

Srečno 2026



PREDSTAVITEV
Renault Trucks E-Tech T



INTERVJU
Jože Pšeničnik



PREDSTAVITEV

Mercedes-Benz Actros & Arocs SLT



REPORTAŽA

Logistika Formule 1



PREDSTAVITEV

MAN eTGL



PRILOGA

Logistika magazin

VESELE PRAZNIKE!



So poti, ki vodijo v nove kraje.
So poti, na katerih se marsikaj doživi,
in so poti, ki vodijo v nova spoznanja in v srca ljudi.
Hvaležni smo, da ste del naše poti in da nam zaupate,
da vas na vaših poteh spremljajo naša vozila.

Naj bo leto 2026 polno varnih kilometrov, novih
priložnosti in srečnih prihodov na cilj.

Ekipa MAN Truck & Bus Slovenija

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.

Hitro reševanje problemov

Evropa je pred skoraj štiridesetimi leti začela omejevati škodljive izpuste – takrat so se rodile tako imenovane Euro norme, ki so z leti postajale vse strožje. Večina emisij, katerih največje vrednosti so omejene z normami, se je v teh letih, od prve Euro 0 do današnje Euro 6, zmanjšala za več kot 10-krat, trdni delci pa za kar 40-krat.

Kljub strogim predpisom in zahtevam, ki jih morajo izpolnjevati proizvajalci novih vozil, pa se v vsem tem času ni kaj dosti premaknilo na področju preverjanja, ali tudi rabljena vozila še izpolnjujejo predpisane zahteve. To so številni izkoristili – prve zlorabe sistema SCR so se začele dogajati že leta 2005, ko so prišla na trg prva vozila Euro 4 in 5, ki so za čiščenje izpušnih plinov uporabljala reagent AdBlue. Njegova dobavljivost je bila takrat še težavna, in zato se je marsikdo znašel v situaciji, da mu je na poti zmanjkalo reagenta, a glej ga zlomka, tovornjak je deloval normalno naprej. Spet drugi so ugotovili, da lahko v rezervoarje namesto reagenta AdBlue natočijo kar vodo, in to prav tako ne bo imelo vpliva na delovanje vozila. Na to se je odzvala Evropa in od proizvajalcev zahtevala, da vozila opremijo s senzorji NOx, ki bodo zaznali povečan nivo škodljivih snovi v izpustu kot posledico nedelovanja SCR-katalizatorja zaradi praznega rezervoarja reagenta AdBlue. V takšnem primeru pa se je motorna moč elektronsko omejila (zmanjšala), da bi na ta način voznika prisilili k temu, da napolni rezervoar. A črni trg je hitro ponudil rešitev v obliki emulatorjev, ki prelisčijo elektroniko vozila. Gre za elektronsko napravo, ki se vgradi v vozilo, njena osnovna naloga pa je, da elektronskim možganom vozila pošilja podatke, kot da sistem čiščenja izpušnih plinov SCR deluje normalno (čeprav ne), in tako ne pride do zmanjšanja moči motorja.

Z reportažami smo tudi novinarji že pred skoraj desetimi leti opozarjali na to problematiko in težave nadzornih organov pri odkrivanju tovrstnih manipulacij, ki povzročajo nelojalno konkurenco med prevozniki, škodijo okolju in oškodujejo upravljalca cest s plačevanjem ugodnejše cestnine. Sedaj je Evropska unija končno pripravila rešitev v obliki spremenjenih pogojev za izvajanje tehničnih pregledov, ki bodo morali vključevati tudi meritve izpušnih emisij za tovorna vozila. Rok uvedbe bo sicer najpoznejše čez štiri leta, ki jih lahko dodamo desetim, odkar je ta problematika že poznana, pa smo na skoraj 15 letih – ja, tudi tako hitro se v Evropi lahko rešujejo problemi.

Ob koncu leta se zahvaljujemo bralcem in partnerjem za vašo zvestobo in vam v letu 2026 želimo veliko srečnih kilometrov.

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.



26 Predstavitev: Renault Trucks E-Tech T



30 Reportaža: Logistika Formule 1



58 Test: Ford Transit Custom Trail

8 Novice: Slovenija in svet

48 Reportaža: Solutrans Lyon 2025

16 Predstavitev: Mercedes-Benz Actros & Arocs SLT

50 Pravni nasveti: Razmerje pošiljatelj–prevoznik

22 Predstavitev: MAN eTGL

52 Intervju: Jože Pšeničnik

26 Predstavitev: Renault Trucks E-Tech T

58 Test: Ford Transit Custom Trail

30 Reportaža: Logistika Formule 1

62 OZS

36 Vozili smo: Mitsubishi Fuso Canter 9C18

64 Goodyear na reliju Dakar 2026

42 Predstavitev: Vip prevozi

66 Retro: Mercedes-Benz 911 Kurzhauber

Otokar



2026



*Vesel božič in srečno novo leto
vam želi ekipa*

CORDIA



SPOŠTOVANI PARTNERJI, CENJENE STRANKE!

Vrti se zemlja okoli sonca, vrtijo se volan in kolesa
in odvirtelo se je še eno leto.

V tem letu smo skupaj z vami vaša kolesa vrteli tudi mi.
Hvala, ker ste nam zaupali in dovolili, da vas spremljamo
na vaših poteh.

Naj se v novem letu vse vrti v pravo smer,
naj se na kolesu sreče zavrti vaša številka in
naj vas uspeh ponese daleč - z jasnim ciljem
in polnim rezervoarjem navdiha.

Želimo vam srčno praznovanje in srečno, zdravo in uspešno novo leto!
Vaš Autocommerce – partner, ki mu lahko zaupate!

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Autocommerce, d.o.o.,

Baragova ulica 10, 1000 Ljubljana, T: 01 588 35 00,

E: info@autocommerce.si, www.mercedes-benz-trucks-autocommerce.si





PETROL

Prve ultrahitre polnilnice za električne tovornjake v Sloveniji

Petrol je na avtocestnem prodajnem mestu Lukovica jug postavil prvi polnilni park v Sloveniji, ki združuje ultrahitre polnilnice za električna tovorna vozila in visokozmogljiva polnilna mesta za osebna električna vozila. Postavljeni sta dve polnilnici moči najmanj 350 kW za težka vozila in šest polnilnih mest moči 150 kW za osebna vozila, ki so prilagojena tudi za voznike s posebnimi potrebami.

Polnilni park je sofinanciran v okviru evropskega projekta MULTI-E in CROSS-E iz Instrumenta za povezovanje Evrope (CEF). Nova infrastruktura zapolnjuje pomembno vrzel na slovenskem delu omrežja TEN-T. Voznikom osebnih električnih vozil omogoča hitrejša potovanja brez čakalnih dob, hkrati pa prvič v Sloveniji prinaša polnilne kapacitete za električna tovorna vozila neposredno ob avtocesti, dostopne z obeh smeri in 24/7.

Kot je izpostavil Marko Ninčević, član uprave Petrola, zadolžen za področje energetske tranzicije in oskrbovalne verige, je Petrolova vizija e-mobilitnosti jasna:



Gorenc®

STROJI Z DOBRIM IMENOM

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

Obnova (peskanje, lakiranje) kamionskih platišč

Pred obnovo



Po obnovi



FORD

Ranger plug-in hibrid zapeljal v Slovenijo

Na slovenske ceste je zapeljal Ford Ranger s priključno-hibridnim pogonom, ki je pred kratkim osvojil mednarodno nagrado pick-up award 2026/2027. Novi Ford Ranger Plug-in Hybrid (PHEV) se ne ustraši nobene naloge, saj zagotavlja vse zmogljivosti najbolje prodajanega pickupa v Evropi, prvič pa je na voljo z naprednim hibridnim pogonskim sklopom, ki omogoča uporabo električne energije na cesti in na delovišču. Bencinsko-električna hibridna tehnologija Rangerja PHEV omogoča vožnjo do 43 kilometrov brez izpušnih plinov in nižje stroške lastništva ob enaki zmogljivosti vleke, prevoza tovora in terenske vožnje, ki jo evropski kupci pickupov pričakujejo od vsestranskega poltovornjaka, ki jim že več kot četrto stoletje pomaga pri opravljanju dela. Ranger PHEV je pri nas na voljo v odlično opremljeni različici Wildtrak, obenem pa med Rangerji prvič uvaja sistem Pro Power On Board, ki neposredno iz vgrajene baterije z močjo do 6,9 kW napaja orodja in opremo za delo in zabavo.

Cena Rangerja PHEV Wildtrak se, brez popustov, začne pri 59.350 evrih (z vključenim DDV).





ustvariti trajnostni ekosistem, ki povezuje ljudi, tehnologijo in okolje. »Prvi kombinirani ultrahitri polnilni park za lahka in težka električna vozila v Sloveniji ni le tehnološka novost. Je prototip prihodnjih prodajnih mest Petrola. Energija za mobilnost ni enodimenzionalna, zato povezujemo različne vire energije v pametne in dostopne rešitve, ki podpirajo izbiro voznikov. Z električno mobilnostjo ter proizvodnjo in upravljanjem obnovljivih virov energije gradimo okolje, v katerem bo čista energija dosegljiva kadarkoli in kjerkoli.«

Ambiciozni načrti za leto 2026

Petrol leto 2025 zaključuje z dobrimi rezultati, v prvih devetih mesecih je bilo prek mreže 1.150 polnilnih mest prenesenih 6 GWh energije iz obnovljivih virov, več kot 3.400 novih uporabnikov pa je začelo uporabljati njihove storitve. Na omrežju TEN-T se zaključujeta še dva nova parka, pri Ivančni Gorici in Arnovskem gozdu, kjer bodo na voljo polnilnice za lahka in težka električna vozila.

V letu 2026 Petrol načrtuje gradnjo vsaj dvajsetih dodatnih polnilnih parkov na avtocestah ter postavitve novih visokozmogljivih polnilnic v regiji, s čimer podpira razvoj zelenih prometnih koridorjev in voznikom zagotavlja zanesljivo polnjenje.

V pripravi so nova partnerstva za gostujoče polnjenje po Evropi, napredni paketi storitev polnjenja ter rešitve z baterijskimi hranilniki in upravljanjem energije.

PLANEN
PONJAVE VRHUNSKE KVALITETE

IZDELAVA IN
POPRAVILO
PONJAV

*Ekipa Planen Vam želi vesele božične praznike,
ter srečno in uspešno novo leto*

2026



www.planen.si

tel.: +386 4 50 20 800

LPP

V Ljubljano zapeljali prvi avtobusi na vodik

Na Kongresnem trgu v Ljubljani so dan pred mednarodnim dnevom trajnostnega prometa predstavili nove avtobuse Ljubljanskega potniškega prometa (LPP) na vodikov pogon, katerih nakup sofinancira Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE).

Vozila, polepljena z motivom podnebnih črt, javnosti sporočajo nujnost podnebnega ukrepanja in predstavljajo prvi korak k uvajanju te tehnologije v mestni javni potniški promet v Sloveniji. Podnebne črte so vizualni prikaz naraščanja globalnih temperatur, ki opozarjajo na posledice podnebnih sprememb.



Minister za okolje, podnebje in energijo Bojan Kumer je poudaril, da so vozila na vodikov pogon del prizadevanj za razogljičenje prometa, ki ostaja največji vir toplogrednih plinov v Sloveniji. Izpostavil je: »Novi avtobusi na vodikov pogon so korak v smer, ki jo slovenski promet nujno potrebuje – v smer razogljičenja. Če želimo doseči podnebno nevtralnost, se moramo vprašati, kako se premikati brez izpustov. Naša naloga je, da ljudem ponudimo javni prevoz, ki ga bodo izbrali, ker jim omogoča boljšo izkušnjo kot vožnja z osebnim avtomobilom.«

V letih 2023 in 2024 je bilo občinam v okviru Podnebnega sklada zagotovljenih 40 milijonov evrov za nakup brezemisijev avtobusov in kombijev. Pretekli teden je bil objavljen nov razpis v višini 45 milijonov evrov, ki občinam



omogoča nova naročila brezemisijevih vozil. Minister Kumer je na predstavitvi povabil vse občine, naj izkoristijo sredstva, ki so na voljo, ter posodobijo javni potniški promet, da bo ta tudi drugod po Sloveniji bolj udoben, učinkovit in, kar je ključno, brez emisij.

Podžupan Mestne občine Ljubljana Boštjan Koritnik je poudaril pomen trajnostnih ukrepov: »Občina mora na eni strani zagotoviti ustrezno infrastrukturo, hkrati pa narediti vse, da bodo alternative za trajnostno mobilnost na voljo.« Ob tem je dodal, da bodo avtobusi na vodikov pogon pripomogli k čistejšemu in prijetnejšemu mestu.

Namestnik direktorja LPP Rok Vihar je izpostavil pomen nove faze razvoja mestne mobilnosti: »Vstopamo v novo fazo razvoja javnega potniškega prometa v Ljubljani. V prihodnjih letih bomo kot del Misije 100 podnebno nevtralnih in pametnih mest odločnejše uvajali sodobne in trajnostne rešitve. Začenjamo prevoze z avtobusi na vodikov pogon, kar je pomemben mejnik na poti k brezemisijevski mobilnosti in ključen korak k dolgoročni podnebni nevtralnosti našega sistema.«

Podnebne črte na avtobusih so znanstveno utemeljen prikaz segrevanja planeta. Barvni prehodi od modrih do izrazito rdečih odtenkov ponazarjajo dvig globalnih temperatur in delujejo kot vsakodnevno opozorilo na posledice podnebnih sprememb ter pomen ukrepanja.



VAŠ PARTNER, ZA VEČJO VARNOST NA CESTI Z NEVARNIM BLAGOM

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



modra številka
080 80 19

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

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



Skupaj rišemo uspešne poti. Tudi v 2026.

Naj bo novo leto polno varnih poti in zanesljivih prevozov.
Hvala za zaupanje – skupaj bomo tudi v novem letu
poskrbeli za brezskrbne kilometre.

Ekipa PRIGO



Mercedes-Benz



THERMO KING



MICHELIN

SCANIA

Električni tovornjak v rudniku

Scania in LKAB poglobljata sodelovanje za nadaljnjo elektrifikacijo rudniškega prometa. V rudniku LKAB v Malmbergetu na severu Švedske je začel obratovati nov, popolnoma električni težki prekusnik 8x4 z dvema krmiljenima sprednjima osema – gre za prvo takšno Scania na svetu.

Vozilo, poimenovano 'Sleipner' po Odinovem legendarnem osemnogem konju, simbolizira moč, inovativnost in zanesljivost. Je tudi prvi Scaniin električni tovornjak, opremljen z dvema krmiljenima sprednjima osema, razvit na modularni električni platformi podjetja, ki zagotavlja večjo zmogljivost prevoza težkih tovorov in stabilnost na zahtevnih rudniških cestah. »Če bo delovalo po pričakovanjih, bomo imeli popolnoma brezfosilno rešitev za prevoz jalovine v resnično zahtevnih rudarskih operacijah,« pravi Peter Gustavsson, vodja projekta za elektrifikacijo mobilnih strojev pri LKAB. Glede na to, da LKAB letno prepelje več kot 5 milijonov ton jalovine, bodo prihranki CO₂ znatni.

Nova generacija električnih rudarskih tovornjakov

Sleipner je zasnovan za komunalni in rudniški segment, saj prevaža jalovino iz nakladalne postaje do mesta zasipavanja v Tingvallskullegu – pot je dolga približno 5 kilometrov z višinsko razliko 250 metrov. Polno naložen tovornjak tehta 60 ton, od tega je 38 ton tovora.

Vozilo, ki ga poganjata dva baterijska sklopa MP20 s skupno nameščeno kapaciteto 416 kWh in 400 kilovatni elektromotor EM C 1-4, v celoti nadomešča svoj dizelski ekvivalent z notranjim zgorevanjem. Dokazuje, kako lahko preizkušena električna tehnologija zdaj izpolnjuje ekstremne

zahteve težkih rudniških aplikacij.

Novo vozilo gradi na izkušnjah s popolnoma električnim težkim prekusnikom Scania 6x4, ki v Malmbergetu uspešno obratuje od leta 2022. Stranke, ki so pripravljene preizkusiti inovativne rešitve, kot je LKAB, tesno sodelujejo s Scania pri testiranju in izpolnjevanju novih elektrificiranih rešitev v realnih pogojih uporabe.



VODIK

Dostava vodika s tovornjaki na vodik

Podjetje Air Liquide je sporočilo, da bodo za dostavo vodika na Nizozemskem začeli uporabljati tovornjake s pogonom na vodik. Uporabljali bodo tovornjake MAN hTGX, ki so opremljeni z motorjem z notranjim zgorevanjem na vodik. Kot je sporočil Air Liquide, bosta prva dva tovornjaka MAN hTGX v upravljanju lokalnega logističnega partnerja, podjetja Schenk Tanktransport, ki je vodilni akter na področju trajnostne logistike v državah Beneluxa. Tovornjaka bosta vključena v obstoječe distribucijsko omrežje Air Liquide, in boste nadomestila konvencionalna vozila z dizelskim pogonom. Ta nova flota bo dobavljala vodik strankam na širšem območju Rotterdama. Z uporabo vodika kot vira goriva bo Air Liquide zmanjšal svoje emisije CO₂ v tej regiji.



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 Nemške železnice naročile 3.000 avtobusov

MAN Truck & Bus je bil izbran za glavnega dobavitelja v največji pogodbi za avtobuse v zgodovini podjetja Deutsche Bahn (DB). Z Deutsche Bahn je bil sklenjen okvirni sporazum za več kot 3.000 avtobusov za obdobje od 2027 do 2032.

Precejšen delež dobavljenih avtobusov bo v celoti električnih – močan signal za trajnostno mobilnost v lokalnem javnem prevozu in mejnik za elektromobilnost v Nemčiji. Partnerstvo med podjetjema traja od leta 2010 in je eno izmed najuspešnejših sodelovanj na svetovnem avtobusnem trgu. V zadnjih 15 letih je bilo podjetju Deutsche Bahn dobavljenih skoraj 5.000 avtobusov MAN, ki zdaj zanesljivo delujejo v mestnem in medkrajevnem prometu. Z novim okvirnim sporazumom, ki sodelovanje znatno širi, lahko Deutsche Bahn zdaj izbira med široko paleto vozil. Avtobuse bo po vsej Nemčiji uporabljala hčerinska družba DB Regio AG.

PETRANS

Petrans z jasnim pogledom naprej v novo poslovno leto

Podjetje Petrans je leto sklenilo s tradicionalnim novoletnim srečanjem, na katerem so se v sproščenem in kolegialnem vzdušju zbrali poslovni partnerji in sodelavci. Dogodek je bil priložnost za pregled preteklega leta, krepitev odnosov ter zahvalo vsem, ki s svojim delom soustvarjajo uspešno zgodbo podjetja. V ospredju večera je bila zahvala zaposlenim za njihovo predanost, strokovnost in zavzetost, ki so ključni dejavniki stabilnega razvoja podjetja v dinamičnem okolju transportne in logistične panoge. Posebno pozornost je direktor namenil tudi dolgoletnim partnerjem, s katerimi Petrans gradi zanesljiva in dolgoročna sodelovanja.

Direktor podjetja Peter Katrašnik je v svojem nagovoru poudaril, da je bilo leto polno izzivov, hkrati pa tudi pomembnih dosežkov. Ob tem je izpostavil pomen timskega dela in zupanja, ki omogočata nadaljnjo rast in razvoj podjetja. Po



njegovih besedah Petrans v novo leto vstopa z jasno vizijo in pozitivno energijo. Novoletno srečanje je tako predstavljalo simboličen zaključek leta in hkrati uvod v nove projekte, izzive in sodelovanja, ki podjetje čakajo v letu 2026.

VESELE BOŽIČNE PRAZNIKE IN USPEŠNO NOVO LETO!

KÖGEL
BECAUSE WE CARE



PETRANS
Avtocesta 226, SI-1000 Ljubljana

VAŠ KÖGEL PARTNER
V SLOVENIJI

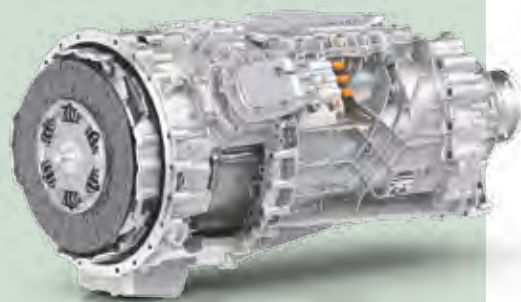
ZF

ZF TraXon 2 Hybrid zmanjšuje porabo goriva

ZF je skupaj s člani nemškega združenja BGL preizkusil novi menjalnik TraXon 2 s hibridnim modulom in poudarja, da lahko njegova uporaba občutno zmanjša porabo goriva, s tem pa tudi stroške in emisije. Novi hibridni sistem ZF je pokazal velik potencial za zmanjšanje porabe goriva v realnih pogojih in lahko deluje kot

tako imenovani polni hibrid ali priključni hibrid. TraXon 2 Hybrid je mogoče vgraditi v različne konfiguracije vozil, kombinirati pa ga je mogoče tudi z različnimi vrstami goriva – dizelskim gorivom, HVO, CNG/LPG ali vodikom v motorjih z notranjim zgorevanjem. Potencial za zmanjšanje porabe oziroma emisij CO₂ je do 47 % pri prevozu na dolge razdalje in do 73 % pri distribuciji, če se uporablja kot priključni hibrid z rednim polnjenjem baterije.

Osnova te rešitve je dobro znani menjalnik TraXon 2 za težka tovorna vozila, z vgrajenim elektromotorjem, ki je nameščen med sklopko in menjalnikom, pri čemer je prek planetarnega zobnika povezan z vhodno gredjo menjalnika. Tehnično gledano gre za vzporedni hibrid, pri katerem lahko oba motorja (dizelski in električni) poganjata vozilo neodvisno ali skupaj, pri čemer elektromotor polni baterije z regenerativnim zaviranjem.



ZF poudarja, da uporablja električno arhitekturo, ki deluje z napetostjo med 600 in 800 V, medtem ko ima elektromotor neprekinjeno moč 190 kilovatov in »bistveno višjo« konično moč. Da bi bil hibrid smiselni, je potrebna tudi visokonapetostna baterija, vendar ZF še ne navaja nobenih informacij o njeni zasnovi, tj. o zmožljivosti, masi ali zmožljivostih polnjenja.



Merry Christmas



Vam in vašim družinam želimo vesele
božične praznike in obilo sreče v prihajajočem letu

Vaš asko Team

asko 
international insurance broker

Vesel božič in srečno
novo leto 2026 vam želi ekipa

TCL trading
trgovina in zastopstvo d.o.o.

HO
HO
HO

SEASON'S
Greetings



 **KRONE**

MARTIN KRPAN



Tako kot se sumo borci v ringu praviloma borijo z nasprotnikom velikih dimenzij in mase, se tudi Mercedesova težkokategornika Actros in Arocs SLT na cesti spopadata s tovari velikih dimenzij in mas.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Boštjan Paušer, Daimler Truck

Izredni prevozi so vedno privlačni, po eni strani zaradi tovorov, ki jih prevažajo, pa naj si gre za razkošno jahto ali industrijsko opremo velikih dimenzij in mas, po drugi strani pa zaradi zmogljivih

vozil, ki poskrbijo za premikanje tovrstnih kompozicij.

Ob nedavnem obisku Mercedesove tovarne Custom Tailored Trucks (CTT) v francoskem Molsheimu, ki je specializirana za prede-

lave vozil, smo lahko podrobneje spoznali ponudbo modelov Actros in Arocs v izvedbi SLT, ki je namenjena tistemu pravemu težkemu segmentu transporta, pri katerem se skupne mase merijo v trimestnih številkah.



DVA MOTORJA IN DO 625 KONJSKIH MOČI

Tovornjake serije SLT je sprva poganjal le en motor, vrstni šestvaljnik prostornine 15,6 litra, ki je z novimi modeli, pred dob-

rimi desetimi leti, nadomestil stare V8 motorje. Pozneje se mu je v ponudbi pridružil tudi manjši 12,8-litrski vrstni šestvaljnik, a le z največjima dvema močema (510 in 530 konjskih moči). Oba motorja sta opremlje-

na z visokotlačnim vbrizgom goriva X-Pulse preko skupnega voda. Večji motorji, ki prevladujejo pri teh specialnih vlačilcih, ponujajo 517, 578 in 625 konjskih moči ter do 3.000 Nm maksimalnega navora in to od



V tovarni v Molsheimu dodajo drugo os in na vozilo vgradijo vse ostale specialne komponente, kot je stolp za kabino, vlečna sklopka, hidravlični sistem za napajanje prikolice...

1.100 vrtljajev dalje. Motor deluje zelo mirno in tiho, s čimer dobro skriva zalogo moči, ki jo lahko ponudi vozniku, ko je treba premikati velike tovore.

Menjalnik je avtomatiziran PowerShift 3, ki pa za razliko od tistega klasičnega, ki ga poznamo iz Actrosov, v izvedbi SLT ponuja 16 prestavnih razmerij – no, za manj-

še dovoljene skupne mase je mogoče opcijsko izbrati tudi 12-stopenjskega. Največji tehnični biser pogonskega sklopka pa je inovacija iz hiše Voith – govorim o tako imenovani turboretarder sklopki. Edinstvena rešitev na trgu namreč združuje hidravlično sklopko in hidravlični retarder, pri čemer se uporablja tako pri speljevanju z mesta kot tudi pri zaviranju z retarderjem.

NATANČNO MANEVRIRANJE

Modele SLT smo že pred časom lahko preizkusili v različnih pogoji na nekdanjem vojaškem poligonu, kjer smo začeli s tesnim manevriranjem, pri katerem so natančni in nesunkoviti premiki izredno pomembni, hkrati pa je hitrost vožnje minimalna, pogosto občutno počasnejša od človeške hoje. Za tovrstne situacije, je mogoče s stikalom na armaturi vključiti funkcijo manevriranja, ko se vozilo samodejno premika v zeleni smeri, voznik pa hitrost vožnje uravnava s stopalko zavore – podobno, kot če bi bilo vozilo opremljeno z Wandlerjevo sklopko, le da ni skrbi s pregrevanjem. Sledila je vožnja preko umetno ustvarjenega robnika, saj morajo izredni prevozi na



Za kabino se nahaja stolp z rezervoarjem za gorivo in zmogljivim hladilnim sistemom, tam pa so lahko tudi rezervoarji za zrak ter hidravlični sistem za napajanje prikolice.



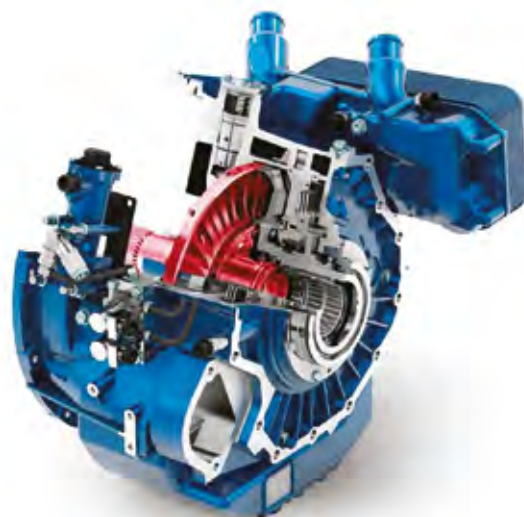
Hladilni sistem je lahko opremljen tudi s hladilnikom dizelskega goriva.

svoji poti pogosto ubrati večje radije skozi križišča, kar pomeni vožnjo preko prometnih otokov ali pločnikov. Tudi to je SLT, natočen z deli dvigala skupne mase 105 ton, zmožen, kljub temu da je bil naš 'umetni' leseni robnik, zaradi dežja namočen in zelo spolzek.

170 TON IN 'PANZERRING'

Vrhunec preizkusa je bila vožnja kompozicije skupne mase 170 ton. Podali smo se na betonsko preizkusno progo nemške vojske v Münsingenu. Nekdanje vojaško oporišče zgrajeno leta 1896, vključuje t. i. Panzer ring, katerega krog je dolg 38 kilometrov. Na njem so nekoč preizkušali tanke in oklepne, ter za njihovo vožnjo usposabljali vojake, danes pa ga za preizkušanje uporabljajo predvsem proizvajalci vozil.

Ker sama proga vključuje tudi zelo strme klance, smo je prevozili le del – 170 ton namreč, kljub 625 konjičem pod kabinami zahteva svoj hitrostni davek, ko pride do klancev. Vseeno smo jih premagovali s povprečno hitrostjo okoli 9–10 km/h, morda sliši malo, a vendarle govorimo o 170 tona in le enem vlečnem vozilu! Actros SLT je to hitrost brez težav vzdrževal in tudi spusti mu niso predstavljali prevelikega zalogaja. Večinoma smo se spuščali v šesti prestavi in zavirali z retarderjem, vgrajenim v turbo-retarder sklopko, ki nudi 476 konjskih moči zavorne moči, v pomoč pa je bila še motorna zavora z zaviralno močjo 646 konjskih moči. Le občasno je bilo treba retarderju pomagati z delovnimi zavorami – po navadi je zadoščal že pritisk na stopalko za sekundo ali največ dve. Voznik je tako lahko ves čas vožnje na varni strani, brez vsakršnih skrbi, da bi prišlo do pregretja zavor in zaradi zmogljivega hladilnega sistema za kabino tudi olja. Hladilni stolp za kabino vključuje elemente iz avtobusnega programa, tako



Turbo-retarder sklopka proizvajalca Voith združuje hidravlično sklopko in hidravlični retarder, pri čemer se uporablja tako pri speljevanju z mesta kot tudi pri zaviranju z retarderjem.

so zmanjšani stroški razvoja in proizvodnje, servisne delavnice pa nimajo težav z zalogo rezervnih delov.

SPELJEVANJE V KLANCU

Modeli SLT zmorejo speljati z mesta pri skupni masi 250 ton na do desetodstotnem klancu. V takšnih situacijah se še posebej izkaže turboretarder sklopka. Mi smo se z našo 170-tonsko in dobrih 22 metrov dolgo kompozicijo ustavili na klancu, nič posebnega boste rekli, a na mestu nismo stali s pritiskom zavor, temveč smo zaustavitev nadzorovali s stopalko plina.



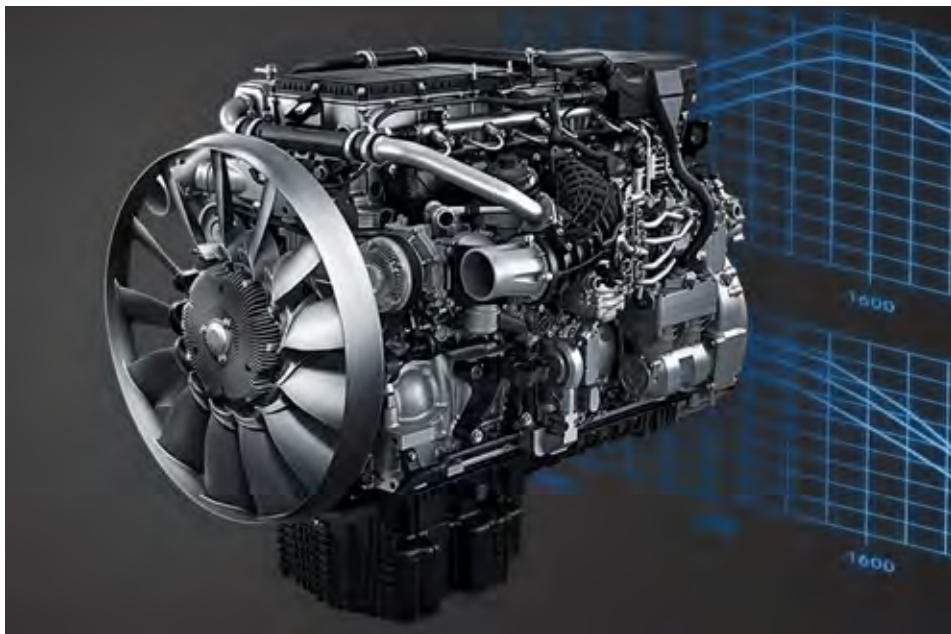
Robustne listnate vzmeti omogočajo delo v najzahtevnejših pogojih, šasija pa je dodatno ojačana.



Glede na pogoje uporabe se prilagaja izbira gum, na voljo je tudi povečan razmak med dvojnimi gumami.



Za razliko od klasičnih vlačilcev, modeli SLT vozniku ponujajo tudi prilagojen program delovanja avtomatiziranega menjalnika z imenom 'heavy'.



Pri modelih SLT so najbolj priljubljeni 15,6 litrski vrstni šestvaljniki z močjo do 625 KM in 3.000 navora.

Minimalni premiki naprej in nazaj v samem klanecu, kakor tudi stanje na mestu, vse to z natančnim doziranjem plina. Pri običajni lamelni sklopki bi že po nekaj sekundah zasmrdelo po potrebnem popravilu, medtem ko bi pri Wandlerjevi sklopki sčasoma prišlo do pregretja. No, z Voithovo turboretarder sklopko teh težav ni. Voznik se dobesedno lahko igra s pomikanjem kompozicije, medtem ko hladilni sistem opravi svoje delo hlajenja olja.

Tudi ko voznik spelje z mesta, pospeševanje ni noben problem, motor preseneti s svojim navorom, saj vleče v klanec že od 1.000 vrtljajev dalje. Avtomatiziran menjalnik PowerShift 3 je pri takih obremenitvah priporočljivo prestaviti v program 'heavy', prestavljanje je tako še hitrejše in se brez težav izvaja tudi v klanecu.

TEHNIKA IMA SVOJO CENO

Zanimiv je podatek, da je turboretarder sklopko od kombinacije klasične lamelne sklopke in retarderja težja le za 70 kilogramov, pri čemer je od Wandlerjeve sklopke lažja 80 kilogramov in tudi kompaktnjših dimenzij.

Razvoj turboretarder sklopke in prilagajanje za potrebe modelov SLT je v sodelovanju Voitha in Mercedesa potekal kar tri leta in povsem razumljivo je, da ima takšna tehnika tudi svojo ceno. Na seznamu opreme naj bi njena postavka znašala okoli 20 tisoč evrov, morda se sliši veliko, a upoštevajoč, da vključuje tudi retarder, doplačilo ni več tako veliko. Ko pa začnete računati prihranke pri stroških vzdrževanja, ki jih prinaša speljevanje brez vsakršne obrabe in dodate še večjo varnost in močno olajšano delo voznika, pa je smotrnost izbire na dlani. ■

Do tisoč ton skupne mase

Modeli SLT so sedaj sicer serijsko na voljo za prevoze do skupne mase 500 ton, a ker imajo nekateri prevozniki zahteve po še večjih skupnih masah, je, z dodatnimi predelavami, mogoče doseči kar tisoč ton.

Takšnega Arocsla SLT 4463 AS 8x6 z največjo dovoljeno skupno maso 1.000 ton so izdelali v Molsheimu v sodelovanju z zunanjim partnerjem, podjetjem Paul. V tovarni CTT v Molsheimu so vozilo opremili z vodilno osjo z razbremenitvijo za pomoč pri speljevanju. Poleg tega so vgradili specialno sedlo ter vlečni sklopki za težka vozila spredaj in zadaj. Dodali so še tako imenovan stolp za kabino z dodatnim hladilnim sistemom, 900-

litrski rezervoar za gorivo, vključno s hladilnikom goriva, in hidravlični sistem za krmiljenje prikolice.

Ekipo za predelavo v podjetju Paul je nato 2,3 metra široko kabino StreamSpace zamenjala z 2,5 metra široko kabino BigSpace. Zamenjava kabine je pomenila, da je bilo treba prilagoditi vso notranjo opremo, kot so armaturna plošča, postelja in predali. Da ne bi presegli dovoljene skupne višine štirih metrov, so sprednji del vozila znižali, v pod kabine pa vgradili majhen motorni tunel. Poleg tega je Paul namestil dodaten stolp s shranjevalnimi zaboji za kabino in namestil balastno plo-

ščad. Skupno so v podjetju Paul na tovarnjaku namestili ali zamenjali približno 9.500 delov.



Skupaj močnejši.

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

Kartica za gorivo & varnost

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

Cestninske storitve

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

Telematika

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

Vračilo davkov

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

Trajnostna mobilnost

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

Skenirajte QR kodo za več informacij

+386 1 777 95 89

prodaja@eurowag.com

Go far. / eurowag.com





ELEKTRIČNI LEVČEK

Na sejmu Solutrans 2025 v Lyonu je MAN Truck & Bus predstavil novo različico svojega električnega tovornjaka eTGL, posebej zasnovanega za izolativne nadgradnje. To pomeni, da 12-tonski tovornjak zdaj omogoča tudi lokalno brezemisijski in zelo tih distribucijski prevoz blaga s temperaturno uravnavanim režimom, kot so živila.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: MAN Truck & Bus

Visokonapetostni vmesnik omogoča napajanje agregata nadgradnje neposredno iz električnega omrežja vozila. Doseg eTGL-a je z uporabno kapaciteto baterije 160 kWh do 310 kilometrov brez vmesnega polnjenja, odvisno od pogojev uporabe – več kot dovolj za tipične dnevne vožnje v mestnem in regionalnem distribucijskem prometu.

IDEALEN TOVORNJAK ZA MESTO

MAN eTGL temelji na preizkušenem 12-tonskem modelu iz dizelskega portfelja. Z nosilnostjo do 6,6 tone, medosno razdaljo 4.500 milimetrov, možnostjo nameščanja nadgradenj dolžine med 6.200 in 7.300 milimetrov ter vstopom v kabino z



Popolnoma digitalni 12,3-palčni osrednji zaslon vozniku prikazuje informacije o ravni napolnjenosti baterij, dosegu in porabi energije.

le eno stopnico je eTGL idealen za mestno distribucijo.

Sodobna notranjost kabine nudi visoko raven udobja za voznika ter dobro preglednost – tovornjak je opcijsko lahko opremljen tudi s kamerami MAN OptiView namesto klasičnih vzratnih ogledal, ki popolnoma odpravljajo mrtve kote okoli vozila, kar je pri mestni vožnji zelo dobrodošlo. Popolnoma digitalni 12,3-palčni osrednji zaslon vozniku prikazuje informacije o ravni napolnjenosti baterij, doseg in porabi energije.

DVA PAKETA BATERIJ

Za oskrbo z energijo in pogon eTGL uporablja enak komplet električnih komponent kot MAN-ovi težki seriji eTGX in eTGS. Sem spadajo baterijski sklopi, ki jih je razvil MAN in so izdelani v tovarni v Nürnbergu, vsak z uporabno kapaciteto baterije 80 kWh, ter najmanjša od treh razpoložljivih različic pogona z elektromotorjem z močjo 285 konjskih moči in dvostopenjskim menjalnikom, ki je centralno nameščen v šasiji.



12-tonska šasija eTGL nudi nosilnost do 6,6 tone, doseg do 310 kilometrov in čas polnjenja baterij le približno 35 minut.

MAN-ov modularni koncept baterij, posebej prilagojen gospodarskim vozilom, omogoča veliko število individualnih kon-

figuracij vlačilcev in šasij, tako da je za skoraj vse transportne naloge, ki so se izvajale z dizelskimi tovornjaki, zdaj mo-



Najmanjši MAN-ov tovornjak je opremljen z dvema baterijskima paketoma. Inovativna tehnologija hitrega polnjenja omogoča, da se obe bateriji napolnita od deset do 80 odstotkov le v približno 35 minutah.



MAN je na sejmu v Lyonu predstavil novo različico svojega povsem električnega tovornjaka eTGL, posebej zasnovanega za izolativne nadgradnje z napajanjem agregata iz električnega omrežja tovornjaka.

goče konfigurirati enakovredno električno vozilo.

Najmanjši MAN-ov tovornjak je opremljen z dvema baterijskima paketoma. Inovativna tehnologija hitrega polnjenja omogoča, da se obe bateriji napolnita od deset do 80 odstotkov le v približno 35 minutah. To optimalno izkorišča čas odmorov in razkladanja ter poveča dnevni doseg, z le enim kratkim polnjenjem, na do 600 kilometrov.

POVEČANA UČINKOVITOST ZA VEČJI DOSEG

Tako kot njegova večja brata eTGX in eTGS tudi MAN eTGL koristi izboljšave za večjo učinkovitost pomožnih sistemov – ti optimalno izkoriščajo odpadno toploto, ki nastane v elektromotorju, in skupaj z iz-



Sodobna notranjost kabine nudi visoko raven udobja za voznika ter dobro preglednost – tovornjak je opcijsko lahko opremljen tudi s kamerami MAN OptiView namesto klasičnih vzratnih ogledal, ki popolnoma odpravljajo mrtve kote okoli vozila, kar je pri mestni vožnji zelo dobrodošlo.



Dnevni doseg se, z le enim kratkim polnjenjem, lahko poveča na do 600 kilometrov.

boljšanimi voznimi funkcijami povečajo doseg za približno deset odstotkov. Vlačilec eTGX s šestimi baterijami lahko zdaj prevozi do 570 kilometrov, šasija eTGX Solo s kesonom pa kar do 870 kilometrov brez vmesnega polnjenja.

MAN-ova e-tehnologija je v logistični praksi strankam dokazala odlične rezultate: MAN-ovi e-tovornjaki navdušujejo z nizko porabo energije, hitrim polnjenjem in velikim dosegom. Približno 400 vozil MAN eTGX in eTGS je v manj kot enem letu prevozilo že več kot devet milijonov kilometrov – z majhno povprečno porabo elektrike okoli 93 kWh na 100 prevoženih kilometrov.

MAN TGE NEXT LEVEL.

Enostavno izjemen.
Za vsakodnevne izzive.



Čisto vseeno, naj bo to hiter zagon, velike obremenitve, kratki roki ali težko prevozní tereni – MAN TGE Next Level je pripravljen. Z DNA-jem tovornjaka in okretnostjo kombija se lahko natančno prilagodi zahtevam vašega poslovanja. Z digitalno armaturno ploščo, pametnimi sistemi za pomoč vozniku in naročniku prilagojenimi konfiguracijami MAN TGE Next Level povsem sledi vašemu delu. Ne pa obratno. Več informacij boste našli na www.van.eu





DOSEG DO 600 KILOMETROV

Renault Trucks je predstavil dva nova električna modela, E-Tech T 780 in E-Tech T 585, pri čemer je prvi optimiziran za največji doseg, drugi pa za največjo nosilnost.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Renault Trucks

Čeprav Renault Trucks že ponuja modele E-Tech T, imata nova modela popolnoma nov pogonski sklop in se v veliki meri razlikujeta od ponudbe, ki je bila na voljo doslej. Renault Trucks je (kot tudi Volvo Trucks) uporabljal centralno nameščen elektromotor, katerega moč se je prenašala prek 12-stopenjskega menjalnika I-Shift, medtem ko imajo novi modeli tako imenovano e-os, torej električno

pogonsko os, na kateri sta integrirana dva elektromotorja, menjalnik in diferencial.

DO OSEM PAKETOV BATERIJ

Ker je bil pogon premaknjen v samo os, se je v notranjosti šasije sprostil prostor za namestitev dodatnih baterijskih modulov, tako da ima novi E-Tech T 780 osem modulov s skupno kapaciteto 780 kWh, E-Tech T 585 pa šest modulov s kapaciteto

585 kWh. Osem paketov z NCA celicami (nikelj-kobalt-aluminij), ki jih proizvaja Samsung SDI, z bruto kapaciteto 780 kWh ima uporabno (neto) kapaciteto 624 kWh, kar naj bi po podatkih Renault Trucks zagotavljalo doseg vsaj 600 kilometrov.

ELEKTRIČNA OS

Ključna inovacija pa je električna os, ki ima namesto treh motorjev in menjalnika I-Shift



Električna os ima namesto treh motorjev in menjalnika I-Shift zdaj dva elektromotorja integrirana z menjalnikom, skupna največja moč pa znaša 460 kilovatov (626 konjskih moči).



Na megavatnem polnilniku MCS naj bi 45 minut polnjenja povečalo doseg za 350 kilometrov, če se uporabi CCS-priključek, pa se čas polnjenja približno podvoji – seveda odvisno od največje moči polnjenja.

zdaj dva elektromotorja integrirana z menjalnikom, skupna največja moč pa znaša 460 kilovatov (626 konjskih moči). Čeprav je premik pogona na zadnjo os sprostil prostor znotraj šasije, se je pojavila tudi nova težava, saj je zdaj preveč obremenitve na drugi osi. Rešitev je vgradnja dodatne sledilne osi, oba nova vlačilca sta zato v konfiguraciji 6x2, s tretjo dvizžno in krmiljeno osjo. Gre za manjšo in laž-



Vgradnja dodatne manjše sledilne osi rabremeni pogonsko os in prepreči njeno preobremenitev.

jo os, kot je klasična, kar med drugim pomaga ohranjati enak položaj sedla.

DVE IZVEDBI

Ker je masa posameznega baterijskega modula približno 600 kilogramov, to pomeni,

da je model E-Tech T 585 1,2 tone lažji od modela 780, zato ga je Renault Trucks optimiziral za največjo nosilnost, pri tem pa se je doseg zmanjšal na približno 460 kilometrov. Kar zadeva polnjenje, bosta obe novi različici E-Tech T serijsko opremljeni s priključki MCS

in CCS, ki lahko dosežeta do 720 oziroma 350 kilovati največje moči polnjenja, pri čemer nova modela ne ponujata več možnosti polnjenja z izmeničnim tokom. Na polnilniku MCS (megavat) naj bi 45 minut polnjenja povečalo doseg za 350 kilometrov, če se uporabi CCS-priključek, pa se čas polnjenja približno podvoji – seveda odvisno od največje moči polnjenja.

DOBAVE LETA 2027

Novi modeli so sicer že v prodaji, a se prve dobave pričakujejo šele v začetku leta 2027, Renault Trucks pa bo ponujal garancijo na baterijo osem let ali en milijon prevoženih kilometrov. Obstoječi E-Tech T s centralno nameščenim elektromotorjem in konfiguracijo 4×2 ostaja v proizvodnji, vendar bo dobil nove baterije NCA s skupno kapaciteto do 540 kWh, kar bo povečalo njegov doseg na 450 kilometrov.



Model E-Tech T 585 je 1,2 tone lažji od modela 780, zato ga je Renault Trucks optimiziral za največjo nosilnost, pri tem pa se je doseg zmanjšal na približno 460 kilometrov.

VARČEN ZMOGLJIV PREFINJEN

Električna rešitev za vse storitve!



Renault Trucks E-TECH 1. Fotografija: © Renault Trucks 10/2025.

Renault Trucks E-TECH

Na voljo vozila v konfiguraciji 4x2, 6x2, 6x4 in 8x4*4, od 3,5T pa vse do 34T bruto mase. Električna vozila Renault Trucks predstavljajo celovit nabor in idealne rešitve za potrebe vaše dejavnosti, tudi na področju vseh vrst komunalnih storitev. Najnovejša tehnologija, zmogljivejše baterije, večji dolet in čas delovanja, dostopnejše cene.

Kontaktirajte nas na:

office.slovenia@renault-trucks.com ali 041/581-835 (Tibor Vintar).

Renault Trucks v Sloveniji:

Ljubljana (Cesta v Gorice 32) in Maribor (Spodnje Dobrenje 42 A)

renault-trucks.si



RENAULT TRUCKS



LOGISTIKA FORMULE 1

Zelo kompleksna logistika Formule 1 zahteva zanesljivo osebje in vozila. Flota sodobnih Scaniinih tovornjakov moštva Sauber prevaža celotno mobilno infrastrukturo in opremo ter dirkalnike na dirkališča. Lani je moštvo, za logistične namene, kupilo 13 novih tovornjakov Scania. Pogovarjali smo se z našo novinarsko kolegico, ki je voznica enega od njih.

Tekst: Boštjan Paušer, Rahel Cathomas Foto: Rahel Cathomas

Leta 1970 je Peter Sauber v Hinwilu ustanovil podjetje Sauber AG, dirkalnik 'C1' pa je istega leta osvojil švicarsko prvenstvo športnih avtomobilov. Sauber je v Formuli 1 debitiral leta 1993 z dirkalnikom 'C12' in v konstruktorskem prvenstvu končal na sedmem mestu. Danes, leta 2025, za ekipo Stake F1 Team KICK Sauber dirkata veteran Nico Hülkenberg in lanski prvak Formule 2 Gabriel

Bortoleto. V zakulisju pa že potekajo priprave na preoblikovanje v tovarniško ekipo Audi, ki bo prevzela vodenje prihodnje leto. Ne le Audi, ampak tudi Scania kot del koncerna Traton, pripada skupini Volkswagen.

LOGISTIKA POSEBNE VRSTE

S štirimi tovornjaki, ki prevažajo dirkalnike, opremo za delavnice in rezervne dele,

upravlja neposredno moštvo Sauber Motorsport iz Hinwila v Švici. Preostali Scaniini tovornjaki, ki skrbijo za prevoz pisarn, avtomobov, gostinskih prostorov in pohištva, pa so med dirkaško sezono začasno zaupani podjetju Stark Services GmbH iz Silza v Avstriji. Med evropskimi dirkami ekipa pogosto potuje neposredno z enega prizorišča na drugega. Če pa je tedenski premor ali dirka



Ob prihodu na dirkališče je najprej na vrsti čiščenje tovornjaka in prikolice.



Takoj po končani dirki se začne demontaža vse opreme in infrastrukture, tako da okoli 21h prvi tovornjaki ponavadi že zapustijo dirkališče.



Pri parkiranju prikolic v boksih gre zelo na tesno.

na drugi celini, se tovornjaki vrnejo na svoje domače lokacije.

Scaniini tovornjaki, stacionirani v Avstriji, prispejo na dirkališče več kot teden dni pred dirko. Začnejo postavljati avtodom, vključno s kuhinjo in vso potrebno infrastrukturo. Prazne garaže na dirkališču pa se s pregradami razdelijo v ločene prostore. V ponedeljek pred dirko iz švicarskega Hinwila odpeljejo dodatna vozila,



Na dirkah izven Evrope za celotno logistiko dirkalnikov in opreme, od letališča v Milanu, do ciljnega dirkališča, z letalskim prevozom, poskrbi DHL.

ki na dirkališče pripeljejo opremo za delavnice, elektroniko in dele za dirkalne avtomobile. Same dirkalnike pa pripelje ločen tovornjak malo pred začetkom dirkaškega vikenda.

Pri dirkah zunaj Evrope je situacija drugačna. Vso opremo zunanji logistični partnerji prepeljejo na letališče Milano Malpensa, kjer jo, skupaj z opremo drugih moštev, nalo-

žijo na tovorno letalo. DHL za te dirke, na ciljni destinaciji, poskrbi za koordinacijo in prevoz do in z dirkališča. Poleg približno 35 ton tovora, ki potuje po zraku, se na čezmorske destinacije pošlje še skupno sedem ladijskih kontejnerjev.

Za letošnjih devet evropskih dirk imajo štirje Scaniini tovornjaki s sedežem v Hinwilu ekipo kar dvajsetih voznikov. Reto Casty, ki je pri Sauberju že 24 let, je odgovoren za njih in sestavlja razpored ter urnik napotitev za posamezne voznike.

DNEVNA RUTINA VOZNIKOV SAUBER SCANIA

O samem delu voznika smo se pogovarjali z novinarsko kolegico Rahel Cathomas, ki se je v letošnjem letu pridružila ekipi voznikov moštva Sauber: »Odvisno od dolžine poti, običajno krenemo na pot v ponedeljek zgodaj zjutraj. Za dolge vožnje vozimo z dvema voznikoma. Smo dobro uigrana ekipa in novi vozniki se hitro vključijo, saj jih takoj usmerja izkušen sovoznik. Vendar so tudi ti izkušeni vozniki pod pritiskom, dokler ne prečkamo švicarske meje. Glede na obseg carinjenja je



Rahel pravi da so najbolj stresni carinski postopki, ki se, zaradi množice naloženih delov, lahko zavlečejo.



Za štiri logistične tovarnjake s sedežem v Švici je letos skrbela ekipa dvajsetih voznikov.

namreč lahko carinjenje zelo zamudno. Ker tovarnjaki prevažajo veliko število delov, potrebujemo številne ATA zvezke, ki so carinski dokumenti za uvoz in izvoz blaga iz Švice v EU in nazaj. Če se kaj spregleda ali ni žigosano na teh dokumentih, lahko to povzroči velike težave in še večje zamude. Zato je treba vedno vse natančno deklarirati in med čakanjem v vrsti na carinskem okencu moramo, kljub časovnemu pritisku, ostati mirni in zbrani. Ko prečkamo mejo, se pritisk nekoliko sprost in lahko uživamo v vožnji. Seveda ne smemo



Pred začetkom dirkaškega vikenda v boksih postavijo vso infrastrukturo vključno z restavracijo in pisarnami.

po nepotrebnem izgubljati časa, vendar se še vedno redno ustavljamo za odmore, točenje goriva in menjave voznikov. Ekipa voznikov si zaupamo, zato lahko sovoznik brez skrbi med vožnjo zadrema na postelji v kabini. Seveda je bistveno tudi spremljanje prometnih razmer. Želimo čim hitreje doseči cilj, brez nepotrebnih obvozov. Vendar se temu ni mogoče vedno izogniti. Čez dan so v mestih prometni zastoji, če vozimo ponoči, moramo zaradi gradbenih del pričakovati pogoste popolne zapore avtocest.«

ČISTOČA JE PRAVILO

Kot pravi Rahel, je za razliko od klasičnih prevozov, po prihodu na cilj najprej na vrsti čiščenje: »Še preden se zapeljemo na območje dirkališča, nam Reto Casty pošlje naslov do bližnje pralnice tovarnjakov. Beli Scania tovarnjaki s svojimi povsem zaprtimi dirkalnimi prikolicami morajo pustiti čist vtis. Že samo ime 'Sauber' (kar v nemščini pomeni 'čist') nosi del te odgovornosti! Med vožnjo, še posebej pa ko se približamo dirkališču, smo deležni številnih

Zupanič

POWER LINE
Leistet mehr. Wiegt weniger.

POWER LINE

Nove prikolice linije POWER LINE imajo izjemne lastnosti
Ponujajo več in tehtajo manj. Transportna storitev ima novi standard
Zupanič d.o.o., pooblaščen prodajalec Schwarzmüller in Hüffermann prikolic v Sloveniji
t: 051 600 654 | e: boris@zupanic.si | w: www.zupanic.si



Po povratku v domači Hinwil, se tovornjaki parkirajo v moštveno halo, kjer zaposleni takoj začnejo z razkladom komponent dirkalnikov.

navijačev, ki nas pozdravljajo, nam mahajo in trobijo. Najbolj zvesti navijači so že nekaj dni pred dirko pri vходу na stezo, kjer snemajo in fotografirajo vse in vsakogar. Marco Mittner, ki je pri Sauberju od leta 2017 in je zdaj prisoten na vsaki evropski dirki, se je z našimi šefi na kraju samem že pogovoril in uskladil, kje in kateri tovornjak bo najprej raztovorjen. Na nekaterih dirkališčih, kot je Zandvoort, je prostora zelo malo, kar zahteva še posebej skrbno načrtovanje in organizacijo. Ko so prikolice pravilno parkirane na svojih dodeljenih mestih za boksi, se odklopijo in vlačilci preparkirajo – običajno imajo svoje mesto zunaj obmo-

čja dirkališča. Medtem ko mi pomagamo pri razkladanju in temeljito čistimo vse površine prikolic, se Reto Casty in njegov spremljevalec z dirkalniki šele odpravljata na pot iz naše švicarske baze proti dirkališču. Marco ju pred odhodom obvesti o morebitnih cestnih delih in drugih pomembnih podrobnostih na poti.

Čiščenje vozil in razkladanje tovora traja dva dni. Ko so prikolice in trije vlačilci parkirani, vse očisti in oprema na svojem mestu, se odpravimo na letališče in z letalom odpotujemo domov. Zdaj je sredo popoldne in naš prvi del naloge se je končal, v soboto pa se bo skupina osmih voznikov z letalom iz

Züricha vrnila na dirkališče ter začela z drugim delom.«

NAPETOST JE V ZRAKU

Rahel, ki je letos tovornjak prevažala na štiri evropske dirke, pravi, da je sobota, po vrnitvi na dirkališče, še sproščena, v nedeljo popoldan, takoj po koncu dirke, pa se začne delo voznikov: »Napetost je v zraku. Nešteto navijačev se gnete ob ograjah, ki obdajajo dirkališče. Vzdušje je resnično impresivno. Okoli boksov je mogoče čutiti napetost in koncentracijo mehanikov in osebja. Če Gabrielu in Nicu uspe osvojiti točke, je veselje celotne ekipe Sauber na kraju samem neizmerno. Po dirki se z velikim navdušenjem začne demontaža celotne infrastrukture. Vsi prispevajo k temu, da se vse čim hitreje naloži na tovornjake ter bo pripravljeno za vrnitev v Hinwil ali neposredno naprej na naslednje dirkališče. Vlačilci lahko na območje vstopijo okoli 20. ure. To nam omogoča, da po navadi začnemo vožnjo okoli 21. ure.

Te povratne vožnje pogosto trajajo vso noč in še naslednje jutro. Če se vračamo v Hinwil, vozila najprej očistimo in natočimo gorivo, preden jih parkiramo v hali moštva Sauber. Tovarniško osebje tam že čaka na naš prihod, takoj raztovori tovornjake in odpelje dirkalnike ter vse rezervne dele v različne oddelke. Takrat začne počasi popuščati še zadnja napetost in čutimo začetek utrujenosti, a že se veselimo naše naslednje dirke za dirkaško ekipo Sauber.«



Dober rezultat dirkačev na dirki vedno poskrbi za dobro vzdušje v celotni ekipi, vključno z logisti.

Novo težišče

F-MAX



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

Z novo zasnovo, 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

AZIJSKI BESTSELLER

Mitsubishi Fuso Canter se proizvaja že več kot šestdeset let in je danes na trgu v svoji osmi generaciji. Mali tovornjak je verjetno eden izmed globalno najbolj razširjenih, saj se prodaja dobesedno po vsem svetu – na voljo je na več kot 170 trgih.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Boštjan Paušer

Zasnova z motorjem pod kabino in klasično to-vornjaško šasijo sta krivi za njegovo veliko priljubljenost, saj mu ta koncept omogoča kompaktne zunanje dimenzije, dobro okretnost, ter številne možnosti nameščanja nadgradenj in prednosti, ki jih nudi robustna kasična šasija.

DO 8,55 TONE

Canter je danes na voljo v štirih izvedbah, začnjenja se z največjo dovoljeno maso 3,5 tone, ki ji sledita 6-tonska in 7,5-tonska izvedba, za tiste najtežje naloge, pa ponudbo zaokrožuje 8,55-tonska izvedenka, ki nudi skoraj šest ton nosilnosti, in preizkusili smo prav takšno.

Z veliko nosilnostjo bo ta idealna predvsem za komunalna in gradbena podjetja, saj je nanjo moč namestiti tudi težje nadgradnje, kot so pre-kucniki s hidravličnim dvigalom ali smetarske nadgradnje za zbiranje odpadkov.

AVTOMATIZIRAN MENJALNIK

Za pogon testnega Canterja skrbi trilitrski vr-stni štirivaljni dizelski motor z največjo močjo 129 kilovatov (175 konjskih moči) ter 430 Nm navora. Motor je opremljen s hladilnikom polnilnega zraka, neposrednim vbrizgom goriva preko skupnega voda in turbopolnilnikom z variabilno geometrijo lopatic, ki poveča odzivnost pri nižjih vrtiljajih motorja. Za čiščenje izpušnih plinov skrbi katalizator SCR in filter trdnih delcev s samodejno regeneracijo.

Menjalnik pri najtežji izvedbi je serijsko avtomatiziran s šestimi prestavnimi razmerji za vožnjo naprej in eno vzvratno prestavo. Menjalnik nosi ime Duonic in je sodobne zasnove, saj se pon-aša z dvojno sklopko, s čimer so časi prestavljanja zelo kratki, udobje med vožnjo pa na visoki ravni. Voznik ga upravlja s pomočjo ročice na ar-maturni plošči, ki mu omogoča tudi ročno izbiro



Nova generacija vsestranskega tovornjaka je bila deležna oblikovne osvežitve, na zunanji strani je spremenjen predvsem sprednji del kabine, ki je dobil sodobnejši videz z novo masko in lučmi (tudi v LED-tehnologiji), v notranjosti pa je povsem nova armaturna plošča.





Fuso ponuja že tovarniško izbiro določenih najbolj tipičnih nadgradenj, kot so na primer kesoni in prekucniki.

prestav, s stikalom na armaturi pa je mogoče vključiti še ekonomični način delovanja menjalnika, ki pomaga pri varčevanju z gorivom.

OZKA IN ŠIROKA KABINA

Canter je na voljo z dvema širinama kabine – ozka je idealna za najbolj tesne pogoje dela, kot so zgodovinska mestna središča ali gorske vasi, kjer šteje vsak centimeter. Ozka meri v širino

1.695 milimetrov, pri večji, za katero se odloči večina strank, pa se širina poveča za 30 centimetrov. Slednja je na voljo tudi v podaljšani izvedbi za prevoz posadke, ki lahko poleg voznika in dveh potnikov v prvi vrsti v drugi sedežni vrsti sprejme še dodatne štiri osebe.

Notranjost kabine je bila pri zadnji prenovi opazno posodobljena – analogne merilnike je zamenjal LCD-zaslon, prikaz menijev na njem pa



Najzmogljivejši motor je trilitrski vrstni štirivaljnik z največjo močjo 129 kilovatov (175 konjskih moči), ki je serijsko opremljen s šeststopenjskim avtomatiziranim menjalnikom Duonic.



Senzorji na bokih opozarjajo na objekte v mrtvem kotu.

voznik upravlja s stikali na multifunkcijskem volanskem obroču, ki omogoča nastavljanje kota in višine. Nov je še zaslon sistema infotainment, ki omogoča tudi povezavo Bluetooth z mobilnim telefonom. Udobje povečuje še samodejna klimatska naprava ter sistem odklepanja in zaklepanja vozila ter zagona motorja brez uporabe ključa.

MAJHNE DIMENZIJE, VELIKO VARNOSTI

Številni varnostni sistemi ESP, ABS in AEBS (sistem za zaviranje v sili), LDWS (sistem za opozarjanje na zapuščenje voznega pasu) ter voznikova zračna blazina so seveda serijski. Tovornjaček je mogoče opremiti tudi z radarskim sistemom za nadzor levega in desnega boka (Sideguard Assist), poleg dnevni LED-luči so opcijsko na voljo tudi sprednji



Notranjost kabine je bila pri zadnji prenovi opazno posodobljena – analogne merilnike je zamenjal LCD-zaslon, prikaz menijev na njem pa voznik upravlja s stikali na multifunkcijskem volanskem obroču.



Nov je zaslon sistema infotainment, ki omogoča tudi povezavo Bluetooth z mobilnim telefonom, udobje pa povečuje še samodejna klimatska naprava.



Klasična šasija zagotavlja robustnost in veliko fleksibilnost pri nameščanju nadgradenj.



Multifunkcijski volan omogoča upravljanje z multimedijo ter potovalnim računalnikom.

Rešitve za vse oblike transporta.



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





Širša izvedba kabine ponuja udoben prostor za voznika in dva sopotnika, vozniški sedež pa je lahko tudi vzmeten.



Nizka postavitev kabine na šasijo omogoča udobno vstopanje in izstopanje.



Velika ogledala poskrbijo za dobro preglednost.



Voznik lahko tudi ročno izbira prestave.



Praktičen je sistem odklepanja in zaklepanja vozila ter zagona motorja brez uporabe klasičnega ključa.

žarometi v izvedbi LED. Tu pa je tudi kamera za vzvratno vožnjo, katere slika se prikazuje na dodatnem zaslonu v kabini pod stropom.

ZRAČNO VZMETENJE ZA VEČ UDOBJA

Ker so tovrstna vozila namenjena za najrazličnejše nadgradnje, je samoumevna ponudba odgovorov, v našem primeru je šlo za odgon iz menjalnika, namenjen pogonu hidravlične črpalke, ki nudi 200 Nm navora.

Testni Fuso je bil opremljen z zračnim vzmetenjem pogonske osi, ter dodatno krmilno enoto v kabini, ki omogoča uravnavanje višine. Sicer pa k udobju pomaga nizka zasnova vozila – za vstop je namreč potrebna le ena stopnica, voznik pa svoje delo lahko opravlja na zračno vzmetenem sedežu. Azijsko specifičen je le sam sedežni položaj, ki zahteva nekaj privajanja – to pa je tudi edina šibka točka vozila, ki sicer navduši s svojo vsestransko uporabnostjo in kompaktnimi dimenzijami. ■

V ponudbi tudi eCanter

Fuso že od leta 2017 ponuja tudi električno izvedbo eCanter. Kupci lahko izbirajo med šestimi medosnimi razdaljami v razponu 2,5 do 4,75 metra, ter največjo dovoljeno maso 4,25 do 8,55 tone. Glede na največjo dovoljeno maso vozila se razlikuje tudi pogonski sklop – za lažje izvedbe z NDM do šest ton, za pogon skrbi elektromotor z močjo 110 kilovatov, pri težjih različicah pa je elektromotor močnejši in ima moč 129 kilovatov. Največji navor pri obeh različicah znaša 430 Nm, največja hitrost vožnje pa je elektronsko omejena na 89 km/h. Centralni elektromotor je nameščen tik pred zadnjo osjo, in preko diferenciala poganja pogonska kolesa. Gre za preprosto zasnovo, ki ne zahteva menjalnika niti sklopke, s čimer je povečana učinkovitost.

Najmanjši paket baterij z oznako S ima nominalno kapaciteto 41 kWh, ki omogočajo doseg do 70 kilometrov, paket M kapacitete 83 kWh nudi doseg do 140 kilometrov, medtem ko največji paket L, s kapaciteto 124 kWh, omogoča do 200 kilometrov dosega. Baterijske pakete sestavljajo celice s tehnologijo litij-železo-fosfat (LFP), ki omogoča dolgo življenjsko dobo baterij ter veliko uporabno kapaciteto. Nameščene so pod šasijo na sredini vozila med prvo in drugo osjo, kar prispeva k boljši razporeditvi mase. Dosegi, ki jih navajajo, so sicer zelo konservativni in na varni strani, kar pomeni, da bodo uporabniki to dosegli v najslabšem možnem primeru, večinoma pa bodo, pri običajni uporabi, prevožene razdalje lahko večje.



Shell Fleet Solutions

**Naj bo vsaka vaša pot
v 2026 varna in uspešna.**

Hvala, ker ostajate **naš partner** na cesti.



Shell kartica Vam ponuja varen dostop do Shellovih storitev, izkušenj in znanja:

- Široka mreža bencinskih servisov: več kot 10.000 Shell bencinskih servisov in več kot 40.000 partnerskih servisov po Evropi
- Izkušena ekipa strokovnjakov za cestninjenje in vračilo davka
- Svetovanje pri iskanju najboljših rešitev pri oskrbi z gorivom in plačilom cestnin
- Blokada kartic 24/7
- Dostop do Shell Fleet Hub-a, digitalne platforme za popolno kontrolo in nadzor stroškov pri uporabi Vaše Shell kartice





PREVOZI NA NAJVIŠJEM NIVOJU

Ste kdaj dobili gosta, ki je potreboval prevoz na višji ravni? Verjetno ste hitro ugotovili, da povprečen taksist vaše želje ne more zadovoljiti. Ja, ni treba čez mejo, da bi našli ustreznega ponudnika. V Sloveniji je podjetje, ki ponuja prevoze s premijskimi vozili in že njegovo ime, Vip prevozi, jasno pove, za kaj gre.

Tekst: **Emil Šterbenk** Foto: **Vip prevozi**

Opodjetju sem se pogovarjal z Aljažem Zalarjem, vodjem operative, ki je tam zaposlen že osem let. Začel je kot voznik, sedaj pa dela v vodstvu: »Po šestih letih dela kot voznik, mi je direktor zaupal vodenje operative, kar pomeni, da skrbim za vozni park, pripravljam urnike za voznike in jih razporejam, če je velika gneča, pa tudi

skočim v obleko in odpeljem kakšno našo stranko.«

OD LETA 2012

Podjetje Castrum so pred 32 leti ustanovili kot družinsko podjetje. Sprva so se ukvarjali z gostinsko dejavnostjo. Na obisku v tujini je gostitelj po Blaža Drašlerja direktorja poslal

prestižno vozilo s primerno usposobljenim voznikom. Drašler je bil navdušen in takoj mu je padlo na pamet, da pri nas ponudnika takšnih prevozov ni. Hitro po vrnitvi je kupil prvo vozilo in začel z iskanjem strank. Brez kakšne posebne promocije so se ljudje začeli zanimati za njegove storitve in leto pozneje je kupil še Mercedes-Benz razreda S



Floto podjetja Vip prevozi sestavljajo vozila Mercedes-Benz različnih razredov in vsa so za varnost in udobje potnikov vrhunsko opremljena.



Podjetje Vip prevozi je ustanovil direktor Blaž Drašler pred več kot desetletjem.



Aljaž Zalar je vodja operative in skrbi, da delo teče gladko.



Notranjost vseh vozil pri Vip prevozih je luksuzno opremljena in svetle barve.



Tudi najmlajši so deležni najvišje ravni varnosti in udobja.

VARNOST IN UDOBJE

V uvodu Aljaž Zalar pove: »Za prevoz VIP-potnikov sta najpomembnejša varnost in udobje. Torej moraš imeti vrhunska vozila, ki nudijo oboje. Navadno avtomobile menjamo po enem do treh let, odvisno od modela vozila. Vozila menjamo zato, ker si ne moremo privoščiti okvar. Vozni park posodabljam tudi

zato, ker so tovrstna vozila z vsakim modelom bolj udobna, predvsem pa nudijo več varnostne opreme.

Toda še tako dobra vozila gostov brez vrhunskih voznikov ne zadovoljijo. Ti morajo biti mojstri svojega poklica, ustrezno oblečeni, se znati obnašati in morajo svojim potnikom tudi pomagati – od prijave v hotelu do pomoči na

ter počasi širil nabor naročnikov. Z večanjem števila naročil je širil tudi svojo ponudbo in gradil floto.

V podjetju Vip prevozi je sedaj zaposlenih okoli dvajset voznikov, v svoji floti pa imajo izključno vozila Mercedes-Benz, razreda E, razreda S, razreda V, večji luksuzno opremljen Sprinter in Sprinter Mini Bus



Sprinter nudi prostor za do osem potnikov.



Sprinterjeva notranjost nudi letalsko udobje, po potrebi pa se spremeni v potujočo pisarno ali konferenčni prostor.

letališču, po potrebi pa morajo biti še turistični vodniki in tihi poslušalci ali pa sogovorniki. Ker je večina naših potnikov tujcev, je tekoče znanje angleščine eden izmed osnovnih pogojev za zaposlitev pri nas, za kar jih usposablamo v lastni Vip akademiji.»

LASTNA VOZNIŠKA AKADEMIJA – VIP AKADEMIJA

Uporabniki storitev VIP-prevozov želijo na cilj priti čim bolj udobno, čim hitreje in brez stresa. Kadar gre za poslovneže, se jim začnejo sestanki in druge dejavnosti takoj po prihodu

na cilj. Vozniki morajo zaradi tega biti zanesljivi in vredni zaupanja. Da si zagotovijo kar najboljši kader, so ustanovili lastno voziško akademijo. V prvem koraku se s kandidatom pogovorijo, tako da predstavi svoja znanja, dosedanje izkušnje in tudi svoja pričakovanja.



Razred S je vrhunska limuzina, ki zadovolji še tako zahtevne potnike.

Gre za intervju s ciljanimi vprašanji. Če kandidat prestopi prvo stopničko, gre na teoretično usposabljanje, kjer je v središču odnos do potnikov. Sledi praktična vožnja, kjer je poudarek na varnosti, tekoči vožnji in čim višji stopnji udobja za potnika. Kandidat mora postati domač z vozili vseh razredov, ki jih imajo v floti in obvladati tako varnostne sisteme kot delovanje opreme za večje udobje. V uvajalnem obdobju novince na njegovih poteh spremlja izkušen voznik. Najprej se peljeta sama, kasneje pa mladi voznik vozi v spremstvu izkušenega tako dolgo, da slednji oceni, da je primeren za samostojno delo. Zalar poudari, da nimajo težav z iskanjem voznikov, saj tedensko prejemamo prošnje za zaposlitev.

Tudi izkušene voznike vsakoletno redno usposabljujejo na lastni Vip akademiji na področju obnove znanja o nujenju prve pomoči in uporabi AED -- Avtomatskega Eksternega Defibrilatorja, o obnašanju in bontonu pa jih seznajajo Ksenija Benedetti. Ne preskočijo novih tehnologij in asistenčnih sistemov, saj v sklopu akademije pripravijo aktivni trening varne vožnje. Vozniki se z zahtevnimi nalogami spoprijemajo s službenimi avtomobili. Inštruktor varne vožnje jim vedno pripravi nove naloge, tako da se vozniki soočajo s situacijami, ki so v realnem življenju redke, a zato znajo pravilno reagirati, če v prometu pride do česa podobnega.

VZDRŽEVANJE IN SERVISIRANJE VOZIL

Pri Vip prevozi vsa vozila servisirajo na pooblaščenem servisu Mercedes-Benz. Logistično jim najbolj ustreza servis Prigo na Brezovici, ki je oddaljen le nekaj kilometrov od sedeža podjetja. Vsak voznik je zadolžen za svoj avto, kar pomeni tudi redno čiščenje in Aljaž Zalar o tem pove: »Tudi če voznik dnevno vozi več potnikov, se mora vsak v vozilu počutiti, kot da se je vozil samo on. Preden odide po naslednjega potnika, voznik poskrbi, da je notranost popolnoma čista.«

Ker gre za nova vozila, so večinoma potrebna le redni servisi, se pa občasno dogajajo kakšne manjše napake, povezane predvsem z elektronskimi sistemi. Največkrat so to drobne okvare tipal, ki jih odpravljajo sproti.

ŠTIRI PETINE TUJCEV

Podjetje skrbi za varno in udobno prevažanje gostov številnih hotelov. Njihove storitve naročajo različna podjetja, turistične agencije in ambasade. Aljaž Zalar razloži: »Imamo precej rednih strank, ki se navadijo na enega voznika. Seveda se jim želimo kar najbolj prilagoditi in izpolniti njihove zahteve in želje. Toda domačih potnikov je zgolj okoli petina, preostali so tujci. Med letom je več poslovnih gostov, poleti pa turističnih prevozov. Večji del voženj

poteka znotraj Slovenije, vozimo pa v vse sosednje države, v Nemčijo, na Češko in Slovaško, večkrat peljemo tudi v Švico. Zelo veliko je prevozov na letališča in z njih – od Brnika do bližnjih letališč v sosednjih državah. Organiziramo tudi prevoze za poslovne dogodke, konference, družinske slavnosti, kot so na primer poroke, rojstni dnevi in podobno.«

MERCEDES-BENZ

»V našem podjetju stranke vozimo izključno z vozili znamke Mercedes-Benz. Tukaj gre tako za našo tradicijo kot za ugledno avtomobilsko znamko, ki povsod po svetu predstavlja sinonim za luksuz in kakovost. Direktor je z Mercedes-Benzom začel in ostaja zvest temu proizvajalcu. Po mojem mnenju razred V na področju udobja še vedno nima enakovrednega konkurenta, o razredu S pa tako ne gre izgubljati besed, saj pri luksuznih limuzinah predstavlja premijski razred v pravem pomenu besede. Ko naročamo novo vozilo, je v središču naše pozornosti zadovoljstvo potnikov, zato izbiramo razkošnejše pakete dodatne opreme. Tudi z zastopnikom za vozila Mercedes-Benz, Emil Frey, smo zgradili dober poslovni odnos.

Vsak potnik, ki sede v naše vozilo, je deležen naših standardov, dobi hladno ustekleničeno vodo, manjši sladek prigrizek in osvežilni



Zadnja sedeža se s pritiskom na gumb spremenita v počivalnika.

robček. Nudimo mu brezplačno internetno povezavo, poleg tega so vsa naša vozila opremljena z defibrilatorji (AED). Če ima potnik posebne želje, lahko zagotovimo vse vrste pijač ali obilnejši prigrizek, ki ga lahko poje med potjo.



Za potnike vedno pripravijo drobne pozornosti.

Vsa naša vozila so črne barve in brez oznak. Seveda lahko na željo naročnikov vozila tudi označimo – recimo za protokolarno prireditev, kongres ali kaj podobnega. V tem primeru izdelamo oznake in jih namestimo na vozila,« razloži Aljaž.

SPOŠTUJEMO PREDPISE

»Zlasti poslovnim gostom se vedno mudi, po drugi strani pa bi radi izkoristili vsak trenutek svojega obiska. Še posebej pri prevozih do letališč zna biti zaradi tega po mojih izkušnjah napeto,« sem malce provociral. Takole je odgovoril: »Uporabnikom razložimo, da moramo upoštevati cestnoprometne predpise in tega se držimo. Tudi če uporabnik ponudi plačilo kazni, tega ne moremo sprejeti – tako zaradi varnosti kot ugleda podjetja. Naši vozniki zelo dobro poznajo prometne razmere in stalno spremljajo trenutno situacijo. Uporabnike sproti obveščajo o zastojih in jim predlagajo, da jih odpeljejo pol ure ali uro prej, da bi ne zamudili druge povezave.

NI ENOTNEGA CENIKA

Na moje vprašanje glede cen je Zalar odgovoril: »Ponujamo zelo širok spekter prevozov, ki so največkrat pisani na kožo posameznih

strank. Lahko gre za najosnovnejši prevoz – od točke A do točke B, kjer govorimo le o kilometri. Lahko gre za prevoze, kjer voznik stranko odpelje od točke A do točke B, jo tam počaka in pripelje nazaj. Lahko je serija prevozov na letališča in nazaj, transfer med hoteli in še marsikaj drugega. S strankami se tako za ceno pogovarjamo od primera do primera.«

POSODOBITEV VOZNEGA PARKA IN VEČJA NOVOST

Pri podjetnikih so oči ob koncu leta vedno uprte v prihodnost in tako je tudi pri Vip prevozih. Za prihodnje leto so že naročili nova vozila Mercedes-Benz razreda V Exclusive in razreda E. V Slovenijo pa bodo kot prvi pripeljali tudi luksuzen podaljšan minibus na Sprinterjevi osnovi, predelan v vozilo za prevoz VIP-potnikov. V osnovi bo namenjen za 19 potnikov. Sedeži bodo vrtljivi, potnikom pa bodo na voljo tudi mizice, dodatni hladilnik, kavni avtomat, internet ...

Doslej so pri tem podjetju dosegli dobro ime in njihovi uporabniki jim zaupajo. Z dobrim voznim parkom, usposobljenim osebjem in trdim delom, sem prepričan, da bodo tudi v prihodnje uspešni.



V DRUŽBI NAJBOLJŠIH. RAZRED V.

Preizkusite ga v salonih Mercedes-Benz

Mercedes-Benz

Poraba goriva (kombinirana po WLTP) v l/100 km: 7,1 - 7,3 | Emisije CO₂, kombinirani WLTP v g/km: 191 - 197

Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov.

Naročnik oglasa: Star Import, d.o.o., Baragova ulica 10, 1000 Ljubljana. www.mercedes-benz.si

SEJEMSKI DOGODEK LETA

V Lyonu je potekal letošnji najpomembnejši sejem s področja gospodarskih vozil.

Sejem Solutrans je privabil več kot 1.100 razstavljalcev, ki so svoje izdelke razstavljali na 100 tisoč kvadratnih metrih površin, ogledalo pa si ga je kar 64 tisoč obiskovalcev.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Boštjan Paušer

Sejem, ki se bienalno izmenjuje s hannoverskim, je postregel tudi s kar nekaj premierami, tako na področju tovornih vozil kot tudi dostavnikov. Prvič smo tako lahko videli tovornjak MAN eTGL z električno gnanim agregatom hladilne komore, družbo pa mu je delal hTGX z motorjem z notranjim zgorevanjem na vodik. Renault Trucks je predstavil dva nova električna modela, E-Tech T 780 in E-Tech T 585, pri čemer je prvi optimiziran za največji doseg, drugi pa za največjo nosilnost.

Tudi Ford Trucks je predstavil električni model F-Line E v triosni 6x2 izvedbi šasije s 390 kilovatnim elektromotorjem (530 KM) in štirimi baterijskimi paketi NMC baterij s kapaciteto do

392 kWh, kar tovornjaku omogoča okoli tristo kilometrov dosega.

Turški BMC je na sejmu Solutrans predstavil novi težki tovornjak Pro L. Tovornjak je na voljo z dizelskimi motorji Cummins s 520 ali 560 konjskimi močmi, v kombinaciji z avtomatiziranimi menjalniki ZF TraXon.

Od drugih znamk je treba omeniti še Irizar, ki je predstavil svoj električni ie Truck, Hyundai je razstavil model Xcient z vodikovimi gorivnimi celicami, kitajski JAC pa ponudbo malih električnih tovornjakov.

TUDI NOVI DOSTAVNIKI

Isuzu je prenovil ponudbo svojih malih tovornjakov – modelov N, M in F v segmentu

od 3,5 do 14 ton največje dovoljene mase, s kabino nad motorjem – ti so odslej, poleg oblikovne prenovitve, na voljo tudi z aerodinamičnim podaljškom sprednjega dela kabine ter novim devet-stopenjskim samodejnim menjalnikom.

Na področju dostavnikov je domači Renault prikazal novo generacijo električnega Trafica ter novi model Estafette. Poleg njiju je bila razstavljena tudi nova generacija električne 'katrce' – model Renault 4 v tovarni izvedbi.

Kia je dostavnik leta 2026 – model PV5, poleg potniške in tovarne različice, tokrat prvič prikazala tudi v izvedbi šasije s kabino, namenjene za različne nadgradnje.







PRAVNI VIDIKI RAZMERIJ MED POŠILJATELJEM IN PREVOZNIKOM BLAGA

Pogodba o prevozu blaga je temeljno pogodbeno razmerje v transportnem pravu, v katerem se prevoznik zaveže prepeljati blago od točke A do točke B, pošiljatelj pa naroči in plača prevoz. V razmerju med pošiljateljem in prevoznikom se združujejo komercialni in pravni interesi, vključno z odgovornostjo za izgubo, zamudo ali poškodbo blaga, zavarovanjem, davčnimi vidiki in mednarodnopravnimi konvencijami (npr. Konvencija CMR) ter domačimi zakonskimi ustanovami (npr. Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (ZPPCP1)).

Tekst: Mag. Boštjan J. Turk Foto: Depositphotos

PRAVNA NARAVA POGODBE O PREVOZU BLAGA

Pogodba o prevozu blaga je po slovenskem pravu obligacijska pogodba, ki nastane že s sporazumom strank. Pošiljatelj in prevoznik se dogovorita o predmetu prevoza (blago), času in kraju prevzema/izročitve, poti in plačilu prevoznine. Prevoznik mora prevzeti blago, zagotoviti varno ravnanje in pravočasno dostavo; večina sistemov (vključno s CMR-konvencijo) določa, da prevoznik odgovarja za izgubo, poškodbo ali zamudo blaga, razen če dokaže obstoj oprostilnih razlogov (višja sila, napaka pošiljatelja, lastnosti blaga).

Posebnost se kaže v tem, da prevoznik prevzame obveznost rezultata – dostava blaga v dogovorjenem stanju in roku, kar pomeni, da mora prevoznik obrniti največjo skrbnost strokovnjaka pri prevozu. Prav tako je pomembno, da pogodba o prevozu lahko ustvarja pravi-

ce tudi za tretje osebe (npr. prejemnika), če je tako dogovorjeno ali iz pogodbe izhaja.

RAZMERJE MED POŠILJATELJEM IN PREVOZNIKOM: OBVEZNOSTI IN ODGOVORNOSTI

Obveznosti pošiljatelja

Pošiljatelj blaga ima več ključnih obveznosti:

- pravilno pakiranje in označevanje blaga (da omogoči varno prevozno operacijo);
- posredovanje vseh potrebnih podatkov prevozniku (narava tovara, posebnosti, navodila ipd.);
- izročitev tovara prevozniku v dogovorjenem času in kraju;
- plačilo prevoznine (če tako določa pogodba) ali dogovorjenih stroškov;

- sodelovanje pri carinskih in tranzitnih postopkih, če gre za mednarodni prevoz.

Če pošiljatelj opusti te obveznosti, se lahko prevoznik zateče na zmanjšanje odgovornosti ali morebitno odškodninsko izključitev.

Obveznosti prevoznika

- Prevoznik mora:
- blago prevzeti v dogovorjenem mestu in času;
- zagotoviti primerno vozilo, opremo in način prevoza (upoštevanje pravil natovarjanja/pritrjevanja);
- voziti po najkrajši oz. varni poti (razen če je dogovorjeno drugače) in izročiti blago v dogovorjenem stanju;
- izročiti tovorni list (npr. CMR) kot dokaz o pogodbi in prevozu;
- držati se carinskih, transportnih in drugih uredb.

Če prevoznik ne izpolni teh obveznosti, je lahko odgovoren za škodo, zamudo ali izgubo blaga.

Odgovornost prevoznika

V mednarodnem cestnem prometu blaga odgovornost prevoznika primarno ureja Konvencija CMR (če je bila ratificirana), prevoznik je odgovoren od prevzema do izročitve blaga za izgubo ali poškodbo, razen če dokaže, da je škoda nastala iz razlogov, za katere ne odgovarja (čl. 17 CMR). Oblika odgovornosti je objektivna (osnovana na rezultatu).

Po slovenskem pravu je prevoznikova odgovornost opredeljena tudi v ZPPCP-1, ki ureja cestni prevoz in pogodbeni razmerja v notranjem in mednarodnem cestnem prometu.

Pomembno je, da se je o izključitvenih in omejitvenih klavzulah prevoznika v pogodbi dovoljeno dogovoriti, vendar morajo biti v skladu z veljavno konvencijo in ne smejo kršiti javnih zakonov (npr. čl. 41 CMR določa, da so klavzule, ki odstopajo od določb konvencije, nične).

SODNA PRAKSA IN AKTUALNE ODLOČITVE

V odločitvi Sodišče Evropske unije z dne 21. decembra 2023 (zadeva C-167/22) je razsojeno, da je nacionalna ureditev, ki določa najdaljše dovoljeno trajanje parkiranja 25 ur za vozila v mednarodnem cestnem prevozu blaga, kršila pravico do svobode opravljanja storitev v cestnem prometu po Uredbi (ES) št. 1072/2009. Država članica je namreč omejila fazo počitka/parkiranja vozila, s čimer je posredno otežila dostop do trga za mednarodne prevoznike. Sodišče je ugotovilo neizpolnitev obveznosti države članice glede omejevanja svobode opravljanja prevoznih storitev. Čeprav gre za regulativni vidik, je odločitveni vzorec – »navzkrižje« med regulativo cestnega prometa in pogodbenimi razmerji prevoza blaga – zelo relevantno za prevozno pogodbo, zlasti v mednarodnem kontekstu in razmerjih med pošiljateljem, prevoznikom in podprevoznikom.

Odločba Višjega delovnega in socialnega sodišča v Ljubljani, PdP 239/2023, je razveljavila delno sodbo prve stopnje, po kateri je bila toženka dolžna tožnici plačati razliko med že izplačanimi stroški prevoza in vrednostjo dela. Spor je nastal zaradi izhoda vrednosti dela povračilnih stroškov prevoza, pri čemer je najemnik vozila trdil drugače. Sodišče je potrdilo odgovornost subjektov v verigi prevoza, poročalo o ustreznem dokazovanju in pravilni oceni pogodbene narave razmerja. Odločitev izpostavlja, da je jasna razmejitev, kdo nosi tveganje, plačilo in kdo je odgovoren v verigi prevoza, kar je neposredno relevantno za razmerja med pošiljateljem in prevoznikom.

Odločitev Višjega sodišča Republike Slovenije, II Cp 296/2023, se sicer nanaša na prevoz oseb (naročnik vs. potnik), vendar ima prenosljive implikacije za pogodbe o prevozu tovora: sodišče je presodilo, da sporazum o bistvenih sestavinah prevozne pogodbe (predmet, kraj, plačilo) lahko izhaja iz konkludentnega ravnanja strank. V kontekstu prevoza blaga je to pomembno: čeprav pogodba morda ni formalno sklenjena, lahko nastane trdno pravno razmerje med pošiljateljem in prevoznikom.



Pošiljatelj mora poskrbeti da je tovor pravilno pakiran, prevoznik pa mora zagotoviti primerno vozilo.



Jože Pšeničnik je prokurist podjetij Avtobus, d. o. o., in RTC, d. o. o., in vse njegovo življenje je povezano z avtobusi, a voznškega dovoljenja kategorije D ni nikoli pridobil.

TAM-OVI AVTOBUSI SO BILI IZVOZNI ARTIKEL

Jožeta Pšeničnika sem spoznal leta 2011, ko sem pripravljala serijo prispevkov o vozilih TAM in od takrat sva ves čas v kontaktu in vedno, kadar pišem o vozilih tega proizvajalca, se obrnem nanj. Tokrat sem ga obiskal, da bi zapisal Jožetovo zgodbo in pogled na TAM-ove avtobuse iz njegovega zornega kota.

Tekst: **Emil Šterbenk** Foto: **Arhivi Pšeničnik, TAM, APS E. Šterbenk**

Jože Pšeničnik je v svet avtobusov vstopil kmalu po njegovem prihodu v TAM, kjer je začel svojo kariero. Z avtobusi se ukvarja tudi sedaj, ko šteje 76 let, saj je prokurist podjetja Avtobus, d. o. o., ki ga je ustanovil leta 2005. Ob tem je še prokurist podjetja RTC (Razvojno tehnološki center za avtomobilsko industrijo), ki je še štiri leta starejša. V najinem pogovoru sva izpostavila projekte oziroma vozila, ki so se mu iz različnih vzrokov najgloblje vtisnila v spomin, a to še zdaleč ni celovit pregled njegovega 'ustvarjalnega opusa' v TAM-u.

PRVA ZAPOSILITEV

»V tovarno TAM sem prišel kot mlečnozobi inženir in dobil delo v konstrukciji. Takrat smo raz-

vijali terenska tovarnjaka 110T7 in 150T11, pri katerih so bile težave z vzmetenjem. S svežo zalogo teoretičnega znanja sem zadeve preračunal in predlagal popravke. Ker mi glede na moje pomanjkanje izkušenj šef ni popolnoma zaupal, je dal moje predloge preveriti k Magirusu in nazaj dobil identične številke. Moja rešitev je tako šla v serijsko proizvodnjo,« je Jože prebil led v najinem pogovoru.

»O, potem ste pa pravi naslov, da pomagate mojemu prijatelju, Niku Ciglerju, ki ima težave s kardansko gredjo od sklopke do delilnika pogona pri svojem TAM-u 150T11,« sem vprašal.

»Ta kardan je zelo kratek, zato je kot precej velik. Izdelovali so jih v Soko Mostar in preden

smo jih vgradili, smo temeljito preverili kakovost za prvo vgradnjo. Pri rezervnih delih pa takšne kontrole ni bilo. Najbolje je, če kje najde kardansko gred prve vgradnje,« je izstrelil kot iz topa.

NA AVTOBUSE ZARADI TEŽAV V EGIPTU

Egiptovska vojska je naročila 300 avtobusov 125A11 in ko so jim dobavili prvih 100 vozil, so hoteli pogodbo razdreti, saj naj ne bi dosegali zmogljivosti, ki so jih navedli v ponudbi. Najvišja hitrost naj bi znašala 90 km/h, a Egipčani so ugotovili, da ne peljejo hitreje od 80 km/h, poleg tega sta 'zaribala' dva motorja. In Jože je dobil novo nalogo: »Poslali so me

v Egipt, a pred tem sem se dobro pripravil. Po nemških standardih je pri meritvah moral biti avtobus obtežen do dveh tretjin nosilnosti, hitrost vetra pa med merjenji ne sme presežati 3 m/s. 'Oborožen' z anemometrom in s petim kolesom za merjenje hitrosti vozila sem se odpravil v Egipt. Tamkajšnji general je bil markanten možakar, visok okoli dva metra, ki smo se ga vsi vsaj malo bali. Napadel me je, da so naši avtobusi gnoj in da naj jih kar odpeljemo v Jugoslavijo. Potem je zahteval, da vzamemo pet avtobusov in izmerimo njihove zmogljivosti, med njimi enega z 'načetim' motorjem. Pred preizkusom sem ga povabil na zajtrk v hotelu blizu našega servisa in naročil, da ta čas zamenjajo 'zariban' motor, kar jim je uspelo. Potem smo začeli s preizkusom. Šest dni smo se s petimi avtobusi vozili sem in tja po relaciji, ki so jo določili za preizkus. Trasa se je v eno smer rahlo dvigala, nazaj pa je šlo navzdol. Prvih šest dni je bil veter premočan in še tako je pihalo, da nas je oviralo pri vožnji navzgor. Sedmi dan se je veter obrnil, tako da nam je pri vožnji navzgor malce pomagal in tudi pihalo ni hitreje kot 3 m/s. Izmerili smo povprečno najvišjo hitrost 92 km/h in podpisali, da bomo na tovarniške stroške zamenjali vsak motor, ki bo 'zaribal' prej kot po 100.000 prevoženih kilometrih in posel v zaključili v skladu s pogodbo.«

V PUŠČAVI BREZ KLIMATSKE NAPRAVE NE GRE

V Egiptu so kupovali tudi turistične avtobuse, za katere pa je bilo treba potniški prostor hladiti. Najprej so v TAM-u v ta namen izdelali avtobus 170A11 s klimatsko napravo Webasto, ki je imela lasten pogon (Wanklov motor). Računali so, da bo zadoščalo hlajenje za 7 °C glede na zunanjo temperaturo, a izkazalo se je, da je to premalo, poleg tega pa so se pogonski motorji kvarili. V drugem poskusu so v Egipt poslali avtobus 190A11 s klimatsko napravo Thermo King, ki jo je poganjal odgon moči od pogonskega motorja vozila. Jože se takole spominja: »Preizkusna vožnja je potekala iz Kaira do Asuana in nazaj, kar v obe smeri znaša slabih 2.000 kilometrov. Kmalu po začetku preizkusa je voznik zapeljal v prenižek podvoz in poškodoval zunanjo enoto na strehi. Vrnili smo se v Kairo, kjer so serviserji napravo popravili in potem poskus uspešno opravili.« Pa še tole doda s širokim nasmehom: »Tiste čase nismo imeli mobilnih, niti po telefonu nisem mogel poklicati domov. Tako sem v TAM poslal telefaks, da naj ženi sporočijo, da se mi je zadeva zavlekla za teden ali dva. Očitno so ji sporočilo prenesli, saj me ni nikoli spraševala, zakaj sem zamudil.«



Najprej so Pšeničnika dali na vojaški program, da je rešil težave pri vzmetenju tovornjakov 110T7 in 150T11 – na fotografiji je 150T11 Nika Ciglerja, predelan v bivalnik.



V Egiptu so sedem dni merili zmogljivosti petih avtobusov TAM 125A11, preden so jim vetrovne razmere omogočile realno meritev.



Avtobus 190A11 se je v egiptovski vročini dobro odrezal in kasneje so naročila iz te države kar deževala. Veliko so jih prodali na Poljsko in v takratno Sovjetsko zvezo.



Na fotografiji je TAM 190A11, eden od številnih, ki so jih prodali na Bližnji vzhod.



Na začetku proizvodnje je največja dovoljena masa TAM-a 130 znašala 10 t, Pšeničnik je dobil nalogo, da jo poveča na 11 t.



TAM-ov avtobus za ameriški trg se je že na prvi pogled ločil od tistih za evropskega po deljenem vetrobranskem steklu in treh oranžnih lučkah nad njim ter žarometih.

TAM 130 T 11 – POVEČANA NOSILNOST

Naslednja naloga, ki so mu jo zaupali pri tovarnjakih, je bilo povečanje nosilnosti modela 130T10. Prvi primerki razreda B s kabino trambus so imeli največjo dovoljeno skupno maso 10 ton, Pšeničnik pa je dobil nalogo, da jo poveča na 11. S preračuni je dokazal, da je šasija s podvozjem predimenzionirana in z minimalnimi posegi so največjo dovoljeno maso povečali za tono – in vse na račun povečane nosilnosti: »To ni bilo pomembno samo zaradi povečane uporabnosti tovarnjaka, ampak tudi zaradi povišanja cene, saj so ga takrat morali odobriti v Beogradu. Povečana nosilnost za tono je bila vsekakor zadosten vzrok za višjo ceno.«

Z NOVO PODOBO Z JEKLENIH NA ZRAČNE VZMETI

V drugi polovici sedemdesetih let so tako v Egipt in po vsem svetu prodali veliko TAM-ov 190A11, ki pa so vozili na listnatih vzmeteh. Če so hoteli ujeti konkurenco, so morali ponuditi nov model. »V prvi polovici osemdesetih let smo začeli razvijati model 260A119, ki je imel sodobnejšo kletko in zračno vzmeteno podvozje. Pod njegovo obliko se je podpisal Georg Gedl, karoserijo pa so izdelali v Avtomontaži. Opazili ga niso samo na vzhodnoevropskih trgih, ampak tudi v zahodnih državah. Ker smo avtobus izvažali po vsej Evropi, je moral prestati tudi preizkus Reifenschlitzversuch (nemški TÜV), pri katerem so pri hitrosti 100 km/h prerezali pnevmatiko na



TAM-ov School Bus je uspešno prestal teste pri Američanih, bil je boljši od konkurence, a predrag, da bi uresničili 'posel stoletja'.



Po dobrih prvih izkušnjah v vročih klimatskih pogojih, je Bližnji vzhod postal zelo velik trg za avtobuse iz Maribora.

prednji osi, avtobus pa je pri tem moral ostati v smeri. Veliko smo jih spet prodali v Rusijo, kjer so bili na prvem mestu pri turističnih prevozih. Pozneje smo na podlagi tega modela razvili visokopodni 331A119, ki ga je pogonjal močnejši motor s turbinskima polnilnikoma. Tudi tega smo uspešno prodajali po vsej Evropi.«

POSKUS PRODORA NA AMERIŠKI TRG

Pri TAM-u so za ameriški trg izdelali prototip, ki ni le dosegel vseh zahtev potencialnih

kupcev, ampak jih je tudi presegel in bil najbolj kakovosten ponudnik. Avtobus je imel dvakrat po tri sedežne vrste, in je lahko sprejel 84 šolarjev. Američani so zahtevali njihov pogonski sklop, tako da so vgradili Cumminsov motor, Allisonov avtomatski menjalnik in Rockwellove zavore ter pogonsko os. Večino karoserijskih komponent so v TAM-u izdelali iz pocinkane pločevine. Vzratna ogledala so bila po želji električno nastavljiva in ogrevana. Potencialnim kupcem so ponujali različne izvedbe notranjosti – za daljše, mestne ali primestne prevoze. Vsa oprema je bila v



Tudi ta minibus je eden od projektov, pri katerih je Pšeničnik sodeloval (Avtomagazin, št. 24/1990).



Avtobus je imel dvakrat po tri sedežne vrste, in je lahko sprejel 84 šolarjev. Američani so zahtevali njihov pogonski sklop, tako da so vgradili Cumminsov motor, Allisonov avtomatski menjalnik in Rockwellove zavore ter pogonsko os.

skladu z ameriškimi standardi – od stranskih stekel, ki jih je bilo ob nesreči mogoče odpreti, do svetlobnih teles. Slovenski časopisi so pisali o poslu stoletja, saj naj bi bil TAM že v prvem letu zaslužil 20 milijonov ameriških dolarjev. Toda mariborski avtobus je bil za ameriške kupce predrago in posledično predrag. Jože to razloži takole: »Ameriške šolske avtobuse so gradili na šasijah tovornjakov z motorji spredaj in s podvozjem, vzmetenim z listnatimi vzmetmi, naš pa je bil na avtobusni šasiji, z motorjem zadaj in zračno vzmeten. Pri ameriških so se prednja vrata odpirala z ročnim mehanizmom, naša so se odpirala na zrak. Tudi preglednost je bila bistveno boljša, da ne govorimo o sodobni armaturni plošči in drugi opre. Pravočasno



V devetdesetih letih je šlo pri TAM-u navzdol in zadnji projekt, ki ga je vodil Pšeničnik, je bil zgibni avtobus TAM 272 A 180M.



Ameriško izvedbo avtobusa 260 je poganjal Cumminsov motor ter avtomatski ZF-ov menjalnik.

smo izvedli, da v Ameriki trdnost konstrukcije preizkusijo s trikratno težo avtobusa, ki jo dajo na streho. Kletko smo temu primerno ojačili. Ko so veliko utež spustili na streho, je podvozje malo popustilo, po manj kot minuti pa je samodejno nastavljanje oddaljenosti

od tal opravilo svoje delo in avtobus se je dvignil na običajno višino. Avtobus je bil dolg 12 metrov, ameriški pa so bili 2 metra krajši. Edina težava je bila cena. Ameriški so stali 40.000 dolarjev, naš pa dvakrat toliko in posla nismo dobili.

Ko zgodba 'School Bus' ni dočkala srečnega konca, so v TAM-u začeli »amerikanizacijo« turističnega avtobusa 260 A 119. V ZDA so ga predstavili pod imenom '260 Luxury Tour Coach'. Opremili so ga s Cumminsovim motorjem in ZF-ovim avtomatskim menjalnikom, vse drugo pa so – tako kot pri šolskem avtobusu – prilagodili ameriškim zahtevam. Vetrobransko steklo je bilo zaradi tega dvodelno, avtobus ni imel voznikskih vrat, na njihovo mesto so v široko oblogo namestili radio in ojačevalce. Za zabavo potnikov je skrbel video z dvema zaslonoma. Celotna notranjost je bila obložena s tekstilom, klimatska naprava je bila avtomatska, v zadnjem delu pa stranišče. Voznikov delovni prostor je bil za tiste čase sodobno opremljen, tako volan kot sedež sta bila izdatno nastavljiva. Šest zračnih blazin je zagotavljalo udobno vožnjo, sodoben sistem proti blokiranju koles pa je skrbel za učinkovito in varno ustavljanje. Čez lužo so žal prodali le dobrih 30 avtobusov. Nekaj jih je ostalo v Sloveniji, a

njihovi lastniki so imeli ob registraciji težave, saj so bili široki 255 cm, kar je bilo za 5 cm več od največje dovoljene širine cestnih vozil po takratni slovenski zakonodaji, in so morali pridobivati posebna mnenja in dovoljenja.

ZADNJI PROJEKT: ZGIBNI AVTOBUS

V devetdesetih letih je šlo pri TAM-u navzdol in zadnji projekt, ki ga je vodil Pšeničnik, je bil zgibni avtobus TAM 272 A 180M. Pogonski sklop sta sestavljala MAN-ov motor in Voitov 3-stopenjski avtomatski menjalnik s hidravličnim pretvornikom, pogon pa je bil na zadnjo os: »Moram poudariti, da smo bili s takšno pogonsko konfiguracijo med naprednejšimi proizvajalci, saj je bil pod našega avtobusa zaradi tega nižji. Za avtomatski menjalnik smo se odločili zato, ker je bil motor postavljen v zadek vozila in smo se na ta način izognili težavam, ki bi jih lahko imeli pri povezavi prestavne ročice in menjalnika z jekleno pletenico.«

Na tej točki sva najin tokratni pogovor zaključila in za prihodnjič pustila obdobje, ko je Pšeničnik bil direktor razvoja v TAM BUS in MPP Razvoj ter na njegovi samostojni poti v podjetjih Avtobus, d. o. o., in RTC, d. o. o.

Vabljeni na 13. mednarodni

LOGISTIČNI KONGRES

OSKRBOVALNE VERIGE V ZNANOSTI IN PRAKSI

8.-10. APRIL 2026

GH BERNARDIN, PORTOROŽ

V svetu stalnih sprememb logistika povezuje in uspevajo tisti, ki sodelujejo, inovirajo ter navdihujejo.

800+ managerjev, odločevalcev in logističnih strokovnjakov
iz 25+ držav – na enem mestu.

- ▶ Prihodnost logistike
- ▶ Festival umetne inteligence
- ▶ Uspešne zgodbe logističnih podjetij
- ▶ IoT v industriji in logistiki
- ▶ Avtomatizacija in digitalizacija logistike in transporta
- ▶ Konferenca TelematicsCEEurope conference & expo
- ▶ Mednarodni študentski hekaton
- ▶ Poslovni B2B sestanki
- ▶ Druženje in povezovanje z udeleženci, sponzorji in partnerji

**Rezervirajte si svoje mesto
na najpomembnejšem
logističnem dogodku
v letu 2026 v regiji.**

**Z zgodnjo prijavo
prihranite!**



**POSEBNA CENA ZA
ZGODNJE PRIJAVE
VELJA DO 31. 1. 2026.**

~~640 €~~

540 €

Navedene cene so brez DDV.

logisticnikongres.si

Diamantni sponzor:



Zlati sponzorji:



Srebrni sponzorji:



Glavna medijska partnerja:





OPREMA TRAIL KOT TREKING KOLO

Zdi se, da je Ford zadnje leto 'On fire', kot bi rekli na oni strani velike luže. Svojo ponudbo lahkinih gospodarskih vozil ima praktično popolno, sodobno in obenem še izjemno bogato z različnimi izvedenkami, pogoni ter motornimi različicami. Tokrat celo z motorno klasiko, ki ji pomembnost zadnje čase zmanjšujejo druge pogonske alternative, a se ne da in še ni rekla zadnje. Ja, dizelski motor imamo v mislih.

Tekst: Anže Jereb Foto: Boštjan Paušer

V uredništvu hvalimo dejstvo, da je že njihov drugi največji dostavnik z oznako Custom na voljo v tako velikem naboru različic, da bo vsak med vami lahko našel tisto, ki mu najbolj ustreza, potem pa imajo v ponudbi še dva manjša modela in največji Transit. Že takšen Custom je skratka lahko delovna mula, lahko nekaj vmes med delovno

in potniško različico, ali pa dostavnik za prevoz potnikov. In tudi tukaj je z opremo definiranih toliko različnih izvedenk, da so nekateri Tournei ali pa Transiti Custom dejansko bolj primerni za poslovno rabo prevoza potnikov, nekateri pa predvsem za osebno rabo. V skupino slednjih nedvomno sodi tokratni Transit Custom Trail.

KOT TARZAN V MESTU

Oprema Trail je tista, ki tokratnemu Transitu Custom nudi pridih družinskega vozila. Če so se med osebnimi avtomobili klasični enoprostorniki poslovili že pred leti in so jih nadomestili križanci, zdaj tiste, ki potrebujete res veliko prostora, nagovarjajo takšni dostavniki. In ti so v zadnjih dveh generacijah pos-



Barvno zadržana armaturna plošča navduši z uporabnim sredinskim zaslonom, okolje je nasploh pregledno in zelo uporabno.



Vmesnik je z vsako generacijo boljši, zdaj mu zamerimo le nekaj malenkosti, sicer je odličen.

tali izjemno prijetni, prav nič vozniško zoporni, seveda zaradi dimenzij nekoliko manj okretni, a na splošno zelo uporabniško enostavni. To velja tudi za Transit Custom, takšen Trail je sicer videti bolj robustno, a to predvsem zaradi nalepk, malce bolj agresivnih zadnjih luči ter sprednjih luči in platišč, to pa zato, da je bolj atraktiven in se bo za vami obrnila kakšna glava več. Na tem mestu lahko takoj pohvalimo, da sprednje luči svetijo zelo dobro. Nima pa Trail nikakršnih resnih terenskih



Sedeži Transita Custom so udobni, pogrešali smo le vzdolžni pomik in naslone za roke potnikov.



Dostop do tretje vrste je dokaj enostaven, saj se sedež druge lepo položi naprej.



Prtljažnik ob treh vrstah ponudi precej prostora, ob odstranitvi zadnje klopi pa je enormen.

ambicij, pa čeprav ima spredaj diferencial z mehansko omejenim zdrsom za nekaj več oprijema na slabših podlagah. Pogon je še vedno le na sprednji kolesni par, od moči tokratni primerek tudi posebej ne poka, za klasično uporabo pa bo vseeno zelo prijeten. Testni

je imel nameščeno celo vlečno kljuko za 480 evrov, velikokrat je takšna lahko zelo uporabna, malce sta nas zmotila le njena fiksna postavitve in torej dejstvo, da ni lepo skrita nekje spodaj. Po drugi strani pa takšnemu vozilu povsem ustreza in vizualno celo poveča

pridih neustrašnosti.

Čeprav gre tokrat za Transit in ne Tourneo, ta oznaka namreč običajno pri Fordu pritiče potniškim izvedenkam, znotraj ne pričakujte asketskega pridiha. Voznikovo okolje je dovolj razgibano in zanimivo, cenimo doplačilo za enojni sovoznikov sedež, saj notranjost deluje posledično bolj elegantno in tudi več je prostora okoli dve sprednjih potnikov. Digitalni merilniki so zelo pregledni, sredinski zaslon velik in z zadnjim Fordovim vmesnikom Sync4 tudi uporabniško enostaven ter hiter, sedi se super in na splošno lahko pohvalimo celoten položaj za volanom, ki je brez dvoma v tem



Priporočamo takšno doplačilo za klimatiziranje zadnjega dela vozila, bo potnikom udobneje.



Pred sovoznikom sta dva zaprta predala, spodnji sprejme celo večjo mapo, zgornji je primernejši za drobnarije.



Skoraj nujno se zdi doplačilo v višini 690 EUR za drsna vrata, sicer bo uporabnost trpela.



Preko deset polnilnih mest USB C bo zadostilo potrebam vseh potnikov.



Prostori potniški del je dobro prezračevan in le povprečno osvetljen.



Vlečna kljuka je na takšnem vozilu lahko zelo uporabna, malce vihamo nos le nad tem, da ni skrita in zločljiva.

segmentu med najboljšimi. Pravzaprav udobja ne manjka niti zadaj, malce vihamo nos le nad dejstvom, da sedeži druge ali tretje vrste niso vzdolžno pomični in posledično ne ponujajo tolikšnega prilagajanja, med njimi pa tudi ni naslonov za roke, ki bi potnikom prinesli še nekaj več udobja. Kljub temu se boste počutili dobro tudi v zadnjih dveh vrstah, ki sta obe prilagojeni sodobnim uporabnikom in ponujata več kot dovolj polnilnih mest za telefone. Je pa res, da Tourneo Custom lahko ponudi še malce več eleganca in se med uporabi zdi še nekoliko bolj podoben velikemu enoprostorniku, zato se boste morali odločiti, kaj vam pomeni več, robusten zunanji videz ali potniška eleganca.

MOTORNA KLASIKA JE ŠE VEDNO SUPER

V zadnjih letih so se trendi precej zasukali in dizelski motorji v dostavnih sploh niso več edina pogonska opcija, pravzaprav so alternative postale precej zanimive in učinkovite. Transit Custom Kombi je tako lahko povsem električni ali pa priključno-hibridni z bencinskim ter elektromotorjem v nosu, še vedno pa ga lahko žene tudi klasika, dvolitrski turbodizelski TDCi kot tokratnega. Pravzaprav imate takšen motor na voljo z več različnimi močmi med 81 in 125 kW, tokratni Trail je poganjala po moči srednja motorna izvedenka. 110 kW moči oziroma 150 konjičkov je dovolj in motor je prijeten. V zadnji generaciji so mu konkretno umirili zvok, nekaj zaradi sprememb samega motorja in nekaj zaradi boljše zvočne izolativnosti. Motor je dober, dovolj prožen in zmogljiv, z njim takšen Transit Custom lahko vleče prikolico z maso do 2,5 tone, a potem vseeno priporočamo močnejšo motorno izvedenko, sicer pa pripomb pravzaprav nimamo. Poraba je nekje med osem in devet litrov, kar je za velikost vozila povsem pričakovano. Malce vihamo nos nad menjalnikom, s katerim tehnično gledano ni nič narobe in je dovolj natančen ter dovolj uporabniško prijeten, vseeno pa bi ga takoj zamenjali za samodejni menjalnik, ki namembnosti vozila ustreza mnogo bolj. Če smo pred dobrim desetletjem nad samodejnimi menjalniki še občasno vihali nos in so bili ti počasni ter marsikdaj slabši od ročnih, je danes drugače. Samodejni menjalnik bi pravzaprav priporočili v kakšnih 95 odstotkih vozil, izjema so le zabavni športni avtomobili. Skratka, za voznika je takšen kombi s samodejnim menjalnikom še bolj prijeten. Malce pod štiridesetimi tisočaki je cena osnovnega Transita Custom Trend, Trail ceno poveča za okoli pet tisočakov, a že prinese veliko stvari, ki jih nedvomno priporočamo.



Robusten izgled še ne pomeni, da je Trail pripravljen na brezpotja. Zapora diferenciala spredaj pomaga le na lažjem terenu.

Poleg atraktivnega videza še drsna vrata na levi strani, boljše luči, pametni ključ, ogrevano vetrobransko steklo in še marsikaj. Testni je imel potem še za okoli pet tisočakov doda-

tne opreme, med katero bi priporočili klimatizacijo zadnjega dela kabine, usnjen volanski obroč in celo posebno barvo, cena pa se je posledično zaključila pri 50.030 evrih. ■

TEHNIČNI PODATKI

MOTOR

Motor	turbodizelski, štirivaljni, vrstni, 4 ventili na valj
Prostornina (ccm)	1.996
Največja moč (kW/KM)	110 kW (150 KM)
Pri (v/min)	3.500
Največji navor (Nm)	390
Pri (v/min)	1.750–2.500

MERE IN MASE

Dolžina/širina/višina (mm)	5.050 x 2.148 x 1.981
Medosna razdalja (mm)	3.100
Masa praznega vozila (kg)	2.185
Nosilnost (kg)	741
Prostornina prtljavnika (l)	1.065

ZMOGLJIVOSTI

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

PORABA GORIVA

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

PRENOS MOČI

Pogon na sprednji kolesni par, 6-stopenjski ročni menjalnik	
Cena testnega vozila 50.030 EUR	

NA USKLADITEV VIŠINE DNEVNIC ZA TUJINO ČAKALI VSE OD LETA 2020

V široki paleti aktualnih zahtev avtoprevoznikov za izboljšanje njihovega gospodarskega položaja je vladna stran, konkretno ministrstvo za javno upravo, minuli mesec – po petih letih načelnega zavračanja – končno prisluhnilo njihovim zahtevam po uskladitvi dnevnic za tujino. Nova uredba o dnevnicah za tujino hkrati z njeno tarifno prilogo bo začela veljati z novim letom, višino dnevnic pa popravlja za v povprečju 20 odstotkov.

Tekst: Janez Kukovica Foto: Depositphotos



Kot rečeno, so avtoprevozniške organizacije v minulih letih večkrat dale pobudo za spremembo višine dnevnic za tujino, a so bile v pogajanjih z vladno stranjo vedno zavržene z utemeljitvami, ki avtoprevoznikov niso prepričale. Vladni izgovori so se v nekem trenutku sklicevali na poplavalno situacijo, v glavnem pa na 'sinhronizacijo' aktivnosti pri načrtovanih spremembah plačnega sistema v javnem sektorju.

Dnevnice za tujino so vsekakor zelo pomembna plačna postavka v avtoprevozništvu, saj vozniki, ki vozijo v mednarodnem transportu, dobivajo večji del svoje plače prav z dnevnicami. Višina dnevnice ima 'posledice' tako za voznika (delodajalca) kot za prevozniško podjetje (delodajalca), saj uredba o povračilu stroškov

za službena potovanja v tujino na podlagi dohodninske zakonodaje določa, da se povračila stroškov prehrane za službene poti v tujino ne všteto v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja. Pri nas sicer velja, da se ta vprašanja praviloma urejajo s kolektivnimi pogodbami dejavnosti, če pa katera dejavnost nima take pogodbe (ali primerljive pogodbe), se samodejno uporablja Uredba o povračilu stroškov za službena potovanja v tujino.

Daljša neusklajenost višine dnevnic tako pomeni nižjo motivacijo zaposlenih za delo v tujini ter višje stroške za podjetja, ki nastanejo zaradi razkoraka med dejanskimi stroški delavca na službeni poti v tujini ter višino neobdavčenega dela teh stroškov. Avtoprevozniki zato poudarjajo pomen ažurnega usklajevanja višine dnevnic, saj že

sedaj zelo težko dobijo (in obdržijo) voznike, ki utegnejo v slabšajočih se domačih razmerah še bolj odhajati na bolje plačano delo v tujino. Kot so zapisali v svojih zahtevah, bi morala ažurnost slediti inflaciji doma in v tujini.

Seveda pa so dnevnice le del širših pogajalskih prizadevanj s področja plačne in druge zakonodaje, ki vpliva na pogoje gospodarjenja, za katerimi stoji celotno malo gospodarstvo, ki ga predstavlja Obrtno-podjetniška zbornica Slovenije. Ena od ključnih zahtev je sprememba dohodninske lestvice in znižanje prispevkov (razvojna kapica). Pri tem zbornica priznava, da lestvica za odmero dohodnine vsebuje primerljive stopnje obdavčitve z drugimi državami EU, vendar pa dohodninski razredi niso primerljivi, saj so občutno prenizki. Medtem ko imajo nekatere države članice EU ničelno dohodninsko stopnjo tudi za dohodke do 11.000 evrov in več, pa v Sloveniji najnižja dohodninska stopnja zajema dohodke do zneska 9.210 evrov in je obdavčena s 16 %.

OZS zahteva, da se razpon prvega razreda dohodninske lestvice zviša na 11.000 evrov ter obdavči z ničelno dohodninsko stopnjo. Z uveljavitvijo predloga bi se zvišalo neto plačilo delavca, motivacija in pripravljenost delavcev za delo, posledično pa bi povečana potrošnja vodila v vsesplošno gospodarsko korist. Ob tem predlaga tudi vzpostavitev socialne/razvojne kapice na prispevke za pokojninsko in invalidsko zavarovanje delodajalca v višini 2,5-kratnika povprečne plače ter oprostitev plačila prispevkov za dodatke za nadurno, nedeljsko in praznično delo. Plačila prispevkov na dodatke naj bi bila oproščena delavec in delodajalec, znesek, namenjen plačilu prispevka delodajalca, pa naj bi pripadel delavcu, v smislu višjega bruto dohodka. ■

SESTANEK MEŠANE MAROŠKO-SLOVENSKE KOMISIJE ZA MEDNARODNI CESTNI TRANSPORT

V začetku decembra so se v Rabatu, glavnem mestu Maroka, sestali predstavniki maroško-slovenske komisije za mednarodni cestni transport z namenom, da ocenijo sedanje stanje prometnih tokov med državama in oblikujejo rešitve, s katerimi bi še izboljšali medsebojno sodelovanje na področju transporta in logistike.

Tekst: Janez Kukovica Foto: OZS



Za Slovenijo je Maroko v samem vrhu najpomembnejših trgovinskih partnerjev z afriške celine.

Čeprav je Maroko država, ki za Slovenijo glede mednarodnih prometnih povezav nima kakšne pomembne 'specifične teže', pa vendarle niso za vne-
mar podatki o medsebojnih blagovnih tokovih. Za Slovenijo je namreč Maroko v samem vrhu najpomembnejših trgovinskih partnerjev z afriške celine.

RAST MAROŠKEGA IZVOZA

Po podatkih, ki jih je predstavila maroška stran, se je od leta 2017 (po zadnjem srečanju mešanih komisij) pa do leta 2024 vrednost maroškega izvoza v Slovenijo dvignila za 609 odstotkov, uvoz iz Slovenije pa za 23 odstotkov. Izraženo v tonaži se je ma-

roški izvoz povečal za 248 odstotkov, uvoz iz Slovenije pa za 76 odstotkov. Slovenska stran je postregla le s podatki o vrednosti blagovne menjave za minuli dve leti. In sicer je blagovna menjava v letu 2024 v primerjavi z letom prej celo nazadovala za 1 odstotek, pri čemer pa je slovenski izvoz napredoval za 34 odstotkov, uvoz pa je bil manjši za 14 odstotkov. V prvi polovici leta 2025 pa se je obseg medsebojne menjave spet popravil, in sicer za 4 odstotke.

KONTINGENT DOVOLILNIC OSTAJA NESPREMENJEN

Po dogovoru iz leta 2017 je bilo lani med državama izmenjanih 100 bilateralnih dovolil-

nic, ki so jih maroški avtoprevozniki v celoti izkoristili, enak kontingent pa so v letošnjem letu 'pokurili' že do junija. Po drugi strani pa so slovenski prevozniki letno porabili le med pet do osem maroških dovolilnic. Glede na porabo dovolilnic na maroški strani so maroški predstavniki predlagali povečanje izmenjalnega kontingenta na 200 dovolilnic, vendar pa je slovenska stran zaradi majhnega povpraševanja slovenskih prevoznikov po maroških dovolilnicah in zaradi evropskih okoljevarstvenih obvez na področju cestnega transporta to zavrnila in celo predlagala njegovo zmanjšanje. Na koncu so se dogovorili, da bo prihodnje leto izmenjan enak kontingent dovolilnic kot v letu 2025. ■



GOODYEAR NADALJUJE PARTNERSTVO NA RELIJU DAKAR

Goodyear bo znova uradni dobavitelj pnevmatik za nizozemsko ekipo Team De Rooy na vzdržljivostnem reliju Dakar 2026. Po uspešni skupni poti, ki je leta 2023 prinesla zmago v kategoriji tovornjakov, bo Goodyear tudi v prihajajoči izvedbi relija ekipo opremil s pnevmatikami in naprednim sistemom za nadzor tlaka v pnevmatikah.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Goodyear



Goodyearove pnevmatike OFFROAD 375/90R22.5 so zasnovane za oprijem, robustnost in odpornost na visoke temperature na zahtevnih puščavskih, skalnatih in kombiniranih terenih.

Podjetje Goodyear bo tudi v letu 2026 uradni dobavitelj pnevmatik za priznano nizozemsko ekipo Team De Rooy, ki bo nastopila na znamenitem reliju Dakar. Po odmevnem uspehu leta 2023, ko je ekipa s pomočjo Goodyearovih pnevmatik slavila zmago v kategoriji tovornjakov, se partnerstvo nadaljuje z novo odpravo na 8.000-kilometrsko traso med najzahtevnejšimi preizkušnjami v svetu motošporta.

Ekipa bo na reliju, ki bo potekal od 3. do 17. januarja 2026 s startom in ciljem v savdskem Yanbuju, uporabljala pnevmatike Goodyear OFFROAD 375/90R22.5 ter napredni sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah (TPMS). Trasa bo vključevala skoraj 5.000 kilometrov hitrostnih preizkušenj, vključno z novimi etapami 'Marathon-Refuge', kjer bo tehnična podpora močno omejena.



Letošnji reli Dakar bo vključeval skoraj 5.000 kilometrov hitrostnih preizkušenj, vključno z novimi etapami 'Marathon-Refuge', kjer bo tehnična podpora močno omejena.

Ekipa Team De Rooy bo na letošnjem reliju nastopila z naslednjo zasedbo:

- #602 Ales Loprais, David Kripal, Jiri Stross
- #604 Vaidotas Zala, Paulo Fiuza, Max van Grol

ZANESLJIVOST V EKSTREMNIH RAZMERAH

Goodyearove pnevmatike OFFROAD 375/90R22.5 so zasnovane za oprijem, robustnost in odpornost na visoke temperature na zahtevnih puščavskih, skalnatih in kombiniranih terenih. V kombinaciji s TPMS sistemom ekipa pridobi zmožnost sprotne spremljanja tlaka in temperature v pnevmatikah, kar omogoča boljše prilagajanje razmeram in aktivno upravljanje obremenitev pnevmatik.

Sistem TPMS ponuja vpogled v realnem času, ki voznikom pomagajo uravnovežiti hitrost, oprijem in vzdržljivost. S tem se zmanjšuje tveganje okvar in povečuje doslednost v najzahtevnejših pogojih, kar se je že izkazalo kot ključna konkurenčna prednost pri preteklih udeležbah na reliju.



Sistem TPMS ponuja vpogled v realnem času, ki voznikom pomagajo uravnovežiti hitrost, oprijem in vzdržljivost. S tem se zmanjšuje tveganje okvar kar se je že izkazalo kot ključna konkurenčna prednost.

ZAVEZANOST RAZVOJU V MOTOŠPORTU

Goodyear ostaja zavezan razvoju vrhunskih rešitev za tovorni segment tudi prek partnerstev v motošportu. Kot ekskluzivni dobavitelj pnevmatik za Goodyear FIA Evropsko prvenstvo dirk tovornjakov (ETRC) podjetje uporablja tekmovalne razmere kot testno okolje za razvoj naprednih tehnologij.

Davide Califano, vodja blagovne znamke in vrednostne ponudbe pri Goodyear EMEA, je povedal: »Nadaljevanje sodelovanja z ekipo Team De Rooy je potrditev naše predanosti podpori ekipam, ki se soočajo z najzahtevnejšimi razmerami. Z našimi pnevmatikami OFFROAD in sistemom TPMS omogočamo optimalno mobilnost, nadzor in ključne podatke v realnem času. Ekipi želimo uspešno in varno dirko.«

Gerard De Rooy, lastnik ekipe Team De Rooy, je dodal: »Naše partnerstvo z Goodyearom temelji na zaupanju in dokazani učinkovitosti. Njihove pnevmatike in sistem TPMS nam že vrsto let omogočajo konkurenčnost na najtežjih terenih. Reli Dakar 2026 bo izjemno zahteven, a zanesljive rešitve nam omogočajo, da se lahko popolnoma osredotočimo na vožnjo in strategijo.«



(SKORAJ) TAKŠNEGA JE VOZIL DENISOV OČE

Nekaj dni po objavi najinega prvega videa o Mercedes-Benzovem Kurzhauberju na kanalu EB Timers me je decembra 2020 poklical Denis Podbreznik. Povedal je, da obnavlja svojega in da bo projekt zaključil prej kot v letu dni. Ob tem me je vprašal, ali vem za kakšno značko, ki pride na sredino motornega pokrova, saj mu poleg nekaj malenkosti manjka le še ta.

Tekst: E. Šterbenk Foto: E. Šterbenk, arhiv: Podbreznik, Mercedes-Benz Trucks

Po treh mesecih sem Denisa obiskal in se na lastne oči prepričal, da je šasija že vozna, celoten pogonski sklop de-

luje, prekucni zaboj pa obnovljen do zadnje podrobnosti. Z Brankom sva posnet material zmontirala in objavila video 'Nov' Mercedes-

Benzov Kurzhauber se bo vrnil na cesto. Denis je takrat optimistično napovedal, da pričakuje, da bo z obnovo zaključil v dveh



Konec februarja 2021 je po mnenju lastnika in restavratorja Denisa manjkala samo še kabina in menil je, da bo na cesti v dveh mesecih. Ni bil.

iz kabine. »Z dejavnostjo je nadaljeval moj oče Luka, tako da sem sam že tretja generacija, ki to počne za preživljanje družine.« Kot mulca ga je oče s svojim Kurzhauberjem jemal na 'fure' in tovornjak mu je zlezel pod kožo: »Tovornjaka je gnal kot črno živino, a ga zelo skrbno vzdrževal. Pri tem sem mu po svojih močeh z veseljem pomagal. Kurzhauber je bil model 1113 z nizkim vetrobranom in s pogonom na zadnji kolesi. Ker je imel nenehno težave z diferencialom, ga je zamenjal z močnejšim iz modela 1313. Največkrat smo imeli opravka z vzmetmi, kar ni nič nenavadnega, saj je oče namesto petih ton nalagal dvakrat toliko.«



Denis pred Mercedes-Benzom 1113, s katerim je oče preživljal družino.

Mercedes-Benz 911, letnik 1966 je po štiriletni obnovi videti, kakor bi pravkar zapeljal iz tovarne, a pot do takšnega stanja ni bila enostavna.

mesecih. Seveda ni šlo po načrtih – kakor se pri starodobnikih praviloma zgodi. Ko smo se (razširjena ekipa EB Timers) poleti 2022 vračali z našega potovanja po državah bivše Jugoslavije, smo Denisa spet obiskali in videli, da je kabina že na šasiji, a tovornjak potrebuje še veliko dela. Konec maja 2023 mi je Denis po telefonu ponosno sporočil, da je svojega Kurzhauberja registriral.

PREVOZNIŠKA TRADICIJA

»Prevoznik je bil že moj stari oče,« je začel Denis, ko sem ga povabil v rubriko Zgodbe



Takole je bil Denisov Mercedes-Benz 911 videti ob nakupu – nizka nakupna cena je znanilec višjih stroškov restavracije.



Kurzhauber je v primerjavi s predhodnikom pomenil velik korak naprej, ta je v lasti Mercedes-Benz in videli smo ga ob premieri eActrosa.



V Južni Ameriki še vedno vozi množica Kurzhauberjev, ta vlačilec sem pred leti fotografiral v Paragvaju.

Oče je potem pred odhodom v pokoj kupil novejši Mercedes-Benzov tovornjak, in tudi sam sem ostal zvest tej znamki.

(SKORAJ) TAKŠEN, KOT GA JE VOZIL OČE

»Dolgo sem iskal Kurzhauberja, ki bi ga obnovil. Na koncu sem za majhen denar kupil tegale. Zanj sem vedel že več let, saj so mi ga že prej ponujali, a se nisem mogel odločiti, ker je malce lažji in šibkejši od očetovega in ima konfiguracijo 4×4. Ko sem preveril njegov 'rojstni list' (Mercedes-Benz Datenkarte), sem ugotovil, da je izviren – od motorja do menjalnika in diferenciala.

Celo priklop je tisti, s katerim je zapustil tovarno. Potem je bila odločitev enostavna. Saj veš, kako je,« je rekel s širokim nasmehom, »če je nakupna cena starodobnika nizka, je obnova dolgotrajnejša in dražja. Tako je bilo tudi v mojem primeru!«

MERCEDES-BENZ KURZHAUBER

Po vojni so pri Mercedes-Benzu izdelovali Langhauberje, katerih osnova so bili predvojni Opli Blitzi. Šlo je za izjemno enostaven tovornjak z motorjem pred kabino (Nemci jih imenujejo Hauberji), z zelo malo opreme, ki bi razvajala voznika. Za gretje so dovajali nad izpušnim kolektorjem ogret

zrak, voznik pa je sedel na trisedežni klopi in pretikal nesinhroniziran menjalnik.

Kurzhauber je bil korak naprej. Blatnika, motorni prostor in pokrov so tvorili celoto (takšno obliko so imenovali ponton). Ker je bil simpatično zaobljen, so ta model nekateri imenovali Rundhauber. Motor so vgradili delno v kabino, zaradi česar je bil njen 'nos' krajši. Za tovorni prostor je ostalo več prostora, tovornjak pa je bil zaradi krajše medosne razdalje bolj okreten. V kabini so poskrbeli za zelo solidno zračenje in gretje z ventilatorjem. Armaturna plošča je bila takrat sodobna, voznik je dobil vzdolžno in po višini nastavljiv sedež. Celo kot naslonjala je bilo mogoče malenkost nastavljati, vzmeten pa pri starejših modelih še ni bil. Kabina ni bila fiksno vpeta. Spredaj sta bila gumijasta nosilca, zadaj pa prečna listnata vzmet z dvema amortizerjema. S tehniškega vidika je osnovo tvorila lestvena šasija, ki so jo postavili na dve togi premi z vzdolžnimi listnatimi vzmetmi in s teleskopskimi hidravličnimi blažilniki. Prva serija L 322 (1959) je podedovala predhodnikov motor s predkomorami (OM 321) in nesinhroniziran menjalnik. Leta 1964 so vgradili sodobnejši motor z neposrednim vbrizgom (OM 352) in sinhroniziran menjalnik. V Nemčiji so te priljubljene tovornjake izdelovali vse do leta 1977. Na koncu proizvodnje je bil najlažji model 1313, najtežji in najmočnejši pa L 1819 v triosni konfiguraciji.

SVETOVNA USPEŠNICA

Kurzhauberje so prodajali po vsem svetu in na voljo so bili tudi kot težki tovornjaki z dvema ali s tremi osmi in z močnejšimi motorji (do 280 KM). Prvi težek Kurzhauber je bil leta 1959 predstavljen model L337. V Nemčiji je proizvodnja težkih Kurzhauberjev tekla vse do leta 1982. Za izvoz so Kurzhauberje oziroma sestavne dele zanje v Nemčiji izdelovali do leta 1995. V Argentini so jih izdelovali še dve leti dlje, v Braziliji so jim leta 1982 osvežili podobo in jih izdelovali do leta 1990. V Iran Khodro Diesel Company so Kurzhauberje zaradi strožjih okoljevarstvenih predpisov kot zadnji nehali izdelovati leta 2024. Halo! Lani!

MERCEDES-BENZ LAK 911

Denisov tovornjak je letnik 1966, a ta model so izdelovali v obdobju od 1963 do 1969. Motor z neposrednim vbrizgom zmogel 110 KM (81 kW) pri 2.900 vrt/min, moč do štirih pogonskih koles pa prenašata 5-stopenjski sinhroniziran menjalnik in 2-stopenjski

reduktor. A v oznaki tovornjaka namreč pomeni Allrad (pogon na vsa kolesa). Prednji pogon je mogoče vključiti le, kadar je reduktor v nižji prestavi. Ti, zgodnji modeli, še niso imeli nobene zapore diferenciala. Prekucnik je bil na voljo z dvema medosnima razdaljama. Denisov ima najkrajšo, 3.200 mm, in je kljub priključljivemu prednjemu pogonu dovolj okreten. Po prometnem dovoljenju masa praznega vozila znaša 4.350 kg, največja dovoljena pa 8.950, torej ima 4.600 kg nosilnosti. Podvozje je predimenzionirano in zlahka prenese precej večjo obremenitev. Tudi pnevmatike prenesejo večjo maso, čeprav so zgolj 8.25-palčne. Prekucniku z reduktorjem so namenili kratko prenosno razmerje v diferencialih in najvišja hitrost znaša vsega 70 km/h, zato pa v klanec zlepa ne omaga. Vse drugo je tako, kot sem opisal v predhodnih poglavjih.

DOLGOTRAJNA OBNOVA

Denis je šasijo, motor in celoten pogonski sklop ter prekucni zaboj obnovil dokaj hitro. Čeprav je vrstni šestvaljnik lepo predel, se je hotel prepričati, da mu ne bo delal težav. Sneli so glavo, pobrusili ventile in njihove sedeže, zamenjali vbrizgalne šobe, servisirali dizelsko črpalko, vse optimalno nastavili in na novo zatesnili ter motor na koncu pobarvali. Pri šasiji in podvozju prav tako niso ubirali bližnjic. Vse puše na gibljivih delih so zamenjali, osna kraka sta kot nova. Prav tako so zamenjali ležaje, ki so bili preveč obrabljeni. Zavorni sistem so v celoti obnovili, na platišča pa nataknili nove pnevmatike.

»Ko smo prišli do kabine, se je tempo občutno upočasnilo. Tovornjak se je pred mnogimi leti prevrnil, zato je bilo z ravnanjem kabine (in pred tem še šasije) veliko dela. Električna napeljava ni bila posebna težava, a izvirna žarometa sta bila nepopravljiva – na koncu svoje življenjske poti. K sreči sem za pametno ceno dobil še originalno zapakirana žarometa znamke Bosch. Znak na motornem pokrovu sem našel pri bivšem nizozemskem prevozniku, stopnici pod vrati naročil iz Braziliije, gumijaste preproge pa mi je po meri naredil obrtnik iz Prekmurja. Ves vesel sem odprl paket z gumijastima nosilcema za kabino, a se je izkazalo, da sta za novejši model. Ni mi preostalo drugega, kot da sem po starih nosilcih dal izdelati orodje in našel strokovnjaka, ki je vliil nova nosilca. Edino, česar mi ni uspelo dobiti, so kromirane okrasne letve na maski. Kolikor je mogoče, smo jih poravnali, skitali in pobarvali s črno barvo. Morda bi bilo bolje,



Pri Mercedes-Benzu LAK 911 (Lastauto Allrad Kipper) vse deluje kot namazano, seveda je Denis zaradi tega lahko ponosen in vesel.



Obnova se je zavlekla predvsem zaradi kabine, ki je bila precej bolj poškodovana, kot je Denis sprva mislil, saj se je tovornjak njega dni prevrnil.

če bi jih prelakirali s srebrnim kovinskim lakom. Potem je bilo treba še oblaziniti sedeže, vratni oblogi in strop. Tudi gumba sredi volanskega obroča nisem dobil, zato so mi ga natisnili s tiskalnikom 3D. Gotovo sem še kaj pozabil. Namesto dva meseca je vse skupaj trajalo dve leti,« z malce stisnjenimi ustnicami pove Denis.

ALI JE TOVORNJAK NOV?

Najraje imam, da starodobni tovornjak najprej pelje njegov lastnik. Pazljivo sem opazoval, če ima zadeva kakšne posebne 'finte', a ničesar takega nisem opazil. Denis je speljal, prestave menjal kot v osebnem vozilu,

tudi zaviral je z občutkom. Na prvi pogled je bilo vse kot v sodobnem tovornjaku.

Z velikim veseljem sem sedel za volan in ugotovil, da moram nogo dvigniti zelo visoko, saj do dokaj visokega dna kabine vodi le ena stopnica. Zato sem bil še toliko bolj vesel močnega ročaja na desni strani 'podboja' vrat, na levi pa sem se prijel za volan. K sreči je Denis toliko visok, da pri oddaljenosti od volana nisem imel težav. Tudi če bi bil malo višji, se naslon sedeža dotika zadnje stene kabine. Največje presenečenje je bil volan. Res ga je treba vrteti (škoda, da nisem preštel, kolikokrat ga je treba zavrteti od ene do druge skrajne točke), a bil sem prepričan, da



S pregovorno trpežnim motorjem ni bilo dosti dela – predvsem preventivni posegi in na koncu nov sloj laka.



To ni fotografija s promocijskega letaka, ampak dejanski videz notranjosti kabine Denisovega Kurzhauberja.



Pogonska os, tovorni zaboj, celo priklop: vse je izvirno. Kar je bilo potrebno, je lastnik obnovil – gibljivi deli imajo nove puše, zavorni sistem je generalno obnovljen ...



»V prometnem dovoljenju piše tovorno vozilo, zato občasno zase tudi kaj pripeljem. Če hočem, da ostane v dobrem stanju, mora voziti,« pove Denis.

mu pomaga servo. Pa mu ne. Če tovarnjak le malo leze, je obroč mogoče vrteti z eno roko. Tudi upravljanje pedal je prijetno opravilo – ne premehki ne pretrdi, ravno pravšnji in brez zračnosti, kakor pri novem vozilu. Kdo bi si mislil, da je vožnja kljub nevzmetenemu sedežu lahko udobna. Pri hrupu se udobje konča, počutil sem se, kot bi sedel v kitari. Način vožnje je drugačen kot v novih tovarnjakih. Šibak motor zahteva visoke vrtljaje, a voziti je treba po posluhu, saj merilnika vrtljajev ni. V spodnji tretjini vrtljajev tovarnjak cuka. V vojski so rekli, da 'gazi strojevi korak'. Kadar je zaboj naložen, je motor v vsaki prestavi treba nagnati skoraj do konca. Med 4. in 5. prestavo je velika 'luknja', saj najvišja 'prime' že pri hitrosti 35 km/h, potem pa zelo počasi 'nabira' hitrost.

Vožnja tega izjemno lepo obnovljenega tovarnjaka mi je bila v veliko zadovoljstvo in za menoj je bil čudovit dopoldan. Denis, naj ti bo Kurzhauber v veselje in še enkrat hvala za to dragoceno (upam, ponovljivo) izkušnjo. ■

Osnovni tehnični podatki za Mercedes-Benz 911 LAK 1966, Kurzhauber (po homologaciji)

MOTOR

Dizelski, 6 valjni, vrstni, vodno hlajeni, OM 352

Gibna prostornina **5.675**

Moč (kW/KM) pri vrt/min **81/110 pri 2.800**

PRENOS MOČI

Enokolutna suha sklopka, 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik, 2-stopenjski reduktor, kardan, pogon na vsa kolesa (spredaj priključljiv)

Mere: dolžina × širina × višina (mm) **5.445 × 2.340 × 2.430**

Medosna razdalja (mm) **3.200**

ZAVORE

Bobnaste na vseh štirih kolesih, dvokrožne hidravlične s tlačno zračnim servo ojačevalcem, motorna zavora, ročna zavora zračna na zadnji kolesi

Pnevmatike (palci) **8.25 – 20**

Masa praznega vozila (kg) **4.350**

Največja dovoljena masa (kg) **8.950**

Poraba goriva **Od 15 – 20 l/100 km**

Največja hitrost **70 km/h**

3 LETA
PODALJŠANE
GARANCIJE*



Vi vozite, **mi skrbimo.**

IVECO **S-WAY**

Obiščite naše pooblaščen distributerje, sedite za volan IVECO S-WAY, preizkusite tovornjak, izkusite njegovo produktivnost in si zagotovite najboljšo ponudbo za vaš IVECO S-WAY z vzdrževanjem in servisiranjem po meri, ki ustreza vašim potrebam. Vključenih 5 let povezljivih storitev.

* Veljavnost: za vozila, naročena do 31. decembra 2025.

BENUSSI

Cvetkova ulica 1, Rudnik, Ljubljana, 08/2053 347
Miklavška cesta 82, Maribor, tel: 02/8051 530



winkler – DOSTAVI HITRO IN ZANESLJIVO.

od **165,- €**



ZAGONSKI AKUMULATORJI, GOSP. VOZILA

Kapaciteta (Ah)	Zagonska moč (A)	Izvedba	Številka artikla	Cena €/kos
225	1150	Kalcij	721 000 228 03	175,00
225	1150	SHD	721 000 084 03	165,00
225	1150	EFB	721 000 156 03	205,00

od **195,- €**



ZAGONSKI AKUMULATORJI, PROMOTIVE

Kapaciteta (Ah)	Zagonska moč (A)	Izvedba	Številka artikla	Cena €/kos
225	1150	Kalcij	721 000 127 33	195,00
240	1200	EFB	721 000 187 33	219,00



NAROČILO IN DOSTAVA ISTI DAN

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

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

Dostava je pri Winklerju brezplačna!



od **8,35 €**



ZIMSKA TEKOČINA ZA STEKLA

ne poškoduje laka in polikarbonatnih stekel, primerna za pršilne dize, mešanje z vodo v razmerju 1:1 do -20 °C, 2:1 do -30 °C

Prostornina (l)	Pakiranje	Številka artikla	Cena €/kos
5	Ročka iz um. mase	490 002 551 00	8,35
60	Ročka iz um. mase	490 002 553 00	90,10
208	Sod iz um. mase	490 002 554 00	235,00

NAŠI POSLOVNI PARTNERJI:



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

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

winkler.com /// shop.winkler.com

winkler
Das passt.

Pridržujemo si pravico do napak in sprememb.
Cene so v veljavi do porabe zalog.