 1975 so pri Volkswagnu predstavili novo, večjo, sodobnejšo in zmogljivejšo družino Transporterjev, ki so jo poimenovali Lasten-Transporter (LT). Tisti čas so izdelovali drugo serijo Bullija (T2), uspešen model z zasnovo: vse v zadku. Pri večjem 'bratu' so ubrali drugo pot. V kvadrasto oblikovano karoserijo so motor pomaknili v prednji del vozila, med sedeža, saj so se odločili za zasnovo trambus, a moč so s kardansko gredjo prenesli do zadnjih koles.

Besedilo: **Emil Šterbenk** Foto: **E. Šterbenk, Volkswagen**

Pri nas so Volkswagni LT – zlasti prve generacije – dokaj redki, zato sem bil toliko bolj vesel vabila gasilcev iz PGD Rimske Toplice, da jih obiščem. Po telefonu se nismo pogovarjali, za kateri model gre, a ko sem videl pravokotne žaromete in delujočega motorja skoraj nisem slišal, mi je bilo jasno, da gre za poznejši model z Audijevim bencinskim šestvaljnikom.

POMEMBNA PRIDOBITEV V LETU 1995

»Do leta 1995 smo v našem društvu imeli

ruskega UAZ-a z leseno prikolico, na kateri je bila stara prenosna brizgalna z dvotaktnim motorjem. Ko smo tega leta dobili novo vozilo (jaz sem takrat bil še dojenček), je bil to neopisljiv napredek. Poganjal ga je močan bencinski motor, s katerim je LT zlahka dosegel 130 km/h in se v klance vzpenjal kot divja koza. V njem je bilo prostora za devet oseb. V gasilsko vozilo GV1 so nam ga predelali v mariborskem Avtoservisu Žunkovič in v tovarni prostor ter na streho vgradili celotno opremo za tridelni napad. Osnovo je tvorila brizgalna naprava znamke Rosenbauer, za črpanje vo-

de iz vodnih teles smo imeli cevi A, na izhodu in do trojaka je bila cev B, naprej pa cevi C z ročniki na koncu,« začne opis vozila in opreme Klemen Žagar, poveljnik.

SVEŽ VETER PRI VOLKSWAGNU

LT je bil od manjšega T2 le 34 centimetrov daljši in 30 centimetrov širši, a je nudil 7,85 m³ tovornega prostora, kar je bilo za polovico več. Ker zadaj ni bilo motorja, je bil pod v tovarnem prostoru raven, zato je bilo bistveno lažje tudi nalaganje tovora, če je šlo za potniško različico, pa je nudila tudi dosti več pros-



V Avto centru Žunkovič so pri predelavi v gasilsko vozilo v tovorni prostor vgradili brizgalno napravo Rosenbauer, ki še vedno brezhibno deluje.

tora – predvsem prtljažnega.

Model z najmanjšo nosilnostjo so poimenovali LT 28, z največjo pa LT 55, kar je pomenilo največjo dovoljeno skupno maso. Pri tem je nosilnost znašala od 1,23 do 3,5 tone. Že ob začetku proizvodnje sta bili na voljo dve medosni razdalji in dve višini strehe ter vrsta različic: furgon, karavan, minibus, ploščad, dvojna kabina in šasija s kabino. Izpostavljali so ergonomsko zasnovano, in v razvoj vključili ustrezne strokovnjake, ki so komande namestili v neposredni doseg voznika, vgradili veliko vetrobransko steklo in posebej veliki zunanji vzvratni ogledali.

Prednji kolesi sta bili posamično vzmeteni – s po dvema trikotnima prečnima vodiloma, vijačnima vzmetema in teleskopskima blažilnikoma ter prečnim stabilizatorjem za premo, pred njo pa sta bili še dve dodatni vodili. Našteto je skrbelo, da je bila geometrija podvozja v vsakem primeru stabilna in za ta razred je bila to zelo napredna rešitev. Zadaj so se odločili za togo premo na vzdolžnih listnatih vzmeti s teleskopskima blažilnikoma. Različice z nižjo nosilnostjo so imele zadaj enojni, tiste z večjo nosilnostjo pa dvojni kolesi. Pri modelu LT 35 so kupci lahko izbirali med enojnimi in dvojnimi kolesi na zadnji osi.



Prednji kolesi sta posamično obešeni – dvojni prečni trikotni vodili, vijačni vzmeti s teleskopskima blažilnikoma in dodatnima vodiloma, prečni stabilizator pa je skrit zadaj.



Prva serija Volkswagnov LT je imela okrogle žaromete.

NIČ VEČ ZRAČNO HLAJENIH 'BOKSERJEV'

Pri LT-ju so opustili zračno hlajene motorje. Sprva je bil na voljo 2,0-litrski štirivaljni bencinski motor iz Audija 100, ki so ga prilagodili za pogon gospodarskega vozila (znižana moč

LT 28 Hochraumkombi.
Der Expeditionsprofi mit Turbo-Diesel.
Zum Top-Leasing-Angebot.



Leta 1993 so 4-valjni bencinski motor nadomestili s šestvaljnim – oba so si izposodili pri Audiju.



Bencinski vrstni šestvaljni motor je vgrajen pod kabino.

na 55 kW–75 KM). Druga možnost je bil Perkinsov 2,7-litrski štirivaljni dizelski motor z 48 kW moči (65 KM). Leta 1979 so ga nadomestili s svojim prvim šestvaljnim dizelskim motorjem. Čeprav je 2,4-litrski motor v modelu LT zmožal le 6 kW (8 KM) več kot njegov predhodnik, je razvil večji navor in deloval izjemno gladko in tiho. Leta 1983 so ta motor opremili s turbinskim polnilnikom, tako da je dosegel moč 75 kW (102 KM) in tako postal najmočnejši kombi v Evropi. Od tega leta dalje ga je bilo mogoče dobiti tudi s šestvaljnim bencinskim motorjem z močjo 66 kW (90 KM). Dve leti kasneje so začeli vgrajevati pravokotne žaromete in ponudili različico največje dovoljene mase 5.600 kg ter možnost priključljivega prednjega pogona. Zadnja posodobitev prve serije se je zgodila leta 1993, ko so mu



Šasija s kabino VW LT so za nadgradnjo v avtodome kupovali številni predelovalci.



O rimskotopliškem VW LT so spregovorili gasilci (od leve): Amadej Vidmar, predsednik, Leon Gal, glavni strojnik in Klemen Žagar, poveljnik.

posodobili masko in vgradili turbodizelski motor s hladilnikom polnilnega zraka. Po 21 letih in več kot 470.000 izdelanih vozilih so lansirali drugo serijo, ki so jo razvili v sodelovanju z Mercedes-Benzom.

S prilagojenimi kabinami modela LT prve generacije so po začetku sodelovanja z MAN-om (od leta 1979 dalje) začeli opremljati MAN-ove lahke tovornjake (od 6.90F do 10.136F). Enake kabine so pri brazilskem Volkswagen Caminhões uporabili za njihove tovornjake 11.130 in 13.130 (11 in 13 ton največje dovoljene mase).

SKRBNI GOSPODARJI

Pri rimskotopliških gasilcih se LT-ju lepo godi, saj so doslej z njim prevozili manj kot 50.000 kilometrov in mu (skoraj) ves čas nudili streho nad glavo.

»Ko so ga nabavili naši predhodniki, v starem gasilskem domu zanj ni bilo dovolj prostora,

zato so jim garažo odstopili v prostorih starih Rimskih term. Z začetkom obnove zdravilišča smo prostor izgubili in je LT dobro leto stal na prostem, potem pa do leta 2011 pod nadstrešnico. Takrat smo začeli uporabljati nov gasilski dom in odtlej je naš kombi spet na suhem in pozimi tudi na toplem. Leta 2016 smo se odločili za temeljito obnovo karoserije, vse, kar je bilo potrebno, zamenjali in ga na novo polakirali do strehe,« pove glavni strojnik Leon Gal.

Očitno so delo opravili dobro, saj je vozilo skoraj deset let kasneje v vrhunskem stanju – ne le karoserija, tudi motor in celoten pogonski sklop, saj je deležen rednih servisov.

»Redno menjamo motorno olje in za druge tekočine skrbimo po tovarniških navodilih. Doslej smo enkrat zamenjali zadnje zavorne

čevlje in dvakrat ploščice prednjih kolutnih zavor, nekaj akumulatorjev in kompletov pnevmatik. Poraba goriva pri manj kot 2.000 prevoženih kilometrih sploh ni pomembna. Za gasilsko vozilo je bistveno, da vedno vžge in da povsod pripelje. Ker ga skoraj vedno vozimo naloženega in na kratke proge, poraba zlepa ne pade pod 15 l/100 km, pri intervencijah v vzpetem svetu pa zlahka preseže 20 l/100 km. Edino, kar bi spremenil pri LT-ju, je, da bi dodal še prednji pogon. Ker je na intervenciji vedno popolnoma naloženo, z zadnjim pogonom tudi zelo daleč pride. Posadka ceni udobno podvozje, vozniku pa se zdi, da vozi osebni avto,« Leon še dopolni svoj opis.



Zadnja pogonska prema potrebuje le malo vzdrževanja in tudi bobnastim zavoram so samo enkrat menjali obloge.



Z notranje strani je gasilski LT zelo dobro ohranjen, zlasti prednja vrsta sedežev in talne ter vratne obloge, stropna obloga pa je kot nova.

Pri tem ne morem mimo notranje opreme. Izvirne gumijaste preproge so malo zbledle, a nič raztrgane in poškodovane, prav tako ne notranje obloge in prednja vrsta sedežev. Edino, kar je oguljeno, so sedeži za posadko v potniškem prostoru. Tu moramo vedeti, da je penasta guma prevlečena zgolj s skajem, predvsem pa vzeti v zakup, da med intervencijami gasilci z opremo skaj hitro poškodujejo. Toda na novo oblažiti dve preprosti klopi je mala malica.

OPEKA NA KOLESIH

Volkswagen LT gotovo ni oblikovni presežek, saj je res videti kot kvader na kolesih, ki je s sprednje strani malo ošiljen – zgoraj bolj, spodaj malo manj, a nudi obilje prostora. Že v takšnega z najkrajšo medosno razdaljo, kakršno ima LT rimskotopliških gasilcev, so uspeli vgraditi devet sedežev za posadko. Prednji trije sedijo na tovarniških sedežih, od

katerih je voznikov vzmeten. Tistim zadaj se godi manj lepo, saj je predelovalec sedežev postavil na zabojce za orodje in jih tanko oblažil. Tako je zadaj pridobil prostor za veliko opreme.

KAR JE TRDIL PROIZVAJALEC, DRŽI!

Z velikim veseljem sem sedel za volan in že pri vstopanju spoznal, da manjka ročaj za vzpenjanje – tako kot pri veliko današnjih kombijih. Bolj razveselil me je udoben kolikor toliko nastavljen vozniki sedež, volanskega obroča pa ni mogoče prestavljati. Položaj za volanom je zaradi tega podoben, kot je bil v starih tovarnjakih, saj je obroč skoraj vodoravno položen. Vse komande so logično razporejene in na dosegu rok. Že na poti tja sem se veselil Volkswagrove prestavne ročice, ki je izpolnila moja pričakovanja, saj se res premika kot z maslom namažana. Drugačna kot pri osebnih Volkswagnih



Pri sedežih za posadko so uporabnost postavili pred udobje.



V garaži je že nov kombi (kakopak Volkswagen), ki so ga v gasilsko službo uradno predali konec avgusta – torej pred nekaj dnevi.

je le tovarnjaška shema pretikanja, saj je prva prestava k sebi in nazaj, druga pa v sredino in naprej. Sinhroni po slabih 50.000 kilometrih tudi niso prav nič načeti, le sklopka prijemlje precej pri vrhu. Slednja v nobenem intervencijskem vozilu nima lahkega dela, saj je polno obremenjeno, pa še vedno se mudi. Vseeno pa ne kaže znakov drsenja. Pri Volkswagenu so ob predstavitvi zapisali, da sodobna prednja prema ponuja visoko raven udobja, zanesljivo držanje smeri, in dobro lego v ovinkih, kar potrjuje tudi gasilci. Po kratkem preizkusu jim tudi sam pritrjujem, Volan in zavore so servo ojačeni, prednja prema zelo dobro blaži udarce s cestišča in tudi zadnji vzmeti z blažilnikom so očitno dobro dimenzionirane, saj celo prazno vozilo ni nič poskakovalo.

KOT OSEBNI AVTOMOBIL

Motor deluje tako tiho, da sem pri prostem teku večkrat pogledal merilec vrtljajev, če mi morda ni ugasnil. Prav tako ni čutiti nobenih



Vozniški sedež je vzmeten in v kombinaciji z odlično prednjo premo nudi visoko raven udobja – tudi za današnje čase.

tresljajev. Nobena komanda ni imela zračnosti – najbolj sem užival ob zelo natančnem vo-

lanu in občutku, da kombi pelje sam, saj ob vožnji naravnost ne potrebuje posredovanja, kar je za 30-letno vozilo pohvalno. Prazen živahno pospešuje, tudi če ga ne silimo v višje vrtljaje. V nobeni prestavi ga nisem zavrtel višje od 3.000 vrt/min, kar je sredina zelene-ga polja na merilniku vrtljajev. Fantje so povedali, da polno naloženega ni pametno voziti z manj kot 3.000 vrt/min, saj drugače motor teži ni kos.

Najbolj me je navdušila njegova okretnost. Prednost zadnjega pogona je, da je kot obračanja prednjih koles večji. In pri najkrajšem LT-ju je to že skoraj neverjetno. Na kanalu EB Timers lahko v videu o tem vozilu vidite, da se obrne skoraj na mestu.

Gasilci PGD Rimske Toplice, hvala za lep popoldan in srečno z vašim starodobnikom, ki je trenutno še vedno operativno vozilo!

LITERATURA IN VIRI

Der Volkswagen LT. Technische Daten und Ausstattungen. Modelljahr 95
50 let modela Volkswagen LT – ergonomski čudež praznuje rojstni dan. Porsche Slovenija, 2025

Nekateri tehnični podatki VW LT 35, 2,4 bencin, letnik 1995

VOZILO

Kombinirano vozilo s šasijo za 9 potnikov in gasilsko opremo.

MOTOR

Bencinski, vrstni šestvaljni, štiritaktni, vodno hlajen

Prostornina (ccm)	2.383
Moč (kW / KM pri vrt./min)	94/69 pri 4.000
Navor Nm pri vrt./min	170 Nm pri 2.200 vrt/min

PRENOS MOČI

Motor spredaj, 5-stopenjski ročni menjalnik, pogon na zadnji kolesi

PODVOZJE

Spredaj	posamični obes, dvojni trikotni prečni vodili, vijačni vzmeti, teleskop. amortizerja, prečni stabilizator in dodatni vodili, servo volan
Zadaj	toga prema na vzdolžnih listnatih vzmeteh s teleskops. amortizerjema

ZAVORE

Hidravlične servo dvokrožne, spredaj diska, zadaj bobnasti, parkirna zavora mehanska na zadnji kolesi

MERE IN TEŽE

Dolžina × širina × višina (mm)	4.855 × 2.040 × 2.160 (brez prtljavnika in rotacijskih luči)
Medosna razdalja (mm)	2.500
Masa praznega vozila / največja dovoljena (kg)	1.765 (brez opreme) / 3.500
Pnevmatike	205 R 14C

ZMOGLJIVOSTI

Največja hitrost (km/h)	129
Kombinirana poraba goriva tovarna (l/100 km)	12,9

Renault Trucks
E-TECH T

Diamond Echo pobarvan z lučjo

Čarovnija prihaja!

Na Srečanju prevoznikov družin in podjetij Slovenije 2025 obiščite naš razstaveni prostor in jo doživite skupaj z nami.



100% **Električni**

#JoinTheGoodMove

RENAULT TRUCKS
E-TECH



RENAULT
TRUCKS



winkler – DOSTAVI HITRO IN ZANESLJIVO.

990,- €



**DRUGE
RAZLIČICE**

VOZNIKOV SEDEŽ, 6860/885 NTS2

Tip: 6860/885 NTS2

- Material prevleka: blago • širina letev (mm): 216 • širina sedeža (mm): 542
- nastavitev dolžine (mm): 230
- nastavitev teže do (kg): 150

Št. artikla: 581 001 614 00

290,- €



VILIČARSKI SEDEŽ, MSG20

Tip: MSG20

- Material prevleka umetno usnje
- širina letev (mm): 328 • širina sedeža (mm): 470 • nastavitev dolžine (mm): 150
- nastavitev teže do (kg): 130

Št. artikla: 581 000 425 00



Kranj

Ljubljana

Celje

Maribor

Ptuj



NAROČILO IN DOSTAVA ISTI DAN

Naši dostavljenci za Slovenijo dnevno dostavljajo vaša naročila na celotnem območju med in okrog mest, označenih na zemljevidu. Kar boste naročili do 9:30 ure, boste dobili dostavljeno še isti dan!

Vsa poznejša naročila in naročila v območja, ki jih naša dostavna pot ne pokriva, vam bomo dostavili naslednji dan z Express nočno dostavo.

Dostava je pri Winklerju brezplačna!

949,- €



VOZNIKOV SEDEŽ, KINGMANN

za Mercedes
serija Actros II, III

Tip: MSG90.6PG

- Material prevleka: blago
- širina letev (mm): 230 • širina sedeža (mm): 545 • nastavitev višine (mm): 100 • nastavitev dolžine (mm): 200 • nastavitev teže do (kg): 130

Oprema

Podpora ledvenega dela pnevmatska, 3-točkovni pas integriran, vzdolžno vzmetenje, EPS II + III, hiter spust, prilagoditev naslona, nastavitev teže samodejno

Naslon za roke je dodatna oprema

Št. artikla:

581 000 268 00

Pridržujemo si pravico do napak. Cene so brez ddv, s stroški dostave, ponudba velja le v Sloveniji.



ODKRIJTE NAŠ VELIKI NABOR KAKOVOSTNIH SEDEŽEV IN DELOV ZA SEDEŽE

Imamo vse izdelke na zalogi, če iščete nadomestne dele ali potrebujete nove sedeže. Za vas imamo zmeraj optimalno rešitev. Še kakšna vprašanja? Pošljite nam povpraševanje!

Winkler Austria GmbH
Gradnerstraße 140 /// AT-8054 Graz
E-Mail: slovenija@winkler.com

winkler.com /// shop.winkler.com

Matias Čeh: 040 363 933
Miroslav Dumonić: 040 490 909
Karina Soršak Kukovec: 040 881 044

winkler
Das passt.