



Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

Transport >

NOVEMBER 11/2025
LETNIK 25 • ŠTEVILKA 259

& LOGISTIKA



www.etransport.si

CENA 3,90 EUR



ZGODBE IZ KABINE
Vid Šolar



ANALIZA
Zasedenost avtocestnih počivališč



TEST
Setra S 516 HDH



PREDSTAVITEV

Ford Trucks F-Max



VELIKI PICK-UP TEST 2025

Kdo je bil najboljši na bolgarskih brezpotjih?



VOZILI SMO

Mercedes-Benz eActros 400

| **PREDPISI** Prevoz živil in ATP certifikati

| **PRAVNI NASVETI** Prevoz oseb



ŠTEVILNI KILOMETRI. UŠTVARJENO ZA UČINKOVITOST.



NOVA

KMAX GEN-3

SLEDITE NAPREDKU

Obiščite:
GOODYEAR.EU/TRUCK

Predstavljamo vam pnevmatike KMAX GEN-3, ki vam zagotavljajo pričakovani kilometrski potencial in obenem učinkovitost in trajnost, ki ju potrebujete. Tretja generacija Goodyearovih tovornih pnevmatik KMAX vam z manjšim kotalnim uporom, boljšim izkoristkom goriva in boljšim oprijemom zagotavlja kilometrski potencial, ki ga poznate in cenite, poleg tega pa tudi učinkovitost, ki jo potrebujete.

- Do 13 % manjši kotalni upor*
- Več kot 40 % trajnostnih materialov**

* V primerjavi s predhodnico, na podlagi Goodyearovih internih podatkov
**Goodyear opredeljuje trajnostni material kot material na biološki osnovi (iz bioloških virov); obnovljiv (sestavljen iz obnovljive biomase); ali recikliran (predelan iz obnovljenih materialov), kot je opredeljeno v standardu ISO 14021; ali material, ki je proizveden z uporabo ali prispeva k drugim praksam, namenjenim spodbujanju varčevanja z viri in/ali zmanjšanju emisij.

GOODYEAR

Transport

& LOGISTIKA

Izdajatelj

Tehnis Media d.o.o., Ljubljana

Direktor

Janko Zrim

Glavni in odgovorni urednik

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

Sodelavci

Marko Kroflič, dr. Josip Orbanic,
dr. Bojan Beškovnik, Matej Jurgele,
Janez Kukovica, Boštjan Saje, inž. log.,
Stane Leben, 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 €**.

Poštnina in DDV sta vključena v ceno.

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

ISSN 1580 - 4488.

TISKANO V
SLOVENIJI

TEHNIS
MEDIA
GROUP

Copyright ©
Revija Transport & Logistika

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

Spet zamujamo

V tokratni številki objavljamo rezultate analize zasedenosti parkirišč za tovorna vozila na slovenskih avtocestnih počivališčih, v kateri smo, s številkami, potrdili znano dejstvo, da so naša počivališča v nočnem času prepolna oziroma z drugimi besedami, da so zgrajene kapacitete premajhne glede na količino tovarnega prometa, ki se vsakodnevno giblje po naših avtocestah.

Na tej točki se spet ponavljam, kot že večkrat do sedaj, da z načrtovanjem prometne infrastrukture zamujamo in ne sledimo niti dejanskemu stanju povečevanja prometa, kaj šele pričakovanim trendom v prihodnje in posledično potreb – podobno, kot se to dogaja pri izgradnji tretjih vozniških pasov. Pa ne samo pri cestni infrastrukturi, podobne zamude pri infrastrukturnih projektih bi lahko našli še marsikje, začeni z železnico, pri čemer tujina pospešeno gradi hitre proge, pri nas pa nismo še niti pri konkretnem načrtovanju le-teh in lahko o potovalnih hitrostih vlakov nad 200 kilometri na uro le sanjamo, saj se v realnosti soočamo s povprečno hitrostjo vlakov zelo skromnih 50 km/h, kolikor je ta, na slovenskem železniškem omrežju, znašala v lanskem letu. Mislim, da je ta podatek že sam po sebi dovolj zgovoren o kakšni infrastrukturi govorimo.

Upoštevajoč počasne postopke umeščanja v prostor, pridobivanja gradbenih dovoljenj, pričakovane pritožbe okoljevarstvenikov ter domačinov, ki lahko postopke še dodatno zavlečejo, ne le za mesece, ampak za leta, ter ne nazadnje že kar tradicionalne zaplete z javnimi razpisi za izbiro izvajalca del ter pritožbami nanje, smo lahko upravičeno skeptični, da nam bo nastale zaostanke sploh kdaj uspelo nadoknaditi in z našo infrastrukturo stopiti v korak s trendi in dejanskimi potrebami prometa ter uporabniki storitev, ne glede na obliko in vrsto prevoza.

Boštjan Paušer, glavni urednik




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



16 Vozili smo: Mercedes-Benz eActros 400



22 Analiza: Zasedenost avtocestnih počivališč



60 Retro: 60 let Forda Transit

6 Novice: Slovenija in svet

12 Predstavitev: Ford Trucks F-Max

16 Vozili smo: Mercedes-Benz eActros 400

22 Analiza: Zasedenost avtocestnih počivališč

28 Reportaža: Scaniina evropska turneja

30 Predpisi: Prevoz živil in ATP certifikati

34 Test: Setra S 516 HDH

38 Pravni nasveti: Prevoz oseb

40 Zgodbe iz kabine: Vid Šolar

45 Reportaža: AVP Vrankso

46 Test: Veliki primerjalni pick-up test 2025

52 Test: Ford e-Transit Courier Furgon Trend

60 Retro: 60 let Forda Transit

Novo težišče

F-MAX



**Novo težišče, F-MAX,
združuje udobje, tehnologijo in zmogljivost.**

Z novo zasnovano, inovativnimi tehnologijami in učinkovitim motorjem Ecotorq GEN2 novi F-MAX začenja novo dobo.

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

NAGRADE

Vozila leta 2026

Potem ko je bila Setra na sejmu Busworld v Bruslju razglašena za avto-bus leta 2026, so bile na sejmu Solutrans v Lyonu podeljene še preostale nagrade za tovorno in dostavno vozilo leta 2026 ter nagrada za pick-up in tehnično inovacijo leta.

DAF XD in XF Electric sta tovornjak leta 2026

Nova DAF XD in XF Electric sta bila s strani 24-članske žirije izbrana za Mednarodni tovornjak leta 2026. To je že tretjič, da je DAF s svojo serijo vozil nove generacije osvojil naziv, po uspehu modelov XF, XG in XG+ leta 2022 ter XD leta 2023.

Med obsežnimi testnimi vožnjami so člani žirije pohvalili modela XD in XF Electric zaradi dovršenosti njihovih pogonskih sklopov in skoraj neopaznega prestavljanja. Njihova ponudba ima tudi koristi od 9-odstotnega aerodinamičnega izboljšanja. Modularni koncept vozila, ki ponuja široko izbiro konfiguracij baterij in osi, je bil pohvaljen tudi zaradi izjemne prilagodljivosti, ki jo zagotavlja prevoznikom. To je že tretje leto zapored, da je naziv osvojil električni tovornjak, kar poudarja da energetskega prehoda ostaja v ospredju, čeprav se tudi motor z notranjim zgorevanjem še naprej razvija.



Kia PV5 je dostavnik leta 2026

Kia je s svojim novim dostavnikom PV5 prvič prejela najprestižnejšo nagrado v industriji lahkih gospodarskih vozil. Šestindvajset članov žirije International Van of the Year (IVOTY) je soglasno izbralo novi model PV5 za nosilca naziva za leto 2026. Kia PV5 je popolnoma nov električni dostavnik z modularno zasnovano in del nove modelne palete PBV (Platform Beyond Vehicle) južnokorejskega proizvajalca, zgrajen na namenski platformi za električna vozila, imenovani E-GMP.S, ki se bo v prihodnjih letih še širila z večjimi modeli. Model PV5 je bil razvit z aktivnim spremljanjem zahtev strank, pri čemer je bila vsaka podrobnost premišljeno zasnovana tako, da ustreza resničnim poslovnim potrebam. Praktičnost pa nadgrajuje še s kakovostno izdelavo in uporabljenimi materiali, ter zelo dobrimi voznimi lastnostmi.

Ranger plug-in hibrid z nagrado za pick-up 2026/27

Ford Pro si je s svojim novo razvitim Rangerjem PHEV zagotovil že svojo četrto nagrado za pick-up v petnajstletni zgodovini izbora. To je prvič, da je hibridni pogon prejel priznanje žirije International Pick-up Award (IPUA), ki jo sestavljajo člani žirije International Van of the Year (IVOTY).



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

S sodobnim pogonskim sklopom v obliki plug-in hibridnega pogona ter rešitvijo Pro Power Onboard, ponuja ta hip odlično kombinacijo zmogljivosti, uporabnosti in prijaznosti do okolja. To je že četrtrič, da je Ford Ranger v različnih izvedbah osvojil to prestižno nagrado, najprej leta 2013, nato leta 2020, naziv pa si je leta 2024 delil z Volkswagnom Amarokom. Zato je Ford absolutni vodilni na svojem področju, tako z največ priznanji IPUA kot tudi z doslednim uvrščanjem na vrh evropskih prodajnih lestvic.



Bosch z nagrado za inovacijo leta 2026

Bosch je za svojo storitev za obveščanje o nevarnostih v cestnem prometu prejel naziv »Truck Innovation Award 2026«, ki je bila prepoznana kot najboljša tehnološka inovacija leta. Boscheva 'Storitev za obveščanje o nevarnostih v cestnem prometu' udeležencem v prometu zagotavlja informacije v realnem času o morebitnih nevarnostih, kot so megla, močan dež, nesreče ali okvarjena vozila. Storitve se od junija 2024 uporablja v milijonih osebnih avtomobilov po vsej Evropi. Od decembra 2024 je na voljo tudi v gospodarskih vozilih Mercedes-Benz Trucks. Storitve uporablja anonimne podatke iz povezanih vozil ter informacije vremenskih služb in upravljavcev cest za zgodnje zaznavanje kritičnih situacij. Senzorji v vozilih zagotavljajo podatke, kot so temperatura, aktivnost brisalcev vetrobranskega stekla ali posegi programa za nadzor stabilnosti.

SERVISNA AKCIJA: PRIPRAVITE VAŠE MAN VOZILO NA ZIMO

Velja za vse
servisne termine
rezervirane na
dan 28. ali
29. 11.

Pripravite vaše vozilo na zimo!

Poskrbite, da bo vaš MAN pripravljen na hladne dni!
V naši servisni akciji vam nudimo:

- BREZPLAČEN pregled Webasto grelca
- 20 % popust na delo, če je potrebno vzdrževanje
- Akcijske cene originalnih rezervnih delov MAN

Preventiva za brezskrbne kilometre!

Z redno preventivo preprečite drage okvare in izpade iz prometa. V naši akciji vam nudimo:

- Menjavo rolic napenjalca in jermena ter vodne črpalke
- 20 % popust na delo
- Akcijske cene originalnih rezervnih delov MAN

✓ **Certificirani mehaniki** ✓ **Garancija na opravljeno delo** ✓ **Akcijske cene artiklov do 30. 11.**

*Akcija Črni petek velja za vse termine rezervirane na dan 28. in 29. 11. in se storitev opravi do 31. 12. 2025.
Vse cene so navedene neto, brez DDV-ja. Akcijske cene artiklov veljajo do 30. 11. 2025. Fotografije so simbolične. Možne so napake v tekstu.



Servisni center Brdo | Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana | T +386 (0)1 365 83 00 | M +386 (0)31 323 505 | E servis.tv@prigo.si | <http://man.prigo.si>
Servisni center Hoče | Miklavška cesta 53D, 2311 Hoče | T +386 (0)2 606 07 40 | M +386 (0)51 70 39 00 | E servis-hoce@prigo.si | <http://man.prigo.si>

TOYOTA Deveta generacija Hiluxa

Toyota je objavila prve informacije o deveti generaciji Hiluxa, ki naj bi bila na voljo z električnim, hibridnim in klasičnim pogonom, za leto 2028 pa je napovedan tudi model na vodikov pogon. Vse različice vključujejo novo zadnjo stopnico (na obeh straneh) za lažji dostop do tovornega prostora in prenovljeno stransko stopnico. Z novo generacijo bo imel Hilux le eno karoserijsko obliko – dvojno kabino, Toyota pa poudarja, da je to prednost kupcev. Notranja zasnova v veliki meri temelji na modelu Land Cruiser. Sredinska konzola ima novo horizontalno zasnovo, vključno z 12,3-palčno digitalno instrumentno ploščo in osrednjim multimedijskim zaslonom na dotik.



To je tudi prvi Hilux z električnim servo volanom, ki prinaša prednosti bolj neposrednega krmiljenja, lažjega manevriranja in manjšega tveganja povratnega sunka pri vožnji po neravnem terenu. Uvedba električnega pogona je velik korak za Hilux, Toyota pa

pravi, da je to dosegla, ne da bi pri tem žrtvovala svojo priznano kakovost, vzdržljivost in zanesljivost.

Električni model uporablja tudi šasijo s posebnimi ukrepi za zaščito baterije pred poškodbami ali vdorom vode. Zmogljivost bređenja skozi vodo je na ravni trenutnega modela z motorjem z notranjim zgorevanjem. Pogonski

sklop uporablja litij-ionsko baterijo s kapaciteto 59,2 kWh in en elektromotor (z menjalnikom) na vsaki osi, kar zagotavlja stalni pogon na vsa kolesa. Sprednji elektromotor razvije 205 Nm navora, zadnji elektromotor pa dodatnih 268,6 Nm. Prvi podatki kažejo na nosilnost 715 kilogramov in možnost vleke prikolice do 1.600 kilogramov, medtem ko je doseg WLTP približno 240 kilometrov. Toyota napoveduje najboljše zmogljivosti polnjenja v svojem razredu, kar naj bi skrajšalo čas, porabljen za polnjenje.



Hibridni pogon ostaja enak kot pri trenutnem modelu in združuje 2,8-litrski turbodizel z močjo 150 kilovatov (204 konjskih moči) in 500 Nm navora ter elektromotor-generator (PSM) z močjo 12 kilovatov in 65 Nm navora. Elektromotor-generator je nameščen visoko, tako da vozilo ohrani sposobnost bređenja skozi vodo do globine 70 centimetrov. Pričakuje se, da bo to najbolje prodajan model nove generacije v Evropi, proizvodnja pa se bo začela spomladi 2026.



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



MAN

Volkswagen Group Logistic in MAN vodita preobrazbo

Da bi spodbudili elektrifikacijo cestnega tovornega prometa, sta Volkswagen Group Logistics in MAN Truck & Bus na dogodku E-Experience združila logistična podjetja, upravljavce polnilnih postaj, proizvajalce polnilnih postaj in stranke z izkušnjami pri uporabi električnih tovornjakov.

Za logistiko dobaviteljev avtomobilske industrije je značilna visoka stopnja standardizacije, zelo pogosto pa gre za volumenske tovore, ki zahtevajo prikolice z notranjo višino treh metrov. To zahteva tako imenovane 'lowliner' oziroma 'mega' vlačilce z nižjim položajem sedla, in po uvedbi električnih modelov eTGX in eTGS oktobra 2023 je MAN edini proizvajalec, ki ponuja takšne modele. Od začetka leta 2025 so električni tovornjaki MAN v voznih parkih večjih evropskih logističnih podjetij v vsakodnevni uporabi prevozili skupno več kot pet milijonov kilometrov, kar potrjuje njihove možnosti uporabe za različne transportne naloge.

Električni vlačilci in tovornjaki MAN imajo modularni sistem baterij, ki strankam omogoča izbiro med dosegom in nosilnostjo. Danes je z električnimi modeli MAN mogoče pokriti že več kot 80 odstotkov vseh aplikacij tovornjakov, od prevoza na gradbiščih do komunalnih aplikacij in avtomobilske logistike.

AMZS

AMZS s posodobljenim voznim parkom

Avto-moto zveza Slovenije že od leta 1959 zagotavlja hitro in strokovno pomoč ob okvarah in nesrečah na cesti. Da bi bila ta pomoč, ki je ena najbolj prepoznavnih in cenjenih storitev AMZS, še kakovostnejša in varnejša, je AMZS letos posodobil vozni park za pomoč na cesti s sedmimi sodobno opremljenimi vozili.

Med katerimi so dva Mercedesova tovornjaka Atego, dva Sprinterja, dva Dacia Dusterja in terenski Ford Ranger. Nova, tudi okolju prijaznejša vozila z naprednimi varnostnimi sistemi in najnovejšo servisno opremo omogočajo še učinkovitejše posredovanje v najrazličnejših situacijah in razmerah – od mestnih garaž do zahtevnega terena. AMZS ob tem voznike znova opozarja na prevarante, ki se predstavljajo kot predstavniki avtomobilskih klubov, zato članom svetuje, naj, kadar potrebujejo pomoč v Sloveniji ali tujini, vedno pokličejo AMZS klicni center, saj je to garancija za zanesljivo in varno pomoč.



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



MERCEDES

Mercedes-Benz eActros 600 na crash testu

Mercedes-Benz je svoj električni eActros 600 podvrget testu trčenja – simulaciji bočnega trčenja, da bi preveril morebitne učinke na baterije. Ob vseh prednostih električnega pogona pa ima s seboj tudi eno resno pomanjkljivost, in sicer možnost požara baterije. Baterije, ki se trenutno najpogosteje uporabljajo, se lahko vnamejo tudi »same od sebe«, zaradi notranjega kratkega stika ali podobne težave, nevarnost za to pa se v primeru trka občutno poveča.

V primeru, da se baterija vname, je poleg visokih temperatur požar praktično nemogoče pogasiti, saj kemikalije ne zagotavljajo le goriva, temveč tudi kisik, potreben za gorenje, zato baterija gori tudi pod vodo. Zato se pri izdelavi električnih vozil posebna pozornost posveča zaščiti baterij v primeru trka, da se prepreči škoda, ki lahko povzroči požar. Električni tovornjaki imajo praviloma velike baterije, z zmogljivostjo več sto kWh, zato bi imel morebitni požar veliko večje posledice kot pri osebnih vozilih.



Mercedes-Benz je objavil rezultate testa bočnega trčenja električnega vlačilca eActros 600 in njegove učinke na tovornjak in baterije. Trčenje je bilo simulirano z vozičkom, težjim od tisoč kilogramov, ki je s hitrostjo 50 km/h trčil v bok tovornjaka (kjer se nahajajo baterije). Čeprav je bil profil šasije nekoliko poškodovan, baterijski moduli niso bili poškodovani, kar pomeni, da ni bilo nevarnosti požara.

Mercedes-Benz je objavil rezultate testa bočnega trčenja električnega vlačilca eActros 600 in njegove učinke na tovornjak in baterije. Trčenje je bilo simulirano z vozičkom, težjim od tisoč kilogramov, ki je s hitrostjo 50 km/h trčil v bok tovornjaka (kjer se nahajajo baterije). Čeprav je bil profil šasije nekoliko poškodovan, baterijski moduli niso bili poškodovani, kar pomeni, da ni bilo nevarnosti požara.

KIA

Kia PV5 je postavila Guinnessov rekord v dosegu

Polno naložena Kia PV5 Cargo je prevozila 693,38 kilometra, kar je najdaljša razdalja, ki jo je prevozilo električno lahko gospodarsko vozilo s polno obremenitvijo. Za test je bila uporabljena 4-vratna različica PV5 Cargo Long Range z baterijo s kapaciteto 71,2 kWh in največjo nosilnostjo 665 kilogramov. PV5 je prevozil 693,38 kilometra, s čimer je postavil nov standard učinkovitosti in vzdržljivosti v segmentu električnih dostavnih vozil, rekordna vožnja pa je bila dosežena 30. septembra 2025 v resničnih pogojih na javnih cestah severno od Frankfurta v Nemčiji.

Pot, dolga 58,2 kilometra, je združevala mestne in zunajmestne odseke ter posnemala običajno vožnjo med dostavo. PV5 Cargo je pot prevozil 12-krat, preden so se baterije izpraznile. Vozila sta ga George Barrow, specializiran novinar za gospodarska vozila, in Christopher Nigemeier, višji inženir v tehničnem centru Hyundai Motor Europe (HMETC).



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.
Prijave 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 tovora, temveč tudi vaš ugled!

DKV MOBILITY**DKV Mobility z novo programsko opremo za upravljanje prevozov**

DKV Mobility, vodilna platforma za plačila in rešitve na poti za podjetja, je predstavil novo programsko opremo za upravljanje prevozov DKV Transport Management System (DKV TMS), s katero še dodatno izboljšuje svojo ponudbo digitalnih rešitev. DKV TMS omogoča podjetjem centralno upravljanje prevoznih naročil, sledenje poti v realnem času in optimizacijo uporabe virov, kot so vozila, vozniki in prikolice.

Programska oprema je v celoti integrirana v DKV Cockpit in aplikacijo DKV, digitalni portal za stranke podjetja, in omogoča nemoten nadzor nad vsemi ključnimi logističnimi procesi, od načrtovanja naročil in komunikacije z vozniki do izdajanja računov. Poleg tega ni potrebna nobena dodatna IT-infrastruktura ali namestitvev. DKV TMS je zdaj na voljo vsem strankam kot izbirna nadgradnja in se lahko uporablja neodvisno od kartice DKV.



Programska oprema je v celoti integrirana v DKV Cockpit in aplikacijo DKV, digitalni portal za stranke podjetja, in omogoča nemoten nadzor nad vsemi ključnimi logističnimi procesi, od načrtovanja naročil in komunikacije z vozniki do izdajanja računov. Poleg tega ni potrebna nobena dodatna IT-infrastruktura ali namestitvev. DKV TMS je zdaj na voljo vsem strankam kot izbirna nadgradnja in se lahko uporablja neodvisno od kartice DKV.

IVECO**Iveco S-Way CNG – več kot 1.000 km z enim polnjenjem**

Polno naloženi vlačilec, ki ga poganja motor xCursor 13 na zemeljski plin, je z enim polnjenjem stisnjenega zemeljskega plina (CNG) prevozil več kot tisoč kilometrov. Iveco je eden od pionirjev uporabe zemeljskega plina za pogon tovornjakov in to tehnologijo uporablja že več kot 30 let. Zdaj jim je s povečanjem rezervoarja in stopnje učinkovitosti uspelo doseči rekordni doseg z enim samim polnjenjem stisnjenega zemeljskega plina. Francoska novinarja Fabien Calvet in Loïc Fieux sta vozila v Franciji (od belgijske do španske meje) v realnih obratovalnih pogojih. Vlačilec je vlekel naložen polpriklonnik Krone s ponjavo, skupna masa kompozicije pa je bila 30 ton.

Motor zagotavlja zmogljivost, podobno dizelskemu, z nižjo stopnjo hrupa, medtem ko popolno zračno vzmetenje in krmilni sistem izboljšata natančnost in udobje vožnje. Rezultat je povprečna poraba plina manjša od 21 kg/100 kilometrov na progi, dolgi več kot tisoč kilometrov, z dodatno prednostjo zelo hitrega polnjenja, kar je podobno kot pri dizelskem gorivu. Testirani model je poganjal motor FPT Industrial xCursor 13, ki razvije 500 konjskih



moči in 2.200 Nm navora. Ta bencinski (Otto) motor najnovejše generacije je zasnovan tako, da izpolnjuje prihajajoče standarde Euro VII in zagotavlja optimalno delovanje v območju med 1.000 in 1.500 vrt/min. V kombinaciji z 12-stopenjskim avtomatiziranim menjalnikom ZF TraXon druge generacije in daljšim prenosnim razmerjem diferenciala xCursor 13 maksimizira učinkovitost ob ohranjanju nizkih vrtljajev motorja. Novi 620-litrski rezervoarji ponujajo skupno prostornino 1.240 litrov, kar ustreza vsaj 190 kilogramom plina (CNG) – 18 % več kot prejšnja generacija in 72 % izboljšava v primerjavi s prvimi vlačilci IVECO CNG, predstavljenimi leta 2011.

Velja za
servisne termine
rezervirane na
dan 28. ali
29. 11. 2025

NAJBOLJŠE ZA VAŠO ZVEZDO.

Pripravljeni na zimo! Akcijske cene preventivnega pregleda, ki vključuje:

- diagnostiko,
- pregled zavor
- pregled akumulatorja
- preverjanje hladilne tekočine

redna cena: 180,00 €

99,00 €

AKCIJSKA CENA

Vaše vozilo si zasluži najboljše. Do konca novembra izkoristite posebne akcijske ugodnosti:

- 15% popust na redni servis
- originalni deli Mercedes-Benz

Za rezervacijo servisnega termina pokličite;
01 365 83 22 (Servisni center Brdo) ali
02 606 07 40 (Servisni center Hoče).



Vse cene so navedene brez DDV-ja. Slike so simbolične. Pridržujemo si pravico do spremembe cen brez predhodnega obvestila. Akcijska ponudba velja do 30. 11. 2025. Akcija Črni petek velja za vse termine rezervirane na dan 28. in 29. 11. in se storitev opravi do 31. 12. 2025.

PRIGO, d.o.o., Brezovica | Pooblaščen servis tovornih vozil Mercedes-Benz | www.prigo.si

Servisni center Brdo, Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana | T 01 365 82 22 | E servis.gv@prigo.si, Servisni center Hoče, Miklavška cesta 53D, 2311 Hoče | T 02 606 07 40 | E servis-hoce@prigo.si



TEMELJITA PRENOVA

Ford Trucks je začel prodajati posodobljeni vlačilec F-Max, ki ima poleg že prej predstavljenih izboljšav pogonskega sklopa in aerodinamike zdaj tudi digitalizirane instrumente, osveženo zunanost in še več drugih novosti v kabini.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Ford Trucks

Ford Trucks je prenovljenega F-Maxa napovedal že spomladi, največja novost je bil motor, ki je postal še učinkovitejši in varčnejši, veliko dela pa je bilo opravljenega tudi na aerodinamiki, kar je najbolj vidno z namestitvijo kamer namesto vzvratnih ogledal, pa tudi s številnimi drugimi, manjšimi izboljšavami. Nedavne spremembe so prinesle tudi drugačno zasnovano sprednjo masko, ki prenovljeni model tudi vizualno loči od predhodnika, hkrati pa mu daje sodoben pečat.

BISTVENO IZBOLJŠANA AERODINAMIKA

Številne manjše spremembe so bile narjene na spojlerjih, na strešnih nosilcih



V notranjosti kabine je novost 12-palčna digitalna instrumentna plošča s prilagodljivim prikazom, ki si ga voznik lahko nastavi po svojih željah. Desni zaslon sistema infotainment je bil povečan, tako da sedaj meri 12,4 palca.



F-Max je ohranil zelo praktične shranjevalne predale 'letalskega tipa' pod stropom na zadnji steni.

pa so bili nameščeni majhni deflektorji, da bi se čim bolj zmanjšal zračni upor. Isti namen ima aktivno krmiljenje loput v sprednji maski. Te se lahko zaprejo in tako zmanjšajo količino zraka, ki prehaja skozi motor, ko so potrebe po hlajenju manjše. Velik prispevek k zmanjšanju zračnega upora predstavlja vpeljava kamer namesto klasičnih vzvratnih ogledal, pri čemer je Ford Trucks kamere namestil na spodnji rob stranskih stekel, kar ga loči od večine drugih proizvajalcev. Kamere so zamenjale tudi vsa ogledala za spremljanje območja pred vozilom in na desni strani ob kabini, tako da ni bilo ohranjeno nobeno klasično ogledalo.

Kamere so ogrevane z avtomatskim prilagajanjem stopnje osvetlitve, poseben premaz zmanjšuje bleščanje sonca, nosilce kamer pa je mogoče tudi zložiti. Slika s kamer se prikazuje na zaslonih v kabini, pri čemer je na levem A-stebričku 12-palčni zaslon, na desni strani pa večji 15-palčni zaslon in opcijsko še dodatni 9-palčni za prikaz slike pred kabino in na njeni desni strani. Sistem ponuja običajne funkcije, kot so samodejno prilagajanje prikaza, pomoč pri parkiranju in prikaz situacije okoli vozila med počitkom, kar povečuje praktičnost in varnost.

DIGITALIZIRANA NOTRANJOST KABINE

V notranjosti kabine je novost 12-palčna digitalna instrumentna plošča s prilagodljivi

vim prikazom, ki si ga voznik lahko nastavi po svojih željah. Desni zaslon sistema infotainment je bil povečan, tako da sedaj meri 12,4 palca, vanj pa so integrirani gumbi, ki so bili prej pod zaslonom. Seveda je novi sistem dobil tudi številne nove funkcije in popolno (brezžično) integracijo s sistemoma za mobilne telefone Android Auto in Apple Car Play, grafika na zaslonu pa sledi tisti, ki jo že poznamo iz Fordovih dostavnikov. Prenovljeno je stikalo za parkirno zavoro – ta je sedaj krmiljena električno in zato nudi avtomatski vklop, poleg njega pa je svoje mesto našel tudi gumb za zagon motorja. Na tej točki je treba pohvaliti, da lahko voznik vse osnovne funkcije, kot je uravnavanje temperature, jakosti delovanja ventilacije in glasnosti še vedno uravnava tudi z ločenimi fizičnimi stikali. Nekoliko posodobljen je tudi volan, ki je dobil kromirane detajle, med drugimi uporabnimi podrobnostmi pa so preoblikovana odlagalna mesta nad motornim tunelom, kjer je tudi prostor za odlaganje mobilnega telefona z indukcijskim polnjenjem.

ZASLON NA DOTIK OB POSTELJI

Voznik ima v času počitka ob postelji na zadnji steni kabine na voljo nov 7-palčni zaslon z upravljanjem na dotik. Gre za prvo tako rešitev v svetu tovornjakov, saj so proizvajalci do sedaj uporabljali le klasična stikala. Prek njega lahko voznik upravlja vse glavne funkcije, kot je zaklepanje vrat, upravljanje razsvetljave, temperature in



Voznik ima v času počitka ob postelji na zadnji steni kabine na voljo nov 7-palčni zaslon z upravljanjem na dotik, prek katerega lahko upravlja vse osnovne funkcije.



V kabini je na voljo nova ambientalna LED osvetlitev, ki so jo voznik lahko prilagaja.

radijskega sprejemnika, omogočen mu je še vklop kamer in odpiranje ter zapiranje bočnih stekel in strešnega okna.

V zadnjem delu kabine so še nove LED-bralne luči, izboljšana pa je tudi celotna ambientalna razsvetljava.

MOTOR ECOTORQ GEN2

Druga generacija motorja Ecotorq GEN2 s prostornino 12,7 litra je bila razvita za modela F-Line in F-Max, poleg večje vzdržljivosti in dolge življenjske dobe pa naj bi nova generacija motorjev, skupaj z

optimizacijo celotnega vozila, omogočila do 11,3 odstotka manjšo porabo goriva. Motor ponuja največjo moč 375 kilovatov (510 konjskih moči) in 2.600 Nm navora. Nova generacija motorja ima novo zasnovano zgorevalne komore in višje kompresijsko razmerje, novo generacijo sistema vbrzganja goriva, dva tokokroga za povratno kroženje izpušnih plinov (EGR) in hladilnik izpušnih plinov, ki se vračajo v motor. Ford Trucks že nekaj časa ponuja tudi lastne avtomatizirane menjalnike s 16 prestavami (ter štirimi za vzvratno vožnjo) in retarderjem z močjo 450 kilovatov oziroma 3.800 Nm.

Med tehničnimi izboljšavami je treba omeniti še vzmeti, ki odmaknejo zavorne ploščice od zavornih kolutov, da se popolno-



Druga generacija motorja Ecotorq GEN2 s prostornino 12,7 litra poleg večje vzdržljivosti in dolge življenjske dobe, skupaj z optimizacijo celotnega vozila, omogoča do 11,3 odstotka manjšo porabo goriva.

ma prepreči njihovo morebitno dotikanje in se tako odpravijo nepotrebne mehanske izgube, kar še dodatno prispeva k zmanjšanju porabe goriva ter istočasno daljši življenjski dobi komponent. ■



Treba pohvaliti, da lahko voznik vse osnovne funkcije, kot je uravnavanje temperature, jakosti delovanja ventilacije in glasnosti še vedno uravnava tudi z ločenimi fizičnimi stikali.

ECO+

Vozni način ECO+ je namenjen voznim razmeram z manjšimi potrebami po moči, saj z aktivacijo omeji največjo moč na 450 konjskih moči, onemogoči funkcijo kickdown na stopalki plina, aktivira funkcijo Eco Roll in samodejno ugasne motor, če vozilo več kot 5 minut stoji na mestu. Način ECO+ je mogoče aktivirati iz vozila ali na daljavo prek mobilne aplikacije ConnectTruck in omogoča dodaten prihranek goriva do pet odstotkov.

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



ŠIRJENJE ELEKTRIČNE PONUDBE

Mercedes-Benz je predstavil nove različice električnega eActrosa, ponudba pa se s kombiniranjem modelov, kapacitet baterij, kabin in medosnih razdalj širi na štirideset možnih različic.

Tekst: **Boštjan Paušer** Foto: **Daimler Truck**



Mercedes-Benz je od predstavitve prvega eActrosa leta 2021 prehodil dolgo pot, razvil nove pogonske sisteme, nove baterije in konec lanskega leta začel serijsko proizvodnjo eActrosa 600. Do sedaj je bil eActros 600 na voljo le kot vlačilec z eno konfiguracijo baterij, zdaj pa je prišel v ponudbo še eActros 400, pri čemer sta oba modela

na voljo kot vlačilec ali šasija ter z novo kabi-
no ProCabin ali klasično kabino L. Skupno se
ponudba širi na štirideset možnih kombinacij
različic, zmogljivosti baterij in tipov kabin.

NOVI MODEL EACTROS 400

Čeprav je ime znano že od prej, je novi eActros
400 povsem drugačen model, ki si deli po-

gonsko tehnologijo z eActrosom 600, edina raz-
lika pa je v tem, da ima namesto treh baterijskih
modulov LFP (litij-železo-fosfat) s posamezno
kapaciteto 207 kWh (skupna bruto kapaciteta
621 kWh) dva baterijska modula s skupno 414
kWh nameščene (bruto) kapacitete. Pogonski
sistem je enak kot pri eActrosu 600 – vgraje-
na je tako imenovana električna os (e-os), na



kateri sta dva elektromotorja integrirana z menjalnikom in diferencialom. Dva sinhrona elektromotorja s permanentnimi magneti ponujata skupno 400 kilovatov (544 konjskih moči) neprekinjene dolgotrajne moči oziroma 600 kilovatov (816 konjskih moči) največje kratkotrajne moči, medtem ko se za prenos uporablja integriran planetarni menjalnik s štirimi prestavi.

eActros 400 z baterijami s 414 kWh, šasijo 6x2 in kesonom lahko v primeru delne obremenitve in ugodnih temperaturnih razmer prevozi do 480 kilometrov. Vlačilec eActros 600 (s tremi baterijskimi moduli) z največjo obremenitvijo ter ugodno temperaturno in terensko konfiguracijo lahko prevozi med 500 in 560 kilometri. V primeru namestitve

le dveh baterijskih modulov in klasične kabine L se ob enakih pogojih doseg zmanjša na približno 330 kilometrov. Vendar pa ima eActros 400 z dvema baterijskima sklopoma manjšo težo vozila in ponuja večjo nosilnost kot eActros 600 s tremi baterijskimi sklopi. Zmanjšanje teže poveča največjo obremenitev sedla na 9,5 tone, kar v kombinaciji s



Klasična kabina L je nekoliko ožja in je nameščena 17 centimetrov nižje, kar olajša vstop.

standardnim polpriklonnikom omogoča nosilnost več kot 25 ton. Z drugimi besedami, eActros 400 ima 3 tone večjo nosilnost v primerjavi z eActros 600, s čimer se približa ravni nosilnosti dizelskih vlačilcev.

PROCABIN ALI L-KABINA

Oba modela sta lahko opremljena tudi s klasično L-kabino ali futuristično ProCabin, zaradi 17 centimetrov nižjega vstopa in kompaktnih dimenzij pa je 2,3 metra široka L-kabina dobra možnost za uporabo, ko voznik pogosto vstopa in izstopa iz nje ter za krajše razdalje, kot je distribucija ali komunalne službe. Na voljo je v različicah ClassicSpace ali StreamSpace, serijsko pa je opremljena z najnovejšim sistemom infotainment Multimedia Cockpit Interactive 2 in LED-žarometi. ProCabin z ravnim podom in notranjo širino 2,5 metra ponuja maksimalno udobje in je na voljo v treh različicah: StreamSpace, BigSpace ali GigaSpace. Obe kabini sta serijsko opremljeni s sistemom MirrorCam s kamerami namesto klasičnih vzvratnih ogledal, klasična ogledala pa so sicer še vedno na voljo kot opcija.

Novi eActros 400 je na voljo kot vlačilec v pogonski konfiguraciji 4x2 z medosno razdaljo 3.700 milimetrov (ta pri modelu eActros 600 znaša 4.000 milimetrov) in ima zaradi krajše medosne razdalje manjši obračalni krog ter boljše okretnost. Pri konfiguraciji šasije 4x2 so na voljo medosne razdalje 4.000, 5.500, 5.800 in 6.100 milimetrov, medtem ko ima različica 6x2 šest različnih medosnih razdalj v razponu med 4.000 in 5.800 milimetrov. Vse različice so na voljo s kabino ProCabin ali klasično kabino L.

Ponudba se širi tudi za model eActros 600 – ta bo, poleg že poznane izvedbe vlačilca 4x2 z medosno razdaljo 4.000 mm, na voljo tudi kot šasija 4x2 z medosnimi razdaljami 4.000, 5.500 in 5.800 mm. Šasija s konfiguracijo 6x2 ima enakih šest medosnih razdalj kot eActros 400, in sicer 4.000, 4.500, 4.600, 4.900, 5.200 in 5.800 milimetrov. Tudi v tem primeru pa je mogoče izbirati med aerodinamično kabino ProCabin ali kabino L.

MULTIMEDIJSKI SISTEM Z GLASOVNIM UPRAVLJANJEM

Multimedia Cockpit Interactive 2, ki je serijsko vgrajen v kabino ProCabin in kabino L, se izkaže za zelo koristnega pri vsakodnevnem delu, zaradi česar so vozila še bolj povezana v omrežje. 12-palčni osrednji zaslon namesto analognih instrumentov in izboljšan zaslon sistema infotainment na dotik sta intuitivna za upravljanje in individualno nastavljiva, številne funkcije pa je zdaj mogoče varneje in hitreje aktivirati z glasovnim upravljanjem. To voznikom omogoča, da imajo pogled na cesto in roke na volanu. Sistem voznika tudi obvešča o ravni napolnjenosti baterij, predvidenem preostalem dosegu ter trenutni in povprečni porabi energije. Integrirana navigacija je posebej zasnovana za električna vozila in upošteva trenutno polnilno infrastrukturo. Poleg tega imajo vse različice koristi od sistema PPC, posebej prilagojenega električnemu pogonu, ki



Daimler Truck združuje vse dejavnosti infrastrukture in polnjenja za električne tovornjake pod blagovno znamko TruckCharge, kar vključuje svetovanje, namestitev in upravljanje polnilne infrastrukture.



Multimedia Cockpit Interactive 2, ki je serijsko vgrajen v kabino ProCabin in kabino L, se izkaže za zelo koristnega pri vsakodnevnem delu, zaradi česar so vozila še bolj povezana v omrežje.

vključuje informacije o poti iz navigacijskega sistema, da omogoči boljše zaznavanje prihajajočih dogodkov na poti in s tem dodatno poveča učinkovitost. Funkcije, kot so ogreva-

nje, klimatska naprava, navigacija, telefonija, osvetlitev in integrirani radijski sistem infotainment, je mogoče upravljati tudi prek zaslona na dotik ali večfunkcijskega volana.

CELOVIT VARNOSTNI KONCEPT

Tako kot pri drugih modelih tovornjakov Mercedes-Benz tudi varnostni koncept druge generacije eActrosa temelji na nadaljnjem razvoju preizkušenih varnostnih asistenčnih sistemov. Novorazvita elektronska platforma, ki je bila na novo predstavljena z eActrosom 600 in Actrosom L, ponuja 20-krat večjo kapaciteto obdelave podatkov v primerjavi s prejšnjimi različicami. Skupaj šest nameščenih senzorjev lahko pokriva kot 270 stopinj okoli vozila. Posledično lahko asistenčni sistemi, kot so Active Brake Assist 6, Active Sideguard Assist 2, Front Guard Assist ali Active Drive Assist 3 za delno avtomatizirano vožnjo (SAE Level 2), še bolj pokažejo svoje prednosti. Nekaterih sistemov tudi presegajo zakonske zahteve.

BREZ RAZLIK V VOZNIH LASTNOSTIH

Oba modela smo tokrat preizkušali po cestah v okolici francoskega mesta Molsheim, ki je poleg Mercedesove tovarne, znano tudi po Bugattiju. Tokrat smo vožnje začeli z najbolje prodajanim modelom – dizelsko gna-



Zniževanje porabe goriva in emisij CO₂



Z novim konceptom EcoGeneration

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



eActros 400 in eActros 600 si delita enak pogonski sklop, kupci pa lahko izbirajo med številom baterijskih modulov in vrsto kabine.

nim Actrosom L ter nato presedli v njegova električna brata eActros 600 in novi model 400. V takšni direktni primerjavi so prednosti električno gnanih tovornjakov, kot je občutno tišja vožnja in boljše zmogljivosti – predvsem pri speljevanju z mesta, še posebej očitne. Seveda pa se na enourni vožnji ni treba obremenjevati z iskanjem polnilnic, a to je že druga zgodba.

Pričakovano, med obema električnima modeloma ni opaziti nobene razlike v vožnji – en baterijski paket manj ter krajša medosna razdalja, nista bila opazna. Voznike pa bo pri modelu 400 bolj razveselila nižje nameščena kabina z nižjim vstopom, ki olajša pogosto vstopanje in izstopanje.

LASTNE POLNILNICE TRUCKCHARGE

Oba modela (eActros 400 in eActros 600) imata največjo moč polnjenja z enosmernim tokom 400 kilovatov prek standardnega priključka CCS2 na levi strani za kabino, medtem ko je dodatni priključek CCS2 na desni strani tovornjaka na voljo kot opcija. Dva baterijska modula se od 10 do 80 odstotkov napolnita v približno 46 minutah, pri največji zmogljivosti pa se ta čas poveča na približno 70 minut. eActros 600 bo omogočal tudi možnost megavatnega polnjenja, ko bo to na voljo.

Daimler Truck združuje vse dejavnosti infrastrukture in polnjenja za električne tovornjake pod blagovno znamko TruckCharge, kar vključuje svetovanje, namestitve in upravljanje polnilne infrastrukture. TruckCharge si prizadeva tudi za vzpostavitev evropskega



Čeprav je zaradi manjše kapacitete baterije namenjen predvsem lokalni distribuciji, je eActros 400, poleg šasije, mogoče naročiti tudi kot vlačilec.

polnilnega omrežja za električne tovornjake, ki bi vključevalo več kot tisoč trgovcev in strank. Polnilna infrastruktura bi bila na

voljo tudi tretjim osebam, do leta 2030 pa naj bi omrežje imelo več kot tri tisoč hitrih polnilnic.



Poleg tega, da bo eActros 600 na voljo s kabino L, bo na voljo tudi kot šasija v konfiguracijah 4x2 in 6x2.



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.



POČIVALIŠČA SO

Vozniki tovornih vozil se v poznopoldanskih in večernih urah po vsej Evropi soočajo z izzivom, kje najti prosto parkirno mesto, da lahko opravijo zakonsko zahtevan počitek. Razmere tudi v Sloveniji niso nič boljše – avtocestna počivališča so ponoči večinoma zatrpna do zadnjega kotička.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Boštjan Paušer

V uredništvu smo se odločili, da naredimo analizo stanja – tri delovne dni med tednom (torek, sreda in četrtek) smo v nočnem času med 20. uro in 2.30 zjutraj obiskali avtocestna počivališča ter prešteli, koliko tovornih vozil je na vsakem posameznem počivališču dejansko parkiranih. Pri tem smo šteli tudi, koliko tovornjakov je parkiranih nepravilno in koliko od teh na nevarnih mestih, kot so avtocestni uvozi in izvozi.

PRIMORSKI IN GORENJSKI KRAK NAJBOLJ ZASEDENA

Kar nekako pričakovano se je pri analizi izkazalo, da je primorski krak avtoceste A1 najbolj prezaseden s parkiranimi tovornjaki. Tu izstopa avtocesta A3 med Gabrkom in Fernetiči, ki je trenutno – zaradi obnovitvenih del na Rebrnicah, še toliko bolj obremenjena s tovornim prometom. Zasedenost štirih počivališč na tem odseku je znašala kar 303 odstotke, pri

čemur je neslavni rekorder počivališče Povir v smeri Ljubljane z neverjetno 429-odstotno zasedenostjo. Pričakovano je tam tudi največji delež nepravilno parkiranih tovornjakov – teh je bilo kar 77 odstotkov.

Na primorski avtocesti je bila sicer zasedenost 244-odstotna, tu pa moramo omeniti še počivališče Ravbarkomanda v smeri proti Kopru s 383-odstotno zasedenostjo ter seveda počivališči Barje. Ti dve sta, pričakovano



PREZASEDENA

zaradi svoje lege na križišču avtocest, izredno obremenjeni – ob le 40 parkirnih mestih za tovornjake smo jih tam našli kar 111 (278-odstotna zasedenost) oziroma 103 (258-odstotna zasedenost).

Tudi gorenjski krak ni pokazal dosti boljše slike – povprečna zasedenost je tu znašala 225 odstotkov. Na gorenjski avtocesti sta specifični počivališči Radovljica, na katerih parkiranje tovornih vozil ni dovoljeno, a ju vozniki vseeno

uporabljajo, kljub prekratkim parkirnim mestom za tovorna vozila.

Povprečni delež nepravilno parkiranih tovornjakov na vseh primorskih in gorenjskih počivališčih je bil večji od 50 odstotkov.

ŠTAJERSKA IN PREKMURSKA AVTOCESTA NAJMANJ ZASEDENE

Parkirišča na dolenskem kraku so bila malenkost manj zasedena – delež tu je znašal

144 odstotkov, na vseh počivališčih skupaj pa smo našli tudi 10 prostih parkirnih mest. Delež nepravilno parkiranih tovornjakov je bil s 35 odstotki kljub temu še vedno velik. Situacija na tem kraku pa še dodatno izboljšujeta veliki parkirišči na mejnem prehodu Obrežje. Štajerski krak nekoliko presenetljivo ni dosegel tako velike zasedenosti, kot primorski – izjema sta bili počivališči Lukovica in Dobrenje. Skupna zasedenost je bila 96-odstotna, delež



Večina malih avtocestnih počivališč je bila ob našem obisku popolnoma praznih, zato bi veljalo razmisliti o ukinitvi prepovedi za parkiranje tovornih vozil na njih, vsaj v nočnem času ali izven turistične sezone.

nepravilno parkiranih tovornjakov pa je znašal 25 odstotkov.

Še bolj ugodna je situacija na prekmurškem kraku z le 63-odstotno zasedenostjo. K temu najbolj pripomoreta veliki počivališči Graboň sever in Murska Sobota sever, ki skupaj nudita več kot 260 parkirnih mest v smeri proti notranjosti države. Ti dve po svoji velikosti sodita med največja tri v Sloveniji, še posebej pa je treba pohvaliti počivališče Murska Sobota sever, ki omogoča krožni promet vozil, opremljeno je s sistemom za indikacijo prostih mest, več zelenimi površinami in klopami ter mizami za voznike ter je edino na slovenskem avtocestnem kraku z odrom za čiščenje s streh vozil.

MALA POČIVALIŠČA

Z nedavno prenovo malih avtocestnih počivališč so na njih uvedli tudi prepoved parkiranja za tovorna vozila. Z našo analizo ugotavljamo, da so ta v nočnem času večinoma popolnoma prazna, le v nekaterih primerih smo na njih naleteli na kako parkirano vozilo – največ tri, pa še v tem primeru je šlo za dostavnike, ki prevažajo tovor na daljše razdalje. Skupno število parkiranih tovornih vozil na malih počivališčih je bilo pet.

Zato bi bilo vsekakor treba premisliti o smiselnosti prepovedi njihove uporabe za tovorna vozila, ali pa jim tam dovoliti parkiranje vsaj v nočnem času oziroma zunaj časa turistične sezone.

SOS NIŠE

Z veseljem smo ugotovili, da na SOS odstavnih ni-

šah ni bilo veliko parkiranih vozil – le na ljubljanski obvoznici smo naleteli na tovorna vozila, ki so tam opravljala počitek – teh je bilo kar osem, medtem ko smo na celotnem preostalem avtocestnem omrežju naleteli le na eno parkirano tovorno vozilo v SOS niši na pomurski avtocesti.

ONEMOGOČENO USTAVLJANJE IZREDNIH PREVOZOV

Takšna prezasedenost počivališč na avtocestnem omrežju predstavlja velik problem tudi za vse izvajalce izrednih prevozov – ti namreč, predvsem kadar gre za prevoz tovorov večjih dimenzij, večinoma potekajo ponoči. A se ravno zaradi večji dimenzij na počivališčih sploh ne morejo ustaviti, saj se ne bi mogli prebiti mimo nepravilno parki-

Primorska avtocesta

LJUBLJANA -KOPER

Število parkirnih mest	127
Število parkiranih tovornjakov	310
Zasedenost	244 %
Delež nepravilno parkiranih	59 %
Število nevarno parkiranih	12

H4

RAZDRTO –NOVA GORICA

Število parkirnih mest	48
Število parkiranih tovornjakov	86
Zasedenost	179 %
Delež nepravilno parkiranih	53 %
Število nevarno parkiranih	3

A3

GABRK -FERNETIČI

Število parkirnih mest	32
Število parkiranih tovornjakov	97
Zasedenost	303 %
Delež nepravilno parkiranih	67 %
Število nevarno parkiranih	8



V številnih primerih so s tovornjaki zaparkirani dostopi do bencinskih črpalk.

ranih tovornjakov. S tem jim je, ne le onemogočeno opravljanje zakonskih počitkov, temveč tudi točenje goriva in celo obisk sanitarij.

UGOTOVITVE

Če za konec pogledamo skupno zasedenost vseh počivališč v Sloveniji, glede na proste kapacitete, pridemo do zaključka, da so ta 125-odstotno zasedena, delež nepravilno parkiranih tovornih vozil na državnih ravni pa znaša 39 odstotkov.

Le dve počivališči sta opremljeni s sistemom za indikacijo prostih mest, ki pa ob našem obisku, na obeh lokacijah, ni deloval pravilno. Poudariti je treba tudi, da le redka počivališča omogočajo krožno vožnjo tovornih

vozil – da bi se vozniki lahko premikali med posameznimi vrstami parkirnih mest. Ker na večini počivališč z več vzporednimi vrstami te možnosti ni, v primeru da v določeni vrsti ni prostih mest, voznik ne more zapeljati v drugo vrsto in parkirati tam, čeprav so tam prosta mesta – kar jih sili v napačno parkiranje ali nevarno vzvratno vožnjo.

Prav tako ugotavljamo, da so skoraj vsa počivališča načrtovana tako, da so tovornjaki parkirani s kabinami usmerjenimi proti avtocesti, kar v kabine prinaša več hrupa, kot bi ga, če bi bili obrnjeni v nasprotno smer, gre za malenkostni detajl, ki bi ga veljalo upoštevati pri načrtovanju ali prenovi počivališč, s čimer bi voznikom omogočili kakovostnejši počitek.

KOLIKO PARKIRNIH MEST PRIMANJKUJE?

Glede števila potrebnih dodatnih parkirnih mest za tovorna vozila je težko dati točno številko, ki bi rešila trenutno preobremenjenost – če pogledamo samo skupne številke mest, ki so na voljo in število parkiranih tovornjakov, potem pridemo do primanjkljaja okoli 300 mest. Ker pa se prometna obremenitev ne razporeja enakomerno po celotnem avtocestnem omrežju, je v to število treba vključiti dejansko obremenitev počivališč in upoštevati število nepravilno parkiranih tovornjakov – potem lahko pridemo do ocene, da bi na našem avtocestnem omrežju potrebovali okoli 600 dodatnih parkirnih mest. ■

Gorenjska

LJUBLJANA – HRUŠICA

Število parkirnih mest	60
Število parkiranih tovornjakov	135
Zasedenost	225 %
Delež nepravilno parkiranih	57 %
Število nevarno parkiranih	0

Dolenjska

LJUBLJANA – OBREŽJE

Število parkirnih mest	157
Število parkiranih tovornjakov	226
Zasedenost	144 %
Delež nepravilno parkiranih	35 %
Število nevarno parkiranih	3

Štajerska in podravska

LJUBLJANA – MARIBOR, ŠENTILJ, GRUŠKOVJE

Število parkirnih mest	366
Število parkiranih tovornjakov	353
Zasedenost	96 %
Delež nepravilno parkiranih	22 %
Število nevarno parkiranih	7



Obe počivališči Barje sta, z več kot 250-odstotno zasedenostjo, eni najbolj obremenjenih na našem avtocestnem omrežju, saj sta pozicionirani ob glavnem mestu in na križišču tranzitnih poti.

Kaj pa lokalne ceste?

V tokratni analizi smo preverjali le stanje na avtocestnem omrežju, a dejstvo je, da veliko tovornega prometa poteka tudi na lokalnih cestah – predvsem vozniki, ki opravljajo lokalno distribucijo, se pri svojem delu srečujejo s podobnim izzivom – kje opraviti potrebne počitke. Tam je urejenih parkirnih mest še manj, zato jim pri tem na žalost pogosto ne preostane drugega, kot da izkoristijo poznavanje lokalnega okolja, in se poslužujejo tudi raznih 'divjih' parkirišč, na katerih jim niso zagotovljeni niti osnovni pogoji.



Nevarno parkirani tovornjaki na uvozih predstavljajo veliko nevarnost.

Pomurska

MARIBOR –LENDAVA

Število parkirnih mest	351
Število parkiranih tovornjakov	221
Zasedenost	63 %
Delež nepravilno parkiranih	14 %
Število nevarno parkiranih	2

Barje

	BARJE SEVER	BARJE JUG
Število parkirnih mest	40	40
Število parkiranih tovornjakov	103	111
Zasedenost	258 %	278 %
Delež nepravilno parkiranih	61 %	64 %
Število nevarno parkiranih	3	4



Natočite gorivo po vsej Evropi z uporabo **Shell kartice**

Široka mreža bencinskih servisov in kakovostna goriva

Lastna mreža Shell črpalk, kjer lahko natočite najkakovostnejša Shell goriva, in široka mreža partnerskih servisov, kjer lahko plačujete s Shell kartico.

Varne transakcije

Zagotovljena varnost in upravljanje računa s spletno platformo Shell Fleet Hub.

Svetovanje in podpora

Blokada kartic 24/7, svetovanje pri iskanju najboljših rešitev pri oskrbi z gorivom, plačilom cestnin ter vračilom davka in trošarin.



www.shell.si





SCANIINA EVROPSKA TURNEJA

Scania je organizirala evropsko turnejo, v okviru katere se je karavana tovornjakov ustavila tudi v Sloveniji. Na dvodnevem dogodku namenjenem strankam in poslovnim partnerjem v Centru varne vožnje na Vranskem jih je bilo moč preizkusiti ter spoznati celovito ponudbo storitev.

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

Obiskovalci so lahko spoznali celotno ponudbo tovornjakov, tako dizelskih s priznanim 13-litrskim motorjem, ter novim 11-litrskim, kot tudi električnih modelov, na katerih je bil velik poudarek, ter tovornjake iz serije XT za najzahtevnejše pogoje dela. Slednje so lahko preizkusili tudi v kamnolomu Pirešica.

NOV 11-LITRSKI MOTOR

Novi petvaljni motor Super 11, ki je na voljo v treh stopnjah zmogljivosti – 350 konjskih moči (1.800 Nm navora), 390 konjskih moči (2.000 Nm navora) in 430 konjskih moči (2.200 Nm navora) – izpolnjuje emisijske standarde Euro 4, 5 in 6. Zagotavlja zmogljivost v širokem naboru transportnih aplikacij, od mestne distribucije do regionalnih prevo-

zov. Servisni intervali so do trideset odstotkov daljši kot pri obstoječih devetlitrskih motorjih ob uporabi motornegega olja LDF-5, kar pomaga prevoznikom povečati razpoložljivost in zmanjšati skupne stroške servisiranja.

Novi motor je opremljen s Scaniino lastno tehnologijo odmične gredi za spremenljivo krmiljenje ventilov, ki omogoča upravljanje temperature motorja v realnem času in izboljšano zgorevanje. To je združeno z novo programsko



Obiskovalci so lahko spoznali celotno ponudbo tovornjakov, tako dizelskih s priznanim 13-litrskim motorjem, ter novim 11-litrskim, kot tudi električnih modelov.



opremo motorja in uravnotežnimi gredmi za zmanjšanje vibracij ter robustno kompresijsko motorno zavoro, ki prek Scaniinega sistema spremenljivega krmiljenja ventilov (VVB) ponuja do 344 kilovatov zavorne moči (oziroma 230 kilovatov v šibkejši izvedbi). Scaniin patentirani sistem turbodoziranja reagenta AdBlue prav tako zmanjša njegovo porabo in dodatno poveča učinkovitost motorja.

CELOVITA ELEKTRIČNA PONUDBA

Scania je elektrificirala praktično svojo celotno ponudbo tovornjakov – komercialno so prvo generacijo električnih tovornjakov ponudili trgu že leta 2021. Danes so v ponudbi, poleg klasičnih tovornjakov za potrebe distribucije in komunale, tudi vlačilci in prekučniki. Ponudba električnih tovornjakov v obliki šasije in vlačilca se pri Scanii ne ustavi pri 40 ali 44 tonah največje dovoljene mase, temveč gre vse do 64 ton (v nekaterih primerih za norveški trg pa celo do 74 ton).

S prihodom druge generacije električnih tovornjakov so pri Scanii spremenili šasije – odsotnost dizelskega motorja je omogočila podaljšan ravni del, s čimer so pridobili več prostora za bočno namestitev baterij nanjo. Te so na šasijo nameščene preko vzmetenih

nosilcev, ki blažijo vibracije za daljšo življenjsko dobo baterij in njihovo bolj zanesljivo delovanje. Spremenili pa so tudi priključno mesto za polnjenje baterij – to se je izpod maske premaknilo na lažje dostopno 'standardizirano' lokacijo na levem boku, takoj za prvo osjo. Zaradi večje mase električnih tovornjakov, ki jo prinašajo baterije, so prve osi v 9- ali 10-tonski izvedbi, vlačilci pa imajo še podaljšano medosno razdaljo na 4,15 metra.

Vsi elektromotorji, ki jih nudijo Švedsi, so v obliki centralnega elektromotorja. Njihovo ponudbo je razširila nova družina pogonskih elektromotorjev z oznako C1-4 (prva številka označuje število elektromotorjev, druga pa število prestav), za katero pri Scanii pričakujejo, da bo prevladujoča izbira strank. Gre za enojni elektromotor s stalnim magnetnim vzbujanjem, ki je na voljo v petih močeh od 270 do 400 kilovatov. Elektromotorji so primerni za kompozicije z NDM do 64 ton in dosegi od najmanj 260 kilometrov za najtežja vozila do najmanj 390 kilometrov za lažja. Na voljo so tudi trije tipi odgonov: električni moči do 100 kilovatov, mehanski do 260 kilovatov in elektromehanski do 90 kilovatov.

Drugi pogonski sklop v ponudbi je C3-6 s tremi elektromotorji s stalnim magnetnim vzbujanjem in menjalnikom s šestimi prestavnimi

razmerji. Ta je na voljo v dveh zmogljivostih s 400 in 450 kilovati največje moči. Zaradi večje moči je pri njem največji doseg pri 40-tonski kompoziciji nekoliko manjši in naj bi znašal okoli 350 kilometrov. Odgon je mogoč na menjalniku, in sicer električni moči do 100 kilovatov, mehanski do 260 in elektromehanski do 60 kilovatov.

Za lažja vozila z NDM do 29 ton je na voljo še najšibkejši elektromotor C1-2, z dvema prestavama in največjo močjo 230 kilovatov. ■

Partnerji

Scania je na dogodek povabila tudi poslovne partnerje, ki so predstavili svojo ponudbo izdelkov in storitev. Prisotni so bili:

- Scania Leasing
- AMK Servis
- ARKO
- BIJOL
- Continental
- Kempower
- KH-Kipper
- Kärcher
- Schmitz Cargobull
- Zavarovalnica Triglav

ATP CERTIFIKATI ZA PREVOZ ŽIVIL

Pri prevozu hrane in živil je zelo pomembno, da zagotavljamo varno in kontrolirano okolje, da se živila ne onesnažijo, ostanejo čista in se ohranja dovoljeno temperaturno območje. S tem zagotovimo varno hrano za potrošnike. V tej verigi je treba zagotoviti posebne pogoje, ki jih morajo izpolnjevati vozilo, voznik in prevozno podjetje.

Tekst: Marko Kroflič Foto: Marko Kroflič, Depositphotos

Slošne zahteve za prevoz hrane so opredeljene v Uredbi (ES) 852/2004 o higieni živil ter Zakonom o zdravstveni ustreznosti živil. Med prevozom je treba zagotoviti, da se živila ne onesnažijo (mehansko, kemično ali mikrobiološko), čista vozila in posode, razkužene in primerne za stik z živilom, ohranjanje temperature hrane v mehaniziranih in primerne za stik z živilom, ohranjanje temperature hrane v mehansko, kemično ali mikrobiološko, čista vozila in posode, razkužene in primerne za stik z živilom, ločeno prevažanje čistih in nečistih živil (npr. surovo meso in pečeni izdelki) in redno vzdrževana in nadzorovana vozila ter oprema.

Vozilo, ki prevažata živila, mora biti čisto, pralno in brez rje, imeti mora gladke notranje površine, ki se lahko razkužijo, omogočati ločeno shranjevanje živil različnih vrst, imeti merilnik temperature (termograf) ter za prevoz hitro pokvarljivih živil certifikat ATP.

HACCP PREDPISI

Voznik mora biti usposobljen iz higijene živil (HACCP osnove), ne sme opravljati prevozov z boleznijo z vplivom na varnost živil, poznati mora pravila glede čiščenja vozila, rokovanja z živilom in temperaturnega nadzora ter voditi evidenco čiščenja in nadzora temperature. Namen usposabljanja voznikov je seznanitev z načeli HACCP, da prepoznajo možna tveganja za onesnaževanje hrane, pravilno vzdrževati higienske pogoje v vozilu, spremljati temperaturne pogoje in ravnati z živilom v skladu z zakonodajo EU in slovenskimi predpisi. Program vsebuje osnove sistema HACCP (kaj pomeni in zakaj se uporablja, vloga voznika pri zagotavljanju varnosti živil), zakonodaja in odgovornost, higiena vozila in opreme (čiščenje in razkuževanje vozil, preprečevanje navzkrižne kontaminacije), temperaturni režimi (hlajena živila: +2 do +8 °C,



Certifikat ATP potrjuje, da vozilo, ki prevažata hitro pokvarljivo živilo, ohranja zahtevano temperaturo med celotnim transportom.

zamrznjena živila: -18 °C ali manj, evidenca meritev (termografi, zapiski), sledenje (traceability – spremljanje pošiljk – kdo, kaj, kdaj, kam in postopki ob neskladjih (kaj storiti, če pride do prekinitve hladne verige ali onesnaženja). Poleg voznikov se takšnih usposabljanj udeležijo tudi drugi zaposleni, ki sodelujejo pri ravnanju z živilom. Traja med 4 in 8 urami, izvajajo ga zavodi za varstvo pri delu in higieno, zdravstvenimi domovi, različni zasebni ponudniki in živilska podjetja.

Za opravljanje prevozov mora biti v podjetju vzpostavljen sistem HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Points) pomeni analizo tveganj in določitev kritičnih kontrolnih točk, evidenca meritev temperature, vzdrževanja in čiščenja, pridobiti dovoljenje za promet z živilom, če je to potrebno, ter zagotoviti deratizacijo, dezinfekcijo in dezinfekcijo.

CERTIFIKAT ATP

Certifikat ATP potrjuje, da vozilo, ki prevažata hitro pokvarljivo živilo, ohranja zahtevano temperaturo med celotnim transportom. Tako se zagotovi varnost in kakovost hrane, prepreči kvarjenje živil, zagotovi sledljivost in skladnost z zakonodajo (tako doma kot v tujini).

ATP temelji na mednarodnem sporazumu »Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage



Vozila s certifikatom ATP morajo biti na zunanji strani nadgradnje (sprednji zgornji kot) označena s tipskim zapisom, ki označuje lastnosti nadgradnje in zmogljivosti agregata, pod njim pa je zapisana veljavnost certifikata v obliki meseca in letnice.



(ATP)«, sprejetem v okviru UNECE (United Nations Economic Commission for Europe). Ta sporazum določa standardizirane tehnične zahteve, ki veljajo v vseh podpisnicah (tudi Slovenija). Brez certifikata ATP vozilo ne sme opravljati mednarodnega prevoza pokvarljivega blaga (npr. mleko, meso, ribe, sadje, sladoled). Certifikat ATP ni le birokratska zahteva – je zagotovilo, da sistem hlajenja in izolacije deluje pravilno. Nadgradnje in prikolice z izotermno nadgradnjo morajo prvo podaljševanje certifikata ATP opraviti po šestih letih, s staranjem vozila pa postajajo pregledi pogostejši in si nato sledijo dvakrat po treh letih do starosti 12 let. Ko je vozilo staro 12 let, mora znova opraviti začetni pregled, s čimer dobi možnost ponovnega podaljševanja.

Vozila s certifikatom ATP morajo biti na zunanji strani nadgradnje (sprednji zgornji kot) označena s tipskim zapisom, ki označuje lastnosti nadgradnje in zmogljivosti agregata, pod njim pa je zapisana veljavnost certifikata v obliki meseca in letnice. Najpogostejša oznaka FRC pomeni, da gre za mehansko hlajeno nadgradnjo z debelostensko izolacijo in zmogljivostjo hlajenja notranjosti na $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$.



Serviserji, ki izvajajo posege in servisiranje na hladilnih agregatih, morajo imeti certifikat o usposobljenosti za delo s F-plini, ki ga izda ARSO.

Carrier Transicold: uporablja R-452A v vseh novih modelih Vector. Schmitz Cargobull, Krone, Lamberet: omogočajo uporabo CO_2 (R-744) ali R-452A glede na konfiguracijo.

PRIDOBITEV CERTIFIKATA

Certifikat ATP je mogoče pridobiti pri pooblaščenih organizacijah, ki izdajajo certifikate. Za pregled je treba vozilo pripraviti - imeti mora ustrezno izolacijo (npr. okolju prijazne materiale) in hladilne naprave. Pooblaščen služba izvede meritve učinkovitosti (K-koeficient za izolacijo). Priložiti je treba tehnične podatke, listino o skladnosti in plačati takso. Certifikat se prejme po uspešnem pregledu; velja za določen tip vozila (do 20 variacij dimenzij).

Smernice za prevoz hitro pokvarljivih živil:

VRSTA ŽIVILA	TEMPERATURA MED PREVOZOM
Sveže meso, perutnina, drobovina	$0\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $+4\text{ }^{\circ}\text{C}$
Sveže ribe, morski sadeži	$0\text{ }^{\circ}\text{C}$ (v ledu)
Mleko in mlečni izdelki	$0\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $+6\text{ }^{\circ}\text{C}$
Sadje in zelenjava	$+2\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $+8\text{ }^{\circ}\text{C}$ (odvisno od vrste)
Zamrznjena živila	$-18\text{ }^{\circ}\text{C}$ ali manj
Sladoled	$-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ ali manj

Temperaturo je treba nenehno spremljati in beležiti – pogosto z digitalnim zapisovalnikom temperature (data logger).

ATP (Accord relatif aux Transports internationaux de denrées Périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports) je sporazum združenih narodov o mednarodnem prevozu pokvarljivih živil in o specialnih vozilih za njihov prevoz, ki je bil podpisan 1. septembra 1970 v Ženevi, v veljavo pa je stopil 21. novembra 1976. Sporazum je ratificiralo 50 večinoma evropskih držav, med njimi je seveda tudi Slovenija. ■

PRVA ČRKA – VRSTA NADGRADNJE	DRUGA ČRKA – VRSTA IZOLACIJE	TRETJA ČRKA – ZMOGLJIVOST
I – izolacijska	R – debela, debelina sten $> 45\text{ mm}$ ($K < 0,4\text{ W/m}^2$)	A – ($+7\text{ }^{\circ}\text{C}$)
R – hlajena	N – standardna ($K < 0,7\text{ W/m}^2$)	B – ($-10\text{ }^{\circ}\text{C}$)
F – mehansko hlajena	(K = koeficient toplotne prehodnosti)	C – ($-20\text{ }^{\circ}\text{C}$)
C – ogrevana		D – ($0\text{ }^{\circ}\text{C}$)

HLADILNE NAPRAVE IN DOVOLJENI PLINI

Trenutno veljavne zahteve in priporočeni hladilni plini za uporabo v hladilnih napravah na tovornih prikolicah so urejeni z Uredbo (EU) št. 517/2014 o F-plinih, v kateri je opredeljen prehod na hladilna sredstva z nizkim GWP.

Glavni dovoljeni hladilni plini

- R-452A – nadomestek za R-404A, široko uporabljen v sistemih Carrier in Thermo King, GWP ~2140.
- R-404A – starejši plin, GWP ~3920, dovoljeno le za servisiranje obstoječih naprav (ne več za nove).
- R-134a – uporablja se pri manjših enotah (kombiji), GWP ~1430, dovoljen z omejitvami.
- R-513A (Opteon XP10) – zamenjava za R-134a, GWP ~630, energetsko učinkovit.
- R-744 (CO_2) – naravni plin, GWP = 1, okolju prijazen, uporablja se v naprednih sistemih.
- R-290 (propan) – naravni plin, GWP = 3, dovoljen z varnostnimi omejitvami (vnetljiv).

ZAHTEVE ZA SERVIS IN VZDRŽEVANJE

Serviserji, ki izvajajo posege in servisiranje na hladilnih agregatih, morajo imeti certifikat o usposobljenosti za delo s F-plini, ki ga izda ARSO. Za vsa vozila z več kot 5 ton CO_2 ekvivalentov morajo imeti evidenco o polnjenju in pregledih. Vsako puščanje je treba prijaviti in odpraviti, ter zabeležiti v evidenco.

PRIPOROČILA PROIZVAJALCEV

Thermo King: priporoča R-452A kot standardni plin za nove enote (SLXi, Advancer).



Mercedes-Benz Actros L ProCabin

PREVERJEN, ZAUPANJA VREDEN IN PRIPRAVLJEN NA PRIHODNOST

Po več kot letu dni na cestah je novi **Mercedes-Benz Actros L ProCabin** dokazal, da ni le oblikovno in tehnološko dovršen, temveč tudi zaupanja vreden partner za profesionalne voznike in prevoznike. Od decembra 2024, ko je stekla proizvodnja najnovejše generacije, se je model izkazal kot izjemno učinkovit, udoben in varen – lastniki pa potrjujejo, da gre za vozilo, ki presega pričakovanja.

AERODINAMIKA, ki varčuje z gorivom

Zasnova kabine ProCabin je rezultat natančnega inženiringa, ki omogoča do 3 % prihranek goriva. Podaljšan sprednji del, skoraj nevidni spoji in optimalen pretok zraka so le nekateri elementi, ki prispevajo k večji učinkovitosti in manjšim emisijam.



UDOBJE, ki ga vozniki občutijo vsak dan

Mercedes-Benz Trucks je z Actrosom L postavil nove standarde udobja. Kabina ProCabin v izvedbah Stream, Big in Giga ponuja vrhunske sedeže, kakovostne postelje, ambientalno osvetlitev in napredne funkcije za upravljanje. Vse luči so LED, na voljo pa so tudi matrični žarometi za maksimalno vidljivost.

PAMETNA TEHNOLOGIJA za pametno vožnjo

Multimedia Cockpit Interactive 2 omogoča intuitivno upravljanje z glasom, 12-palčni zaslon pa vozniku nudi popoln pregled nad funkcijami vozila. Novi meni za priljubljene funkcije omogoča hiter dostop do pomožnih odgonov in drugih ključnih nastavitev.

VARNOST, ki postavlja nove mejnike

Actros L je opremljen z najnaprednejšimi asistenčnimi sistemi, kot so Active Brake Assist 6, Active Sideguard Assist 2 in Attention Assist 2. Ti sistemi ne le izpolnjujejo najnovejše evropske varnostne predpise, temveč jih v nekaterih primerih celo presegajo.

Od februarja 2026 dalje bodo še razširjeni in bodo vključevali sisteme, skladne s prihodnjimi predpisi GSR, ki bodo začeli veljati julija 2026 oziroma septembra 2028. Na primer, Attention Assist 2, napredni asistent pazljivosti podjetja Mercedes-Benz Trucks, pri hitrosti nad 20 km/h uporablja vgrajeno infrardečo kamero za spremljanje položaja voznikovih zenic. Povezan krmilnik nato izračuna nastali kot gledanja in v primeru odvrnitve pozornosti od prometne situacije opozori voznika. Attention Assist 2 vključuje tudi funkcionalnost asistenta pazljivosti, ki spremlja utrujenost voznika na podlagi različnih parametrov, kot so ohranjanje smeri, aktivnosti voznika in vedenje pri krmiljenju. Active Brake Assist 6 Plus, nadaljnji razvoj sistema Active Brake Assist 6, se lahko zaradi tehnologije 270-stopinske fuzije in posledično izboljšane zaznavanja okolice še hitreje odziva na kritične situacije. Značilnosti sistema vključujejo merila, kot so izboljšani parametri zaščite pešcev, izboljšano zaznavanje kolesarjev in izboljšan odziv v ovinkih, s ciljem povečati preprečevanje nezgod, zlasti pri hitrostih do 90 km/h.



MOTOR, ki združuje moč in varčnost

Tretja generacija motorja OM 471 omogoča do 4 % manjšo porabo goriva, ob tem pa ohranja zmogljivost in vozno dinamiko. Skupaj z optimiziranim pogonskim sklopom vozilo zagotavlja tišjo, udobnejšo in bolj odzivno vožnjo.



ZAUPANJE, ki temelji na izkušnjah, priporočilih in stroškovni učinkovitosti

Actros L ProCabin je že postal izbira številnih evropskih prevoznikov, ki cenijo njegovo zanesljivost, nizke skupne stroške lastništva in napredno varnostno opremo. Za prevoznike to pomeni boljšo donosnost in manj nepredvidenih izpadov – kar je v današnjem konkurenčnem okolju ključnega pomena.

Tudi v Sloveniji se prodaja uspešno krepi – predvsem na podlagi pozitivnih izkušenj obstoječih uporabnikov in njihovih priporočil. Zadovoljstvo strank je ključni dejavnik, ki poganja rast in utrjuje zaupanje v blagovno znamko Mercedes-Benz Trucks.



Več informacij dobite na
www.mercedes-benz-trucks-autocommerce.si

Autocommerce, d.o.o., član skupine Emil Frey, Baragova 10, 1000 Ljubljana
 T: 01 588 35 00, E: info@autocommerce.si



autocommerce
 Član skupine Emil Frey



VISOKI TURIZEM

Setra TopClass je oktobra prejela naziv avtobusa leta 2026. Člane žirije nas je prepričala s sodobnimi varnostnimi in asistenčnimi sistemi, visoko ravno udobja tako za voznika kot potnike, številnimi možnostmi individualizacije vozila ter kakovostno izdelavo.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Boštjan Paušer, Setra

Le mesec dni po prejemu naziva smo avtobus leta 2026 lahko že preizkusili na testni vožnji v Sloveniji. Setra je ime, ki je že več kot sedem desetletij sinonim za vrhunske avtobuse. Ekskluzivni modeli iz serije TopClass dvignejo potovanje z avtobusi na najvišjo raven. Združujejo maksimalno udobje na dolge razdalje, individualno razkošje in tehnično odličnost, da ustvarijo udobno potovalno izkušnjo.

POSODOBLJEN VIDEZ

Z zadnjo prenovno pred tremi leti je Setra poudarila prepoznavnost in pripadnost znamki – predvsem to velja za sprednjo masko v kontrastni črno-srebrni izvedbi z večjim napisom znamke. Tu so novi še prednji žarometi v LED-tehnologiji – ti so pri modelih TopClass serij-



Voznikov delovni prostor je sodoben z dobro končno izdelavo in kakovostnimi materiali - množice zaslonov pa se je treba privaditi.



Izboljšani LED žarometi so pri modelih TopClass del serijske opreme.



Nova ambientna osvetlitev omogoča spreminjanje barve in jakosti.

ski – v primerjavi s predhodnimi so občutno izboljšali njihovo svetilnost, dnevne luči pa so, skupaj z dinamičnimi smerniki, sedaj pomaknjene višje nad luči v obliki samostojnega LED-traku. Ta je enak tako za levo kot desno stran, s čimer se olajša vzdrževanje vozil in potrebne zaloge rezervnih delov.

Nekoliko je spremenjen še logotip na boku vozila, ki je sedaj v obliki kromirane tridimenzionalne ploščice, ter grafika zadnjih luči, ki v celoti uporabljajo LED-tehnologijo.

Podobno kot pri zunanji podobi so tudi v notranjosti le izpilili določene detajle – novi so servisni seti z LED-osvetlitvijo in 360-stopinjsko nastavljivimi prezračevalnimi režami. Spremenjeni so pokončni ločitveni paneli pred prvo vrsto sedežev – ti so izdelani iz stekla, ki ne odseva svetlobe, za potniški prostor pa so na voljo nove barvne kombinacije sedežev in tekstilnih notranjih oblog. Novi so še LCD-zaslone video sistema, njihova dimenzija je bila povečana na diagonalo 21,5 palca (54,4 centimetra), nudijo pa visoko resolucijo (HD) prikaza slike. Na voljo pa je tudi nova ambientalna osvetlitev potniške-



Kamere lahko nadomeščajo vsa vzratna ogledala, kakovost slike pa je dobra.

ga prostora, pri kateri je moč izbirati barve in jakost osvetlitve.

SODOBNEJŠA ARMATURA

Nekaj novosti je še pri armaturni plošči – novo je stikalo električno-pnevmatske parkirne

zavore (ta je prav tako nova), ki ga že poznamo iz drugih modelov in Mercedesovih tovornjakov. V povezavi z njo je sedaj omogočeno samodejno sproščanje zavore pri speljevanju ter samodejno aktiviranje pri zaustavitvi, če voznik odpije varnostni pas ter zapusti sedež, kar povečuje varnost in preprečuje neželene premike avtobusa. Prav tako v povezavi z novo elektropnevmatsko parkirno zavoro so lahko v avtobus vgradili funkcijo Hill Hold, ki sedaj ni več časovno omejena.

Sistem infotainment je prejel nov zaslon s krmiljenjem na dotik, pri čemer pa so, za najbolj pogosto uporabljene osnovne funkcije, še vedno ohranjeni fizični gumbi, kar je zelo pohvalno. V skladu s sodobnimi trendi je spremenjena tudi zagonska kartica – te sedaj ni več treba vstaviti v režo, temveč jo ima voznik lahko v svojem žepu – gre za tako imenovan zagon vozila brez ključa (Keyless).

Nov sistem infotainment poleg novega zaslona vključuje najsodobnejšo tehnologijo. Začenši z visokokakovostnim digitalnim radijskim sprejemom DAB+ in pretakanjem zvoka po povezavi Bluetooth. Poleg tega



Avtobus ponuja 11,4 m³ prtljažnega prostora - ta je lahko opremljen tudi z vmesno polico, ki povečuje praktičnost.



Potniško udobje izboljšajo po višini nastavljivi vzglavniki na sedežih.



Široka steklena streha povečuje svetlost in izboljša razgled ter doda tudi malce prestižnega pridih.

vmesnik HDMI omogoča povezavo prenosnega računalnika na vgrajene LCD-zaslone v potniškem prostoru – na primer za potovalne informacije med študijskim potovanjem ali ekskurzijo.

Turistični vodniki lahko svoj pametni telefon povežejo tudi s sistemom Coach Infotainment Series z uporabo rešitve Bosch mySpin. Svoje mobilne naprave je mogoče z avtobusom povezati preko dveh vhodov USB in vmesnikom HDMI.

IZBOLJŠANO KRMILJENJE IN VEČJA EKONOMIČNOST

Prenova pred tremi leti je prinesla izboljšane na področju vzmetenja – sprednja prema ima tršo povezavo in spremenjene blažilnike, kar pozitivno vpliva na manjši hrup in večje udo-

bje pri vožnji. Elektro-hidravlični servo krmilni sistem je prejel progresivno delovanje – to pomeni, da se servo ojačenje spreminja glede na hitrost vožnje – pri počasni vožnji in manevriranju je ojačenje močnejše, tako da voznik lažje krmili avtobus, pri višjih hitrostih pa postane 'trše', kar pripomore k bolj natančni smerni stabilnosti.

Na področju ekonomičnosti imajo tudi avtobusi že vgrajen izboljšan predvidljiv topografski tempomat PPC, ki na lokalnih cestah, poleg topografskih, uporablja tudi podatke o omejitvah hitrosti, začetkih naselij, ostrejših zavojih in krožiščih, ter vsemu temu ustrezno prilagodi hitrost vožnje, tako da je ta udobna, poraba goriva pa čim manjša. Skupno zmanjšanje porabe goriva naj bi znašalo dobre štiri odstotke.

VARNOST Z VELIKO ZAČETNICO

Kar se tiče varnosti, Setra, kot se za premium avtobus spodobi, ponuja vse najnovejše rešitve in močno presega zakonske zahteve splošne varnostne regulative. ABA 6 (Active Brake Assist 6), nudi izboljšano prepoznavo pešcev in kolesarjev. Side Guard Assist druge generacije spremlja oba boka vozila, z večjim kotom pokrivanja ter izboljšanim prepoznavanjem pešcev, kolesarjev ter nasprotnega prometa s pomočjo kamere. Sistem za prepoznavanje prometnih znakov Traffic Sign Assist je prejel novo kamero z večjo ločljivostjo, ki omogoča boljše prepoznavanje znakov, prikaz na armaturi pa kombinira tako podatke iz naloženih kart kot znake, ki jih prepozna kamera. Pri tem ima kamera vedno prednost pred zemljevidi, prav tako pa imajo pred fiksno postavljenimi



Modeli TopClass so na voljo le v triosni izvedbi. S srebrno linijo na boku, ki jo poznamo že od četrte serije dalje, ohranjajo prepoznavnost

znaki prednost znaki prepoznani na spremenljivi prometni signalizaciji. Sistem s pomočjo OCR-tehnologije za optično prepoznavanje simbolov prepozna tudi časovno vezane omejitve hitrosti ali prepovedi prehitevanja.

Tudi o sistemu štirih kamer – spredaj, zadaj in na obeh bokih, ki omogoča 360-stopinjski pregled okolice avtobusa iz ptičje perspektive, smo že pisali. To vozniku močno olajša manevriranje, hkrati pa mu je v pomoč tudi pri mestni vožnji in ne nazadnje tudi na avtocesti pri menjavi voznih pasov. Slika štirih kamer se prikazuje na ločenem desetpalčnem LCD-zaslonu levo od voznika, voznik si lahko izbere zelen pogled.

UŽITEK V VOŽNJI

TopClass ostaja sinonim za 'top' udobje, pa ne glede na to, na katerem sedežu boste sedeli, ali kot potnik v potniškem prostoru ali kot voznik za volanom. Voznik se bo zelo hitro privadil na sistem kamer namesto klasičnih vzratnih ogledal, o katerih prednostih ter slabostih smo že pisali. V Setri se obnesejo dobro in omogočajo tudi natančno manevriranje. Za pogon skrbi Mercedesov 12,8-litrski vrstni šestvaljni OM 471, ki ponuja 510 konjskih moči in 2.500 Nm navora, ki se na pogonsko os prenašajo preko avtomatiziranega osemstopenjskega Mercedesovega menjalnika PowerShift. Več kot dovolj moči torej za zagotavljanje dobrih zmogljivosti avtobusa z največjo dovoljeno maso slabih 25 ton. Tudi naš testni avtobus se je na tehničnici ustavil pri le nekaj kilogramih manj, saj je bil polno

obremenjen s testnimi lutkami, ki simulirajo potnike in prtljago. Na slabih 250 kilometrov dolgi testni vožnji z zahtevno topografijo med Ljubljano in Portorožem, je postregel z zelo dobro ekonomičnostjo pri povprečni porabi

26,8 litra dizelskega goriva na sto prevoženih kilometrov, s povprečno hitrostjo 71 km/h.

Luksuzni avtobusi seveda niso za vsakega, a prodajne številke kažejo, da gre za močan del trga, ki vedno bolj pridobiva na veljavi. ■

Poraba goriva

Etapa	Ljubljana–Portorož–Ljubljana
Razdalja (km)	246,2
Povprečna hitrost (km/h)	71,0
Povprečna poraba goriva (l/100 km)	26,8

Tehnični podatki Setra S 516 HDH

MOTOR

OM 471	
Zasnova	Vrstni, šestvaljni
Prostornina (l)	12,809
Največja moč (kW/KM)	375/510 pri 1.600 v/min
Največji navor (Nm)	2.500 pri 1.100 v/min

MENJALNIK

Avtomatiziran Mercedes PowerShift, 8 prestav	
Prenosno razmerje	3,583:1

MERE IN MASE

Dolžina/širina/višina (mm)	13.325 / 2.550 / 3.880
Medosna razdalja (mm)	6.300 + 1.350
Obračalni krog (mm)	21.918
Prostornina prtljažnega prostora (m ³)	11,4
NDM (kg)	24.750



SPECIFIKE POGODB O PREVOZU OSEB

Pogodbo o prevozu oseb ureja Obligacijski zakonik, ki določa, da gre za pogodbo, s katero se prevoznik zaveže potnika varno odpeljati do dogovorjenega cilja, potnik pa se zaveže plačati prevoznino. Posebnost tega razmerja je okrepljena varstvena funkcija prava v korist potnika – šibkejše stranke – zato je prevoznikova odgovornost strožja kot pri številnih drugih pogodbah.

Tekst: **Mag. Boštjan J. Turk** Foto: **Depositphotos**

Pravila OZ se prepletajo s sektorskimi predpisi (npr. Zakon o pravilih cestnega prometa – ZPCP-2 za cestni promet, Zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu – ZOSRL, za letalstvo) in s pravili EU (zlasti na področju letalskih in železniških pravic potnikov).

2. PRAVNA PODLAGA

2.1. OZ – temeljne določbe

OZ v 3. oddelku ureja pogodbo o prevozu oseb (členi 699–703 OZ): prevoz mora biti **varen**, z ustreznim prevoznim sredstvom in z nujnimi udobnostmi in higienskimi pogoji (699. člen); potnik ima pravico do dogovorjenega sedeža (700. člen); prevoznik odgovarja za **zamudo** (701. člen) ter za **varnost potnikov** od začetka do konca prevoza (702. člen) – to odgovornost sme izključiti le, če škoda izvira iz ravnanja potnika ali iz zu-

nanjega vzroka, ki ga ni bilo mogoče pričakovati, se mu izogniti ali ga odvrniti; ločeno je urejena tudi odgovornost za prtljago (703. člen). Izvedbena 'definicija' prevozne pogodbe je širše umeščena že v 666. členu OZ.

3. SKLENITEV, VSEBINA IN TIPIČNA KLAUZULA

3.1. Sklenitev in dokazovanje

Prevozna pogodba je praviloma **konkludentna**, kar pomeni, da nastane na osnovi določenih logičnih dejanj – denimo vstop na avtobus in plačilo vozovnice ali sklenitev prevoza prek aplikacije/taksi-dispečerstva). Dokazujejo jo vozovnice, e-karte, potrdila v aplikacijah in splošni prevozniki pogoji prevoznika. Ti pogoji – če so veljavno vključeni – običajno urejajo pravila vstopa/izstopa, prevoza prtljage, odgovornost, reklamacije in rok za grajanje.



Višje sodišče v Ljubljani je potrdilo, da zakonodajalec šteje vožnjo, vstop in izstop za dejavnosti povečane nevarnosti, zato velja objektivna odgovornost prevoznika. Hkrati je dopustno odmeriti soprispevek potnice, vendar ne pavšalno – ob presoji konkretnih okoliščin.

3.2. Ključne obveznosti pogodbenih strank

Na prevozniku je varna in pravočasna izvedba prevoza; dolžnost obvladovanja tveganj med vstopom/izstopom, ustrezno opozarjanje potnikov ter skrb za red in varnost na vozilu. **Potnik** pa mora spoštovati navodila, predvsem pa mora ravnati s skrbnostjo 'povprečnega potnika' (npr. držanje za opore, pravilno odlaganje prtljage) in sodelovanja pri zmanjšanju škode. V primeru kršitev lahko nastopi njegov **soprispevek**.

4. ODGOVORNOST PREVOZNIKA: OBJEKTIVNA, A Z OMEJITVAMI

4.1. Objektivna odgovornost kot pravilo

Sodna praksa dosledno poudarja, da je prevoznik (npr. avtobusni) **objektivno odgovoren** za škodo, ki nastane potniku med vožnjo in v fazah vstopa/izstopa. Vendar je prevoznik prost, če dokaže, da gre za izključni vzrok na strani potnika ali za zunanji vzrok (višja sila).

4.2. Posebnosti po panogah

V **železniškem prometu** praksa izrečno potrjuje objektivno odgovornost, a dopušča njeno razbremenitev, kadar je škodo povzročilo izključno potnikovo nepravilno ravnanje ali tretja oseba. V **letalstvu** poleg materialnih pravil velja **dvoletni zastaralni rok** (162. člen ZOSRL). Vrhovno sodišče je leta 2021 opozorilo, da petletnega roka za zavarovalne pogodbe ni mogoče uporabiti za **neposredne odškodninske zahtevke** zoper zavarovalnico iz naslova obveznega zavarovanja – ti zastarajo v **dveh letih**.



Sodišče Evropske unije se je ukvarjalo s problemom, ali je platforma, ki digitalno povezuje voznike in potnike, le posrednik ali spada pod storitev prevoza.

5. SODOBNE OBLIKE PREVOZA: PLATFORME IN TAKSI

Digitalne platforme (npr. posredovanje taksi-prevozov o aplikacijah) pravno niso »zgolj digitalno posredništvo«. Sodišče EU je že poudarilo, da takšne platforme sodijo v **prometni sektor** in so lahko predmet nacionalnih pravil o prevozih. To je pomembno za vprašanja, kdo je **pogodbeni prevoznik**, katere **splošne pogoje** uporabimo in kdo nosi **odgovornost** v razmerju do potnika?

6. ROKI, REKLAMACIJE IN SPLOŠNI POGOJI

Zastaralni roki so takšni, kot veljajo na splošno po OZ, in sicer kot za odškodninske terjatve (3/5 let); **posebno** v letalstvu: **2 leti** (162. člen ZOSRL). **Reklamacije** so smiselne po splošnih pogojih prevoznikov; v javnem potniškem prometu so običajno določeni roki in obvezne priloge (vozovnica, opis dogodka, dokazila). **Splošni pogoji** veljajo, če so potniku **na voljo in izrečno vključeni**; pri platformah so del postopka sklenitve (klik-wrap), vendar se njihove določbe ne morejo postaviti **nad prisilne norme** OZ/ZPCP-2/ZOSRL.

7. IZBRANA SODNA PRAKSA ZADNJIH LET IZ OBRAVNAVANE PROBLEMATIKE

Padec potnice pri izstopu z avtobusa (VSL II Cp 2908/2015)

V tem judikatu je sodišče presojalo, ali je prevoznik objektivno odgovoren za poškodbo potnice, ki je padla pri **izstopu** iz avtobusa, in v kolikšnem deležu je podan **soprispevek** potnice. Potnica je namreč pri izstopu padla in utrpela poškodbe. Sporno je bilo, ali je do padca prišlo takoj ob izstopu in ali je potnica ravnala neskrbno. Višje sodišče v Ljubljani je potrdilo, da zakonodajalec šteje **vožnjo, vstop in izstop** za dejavnosti povečane nevarnosti, zato velja **objektivna odgovornost** prevoznika. Hkrati je dopustno odmeriti **soprispevek** potnice, vendar ne pavšalno – ob presoji konkretnih okoliščin. Ta sodba potrjuje, da varovalni režim iz 702. člena OZ zajema tudi **izstopanje**, in ponudi okvir za **odmerjanje soprispevka**, kar je ključno pri pravnavi z zavarovalnicami.

Poškodba v železniškem vagonu – primer odpiranja vrat toaletnih prostorov (VSL II Cp 1520/2018)

Sodišče se je v dotičnem primeru ukvarjalo s tem, ali objektivna odgovornost železniškega prevoznika pokriva poškodbo, do katere pride zaradi **nepravilnega ravnanja** potnika oziroma drugih potnikov. Potnica je roko vstavila v okvir vrat toaletnih prostorov in se je poškodovala, ko je vrata odprl drugi potnik. Čeprav je odgovornost **objektivna**, se lahko prevoznik razbremeni, kadar dokaže, da je škodo povzročilo **nepravilno ravnanje potnika** oziroma tretje osebe, kot v obravnavanem primeru. Sodba natančno izriše **meje objektivne odgovornosti** in potrjuje pomen **oprostitvenih razlogov** v potniškem prometu.

Platforme in taksi – kdo je »prevoznik« (Sodišče EU, C-434/15, Uber)

Sodišče Evropske unije se je ukvarjalo s problemom, ali je platforma, ki digitalno povezuje voznike in potnike, le posrednik ali spada pod **storitev prevoza**. Uber je namreč trdil, da nudi tako imenovano storitev informacijske družbe. Sodišče EU je odločilo, da gre za **storitev prevoza**, ki je lahko predmet **nacionalne regulacije** (licence, tarife, pogoji). Primer prikazuje, da v sporih glede odgovornosti in **pogodbenega partnerja** potnika ta razlaga nosi veliko težo: vprašanje, ali potnik sklepa pogodbo s platformo, z voznikom ali z licenciranim taksi-podjetjem, vpliva na **materialnopravno podlago** zahtevkov in tudi na to, **koga tožiti**. ■



NI VSAK ZA VOZNIKA GOZDARSKEGA TOVORNJAKA

Tokratnega gosta rubrike Zgodbe iz kabine, Vida Šolarja, mi je predlagal urednik. Ne vem, zakaj sem bil prepričan, da gre za voznika prekucnika, zato sem bil začuden, ko me je v Škofji Loki pričakal z bleščečim črnim DAF-om za prevoz lesa, ki bi na prvi pogled bolj kot v gozd sodil na avtocesto. A samo na prvi pogled.

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

Manj kot tridesetletni mladenič me je sprejel s širokim nasmehom in krepkim stiskom roke. Kako tudi ne, saj je vajen težkih opravil, med drugim natikanja verig sredi poletja. Kot prevoznik v svojem podjetju dela že osem let in si je v tem času nabral lepo zbirko voznških izkušenj – tako na kolovozih in gozdnih cestah kot na avtocestah.

DAF ZA NAJTEŽJE POGOJE

Z Vidom se nisem pogovarjal v dnevni sobi, ampak na 'furi'. Malce nejeverno sem gledal veliko, široko in skoraj 4 metre visoko kabino in se spraševal, kako se bova s tole nerodno in skoraj 10 metrov dolgo zadevo prebijala skozi gozd. Očitno me je prebral kot knjigo in začel



Devetindvajsetletni Vid Šolar je voznik tovornjaka za prevoz debel in svoje težko delo opravlja z veseljem – v kabini na sedežu dvigala in pri drugih opravilih.



Vid je privrženec znamke DAF in pravi, da je pri tem tovornjaku pogonska konfiguracija 6x4 čisto ustrezna.



Oče je začel s FAP-om 13 4x4, nato pa nabavil tega Mercedes 2226. Na fotografiji z delom družine – med njimi Vida še ni.

razlagati: »Res je malo nenavadno, da tovornjak za prevoz debel opremiš s tako veliko kabino. V gozdu je res glomazna in z njo zadeneš vsako vejo, ki štrli na kolovoz, a nudi visoko mero udobja. Večkrat peljem v Avstrijo in tam tudi delam dan ali dva. Takrat mi kabina s hladilnikom, stojno višino in z udobno posteljo pride še kako prav. V njej včasih spim bolje kot v domači postelji. Ko ste vstopali, ste tako videli, da stoji na višji šasiji in da ste morali nogo zelo dvigniti. Prvo stopnico sem odstranil. Če je ne bi, bi jo že tako ali tako odlomil. Verjetno ste tudi opazili, da



Že v podjetju Vidovega očeta so vozili z DAF-i in se prepričali v kakovost in trpežnost teh tovornjakov.



Preden je Vid kupil novega DAF-a, je vozil s to Scanio G 500 XT v konfiguraciji 6x6.

je pogonska konfiguracija 6x4 in da so pnevmatike preseka 80. Če bi bil na voljo, bi se bil najbrž odločil za model 6x6, a takšnega pri DAF-u ponujajo le s hidravlično gnano prednjo osjo. Že oče, ki je s sečnjo in prevozom lesa začel leta 1985, je vozil z DAF-i, zato sem jim ostal zvest tudi jaz. Priznam, vmes sem nekaj časa vozil s Scanio, letos sem se vseeno vrnil k DAF-u. Imam ga tri mesece in števec kaže, da sem v tem času prevozil 17.500 kilometrov, kar za ta tip tovornjaka ni malo.

OD ROJSTVA MED TEŽKIMI STROJI IN TOVORNJAKI

Vid se je rodil v kmečki družini in odraščal skupaj s po štirimi sestrami in brati. Traktor je vozil že, ko je začel hodit v šolo. Mama je rada rekla: »Z Vidom pa res ni težav, daš ga v kabino traktorja ali tovornjaka in je tam ves dopoldan. Nikoli se ne naveliča navideznega obračanja volana.«



Kar ni verjeti, kje gozdarski vozniki lahko obrnejo tovornjak s prikolico.

»Tudi oče me je redno jemal s seboj na vožnje in pri dvanajstih sem po gozdnih cestah že tu in tam prepeljal tovornjak po nekaj sto metrov, pri petnajstih pa sem tudi nalaganje hlovov z dvigalom pošteno obvladal. Številni imajo pri odločanju za poklic težave. Sam sem brez ovinkarjenja izbral gozdarsko srednjo šolo. Odšel sem v Postojno, v internatu preživel štiri leta in pridobil naziv gozdarski tehnik. Svojemu praktičnemu znanju sem dodal še veliko teoretičnega. Ob tem sem opravil izpit kategorij C in E in leta 2017 postal samostojni podjetnik. Oče mi ni bil samo moj vzornik, ampak tudi najboljši učitelj. V njegovem podjetju so les posekali in prepeljali do končnega kupca. Tako sta se s to dejavnostjo poleg mene ukvarjala še dva moja brata. Eden je podiral les, drugi pa ga vozil iz gozda. Ko se je oče upokojil, je prvi brat šel med gradbenike, drugi se je zaposlil kot voznik, sam pa sem ostal zvest družinski usmeritvi,« Vid na široko odgovori na vprašanje, zakaj je poklicni gozdarski voznik.

NAJPREJ SAMOSTOJNI PODJETNIK, SEDAJ DIREKTOR IN EDINI DELAVEC V D. O. O.

»Oče je imel družinsko podjetje, a odločil sem se, da grem na svoje. Najprej sem kupil Scanio s kombinirano nadgradnjo za prevažanje dolgega in kratkega lesa ter konfiguracijo 6x6. Vsekakor je vožnja po tere-



Vid se na sedež dvigala povzpne v hipu, in ko z njim upravlja, je to početje videti sila enostavno.

nu s takšnim tovornjakom enostavnejša in varnejša, saj gnana prednja kolesa tudi v blatu in snegu gredo manj po svoje. Velikokrat zadošča, da verige natakneš samo na prednjo os. In tudi takoj po sneženju se lahko odpraviš v gozd po les. A to tudi terja svoj davek. V prvi vrsti je poraba goriva večja do 10 l/100 km, nezanemarljiva pa tudi ni večja masa praznega vozila,« nadaljuje Vid.

Trenutno ima zgolj en tovornjak. V začetku je imel zaposlene še sekače, sedaj pa se ukvarja izključno s prevozom lesa, drug del posla pa opravijo podizvajalci oz. podjetja, s katerimi sodeluje. Vedno znova me vozniki gozdarskih tovornjakov navdušijo, kako spretno upravljajo z velikimi kleščami na koncu dvigala in kako premišljeno dvigujejo in zlagajo les. Vid je natančno takšen. Preden sem se skobacal iz kabine, je on že bil v sedlu dvigala skoraj 4 metre visoko, tovornjak pa že zavarovan s hidravličnima nogama. Potem je šlo kot po tekočem traku in že se je spustil do druge lokacije, kjer je bil zložen preostanek hlovovine.

OBČUTEK IN IZKUŠNJE

Kolikor sem spoznal do sedaj, so vozniki gozdarskih tovornjakov čisto posebna sorta. Dimenzije vozila moraš obvladati do milimetra natančno. V gozdu ni širokih površin, na katerih bi 18-metrsko kompozicijo enostavno obrnil, zato me vedno znova očara natančnost in spretnost teh voznikov. Za obračanje sva se odpeljala kilometer naprej



Prednja prema ni pogonska, podprta pa je s trilistnima paraboličnima vzmetema. Tudi zadnja dvojna prema je na jeklenih vzmeteh (petlistne, parabolične).

od mesta, kjer so bili zloženi hlodi in pri tem je povedal: »Gozdne ceste nad Škofjo Loko dokaj dobro poznam, a tudi pridem na odsek, kjer še nisem bil. V takšnih primerih sem zelo vesel, če je z menoj merilec hlo-dovine, ki dovolj dobro ve, kje je mogoče tovornjak obrniti, da nimam težav. Kakor vidite, je tovornjak dolg, prikolica pa krajša. V najslabšem primeru jo odklopim in obrnem tovornjak, nato pa z dvigalom obrnem še prikolico, a to spet zahteva svoj čas.«

Ko sva se po strmi, ozki, a zelo lepo urejeni gozdni cesti vzpenjala v hrib, me je navdušilo, da se pogonska kolesa niti enkrat niso zavrtela v prazno. Opazoval sem mladega voznika, kako je vedno pravi čas popustil plinski pedal in ga vprašal: »Zdi se mi, da ste pomočnika



Diska sta samo na prednji premi, zadnja kolesa zavirajo bobnaste zavore in pojačena motorna zavora.

za preprečevanje zdrsa koles izključili in vidim, da pretikate ročno, ali imam prav.«

Široko se je zasmel in rekel: »Avtomatizirani menjalniki so v vsaki generaciji tovornjakov boljši in po asfaltu se nikoli ne mešam v njihovo delovanje, za gozdne ceste pa imam raje stalen nadzor. V ročni način prestavim takoj, ko zapustim glavno cesto. Prav tako ste dobro opazili, da izključim sistem proti zdrsu pogonskih koles. Na tak način tovornjak bistveno bolj čutim, in ga vozim jaz, ne on mene. Ob vključenem pomočniku proti zdrsu koles ob vsakem zdrsu računalnik popusti plin in na koncu zadeva lahko obstane. Sam pustim, da se kolesa malce zavrtijo v prazno in najdem trenutek, ko je oprijem boljši, da ponovno pospešim.«

Rešitve za vse oblike transporta.



 **WIELTON**

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

 **LEV**
ZASTOPSTVO IN PRODAJA PRIKOLIC



Verige so pripravljene tudi sredi poletja, saj jih ne natika le v snegu, ampak tudi na blatnih in drugih spolzkih podlagah.

BREZ VERIG NE GRE

Na boku tovornjaka ima med prednjo in pogonsko premo obešalnik za verige in o verigah je Vid povedal: »Še tako dober voznik tovornjaka za prevoz debel ne more brez verig. Poleti se zgodi, da jih tudi po dva tedna ne nataknem, včasih pa jih namestim po dvakrat na dan. Poleti so navadno za pogonsko os dovolj enojne verige (za le po eno pogonsko kolo), pozimi pa brez dvojnih verig ne gre. Da jih nataknem na eno os potrebujem do 20 minut. Pri prednjih kolesih je prostora dosti več, in ker sta verigi enojni, se z njima zamudim največ 10 minut. Tudi to zahteva izkušnje. Čeprav DAF nima prednjega pogona, jih moram namestiti tudi na prednjo os, sicer tovornjak pelje naravnost, saj ga potiska osem koles in volan mora premagati diferenciala, da tovornjak začne zavijati. Situacija je dosti bolj zahtevna, če moram ob slabem oprijemu vključiti špero (diferencialno zaporo). Spravilo lesa iz gozda je zahtevno opravilo in če ga ne opravljáš z veseljem, bolje, da tega ne počneš. Ni vsak voznik za to delo.«

KAKŠEN TOVORNJAK KUPITI?

»Ko sem se odločal za nakup tovornjaka, sem skrbno premislil, kaj potrebujem. Niti trenutek nisem pomišljal pri vzmeteh. Odločil sem se za jeklene, saj se na terenu bolje obnesejo, predvsem pa je manj okvar. Včasih, ko smo tovornjake močno preobremenjevali, so listi radi pokali, danes, ko se držimo predpisanih mas, so te okvare redke. Ker so vzmeti parabolične, raven udobja ni bistveno nižja kot pri zračnih. K temu podvožju gre tudi klasična zračna ročna zavora. Pri Scanii sem imel tako imeno-



Tovor je treba pred vožnjo dobro povezati. Vid tekstilni trak zaluča čez hlode in ga na drugi strani pripne, napenjanje pa je samodejno – sistem deluje tudi med vožnjo.

vano 'tramvajko' – zavoro, s katero sem lahko zaviral samo prikolico. Na strmih spustih gozdnih cest zna priti še kako prav. Ko te začne prikolica potiskati, jo zavreš in tovornjak postane spet bolj vodljiv, ampak te možnosti mi pri DAF-u niso ponudili,« z veliko vnemo, oborožen z dolgoletnimi izkušnjami razlaga Vid.

Nemalo sem bil presenečen, ko mi je povedal, da tovornjak nima retarderja: »Pojlačena motorna zavora se je v praksi izkazala za čisto zadovoljivo. Tudi retarder malce dviguje porabo goriva. V gozdu vozim v nižjih prestavah in takrat motorna zavora zadošča. Edino na daljših avtocestnih klancih bi retarder prišel prav, saj so zavore na dvojni pogonski osi bobnaste in se hitreje pregrejejo. Na terenu, kjer je vedno blatno in mokro, pa so bobni še vedno moja prva izbira. Toda, če veš, kaj imaš, se temu prilagodiš in tu in tam kakšen klanec odpelješ v nižji prestavi. Motorna zavora je ob višjih vrtljajih tudi opazno bolj učinkovita.«

V SVOJEM DELU MORAŠ UŽIVATI

»Zaslужki niso vrtoglavi, delovni pogoji pa silno zahtevni. Ne vem, kolikokrat dnevno se povzpnem v kabino in na dvigalo, pozimi je v tovornjaku prijetno toplo zunaj pa sibirski mraz, natanke verig že poleti ni mačji kašelj, če pa to počneš pri temperaturah pod lediščem, je to zelo neprijetno opravilo. Včasih se vozim po takšnih poteh, ki si še imena



»Po asfaltu ta DAF XFC 530, sicer terenski tovornjak, pelje skoraj kot špedicijski, tako glede udobja kot glede hrupa, kako v njem ne bi užival,« pravi Vid.

kolovoz ne zaslužijo. Vsakemu se zgodi, da ga morajo potegniti iz blata ali snega, potem zna priti do okvare v najbolj odročnih legah ... Toda če delaš z veseljem, vse to preneseš brez večjih pretresov. Dokler me bo to delo izpolnjevalo, poklica ne mislim zamenjati. Ko mi bo pa začelo presedati, ali mi zdravje takšnih naporov ne bo več dopuščalo, bom kupil avtobus in vozil v zlikanih hlačah, srcaji in lepih čevljih. Samo izpit kategorije D še moram opraviti, a to nameravam do svojega 30. leta,« je ob koncu povedal tokratni portretiranec.

Da so mu opravila, povezana s spraviлом hlodov, v veselje, sem se prepričal na lastne oči, ko sem občudoval njegovo spretnost pri nala-ganju tovornjaka. Kljub zelo ozki cesti, ostrim ovinkom in strmim klan-cem me niti za trenutek ni bilo strah, nasprotno, užival sem v vsakem metru vožnje. To delo res ni za vsakega, a Vidu je bilo očitno položeno v zibel. Hvala in veliko sreče pri vašem delu tudi v prihodnje. ■

DOGODEK ZA VEČJO VARNOST POKLICNIH VOZNIKOV

Agencija za varnost prometa (AVP) je tudi letos v sodelovanju z Gospodarsko zbornico Slovenije, Obrtno zbornico Slovenije in partnerji v AMZS Centru varne vožnje na Vranskem izvedla brezplačen preventivni dogodek za večjo varnost voznikov tovornih vozil in avtobusov.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Katja Kodba, STA

Poudarek je bil na vlogi sodobnih varnostno-asistenčnih sistemov ter pozornosti in zbranosti voznikov pri vožnji. S teoretičnim in praktičnim izobraževanjem poklicnih voznikov želi AVP prispevati k večji varnosti in ozaveščenosti o tveganjih tudi za ta gospodarsko zelo pomemben segment udeležencev v prometu. Več kot 60 udeležencev iz vse Slovenije so nagovorili Leopold Pungerčar, predsednik AMZS, mag. Saša Jevšnik Kafol, v. d. direktorice AVP, Igor Sep, vodja Sekcije za prevoz blaga v cestnem prometu, Združenje za promet na GZS, Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet na OZS, in mag. Alenka Bratušek, ministrica za infrastrukturo.

V Sloveniji kot izrazito tranzitni državi cestni tovorni promet narašča, s tem pa se povečujejo tudi možnosti za nastanek prometnih nesreč. Letos do 7. novembra so bili vozniki tovornih vozil in avtobusov udeleženi v 2.410 prometnih nesrečah, povzročili pa so jih 1.449. Med najpogostejšimi vzroki hudih in smrtnih prometnih nesreč, ki jih povzročijo vozniki tovornih vozil in avtobusov, so v zadnjih petih letih nepravilna hitrost, neupoštevanje pravil prednosti, premiki z vozilom in nepravilna stran/smer vožnje.

POKLICNI VOZNIKI SO STEBER PROMETNE VARNOSTI

Mag. Saša Jevšnik Kafol, v. d. direktorice AVP, je v svojem nagovoru izpostavila, da je delo poklicnega voznika danes zahtevno in izjemno odgovorno: »Poklicni vozniki so steber prometne varnosti in nepogrešljiv del sodobnega gospodarstva. Na Agenciji za varnost prometa zato posebno pozornost namenjamo njihovemu stalnemu usposabljanju, ozaveščanju in razvoju prometne kulture. Kljub vse naprednejšim tehnologijam v vozilih ostaja najpomembnejši varnostni dejavnik voznik sam. Defenzivna vožnja, pozornost in psihofizična pripravljenost so ključni, da se varno pride na cilj.«

Mag. Alenka Bratušek, ministrica za infrastrukturo, je prav tako poudarila ključni pomen poklicnih voznikov za varnost na naših cestah: »O pomembnosti področja varnosti poklicnih voznikov tovornih vozil govori dejstvo, da je to eden izmed devetih ključnih stebrov varnega prometnega sistema Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa do leta 2030. V Sloveniji, ki je tranzitna država, ima namreč cestni tovorni promet velik obseg. Sektor se srečuje z raznolikimi izzivi, ki segajo na različna področja, tudi onkraj resornega ministrstva.«



SPOPAD

Člani žirije za izbor dostavnika leta se vsaki dve leti zberemo na izboru najboljšega poltovornjaka. Letos nas je pot vodila v Bolgarijo, kjer smo preizkusili pet kandidatov, med katerimi so se letos prvič pojavili tudi kitajski izdelki in vozila s hibridnim pogonom.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Kamioni

Že sedma ponovitev pick-up testa se je, v organizaciji bolgarske revije Kamioni, s festnimi vožnjami začela v Sofiji, izbrane poti pa so bile v nadaljevanju osredotočene okoli občin Samokov in Sapareva Banja, vključevale so tudi gorski masiv Rila – najvišje in ene najlepših gora v jugovzhodni Evropi. Pot je potekala tudi skozi Borovec, eno izmed najstarejših in najbolj znanih smučišč na Balkanskem polotoku, nad katerim se dviga najvišji vrh v jugovzhodni Evropi, Musala (2.925 metrov nadmorske višine), Belčin in Sapareva Banja pa sta priljubljene turistične destinaciji s številnimi termalnimi in mineralnimi vreli. Terensko testno vožnjo smo začeli pri vznožju gore Sveti Peter (1.191 metrov nadmorske višine) v gorovju Verila, kjer je pot potekala po grobih, težkih in zahtevnih cestah čez hribe in gozdove v bližini vasi Belčin in Klisura, vse do cilja Tsari Mali Grad – starodavni traški in rimski trdnjavi, ki je danes muzej.

Kandidati na letošnjemu izboru so bili: Ford Ranger PHEV, Foton Tunland G7, Foton Tunland V9 Hybrid, Ineos Grenadier Quartermaster in Maxus T60.

FORD RANGER PHEV

Fordov Ranger je že stari znanec in hkrati tudi najbolje prodajal pick-up na našem trgu. Bogata ponudba izvedenk se letos širi še s priključnim hibridom, ki bo na slovenske ceste zapeljal še pred koncem letošnjega leta. Priključni hibridni pogonski sklop Rangerja PHEV združuje Fordov 2,3-litrski bencinski motor Ford EcoBoost in 10-stopenjski samodejni menjalnik s 75-kilovatnim elektromotorjem in litij-ionsko baterijo s 11,8 kWh uporabne kapacitete. Baterijo je mogoče polniti s priklopom na zunanji vir napajanja, pa tudi z bencinskim motorjem ali z rekupe racijo energije med zaviranjem. Baterija se z enofaznim 16-amperskim polnilnikom napol-

ni v manj kot štirih urah, s popolnoma napolnjeno baterijo pa lahko Ranger PHEV prevozi do 43 kilometrov izključno na elektriko – kar naj bi po Fordovi raziskavi zadostovalo za dnevne potrebe več kot 52 odstotkov uporabnikov Rangerja.

Novi modularni hibridni menjalnik ima integriran elektromotor v ohišje 10-stopenjskega menjalnika. Elektronsko aktiviran mehanizem sklopke vklaplja in izklaplja električni motor in bencinski motor glede na izbrani način vožnje – kar optimizira učinkovitost in prenos navora za prevoz tovora in terensko vožnjo. Do 697 Nm navora, ki ga dosežeta kombinacija elektromotorja in bencinskega motorja EcoBoost, je največji navor med vsemi serijskimi Rangerji doslej – s 281 konjskimi močmi pa je zmogljivejši od 3,0-litrskega turbodizelskega motorja V6. Notranjost je že znana in ostaja pri hibridni izvedbi nespremenjena.

PICK-UPOV



FOTON TUNLAND G7

Foton je vodilni proizvajalec gospodarskih vozil na svetu, ustanovljen leta 1996 s sedežem v Pekingu na Kitajskem. Ponuja celotno paleto gospodarskih vozil vključno s tovornjaki, kombiji, avtobusi in gradbenimi stroji, z letno proizvodnjo več kot 11 milijonov vozil, ob tem pa poudarjajo tudi strateška partnerstva s Cumminsom, Daimlerjem in ZF-om. Testa so se udeležili s kar dvema modeloma, manjši G7 je bolj po vzoru evropskih in azijskih kupcev, večji V9, pa cilja predvsem na ameriški trg.

Vizualno se model G7 kar nekako zlije s povprečjem, saj ne izstopa z nobenim oblikovalskim elementom – lahko bi rekli, da so oblikovalci združili elemente dve najbolj priljubljenih pick-upov, Fordovega Rangerja prejšnje generacije in Toyote Hilux.

Za njegov pogon skrbi dvolitrski turbodizelski motor s turbopolnilnikom z variabilno geometrijo lopatic, vbrizgom goriva preko skupnega voda, ki so ga zasnovali pri nemškem podjetju AVL, s 119 kilovati moči (160 konjskih moči) in 390 Nm navora, ga ravno ne razganja od moči. Prenos moči poteka preko ZF-ovega osemstopenjskega menjalnika, priklopljiv štirikolesni pogon, voznik med različnimi pogoni preklaplja s pomočjo vrtljivega gumba na sredinski konzoli, pa vključuje BorgWarnerjevo krmilno elektroniko.



FOTON TUNLAND V9 HYBRID

Kot že omenjeno je večji V9 s svojimi dimenzijami, saj v dolžino meri kar 5,6 metra in skoraj 2,1 metra v širino, predviden predvsem za ameriški in avstralski trg pa tudi za kupce na Bližnjem vzhodu, ter predvsem cestno ter blago terensko uporabo. To jasno nakazuje tudi njegova notranjost, ki je z zelo udobnimi usnjenimi sedeži, veliko stekleno panoramsko streho, ter številnimi usnjenimi detajli od vratnih oblog do armaturne plošče, bolj podobna premium limuzinam kot delovnemu terenskemu vozilu.

Pogonski sklop je hibridne zasnove – srce pogona je dvolitrski štirivaljni dizelski motor proizvajalca Aucan – razvit v sodelovanju s priznanim Cumminsom, ki pa, tako kot v manjšem modelu, razvije le 120 kilovatov največje moči (160 konjskih moči) in 450 Nm navora, pri čemer je upoštevana tudi podpora 48-voltnega blagega hibridnega sklopa. Še posebej upoštevajoč največjo dovoljeno maso zavirane prikolice, ki jo Tunland lahko vleče, do skupne mase kar 6,8 tone, je motor odločno prešibak. Za več udobja med vožnjo je zadnja prema večvodilna z vijaknimi vzmetmi, nosilnost pa, odvisno od izvedbe, lahko sega do ene tone. Štirikolesni pogon je tudi pri tem modelu vklopljiv, voznik pa med različnimi opcijami preklaplja s pomočjo vrtljivega gumba na armaturi.



INEOS GRENADIER QUARTERMASTER

Ineos je sicer manj znana in zelo mlada znamka – serijska proizvodnja njihovega prvega modela Grenadier se je namreč začela oktobra 2022. Že na prvi pogled je očitna podobnost z legendarnim Land Roverjevim Defenderjem, kar ni nobena skrivnost, saj je lastnik podjetja sprva želel odkupiti stroje za njegovo proizvodnjo, po zavrnitvi, pa se je odločil za razvoj povsem



lastnega vozila. Grenadier Quartermaster je tako Defenderjev sodobnik, poganjajo ga BMW-jevi trilitrski bencinski ali dizelski šestvaljni motorji, prenos moči pa gre preko ZF-ovega osemstopenjskega menjalnika. To mu zagotavlja vrhunske zmogljivosti – v našem

primeru je bil vgrajen dizelski motor, ta razvije 250 konjskih moči in 550 Nm navora.

Pri Ineosu je treba poudariti, da ta temelji na klasični šasiji in vijačnih vzmeteh, za katere so poskrbeli specialisti podjetja Eibach. Uporaba komponent priznanih znamk se tu še ne konča – zavore dobavlja Brembo, osi Carraro, sedeži pa so znamke Recaro. Grenadier se ponaša s kar 80-centimetroso globino bređenja, pri čemer je tudi edini izdelek na trgu, ki za to ponuja posebno funkcijo – voznik jo aktivira s stikalom, ta pa preventivno zapre prezračevalne lopute ter izklopi nepotrebne električne porabnike. Pri omembi stikal se moramo dotakniti notranjega dizajna, to je namreč povzeto po letalski industriji, vsa stikala so takšna, da jih voznik lahko upravlja tudi z rokavicami, vsa namenjena terenski vožnji, pa so razporejena na stropu.



Vklop štirikolesnega pogona in reduktorja sta povsem mehanska in zato zanesljiva tudi v najtežjih pogojih od vroče Afrike do zaledenele Skandinavije.



MAXUS T60

Maxus T60 je prvi pick-up kitajske skupine SAIC namenjen globalnim trgov, prvič je bil prikazan leta 2016 in se je na nekaterih trgih prodajal tudi pod drugimi znamkami, kot sta MG ali Chevrolet. Z zadnjo prenovijo je dobil sodobno masko z zelo agresivnim videzom in ozkimi LED-žarometi, v notranjosti pa se armaturna plošča ponaša z dvema velikima LCD-zaslona, ki se izpred voznika nadaljujeta v sredinski del. Ta je sicer nekoliko nenavadne zasnove z velikim položnim delom, kjer je, poleg vrtljivega stikala za izbiro pogonov, tudi velika odlagalna površina za mobilni telefon z indukcijem polnjenjem, a se zaradi položnega položaja in nizkih robov, še posebej pri terenski vožnji, lahko hitro zgodi, da bo telefon padel iz predala. Notranjost sicer prinaša kombinacijo trde plastike in usnja, zelo široka in visoka sredinska konzola, pa zmanjšuje prostornost kabine in daje občutek utesenjenosti.



Tokrat smo preizkušali Maxusa z dizelskim dvoliterskim motorjem, čeprav imajo Kitajci v ponudbi tudi že povsem električno izvedbo. Dizel, v kombinaciji z osemstopenjskim samodejnim menjalnikom, ponuja 210 konjskih moči in 500 Nm navora, kar je na primer več od obeh Fotonov, in dovolj za zahtevnejšo terensko vožnjo ter tudi za 3,5 tone težko prikolico, ki jo lahko vleče.



S POLTOVORNJAKI PO TERENU

Pri terenski vožnji sta izstopala Ranger in Grenadier – prvi s hibridnim pogonskim sklopom in elektromotorjem izkorišča njegovo veliko prednost – to je maksimalni navor že pri splevanju, zaradi česar se je mogoče po zahtevnem terenu premikati počasi in pri tem imeti na voljo stalno zalogo največjega navora. Ineos pa na brezpotju pokaže svoj pravi namen, s katerim je bil razvit, zdi se, da zanj ni preveč zahteven noben teren, saj vse ovire premaguje z neverjetno lahkotnostjo, vozniku pa daje občutek, da se po terenu vozi s tankom in ne s poltovornjakom.

Za negativno terensko izkušnjo so poskrbeli kitajski predstavniki, pri njih se je očitno pokazalo, da zunanji dizajn ne more nadomestiti tehnologije. Ne samo, da je bila vožnja zelo neudobna in so največkrat s podvozjem zadeli ob tla, je vklop nekaterih terenskih funkcij, kot so zapore diferencialov, preveč kompleksen in dolgotrajen. Največja graja pa leti na menjalnike, pri vseh treh predstavniki se je namreč zgodilo, da se je na najbolj strmih vzponu menjalnik odločil prestavljati v višjo prestavo, kar je pripeljalo do popolne zausavitve sredi klanca – to, ne le da je povsem nesprejemljivo, ampak je lahko v spolzkih pogojih tudi izredno nevarno. ■

Dva tisoč kilometrov v Ineosu

Na posebno povabilo se moja pot proti Bolgariji ni začela v Sloveniji, temveč v Franciji – v francoskem mestu Hambach, kjer se nahaja tovarna Ineos. Gre za dokaj novo tovarno, ki obsega 210 tisoč kvadratnih metrov površine, zgrajeno leta 1997 za potrebe proizvodnje modela Smart, Ineos jo je od Mercedesu odkupil leta 2021, z več kot pol milijardnim vložkom pa sodi med najsodobnejše proizvodne obrate v Evropi – ponaša se s povsem robotizirano karoserijsko delavnico ter polavtomatsko lakirnico, in sprehod skozi celoten postopek izdelave vozila pusti na obiskovalcu impresiven vtis – tovarna skoraj bolj spominja na farmacevtsko industrijo kot na proizvodnjo vozil, piko na i pri dobrem vtisu pa doda neverjetno pozitivno vzdušje med zaposlenimi.



Na slabih dva tisoč kilometrov dolgi poti iz Francije preko Nemčije, Avstrije, Slovenije, Hrvaške in Srbije do Sofije, me je Grenadier Quartermaster pozitivno presenetil z udobjem – tu sodi v sam vrh ponudbe na evropskem trgu ob boku Fordovega Ranger Raptorja, ki je prav tako opremljen z vijačnimi vzmetmi na drugi osi. Z njim se Ineos lahko kosa tudi po zmogljivostih, ki jih nudi trilitrski dizelski šestvaljnik, medtem ko konkurenta prekaša pri terenskih lastnostih – na tem področju mu v Evropi trenutno ni para. Zato bo Defenderjev sodobnik trenutno najboljša izbira, če iščete zmogljivo terensko ter delovno vozilo, pri tem pa tudi s ceno ostaja v razumnem območju, kar danes prav tako ni več samoumevno.



Shellov dirkaški izziv



30x Nahrbtnik znamke Scuderia Ferrari



75x Dežnik z logotipom Shell



10x Ekskluzivna kolekcija vseh 5 Ferrari avtomobilčkov



105x Shell Heritage skodelica



15x Brezžični polnilec z logotipom Shell

Nagradna igra traja od 1. 10. 2025 do 11. 1. 2026

VRHUNSKA GORIVA, PAMETNE REŠITVE IN EKSKLUZIVNA FERRARI IZKUŠNJA

Rumeno-rdeča školjka je že desetletja sinonim za kakovost, inovacije in zanesljivost po vsem svetu. Mednarodni energetski velikan je v zadnjih dveh letih močno okrepil svojo prisotnost tudi v Sloveniji, kjer danes upravlja že 47 bencinskih servisov in avtomatskih črpalk za tovorna vozila.

Vozniki pri Shellu med drugim najdejo vrhunska goriva, med njimi legendarni Shell V-Power, ki ga priporoča tudi Ferrari, ter vse bolj priljubljeno kavo Shell Café. In seveda, kot je prevoznikom že znano, številne rešitve za mobilnost prihodnosti.

FERRARI V MALEM – ZBIRKA, KI JO UPRAVLJATE S TELEFONOM

To jesen pa Shell še posebej navdušuje z ekskluzivno promocijo Ferrari avtomobilčkov, ki jih je mogoče upravljati kar s pametnim telefonom prek aplikacije Shell Racing Legends. Ti mali Ferrariji se prek Bluetooth povezave povežejo z aplikacijo in omogočajo tudi vožnjo v virtualni igri. Gre za edinstveno kombinacijo fizične zbirke in digitalne izkušnje, ki navdušuje tako otroke kot odrasle ljubitelje avtomobilizma. Do avtomobilčka lahko pride vsak, ki na Shellu natoči vsaj 25 litrov goriva. Ob točenju običajnega goriva je

cena zanj 19,90 evra, ob točenju goriva Shell V-Power pa le res privlačnih 12,90 evra. Promocijo, ki traja od začetka oktobra do 11. januarja prihodnje leto, spremlja tudi nagradna igra Shellov dirkaški izziv, kjer lahko sodelujoči osvojijo tedenske nagrade – Ferrari nahrbtnike, Shell Heritage skodelice, dežnike in brezžične polnilce – deset srečnežev pa bo prejelo ekskluzivno zbirko vseh Ferrari avtomobilčkov.

ZANESLJIV PARTNER ZA PODJETJA IN PREVOZNIKE

Shell pa nikakor ni le ponudnik goriv za osebna vozila – je tudi zanesljiv partner transportnim podjetjem in upravljavcem vozniških parkov. S Shell plačilno kartico omogoča brezgotovinsko plačevanje goriva, cestnin, predorov, mostov, servisov, parkirišč in drugih storitev na več kot 40.000 lokacijah po vsej Evropi, prav tako pa – tam, kjer je to mogoče – tudi vračilo davka in trošarin. Prek digitalne platforme Shell Fleet Hub lahko podjetja enostavno spremljajo stroške, urejajo poročila, aktivirajo različne storitve ter so ažu-

rno obveščena o vseh pomembnih novostih. Med Shellovimi naprednimi storitvami za prevoznike je tudi Shellova rešitev za vedno bolj zapleten sistem cestninjenja. Gre za t.i. EETS, ki omogoča enotno plačevanje cestnin v kar 17 evropskih državah. Prevozniki lahko z eno napravo, Telepass ali Toll4Europe, poravnajo cestnine v državah, kot so Avstrija, Nemčija, Italija, Francija, Švica, Poljska, Madžarska, Slovaška, Bolgarija in še številne druge, pa tudi plačila za predore in mostove, vključno s ključnimi skandinavskimi povezavami. Zadnja, ki se je pridružila vedno daljšemu seznamu držav, kjer je mogoče cestnino plačati preko Shella, je z oktobrom postala Češka. S Shellovo napravo cestnino plačate hitro, brez ustavljanja in izgube dragocenega časa. Poleg možnosti popustov lahko enostavno dodajate nove države ter imate popoln nadzor nad nastavitvami in transakcijami v spletni platformi Shell Fleet Hub.

KAKOVOST, INOVACIJE IN ZANESLJIVOST – ZDAJ TUDI V SLOVENIJI

Že več kot stoletje je Shell po svetu sinonim za kakovost, inovacije in zanesljivost. Danes te vrednote prinaša tudi slovenskim voznikom – z vrhunskimi gorivi, naprednimi rešitvami in pridihom Ferrarijeve strasti. Ustavite se na najbližjem Shell bencinskem servisu in se prepričajte sami, za poslovne rešitve pa obiščite spletno stran in preverite njihovo bogato ponudbo.



Za več informacij skenirajte QR kodo.

www.shell.si



PRISLUHNIMO TIŠINI

V tem trenutku ni bolj aktivne znamke, sploh pa ne z boljšo in bolj raznovrstno ponudbo med lahkimi gospodarskimi vozili, kot je Ford. Prav v vseh velikostnih razredih imajo svojega predstavnika, vsi pa so tudi pred nedavnim prenovljeni ali pa povsem novi. Še več, v vseh velikostnih razredih imajo tudi električno gnano različico za vse tiste, ki vam je takšna bolj všeč.

Tekst: Anže Jereb Foto: Anže Jereb

Na fotografijah je najmanjši Fordov kombi z oznako E-Transit Courier. V aktualni generaciji je pri nas že bil na testu, zato ga najverjetneje dobro poznate, zapisali smo tudi že, da je v primerjavi s prejšnjo generacijo precej zrasel in posledično postal veliko širše uporaben ter primeren za številne aplikacije. In obenem je ostal dovolj skromnih mer, da se še vedno odlično znajde tudi v mestih in da predvsem ne predstavlja tekmeca hišnemu Transitu Connect. Tokrat pa smo prvič testirali povsem električno različico, ki zaradi svojih specifik ne bo primerna za vse, za nekatere pa še veliko bolj od tiste bolj klasične z motorjem na notranje zgorevanje.

KAKO DALEČ SE VOZITE VSAK DAN?

V uredništvu smo potreboval kar nekaj časa, da smo se navadili na to, da z električnim dostavnikom ne moreš kot z dizelskim kar naenkrat odpeljati več kot tisoč kilometrov dolge razdalje. Sploh kombije smo vedno dojemali za dolge proge in nekatere službe jih za takšne namene seveda potrebujejo, a takrat večinoma govorimo o večjih dostavnikih, kot je Fordov Transit Custom za prevoz tovora

ali pa Tourneo Custom za prevoz potnikov. Takšna mušica z oznako Courier se večino časa v vsakem primeru potepa nekje blizu doma ali sedeža podjetja, zato doseg takšne električne različice za večino



Veliki digitalni merilniki zgladno prikazujejo vse potrebne informacije.



S kompaktnimi dimenzijami se odlično znajde na ozkih mestnih ulicah.



Zelo dobrodošla je lahko odprtina za prevoz daljših predmetov, doplačilo priporočamo.



Za prevoz daljših predmetov se sovoznikov sedež položi naprej, zato predmet lahko seže vse do armaturne plošče.

nikoli ne bo predstavljal težave. O kakšnem dosegu in velikosti baterije pa sploh govorimo? E-Transit Courier ima v dno pospravljeno baterijo z uporabno kapaciteto 43 kWh. Drži, baterija bi bila lahko večja in bi omogočala večji doseg, a bi bilo potem vozilo dražje, težje in bolj okorno, morda bi vse skupaj vplivalo še na uporabnost tovarnega dela. Brez dvoma zato dodajamo, da so pri Fordu dodobra razmislili in se odločili za kompromis, ki bo večini najbolj ustrezal. S takšno baterijo je teoretični doseg 288 kilometrov, mi smo na našem testu v ne več najbolj prijaznih temperaturah in s kar nekaj avtocestne vožnje v povprečju prevozili do dvesto kilometrov, preden smo ponovno napolnili baterijo. Na klasični polnilnici z 11 kilovati polnilne moči to pomeni, da bo baterija znova polna v petih urah, lahko pa vozilo priključite tudi na polnilnico z enosmernim tokom, kjer se bo baterija polnila z največ 100 kilovati moči in jo boste od 20–80 odstotkov napolnili v zgolj 23 minutah. Med malico, če bo polnjenje pač nujno potrebno. Vendar pa večina služb, ki jih takšen E-Transit Courier nagovarja, tako ali tako ne prevozi več kot omogoča baterija z enim polnjenjem. Torej vse kurirske službe, poštne storitve, razni obrtniki, ki po mestu obiskujejo svoje stranke, vsem bo takšen doseg dovolj. In za takšne je tudi bolj pomembno, da uporabnost vozila ostaja enaka tisti pri bolj klasičnih različicah, obenem pa vse strožje zahteve v središčih mest in prepoved vožnje s klasičnimi vozili takšnemu električnemu malčku zagotavljajo prednost.

POVPREČNA MOČ, A ZELO ŽIVAHEN KARAKTER

Elektromotor v E-Transitu Courier razvije 100 kilovatom moči oziroma 136 konjičkov. To za začetek pomeni, da je močnejši od obeh turbobencinskih in tudi turbodizelske različice, obenem pa elektromotorji vedno dajejo občutek, da je moči celo še več. Njihova sposobnost podajanja navora je namreč hipna in ne glede na vašo



Velik sredinski zaslon je nadomestil praktično vsa klasična stikala, pomikanje po njem je intuitivno, vmesnik pa hiter.



Elektromotor poskrbi za precej živahnosti, saj zalogo navora vedno dostavi v hipu.

hitrost, elektromotor vedno poskrbi za pohvalno prožen odziv. Pomaga seveda tudi dejstvo, da elektromotor ponudi kar 290 Nm navora in to praktično vedno in takoj. Prav tako seveda tudi ni klasičnega menjalnika in je prestava le ena, kar pomeni, da ni niti časovnih izgub pri pospeševanju, ker mora najprej menjalnik najti ustrezno prestavo. Skratka, takšen E-Transit Courier vedno in povsod deluje živahno in prožno, nikoli se vam ne bo zdelo, da je moči premalo. Sicer naj bo jasno, da je na avtocesti njegova hitrost omejena na 145 km/h, kar je seveda dovolj, obenem pa bo takrat baterija svojo zalogo energije porabljala občutno hitreje.



Zanimiv sprednji del z veliko masko je zaščitni znak tudi električnega »kurirja«.

V praksi to vseeno pomeni, da je vožnja še dosti bolj prijetna kot s klasično različico. Tudi tišja, kar prav tako ni nepomemben faktor pri zagotavljanju udobja med vožnjo, a predvsem je lahkotnost v vožnji tista, zaradi česar je prijeten. Pri speljevanju ne bo nikoli cukal, nikoli anemično poskušal pospeševati, ko boste zahtevali preveč, vedno bo poskočno in hipno sledil vašim ukazom. Morda lahko na tej točki dodamo, da je podvozje tudi pri takšni različici dobro uigrano in krmiljenje lepo natančno, zato vozniško v primerjavi z bencinsko različico ni prav nič.

NEOKRNJEN TOVARNI PROSTOR

Hendikepiran ni tudi glede tovornih vrlin, tudi takšen z električnim pogonom ima namreč enako velik tovorni del, v katerega lahko postavite do 2,9 kubika tovora s skupno maso največ 700 kilogramov. Nekoliko manjša je le vlečna moč, v tem primeru mu lahko dodate prikolico z maso največ 700 kilogrami, kar najbrž tudi ni tako zelo pomembno, vsaj večini ne. Na cestah malega Transita Courier s prikolico sploh še nismo srečali. Dobrodošel pa je morda podatek, da ima električna različica tudi spredaj manjši prtljažnik oziroma frunk s prostornino 44 litrov, kar je dovolj, da vanj postavite polnilne kable in ti ne zasedajo prostora v tovornem delu, obenem pa so tudi vedno in takoj na voljo za uporabo.

Na voljo sta dva paketa opreme, med njima pa dober tisočak razlike v ceni, zato bi vseeno priporočili dražjo opremo Limited, ker doda nekaj pomembnih elementov in to ne za noro velik cenovni prirastek. Na primer v usnje oblečen in ogrevan volanski obroč, ti-palo za dež, ogrevano vetrobransko steklo, platišča iz lahke zlitine



Dokaj majhna baterija do določene mere omejuje doseg, ki pa bo marsikateri službi oziroma obrtniku vseeno dovolj velik.

ter nekaj drugih malenkosti, ki smo jih delno pogrešali pri tokratnem testnem z opremo Trend. Cena takšnega je ob upoštevanju Fordovega financiranja le malce več kot 30 tisočakov, čemur seveda lahko odštejete še subvencijo Borzen v višini 7.200 EUR, to pa pomeni, da je E-Transit Courier cenovno zelo poravnan s klasičnimi različicami. ■



Uporabnost v primeru električne različice ni manjša in baterija se ne zajeda v tovorni del.

Tehnični podatki

MOTOR

električni

Baterija	43.0 kWh litij-ionska
Največja moč (kW/KM)	100 kW (136 KM)
Največji navor (Nm)	290

Pogon Na sprednji kolesi

MERE IN MASE

Dolžina/širina/višina (mm)	4.337 x 1.800 x 1.827
Medosna razdalja (mm)	2.692
Masa praznega vozila (kg)	1.549
Nosilnost (kg)	701
Prostornina prtljavnika (l)	44 + 2900

ZMOGLJIVOSTI

Največja hitrost (km/h)	145
Pospešek do 100 km/h (s)	11
Emisije CO ₂ (g/km)	0

PORABA GORIVA

Tovarniški podatki (kWh/100 km)	17,1
Poraba na testu (kWh/100 km)	20,7

PRENOS MOČI

pogon na sprednji kolesi, samodejni, enostopenjski menjalnik



Predstavniki za slovenske stranke podjetja Winkler (z leve proti desni: regionalni vodja Winkler Austria Josef Kalteis, strokovni svetovalci za slovenske stranke Matias Čeh, Karina Soršak Kukovec, Miroslav Dumonic)

WINKLER PRVIČ NAVDUŠIL NA SREČANJU PREVOZNIŠKIH PODJETIJ IN DRUŽIN SLOVENIJE 2025

Podjetje Winkler Austria GmbH se je letos prvič s svojim programom predstavilo na Srečanju prevoznikovskih družin in prevoznikovskih podjetij Slovenije, ki je konec septembra potekalo na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani in tako tudi v živo pritegnilo veliko pozornosti slovenskih prevoznikov.

Winkler Austria GmbH, hčerinsko podjetje ugledne nemške skupine Winkler, je med **vodilnimi evropskimi specializiranimi dobavitelji rezervnih delov** za gospodarska vozila v Evropi. Je zanesljiv partner za delavnice, lastnike gospodarskih vozil, avtobusne prevoznike in kmetijske obrate ter jih podpira pri **iskanju in nabavi ustreznih rezervnih delov in specializiranih kom-**

ponent. Winkler zagotavlja tudi, da so pravi rezervni deli **na voljo hitro in zanesljivo**. 1.700 zaposlenih si vsak dan prizadeva za optimalno izpolnjevanje želja in zahtev svojih strank.

ODMEVNA PRVA SEJEMSKA PREDSTAVITEV V SLOVENIJI

Letno srečanje prevoznikovskih podjetij je tudi letos zbralo ključne deležnike iz transporta

in logistike. Winkler je s svojim razstavnim prostorom v osrednji dvorani Gospodarskega razstavišča izstopal z obsežno predstavitvijo izdelkov in storitev, namenjenih optimizaciji in vzdrževanju vozovnih parkov.

Predstavili so ponudbo, ki vključuje:

- rezervne dele za tovornjake, prikolice in avtobuse,



odzivnost Winklerjeve ekipe. Podjetje je na dogodku tudi predstavilo načrte za dodatno krepitev podpore slovenskim strankam, s čimer želi še tesneje sodelovati z lokalnimi podjetji.

NAGRADNA IGRA: NAGRADA V RADGONE

Veliko zanimanja je vzbudila nagradna igra, ki jo je Winkler pripravil za obiskovalce sejma. Med številnimi sodelujočimi je bil izžreban **Gregor Rojko** iz podjetja **Transport Rojko** iz Gornje Radgone. Prejel je praktično nagrado – **komplet akumulatorskega udarnega vijčnika Milwaukee Fuel**.

Z nagradno igro so pri Winklerju dodatno poudarili svojo zavezanost k povezovanju s slovenskimi podjetji in krepitvi odnosov v prevozniški skupnosti.

- opremo za delavnice, vključno z diagnostičnimi orodji in dvigali,
- potrošni material in osebno varovalno opremo,
- vse za kmetijske obrate,
- svetovanje in tehnično podporo za servisne delavnice in vozne parke.

STROKOVNOST, KAKOVOST IN DIGITALNE REŠITVE

Obiskovalci so lahko spoznali Winklerjevo poslovno filozofijo, ki temelji na **strokovnosti, zanesljivosti in hitri dobavi**. Posebej je izstopala predstavitev njihove **digitalne platforme za naročanje**, ki omogoča



enostavno iskanje in naročilo več kot **200.000 izdelkov**.

Predstavniki podjetja so poudarili, da želijo v Sloveniji graditi dolgoročna partnerstva z lokalnimi prevozniki in servisnimi delavnicami in to ne le skozi prodajo, temveč skozi **celostno tehnično podporo** ter okrepljeno logistično prisotnost. Ob tem so napovedali tudi **vzpostavitev spletne trgovine v slovenskem jeziku**.

POZITIVNI ODZIVI OBISKOVALCEV IN AMBICIOZNI NAČRTI

Slovenski prevozniki so pohvalili široko ponudbo, strokovno svetovanje ter hitro

Predaja nagrade na sedežu podjetja Transport Rojko (z leve proti desni): **Andreas Mörtenhumer** vodja poslovalnice Winkler Graz, **Vlado Rojko** in **Gregor Rojko**



winkler
Das passt.

Winkler Austria GmbH
Gradnerstraße 140
AT-8054 Graz

Telefon:
Matias Čeh: **040 363 933**
Miroslav Dumonič: **040 490 909**
Karina Soršak Kukovec: **040 881 044**

Mail:
slovenija@winkler.com

winkler.com
shop.winkler.com



DIGITALNA PRELOMNICA V LOGISTIKI: PROIZVEDENIH ŽE VEČ KOT 4 MILIJONE PALET

Evropsko paletno združenje (EPAL – European Pallet Association e.V.) je v začetku leta 2024 predstavilo pomembno inovacijo na področju logistike, EPAL Euro paletu QR, ki združuje preverjeno kakovost standardne EPAL palete z digitalno sledljivostjo. V manj kot dveh letih po uvedbi je bilo proizvedenih že več kot 4 milijone EPAL Euro palet QR, kar pomeni pomemben mejnik na poti k popolni digitalizaciji logističnih procesov.

Ta pomemben dosežek potrjuje, da se »digitalna« različica klasične palete EPAL Euro hitro uveljavlja kot ključni element sodobnih, podatkovno podprtih dobavnih verig.

DIGITALNA NADGRADNJA NAJUSPEŠNEJŠE LOGISTIČNE PALETE V EVROPI

EPAL Euro paleta QR so opremljene z unikatno QR-kodo in serijsko številko. Zasnova omogoča celovito sledljivost paleta in blaga v celotni dobavni verigi, in sicer od proizvodnje do zamenjave, uporabe, popravil in ponovnega



kroženja. QR-kodo je mogoče skenirati avtomatsko ali ročno, brez potrebe po dodatnih sistemih ali oznakah, kar zmanjšuje zapletenost upravljanja in optimizira procese. Pomembno je, da paleta EPAL Euro QR ostajajo popolnoma združljive z odprtim EPAL paletnim poolom. Uporabniki jih lahko enako fleksibilno izmenjujejo in uporabljajo kot klasične EPAL Euro paleta.

NAREJENIH ŽE 4 MILIJONE EPAL EURO PALET QR

Po podatkih EPAL je bilo do konca oktobra 2025 proizvedenih že več kot 4 milijone EPAL Euro palet QR, kar je pomemben mejnik v razvoju digitalne logistike in jasen signal industriji. Število proizvajalcev, ki so se odločili za uvedbo EPAL Euro palet QR, hitro narašča. To dokazuje široko sprejemanje digitalizacije v logističnih procesih ter povečuje razpoložljivost teh palet po celotni dobavni verigi. EPAL dopolnjuje QR-označevanje z drugimi digitalnimi orodji, kot so Digitalni paletni potni list (Digital Pallet Passport), aplikacija EPAL Pallet App in rešitve za sledenje v realnem času. Z enim skeniranjem lahko uporabniki

dostopajo do podatkov o proizvodnem obratu, zgodovini popravil, originalnosti paleta in trajnostnih kazalnikih.

Michael Brandt, vodja logistike in inovacij v EPAL:

»S paleta EPAL Euro QR prenašamo idejo odprte izmenjave palet v digitalno dobo, pri tem pa ohranjamo številne preverjene značilnosti EPAL Euro paleta – od surovega lesa in mednarodne standardizacije do visoke kakovosti, zanesljivosti in trajnosti. Hitrost, s katero se EPAL Euro QR uveljavlja na trgu, jasno kaže pričakovanja industrije in trgovine glede večje preglednosti, učinkovitosti in digitalne povezanosti v logistiki palet.«

DIGITALIZACIJA TUDI DRUGIH VRST EPAL PALET

Mejnik 4 milijonov proizvedenih palet je pomemben korak, vendar predstavlja le vmesno fazo večjega digitalizacijskega projekta. EPAL že aktivno širi QR-označevanje tudi na druge vrste palet, kot so industrijske paleta EPAL in paleta EPAL CP, s čimer se digitalni standard postopoma uvaja v celoten EPAL sistem.



**PRIDRUŽI
SE**



NOVO EPAL EURO PALETA QR

made by 



TRANSIT 60

60 čudovitih dejstev o Transitu

Da bi proslavili 60 let modela Ford Transit, smo prebrskali arhive ter izbrali 60 zanimivih, nenavadnih, čudovitih in neverjetnih dejstev o modelu Transit – vse najdete tukaj ...



2 Projekt Redcap

Razvoja Transita so se leta 1965 lotili s kodnim imenom 'Projekt Redcap', v inženirski ekipi pa je bil tudi sir Alex Trotman, ki je pozneje postal globalni predsednik in izvršni direktor družbe Ford Motor Company.



1 Ime Transit

Ko je Ford predstavil svoj povsem novi evropski dostavnik, bi ga lahko poimenoval 'V-Series'. V zadnjem trenutku pa so se odločili, da bodo avtomobil poimenovali Transit, to ime pa se je sicer prvič pojavilo pri nemškem dostavnem vozilu FK leta 1960, ko je ta model postal znan kot Taunus Transit.



3 Test visoka hitrost

Med razvojem so na javnih cestah v Veliki Britaniji izvedli preskuse vzdržljivosti pri visokih hitrostih. V zadnjih mesecih preskusnega programa se je lokalna policija že navadila na nočne hitre testne vožnje Fordovih inženirjev in je pogosto ustavljala voznike, da bi izvedela, kako napredujejo.

5 Novi Transit – za £542

Ob uvedbi v Veliki Britaniji oktobra 1965 je najcenejši Transit – furgon z bencinskim motorjem in kratko medosno razdaljo ter nosilnostjo 610 kg – stal 542 funtov. Najdražji Transit v tistem času je bil 15-sedežni avtobus Custom, ki je stal 997 funtov, plus 159 funtov davka.



4 Vse se je začelo tukaj

9. avgust 1965, Langley. Prvi Ford Transit je 9. avgusta 1965 zapeljal s proizvodne linije v tovarni gospodarskih vozil v Langleyju v angleškem Berkshiru.



6 Koliko ljudi se lahko stisne v Transita?

48! 48 študentov, ki so obiskovali Barking College v bližini Londona, je leta 1965 postavilo rekord, ko so se stisnili v minibus Transit.



8 Priljubljena izbira pop zvezdnikov

Transit je hitro postal zvezda tudi na področju pop glasbe. Zaradi svoje vzdržljivosti je bil priljubljen med 'roadiji', odrskimi delavci, ki so med nastopi po Evropi pogosto ponoči prevažali obetavne pop skupine.



7 Veliko prostora

Kako lahko prevažate dva slončka? Londonski živalski park Regents Park Zoo je leta 1965 odgovor na to vprašanje poiskal s svojim novim Transitom



9 Transit prenese vse

Sir Henry Cooper, britanska boksarska legenda, je v 60. letih prejšnjega stoletja pomagal tudi v družinskem podjetju za prodajo zelenjave, na sliki pa je s svojim pick-upom Ford Transit.



10 Transit je lahko tudi vlak

Vsestranskost je omogočila tudi vzdrževalna dela na švicarskih železnicah. Lokalni inženir je ugotovil, da bi lahko Transita zaradi razdalje med sprednjima kolesoma predelali za vožnjo po tirih; po končanem delu bi se lahko po cesti spet vrnil na bazo.



11 Borba z vsemi vrstami tovarov

V oglasu iz leta 1969 je Mick McManus, slavni britanski rokoborec, izpostavil vsestranskost Transita v izvedbi šasijsa s kabino za podjetja, ki potrebujejo specializirane nadgradnje.

12 Popolna rikša?

Podjetni vozniki rikš v Hongkongu so leta 1970 kupili 200 novih Transitov. Transita je spremljal sloves idealnega vozila za dostavo v prometnem vrvežu po ozkih ulicah najgosteje naseljenega otoka na svetu.



13 Rekordjerji

Da bi dokazali vzdržljivost novega dizelskega motorja, sta dva Forda Transita leta 1972 en teden brez počitka vozila po stezi dirkališča v Monzi in podrla tri svetovne rekorde v vzdržljivosti, med drugim tudi rekord v prevoženih 10.000 miljah (16.000 km) s povprečno hitrostjo 118,583 km/h.



14 Osupljivi Transit

Prvi Transit Supervan se je predstavil na dirkališču Brands Hatch na velikonočni ponedeljek leta 1971. Osnova tega poskočnega dostavnika je bil dirkalnik Ford GT40, poganjal pa ga je 5,0-litrski motor V8. Dosegel je največjo hitrost 240 km/h.

15 Najbolj iskani dostavnik

Londonska policija je leta 1972 omadeževala Transitov ugled, saj ga je poimenovala "najbolj iskani dostavnik v Veliki Britaniji." Poročevalec Scotland Yarda je poudaril: "V 95 odstotkih bančnih ropov so uporabili Forde Transite. Z zmogljivostjo osebnega avtomobila in prostorom za 1,75 tone plena se je Transit izkazal kot idealno vozilo za pobeg ..."



17 Po kopnem do Avstralije

Leta 1973 se je Hughes Overland Tours ustavljal na avtobusnih postajah in iskal potnike, ki bi se podali na 10-tedensko 10.000 milj (16.000 km) dolgo avtobusno (avan)turo s Transitom iz Anglije v Avstralijo.



16 Velike številke

Leta 1976 je s proizvodne linije zapeljal milijonti Ford Transit.



18 Transit, ob katerem se cedijo sline

Leta 1977 so izdelali promocijskega Transita, ki je imel na zadku nameščeno pločevinko pijače s premerom 1,5 metra. Spektakularen zunanji videz je dopolnjevala skladna notranjost z ogledali, barom s koktajli, razkošnimi sedeži in disko razsvetljavo.

19 Dostavnik prihodnosti

Ford je leta 1979 naročil izdelavo konceptnega Transita s šestimi kolesi in dviznimi vrati, vizije dostavnikov prihodnosti.



20 Udobno čez drn in strn

Za podjetja, ki niso izbirala samo utrjenih poti, je Ford leta 1982 predstavil robusten model Transit 4x4 s povečanim odmikom od tal. Model je postal priljubljen pri komunalnih podjetjih in drugih uporabnikih, ki so cenili njegovo zmogljivost na vseh terenih.



21 Poslani na delo v rudnik

Nekatera vozila res garajo. Ti Transiti so svoje celotno delovno življenje vozili v rudniku soli v Cheshireu v Angliji, kjer so prevažali ljudi in eksplozive. Da so lahko prišli na svoje delovno mesto v rudniku, so morali vsakega Transita razrezati na dva dela, saj so jih lahko le tako spravili v dvigalo, nato pa so jih pod zemljo spet zvarili.

24 Leteči Transit

Ta Transit se ni ustrašil izgubiti tla pod nogami in je postal prvi dostavnik na svetu, ki je preskočil 15 avtomobilov. Kaskader Steve Matthews se je leta 1985 lotil tega izziva, s katerim je zbiral denar za raziskave pri zdravljenju raka.



26 Pazite se preveč pametnih sopotnikov

Ta barviti promocijski Transit je leta 1986 sedem dni in sedem noči krožil po novo zgrajeni londonski obvoznici M25.



27 Šest mesecev zakopan v snegu

Oktober 1985 je prebivalca Sevilje Juana Garcio na 3000 metrih nadmorske višine na gorskem prelazu ujel nenaden hud snežni metej. Zapustil je svojega Transita, ki je nato ostal zakopan pod petimi metri snega. Vrnil se je šest mesecev pozneje, spomladi, in bil presenečen, da je karoserija le rahlo poškodovana. Še bolj ga je presenetilo, ko je že ob prvem poskusu uspešno zagnal motor, da se je lahko s svojim Transitom varno odpeljal domov.



23 Superhitri Transit

Leta 1985, 14 let po predstavitvi originala, je Ford presenetil z modelom Supervan II. Ta je temeljil na drugem Fordovem avtomobilu iz Le Mansa, modelu C100, in ga je poganjal motor DFY Cosworth V8. Na dirkališču Silverstone v Veliki Britaniji je dosegel hitrost 280 km/h.



25 Na hitre počitnice

Transit je bil vedno odlično vlečno vozilo, a ta model je šel še korak dlje. S Supervanom II kot vlečnim vozilom je ta kombinacija leta 1985 podrla svetovni rekord v vleki prikolic z osupljivo hitrostjo 170 mph (skoraj 274 km/h).



29 Še hitrejša dostava s Transitom Supervan III

Osupljiva zgodba modela Transit Supervan je leta 1995 dočkala tretje poglavje, ko je izjemno zmogljivo dostavno vozilo dobilo novo karoserijo in enega najnovejših Fordovih 3,5-litrskih motorjev s 650 'konji' za dirke Grand Prix. To vozilo je ohranjeno v Fordovi zbirki Ford Heritage Collection, čeprav zdaj z 2,9-litrskim motorjem s 24 ventili Cosworth



28 Veliko hrupa v Transitovem svetu

Ta po meri izdelan avto velja za najglasnejšega Transita na svetu in ima skupaj 65 ojačevalcev in 61 basovskih 'globokotoncev', to pa zadošča za zvok z glasnostjo 155 decibelov, ki ga občutite s celotnim telesom, ne samo z ušesi.



30 Na spolzkih klancih

Transit modelnega leta 2006 je kupcem ponudil še več možnosti, saj je bil prvi dostavnik, ki je bil na voljo s pogonom na sprednja kolesa, pogonom na zadnja kolesa ali sofisticiranim novim inteligentnim sistemom pogona na vsa kolesa (AWD) – idealnim za zimske razmere ali obvladovanje brezpotij.

31 Ko čistim okna

V oglaševalski kampanji leta 2006 je bil Fordov najljubši dostavnik na polovici nebotičnika, voznik pa je čistil okna kar iz udobja kabine svojega Transita.



34 Transit sreča 'Kraljico Ringa'

Nekdanja nemška dirkačica Sabine Schmitz je navdušila javnost, ko je leta 2005 v televizijski oddaji BBC Top Gear s Transitom v le malce več kot 10 minutah prevozila progo dirkališča Nürburgring v Nemčiji. Dve leti pozneje je nastala ta fotografija, kjer sedi za volanom novega modela Transit SportVan.



37 Najbolje prodajani Custom

Kljub temu, da mu mnogi pravijo 'novi' Transit, je Transit Custom na trgu že od leta 2012, 13 let je bil najbolje prodajani dostavnik v Veliki Britaniji in je priljubljen v mnogih evropskih državah.



39 Rojen v ZDA

Leta 2014 so Transita prvič začeli prodajati v Severni Ameriki, kjer je nadomestil priljubljeni model Ford E-Series. Transite za ta trg proizvajajo v tovarni v Kansas Cityju v ZDA.

32 Pretegnite noge v v Transitu XXL

Leta 2006 je Ford ustvaril vrhunsko vozilo za prevoz potnikov – edinstveno podaljšano limuzino Transit XXL. XXL je bil dolg 7,4 metra in je imel štiri drsna stranska vrata ter sedem z usnjem oblaženih individualnih 'kapitanskih' sedežev z veliko prostora za noge in osebnim zaslonom za vsakega potnika.



35 Transit postane Jumbo

Najmočnejši in najzmoglivejši

Transit tistega časa je imel 3,2-litrski dizelski motor z 200 KM in je omogočal prevoz več kot dveh ton tovora – ne preseneča, da so ga poimenovali Jumbo.



38 Vitrina s trofejami

Do leta 2020 je Transit Custom osvojil več kot 25 nagrad v panogi, med drugim je postal tudi 'mednarodni dostavnik leta 2013'.



33 Velik dan za dobrodelnost

Ta napihljivi Transit se je pridružil priljubljenima filmskima junakoma Wallaceu in Gromitu, da bi na londonskem maratonu leta 2006 pomagal zbrati denar za otroško dobrodelno organizacijo.



36 Ekstremni pogoji

Transiti so med uporabo

izpostavljeni težkim pogojem, a zagotovo niso hujši od tistih, ki jih Ford sam izbira med razvojem vozila. Najnovejši Transit je tako prevozil 11 milijonov kilometrov – kar je enako 275 potovanjem okoli sveta – in se spopadel z ekstremnimi pogoji na štirih celinah, od arktične Finske do Doline smrti v Kaliforniji.



40 Transit milijonar

Voznik Transita Radek Nėmec iz Plzna na Češkem je obiskal lokalnega Fordovega trgovca z nenavadno pritožbo. Število prevoženih kilometrov na instrumentni plošči njegovega dizelskega Transita iz leta 2008 se je ustavilo pri 999.999 km. Rešitev je bila rabljena instrumentna ploščica, ki je Transitu omogočila nadaljevanje vsakodnevnih poti v Nemčijo in na Nizozemsko.

41 Zlati jubilej

V počastitev petdesete obletnice zvestega službovanja podjetjem po vsem svetu je v mesecih pred uradnim rojstnim dnevom Transita 9. avgusta 2015 po Veliki Britaniji potoval konvoj štirih zlatih Transitov.



44 Vrhunski pritisk

Aerodinamična zasnova

SuperVana 4.2 omogoča, da se pri hitrosti 240 km/h ustvari dve toni pritiska ob podlago.



47 To je Hovervan!

Transit se lahko spopade z vsemi vrstami cestnih razmer, toda kaj se zgodi, ko se soočite s poplavami ali neizogibnim prečkanjem reke? Ekipa BBC Top Gear je standardni dostavnik Transit opremila z dvema dodatnima motorjema s skupno močjo 600 KM in posebno obrobo. Tako se je lahko hitro prelevil iz cestnega vozila v vozilo na zračni blazini (hovercraft) in plul po vodi, toda kot pri mnogih pustolovščinah v seriji Top Gear, tudi tokrat ni šlo brez občasnih zapletov.



50 Čez puščavo

12.000 kilometrov čez severnoafriško puščavo? (Skoraj) brez težav za tega Transita, ki tekmuje na tem izjemno zahtevnem reliju.



42 Transit kot partner pri porodu

Mnogi so svoje življenje začeli v zadnjem delu reševalnega vozila Transit, a zagotovo izstopa zgodba Alfieja Kerra, ki je luč sveta ugledal v prostoru za noge. Njegova starša, Jess in Daniel, sta bila na poti v porodnišnico Furness General Hospital v Barrowu v Cumbrii, kamor pa nista prišla pravočasno, saj je bil Alfie prehitel.

45 Transit z zmerno močjo

Dizelski motor, vgrajen v prve Forde Transite, je razvil samo 43,6 KM. Najmanjša moč, ki je na voljo v današnjem dizelskem modelu Transit Custom, je 136 KM.



48 Kraljevska izbira

Ko je kraljevski par William in Kate bival na otoku Anglesey, sta za ohranjanje zasebnosti uporabljala belega Transita (fotografija ne prikazuje dejanskega vozila).



43 SuperVan 4.2 se povzpne na Pikes Peak

Ford E-Transit Custom je bil osnova za nadgradnjo SuperVan 4.2 s 1400 konjskimi močmi, ki jih razvijejo trije elektromotorji. Leta 2023 se je uspešno udeležil mednarodnega vzpona Pikes Peak International Hillclimb v Koloradu.



46 Najmočnejši proizvodni Transit doslej - z električnim pogonom

MS-RT Ford E-Transit Custom ima elektromotor z močjo, enakovredno 285 KM. To pomeni, da za več kot šest in pol krat presega dizelski motor z močjo 43,6 KM, ki je leta 1965 poganjal prve Forde Transite.



49 Pregon z dostavniki

Transit je nastopil v številnih celovečernih filmih, a ne prav pogosto v avtomobilskih pregonih. Na sliki je Michael Caine med snemanjem filma Četrti protokol leta 1987.





51 Transit pomaga v času krize

V letu 2020, ko bi Transit praznoval 55. rojstni dan, so bile vse proslave odpovedane zaradi pandemije covid-19. Zato je Ford Pro v Veliki Britaniji svojo floto Transitov s 131 vozili za predstavitvene namene in novinarje razporedil v 40 različnih organizacij, med njimi tudi deset reševalnih služb NHS (državne zdravstvene službe), da jim je tako pomagal pri delu.



54 Gor, gor in daleč stran

Replika letečega avtomobila, ki je nastopil v filmu Chitty Chitty Bang Bang, je izdelana na Transitovem podvozju.



57 Najbolj vroč Transit doslej?

Ekipa Ford Pro Special Vehicles prejema zelo nenavadne zahteve, med temi pa je bila zagotovo ena najbolj nenavadnih predelava dostavnika Transit v mobilno savno. Projekt so uspešno izvedli, pri tem pa so uporabili energijo iz E-Transitove baterije, notranjost so oblekli v les, posebna folija pa daje občutek lesa tudi na zunanji strani vozila.



52 Transit – preobrat v igri

Če ste kdaj igrali videoigro Forza Horizon 4, veste, da lahko med vozili izberete tudi model Transit Mk 1. Ustvarjalci igre so posneli kar 1000 fotografij dostavnikov iz Fordove lastne zgodovinske flote, da so ustvarili podrobno virtualno repliko vozila, vse do najmanjših podrobnosti, kot so vijaki na tečajih Transitovih vrat.



53 Driftanje

Hitre pospeške in drsenje skozi ovinke običajno povezujemo z močnimi osebnimi ali športnimi avtomobili, a ekipa Transit Center Motorsport ni pristala na odpoved tovrstni zabavi z dostavnikom, zato je ustvarila V8 Drift Bus. Po poročanju naj bi iz mirovanja do 100 km/h pospešil v 4,5 sekunde.



55 Transit kot vlačilec

Na Danskem je pristaniška uprava v Aarhusu svojemu E-Transitu namenila novo vlogo. Vozilo je opremljeno z dvema dodatnima elektromotorjema in pomaga pri 3300 privezih letno, tako da z vitlom pomakne tovorne ladje na ustrezno mesto ob pristaniku.



56 Transit za igričarje

2021 je Fordova ekipa za e-šport, Team Fordzilla, predelala Transita v vozilo za igre z igralnimi konzolami Xbox in ga prilagodila za dostop z invalidskim vozičkom, da ga lahko uporabljajo tudi ob obiskih otroških bolnišnic.

58 Mobilni kino

2013 so vozilo Ford Transit Custom predelali v mobilni kino in ga uporabili za predvajanje neodvisnih filmov na filmskem festivalu v Cannesu. Zadnja vrata so se odprla in razkrila zaslon, na katerem so si tisti, ki niso imeli dostopa do uradnih projekcij, lahko ogledali nekatere bolj nišne filme.



59 Konceptni avtodom

Transit Custom je priljubljen za predelavo v avtodom, če pa si želite nekaj drugačnega, vas bo morda pritegnila ta študija nemškega podjetja za predelave Loder1899 s kompletom za dvig podvozja, 18" kolesi in ogromnimi pnevmatikami. Za razsvetlitev slabše osvetljenih območij je na strehi 8 dodatnih žarometov.

60 Monster Transit

2005 je britanski Fordov trgovec Transita predelal v 'monster truck' polne velikosti. Vozilo je opremil z osmi ameriškega vojaškega vozila za prevoz osebja in avtomatskim menjalnikom iz londonskega avtobusa. Tehtal je kar šest ton in pol.

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





**AKCIJA
ODPRODAJE
ZALOG**

5

**LET JAMSTVA
BREZ OMEJITVE
KILOMETROV**

POSELJE NAŠ ŠPORT



Gospodarska vozila Ford

Številka 1 med znamkami gospodarskih vozil v Evropi, ki ponuja najširšo paleto vozil za uporabnike vseh vrst in velikosti.

S 5 leti jamstva brez omejitve kilometrov, so na voljo v povsem električni, priključno hibridni in dizelski različici.



PRO™

Akcija za izbrana vozila iz zaloge velja do 30. 11. 2025 oziroma do razprodaje zalog. Ob nakupu vozila prejmete 2-letno tovarniško garancijo, ki ji sledi 3-letno podaljšano jamstvo +3 Ford Protect. Slika je simbolna. Vozila lahko vsebujejo opremo za doplačilo. Za napake v tisku ne odgovarjamo. Več informacij je dostopnih na www.ford.si. Summit motors, Flajšmanova 3, Ljubljana.