

Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

Transport



JANUAR-FEBRUAR 1-2 2026

LETNIK 26 • številka 261

CENA 3,90 EUR



LOGISTIKA

www.etransport.si



RELI DAKAR 2026

PREDSTAVITEV

SCANIA 730 S Longline



TEHNIČNI PREGLEDI

Predvidene novosti pri
tehničnih pregledih

ANALIZA

Prodaja novih gospodarskih vozil v 2025



ZIMSKA SLUŽBA

Uporaba
soli za
preprečevanje
poledice pri
zimskem
vzdrževanju
cest

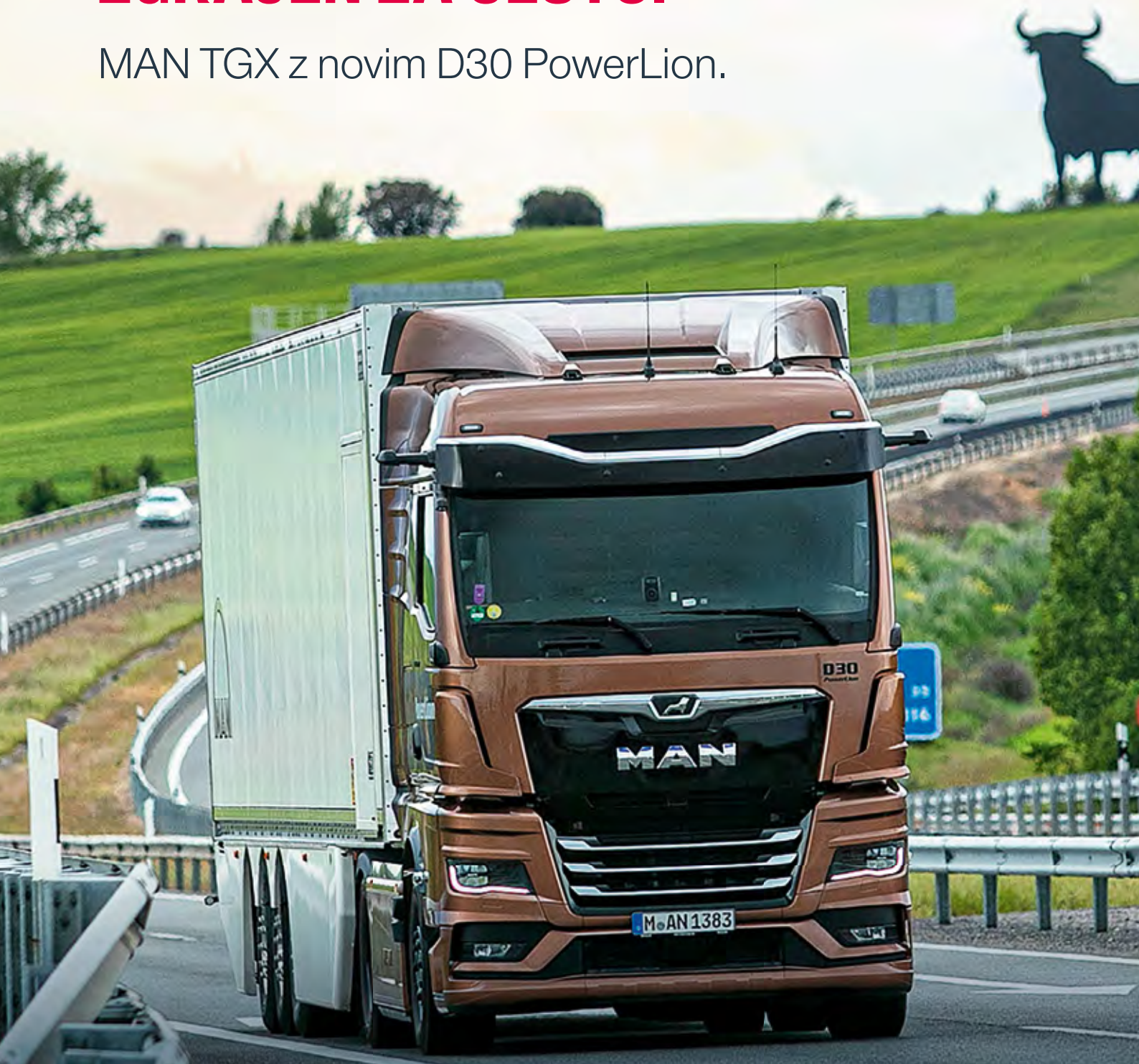


PREDSTAVITEV

Nova generacija
električnih
dostavnikov
za sodobno
logistiko

HVALJEN S STRANI NOVINARJEV. ZGRAJEN ZA CESTO.

MAN TGX z novim D30 PowerLion.



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

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

#SimplifyingBusiness



LETO PODRAŽITEV

V letošnje leto smo po eni strani vstopili z vzpodbudnimi novicami o dobri prodaji novih gospodarskih vozil v Sloveniji v letu 2025 – medtem ko so sicer dostavniki nekoliko padli, tudi zaradi omejitev pri dobavah dizelskih vozil, so tovarnjaki ohranili stabilne številke, segmenta avtobusov in prikolic pa sta močno zrastle.

Na žalost pa to niso edine številke, ki rastejo – z vstopom v novo leto se namreč začneja val podražitev cestnin po celotni Evropski uniji. Evropska direktiva o tako imenovani »Eurovinjeti« zahteva od držav članic, da s cestnino za tovorna vozila začnejo zaračunavati tudi dodatke zaradi onesnaževanja zraka in hrupa, pri čemer pa številne države zamujajo z implementacijo, saj je direktiva kot rok prilagoditev lokalnih predpisov določila marec leta 2024. Avstrija, Belgija, Danska, Italija, Madžarska, Nizozemska, Poljska so le nekatere od držav, kjer se cestnine letos dražijo, pridružuje pa se jim tudi Slovenija z nedavno spremembo Zakona o cestninjenju. Po ocenah DARS-a se bo, s to spremembo, iz prihodkov pristojbin za zunanje stroške, v slovenski državni proračun na letni ravni steklo dodatnih približno 27,6 milijona evrov. Julija letos v veljavo stopa druga faza evropske direktive o splošni varnosti (General Safety Regulation – GSR) – ta zahteva obvezno vgradnjo naprednih sistemov zaviranja v sili, ki prepoznajo pešce in kolesarje ter sistemov za zaznavanje



“

**Cestnine po
Evropi se
letos dražijo.**

voznikove nepozornosti. Več obvezne opreme v vozilih pa vemo, da pomeni samo eno – dražja vozila in nato tudi dražje vzdrževanje vozil. Včasih se je težko znebiti občutka, da je postal, ekonomsko zelo močan in pomemben, transportni sektor priročen vir dodatnih prihodkov državnih proračunov, vse pod »krinko« varnosti in okoljevarstva, medtem ko je edini merljivi učinek – dvig življenjskih stroškov vseh nas.

Paušer

Boštjan Paušer,
glavni urednik

Transport & LOGISTIKA

IZDAJATELJ Tehnis Media d.o.o., Ljubljana | **DIREKTOR** Janko Zrim | **GLAVNI IN ODGOVORNI UREDNIK** Boštjan Paušer, univ. dipl. org., bostjan.paušer@tehnis.si | **SODELAVCI** Marko Kroflič, dr. Josip Orbanič, dr. Bojan Beškovnik, Matej Jurgele, Janez Kukovica, Boštjan Saje, inž. log., Stane Leben, dr. Emil Šterbenk, Anže Jereb, univ. dipl. org. | **NASLOV UREDNIŠTVA** Linhartova 3, 1000 Ljubljana, tel.: 01 430 60 60, e-pošta: transport@tehnis.si, www.etransport.si | **TAJNIŠTVO** tel.: 01 430 60 60, e-pošta: tehnis@tehnis.si | **MARKETING IN OGLASNO TRŽENJE** e-pošta: marketing@tehnis.si | **OBLIKOVANJE IN GRAFIČNA PRIPRAVA** Studio Tehnis d.o.o., Sebastijan Frumen | **TISK** Schwarz print, d.o.o., Ljubljana | **DISTRIBUCIJA** Delo prodaja, d.d. in Pošta Slovenije | Revija Transport & Logistika izhaja enkrat mesečno. Letno izide 10 števil. Letna naročnina znaša 39,00 €. Cena posameznega izvoda je 3,90 €. 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.

TEHNIS
MEDIA
GROUP

Copyright ©
Revija Transport & Logistika
Kakršna koli reprodukcija in
posredovanje edicije ali njenih
posameznih delov sta dovoljena
le s pisnim soglasjem izdajatelja.



ITA
INTERNATIONAL
TRAILER AWARD



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

TISKANO V
SLOVENIJI

14

ANALIZA
Prodaja novih
gospodarskih
vozil v 2025



6

NOVICE

14

ANALIZA
Prodaja novih gospodarskih vozil v 2025

24

PREDSTAVITEV
Scania 730 S Longline

28

PREDSTAVITEV
DAF XG & XG+ Electric

30

PREDPISI
ADR usposabljanje

34

VARNOST
Posipanje cest

38

PREDPISI
Tehnični pregledi

42

ZGODBE IZ KABINE
Andrej Trampuž

50

PRAVNI NASVETI
Ročna prtljaga

52

ŠPORT
Reli Dakar 2026

56

PREDSTAVITEV
Farizon

60

TEST
Ford Ranger PHEV

64

OZS
Počasno reševanje zahtev prevoznikov

66

RETRO
Renault Magnum

28



PREDSTAVITEV DAF XG & XG+ Electric

42



ZGODBE IZ KABINE Andrej Trampuž

52



RETRO Renault Magnum

SERVISNI PAKETI S FIKSNO CENO

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



MENJAVA DPF FILTRA*

+ DARILO
metlice brisalcev



Že od

659 € + DDV

MENJAVA ZAVORNIH PLOŠČIC*

+ DARILO
metlice brisalcev



Že od

219 € + DDV

MENJAVA SKLOPKE*

+ DARILO
metlice brisalcev



Že od

2.590 € + DDV

*Paketi vključujejo originalne nadomestne dele Mercedes-Benz in storitev. Cene se lahko razlikujejo glede na model in opremo vozila. Točnost cene za vaš model preverite na servisu Autocommerce na podlagi številke šasije vašega vozila (VIN). Na navedene akcijske cene se ne priznajo dodatni popusti. Pridružujemo si pravico do morebitnih vsebinskih napak. Slike so simbolične. Akcijska ponudba velja do 30. 4. 2026. Navedena cena ne vključuje DDV. Podrobnejše informacije o ponudbi najdete na spletni strani www.mercedes-benz-trucks-autocommerce.si v zavihku akcije.

Autocommerce – servis, ki mu lahko zaupate!



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

Naročilo na servis

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



autocommerce
Član skupine Emil Frey

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

Premium gorivo po nižji ceni in nagrade do 1.500 evrov!

Na bencinskih servisih Shell je začetek leta v znamenju izjemnih ugodnosti za voznike. Najbolj vesel dan v tednu je četrtek, saj lahko stranke v okviru akcije »Veseli četrčki« na veliki večini Shell servisov natočijo vrhunsko gorivo Shell V-Power Diesel po ceni običajnega Shell FuelSave dizla. Gre za priložnost, ki je še posebej dobrodošla v zimskem času, ko kakovost goriva pomembno vpliva na zanesljivo delovanje motorja in splošno vozno izkušnjo. Poleg cenovno dostopnejšega premium goriva so vsak četrtek znižani tudi izbrani izdelki za nego vozila. Hkrati pa pri Shellu poteka še privlačna nagradna igra »Zavrti in osvoji«. Sodelovanje je zelo preprosto: po točenju najmanj 25 litrov goriva – katerikoli dan v tednu – je treba račun skenirati na spletni strani <https://shell-nagrajuje.si/> in zavrteti digitalni igralni avtomat. S tem se udeleženec uvrsti v žrebanje za bogate nagrade: brezplačno gorivo v vrednosti 50, 100 ali celo 1.500 evrov. Nagradna igra poteka do 31. marca 2026.



Avtomatizirano odstranjevanje snega v tovarnem prometu

Kopičenje snega na strehah priklopnikov ostaja ponavljajoč se problem, ki ima pomembne posledice za cestno varnost, skladnost s predpisi, delovne pogoje voznikov ter učinkovitost tovarnega prometa. Rampe za ročno odstranjevanje snega so zamudne, saj lahko čiščenje enega priklopnika traja 20–30 minut. Dansko podjetje Durasweeper je predstavilo sistem za odstranjevanja snega s strehe tovornih vozil in prikolic. Avtomatizirana naprava lahko odstrani sneg s priklopnika v približno 30 sekundah, brez potrebe po delu voznikov na višini, kar bistveno pripomore k pretočnosti in varnosti prometa v obdobjih zimskih prometnih konic.

durasweeper.eu



NA SLOVENSKE CESTE JE ZAPELJALA KIA PV5

V Sloveniji se je začela uradna prodaja Kiinega novega električnega dostavnika PV5, ki bo na voljo v štirih osnovnih izvedbah ter dveh medosnih razdaljah in dveh višinah.

Začetna cena za tovarno različico PV5 Cargo Pulse, z 51,5-kWh baterijo, se z vključenimi popusti začenja pri 39.599 evrih (z vključenim DDV), za večjo baterijo kapacitete 71,2 kWh, je treba dodati slabe štiri tisočake. Potniška različica PV5 Passenger je od tovarne dražja za dva tisočaka.

Kia PV5 je dostavnik leta 2026

Kia je s svojim novim dostavnikom PV5 prvič prejela najprestižnejšo nagrado v industriji lahkih gospodarskih vozil. Šestindvajset članov žirije International Van of the Year (IVOTY) nas je soglasno izbralo novi model PV5 za nosilca naziva za leto 2026. V sklopu predstavitve smo slovenskemu zastopniku, podjetju K MAG, d. o. o., predali repliko nagrade, ki jo je, iz rok Boštjana Paušerja, slovenskega člana žirije IVOTY, prevzel Tomaž Mikulan, vodja prodaje Kia Adria.





100% brez emisij.



Popolnoma električni hladilnik S.KOe COOL

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

Več informacij na
schmitz.cargobull.com/emissionsfrei

Mercedes preizkuša megavatno polnjenje na dolgih razdaljah

Mercedes-Benz Trucks nadaljuje z uvajanjem standarda Megawatt Charging System (MCS) za svoj baterijsko-električni tovornjak za dolge razdalje eActros 600. Razvojni inženirji pri Mercedes-Benz Trucks testirajo polnjenje MCS v okviru testnih voženj na dolge razdalje z dvema testnima tovornjakoma eActros 600, združljivima s sistemom MCS. Cilj je zagotoviti optimalno združljivost med vozili in megavatnimi polnilnimi postajami različnih proizvajalcev ter pridobiti dragocene vpoglede v uporabnost v resničnem svetu – tudi v zimskih razmerah – od krivulje polnjenja in povprečne moči polnjenja do splošne zmogljivosti infrastrukture MCS. Testna vožnja vključuje približno 2.400 kilometrov dolgo pot od Nemčije, preko Nizozemske, Belgije in Danske do Švedske. Izhodišče je tovarna Mercedes-Benz v Wörthu, cilj pa je Linköping na jugu Švedske. Vozila bodo predvidoma polnjena na javnih in zasebnih lokacijah MCS, posebej zasnovanih za tovornjake.

Z močjo polnjenja do tisoč vatov se lahko baterije električnih tovornjakov polnijo hitreje kot s trenutno običajno tehnologijo CCS – na primer, z MCS potrebuje eActros 600 le približno 30 minut, da napolni baterije od 20 do 80 odstotkov.



PICK-UP AWARD

FORD RANGER PHEV Z NAGRADO



Ford Pro si je s svojim novo razvitim Rangerjem PHEV zagotovil že svojo četrto nagrado za pick-up v petnajstletni zgodovini izbora. To je prvič, da je hibridni pogon prejel priznanje žirije International Pick-up Award (IPUA), ki jo sestavljajo člani žirije International Van of the Year (IVOTY). S sodobnim pogonskim sklopom v obliki plug-in hibridnega pogona ter rešitvijo Pro Power Onboard, ponuja ta hip odlično kombinacijo zmogljivosti, uporabnosti in prijaznosti do okolja. To je že četrtič, da je Ford Ranger v različnih izvedbah osvojil to prestižno nagrado, najprej leta 2013, nato leta 2020, naziv pa si je leta 2024 delil z Volkswagnovim Amarokom.

Ob tej priložnosti smo predali repliko nagrade, ki jo je iz rok Boštjana Paušerja, slovenskega člana žirije, prevzel David Jurič, generalni direktor družbe Summit motors Ljubljana.

VGRADNJA TAHOGRAFA V KOMBI

V PRIGO PE BRDO POSKRIBIMO ZA:

-  **VGRADNJO TAHOGRAFA GEN2 V KOMBI**
-  **ZAMENJAVO OBSTOJEČEGA TAHOGRAFA Z GEN2**
-  **SERVISIRANJE IN KONTROLO TAHOGRAFA**

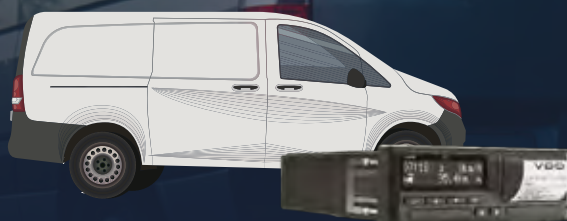
POKLIČITE NAS: 031 80 60 70

VDO

Stoneridge



TEHNIČNI PREGLEDI



V LJUBLJANI ODPRTJE POLNILNEGA PARKA ZA ALTERNATIVNA GORIVA



Energetika Ljubljana je na P+R Stanežice v Ljubljani slovesno odprla polnilni park za alternativna goriva, enega izmed pomembnejših infrastrukturnih projektov na poti k razogljičenju prometa in s tem trajnostni prihodnosti Ljubljane. Odprtje je potekalo v okviru dogodka »Vodik je šik«, ki simbolno in vsebinsko poudarja vlogo vodika kot energenta prihodnosti. Polnilni park za alternativna goriva vključuje 12 polnilnih mest za mestne avtobuse na električni pogon ter prvo javno vodikovo polnilnico v Sloveniji, namenjeno avtobusom, tovornim in osebnim vozilom s pogonom na vodik. Gre za pomemben mejnik v razvoju trajnostne mobilnosti, saj Ljubljana s tem dobiva infrastrukturo, ki omogoča sočasen razvoj električne in vodikove mobilnosti v javnem potniškem prometu. Začetna kapaciteta vodikove polnilnice omogoča dnevno polnitev 25 avtobusov ali 150 osebnih vozil oz. kombinacijo obeh. Mestni avtobusi na električni pogon, ki jih bo LPP do poletja v svoj vozni park vključil 28, ter avtobusi s pogonom na vodik – trenutno jih v Ljubljani vozi osem, v letošnjem letu pa jih bo skupno 10 – bodo pomembno prispevali k zmanjšanju emisij plinov in hrupa v mestnem okolju.

VOLVO ŽE DRUGO LETO ZAPORED VODILNI V EVROPI

Volvo Trucks je sporočil, da je že drugo leto zapored vodilni proizvajalec tovornjakov v težkem segmentu v Evropi. Švedski proizvajalec izpostavlja 19-odstotni tržni delež v Evropi (EU + Združeno kraljestvo + Norveška in Švica) v letu 2025 za vozila z največjo dovoljeno maso 16 ton in več, kar je več kot 17,9 % v letu 2024. Glavni trgi so bili Združeno kraljestvo, Francija, Poljska, Nemčija in Litva. Model FH Aero se je izkazal za še posebej priljubljenega pri evropskih prevoznikih, saj je bilo leta

2025 prejetih skoraj 33.000 naročil, in kot vemo, ima model izboljšano aerodinamiko in večjo učinkovitost, kar zagotavlja do 7 odstotkov manjšo porabo goriva v primerjavi s standardnim modelom FH.



KÖGEL
BECAUSE WE CARE

MAJHNA TEŽA ZA VEČJO UČINKOVITOST



Vaš Kogel partner v Sloveniji

Petrans d.o.o.

Jurčkova cesta 234

1000 Ljubljana, Slovenija

E-mail: matej.valenci@petrans.si

GSM: 051 608 744

E-mail: tomaz.rajk@petrans.si

GSM: 041 338 900

www.petrans.si

- VEČ TOVORA
- DOKAZANO VARČEVANJE Z GORIVOM
- DOKAZANA STABILNOST

Odkrijte LIGHT PLUS.
www.kogel.com



Triletna pogodba za nakup do 1.800 tovornjakov

MAN Truck & Bus in TIP Group, eno izmed vodilnih neodvisnih podjetij za najem gospodarskih vozil in ponudnikov celovitih rešitev za opremo v transportni in logistični industriji, sta podpisala nov okvirni sporazum. Sporazum predvideva dobavo do 600 vozil na leto v obdobju treh let.

To pomeni, da pogodba zajema skupno do 1.800 vozil vseh razredov – od 7,5 do 42 ton skupne mase – in se razteza čez 18 evropskih držav. Poleg vozil na konvencionalni pogon so del pogodbe tudi baterijsko-električni tovornjaki, katere vrednost naročila znaša do 160 milijonov evrov.



Na Vranskem strokovno srečanje za voznike avtobusov

Družba za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) je v sodelovanju z Javno agencijo RS za varnost prometa (AVP) v Centru varne vožnje na Vranskem gostila strokovno srečanje za voznike avtobusov, ki se ga je udeležil tudi minister za okolje, podnebje in energijo, mag. Bojan Kumer.

Izvedbo srečanja so si v DUJPP v sodelovanju z AVP zastavili že pred letom dni, kar se je v luči nedavnih varnostnih incidentov izkazalo kot prava odločitev. Krepitev področja varnosti in varne vožnje v avtobusnem prevozu potnikov prinaša v obliki strokovnega srečanja pomembno izmenjavo pogledov tako v sistemske ukrepe na ravni države kot druge oblike izboljšav, ki večajo varnost v cestnem potniškem prometu.

Tokrat so se vozniki avtobusov poleg seznanjanja s situacijami in incidenti, ki se pri vožnji lahko zgodijo, učili tudi veščin komunikacije v težavnih situacijah ter spoznavali najnovejše tehnologije varnostnih in asistenčnih sistemov. Pod vodstvom inštruktorjev pa so svoje znanje utrjevali tudi na treningu vožnje na poligonu.



OMEJENA SERIJA XG+ EMERALD EDITION



DAF Trucks predstavlja DAF XG+ Emerald Edition. Ta razkošna, temno zelena omejena različica DAF-ovega paradnega konja nove generacije XG+ pooseblja atraktiven videz, najsodobnejše tehnologije in udobje za voznika. Serija Emerald Edition je del edinstvene kolekcije dragih kamnov, ki poudarja bogato dediščino in izdelavo podjetja DAF. Vsak model je povezan z določenim kamnom, ki odraža pot podjetja DAF do stoletnice leta 2028. Po izdaji Sapphire, predstavljeni leta 2025, je tudi letošnja serija XG+ Emerald omejena na le 100 enot, ki so posamično oštevilčene za največjo ekskluzivnost.

Vlačilec Emerald Edition, izdelan v prepoznavni zeleni barvi Forest Dawn, je prava paša za oči. Njegova zasnova se ponaša z visokosijajnim črnim okvirjem maske in letvico z logotipom na sprednji strani, črnimi platišči in črno šasijo, ki mu dajejo močan in odločen videz. V notranjosti voznike pozdravlja bogato opremljena kabina z razkošnim usnjenim oblazinjenjem, vrhunskimi tkaninami in klavirsko črno lakirano površino. Za optimalen počitek in udobje spanja ima izdaja Emerald zelo udobno vzmetnico z vzorcem »Emerald« z ujemajočim se nadvložkom in kompletom zaves. DAF-ova nočna ključavnica poskrbi za varen nočni počitek. Mikrovalovna pečica je standardna in je nameščena v zgornji omarici. Odlično klimo zagotavlja standardni paket Climate Pack. Najsodobnejši infotainment sistem DAF zagotavlja visokokakovostno glasbo. Poleg vsega tega je vsak DAF XG+ Emerald Edition opremljen z ekskluzivnim paketom izdelkov, vključno z ujemajočo se prevleko za odejo, blazino iz spominske pene in elegantno usnjeno toaletno torbico.

MERCEDES-BENZ

10. marca bo predstavljen Mercedes VLE

Povsem novi VLE bo prvi model Mercedes-Benz, ki bo temeljil na novo razviti, modularni in prilagodljivi arhitekturi dostavnikov, ki uvaja povsem novo dobo. VLE bo svojo svetovno premiero doživel 10. marca 2026 v Stuttgartu, rojstnem kraju avtomobila. Povsem novi VLE združuje najboljše iz dveh svetov, saj združuje vožnjo in vodljivost limuzine z vsestranskostjo enoprostorca. Z do osmimi sedeži in inovativnimi funkcijami v notranjosti VLE na novo opredeljuje prostor. Ponudba modelov VLE bo segala od prilagodljivih vozil za družine in prostočasne kupce do izvedb za ekskluzivne prevoze.



IVECO

IVECO S ČETRTO STOPNJO AVTONOMNE VOŽNJE

IVECO v sodelovanju s PlusAI naznanja prvo uvedbo težkih tovornjakov s sistemi za avtonomno vožnjo (ADS) 4. stopnje v prometu, ki se bo odvijalo v sodelovanju s španskim logističnim operaterjem Sesé in oblastni regije Aragon v Španiji. PlusAI je vodilni svetovni ponudnik programske opreme za avtonomne tovornjake, ki temelji na umetni inteligenci. V okviru programa bosta IVECO in PlusAI razvila dva tovornjaka, opremljena s sistemom avtonomne vožnje 4. stopnje, ki ga poganja virtualni voznik PlusAI SuperDrive. Avtonomna vožnja 4. stopnje pomeni, da lahko vozilo vozi popolnoma avtonomno znotraj določenega območja, vendar mora voznik, čeprav ne vozi vozila, biti za volanom in biti pripravljen prevzeti nadzor, če je to potrebno. V praksi to pomeni, da bo voznik nadzoroval kompozicijo pri izhodu iz mesta, medtem ko bo virtualni voznik prevzel nadzor na odprti cesti in vozil popolnoma samostojno do izvoza z avtoceste, torej do konca območja, namenjenega avtonomni vožnji.



NOVICE

Prvi Ivecov mestni avtobus s pogonom na vodik

IVECO BUS je aglomeraciji Lorient (Francija) dobavil svoj prvi mestni avtobus na vodikov pogon, GX 337 H2 LINIUM. Avtobus GX 337 H2 LINIUM bo začel obratovati na liniji T5, ki bo oskrbovala Lorient, Lanester, Hennebont in Inzinzac-Lochrist, deset dodatnih avtobusov je predvidenih za dobavo v letu 2026. GX 337 H2 LINIUM ima gorivno celico z močjo 100 kilovatov, ki jo napajajo štirje rezervoarji za vodik, skupaj z baterijskim sklopom FPT Industrial kapacitete 69 kWh. Ta konfiguracija zagotavlja čisto in učinkovito transportno rešitev, ki zmanjšuje emisije toplogrednih plinov in podpira prehod na ogljično nevtralnost. IVECO BUS je aglomeraciji Lorient (Francija) dobavil svoj prvi mestni avtobus na vodikov pogon, GX 337 H2 LINIUM. Avtobus GX 337 H2 LINIUM bo začel obratovati na liniji T5, ki bo oskrbovala Lorient, Lanester, Hennebont in Inzinzac-Lochrist, deset dodatnih avtobusov je predvidenih za dobavo v letu 2026. GX 337 H2 LINIUM ima gorivno celico z močjo 100 kilovatov, ki jo napajajo štirje rezervoarji za vodik, skupaj z baterijskim sklopom FPT Industrial kapacitete 69 kWh.



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 | Slovenia
+386 (0)3 425 76 77 | info@navteh.si | www.tracknav.eu

LX track

Ivecovi avtobusi za zaposlene v tovarni LEGO

Na Madžarskem flota 15 avtobusov Crossway, v prepoznavni poslikavi znamke LEGO, vsak dan prevaža skoraj 2.000 zaposlenih med njihovimi domovi in delovnimi mesti. Avtobusi lahko sprejmejo do 59 potnikov in so opremljeni z udobnimi sedeži ter brezžičnim internet omrežjem WiFi. Ta prevozna storitev, ki jo v celoti krije tovarna LEGO, se popolnoma ujema s pristopom, ki spodbuja dobro počutje zaposlenih in trajnostno mobilnost.



Nizozemska z enotno označitvijo okoljskih con

Na Nizozemskem imajo tako cone z ničelnimi emisijami kot cone z nizkimi emisijami, čeprav številni vozniki ne poznajo razlik med njima, so se stvari še bolj zapletle, saj imata obe coni od 1. januarja 2026 naprej enak prometni znak. Številni vozniki izraza cona brez emisij in okoljska cona štejejo za ista, vendar to ni pravilno. Oba določata zahteve za vstop na določeno območje, vendar se tu primerjava konča. Cone brez emisij so namenjene izključno tovornjakom in kombijem – torej samo gospodarskim vozilom. Okoljske cone pa se lahko uporabljajo za vse vrste vozil, tudi za mopede. Na Nizozemskem se obe vrsti con včasih celo prekrivata. Z letom 2026 je uveden nov prometni znak. Ta bo veljal tako za cone brez emisij kot za okoljske cone. Znak za cono prikazuje okrogel znak z avtomobilom in črnimi oblaki, zaradi česar je zavajajoč, saj cona brez emisij sploh ne velja za osebne avtomobile. Območje brez emisij je preprostejše: tukaj ustrezeni znak prikazuje kombi in tovornjak. To pomeni, da pravila za območje brez emisij veljajo v vseh primerih: dizelska vozila tu niso dovoljena.

V okoljski coni dodatni znaki jasno označujejo, katera vozila niso dovoljena. Vrsta goriva je navedena na vrhu, vrsta vozila na sredini, izključeni razredi pa na dnu. Občine morajo vse stare znake zamenjati z novimi do 1. julija istega leta.



RENAULT

RENAULT 4 V TOVORNI IZVEDBI



Renault je predstavil Renault 4 E-Tech Electric v tovarni različici, ta je namenjena predvsem poslovnim strankam, obrtnikom in dostavnim službam. Zunanje dimenzije so ostale enake, kar pomeni, da Renault 4 v dolžino meri 414 cm, kar je 9 cm več od Clia in 9 cm manj od Capturja.

V primerjavi s standardno (potniško) različico tovarni model nima zadnjih sedežev, tovarni prostor pa je ločen s trdno pregrado in ima vgrajene obroče za pritrditev tovora. Prostornina tovarnega prostora je več kot 1.000 litrov, z največjo dolžino tovora do 1,2 metra in nosilnostjo do 375 kilogramov.

Glede na tovarniško homologacijo N1 so pravne osebe upravičene do polnega odbitka DDV. Tovarna različica je na voljo le z večjo kapaciteto baterije 52 kWh, ki jo spremlja zmogljivejši elektromotor z močjo 110 kilovatov (150 konjskih moči). Renault trdi, da ima doseg do 409 kilometrov po ciklu WLTP.

CESTNINA

VLADA SPREJELA PREDLOG NOVELE ZAKONA O CESTNINJENJU

Vlada Republike Slovenije je sprejela predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestninjenju. Zakon prenaša v slovenski pravni red posamezne določbe t. i. direktive Eurovinjeta v delu, ki se nanaša na zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške tovarnim vozilom zaradi onesnaževanja zraka in hrupa, ki nastaja zaradi prometa. Prihodki iz naslova pristojbine za zunanje stroške se bodo v skladu z direktivo Eurovinjeta uporabili za ukrepe na področju izboljšanja prometnega sistema, zmanjševanja vplivov prometa na okolje ter razvoja prometne infrastrukture.

Sredstva za izvajanje omenjenih ukrepov se bodo načrtovala v finančnem načrtu Ministrstva za infrastrukturo tako, da se bo vsako leto 50 odstotkov predvidenih prihodkov iz pristojbine za zunanje stroške namenilo za nepovratne finančne spodbude, do katerih bo upravičen avtoprevozniki sektor (npr. izboljšanje vozil glede emisij in porabe energije, optimizacija in digitalizacija logistike, zagotavljanje varnih in varovanih parkirišč, tehnološke rešitve za spremljanje vozil), preostali del predvidenih prihodkov pa se bo namenil za izvajanje ukrepov v pristojnosti upravljavca cestninskih cest, drugih upravljavcev državnih cest (npr. digitalizacija prometnega sistema državnega cestnega omrežja, izboljšanje prometne varnosti) in upravljavcu javne železniške infrastrukture.

Pristojbina za zunanje stroške se zaračunava poleg infrastrukturne pristojbine in jo upravljavec cestninskih cest (DARS) zaračunava v imenu in za račun Republike Slovenije. Po ocenah DARS-a bo iz prihodkov pristojbin za zunanje stroške steklo v državni proračun na letni ravni približno 27,6 milijona evrov.

EVROPSKO ZASTOPSTVO ZNAMKE FUSO S SEDEŽEM V SLOVENIJI

Skupina Emil Frey bo v okviru širše evropske reorganizacije znamke FUSO prevzela vlogo generalnega zastopnika vozil FUSO v 21 evropskih državah – sedež novega podjetja bo v Sloveniji. Naloga je zaupana slovenskemu Emil Frey holdingu, ki bo z novo ustanovljenim podjetjem Emil Frey Fuso Import, d. o. o., skrbel za distribucijo vozil FUSO, poprodajne storitve in vzdrževanje vozil v Sloveniji in preostalih 20 evropskih državah. Skupina Emil Frey je v Sloveniji prisotna od leta 2016 in ima pod svojim okriljem 13 avtomobilskih znamk ter tri znamke za gospodarska vozila, s čimer potrjuje svojo vlogo enega vodilnih in najcelovitejših ponudnikov mobilnostnih rešitev na slovenskem trgu. Novo nastalo operativno podjetje, bo zaposlovalo petindvajset in več sodelavcev s področja mednarodne prodaje vozil in nadomestnih delov ter skrbelo za nadaljnjo krepitev dolgoletnega sodelovanja z znamko FUSO med kupci in poslovnimi partnerji v 21 državah Evrope. Močna usmerjenost skupine Emil Frey k strankam, poglobljeno poznavanje trgov, strokovnost, lastni baterijski center, logistika in skladišča nadomestnih delov, celovita podpora financiranju ter visoka kakovost vozil FUSO zagotavljajo, da bodo poslovni uporabniki in prodajni partnerji v Sloveniji in po vsej Evropi deležni najvišje ravni storitev.



PRVI ISUZU M27 V SLOVENIJI

Podjetje Fri-Mobil je dostavilo prvi primerek Isuzuja M27 Generation 2, prodanega v Sloveniji. Mali tovornjak ima najkrajšo medosno razdaljo (2.475 mm), zaradi katere je izjemno okreten. Podvozje je robustno, prav tako šasija in že na prvi pogled je jasno, da gre za delovni stroj, ne za šminko. Pogonja ga zmogljiv 3-litrski dizelski motor (110 kW/150 KM), ki teče zelo uglajeno. Za prenos moči skrbi 5-stopenjski ročni menjalnik, katerega pretikanje je lahkotno in natančno (na voljo je tudi 9-stopenjski avtomatiziran sekvenčni menjalnik). Zavore so kolutne, pri zaviranju pa pomaga še motorna zavora – to premorejo le redki predstavniki tega razreda. Vstopanje v prostorno, svetlo in pregledno kabino je enostavno.

Armaturna plošča je pregledna, sedež pa udoben, čeprav ni vzmeten. Odriniti ga je mogoče toliko nazaj, da tudi obilnejši voznik za volanom najde položaj, ki mu ustreza. Podrobnejšo predstavitev boste lahko prebrali v marčevski številki revije Transport & logistika.



KRONE PROFI LINER



KER

POTREBUJEM

PRAVEGA

PROFESIONALCA

OB SEBI

TAKOJ
SKENIRAJTE QR KODO
IN IZVEDITE VEČ!



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

KRONE
We Deliver the Future

Kljub strahu stabilno leto



BESEDILO | Boštjan Paušer FOTO | arhiv

Podobno kot že pred letom dni se negotovo vzdušje in zadržanost ne kaže v prodajnih številkah novih gospodarskih vozil. Edina opaznejša razlika je pri dostavniki, kjer pa gre del razloga pripisati tudi omejenim dobavam novih vozil z dizelskimi motorji.

V letu 2025 je bilo prvič registriranih 2.188 tovornjakov, 1.405 prikolic, 6.939 dostavnikov in 243 novih avtobusov. Medtem ko je segment tovornih vozil ostal pri skoraj identičnih številkah kot preteklo leto, je trg avtobusov in prikolic močno zrastel, pri dostavniki pa je zaznati manjši padec.

Skoraj enako število tovornjakov

Registracije tovornih vozil so, z razliko štirih vozil več, ohranile trg pri slabih 2.200 vozilih – okoli te številke se tovornjaki, z izjemo koronskih let 2020 in

PRVE REGISTRACIJE NOVIH TOVORNJAKOV

Znamka	do 7,49 t	od 7,5 t do 12 t	od 12,01 t do 17,99 t	nad 18 t	2025	2024	Delež (%)
1. Volvo Trucks		1	5	502	508	514	23,2%
2. MAN	1	4	10	476	491	609	22,4%
3. Scania			0	462	462	293	21,1%
4. Mercedes-Benz		7	23	328	358	428	16,4%
5. Renault Trucks		4	8	176	188	107	8,6%
6. DAF			1	113	114	117	5,2%
7. Iveco		9	8	28	45	82	2,1%
8. Mitsubishi Fuso	8	9	0	0	17	21	0,8%
9. Ford Trucks		0	0	5	5	12	0,2%
					2.188	2.184	



RASTO ODERLAP

Autocommerce

»Črnoglede informacije o razvoju evropskih gospodarstev se lani niso odrazile v kakršni koli pomembni spremembi trga težkih tovornih vozil v Sloveniji. Nižji tržni delež naše znamke je zgolj kratkoročna posledica spremenjene dinamike dobav. Ta trend se je že obrnil v zadnjem delu lanskega leta in se nadaljuje tudi letos. S poslovanjem smo zadovoljni in za letos optimistično pričakujemo pozitiven razvoj naših prodajnih rezultatov, kljub povečanemu povpraševanju po tovornih vozilih Mercedes-Benz na evropskih trgih, ki povzroča daljšanje dobavnih rokov. Verjamemo tudi v pozitiven razvoj slovenskega trga, medtem ko so dolgoročne napovedi zaradi globalnih razmer manj zanesljive. Stabilizacija razmer na vojnih območjih Ukrajine in Bližnjega vzhoda bi lahko prinesla dodatne potrebe po tovornih vozilih, zlasti v gradbenem segmentu.

Inovacije so stalnica pri razvoju naših vozil. V preteklih letih smo posodobili celoten pogonski sklop vozil z motorji z notranjim zgorevanjem, zato so naši tovarnjaki najučinkovitejši. Lani smo prodali prve električne vlačilce eActros 600 in s tem jasno pokazali, da želimo na vseh področjih voditi z inovativnimi rešitvami. Pri tem smo ostali osredotočeni na tisto, kar je za Autocommerce najpomembnejše – na naše stranke. Odziv trga na novi Actros L ProCabin je izvrsten: stranke izpostavljajo njegovo učinkovitost, udobje in napredne varnostne sisteme, kar se odraža tudi v odlični prodaji. Veliko zanimanja ostaja za naša specialna vozila Unimog, ki znova dokazujejo, da se robustnost in izjemna prilagodljivost lahko odlično dopolnjujeta. Poseben mejnik je bila tudi prodaja prvih eActrosov 600, ki jasno kaže, da elektrifikacija v segmentu težkih vozil ni več prihodnost, temveč sedanost – in mi smo pripravljeni podpreti stranke tako tehnološko kot svetovalno.

Ob tej priložnosti se iskreno zahvaljujem vsem našim partnerjem in strankam za izkazano zaupanje – v našo tehnologijo, v našo ekipo in v partnerstvo, ki ga gradimo skupaj. Prepričan sem, da bomo tudi v letu 2026 ustvarili še veliko skupnih uspešnih zgodb.«



DUŠAN MAVRIČ

Volvo Trucks



»Leto 2025 je bilo za Volvo Trucks Slovenija izjemno pomembno in v več pogledih prelomno. Ob tem, ko smo praznovali 25 let uspešnega delovanja na slovenskem trgu, smo dosegli tudi vodilni 23,84-odstotni tržni delež težkih tovornih vozil nad 16 ton, kar jasno potrjuje zaupanje naših strank in trdno pozicijo znamke Volvo Trucks v Sloveniji. Že drugo leto smo vodilni v segmentu težkih vozil tudi na evropskem tržišču. S tem

smo spet dokazali, da so naše strateške usmeritve, osredotočene na kakovost, varnost, zanesljivost in inovacije, pravilne in dolgoročne.

S ponosom izpostavljamo tudi dosežke na področju varnosti, kjer Volvo Trucks znova izkazuje vodilno vlogo. Modeli Volvo FH in Volvo FM so znova dosegli najvišjo petzvezdično oceno Euro NCAP. Vozila izpolnjujejo stroge kriterije za zaščito voznikov in drugih udeležencev v prometu, kar potrjuje naš vodilni položaj na področju ključne vrednote – varnosti.

V letu 2026 načrtujemo nadaljnjo rast in utrjevanje tržnega vodstva z razširjeno ponudbo električnih in nizko emisijskih vozil. Intenzivno bomo vlagali v usposabljanje kadrov, širitev servisnih zmogljivosti in razvoj celovitih logističnih rešitev za slovenske transportne partnerje. Ob tem ostajamo zavezani k trajnostnemu, varnemu in učinkovitemu transportu v vseh segmentih našega poslovanja.

Ob tej priložnosti se iskreno zahvaljujem vsem našim strankam za zaupanje in partnerstvo skozi vsa leta, prav tako pa zaposlenim, ki s svojo strokovnostjo, predanostjo in zavzetostjo predstavljajo temelj našega uspeha.«

EVELYN KASSEL

MAN Truck & Bus Slovenija



»Oziram se na uspešno leto 2025. Julija sem se pridružila podjetju MAN Truck & Bus Slovenija in zelo sem vesela, da smo skupaj z našo močno ekipo in partnerji znova dosegli zelo dobre rezultate. V segmentu tovornjakov smo s skupno 489 registriranimi vozili dosegli 22,3-odstotni tržni delež.

V segmentu avtobusov smo dosegli izjemen prvi položaj in najvišji tržni delež doslej, saj smo dosegli 56,3 odstotka. Tudi naš TGE je nadaljeval svojo močno zgodbo rasti in leto zaključil z rekordno prodajo. MAN TopUsed je dosegel solidne rezultate, ki nam omogočajo, da svojim strankam ponudimo visokokakovostna rabljena vozila, ki zadovoljuje širok spekter transportnih potreb.

Zelo se veselim leta 2026. Med ključnimi mejniki, ki so pred nami, so lansiranje modela MAN e-TGM, posodobitve MAN TGE Next Level in začetek prodaje našega električnega turističnega avtobusa MAN Lion's Coach E. V prihodnjih letih bosta imeli digitalizacija in e-mobilnost vse pomembnejšo vlogo pri ustvarjanju bolj trajnostnih in učinkovitih transportnih rešitev. V središču naše pozornosti je povečanje zadovoljstva strank in nadaljnja podpora kot močan in zanesljiv partner našim strankam s praviimi rešitvami ob pravem času.

Še enkrat bi se rada iskreno zahvalila vsem našim cenjenim strankam in partnerjem, pa tudi voznikom, za njihovo zaupanje in zvestobo blagovni znamki MAN in našemu podjetju. Začnimo letošnjo pot skupaj in nadaljujmo s pisanjem zgodbe o uspehu MAN Truck & Bus v Sloveniji.«



2021, vrtijo že od leta 2016, kar kaže na realno velikost slovenskega trga.

Lansko leto je spet postreglo z menjavo na vrhu – Volvo je s 508 vozili prehitel MAN ter dosegel 23-odstotni tržni delež. Bavarci z zaostankom le nekaj vozil sledijo na drugem mestu in dobrimi 22 odstotki tržnega deleža, oba vodilna skupaj pa sta, s skoraj 46 odstotki, lani obvladovala slabo polovica trga. Na tretje mesto se je povzpela Scania, ki je s skoraj 58-odstotnim povečanjem dosegla drugo največjo rast. S 70 vozili manj je Mercedes izpadel iz prve trojice in je leto končal na četrtem mestu. Rekorder lanskega leta je Renault Trucks – s skoraj 76-odstotno rastjo so se povzpeli na peto mesto. DAF je ohranil skoraj identično število prvič registriranih vozil in je še zadnji z več kot stotimi registriranimi tovornjaki, na sedmem mestu mu sledi Iveco, osmi je Mitsubishi-Fuso z modelom Canter, več kot petdesetodstotno zmanjšanje števila prodanih vozil pa je poskrbel za deveto mesto znamke Ford Trucks, ki pa v letošnje leto vstopa s prenovljenim modelom.

IVECO

predstavniška pisarna

»V letu 2025 smo se v Sloveniji soočili s splošnim zmanjšanjem trga oziroma prodaje vozil predvsem na račun vozil v segmentu lahkih gospodarskih vozil, zaradi gospodarske negotovosti in slabše ekonomske slike v Evropi, ki je tudi posledica geopolitičnih napetosti. Smo pa v Ivecu zadržali raven prodanih vozil v razmerju na celotni slovenski trg.

Hkrati smo v letu 2025 združili moči s Tata motors ter tako z združitvijo moči odpiramo nov potencial za nadaljnje izboljšanje naših industrijskih zmogljivosti, pospeševanje inovacij na področju prevoza z ničelnimi emisijami in širitev našega dosega na ključnih svetovnih trgih. Ta kombinacija nam bo omogočila, da bomo našim strankam bolje služili s širšim in naprednejšim portfeljem izdelkov ter vsem deležnikom zagotovili dolgoročno vrednost.«



MATJAŽ MATJAŠIČ

DAF Cordia



»Preteklo leto je bilo nepredvidljivo in zahtevno, v prvem polletju je tržišče kazalo na upad in z zelo previdnimi investicijami med kupci, medtem ko se je v drugi polovici leta znova okrepilo.

Za leto 2026 pričakujemo podobno dogajanje na trgu tovornih vozil. Naraščajoči stroški dela in negotove razmere po svetu onemogočajo neko stabilno planiranje za prihodnost.

V letu 2025 je bilo za nas več mejnikov, in sicer 35 let podjetja Cordia, d. o. o., in 30 let zastopništva znamke DAF. Razširili smo servisno pokritost po državi s tretjim servisnim centrom v Ajdovščini in pokrili še primorski del Slovenije. Poleg tovornih vozil DAF smo pridobili zastopništvo za znamko Otokar za manjša tovorna vozila, ki so namenjena lokalni dostavi, avtovleki, gradbeništvu in komunalnemu segmentu. Vozila Otokar se ponašajo s Cumminsovimi motorji s standardno 4 letno garancijo in nizko lastno maso vozil.

DAF je začel z uradno proizvodnjo električnih vozil XB, XD in XF. DAF



XD in XF Electric sta bila izbrana za »Mednarodni tovornjak leta 2026«. Z januarjem 2026 sta bila predstavljena tudi XG in XG+ v električni izvedbi, ki se ponašata z najudobnejšo in najprostornejšo kabino. Poleg električnih vozil imamo seveda širok spekter vozil z motorjem na notranje zgorevanje od 7,5 tone naprej. DAF konstantno vpeljuje posodobitve in nadgradnje tako programske opreme v vozilih kot v aplikacijah, ki jih nudi. Zahvalil bi se vsem strankam in partnerjem za zaupanje.«

TIBOR VINTAR

Renault Trucks



»Leto 2025 je bilo za Renault Trucks v Sloveniji dobro in stabilno, uspelo pa nam je tudi povečati svoj tržni delež v segmentu srednjih in težkih tovornih vozil. Ob ugodnem in pozitivnem ritmu gibanja novih naročil lansko leto smo tudi v leto 2026 zakorakali z optimizmom in veliko mero pozitivne energije.

Prvo obdobje merjenja izpustov CO₂, ki jih generirajo tovorna vozila, se zaključi 30. junija 2026. Nalogo smo kot proizvajalec na ravni EU zaključili solidno in finančnih sankcij ne gre pričakovati. Prvega julija se začne novo obdobje, kjer pa so izzivi bistveno večji, saj se z vsakim novim obdobjem dovoljene vrednosti zmanjšujejo. Kot posledica tega dejstva je treba pri konfiguriranju posamičnega vozila biti še posebej pozoren in vozilo optimizirati na tak način, da zgornje vrednosti CO₂ ne presegajo dovoljenih okvirov in s tem posledično povzročijo finančne posledice.

Kljub dejstvu, da v Sloveniji za zdaj še nimamo resnih finančnih vzpodbud za nakup električnih tovornih vozil, smo lani nadaljevali njihovo prodajo, prav tako imamo zagotovljene dobave tudi že za letos. Kot edini proizvajalec v Evropi, ki s svojo serijsko proizvodnjo zagotavlja tovorna vozila od 3.100 kg do 44.000 kg največje dovoljene mase, nadaljujemo s promocijo električnih vozil, s posodobljenimi različicami v segmentu T, C, K, kjer je največji napredek narejen prav na dometu vozila z enim polnjenjem.«



IVAN BORBAŠ

Ford Trucks



»Preteklo leto je za Ford Trucks Slovenija zaznamovala naložba v krepitev poprodajnih storitev, konec leta pa je pomenil dodaten korak naprej v naši tržni ponudbi. Predstavitev prenovljenega modela Ford F-MAX na slovenski trg bo v celoti uresničena letos.

Novi F-MAX ima prenovljeno kabino, kjer je poseben poudarek na ergonomiji, boljši vidljivosti in večjem udobju voznika. Poganja ga zmogljiv in tehnološko na-

preden motor s 510 konjskimi močmi, razvit z namenom zmanjšanja porabe goriva, povečanja zanesljivosti in zagotavljanja optimalne zmogljivosti.

Optimistično zremo v leto 2026, prepričani, da bodo uvedene izboljšave še povečale zadovoljstvo naših strank in prispevale k nadaljnji rasti in krepitvi prisotnosti blagovne znamke Ford Trucks na slovenskem trgu.«



MARKO BOŽNIK

Scania Slovenija



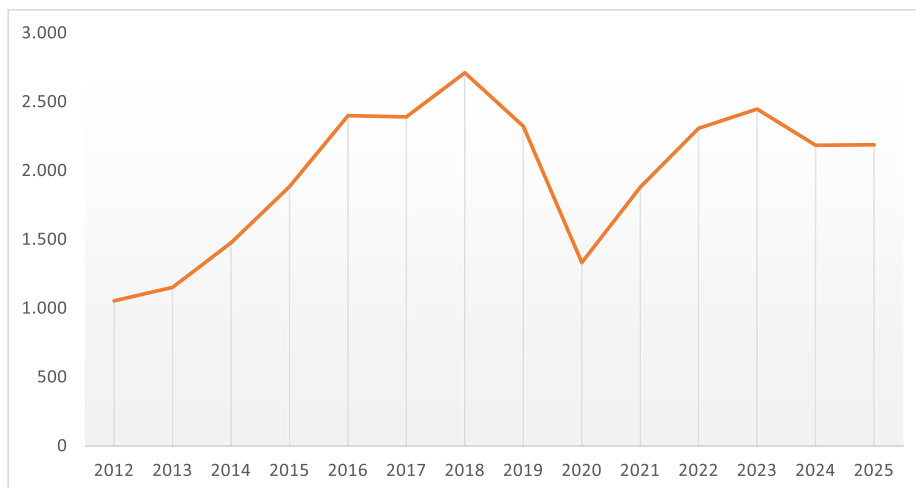
»Trg težkih tovornih vozil v Sloveniji je v letu 2025 rasel, naša pričakovanja so se uresničila, saj smo napovedovali med 3–5-odstotno rast v primerjavi z letom 2024. Trg je zaznamovala dokaj stabilna logistična aktivnost, podprta s tranzitno lego države, kar ohranja visoko uporabo težkih tovornjakov. Opažamo, da so se podjetja oz. naši kupci začeli osredotočati na postopno obnovo flot, predvsem iz

naslova učinkovitosti. Tukaj nas predvsem veseli, da so naše stranke prepoznale Scania kot ključnega partnerja pri nadaljnjem razvoju ter izkazali zaupanje v našo celovito rešitev, ki jim prinaša najnižje skupne stroške lastništva (TCO). Alternativni pogoni so prisotni le v omejenem obsegu, predvsem zaradi visokih stroškov in pomanjkanja infrastrukture, vendar ostajajo del naših razvojnih načrtov. Obstajajo določeni izzivi trga, ki so skupni vsem proizvajalcem, kot so negotova kupna moč, okoljski in regulativni pritiski ter pomanjkanje voznikov.

Naša strategija za prihodnja leta predvideva stabilno rast trga. Verjamemo v podobno rast za leto 2026, kot je bila



2025. Posledično bomo še naprej investirali v trajnostne rešitve ter celostno ponudbo. V podjetju Scania verjamemo, da se naše poslovno okolje spreminja, zato temu primerno tudi mi spreminjamo našo ponudbo za naše kupce. Naša celovita storitev, od nakupa vozila, zavarovanja, servisa, financiranja do digitalizirane podpore za lastnika in voznika, bo nadgrajena s storitvami, ki našim kupcem prinašajo najvišje prihranke iz naslova profitabilnosti in hkratnega poudarka na okoljskih standardih. Kljub makroekonomskim pritiskom in negotovosti v podjetjih ostaja povpraševanje stabilno. V podjetju Scania bomo to izkoristi s trajnostnimi in tehnološko naprednimi ponudbami.«



Število prvič registriranih novih tovornjakov v Sloveniji

Avtobusi še vedno v vzponu

Po predlanski veliki rasti prodaje avtobusov se je ta nadaljevala tudi v letu 2025 – segment je skupno zrastel za kar 42 odstotkov in močno presegel dvesto registriranih vozil. Prvo mesto, z več kot sto registriranimi avtobusi, še naprej ohranja MAN s 45-odstotnim tržnim deležem in velikim naskokom pred nasledovalci. Na drugo mesto se je povzpel Mercedes-Benz – njihove

PRVE REGISTRACIJE NOVIH AVTOBUSOV

Znamka	Mini do 23 sedežev	Midi od 24 do 41 sedežev	Nad 42 sedežev	2025	2024	Delež (%)
1. MAN	3		106	109	65	44,9%
2. Mercedes-Benz	11	3	42	56	28	23,0%
3. Iveco	2	9	25	36	35	14,8%
4. Ford	12			12	12	4,9%
5. Feniksbus	1	9		10	10	4,1%
6. Setra			7	7	6	2,9%
7. Erduman	4	1		5	3	2,1%
8. Eurolimbus	3	2		5	0	2,1%
9. Fiat	2			2	5	0,8%
10. King Long			1	1	0	0,4%
				243	171	

Po poti sprememb

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



AVTOBUSI IVECO

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

SERVISNE STORITVE

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

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



registracije so se, v primerjavi z letom prej, podvojile. Pri Ivecu, ki je na tretjem mestu, so ohranili stabilne prodajne številke in lansko leto zaključili z enim avtobusom več. V razredu velikih avtobusov sta tu še znamki Setra, s sedmimi avtobusi – prav tako eden več kot leto prej, v tabelo pa se po več letih premora vrača kitajski King Long z enim turističnim avtobusom.

Največ minibusov je lani temeljilo na osnovi vozil Ford in Mercedes, ta segment se je konec leta ustavil pri številki 38 vozil, medtem ko je bilo midibusov 24. Popravile so se tudi številke električno gnanih, njihovo število se je, v primerjavi z letom prej, potrojilo, a še vedno govorimo o skromnih 12 vozilih.

Večja prodaja prikolic

Po predlanskem padcu registracij novih prikolic so se te lani spet popravile, saj so dosegle 22-odstotno rast, skupno število registriranih pa je preseglo 1.400. Prvi trije vodilni so dosegli še večjo rast od skupnega trga – vodilni Schmitz Cargobull je s tridesetodstotno rastjo še povečal svoj tržni delež, registriranih je bilo namreč kar 384 njihovih prikolic. Drugo uvrščeni Krone je, v primerjavi z letom prej, zrastel za četrtno, Kögel, ki se je povzpел na tretje mesto, pa za dobrih 34 odstotkov. Z manjšim triodstotnim padcem se je na četrto mesto uvrstil Schwarzmüller. Na prve štiri znamke skupaj je tokrat odpadlo približno 67 odstotkov celotnega trga.

Od slovenskih proizvajalcev se je lani najbolje odrezal HTT Krpan, s skupno 23 prikolicami, MF-CT pa je zabeležil 15 registracij.

PRVE REGISTRACIJE NOVIH PRIKOLIC

	Znamka	2025	2024	Delež (%)
1.	Schmitz Cargobull	384	297	27,3%
2.	Krone	251	202	17,9%
3.	Kögel	165	123	11,7%
4.	Schwarzmüller	137	142	9,8%
5.	Stas	38	7	2,7%
6.	Spitzer	33	5	2,3%
	Fliegl	33	28	2,3%
7.	Kässbohrer	30	64	2,1%
	Benalu	30	1	2,1%
8.	D-Tec	28	22	2,0%
9.	Lohr	23	10	1,6%
	HTT Krpan	23	35	1,6%
10.	Wielton	20	14	1,4%
11.	MF-CT	15	9	1,1%
	Ostali	195	193	13,9%
		1.405	1.152	

MARKO PROJE

Schmitz Cargobull



»Po dveh zaporednih letih padanja prodaje polprikolic in prikolic v Sloveniji se je v letu 2025 situacija stabilizirala oz. je bilo registriranih celo nekaj več polprikolic in prikolic kot v letu 2024. Kljub stabilizaciji trga v Sloveniji smo v tej panogi še vedno

priča izjemo težki situaciji, saj se morajo podjetja nenehno prilagajati spremembam. Pričakujem, da se bo ta negotovost v letu 2026 nadaljevala in se bo naša panoga še vedno soočala z velikimi izzivi. To ne velja samo za Slovenijo, ampak lahko rečemo, da kar za celotno Evropo. Kljub razmeroma težkim časom smo v podjetju Schmitz Cargobull Slovenija z letom 2025 zadovoljni, saj nam je znova uspelo povečati svoj tržni delež, na kar smo zelo ponosni. Veseli smo, da podjetje Schmitz Cargobull kljub težkim časom še vedno zelo veliko vlaga v razvoj in kakovost proizvodov ter v nove tehnologije.

Ob tej priložnosti se vsem našim kupcem in poslovnim partnerjem zahvaljujemo za zaupanje.«



ŽELJKO ČURIĆ

TCI Trading



»V lanskem letu, ki smo ga obeležili s 25-letnico sodelovanja s tovarno Krone, smo poslovno zadovoljni in se našim kupcem oziroma poslovnim partnerjem zahvaljujemo za dolgoletno sodelovanje. Leto, ki je za nami, je bilo dokaj stabilno. Ne bom rekel, da ni bilo izzivov, a vsekakor je bilo boljše kot leto 2024. Prodali smo slabih 10 odstotkov več vozil kot leto poprej in v Sloveniji držimo skoraj 20-odstotni tržni delež. To pomeni, da stranke zaupajo v naše proizvode, saj strankam res ponujamo odlična priklopna vozila po konkurenčnih cenah.

Tudi za letošnje leto bi si upal napovedati rahlo rast trga in povečanje povpraševanja, če bodo razmere na trgu stabilne. Vsekakor se bomo letos predstavili z našimi proizvodi in novostmi na sejmu IAA v Hannoveru, od katerega tudi pričakujemo nadaljnjo rast prodaje.«



PETER KATRAŠNIK

Kögel



»Leto 2025 je za Petrans pomnilo utrditev vloge zanesljivega partnerja v transportni panogi. Razmere na trgu potrjujejo, da stranke poleg vrhunske opreme vse pogosteje iščejo celovite rešitve, ki jim poenostavijo poslovanje. Čeprav prodaja prikolic Kögel ostaja na stabilni ravni, beležimo ključen preskok predvsem pri povpraševanju po storitvah, ki zagotavljajo neprekinjeno mobilnost prevoznikov.

Naša glavna prednost ostaja širok nabor povezanih storitev pod eno streho. Strankam ne ponujamo le vozil, temveč celovit servisni ekosistem, ki vključuje specializirano vzdrževanje prikolic in tovornih vozil, sanacijo poškodb ter lastno vulkanizersko delavnico. Operativno prilagodljivost strank povečujemo z možnostjo kratkoročnega in dolgoročnega najema prikolic, hkrati pa s široko zalogo rezervnih delov in nadomestnimi vozili v času popravila skrajšujemo čas zastojev na minimum.

V leto 2026 vstopamo z jasno vizijo nadaljnje krepitve poprodajne podpore. Naše naložbe bodo usmerjene v dvig kakovosti strokovnega svetovanja in še hitrejšo servisno odzivnost. Verjamemo, da so prav zanesljivost, tehnična dovršenost in osebni pristop ključni temelji, na katerih bomo z našimi partnerji gradili dolgoročno uspešne zgodbe tudi v prihodnje.«



Manj dostavnikov, a z rezervo

Potem ko je prodaja dostavnikov od korone dalje vztrajno rastla in tudi že preseгла osem tisoč vozil, je v letu 2025 zaznati 13-odstotni padec, skupno število se je zmanjšalo tik po sedem tisoč vozil. A to številko moramo gledati tudi malce z rezervo, saj ni nujno, da v celoti odraža dejansko zmanjšanje povpraševanja na trgu. Nekateri proizvajalci so namreč lani že načrtno zmanjševali proizvodnjo oziroma dobavljive kvote vozil z motorji z notranjim zgorevanjem, zaradi predvidenih obdavčitev na podlagi CO₂ izpustov. Vzporedno s tem lahko vidimo tudi, da se je število električno gnanih dostavnikov, v primerjavi s prejšnjimi leti, povečalo za več kot trikrat.

Vodilno mesto na trgu je, kljub 23-odstotnemu zmanjšanju, ohranil Ford s 1.230 vozili. Na drugo mesto se je, kot ena redkih znamk, ki je lani zabeležila rast prodaje, dvignil Fiat – ta rezultat gre predvsem na račun modela Ducato, ki je bil lani najbolje prodajan veliki dostavnik v Sloveniji.

Podobno zmanjšanje kot Ford je na tretjem mestu zabeležil tudi Volkswagen, pri četrtouvrščenem Renaultu pa je bil minus še nekoliko večji – dobrih tridesetodstoten.

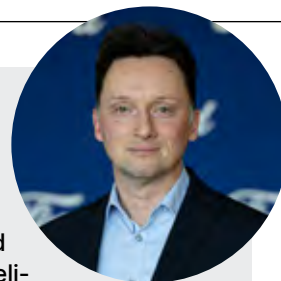
Med drugimi znamkami z večjo rastjo je treba omeniti Toyota, z več kot podvojenim številom registracij in dvema voziloma manj od petsto so se povzpeli na sedmo mesto. Na trgu so bili lani prisotni tudi trije kitajski proizvajalci dostavnikov, ki so skupaj registrirali 35 dostavnikov.

Pričakuje se podobno leto

V politično in gospodarsko negotovih časih so že tako težke napovedi še težje, a vseeno gre pričakovati, da bo tudi leto 2026 sledilo zadnjima dvema. Umiritev razmer na Vzhodu bi imela pričakovano velik pozitiven vpliv na celoten transportni segment in posledično prodajo gospodarskih vozil.

DAVID JURIČ

Ford



»V letu 2025 smo pri Fordu, v segmentu LGV, na slovenskem trgu znova osvojili prvo mesto s 17,3-odstotnim tržnim deležem. Tudi v EU je Ford v segmentu lahkih gospodarskih vozil na vrhu lestvice med vsemi znamkami. V segmentu lahkih gospodarskih vozil ponujamo več modelov, ki pokrivajo vse velikosti in potrebe poslovnih uporabnikov. Od najmanjšega Courierja, ki smo mu v lanskem letu dodali tudi popolnoma električno različico, do srednje velikega Connecta, ki je na voljo tudi v priključno hibridni izvedenki, našega najbolje prodajanega Customa, ki poleg dizelske ponuja tudi priključno hibridno in popolnoma električno različico, velikega Transita, ki je lahko gnan tudi na elektriko, pa do pick-upa Rangerja, ki je konec lanskega leta poleg dizelskega dobil tudi priključno hibridni pogon. Ker je tudi v segmentu LGV CO₂ slika vedno bolj pomembna, smo predvsem zadovoljni z dobro prodajo električnih LGV, kjer smo dosegli več kot 14-odstotni tržni delež. Poleg tega odlično poteka tudi prodaja priključno hibridnih izvedenk naših LGV. Poskrbeli smo za njihovo cenovno ugodno pozicijo, uporabniki pa so prepoznali attribute, ki v uporabniški izkušnji zlahka nadomestijo vozilo z dizelskim pogonom. V letu 2026 pričakujemo modelsko spremembo na Rangerju, ki bo na voljo od aprila dalje.«



bolje prodajanega Customa, ki poleg dizelske ponuja tudi priključno hibridno in popolnoma električno različico, velikega Transita, ki je lahko gnan tudi na elektriko, pa do pick-upa Rangerja, ki je konec lanskega leta poleg dizelskega dobil tudi priključno hibridni pogon. Ker je tudi v segmentu LGV CO₂ slika vedno bolj pomembna, smo predvsem zadovoljni z dobro prodajo električnih LGV, kjer smo dosegli več kot 14-odstotni tržni delež. Poleg tega odlično poteka tudi prodaja priključno hibridnih izvedenk naših LGV. Poskrbeli smo za njihovo cenovno ugodno pozicijo, uporabniki pa so prepoznali attribute, ki v uporabniški izkušnji zlahka nadomestijo vozilo z dizelskim pogonom.

V letu 2026 pričakujemo modelsko spremembo na Rangerju, ki bo na voljo od aprila dalje.«

PRVE REGISTRACIJE NOVIH DOSTAVNIKOV

Znamka	do 2.800 kg	od 2.801 do 3.499 kg	3.500 kg	od 3.500 kg do 7.499 kg	2025	2024	Delež
1. Ford	230	821	178	1	1.230	1.603	17,7%
2. Fiat	253	112	691	1	1.057	971	15,2%
3. Volkswagen	477	218	321	4	1.020	1.337	14,7%
4. Renault	230	268	500	0	998	1.465	14,4%
5. Citroën	215	52	320	0	587	693	8,5%
6. Peugeot	208	73	255	0	536	479	7,7%
7. Toyota	169	216	113	0	498	219	7,2%
8. Opel	208	90	78	0	376	402	5,4%
9. MAN	0	0	192	11	203	246	2,9%
10. Mercedes-Benz	27	80	82	7	196	205	2,8%
11. Iveco	0	0	99	42	141	162	2,0%
12. KG Mobility	0	20	0	0	20	28	0,3%
13. Maxus	5	1	13	0	19	5	0,3%
14. Farizon	12	0	3	0	15	0	0,2%
15. Dacia	13	0	0	0	13	54	0,2%
16. Esagono Energia	10	0	0	0	10	4	0,1%
17. Isuzu	0	7	2	0	9	14	0,1%
18. Goupil	4	0	0	0	4	4	0,1%
19. Piaggio	3	0	0	0	3	9	0,0%
20. Jeep	0	2	0	0	2	3	0,0%
21. JAC	0	1	0	0	1	0	0,0%
Kia	0	1	0	0	1	0	0,0%
					6.939	8.026	

VOLVO

HVALA ZA ZAUPANJE

**VOLVO TRUCKS OSTAJA VODILNI
NA TRGU TEŽKIH TOVORNIH VOZIL**



Volvo Trucks je v letu 2025 dosegel vodilni tržni delež tovornih vozil nad 16t v Sloveniji, že drugo leto zapored pa zaseda vodilni položaj na trgu težkih tovornih vozil v Evropi. Naš cilj je biti najboljši, trenutni položaj pa je dokaz zaupanja, ki nam ga izkazuje vi, naši partnerji. Izjemno smo ponosni, našim strankam in zaposlenim pa se iskreno zahvaljujemo za ta skupni dosežek.

Švedska kraljica cest

BESEDILO | Boštjan Paušer FOTO | Scania

Tovornjak, o katerem sanjajo številni, od poklicnih voznikov do otrok – s podaljšano kabino Longline je Scania ustvarila unikatno vozilo na evropskem trgu, ki ponuja prostorno in udobno bivalno okolje za voznika.

Fotografije prototipa Scanie nove generacije s podaljšano kabino so se pojavile že leta 2024, prvi pravi prototip pa so obiskovalci lahko v živo videli lani na slovitom festivalu Trucker & Country v švicarskem Interlaku. No, po zadnjih, sicer neuradnih, informacijah, naj bi se serijska proizvodnja nove podaljšane kabine začela letos.

Ideja iz leta 2002

Korenine ideje o podaljšani izvedbi evropske kabine, po vzoru ameriških tovornjakov, pri Scanii segajo v leto 2002, ko je bil predstavljen koncept kabine eXc. Ta je temeljil na Topline kabini takratne četrte serije, ki je bila podaljšana za dodatnega 1,3 metra in je nudila še danes nepredstavljivo raven udobja, med drugim tudi z umivalnikom. Kabina serijske proizvodnje pri Scanii ni nikoli doživela, saj ideja o povečanju dovoljene dolžine vozil v Bruslju takrat še ni naletela na dovolj posluha. A vendar ideja ni šla v pozabo, prototipu so sledili pri Scaniinem partnerskem podjetju za specialna vozila Laxå Special Vehicles, kjer so že leto pozneje predstavili predelavo po vzoru koncepta, a na koncu vseeno izdelali le 25 kabin, saj na trgu zanje ni bilo dovolj povpraševanja.

Kasneje se je proizvodnja oz. bolje rečeno podaljševanje kabin odvijalo na Nizozemskem, za to so po željah naročnika poskrbeli v delavnicah podjetja Ematra iz mesta Barneveld, kjer je nastalo nekaj vozil, ki smo jih, pogosteje kot na cesti, srečevali na raznih srečanjih in sejmih.

Dve dolžini

Po besedah Mattiasa Lundholma, ki pri Scanii skrbi za komercialne operacije in podporo podjetjem, bosta na voljo dve različni dolžini izvedbe kabine Longline, ena z 2,8 metra dolžine ter še daljša s 3,1 metra dolžine, kakršen je tudi prvi prototip, ki ga lahko vidite na fotografijah. Lundholm navaja tudi, da bo na voljo izbira z visoko in nizko streho, kar je nekoliko presenetljivo, saj gre pričakovati, da bodo vsi želeli povišano izvedbo.

S podaljškom za približno 1,1 metra prototip doda več kot polovico prvotne dolžine standardnih kabin. In ta dolžinski prirastek je logično v zadnjem delu kabine, ki je namenjen počitku in bivanju. To pomeni, da je v kabino namesto standardnega spodnjega ležišča širine približno 80 centimetrov, zdaj mogoče vgraditi posteljo, ki v širino meri skoraj dva metra. Scania je, pri podaljševanju kabine, ustvarila





harmonične linije z vizualnim podaljškom stranskih oken, tako da zunanost tovornjaka ostaja elegantna, še posebej v triosni konfiguraciji. Konfiguracija 6×2 z dvizžno in krmiljeno sledilno tretjo osjo namreč poskrbi za prave proporce tega XXL tovornjaka. Zaradi oblikovnih in prostorskih omejitev v notranjosti kabine so izpustili velike zgornje zunanje shranjevalne predale, ki so v aktualnih kabinah sicer pod spodnjim ležiščem, medtem ko so manjšega spodnjega, ki je pod podom kabine, ohranili. Pri pogledu pod podaljšani del kabine je opazna nenavadna praznina, vendar je ta tovornjak šele prvi prototip, zato je povsem mogoče, da bodo razvojni inženirji pri serijski različici med motorjem in zadnjim delom kabine lahko vgradili še dodatne shranjevalne predale, ki bi še dodatno povečali praktičnost.

Izdelava v tovarni Laxå

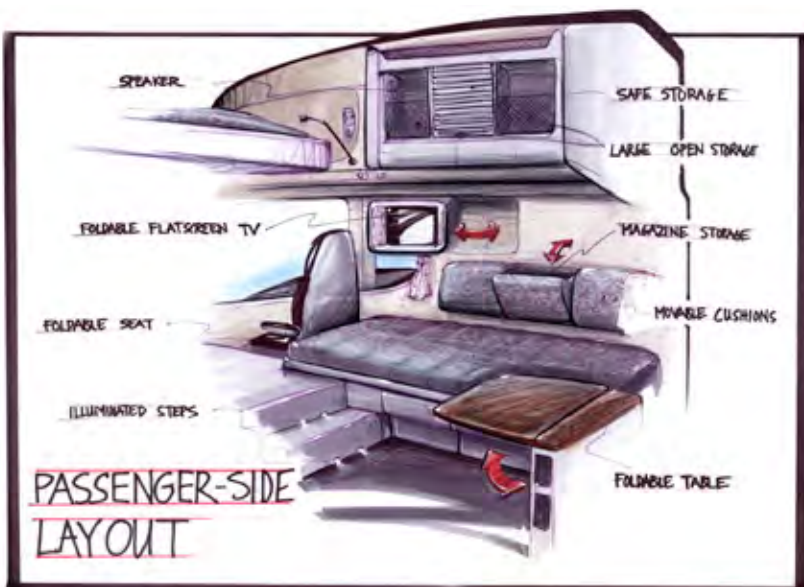
Prototip Longline si sicer deli šasijo z modeli s kabino CP31 CrewCab – podaljšano kabino za prevoz posadke, ki jo Scania uporablja predvsem za gasilska vozila. In ker je ta dvojna kabina na voljo tudi v približno 30 centimetrov krajši različici, lahko novo Longline kabino izdelajo tudi v že prej omenjeni »kratki izvedbi«.

Scania je kabino prototipa Longline poimenovala »CS31H«, s čimer je poudarila približno 110 centimetrov daljšo dolžino v primerjavi s standardno kabino S z visoko streho Highline – »CS20H«. Prototip



Korenine ideje o podaljšani izvedbi evropske kabine, po vzoru ameriških tovornjakov, pri Scanii segajo v leto 2002, ko je bil predstavljen koncept kabine eXc.

Na voljo bosta dve različni dolžini izvedbe kabine Longline, ena z 2,8 metra dolžine ter še daljša s 3,1 metra dolžine.





Večino prostora podaljšane kabine zaseda kavč v obliki črke L. Pod njim so nameščeni izvlečni predali, nad njim pa je na zadnjo steno nameščena shranjevalna omara.

je izdelala ekipa v tovarni Laxå Special Vehicles – tovarni specializirani za izdelavo vozil po meri, kjer poleg omenjene podaljšane kabine za prevoz posadke, poskrbijo tudi za unikatne predelave vozil in šasijske. Povsem logično se pričakuje, da bo Laxå Special Vehicles prevzela tudi serijsko proizvodnjo kabine Longline, ki se bo proizvajala v majhnih količinah.

Garsonjera na kolesih

Sedaj pa je čas, da se dobesedno sprehodimo tudi po notranjosti te švedske kraljice. Ob vstopu v kabino nas najprej pozdravi že znana armaturna plošča. Prototip ima sicer še vedno vgrajeno starejšo različico in ne nove armaturne plošče z digitalnimi instrumenti, električno parkirno zavoro in velikim zaslonom na dotik. Ker za pogon skrbi zmogljiv V8 motor, tudi vozniški prostor krasijo emblemi V8, usnjeni sedeži z rdečimi šivi navdušijo z natančno izdelavo in udobjem, armaturna plošča ter obloge vrat pa prav tako ves čas opozarjajo, da je pod kabino še zadnji dizelski V8 motor v evropski tovarni ponudbi. A vse to postane dolgočasno, ko pogled usmerimo nazaj. Za sedeži namreč stopimo v nov svet, bivalni prostor z dodatnim strešnim oknom za več sončne svetlobe, nudi veliko prostora za udobno premikanje. Ta občutek prostornosti je preprosto treba doživeti v živo! K temu občutku prispeva tudi visoka streha z obilico prostora tudi za večje osebe. In seveda je tu še pogled naprej, zaradi katerega se počutite, kot da sedite v velikem avtodому, in ne v kabini tovarnjaka. Notranjost prototipa Longline je sicer malce špartanska, večino prostora zaseda kavč v obliki črke L, ki se razteza čez celotno širino zadnje stene in naprej do sovoznikovega sedeža. Pod njim so

nameščeni izvlečni predali za shranjevanje, nad njimi pa je na zadnjo steno nameščena zelo velika shranjevalna omara s tremi ločenimi predali. Na bočno steno za voznikovim sedežem je nameščen velik LCD-televizor, v zgornjem predelu stranskih sten najdemo odprte shranjevalne predalčke, na zadnji steni pa je še znan kabelski daljinski upravljalnik za upravljanje z dodatnim grelcem, okni in zaklepanjem vozila.

Možnost individualnih dodelav notranjosti

Kaj pa prava miza, kuhinjska niša, umivalnik, stranišče ali celo tuš kabina? Tega žal v kabini ne boste našli. A to ni tako brez razloga – leta 2024 so povedali, da se prototip uporablja za raziskovanje, kaj bi lahko ponudila podaljšana voznikova kabina v smislu udobja voznika, ali kako bi lahko izkoristili razpoložljivi prostor. Več prostora in udobja za voznika bi bil seveda eden od načinov, kako narediti ta poklic privlačnejši, so dejali pri Scanii. Scania prototip vidi kot nekakšen prazen list papirja, ki omogoča prosto pot ustvarjalnosti. Švedi očitno nameravajo kabino Longline ponuditi le z nekaj osnovnimi konfiguracijami, saj si bodo stranke, ki so dovolj »nore« za nakup takšnega tovarnjaka, verjetno tako ali tako prilagodile izjemno vozilo z zelo individualizirano notranjo opremo. Ti entuziasti se bodo verjetno tudi vsi odločili za isti motor – V8 seveda, kralja dizelskih motorjev iz Södertälja. Ta, s svojim subtilnim brbotanjem, pri vsakem speljevanju vozniku nariše nasmešek na obrazu, to kombinacijo prostorne podaljšane kabine in zmogljivega motorja, pa najlepše opišejo besede: »Švedska kraljica cest«.



Električni pogon tudi za največje kabine



DAF širi svojo uspešno serijo električnih vozil z uvedbo modela XG in XG+ Electric. Imata isti DNK kot modela XD in XF Electric, ki sta bila zaradi svojih izpopolnjenih pogonskih sklopov, tehnologije baterij LFP in vrhunskega udobja izbrana za Mednarodni tovornjak leta 2026. Nova modela XG in XG+ Electric se ponašata tudi z najprostornejšimi kabinami na trgu.

BESEDILO | Boštjan Paušer FOTO | DAF

DAF-ova ponudba popolnoma električnih tovornjakov ponuja rešitve po meri za vsako možno uporabo. Program vključuje 12-, 16- in 19-tonske XB Electric za mestno distribucijo, XD Electric za mestno in regionalno distribucijo ter XF Electric za daljše prevoze. Nova DAF XG in XG+ Electric predstavljata naslednjo raven udobja voznika. Njuni kabini sta 33 centimetrov daljši od že tako prostornega modela XF, kar v kombinaciji z dodatno višino zagotavlja neprekosljivo delovno, bivalno in spalno okolje s skupno prostornino 12,5

m³ in stojno višino do 2,2 metra. Postelje v XG in XG+ so po celotni dolžini široke 80 centimetrov.

Zmogljiv pogonski sklop

Vozila XG in XG+ Electric poganja najzmogljivejši elektromotor PACCAR EX D2 z močjo 270 do 350 kilovatov (370 do 480 konjskih moči) in navorom 2.400 Nm. Kompaktna pogonska enota je sestavljena iz dveh ločenih elektromotorjev, kombiniranih z integriranim menjalnikom s tremi prestavami, ki zagotavlja gladko prestavljanje in vrhunsko udobje.

Nova modela XG in XG+ Electric se ponašata tudi z najprostornejšimi kabinami na trgu.



Vozila XG in XG+ Electric poganja najzmogljivejši elektromotor PACCAR EX D2 z močjo 270 do 350 kilovatov (370 do 480 konjskih moči) in navorom 2.400 Nm. Kompaktna pogonska enota je sestavljena iz dveh ločenih elektromotorjev, z integriranim menjalnikom s tremi prestavami.

Modularni sistem baterij za maksimalno prilagodljivost

Tovornjaki DAF XG in XG+ Electric so lahko opremljeni s tremi do petimi baterijskimi sklopi, z modularno namestitvijo na šasijo, odvisno od uporabe vozila. Konfiguracija s petimi baterijskimi sklopi omogoča več kot 500 kilometrov dosega brez emisij z enim polnjenjem. Z optimalnim načrtovanjem vozila in polnjenja lahko XG in XG+ Electric prevozita

več kot 1.000 kilometrov na dan, zaradi česar sta oba zelo primerna za mednarodno uporabo.

Ta impresivni doseg je rezultat izjemno učinkovitega pogonskega sklopa PACCAR EX-D2, pa tudi DAF-ovega pametnega sistema za upravljanje baterij in aerodinamične zasnove vozila. Na sprednjem delu zožena zasnova kabine z ukrivljenim vetrobranskim steklom zagotavlja izjemno aerodinamiko. To še izboljšajo stranski usmerjevalci zraka in aerodinamični blatniki ter digitalne kamere namesto tradicionalnih ogledal.

ŠIRITEV ELEKTRIČNE PONUDBE ZA GRADBENIŠTVO

DAF Trucks širi svoj program popolnoma električnih tovornjakov in vanj vključuje široko paleto vlačilcev in tovornih vozil s konfiguracijami 6×2, 6×4 in 8×4 za posebne namene ter za gradbeno industrijo. Največja dovoljena skupna masa vlačilcev 6×2 gre lahko vse do 50 ton, spekter uporabe izven urejenih cest pa širijo predvsem dvojne pogonske osi konfiguracij 6×4 in 8×4.

Zaradi modularne postavitve baterij je na voljo veliko prostora za nadgradnje (npr. smetarska vozila, dvigala). Opcijsko so na voljo 650 voltni električni odgoni moči 25, 60 ali 100 kilovatov.

Trajnostno in vzdržljivo

Tako kot druga vozila na popolnoma električni pogon DAF opremlja modela XG in XG+ Electric z najnovejšo generacijo baterij LFP, ki imajo osemletno garancijo. Baterije ne vsebujejo kobalta in niklja, imajo visoko toplotno stabilnost in jih je mogoče dnevno polniti do 100 odstotkov, ne da bi pri tem ogrozili njihovo življenjsko dobo. Konfiguracijo baterij s tremi paketi je mogoče napolniti od 10 do 80 odstotkov v nekaj več kot 45 minutah.

Popoln paket podpornih storitev

Samoumevno je, da DAF svoja nova modela XG in XG+ Electric podpira tudi s popolnim paketom podpornih storitev. Mednje spadajo pametne polnilne postaje in sistemi za shranjevanje energije (baterijski hranilniki), ki jih zagotavlja PACCAR Power Solutions, prilagojene pogodbe o vzdrževanju DAF MultiSupport, specifične spletne storitve upravljanja voznega parka prek PACCAR Connect in prilagodljive možnosti financiranja prek PACCAR Financial.

Nova modela DAF XG in XG+ Electric sta na voljo kot vlačilec 4×2 in šasija 6×2 s krmiljeno zadnjo osjo. Ne glede na izbrano konfiguracijo osi nova modela združujeta optimalen električni pogonski sklop z najbolj prostorno kabino in najboljšim udobjem, ki si ga lahko zaželi vsak voznik.



Usposabljanje za prevoz nevarnega blaga

BESEDILO | Marko Kroflič FOTO | Depositphotos

Vozniki pri prevozu blaga potrebujejo različna dodatna znanja, prav tako osebe, ki sodeluje pri prevozu. Posebna pozornost je potrebna pri prevozu nevarnega blaga, ki sam po sebi ni nevaren, ob določenih izpostavljenosti ali zunanjih vplivih pa postane nevaren za okolico s svojim vplivi (eksplozija, požar, opekline).

Zaradi teh dejavnikov je zahtevano, da so sodelujoči pri prevozu dodatno usposobljeni in svoje znanje redno dopolnjujejo. Usposabljanje predpisuje sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga, poznan tudi kot ADR in Pravilnik o strokovnem usposabljanju voznikov motornih vozil, s katerimi se prevažajo nevarne snovi in oseb, ki sodelujejo pri prevozu teh snovi.

Varnostni svetovalec

Usposabljanje je odvisno od vloge posameznika pri prevozu nevarnega blaga. Varnostni svetovalec je ključna oseba v vsakem podjetju, ki se ukvarja s prevozom, pakiranjem, nakladanjem ali razkladanjem nevarnega blaga po cesti. Njegovo delo ni le »papirnato«, ampak vključuje operativni nadzor nad skladnostjo poslovanj in preverja upoštevanje pravil ADR (identifikacija blaga, uporaba pravilne embalaže, označevanje vozil). Opravlja svetovanje podjetju pri izbiri vozil, opreme in pri postopkih za varno delo, izdela letno poročilo o dejavnostih podjetja v zvezi z nevarnim blagom. V primeru nesreče z nevarnim blagom, varnostni svetovalec

pripravi uradno poročilo za ministrstvo. Izvaja tudi usposabljanje za vse zaposlene, ki sodelujejo pri prevozu nevarnega blaga.

Kandidat za varnostnega svetovalca opravi zahtevno usposabljanje pri pooblaščenem izobraževalni organizaciji, nato opravi državni izpit pred komisijo Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (ali pristojnega organa za promet). Po uspešnem izpitu prejme certifikat, ki velja pet let. Za podaljšanje mora v zadnjem letu veljavnosti ponovno opraviti izpit. Varnostni svetovalec je lahko direktor, zaposleni v

Vozniki usposobljenost dokazujejo s certifikatom o usposobljenosti.





podjetju ali pa zunanji pogodbeni sodelavec (mnoga manjša podjetja najamejo zunanjega strokovnjaka).

Usposabljanje voznikov (certifikat ADR)

Vsak voznik, ki prevažata nevarno blago v količinah, ki presegajo določene omejitve, mora pridobiti certifikat ADR o strokovni usposobljenosti. Ta je sestavljen iz osnovnega in specialističnega tečaja. Pokriva splošne nevarnosti, preventivne ukrepe, ukrepanje ob nesreči in osnove prve pomoči. Za prevoz nevarnega blaga v cisternah, eksplozivnih snovi (razred 1) radioaktivnih snovi (razred 7) je treba opraviti specialistični tečaj. Ta je dodatek k osnovnemu tečaju.

Osnovno usposabljanje poteka v obliki tečaja v obsegu 18 pedagoških ur. Specialističnega strokovnega usposabljanja za prevoz nevarnih snovi v cisternah se morajo udeležiti vozniki vozil, ki prevažajo nevarne snovi v pritrdjenih ali snemljivih cisternah, vozniki baterij posod s skupno prostornino nad 1.000 litrov in vozniki vozil, ki prevažajo nevarne snovi v cisternah – kontejnerjih s posamično prostornino večjo od 3.000 litrov na prevozno enoto. Usposabljanje traja 12 pedagoških ur, obvezne pa so tudi praktične vaje. Vozniki vozil, ki prevažajo nevarno blago razreda 1 (eksploziva) in radioaktivnih snovi (razred 7), se morajo udeležiti dodatnega specialističnega



Pri osnovnem in specialističnem tečaju se izvajajo praktične vaje, ki potekajo v povezavi s teoretičnim usposabljanjem in morajo obsegati vsaj prvo pomoč, gašenje požara in ukrepe ob napaki ali nesreči.



VAŠ PARTNER, ZA VEČJO VARNOST NA CESTI Z NEVARNIM BLAGOM

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



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

modra številka
080 80 19

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



Vozniki pri prevozu nevarnega blaga potrebujejo različna dodatna znanja, prav tako osebe, ki sodeluje pri takšnem prevozu.

usposabljanja v obsegu 8 pedagoških ur za vsak razred.

Pri osnovnem in specialističnem tečaju se izvajajo praktične vaje, ki potekajo v povezavi s teoretičnim

usposabljanjem in morajo obsegati vsaj prvo pomoč, gašenje požara in ukrepe ob napaki ali nesreči.

Certifikat velja pet let, izda ga pooblaščen organizacija za izdajo (Cetis) na podlagi potrdila

PROGRAMI TEČAJA

Program osnovnega tečaja za prevoz nevarnih snovi je enak za vse kandidate in obsega:

- splošne zahteve za prevoz nevarnih snovi;
- glavna tveganja (nevarnosti);
- informacije o varstvu okolja in o nadziranju poti odpadkov;
- preventivne in varnostne ukrepe glede na različne stopnje tveganja (nevarnosti);
- ukrepanje po nesreči (prva pomoč, varnost na cesti, osnovno znanje o uporabi zaščitnih pripomočkov itd.);
- opremljanje z listki nevarnosti in nameščanje oznak za nevarnost;
- kaj sme voznik in česa ne sme delati med prevažanjem nevarnih snovi;
- namen in metode delovanja tehničnih pripomočkov na vozilih;
- prepoved mešanega tovora v posameznem vozilu ali vsebniku;
- ukrepi med nakladanjem in razkladanjem nevarnih snovi;
- splošne informacije glede na civilne obveznosti;
- informacije o kombiniranem prevozu;
- delo in zlaganje embalaže;
- oceno prometno varnostnih razmer in nadzorstvo;
- zahteve cestno prometne zakonodaje.

Program specialističnega tečaja za prevoz nevarnih snovi v cisternah obsega:

- obnašanje vozil na cesti, vključno z obnašanjem tovora;
- posebne zahteve za vozila;
- splošna teoretična znanja o različnih sistemih polnjenja in praznjenja;
- posebne zahteve za uporabo teh vozil (tipsko dovoljenje, označevanje, listki nevarnosti itd.).

Program specialističnega tečaja za prevoz eksplozivnih snovi in predmetov razreda 1 obsega:

- posebne nevarnosti eksplozivnih in pirotehničnih snovi in predmetov;
- posebne zahteve glede skupnega nakladanja snovi in predmetov razreda 1.

Program specialističnega tečaja za prevoz radioaktivnih snovi razreda 7 obsega:

- posebne nevarnosti ionizirajočega sevanja;
- posebne zahteve za embaliranje, skupno nakladanje, zlaganje in ravnanje z radioaktivnimi snovmi;
- posebni ukrepi ob nesreči z radioaktivnimi snovmi.



Vsak voznik, ki prevaža nevarno blago v količinah, ki presegajo določene omejitve, mora pridobiti certifikat ADR o strokovni usposobljenosti.

pooblaščen organizacije za izvajanje usposabljanja voznikov. V zadnjem letu veljavnosti mora voznik opraviti obnovitveni tečaj in izpit. Obnovitveno usposabljanje traja dva dni oziroma polovico časa, predpisanega za začetno osnovno ali začetno specialistično usposabljanje.

Usposabljanje drugih sodelujočih (poglavje 1.3 ADR)

ADR zahteva, da so ustrezno usposobljeni vsi, ki delajo z nevarnim blagom (skladiščniki, pakirci, polnilci, logisti). To usposabljanje vključuje tri stopnje:

- Splošno zavedanje: poznavanje splošnih določb o prevozu nevarnega blaga.
- Specifično usposabljanje: navodila glede na konkretno delovno mesto (npr. pravilno lepljenje nalepk za nevarnost, varno polnjenje cistern).
- Varnostno usposabljanje (Safety): postopki v primeru nesreče, uporaba zaščitne opreme in ravnanje z gasilnimi aparati.



Rešitve za vse oblike transporta.



WIELTON

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



LEV

ZASTOPSTVO IN PRODAJA PRIKOLIC



Sol rešuje življenja

BESEDILO | Boštjan Paušer FOTO | DARS, Boštjan Paušer

Zimskega vzdrževanja cest brez soli si ni mogoče predstavljati. Poleg mehanskega odstranjevanja snega je uporaba soli kot sredstva za preprečevanje poledice na naših cestah nujno potrebna. Zakaj? Sol znižuje ledišče vode, kar preprečuje nastajanje ledu in topi sneg.



Vendar to še ne pomeni, da je velika količina soli pri močnem sneženju učinkovita. Pri močnem sneženju in nizkih temperaturah sol doseže svoje fizikalne meje. Če je na cesti veliko snega, je nesmiselno znova soliti cesto. Sneg preveč razredči sol in učinek odtajanja se ne pojavi po pričakovanjih. Samo dodajanje soli v primeru močnega sneženja, zato ne bo imelo nobenega učinka. Če je na cesti več kot en centimeter snega, ga je treba najprej očistiti in šele nato (ponovno) soliti cesto.

Sol posipamo preventivno, preden zapade sneg, saj to preprečuje predhodno zamrzovanje. Pri rahlem sneženju se sneg preprosto stopi, ko pade na soljeno cestno površino. Pri močnem sneženju sol tvori tudi tanko ločilno plast med cesto in snežno odejo, kar olajša pluzenje.

In kaj, če ni napovedanega snega?

Pogosto se pojavlja to vprašanje: Zakaj vzdrževalci solijo ceste, če ni napovedanega sneženja? Odgovor je preprost – da preprečijo poledico. Ko se vlažen zrak ohladi, se vodna para kondenzira kot rosa na cestno površino. Ta pojav jasno vidimo na zelenem travniku, na cesti je ta vlaga komaj opazna. Pri temperaturah nekoliko pod lediščem lahko ta vlaga zmrzne in ceste spremeni v zahrbtna drsališča. Za razliko od snega poledica tvori neprekinjeno, tanko plast ledu, ki je voznikom tudi nevidna.

Slanica namesto soli – ali oboje?

Slanica – sol, raztopljena v vodi – in cestna sol imata različno uporabo. Za preventivno posipanje po suhih cestah se pogosto uporablja slanica. Bolje se oprime cestne površine in je ne odpihne kot suho sol. To vzdrževalcem omogoča, da

porabijo manj soli in delajo natančneje. Hkrati pa se varuje tudi okolje in zmanjšujejo stroški. Slanica se na cesto nanaša kot že pripravljena raztopina in začne delovati takoj. Med asfaltom in snegom tvori film ter je učinkovitejša pri odtajevanju ledu kot sama sol. Sol se uporablja, ko je cestna površina mokra ali prekrita s snegom. Šele takrat se lahko sol pravilno raztopi in je učinkovita.

Je sol za posipanje cest enaka kot namizna sol?

Sol za posipanje cest, ki jo uporabljajo na naših cestah, in namizna sol, ki jo uporabljamo doma, sta narejeni iz iste surovine, vendar vsebujeta različne dodatke, kot je jod (v namizni soli). Za zimsko vzdrževanje cest se večinoma uporablja izključno natrijev klorid (NaCl). V tehničnem smislu se vse snovi, ki lahko stopijo led in sneg na cesti, imenujejo sredstva za odtajanje. Najpomembnejše so: natrijev klorid (narejen iz izparjene soli ali kamene soli), kalcijev klorid, magnezijev klorid in kalijev klorid. Številni testi so pokazali, da natrijev klorid ponuja najboljše ravnovesje med učinkovitostjo, stroški in stranskimi učinki na cestah.

Za preventivno posipanje po suhih cestah se pogosto uporablja slanica. Bolje se oprime cestne površine in je ne odpihne kot suho sol. To vzdrževalcem omogoča, da porabijo manj soli in delajo natančneje.



Ali sol poškoduje vozila?

Kot tudi pri marsičem drugem je odločilen odmerek. Sol je pomembna za ljudi in okolje, vendar moramo biti previdni, da je ne uporabimo preveč. Nič drugače ni, ko jo uporabljamo na cestah. Da, uporaba soli kot sredstva za odtajanje ima lahko neželene in včasih znatne stranske učinke. Vendar pa lahko številne od teh učinkov preprečimo preventivno. Za voznike je pomembno, da pozimi redno čistijo svoja vozila (odvisno od tega, koliko vozijo). Podvozje vozil pozimi najbolj trpi. Sol in vlaga lahko močno vplivata na območja, ki so že poškodovana. Zato je bistveno, da jih temeljito očistite in zagotovite, da je vozilo parkirano na suhem mestu. Kadar koli je mogoče, uporabite avtopralnico.

Kaj uporaba soli pri zimskem vzdrževanju cest pomeni za okolje?

Prekomerna količina soli je tudi obremenitev za okolje. Cestna sol oziroma kloridi, ki jih vsebuje, vstopajo v vodotoke neposredno s padavinami, ki odteka s ceste. Onesnaženost podtalnice se zato

Če je na cesti veliko snega, je nesmiselno znova soliti cesto. Sneg preveč razredči sol in učinek odtajanja se ne pojavi po pričakovanjih. Če je na cesti več kot en centimeter snega, ga je treba najprej očistiti in šele nato (ponovno) soliti cesto.



PRIMER ZIMSKE AKCIJE 6. 1. 2026

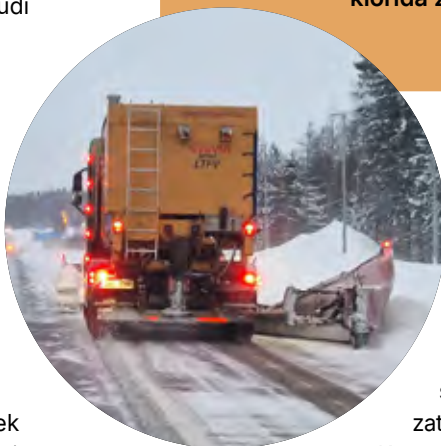
Zimska akcija družbe DARS dne 6. januarja 2026, ko je sneženje zajelo večji del države, je zahtevala obsežno in usklajeno delovanje zimske službe na avtocestnem omrežju. V akcijo je bilo vključenih 212 delavcev – vzdrževalcev avtocest in hitrih cest, ki so s skupno 136 posipalci in plugi opravljali obhode že od zgodnji jutranjih ur. V času izvajanja zimske akcije so zabeležili 23 prometnih nesreč, na srečo zgolj z materialno škodo. Za zagotavljanje prevoznosti je bilo med drugim porabljenih 4.156 ton soli in 301.610 litrov natrijevega klorida za mokro soljenje.

pogosto spremlja na merilnih postajah za podtalnico v bližini avtocest in hitrih cest.

Povišane koncentracije soli v vodi in tleh lahko povzročijo težave za živali in rastline. Stik s cestno soljo lahko povzroči površinske poškodbe ali rane. Kloridi so v visokih koncentracijah škodljivi za rastline, kar vodi do opeklin ali pomanjkanja hranil. Vpliv soli na tla je še bolj problematičen. Lahko moti ali spremeni vegetacijo. Zlasti v bližini cest lahko soli za preprečevanje poledice povzročijo zbijanje in zamuljevanje tal, odvisno od vrste soli pa tudi spremembe pH vrednosti.

Ali obstajajo alternative soli?

Sol ima zelo dober učinek odmrzovanja, vendar ima tudi neželene stranske učinke na naše okolje. Zato je odgovorna uporaba posipne soli zelo pomembna. Pogosto se pojavlja vprašanje o alternativah. Številne od teh alternativ so že temeljito preizkusili, a za zdaj še vedno velja, da je natrijev klorid najboljša izbira za zimsko vzdrževanje cest v alpskem prostoru. Kalcijev in kalijev klorid imata zelo dober učinek odmrzovanja snega in ledu, ob tem sta učinkovita



tudi pri nižjih temperaturah. Vendar sta tudi precej bolj agresivna kot običajne posipne soli in med drugim povzročata hitrejšo rjavenje vozil.

Sredstva za odmrzovanje na osnovi sečnine pogosto vodijo do prekomernega gnojenja tal. Amonijev sulfat, tako kot sečnina, deluje kot neželena dušikovo gnojilo in zato ni smiselna alternativa.

Kot sredstvo za odmrzovanje in alternativo posipne soli se pogosto omenja tudi stranski produkt proizvodnje sladkorja iz Kanade, ki je znan pod blagovno znamko Safecote. Gre za melaso, ki se uporablja pri predhodno navlaženem posipavanju soli. V tem primeru se v slanici namesto natrijevega klorida uporablja Safecote. Učinek odtaljevanja tega predhodno navlaženega posipavanja soli je podobno dober kot učinek natrijevega klorida. Vendar so zaradi vpliva na okolje – Safecote veže kisik v vodi, in višjih stroškov, po obsežnem testiranju, številni že prenehali z njegovo uporabo.

Sol, da ali ne?

Na vprašanje, ali je smiselno uporabljati sol za zimsko vzdrževanje cest, je odgovor: odločen da. Večja prometna varnost in vsako življenje, rešeno z uporabo soli pri zimskem vzdrževanju cest, je dokaz za to.



Prekomerna količina soli je tudi obremenitev za okolje. Cestna sol oziroma kloridi, ki jih vsebuje, vstopajo v vodotoke neposredno s padavinami, ki odteka s ceste.

NOVA GENERACIJA DAF



Gonilna sila vašega uspeha

Najnovejše različice naše nagrajene serije DAF nove generacije so opremljene s celotnim naborom inovacij, ki koristijo robustni gradbeni in komunalni uporabi. Izboljšave pogonskega sklopa in aerodinamike optimizirajo učinkovitost porabe goriva in povečajo vzdržljivost. Veliko bogatejša specifikacija pa dvigne varnost in udobje na višjo raven. Odkrijte, kako lahko DAF spodbudi uspeh vašega poslovanja.

WWW.CORDIA.SI

CORDIA

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

DAF



Predvidene novosti pri tehničnih pregledih

BESEDILO | Boštjan Paušer FOTO | Boštjan Paušer

Predlagane spremembe paketa tehničnih varnostnih ukrepov predvidevajo pogostejše in podrobnejše preglede gospodarskih vozil, ki bodo poleg tehnične skladnosti vključevali tudi podrobnejše preverjanje varnosti tovora ter ravni onesnaževanja z izpušnimi plini in hrupom.

Uredba uvaja digitalna potrdila o tehnični brezhibnosti z usklajeno vsebino po vsej EU in funkcijami, kot so QR-kode, ki inšpektorjem omogočajo hitro preverjanje pristnosti.





Ministri za promet EU so se v začetku decembra dogovorili o spremembah svežnja o tehnični brezhibnosti vozil, s katerimi so uvedli strožje cestne preglede za težka tovorna vozila, naprednejše testiranje emisij izpušnih plinov in popolnoma digitalne dokumente o tehnični brezhibnosti. Sveženj novosti spreminja pravila o rednih tehničnih pregledih in cestnih pregledih za gospodarska vozila ter dokumente o registraciji vozil. Po navedbah Evropske komisije in Sveta EU je cilj teh sprememb izboljšati varnost v cestnem prometu, odkriti vozila z visokimi emisijami in posodobiti izvrševanje predpisov v skladu z novimi tehnologijami.

Več poudarka pritrjevanju tovora

Čeprav mora nove predpise sprejeti še Evropski parlament, je že sedaj gotovo, da se bo to zgodilo, in

analizo pritrditve tovora. Besedilo, ki ga predlaga Svet, uvaja nov člen 13, ki določa, da morajo podrobni pregledi slediti Prilogi III, s čimer se zagotovi, da tovor ne sme ovirati varne vožnje ali predstavljati tveganja za življenje, zdravje, premoženje ali okolje, vključno z varnostjo v primeru nenadnih manevrov ali premikov navkreber. Medtem ko je bilo pritrjevanje tovora že sedaj obvezno (kar je logično), to v praksi pomeni, da bodo to področje zdaj izrecno in dosledno preverjali v vseh državah članicah.

Več cestnih pregledov

Predlagane spremembe si prizadevajo zagotoviti minimalno raven pregledov težkih vozil v vsaki državi članici, zato bi morala vsaka država v skladu z novimi pravili o tehničnih cestnih pregledih letno opraviti število pregledov, ki ustreza 5 odstotkom vseh težkih gospodarskih vozil, registriranih na



Spremembe dajo poseben poudarek pritrditvi tovora, vizualni pregled načina pritrditve tovora pa bi moral postati obvezen del vsakega cestnega pregleda v vseh državah članicah.

v tem primeru lahko prevozniki računajo na (še) več postankov na cesti, strožje preglede varnosti tovora in izpušnih emisij.

Spremembe dajo poseben poudarek pritrditvi tovora, vizualni pregled načina pritrditve tovora pa bi moral postati obvezen del vsakega cestnega pregleda v vseh državah članicah. Nova pravila od inšpektorjev zahtevajo, da pregledajo podatke zadnjega rednega tehničnega pregleda, vizualno ocenijo tehnično stanje vozila in način pritrditve tovora med vsakim cestnim pregledom. Inšpektorji nato ugotovijo, ali je treba vozilo napotiti na podrobnejši tehnični pregled, vključno s sistematično

njenem ozemlju (to vključuje vozila kategorij N2 in N3 ter priklopnike kategorij O3 in O4). V Sloveniji bi to pomenilo več kot 3.200 pregledov na leto. Prav tako je treba za vozila kategorije N1 opraviti število pregledov, ki ustreza vsaj desetim odstotkom števila pregledov težkih vozil. Pravila upoštevajo tudi predhodne ocene pregledov, kar bi povzročilo pogostejše ustavljanje vozil podjetij z visoko tveganimi predhodnimi ocenami pregledov.

Tudi nadzor izpušnih emisij

Eden od sklepov Sveta je, da obstoječi redni tehnični pregledi in cestni pregledi ne zaznavajo

vozil s previsokimi emisijami, zlasti emisij NOx in trdnih delcev. Zato priloge k predpisom o tehničnih pregledih uvajajo testiranje števila delcev (PN) za bencinska in dizelska vozila ter merjenje ravni dušikovih oksidov (NOx) v izpušnih plinih za dizelske in bencinske motorje. Evropska komisija bo določila natančne preskusne metode in mejne vrednosti, inšpekcijski organi pa morajo biti pripravljeni na izvajanje predpisov štiri leta po sprejetju. Skratka, to pomeni, da lahko prevozniki pričakujejo strožje preglede izpušnih plinov med rednimi tehničnimi pregledi in cestnimi pregledi. Pojavlja se tudi daljinsko testiranje emisij, ki ga nekatere države že uporabljajo, in bo zdaj formalizirano kot del tehničnega pregleda. Predlagano je, da države članice z daljinskim testiranjem preverijo vsaj 30 odstotkov svojega voznega parka glede prekomernih emisij in hrupa, vendar to ni obvezno. Z daljinskim testiranjem bi se preverila raven onesnaževanja in hrupa, s čimer bi se identificirala vozila za podrobnejše tehnične preglede. Rezultat daljinskega merjenja sam po sebi ne more biti zadosten za razglasitev vozila za oporečno, temveč služi kot orodje za predselekcijo. To pomeni, da bi bili lahko prevozniki podvrženi podrobnim tehničnim pregledom, če bi senzorji daljinskega testiranja zaznali prekomerne emisije.

Digitalizacija potrdil

Uredba uvaja digitalna potrdila o tehnični brezhibnosti z usklajeno vsebino po vsej EU in funkcijami, kot so QR-kode, ki inšpektorjem omogočajo hitro preverjanje pristnosti, digitalna potrdila pa bodo sčasoma nadomestila papirnata potrdila. Inšpekcijske službe bodo morale pri pregledih sprejemati elektronska potrdila, kar pomeni, da bodo vozniki lahko namesto fizičnih dokumentov predložili digitalne dokumente, shranjene v napravi. Poziva tudi k izboljšani



čezmejni izmenjavi podatkov, da bi inšpekcijske službe lažje preverjale podatke o registraciji in tehnični brezhibnosti po vsej EU.

Predlog Sveta zdaj obravnava Evropski parlament in bo postal zavezujoč, ko bo dosežen dogovor o končnem besedilu uredbe in bo ta sprejeta. Če bo sedanji predlog sprejet, bo to pomenilo:

- bolj sistematične cestne preglede za tovornjake
- obvezne varnostne preglede tovora pri vsakem cestnem pregledu
- naprednejše testiranje emisij med tehničnimi pregledi in tehničnimi cestnimi pregledi
- možnost daljinskega nadzora emisij
- popolnoma digitalna potrdila o tehnični brezhibnosti.

Tehnični pregledi bodo preverili raven trdnih delcev (PM) in raven dušikovih oksidov (NOx) v izpušnih plinih.



Vsaka država članica bi morala letno opraviti število pregledov, ki ustreza petim odstotkom skupnega števila težkih gospodarskih vozil (N2, N3, O3 in O4).

Regia.

Na dobri poti.

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

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



**TEHNIČNI
PREGLEDI**



**REGISTRACIJA IN
ZAVAROVANJA**



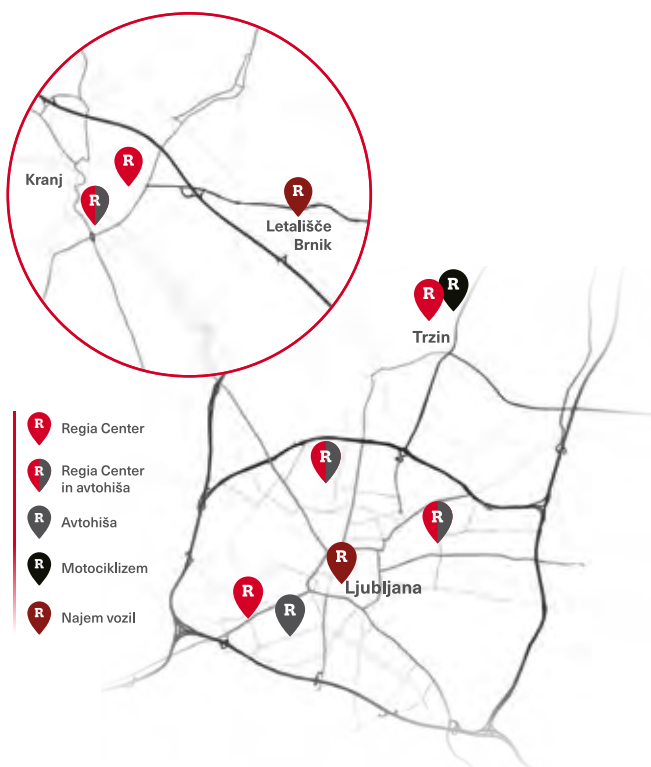
HOMOLOGACIJA



**SERVIS IN
PRODAJA VOZIL**



NAJEM VOZIL



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

Varnost, zanesljivost in strokovnost na enem mestu



Tehnični pregledi so eden izmed ključnih stebrov varnosti v prometu. Njihov namen ni zgolj izpolnjevanje zakonskih obveznosti, temveč predvsem zagotavljanje, da so vozila, ki vsakodnevno sodelujejo v prometu, tehnično brezhibna, varna in okoljsko sprejemljiva.

S 1. 7. 2026 bo obvezna vgradnja pametnih tahografov druge generacije tudi v določena lahka gospodarska vozila (N1), ki sodelujejo v mednarodnem prevozu



V podjetju Prigo tehnične preglede izvajajo na dveh lokacijah – na Brdu in na Brezovici pri Ljubljani – pri čemer njihovo delo temelji na dolgoletnih izkušnjah, sodobni opremljenosti in visoko usposobljenem kadru.

Kaj so tehnični pregledi in zakaj so tako pomembni?

Tehnični pregled je sistematičen postopek preverjanja tehničnega stanja vozila, s katerim se ugotavlja izpolnjevanje predpisanih varnostnih in okoljskih zahtev. Redno opravljene tehnične preglede dokazano zmanjšujejo tveganje za prometne nesreče, ki so posledica tehničnih napak, hkrati pa prispevajo k manjši obremenitvi okolja.

Za voznike pomenijo večjo zanesljivost vozila, manj nepredvidenih okvar in višjo vrednost vozila na dolgi rok.

Zakaj izbrati Tehnične preglede Prigo?

V Prigovih tehničnih pregledih strankam ponujajo celovit nabor storitev, prilagojen tako posameznikom kot podjetjem z voznimi parki. Med njihove ključne dejavnosti sodijo:

- redni, izredni in preventivni tehnični pregledi vozil,
- homologacije (ugotavljanje skladnosti vozila), uvoz vozila in posamične odobritve predelanega vozila,
- registracije novih vozil in podaljšanja prometnih dovoljenj,
- zavarovanja za vse vrste vozil,
- delavnica za tahografe

Vse storitve izvajajo pregledno, učinkovito in v skladu z veljavno zakonodajo, s posebnim poudarkom na strokovnem svetovanju strankam.

Razvoj dejavnosti in pomen tahografov

Tehnični pregledi Prigo so svojo pot začeli z delavnico za tahografe. Prvo lokacijo tehničnih pregledov so odprli na Brdu leta 2024, v začetku leta 2025 pa dejavnost razširili še na lokacijo Brezovica.

Evropska zakonodaja, ki se navezuje na segment tahografov, je v zadnjih letih uvedla postopne obveznosti glede uporabe pametnih tahografov druge generacije (Smart 2). Do 31. 12. 2024 je bil določen rok za zamenjavo digitalnih tahografov s pametnimi tahografi druge generacije pri vozilih, ki opravljajo mednarodne prevoze. Naslednji pomemben mejnik je bil 21. 8. 2025, ko je bila obvezna še zamenjava pametnih tahografov prve generacije s tahografi druge generacije prav tako za vse, ki opravljajo mednarodne prevoze. V letu 2026 pa se zahteve dodatno razširjajo – do 1. 7. 2026 bo obvezna vgradnja pametnih tahografov druge generacije tudi v določena lahka gospodarska vozila (N1), ki sodelujejo v mednarodnem prevozu. Uporaba tahografa je obvezna za gospodarske kombije, ki izpolnjujejo naslednje pogoje:

- največja dovoljena masa vozila presega 2,5 tone, vendar ne več kot 3,5 tone,
- vozilo se uporablja za komercialni prevoz blaga,



Tehnični pregledi Prigo so strankam na voljo na Brdu in na Brezovici pri Ljubljani, kar omogoča boljše dostopnost ter učinkovitejšo in hitrejšo obravnavo.

- prevozi se izvajajo v mednarodnem prometu (čez mejo) ali v kabotaži (prevozi znotraj druge države članice EU).

Če se gospodarsko vozilo uporablja izključno za domači prevoz blaga znotraj Slovenije, prevoz ljudi ali mednarodni prevoz za lastno rabo podjetja, tahograf za zdaj ni obvezen.

Delavnica za tahografe – specializirana strokovnost

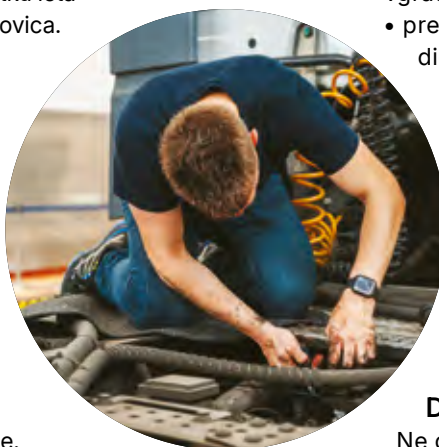
Tahografi so ključni za nadzor nad delovnim časom voznikov, počitkov in splošno varnostjo v cestnem prometu. V Prigovi delavnici za tahografe izvajajo:

- vgradnjo in menjavo obstoječih tahografov,
- preglede, umerjanje in nastavitve analognih, digitalnih in pametnih tahografov,
- servis tahografov,
- prenos in obdelavo podatkov,
- svetovanje glede zakonodajnih zahtev in pravilne uporabe.

Z natančnostjo, ažurnostjo in poglobljenim poznavanjem predpisov prevoznikom pomagamo zagotavljati skladnost poslovanja in brezhibno delovanje voznega parka.

Dve lokaciji, enaka kakovost storitev

Ne glede na izbrano lokacijo, na Brdu ali na Brezovici pri Ljubljani, stranke prejmejo enako visoko raven strokovnosti, prijaznosti in zanesljivosti storitev. Z združevanjem izkušenj, sodobne opreme in jasnega poudarka na varnosti Tehnični pregledi Prigo ostajajo zanesljiv partner voznikov in podjetij, ki se zavedajo, da tehnična brezhibnost vozil ni zgolj zakonska zahteva, temveč pomemben del odgovornega in varnega cestnega prometa.



Redno opravljene tehnične preglede dokazano zmanjšujejo tveganje za prometne nesreče, ki so posledica tehničnih napak



Andrej Trampuž je ustanovitelj, lastnik in direktor logističnega podjetja Trampuž transport, d. o. o., in po poklicu (tudi) poklicni voznik.

Podjetniški način razmišljanja

BESEDILO | Emil Šterbenk FOTO | E. Šterbenk, Marko Pleterski, GPS, d. o. o., Sežana, arhiv Trampuž

Glavni junak tokratne zgodbe iz kabine je po izobrazbi (med drugim) tudi voznik, a tokrat se bomo v kabini bolj malo zadrževali, Andrej Trampuž je namreč ustanovitelj, lastnik in direktor podjetja Trampuž transport, d. o. o. Že po nekaj minutah pogovora je bilo jasno, da ne gre zgolj za transportno podjetje, ampak ponudnika celovitih logističnih storitev, obenem pa se je najino druženje (vsaj zame) odvijalo kot delavnica o podjetniškem načinu razmišljanja.

Za pogovor s Trampužem me je spodbudil Davor Balić, ki smo ga pred petimi leti spoznali v tej rubriki. Po messengerju mi je predlagal, da bi obiskal njegovega šefa, ki ima zelo zanimivo in razgibano življenjsko in podjetniško zgodbo. Ob tem je še posebej podčrtal, da je to človek, ki zna voditi podjetje in ceni svoje sodelavce, kar je eden izmed ključev do uspeha.

Malo drugačna zgodba

Andrej nikoli ni delal kot poklicni voznik, čeprav ima vozniško dovoljenje kategorij C in E in je za to delo kvalificiran, le veljavnosti kode 95 že nekaj let ni podaljšal. Zato pa je bil poklicni voznik njegov oče. Družina Trampuž je živela v Čehovinih, zato je Andrej osnovno šolo obiskoval v Dutovljah. Ko je šolanje tam zaključil, se je vpisal v kovinarsko poklicno šolo v Sežani. Po treh letih je ugotovil, da je to prenizka stopnja izobrazbe in se vpisal na strojno tehniško šolo v Koper. Po maturi so ga sprejeli na Fakulteto za strojništvo v Ljubljani, a prej je moral odslužiti vojaški rok: »Ko sem se leta 1990 vrnil iz vojske, me je želja po formalnem izobraževanju minila, saj sem si želel postati samostojen – predvsem finančno neodvisen. Nasmehnila se mi je sreča in že septembra 1990 sem dobil delo v sežanski poslovalnici Špedicije Transjug Split. Po osamosvojitvi Slovenije sem še nekaj mesecev delal tam, leta 1992 pa sem se zaposlil v novogoriškem casinoju, kjer sem ostal osem let in ves čas delal po štiri dni, potem pa bil dva dni prost.«

Dolgčas je kriv

V casinoju je delal izključno ponoči in domov prihajal okoli 4. ure zjutraj. Ko se je naspal, ni mogel samo gledati v zrak in si je omislil malo trgovino: »Po osamosvojitvi smo številni odpirali majhne trgovine, a v dobrih dveh letih sem ugotovil, da je dodana vrednost pri tem poslu dosti premajhna, da bi na tej dejavnosti načrtoval svojo prihodnost.«

Prijatelj je bil prevoznik in ko je Andrej iskal, kaj bi v svojem popoldanskem s.p.-ju počel, mu je predlagal: »Zakaj pa ne bi kupil tovornjaka? Jaz bi ga vozil, ti pa bi namesto mene zame in za



Pri Trampuž transportu ponujajo celovit nabor logističnih storitev – od proizvajalčevega dvorišča z vmesnim skladiščenjem, carinjenjem, prepakiranjem ...

moje tovarnjake iskal delo in vodil administrativne posle.«

Tako se je zgodilo in Andrej je 11. novembra 1995 kupil rabljen Iveco TurboStar 190.36, ponoči delal v casinoju, podnevi pa vodil prevozniško firmo: »Tako je šlo do leta 2000, ko sem bil od obilice dela že pretrujen in sem se odločil za samostojno pot. Takrat sem imel že pet tovarnjakov in utečeno delo. Ko sem se vrgel le v prevozništvu, je podjetje začelo hitreje rasti. Kupovali smo tovarnjake, zaposlovali nove voznike in širili mrežo kupcev.«

Lastnik prevozniškega podjetja mora imeti ustrezno vozniško dovoljenje

»Hitro sem ugotovil, da je škoda, da bi vozniki, ki vozijo v mednarodnem prometu, izgubljali čas s carinjenjem. Zato sem ob sobotah tovarnjake na carino vozil sam in jih parkiral tako, da so fantje v nedeljo zvečer ali ponedeljek zjutraj takoj pognali proti Italiji. Vozniškega dovoljenja za tovarnjak s prikolico nisem imel. Ker sem štiri leta imel srečo, se nisem upal več igrati. Vpisal sem se v solkansko Šolo vožnje Ferdo in avgusta 1999 uradno postal voznik tovarnjaka. Pozneje sem pridobil še kodo 95 in odpeljal le nekaj daljših voženj, v glavnem pa sem »krpal«, če je bilo treba tovarnjak odpeljati do naročnika, blago

Takšna je bila flota podjetja Trampuž s. p. okoli leta 2005.





ocariniti, ali če je vozniku zmanjkala kakšna ura, da bi pripeljal do podjetja,« se spominja Andrej.

Paket logističnih storitev

»Po desetletju in pol delovanja lastnega podjetja sem ugotovil, da je naša dejavnost prerasla okvire s.p.-ja, zato smo se organizirali kot d. o. o. Iz prevozniškega podjetja smo se razširili logistično. To pomeni, da za uporabnika naših storitev poskrbimo, da dobi blago od proizvajalca na svoje dvorišče, ali kamor koli je to potrebno. Bom razložil na primeru. Če na Kitajskem kupite granulato (plastika), ga največkrat dobite v velikih vrečah (»Big bag«), ki tehtajo po toni. Uredimo vam ladijski prevoz do Kopra, kjer blago naložimo na tovornjake in ga pripeljemo do našega skladišča v Sežano. Tukaj granulato ocarinimo (carinsko skladišče) in vam ga pripeljemo na dvorišče. Če ste medtem polovico tovara prodali, ta del odpeljemo k vašemu kupcu. Če ta zahteva granulato

v rinfuzi, vreče izpraznimo, granulato pa do kupca oziroma do vas dostavimo s silosi. Ker takšnih vozil nimamo, tovrstne prevoze zaupamo partnerskim podjetjem. Naj še enkrat poudarim, da za naše uporabnike blago ne samo skladiščimo, ampak tudi sortiramo in prepakiramo – recimo paletiranje blaga in povijanje palet s folijo. Veliko delamo tudi s kovinami. V ta namen smo nabavili polprikolice, katerih nosilnost je 26 ton,« mi Andrej slikovito opiše široko dejavnost svojega podjetja.

Del flote Trampuž transporta leta 2025 – v njej je 35 vlečnih vozil.

Da prevažajo različno blago, je jasno že ob bežnem pogledu v skladišče.



TOVORNJAK GREM ZAPELJAT ČEZ MEJO

»Ko sem spomladi 1999 hodil v avtošolo v Solkan, sem po uri vožnje inštruktorju rekel, da se mi mudi v Rožno dolino, da blago na tovornjaku ocarinim in postavim čez mejo. Pisano me je pogledal in vprašal, kako mislim to storiti, saj vendar voziško dovoljenje kategorij C in E, šele pridobivam. Povedal sem mu, da to počnem že več let in me doslej še nihče ni vprašal, ali imam voziško dovoljenje,« se ob pripovedovanju Andrej široko nasmeji.

Za svoje čim bolj učinkovito delovanje imajo okoli polovico več polprikolic kot vlečnih vozil.



DIGITALIZACIJA = MANJ ZAPOSLENIH?

»Ko smo začeli z digitalizacijo in povečevanjem učinkovitosti logističnih procesov, sem naivno mislil, da bomo rabili manj ljudi. Izkazalo se je, da je treba sisteme dosledno polniti s podatki, če hočeš da delujejo. Poslovanje je res bolj pregledno in sledljivo, a (vsaj za zdaj) ni videti, da bi za naše delovanje potrebovali manj ljudi v administraciji. Prej več!« pove Andrej in ob tem malo skomigne z rameni.



Vsi tovornjaki imajo sledilne naprave, za katere se pri Trampuž transport zavedajo, da so namenjene optimizaciji poslovanja, ne nenehnemu nadzoru nad vozniki.

Struktura zaposlenih, objekti in oprema

V podjetju Transport Trampuž je zaposlenih okoli 50 ljudi. Trenutno imajo 34 voznikov in 35 vlečnih vozil – 34 je vlačilcev in en tandemski prikoličar. Ob tem imajo več kot 50 polprikolic, saj jih za carinjenje, nalaganje in razlaganje preklaplajo. Večina voznikov je na mednarodnih prevozih, pet ali šest pa jih vozi lokalno. Po potrebi za kakšen krajši premik vskoči Boris Dobrančič, vodja prometne pisarne, ki je svojo kariero začel kot voznik in je v podjetju že 25 let. V administraciji je zaposlenih 9 ljudi, 10 pa v skladišču. Tam delajo v dveh izmenah, in sicer od 7. do 15. ure in od 10. do 18. ure. Andrej pravi, da v povprečnem dnevu v skladišče pripelje in odpelje okoli 55 tovornjakov. Večino tovora prihaja v klasičnih polpriklopnikih s ponjavami in kontejnerjih. Podjetje ima v lasti 4.000 m² pokritih skladiščnih površin, 19.000 pa v najemu, skupaj torej 23.000 m². Ob svojih skladiščih imajo še 17.000 m² zunanjih manipulativnih in parkirnih površin.

Digitalizacija logističnih procesov

»Če hočeš ostati v tem poslu, se je treba nenehno prilagajati in posodabljati tako procese kot sredstva in stalno širiti znanje zaposlenih. Pri nas se vse odvija na klik računalniške miške. Tovornjaki imajo sledilce GPS, vozniki pa službene mobilne telefone z ustreznimi aplikacijami, s katerimi spremljamo vozila in blago od naklada do razklada in posamezne faze dokumentiramo. To nam omogoča pregled celovit pregled nad situacijo in neprekinjeno povezavo z uporabniki naših storitev,« s ponosom poudari Andrej. Del digitalizacije je tudi sledenje tovornjakom. V podjetju se zavedajo, da je to orodje, ki ni namenjeno nadzoru voznikov, ampak na ta način vedno vedo, kje se nahaja kakšno vozilo. Tako je

prevoze lažje načrtovati in reagirati na trenutno situacijo – predvsem na dogodke, ki jih ni mogoče predvideti. To Andrej takole ponazori: »Pred leti smo zjutraj po telefonu klicali vse voznike, da smo vedeli, kje trenutno so, sedaj je dovolj le pogled na monitor in imamo jasno sliko. Sistem nam je vsem v pomoč. Prometnik lahko vozniku pomaga na daljavo – tako pri iskanju hitrejši poti kot pri iskanju podjetja. Če voznik za relacijo, ki jo običajno prevozi v šestih urah, porabi osem ur in se pri tem večkrat ustavi, vemo, da je kaj narobe z vozilom ali njegovim zdravjem in ustrezno ukrepamo. Zelo pomembno pri tem je, da je vodja prometne pisarne bil voznik in da ve, da voznika na poti lahko doleti vrsta težav in mu jih pomaga prebroditi.«



Na tem mestu začenjajo z gradnjo logističnega centra Trampuž transport s 15.000 m² pokritih površin – predvidevajo, da bodo projekt uresničili do konca leta 2026.



V logistiki so potrebne hitre odločitve in reakcije – Andrej Trampuž (levo) in Boris Dobranič velikokrat izmenjata mnenja.

Pogled v prihodnost in elektrifikacija

Blizu njihove obstoječe nepremičnine so pri podjetju Trampuž Transport, d. o. o., začeli z gradnjo novega logističnega središča, v okviru katerega bodo zgradili 15.000 lastnih pokritih skladiščnih površin. Poleg tega gradijo še nastanitveni objekt. Andrej ob tem pove: »Zgolj prevoznništvo ne prinaša dovolj dodane vrednosti, ker pa znamo voditi večino logističnih procesov, zaslužimo toliko, da lahko v razvoj vlagamo dovolj sredstev. To je smel korak, a moram poudariti, da mi je dosti lažje, ker imam kar dve desni roki – Borisa Dobraniča in komercialista, Viktorja Orla, ob njima pa druge zanesljive sodelavke in sodelavce.«

Tudi elektrifikacija jih zanima, zato so električni tovornjak imeli na preizkusu dva tedna: »Čeprav je med koprsko luko in Sežano le dobrih 45 kilometrov, mora tovornjak premagati 360 metrov višinske razlike. Pri dizelskih vozilih pomeni to povprečno porabo 40 l/100 km in tudi poraba elektrike je bila večja – tako smo tudi pričakovali. Navzdol (s praznim tovornjakom) se količina električne energije v akumulatorjih ni spremenila, s polnim pa smo pridobili 7 odstotkov. Zato pa smo ob polno naloženem tovornjaku navzgor ob tiščanju na polno lahko v eni vožnji porabili skoraj 30 % energije iz akumulatorjev. Če smo vozili navzgor polno obremenjeno vozilo, smo akumulatorje izpraznili do 12. ure, če pa smo vozili polni navzdol, pa tudi ni bilo dovolj do konca prve izmene (15. ure). Pri

Pri elektrifikaciji transporta ne smemo pozabiti stroška omrežnine, ki je odvisen od koničnih porab električne energije.



izračunu cene smo upoštevali stroške omrežnine, ki se je tisti mesec podražila zaradi višjih konic. Tovornjak smo polnili zgolj ponoči s 50 kilovati moči, saj bi ob polnjenju s 100 kW moči bil račun še večji. Ko smo potegnili črto, smo ugotovili, da je strošek energije pri dizelskem in električnem tovornjaku praktično enak, s tem da električnega nismo popolnoma izkoristili. Če bi »elektrikarja« polnili podnevi med postanki v podjetju (50 kW moči nikakor ne bi bilo dovolj) pa bi bila vožnja z njim dražja od vožnje z dizelskim tovornjakom. Če računamo, da je nabavna cena električnega tovornjaka trikratnik dizelskega in njegova nosilnost vsaj dve toni manjša, mislim, da nadaljnji komentar ni potreben. Dokler se celotni stroški za električni tovornjak ne bodo znižali, ostajamo pri dizlu.«
Hvala za pogovor, direktor, in veliko poslovnih in osebnih uspehov v prihodnje, na cesti pa srečno!

Ena kartica. Ena naprava. Cela Evropa.

Shell kartica podpira vaš vozni
park na vsakem kilometru.



Ključne prednosti plačevanja s **SHELL KARTICO:**

- Gorivo na več kot 38.000 lokacijah po Evropi
- EETS cestninjenje – plačilo z eno napravo v večini evropskih držav
- Vračilo DDV in trošarin z minimalno administracijo
- Shell Fleet Hub za popoln nadzor nad stroški
- Podpora in varnost 24/7

Ko je pot dolga, šteje zanesljiv partner.
To je Shell. Kakovost na poti.

www.shell.si





Pogodba o izročeni ročni prtljagi in odgovornost potnika

BESEDILO | Mag. Boštjan J. Turk FOTO | arhiv

Prevoz potnikov nujno vključuje tudi prevoz prtljage. V vsakdanji praksi se pravna vprašanja glede prtljage pogosto zdijo postranska, dokler ne pride do izgube, poškodbe ali spora glede odgovornosti.

Razlikovanje med ročno prtljago in izročeno prtljago ima bistven pomen tako za obseg odgovornosti prevoznika kot tudi za odgovornost samega potnika. Slovensko pravo vprašanje prtljage ureja razmeroma podrobno, predvsem v okviru Zakona o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (ZPPCP-1), smiselno pa se uporabljajo tudi določbe Obligacijskega zakonika (OZ). Poleg nacionalne ureditve je treba upoštevati še mednarodne konvencije, zlasti Montrealsko konvencijo v letalskem prometu, ter pravila CIV v železniškem prometu. V zadnjih letih se v sodni praksi – tako slovenski kot evropski – vse pogostejše pojavljajo spori, v katerih je ključno vprašanje, ali je prtljaga šteta za ročno ali izročeno ter ali je potnik izpolnil svojo dolžnost skrbnega ravnanja.

Pravna narava pogodbe o prtljagi

Povezanost s pogodbo o prevozu potnika

Pogodba o prevozu prtljage ni samostojna pogodba, temveč je praviloma akcesorna pogodbi o prevozu

potnika. To pomeni, da obstaja in velja le, dokler obstaja pogodba o prevozu potnika. ZPPCP-1 izrecno razlikuje med pogodbo o izročeni prtljagi in pogodbo o ročni prtljagi. Razlikovanje ni zgolj terminološko, temveč ima neposredne pravne posledice glede odgovornosti prevoznika, dokaznega bremena, obsega odškodnine in odgovornosti potnika.

Ročna prtljaga – pojem in pravna ureditev

Pojem ročne prtljage

Ročna prtljaga je tista prtljaga, ki jo ima potnik med prevozom pri sebi ali pod svojim neposrednim nadzorom. V cestnem prometu gre tipično za torbe, nahrbtnike ali manjše kovčke, ki jih potnik vzame s seboj v potniški prostor. ZPPCP-1 določa, da se ročna prtljaga ne izroča prevozniku, temveč zanjo praviloma odgovarja potnik sam.

Odgovornost prevoznika za ročno prtljago

Prevoznik za ročno prtljago ne odgovarja objektivno, temveč le če je škoda posledica njegove



krivde (naklep ali malomarnost), ali če je bila prtljaga poškodovana zaradi prometne nesreče, za katero odgovarja prevoznik. To pomeni, da mora potnik v primeru izgube ali poškodbe ročne prtljage dokazati protipravno ravnanje prevoznika, dokazati vzročno zvezo in obstoj škode. V praksi to predstavlja precejšnje dokazno breme za potnika.

Izročena prtljaga – pojem in pravna ureditev **Pojem ročne prtljage**

Izročena prtljaga je tista, ki jo potnik izroči prevozniku, ta pa jo prevzame v posebno hrambo ali prevoz (npr. prtljažnik avtobusa, tovorni prostor vlaka, letalski prtljažni sistem). S trenutkom izročitve nastane posebna obveznost varstva, ki je po svoji naravi bližje objektivni odgovornosti.

Odgovornost prevoznika za izročeno prtljago

Po ZPPCP-1 prevoznik odgovarja za izgubo, poškodbo ali uničenje izročene prtljage od prevzema do izročitve, razen če dokaže, da je škoda nastala zaradi lastnosti prtljage, ali zaradi ravnanja potnika ali zaradi višje sile. To pomeni, da je dokazno breme praviloma na prevozniku, kar bistveno izboljšuje pravni položaj potnika.

Odgovornost potnika

Splošna dolžnost skrbnega ravnanja

Potnik ima dolžnost, da prtljago pravilno zapakira, da ne prevaža prepovedanih ali nevarnih predmetov in da ravna v skladu s splošnimi pogoji prevoza. Če potnik te dolžnosti krši, lahko izgubi pravico do odškodnine, ali celo odškodninsko odgovarja prevozniku ali tretjim osebam.

Prepovedani in nevarni predmeti

V cestnem in železniškem prometu so prepovedani predvsem vnetljivi, eksplozivni in jedki ali zdravju nevarni predmeti. V letalskem prometu so ta pravila še strožja in podrobneje urejena s posebnimi varnostnimi predpisi. Če potnik prevaža takšne predmete, nosi polno odgovornost za nastalo škodo, pri tem pa je prevoznik praviloma razbremenjen odgovornosti.

Posebnosti po posameznih vrstah prevoza **Cestni promet**

V cestnem prometu (avtobusi, javni linijski prevoz) je praksa pokazala, da je meja med ročno in izročeno prtljago pogosto zabrisana. Ključno je vprašanje, ali je

bila prtljaga dejansko izročena prevozniku. Sodna praksa poudarja, da zgolj dejstvo, da je prtljaga v prtljažniku avtobusa, še ne pomeni nujno izročitve, pomembno je, ali je prevoznik prevzel dejanski nadzor nad njo.

Železniški promet

V železniškem prometu se uporabljajo pravila CIV, ki so del Konvencije COTIF. Ta jasno razlikujejo osebno prtljago in prtljago, oddano v prevoz. Odgovornost železniškega prevoznika za izročeno prtljago je praviloma objektivna, z možnostjo omejitve višine odškodnine.

Letalski promet

V letalskem prometu se uporablja Montrealska konvencija, ki določa odgovornost letalskega prevoznika za izročeno prtljago ne glede na krivdo, za ročno prtljago pa le, če je škoda posledica krivde prevoznika. Konvencija določa tudi odškodninske limite, ki so v praksi pogosto predmet sporov.

Aktualna sodna praksa

Slovenska

V sodbi Višjega sodišča v Ljubljani (2024) je sodišče presojalo primer izgube kovčka v prtljažniku avtobusa na mednarodni liniji. Sodišče je poudarilo, da je bila prtljaga izročena prevozniku, zato je šlo za objektivno odgovornost, splošni pogoji prevoznika, ki so odgovornost izključevali, pa niso imeli pravnega učinka. Ta sodba potrjuje strogo razlago varstva potnika pri izročeni prtljagi.

Sodišče EU

Sodišče EU je leta 2025 odločilo v zadevi, povezani z letalskim prometom, da dodatna plačila za ročno prtljago ne vplivajo na osnovno razvrstitev prtljage in da prevoznik ne more z enostranskimi pogoji zožiti odgovornosti, ki izhaja iz Montrealske konvencije. Ta odločitev ima pomembne posledice tudi za nacionalno prakso.

Praktični vidiki in priporočila

Za potnike zato priporočamo zlasti, da dragocenosti vedno nosijo v ročni prtljagi, zahtevajo dokaz o izročitvi prtljage in škodo prijavijo takoj. Za prevoznike pa je pomembno jasno razlikovanje vrste prtljage v splošnih pogojih, zagotavljanje sledljivost izročene prtljage in izobraževanje osebja o pravilnem prevzemu prtljage.

Sklepno

Pogodba o izročeni in ročni prtljagi je pomemben, a pogosto podcenjen del prevozne pogodbe. Razlikovanje med ročno in izročeno prtljago bistveno vpliva na razporeditev tveganj in odgovornosti med potnikom in prevoznikom. Sodobna sodna praksa, zlasti po letu 2024, nam jasno kaže trend k močnejšemu varstvu potnika, hkrati pa poudarja pomen odgovornega in skrbnega ravnanja potnikov. Za učinkovito pravno varnost je ključno, da obe strani poznata svoje pravice in obveznosti ter jih dosledno uresničujeta v praksi.

V vsakdanji praksi se pravna vprašanja glede prtljage pogosto zdijo postranska, dokler ne pride do izgube, poškodbe ali spora glede odgovornosti.



Vaidotas Žala z Ivecom svojo prvo zmago

Tudi letošnji Dakar je gostila Savdska Arabija. Ta je postregel z napeto dirko. Litvanec je na svojem drugem nastopu v kategoriji tovornjakov z Ivecom osvojil svoj prvi reli Dakar in s tem končal Macikov niz dveh zaporednih zmag.

BESEDILO | Boštjan Saje FOTO | Dakar



Po prologu, ki ga je dobil Mitchel van den Brink, se je reli Dakar začel s prvo resno etapo. V prvem delu etape so dirkači peljali skozi skalnato pokrajino z ozkimi prehodi, kjer je bilo veliko tveganj za predrtje pnevmatik. Težave z zavorami je imel Gert Huzink zaradi zlomljenega zračnega ventila, ki ga je posadka uspešno zamenjala, a izgubila okoli 40 minut časa. Zaradi tehničnih težav (zamenjava turbine) je Soltys izgubil več kot 3 ure in dirko končal na 28. mestu. Vaidotas Žala je zaradi iskanja kontrolne točke izgubil vodstvo in padel na četrto mesto. Etapo je na koncu dobil Aleš Loprais pred Mitchelom van den Brinkom.

Zahteven teren

Druga etapa je potekala čez skalnato pokrajino z veliko prahu, skal in neusmiljenega tempa. Odlično je začel Loprais, nato pa je vodstvo prevzel Macik. Veliko časa sta izgubila Loprais (zaradi težav z elektroniko menjalnika), ki mu je preprečila prestavljanje v višjo prestavo, zato je moral tovornjak večkrat na poti znova zagnati in Mitchel van den Brink, ki je izgubil šest minut zaradi

Na dvodnevni maratonski etapi morajo dirkači sami popravljati in servisirati vozilo brez podpore servisnih ekip.



dosegel



**Tudi letošnji
Dakar je gostila
Savdska Arabija.**

preluknjane pnevmatike. Etapo je dobil Gert Huzink pred Žalo in Macikom.

Tretja etapa je bila polna sprememb v vodstvu. Gert Huzink je na prvi kontrolni točki postavil najhitrejši čas. Nato je Macik pospešil tempo in kljub dvema preluknjanima pnevmatikama postavil najhitrejši čas. Gert Huzink je izgubil veliko časa zaradi preluknjanih pnevmatik, Žala pa 8 minut, ker je pri prečkanju peščenega nasipa poškodoval krmilni sistem, ki so ga morali popraviti. Proti koncu etape je moral Loprais zaradi dveh preluknjanih pnevmatik upočasniti vožnjo, zato ga je Mitchel van den Brink prehitel in dobil etapo.

MULEC Z ZMAGO V RAZREDU 2

Ob tem ne moremo tudi mimo odličnega rezultata, ki ga je dosegel slovenski dirkač Toni Mulec, ki je z motociklom zmagal v razredu netovarniških voznikov Rally 2, v skupni razvrstitvi pa je bil prav tako odličen deveti. Tonija smo že gostili v naši rubriki Zgodbe iz kabine, saj je tudi voznik tovornjaka in lastnik prevozniškega podjetja.

Tekmovalce so čakale različne podlage od peska in kamnov do sipin.





Vaidotas Žala je z Ivecom dosegel svojo prvo zmago na Dakarju.

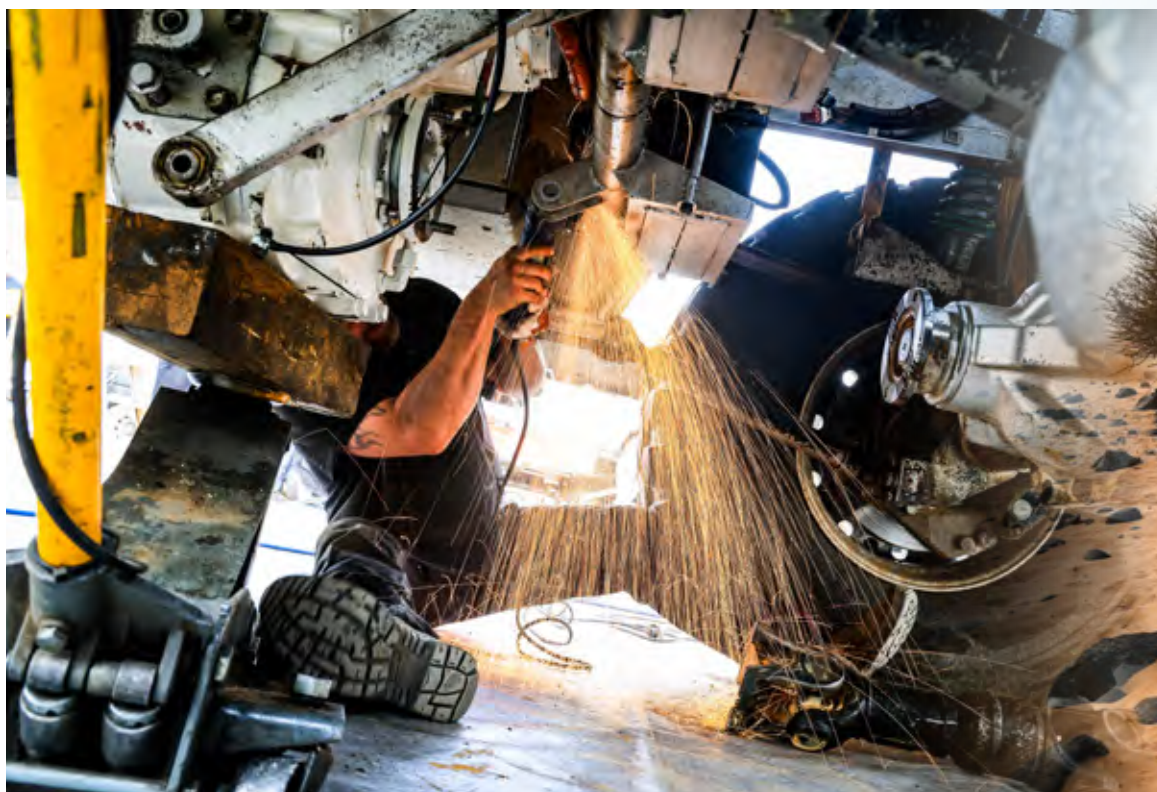
Prva maratonska etapa Maciku

Na dvodnevni maratonski etapi morajo dirkači sami popravljati in servisirati vozilo brez podpore servisnih ekip. Na prvih treh kontrolnih točkah je najhitrejši čas postavil Martin Macik. Gert Huzink se je zaradi mehanske težave odločil, da odstopi. Tudi Loprais je izgubil nekaj časa zaradi težav z menjalnikom. Macik je drugi dan maratonske etape osvojil prvo letošnjo zmago.

Žala s prvo zmago

Naslednja etapa je znova ponudila sipine in pesek. Macik je zaradi servisnega postanka izgubil 20 minut in na koncu etapo končal na šestem mestu. Aleš Loprais je ohranil tempo vse do konca in etapo dobil pred Vaidotasom Žalo, ki pa se je svoje prve etapne zmage veselil naslednji dan.

Dirkače je čakalo več kot 459 kilometrov, polnih prahu, hitrih odsekov in manjših sipin. Mitchel van



Zaradi popravil so nekateri tekmovalci izgubili veliko časa.

den Brink je zaradi tehnične težave in napake pri navigaciji izgubil 12 minut. Etapo je dobil Vaidotas Žala, pred Alešem Lopraisom in Martinom Macíkom.

Osmo etapo je zaznamoval trk dveh tekmovalcev – na vrhu ene izmed sipin je Loprais obtičal v pesku, a ga Macik ni pravočasno opazil in je trčil vanj. Na srečo nihče ni bil poškodovan in dirkača sta lahko nadaljevala dirko in uspešno končala etapo. Etapo je dobil Mitchel van den Brink pred Vaidotasom Žalo in Martinom Macíkom.

Druga maratonska etapa Lopraisu

Deveta in deseta etapa sta ponudili še drugo maratonsko preizkušnjo. Macik se je ustavil zaradi mehanskih težav tovornjaka in izgubil eno uro, ter etapo končal na 33. mestu. Etapo je dobil Loprais, pred Žalo, Mitchelom van den Brinkom in Kayem Huzinkom. Drugi del maratonske etape je odlično začel Loprais, Mitchel van den Brink je izgubil dragocene minute zaradi tehničnih težav pogonske gredi in popravila padel na 16. mesto, nato pa vozil odlično naprej in omejil škodo



ter etapo končal na sedmem mestu. Loprais je odlično vozil vse do cilja in to etapo dobil pred Žalo in Soltysom.

Enajsto etapo je brez večjih težav dobil Loprais pred Žalo in Mitchelom van den Brinkom.

Martin Soltys je etapo končal na četrtem mestu, Macik pa na sedmem mestu, kljub počenemu vetrobranskemu steklu. Etapo dan pozneje je dobil Mitchel van den Brink pred Žalo in Soltysom.

Kay Huzink do premierne zmage

Zadnjo etapo je zmagal Kay Huznik v Renaultu in jo posvetil svojemu pokojnemu očetu Richardu, ki je sanjal o dokončanju Dakarja, potem ko je moral leta 2012 odstopiti od svojega prvega nastopa, bolezen pa mu je preprečila ponovni poskus. Trinajst let pozneje njegov sin ni le dosegel cilja, ampak je tudi zmagal na etapi in končal na sedmem mestu v skupni razvrstitvi. Vaidotas Žala na Dakarju tekmuje že od leta 2016, a je to šele njegov drugi nastop v kategoriji tovornjakov, saj je pred tem vozil avtomobile. Že lani je pokazal, da je zelo konstanten, saj je, kljub temu da ni zmagal na niti eni etapi, osemkrat končal med prvimi tremi. Letos je z eno etapno zmago in sedmimi drugimi mesti osvojil svoj prvi Dakar.



Nova generacija električnih dostavnikov

Farizon je kitajska avtomobilska znamka, ki se osredotoča na čista, nova električna in alternativna energijska gospodarska vozila. Podjetje je del skupine Zhejiang Geely Holding Group, ene izmed največjih avtomobilskih skupin na svetu, ki ima v lasti tudi znamke, kot so Volvo, Polestar in Zeekr.

Kot znamka obstaja od leta 2016, ustanovljena pa je bila z namenom načrtnega razvoja komercialnih vozil na alternativni pogon in sodobnih logističnih rešitev. Osredotoča se predvsem na električna gospodarska vozila ter inovativne pogonske tehnologije, vključno z baterijami, električnim pogonom, metanolnimi in drugimi rešitvami. Farizon razvija in proizvaja širok nabor vozil, med drugim električni dostavni kombiji, lahka in težka tovorna vozila z električnim in razširjenim dosegom ter električni avtobusi. Podjetje razvija tudi napredne tehnologije, kot so »drive-by-wire« (vožnja in zaviranje preko elektronskih





Potniški prostor je minimalistične a hkrati sodobne zasnove z dvema zaslonoma in fizičnimi gumbi.

signalov namesto mehanskih povezav), modularne arhitekture vozil ter inovativne pogonske sklope. Razvili so tehnologije, ki omogočajo visok doseg, učinkovito polnjenje ter bogato digitalno povezanost vozil. Farizon je postal pomemben igralec v segmentu električnih komercialnih vozil na Kitajskem, z impresivnimi številkami proizvodnje in prodaje ter ambicijami širjenja na mednarodne trge, vključno z Evropo in Bližnjim vzhodom. Z modelom SV so že vstopili tudi v evropske države, sedaj je na uradno lansiranje pripravljen tudi V7E.

TEHNIČNI PODATKI FARIZON V7E

Motor in zmogljivost

Električni motor

Največja moč (kW/KM) 110

Največji navor (Nm) 230

Baterija (kWh) 50,23 in
(standardna in visoko zmogljiva) 66,67 baterija CATL LFP

Domet do 475 kilometrov
po WLTP standardih

Polnjenje od 20 % do 80 %
v približno 25 minutah

Največja hitrost (km/h) okoli 120

Mere in mase

Dolžina/širina/višina (mm) približno 4.995 × 1.820 × 1.985

Tovorni prostor (m³) do 7,5

Nosilnost (kg) do 1.300

Farizon V7E – električni dostavnik za urbano logistiko

Namenjen predvsem mestni logistiki, dostavi paketov in lahkim gospodarskim opravilom s poudarkom na učinkovitosti, prostornosti in nizkih obratovalnih stroških. Sprva je bil predstavljen kot del serije Xingxiang V v aprilu 2024, nato pa je bil popolnoma prenovljen in postavljen kot samostojen model na novi generaciji platforme za mestna električna lahka gospodarska vozila. Farizon uporablja sodobne baterijske celice s sistemom liquid-cooling, ki omogoča hitro in stabilno polnjenje

Na voljo je v več velikostih - od kompaktnega L1H1 do največjega L3H3.



ZAKAJ JE FARIZON V7E POMEMBEN ZA ZNAMKO IN PREDSTAVLJA REVOLUCIJO NA TRGU?

- Nizki obratovalni stroški: električni pogon pomeni nižje stroške energije in vzdrževanja.
- Dober domet: ustreza potrebam urbanega dostavljanja brez pogostega polnjenja.
- Prostornost in zmogljivost: konkurenčen tovorni volumen in nosilnost za segment LCV.
- Globalna ambicija: model je del strategije Farizona za širitev zunaj Kitajske v mednarodne trge.
- Cena na ravni vozil ICE.

tudi v nižjih temperaturah. Nekateri modeli lahko v 10 minutah polnjenja pridobijo zadosten domet za približno dve uri vožnje v mestnih razmerah, kar povečuje operativno učinkovitost pri logistiki in dostavi. Ponuja tudi 5 let oziroma 200.000 km splošne garancije ter 8 let in do 300.000 km garancije na baterijo.

Farizon V7E je oblikovan tako, da zadovolji potrebe mestnih logističnih podjetij: prostoren tovorni prostor z nizko nakladalno višino, prilagodljiva konfiguracija in dostopnost na več točkah (npr. bočna vrata, velika zadnja vrata), povečana varnost in udobje v kabini ter vključeni digitalni sistemi in asistenca vozniku v sodobnih različicah.

Farizon SV – električni »SuperVan« za moderno logistiko

Je popolnoma električni lahki dostavnik (furgon), ob tem je od vsega začetka zasnovan kot električno vozilo in cilja na podjetja, ki iščejo zmogljivo,



Farizon V7E je električni dostavnik, namenjen predvsem mestni logistiki s tovornim prostorom do 7,5 m³.



Nekateri modeli lahko v 10 minutah polnjenja pridobijo zadosten domet za približno dve uri vožnje v mestnih razmerah.

praktično in »zeleno« rešitev za svoje logistične potrebe. Zasnovan je na inovativni platformi, ki omogoča udobno vožnjo z napredno sprednjo vzmetno/osno zasnovo, ki je podobna potniškim vozilom ter napredne asistencije in varnostne sisteme, vključno z opozorili za trčenje, nadzorom mrtvih kotov in nadzorom hitrosti — kar dviguje raven varnosti vozila. Poleg tega je Farizon SV prejel zelo visoko oceno varnosti pri testiranju Euro NCAP (platinasta ocena), kar je redkost za lahke dostavnike.

Uporabniška izkušnja in udobje

Notranjost Farizon SV je zasnovana tako, da je udobna in funkcionalna tudi na dolgotrajnih vožnjah: velik 12,3-palčni zaslon na dotik in digitalna instrumentna plošča za lažje upravljanje, povezljivost z Apple CarPlay in Android Auto ter možnosti, kot je Vehicle-to-Load (V2L), ki omogoča napajanje dodatne opreme iz vozila, in nizka raven hrupa in udobna sedeža za boljšo vozniško izkušnjo tudi na daljših relacijah.

Farizon SV predstavlja močan vstop kitajskega proizvajalca v segment električnih lahkih dostavnih vozil, ki ponuja: visoko praktičnost in velik tovorni prostor, konkurenčen doseg in hitro polnjenje, bogato varnostno ter tehnološko opremo, udobje in učinkovitost za sodobna podjetja. Zaradi teh lastnosti se že uvršča med najboljše ter vsestransko uporabne električne dostavne kombije na evropskem trgu.

TEHNIČNI PODATKI FARIZON SV

Motor in zmogljivost

Električni motor

Največja moč (kW/KM)

170

Največji navor (Nm)

336

Baterija (kWh)

(standardna in visoko zmogljiva)

83 in

106 baterija WLTP

Domet

do 397 (kombinirana vožnja)

551 (mestni cikel)

Polnjenje (hitro)

od 20 % do 80 %

v približno 36 minutah

Mere in mase

Dolžina/širina/višina (mm)

približno 4.995 × 1.820 × 1.985

Tovorni prostor (m³)

od 6,95 do 13

Nosilnost (kg)

do 1.350

Višina nakladalne površine (mm)

550



FARIZON

Uradni uvoznik in distributer za Slovenijo

Prigo Trucks, d. o. o.

Podpeška cesta 10, 1351 Brezovica pri Ljubljani,

Elektronski naslov: prigotrucks@prigo.si



LOGISTIČNI KONGRES

OSKRBOVALNE VERIGE V ZNANOSTI IN PRAKSI

Kako so uspeli največji logisti v regiji?

8.–10. april 2026

GH Bernardin, Portorož

Nelt, Milšped, ENNA Logic ...

Zgodbe o rasti, izzivih, prelomnih odločitvah
in praksah, ki delujejo v transportu in logistiki.

**Več inovacij. Več znanja.
Več poslovnih priložnosti za vas!**

Letos premierno z Logističnim kongresom:

- ▶ TelematicsCEEurope conference & expo
- ▶ Mednarodni študentski hekaton
- ▶ Poslovni B2B sestanki



Bodite del mreže 800+ udeležencev tudi vi.

Za bralce revije Transport & Logistika: 10 % popust s kodo TL10



logisticnikongres.si

Diamantni sponzor:

Zlati sponzorji:



Srebrni sponzorji:



CVS / EW EUROWAG



Generalni sponzor mednarodnega hekatona:

Partnerji kongresa:

Glavna medijska partnerja:

Organizator:



Prvi in edini v Evropi

BESEDILO | Anže Jereb FOTO | Boštjan Paušer

Ford Ranger je že nekaj časa najbolj priljubljen poltovornjak pri nas, da bo lažje ohranil prestol, so ga opremili z novimi mišicami, zaradi katerih pa ni postal manj okolju prijazen ali pa gorivno »požrešen«. Takšen novi, z oznako PHEV, je namreč priključni hibrid in zato povprečno v okolje izpusti še manj emisij, prednosti pa so tudi druge.

Ranger PHEV je za zdaj prvi in edini priključni pickup v Evropi in čeprav je tehnologija v osebnih avtomobilih že precej razširjena, je v svetu gospodarskih vozil ali še natančneje, poltovornjakov, precej redka. Nedvomno se bo v nekaj letih razširila, ledino pa za zdaj orje Ranger in to na precej zanimiv način. S kakšno manjšo hibo, jasno, a obenem s toliko prednostmi, da bo marsikomu takšen lahko veliko boljša rešitev.

Manjše razlike bo opazilo le izurjeno oko

Na pogled takšen Ranger ne kriči z drugačnostjo. Pozorno oko bo opazilo le, da so zdaj na levem boku še ena vratca, ta so namenjena polnjenju baterije.

In zunaj je razlika še v tem, da so platišča nekoliko drugačna, namesto klasičnih napisov V6 oziroma BI-TURBO na bočnem črnem okrasnem elementu pa zdaj tam najdemo napis PHEV. Še vedno skratka ostaja markanten in nastopaški stroj, že zaradi njegovih dimenzij ga boste težko zgrešili. Tudi znotraj je skoraj identičen ostalim, razlika je le v novem stikalu EV in prilagojeni menijski strukturi ter grafiki digitalnih merilnikov. To pomeni, da z vidika prostorske uporabnosti razlik ni in Ranger je še vedno eden izmed najbolj prijetnih poltovornjakov. Voznikovo okolje je sodobno in pregledno, zaradi velikosti samega



Terenski programi v takšni različici ostajajo enaki, dodatno je le stikalo za zgolj električno vožnjo.



“

Ranger PHEV je za zdaj prvi in edini priključni pickup v Evropi.

vozila ogromen pokončen osrednji zaslon ne deluje glomazno, hvalimo ga zaradi uporabnosti, Ford je svoj vmesnik v nekaj generacijah precej izboljšal, zdaj deluje dobro, je pregleden, le občasno pa se določeni meniji odpirajo počasi oziroma z zamikom. Pri takšni opremlitvi Wildtrak so sedeži odeti v usnje in vanj je oblečenih še nekaj elementov armaturne plošče, zato je Ranger vse drugo kot le surov stroj za delo. Kdor bi ga uporabljal predvsem za družinsko rabo in za aktivnejša doživetja, pomislekov ne bo imel, prav tako bo služil tistim, ki bi ga uporabljali za zahtevnejše delovne naloge, čeprav si kar težko predstavljamo, da v tako lepo notranjost vsakodnevno sedate v umazanih delovnih oblačilih. Pri delu pa je morda vseeno za nekatere uporabnike lahko ovira le nosilnost, pa čeprav najbrž za redke, medtem ko vlečna zmogljivost s 3,5 tone ostaja enaka ostalim različicam.



Baterija zahteva svoj prostor

Morda največji kompromis takšne različice predstavlja 31 milimetrov višje dno kesona, zaradi katerega je seveda slednji prav toliko plitkejši. Spodaj je baterija in posledično je nekoliko manjša tudi nosilnost takšnega Rangerja, v povprečju od 120 do 150 kilogramov manjša kot pri drugih izvedenkah, še vedno pa znaša precejšnjih 866 kilogramov, torej večini ne bo predstavljala težave. Baterija pod dnom kesona ima 11,8 kilovatne ure uporabne kapacitete, pri Fordu pravijo, da s polno zgolj na elektriko lahko prevozite 43 kilometrov, mi smo jih v mrzlih zimskih dnevih vedno okoli trideset. Prednosti takšnega PHEV so bolj očitne drugje, ne

Okoli tri centimetre je dno kesona višje, nosilnost pa zaradi baterije manjša za okoli 120 kilogramov.

zgolj pri tem, koliko kilometrov lahko prevozite zgolj na elektriko. Za začetek so pri Fordu izračunali, da takšen ponuja 7-odstotni prihranek pri stroških lastništva v primerjavi s trilitrsko turbodizelsko različico, nižja je tudi cena vozila in ker lahko pridobite še kakšno ugodnost v svojem podjetju zaradi naložbe v čistejšo tehnologijo, od njega pri Fordu pričakujejo veliko.

Mi vidimo veliko prednost še nekje, in sicer v treh dodatnih 230-voltnih vtičnicah, dve sta v kesonu in ena v kabini, sicer je ta funkcija na voljo za doplačilo, omogočajo pa vtičnice skupno izhodno moč 2,3 kW.





Voznikovo okolje je v vseh različicah novega Rangerja pregledno, na sredini pa kraljuje ogromen in pregleden zaslon.

TEHNIČNI PODATKI

MOTOR

Turbobencinski, štirivaljni, elektromotor

Prostornina (ccm)	2.261
Največja moč (kW/KM)	207 kW (281 KM)
Pri (v/min)	4.600
Največji navor (Nm)	697
Pri (v/min)	2.500

MERE IN MASE

Dolžina/širina/višina (mm)	5.370 × 2.015 × 1.878
Medosna razdalja (mm)	3.270
Masa praznega vozila (kg)	2.634
Nosilnost (kg)	866
Mere tovarnega dela (mm)	1.638 × 1.584 × 498

ZMOGLJIVOSTI

Največja hitrost (km/h)	180
Pospešek do 100 km/h (s)	9,2
Emisije CO ₂ (g/km)	65

PORABA GORIVA

Tovarniški podatki (l/100 km)	2,9
Poraba na testu (l/100 km)	9,7

PRENOS MOČI

Pogon na vsa štiri kolesa, 10-stopenjski samodejni menjalnik

Cena testnega vozila 59.530 EUR

Če to ni dovolj, lahko doplačate dobre štiri tisočake za še močnejši sistem s skupno izhodno močjo 6,9 kW, tolikšna pa poganja že precej zmogljivo delovno orodje ali več njih. In tako je lahko Ranger po svoje tudi mobilna delavnica, če med delom zmanjka energije v bateriji, bencinski motor v tem primeru deluje kot generator in zagotavlja nemoteno delo še naprej.

Kakšen je pri uporabi

Osnova je tukaj 2,3-litrski turbobencinski motor, ki ga poznamo tudi iz Focusa ST in Mustanga, ta ima 138 kilovatov moči oziroma 190 konjskih, zraven pa je potem še 75-kilovlatni elektromotor, ki je postavljen paralelno in ne vpliva na delovanje štirikolesnega pogona. Kombinacija je precej v redu in s skupno močjo 207 kW tudi zelo zmogljiva, takšen Ranger ima namreč le nekaj »konjskih« manj od brutalnega Raptorja, ima pa več navora, skoraj 700 Nm ga je na voljo. Svojo moč dostavlja na precej drugačen način kot Raptor, bolj umirjeno in ob določenih pogojih tudi bolj elegantno. Kadar je baterija dovolj polna, da lahko elektromotor sodeluje, je vožnja zelo prijetna. Večinoma tiha, pritisk na stopalko za plin pomeni hipno odzivnost in ogromna količina navora se takoj občuti, obenem pa je delovanje 10-stopenjskega samodejnega menjalnika skoraj brezčutno. Oba motorja namreč med seboj sodelujeta tako lepo, da menjalnik svoja prestavljanja izvaja precej nežno. Malce bolj očitne in na trenutke cukajoče so menjave takrat, ko je baterija prazna, sistem seveda takrat deluje kot klasičen samopolnilni hibrid in elektromotor kakšen trenutek vseeno lahko pomaga, a mnogo manj očitno, zato za levji delež dostavljanja moči poskrbi bencinski motor. Ker je ta šibkejši od kombinacije obeh, v skrbi po umirjanju vrtljajev menjalnik vseeno predstavlja malce bolj grobo. Povprečna poraba v takšnem primeru sicer ni grozno velika in je nekako primerljiva z močnejšo dizelsko različico, to pomeni okoli deset litrov na sto kilometrov, malce manj suverena je ob prazni bateriji le vožniška izkušnja, zato priporočamo, da jo pač pridno polnite.



Ranger PHEV je prejemnik nagrade Pick-up Award 2026-2027.

Nezadovoljni avtoprevozniki, presenečena ministrica

BESEDILO | Janez Kukovica

Potem ko so avtoprevozniki na svojem zboru oktobra lani na vlado naslovili osem prednostnih zahtev, je sledilo kar nekaj usklajevalnih sestankov med njimi in pristojnim ministrstvom. A avtoprevozniški sektor po štirih mesecih ugotavlja, da je napredek pri reševanju njihovih prednostnih zahtev nezadosten in je krivdo za to pripisal »odsotnosti resnega vladnega pristopa k reševanju problemov«. Prevozniki so ob tem jasno povedali, da je v primeru vladnega neukrepanja možna tudi zaostritev njihovih aktivnosti.

Čprav je paleta problemov, ki tarejo avtoprevoznike, zelo široka, so se le-ti na svojem zboru v Celju odločili na vlado nasloviti le osem zahtev, ki bi jih bilo treba uresničiti v najkrajšem času, saj problemi, ki se vežejo na te zahteve, resno ogrožajo poslovanje podjetij, njihovo pravno varnost in mednarodno konkurenčnost.

Prva zahteva – ki jim jo je v dosedanjih usklajevanjih že uspelo v celoti rešeti – je bila dvig neobdavčenega zneska dnevnic. In sicer so se z novo uredbo zneski dnevnic dvignili za 20 odstotkov, uredba pa je začela veljati z letošnjim letom.

Največji izziv – problematika obrazca A1

Zato pa ostaja praktično povsem nerešena druga zahteva, ki se nanaša na pridobivanje obrazcev A1. Pridobivanje obrazcev A1 izpostavljajo avtoprevozniki kot njihovo daleč najbolj kritično odprto točko, saj so prevozniška podjetja zaradi trenutne ureditve izpostavljena nesorazmernim kaznovanim posledicam. In sicer lahko posamezna kršitev voznika, na katero delodajalec nima neposrednega vpliva, povzroči izgubo možnosti opravljanja mednarodnih prevozov. Po podatkih inšpekcijskih služb je bilo avtoprevoznikom v zadnjih dveh letih izrečenih 26 glob, od tega 19 takih s posledicami na pridobivanje obrazcev A1, kar sicer predstavlja le majhen delež znotraj vseh opravljenih nadzorov, a vendar z zelo hudimi posledicami za prizadeta podjetja. Zato avtoprevozniki od vlade oziroma resornega ministrstva pričakujejo novo ureditev, ki bo odpravila nesorazmernost med kršitvijo in posledico in zagotovila enako obravnavo slovenskih prevoznikov. Predvsem pa pričakujejo, da se to uredi hitro, zelo hitro.

Birokratski pristop k evidentiranju delovnega časa

Tretja avtoprevozniška zahteva se nanaša na ureditev evidenc delovnega časa. Prevozniki so prepričani, da gre pri teh evidencah za podvajanje dela in birokracijo, saj

inšpektorji zahtevajo vpisovanje podatkov, ki so že razvidni iz tahografov. Usklajevalci na vladni in avtoprevozniški strani se pri razumevanju tozadevnih predpisov razhajajo (vladna stran zagovarja stališče, da tahografi ne beležijo vseh odsotnosti delavca (npr. bolniške, dopusti)). Za zdaj jim je v dosedanjih usklajevanjih uspelo priti do (začasnega) dogovora, da se pri evidentiranju delovnega časa mobilnih delavcev priznajo podatki iz tahografa, dopolnjeni s podatki o bolniških odsotnostih, dopustih itd., ter da se evidenca delovnega časa izroči delavcu na podlagi njegove zahteve.

Bo možno zaposlitvene postopke skrajšati na 30 dni?

Četrta avtoprevozniška zahteva je, da se postopki za zaposlitev tujcev skrajšajo na 30 dni. Avtoprevozniška stran je ministrstvom predala konkretne primere podaljševanja zaposlitvenih postopkov, ki so se kljub popolnim vlogam zavlekli nerazumno dolgo in s tem pokazala na veliko »rezervo« v delu državnih služb. V svoj bran pa je ministrstvo povedalo, da se iz statistike vlog pred upravnimi enotami vidi, da je približno polovica vlog ob vložitvi nepopolnih, hkrati se kažejo tudi velike razlike v organiziranosti vlagateljev. Zato naj bi tudi pri vlagateljih izvedli prilagoditve, ki bi omogočale oddajo popolnih vlog. Resorno ministrstvo obljublja (ob asistenci ministrstva za javno upravo) tudi izboljšave na področju digitalizacije, ki naj bi jo podprl tudi novi zakon o splošnem upravnem postopku, sprejetem 7. februarja letos, opozarja pa tudi na potrebnost administrativne kadrovske okrepitve konzularno-diplomatskih predstavništev.

Dobrodošle finančne spodbude

Avtoprevozniški sektor pričakuje, da bo ministrstvo ponudilo tudi finančne spodbude (peta zahteva) za nakup sodobnih vozil ali za predelavo v ekološko bolj učinkovita vozila (aerodinamika) ter v podporo digitalizacije. Za te namene ministrstvo za infrastrukturo v prihodnjih dveh letih obljublja 10 milijonov evrov.



Še na nekoliko poznejši čas (predvidoma leta 2028) je pomaknjen obet o vračilu določenega dela cestninskih prihodkov, pobranih iz naslova zaračunavanja zunanjih stroškov (CO₂ in hrup). In sicer naj bi se namensko v cestnotransportni sektor vrnilo polovico teh sredstev oziroma okoli 13 milijonov evrov. Takšna je za zdaj ponudba resornega ministrstva na zahtevo prevoznikov po spodbudnejši sistemski ureditvi cestninjenja (šesta zahteva).

Izobraževanje za poklic voznika po hrvaškem vzoru?

Avtoprevozniki se tudi vse bolj zavedajo, kako pomembna bo za prihodnji razvoj panoge ureditev sistema izobraževanja. Zato so kot sedmo zahtevo zapisali, da moramo pri nas (poklicno) izobraževanje za potrebe panoge nujno prilagoditi dobrim tujim vzorom. Pri tem so za vzor vzeli sosednjo Hrvaško, kjer se kandidati za voznike vključijo v usposabljanje bolj zgodaj. Predvidoma naj bi si letos hrvaški sistem

»od blizu« oglejala delegacija iz predstavnikov ministrstva za infrastrukturo in obeh zbornic. Na osmo mesto svojih zahtev so avtoprevozniki uvrstili še zahtevo s področja poklicnega zavarovanja. Skušajo namreč doseči, da se poklic voznika med prvimi presoja, ali izpolnjuje merila in kriterije za oceno delovnih mest, ki so škodljiva zdravju. Pri tem

bodo uporabili francoski in avstrijski model meril in kriterijev (ki sta ta hip še v fazi prevajanja).

Za prevoznike teče čas drugače kot za državno upravo

Očitno so gospodarske razmere v avtoprevozništvu postale nevzdržne, zato ne preseneča, da prevoznikom vse bolj zmanjkuje potrpežljivosti v pogajanjih z vlado oziroma njenimi »podsistemi«. V dopisu ministrici Bratuškovi s sredine januarja so na več mestih izrazili razočaranje nad (ne)ukrepanjem ministrstva za infrastrukturo, ki ima ob tem tudi vlogo koordinatorja v medresorskem usklajevanju. Svojo oceno »izplena« dosedanjih pogajanj so namreč povzeli v več ministrici gotovo neveseljih trditvah: da kljub zavezam ministrstva konkretnih in učinkovitih rešitev do danes še ni, da pri vladnih organih ni potrebne politične volje za iskanje rešitev, da vlada s svojim neukrepanjem neposredno ogroža konkurenčnost slovenskih avtoprevoznikov in celo

dolgoročno škoduje celotnemu gospodarstvu ipd. Avtoprevozniki predvsem problematizirajo ureditev pridobivanja obrazcev A1. Ker je bilo v okviru ekonomsko-socialnega sveta ugotovljeno, da s spreminjanjem zakona o čezmejnem opravljanju storitev ne bo dosežen ustrezen učinek, bi naj bilo zato nujno iskati novo rešitev. Vendar do danes ni bila ponujena nobena alternativna rešitev. Prav tako, kot ugotavljajo, ni uveljavljen dogovor glede evidentiranja delovnega časa mobilnih delavcev. Od ministrstva so prejeli le navodila za vzpostavitev evidence delovnega časa, ki pa nimajo statusa uradnega dokumenta in so le prepis določenih zakonskih določb z dodatnimi pojasnili. Iz kritičnih stališč prevoznikov do dosežkov pogajalskega procesa je razvidno njihovo zelo neposredno in konkretno vrednotenje časa. Ne zadovoljujejo jih formulacije, da so »aktivnosti v postopku«, ampak velja le končni rezultat, končni izdelek. Na ministrico vodstvu obeh avtoprevozniških sekcij zato na koncu apelirata, da se najbolj pereči avtoprevozniški problemi rešijo v razumnih rokih.

Bistveno drugačen pogled ministrice na pogajalske dosežke

Ministrica Bratuškova je na tako dokaj kritično oceno pogajalskega procesa pri prevoznikih reagirala s presenečenjem, kajti po njenem mnenju se avtoprevozniška problematika redno obravnava, še posebej intenzivno pa se obravnava in rešuje zadnje tri mesece. Poudarila je, da je bil v okviru dosedanjega dialoga dosežen dogovor glede večine avtoprevozniških zahtev, ob tem pa označila za nekorektne tiste navedbe avtoprevoznikov, ki znova odpirajo problemske točke, ki so že bile »zaprte«. V že kar osebnem čustvenem tonu je še dodala, da negativno oceno pogajalskega procesa, kot so jo podali avtoprevozniki v zadnjem dopisu, razume kot razvrednotenje njenega in dela njenih sodelavcev. V sklepu svojega odgovora avtoprevoznikom se je vseeno zavzela za nadaljevanje konstruktivnega dialoga, ki bo nujen, če bodo, na primer, hoteli rešiti najzahtevnejši izziv – problematiko obrazca A1.

Umik odločitve o zaostrovanju

Avtoprevozniški sekciji (Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije in Gospodarske zbornice Slovenije) sta vstopili v pogajanja z vlado za reševanje najbolj perečih avtoprevozniških problemov na podlagi zavezujočih sklepov zbora prevoznikov, ki je bil 18. oktobra lani v Celju. Zato je v ozadju pogajalskega procesa ves čas obstajala tudi možnost, da vodstvu sekcij v primeru neuspešnih pogajanj sprejmeta odločitve o zaostritvi pogajalskega »boja«. Ob nezadovoljstvu številnih članov z razmerami v panogi ter še posebej nad stanjem na omenjenih šestih problemskih področjih se je aktualiziralo tudi vprašanje, ali je že nastopil trenutek, ko je treba za preboj njihovih zahtev uporabiti zaostritvene prijeme. Vodstvu sekcij sta se – po široki preverbi razpoložanja med članstvom – vendarle odločili, da zaenkrat umakneta odločitve o zaostritvi dialoga z vlado in nadaljujeta pogajanja za pogajalsko mizo.



V samem zaključku redakcije so nas iz obeh zbornic obvestili, da so z resornim ministrstvom dosegli dogovor o realizaciji zahtev avtoprevoznikov, ki se nanašajo na pridobivanje obrazca A1 in na evidence delovnega časa mobilnih delavcev.

Magnum je postavljaj nova merila

BESEDILO | Emil Šterbenk FOTO | E. Šterbenk, Renault, Arhiv E. Fijavž

Pred štirimi leti sem spoznal Zdravka Derstvenška, med vozniki poznanega kot Zee Dee, ki prisega na tovarnjake znamke Renault. Takrat je vozil svojega Premiuma, a odpeljal me je na parkirišče, kjer mi je s ponosom pokazal lepo ohranjen Magnum z Mackovim osemvaljnim dizelskim motorjem pod kabino iz leta 1998. Z vsaj takšnim navdušenjem kot Zee Dee sem posnel nekaj fotografij in videoposnetkov.

Zee Deejevega Magnuma sem leta 2024 lahko občudoval na prvem vzponu na Ljubelj. Zdravko je z njim vozil prvi v koloni, saj je bil organizator in vodja te prireditve. Na drugem vzponu na Ljubelj je bil Zdravko pešec, a ne zato, ker Magnuma ne bi imel, ampak zato, ker je njegov rumeni lepoteč ta čas krasil ljubljanski prodajni salon Renault Trucks. Res pa je, da je njegovemu drugemu Magnumu le dan pred prireditvijo odpovedala vodna črpalka.

Od drugega lastnika

Zee Deeju so bili Magnumi vedno pri srcu, in ko je izvedel, da zaradi odhoda v pokoj svojega prodaja Lado Valenčič, se je nemudoma podal k njemu in sta sklenila kupčijo: »Ko sem videl, kako je Lado navezan na ta tovarnjak, sem mu ponudil, da ga pustim pri njem. Tudi meni je to ustrezalo, saj ga nisem kupil za posel, ampak kot zgodovinsko vozilo, pri Ladu pa je



Zee Deejev Magnum v dobri družbi na Prvem vzponu na Ljubelj.

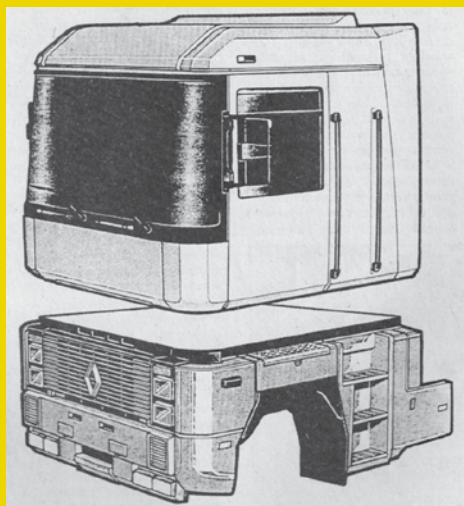


Mackov 8-valjni motor oblike V je pri prvi seriji Renaultov AE zmogel 500 KM (368 kW), kasneje so jo povečali na 520 oziroma 560 KM (382 oziroma 412 kW).

imel streho nad glavo. Magnum je tako tam ostal skoraj osem let.

Tovornjak je svojo pot začel v podjetju Reja iz Kozine in je vozil po vsej Evropi – tudi po Španiji in na Portugalskem in celo do Casablance v Maroku. Po šestih letih je zamenjal lastnika. Lado je z njim vozil za Perutnino Pivka zgolj po Sloveniji in v desetletju prvotnim 600.000 kilometrom dodal še milijon. Z rabljenim tovornjakom je samo enkrat obstal na cesti – zaradi počene gumijaste cevi za hlajenje retarderja. Manjše napake je odpravljal med servisi. Servisne intervale je spoštoval in tovornjak redno pral ter mazal. V motorju so še izvirne vbrizgalne šobe in turbinski polnilnik, »odprt« še ni bil, niti z zgornje niti s spodnje strani. Enako velja za menjalnik, za katerega Zee Dee pravi, da je krepko predimenzioniran in da ga še tako nespreten voznik zlepa ne more pokvariti.

Potem ko je Zdravko kupil Renault Magnum, ga je še osem let pustil pri prejšnjem lastniku, ki je bil nanj zelo navezan.



OPAZILI SO GA CELO PRI AVTOMAGAZINU

Pri Avtomagazinu so o tovornjaki pisali le izjemoma, pa še to predvsem o tistih iz domače proizvodnje. Toda AE-ju so v številki 13/1990 namenili stran in pol in pri tem niso skrivali navdušenja. Izpostavili so nov koncept, hvalili močne motorje, zlasti 500-»konjskega«, ki so ga uvažali iz Amerike (Mack). Seveda so se o zmogljivostih razpisali po (osebno) avtomobilistično. Tako so bralci med drugim lahko izvedeli, da AE z manjšim motorjem pri najvišjih 2.100 vrtljajih na minuto doseže 117 km/h, močnejši brat s 16,5-litrskim motorjem pa pri enakih vrtljajih kar 129 km/h.



Prvi vozni prototip VE 10 so pri Renaultu izdelali leta 1985.

Zdravko se pogonskega sklopa (razen servisa) ni dotikal, poskrbel pa je za kar najboljši videz. Tovornjak je pedantno očistil in zamenjal volan in nekaj delov v notranjosti. S širokim nasmehom pove: »Tale ročaj prestavne ročice je eden izmed dražjih delov. Dobil sem ga iz Anglije – najprej so carino zanj plačali Angleži, po uvozu pa še jaz, saj Velka Britanija ni več v EU.«

revolucionarni tovornjak AE, ki se je precej razlikoval od tovornjakov konkurence. Čeprav je kabina videti kot opeka, ki se je kotalila po klancu in si pri tem posnela robove, je ob predstavitvi veljala za zelo aerodinamično in spojler je bil njen sestavni del. Nova kabina je imela ravno dno, saj so jo dvignili nad motor. Od tal do stropa je merila 187 cm, kar je za večino voznikov pomenilo stojno višino. Zaradi nove

Renault AE

Renault je ena od starejših avtomobilskih znamk, ki so jo ustanovili leta 1898. Osem let pozneje so izdelali prvi tovornjak. Leta 1956 so ustanovili podjetje Saviem in tovornjake in avtobuse izdelovali pod to znamko. Leta 1975 so pri Renaultu prevzeli proizvajalca gospodarskih vozil Berliet in leta 1978 obe podjetji združili v Renault Véhicules Industriels. To leto za Renault Trucks velja kot rojstno. Leta 1979 so začeli razvijati idejo o modelu AE (Aerodynamique), da bi se čim bolj prilagodili potrebam lastnikov prevoznih podjetij in voznikom. Prvi korak je bil leto dni pozneje začet program V.I.R.A.G.E.S. Kratica vsebinsko pomeni: gospodarska vozila za raziskave na področju zmanjšanja porabe goriva in povečanja varnosti. Izdelali so dva prototipa: VE 10 leta 1985 in VE 20 leta 1988. Magnum je veliko svoje napredne tehnologije podedoval od teh konceptnih vozil. Leta 1990 so pri Renaultu javnosti predstavili



Leta 2008 so Renaultov Team F1 opremili z novimi najmočnejšimi Magnumi.



zasnove je bila raven hrupa v njej občutno nižja, boljše je bilo tudi odvajanje toplote, kar je ob štirih zračno vzmetenih nogah na njenih vogalih celovito povečalo vozniško udobje.

Oblika je bila tako samosvoja, da nikogar ni pustila ravnodušnega. Eni so jo kovali med zvezde, drugi so jo prezirali. Prednja preda je bila pomaknjena čisto naprej, da stopnic niso mogli namestiti pred prednje kolo, ampak za njim. Ker so bili tečaji nameščeni na stebričku A, so bila vrata čisto na prednjem delu kabine, zato se je moral voznik sprehoditi od stopnic kot po nekakšni brvi. Tisti, ki so te tovornjake vozili, so povedali, da so se tega hitro navadili.

Z novincem so pri Renaultu postavili nove standarde za tovornjake za dolge prevoze, saj je bil tega leta Renault AE z naskokom najudobnejši na trgu. Da so ga leto po premieri okronali z nazivom Tovornjak leta (Truck of the Year) 1991, ni bilo presenečenje.

Zimzeleni hit

Verjetno niti pri Renaultu niso pričakovali, da bo Magnum takšna uspešnica. Tovornjak so sproti posodabljali in vsaka generacija je presegla predhodno. Njegovo krstno ime je bilo AE. Ime

Prva serija je bila na voljo s šestvaljnimi vrstnimi (380 KM) in osemvaljnimi oblike V (500 KM) motorji.



Magnum so najmočnejši različici nadeli leta 1992, druge pa so do leta 1997 ostale AE. Leta 1996 so začeli vgrajevati Mackove motorje E-7 z močmi 440 in 480 KM. Paradni model so preimenovali v Magnum Intégral in s posodobljeno notranjostjo kabine vozniku življenje še polepšali. Po desetletju

SAMO REDNI SERVISI

Prevoznik Emilijan Fijavž je v svoji floti imel tudi Magnume in je povedal: »Večina voznikov, ki so bili prej vajeni nemških tovornjakov, je Magnume omalovaževala. Dajali so jim vzdevke, kot so: kombajn ali mlatilnica. Le Jovu je ta tovornjak tako prišel k srcu, da za drugega ni hotel niti slišati. In sodelavci so ga začeli klicati Magnum. Sam sem bil s temi tovornjaki izjemno zadovoljen, saj so bili zanesljivi in razen rednega vzdrževanja (servisov in potrošnega materiala) niso povzročali stroškov.«

Benjamin Očko-Beni je rabljenemu AE-ju (ob nakupu je števec kazal 1,6 milijon kilometrov), letnik 1993, pred prodajo dodal še 400.000 kilometrov – brez omembe vrednih okvar.



proizvodnje so na trg dali tretjo generacijo, ki je zadovoljevala norme Euro 3. Novi motor E-Tech je iz 12 l prostornine iztisnil 400, 440 ali 480 KM. Ob ročnem menjalniku ZF je bil na voljo še polavtomatski. Že naslednje leto so temeljito posodobili kabino. Luči so spravili pod enotno steklo in vgradili močnejše halogenske žaromete, masko pa zrisali v obliki črke V. V letih 2005 in 2006 so ga postavili na novo šasijo in vgradili posodobljene pogonske sklope, s katerimi so ga prilagodili zahtevam standarda Euro 4 in kot opcijo ponudili robotizirani menjalnik. Leta 2008 so kabino še povišali, tako je notranja višina presegla 2 metra. Pridobili so dodaten prostor za prtljago in opremo. Robotizirani menjalnik Optidriver je postal ob čistejšem izpuhu (EURO 5) standardna oprema. Ne smemo mimo različice Route 66 limited edition iz leta 2010. Leto pozneje so ponudili omejeno serijo Magnum Legend (99 oštevilčenih vozil), pobarvano črno-belo kot pri seriji AE. Poganjali so jih motorji Dxi13 s 520 KM (EEV). Leta 2013 je Magnuma nadomestil razred T. Tovornjak se je na trgu torej obdržal 23 let in več kot desetletje po koncu njihove proizvodnje jih še vedno lahko srečamo na cesti. Zaradi njihove pregovorne vzdržljivosti (zlasti tistih z Mackovimi motorji V8), bi jih bilo verjetno videti še več, a zaradi okoljskih normativov niso več konkurenčni. Če Renaulta AE primerjate z zadnjim Magnumom iz leta 2013, so razlike sicer opazne, a vseeno sta skoraj enaka. Žarometi so pri novejših modelih pokriti z enotno plastiko, malenkost se razlikujejo po višini kabin, maski in vzvratnih ogledalih ter logotipu. Podobnost se konča »pod kožo«, saj dejansko gre za popolnoma različna tovornjaka. Motor prvega AE-ja je bil brez čiščenja izpušnih plinov, 23 let mlajši naslednik pa je ustrezal normam EURO 5 in EEV. Če je bilo v AE-ju le nekaj malega elektronike, jo v Magnumu letnika 2013 najdemo na vsakem koraku. Velike spremembe so tudi v notranjosti, da ne govorimo o motorjih in celotnih pogonskih sklopih.

Hud stroj

K Zee Deemu sem prišel 10. decembra zgodaj zjutraj in bilo je pošteno mraz. Možakar je vsaj 20 kilogramov težji od mene, a po stopnicah se je povzpel kot veverica. Magnumov motor je vžgal kot mina in šla sva se peljat. Zee Dee je voznik z veliko začetnico. Okoren tovornjak upravlja z milimetrsko natančnostjo. Okoren pravim zato, ker je njegova medosna razdalja zaradi naprej pomaknjene prednje osi daljša, kakor smo vajeni. Med vožnjo mi je razložil: »Menjalnik ima 18 prestav. Osnova je štiristopenjska, z reduktorjem dobimo počasno in hitro skupino in vsaka od njih je še razdeljena na dve (splitter). Nasproti vzvratne prestave je tako imenovana počasna prestava za plazenje (C) in tako vzvratna kot prestava C imata polovički. Zelo je podoben Eaton-Fullerjevemu menjalniku, le da je sinhroniziran.« Ko sem ga fotografiral in snemal, mi je dejal: »Verjetno te pri snemanju moti, ker se kabina bolj ziblje, kot si



AE-ji in Magnumi so se od drugih tovornjakov razlikovali tudi po številnih uporabnih podrobnostih – osrednji del volana je mogoče odpreti in spremeniti v priročno mizico.

vajen pri drugih tovornjaki. Ko boš šel peljat, ti bom zato raje blokiral sedež, da ti ne bo preveč skakal navzgor in navzdol.«

Zamenjavo sem komaj dočakal. Ker sva podobne velikosti, se nisem ničesar dotikal, saj so mi Zdravkove nastavitve popolnoma ustrezale. Vrteti volan je, kot bi vozil osebni avto, ročica pa je z menjalnikom namesto s pletenicami povezana z drogom – zelo neposredno, več kot odlično. Po nekaj pretikanjih se mi je zdelo, da Magnuma vozim že vse življenje. Tudi vse druge komande so odlične in skoraj ne bi verjel, da je za Magnumom najmanj 1,6 milijona kilometrov. Zvočna izolacija je res odlična, a mogočnega glasu 16-litrskega osemvaljnika ji vseeno ne uspe »ubiti«. Kljub temu sem malce odškrnil šipo na vratih, da je do mojih ušes prišlo še malo več dizelskega basa. Nikakor se nisem mogel nehati smejeti in Zdravka je že skrbelo, da me bo v spodnjo čeljust zgrabil krč. K sreči me ni, je pa vožnja res (kot navadno) čisto prehitro minila. Zee Dee, naj ti bo Magnum še dolgo v veselje in hvala!

Literatura in viri:

20 Years of Success For the Renault Magnum Legend, Renault Trucks Press File Lyon 2013.

Renault nova generacija. Avto Magazin 13/1990, Ljubljana.

Sterbenk, E.: Renault Magnum; končno za volanom legende. Mehanik in voznik, maj 2014.

TEHNIČNI PODATKI

Motor in zmogljivost

E9, turbodizelski, osemvaljni, oblike V

Gibna prostornina (ccm)	16.400
Moč (kW/KM)	412/560
Najvišja hitrost (km/h)	90 (elektronsko omejena)
Poraba goriva l/100 km	Okoli 30–40 (izkušnje v praksi)

Vzmetenje

Spredaj	parabolične vzmeti
Zadaj	zračno vzmetenje

Zavore

Zračne, na sprednji osi kolutni, zadaj bobnasti

Menjalnik

B18 ročni: 16 sinhroniziranih stopenj, 2×4 s polovičkami in dve počasni

Mere in mase

Dolžina/širina/višina (mm)	5.960 × 2.500 × 4.000
Medosna razdalja (mm)	4.120
Skupna masa vozila (t)	40/44 (50/60 na Danskem in Švedskem)

Pnevmatike

Spredaj 385/65 R 22,5, zadaj 315/80 R 22,5

Obešenje kabine

4 zračne vzmetne noge

Raven hrupa

Manj kot 70 dB

ZMOGLJIV ROBUSTEN VSESTRANSKI

Rešitev za vse storitve!



Renault Trucks C. Fotografija: © Renault Trucks 1/2023.

Renault Trucks T, C in K

Na voljo vozila v konfiguraciji 4x2, 6x2, 6x4 in 8x4*4. Vozila Renault Trucks predstavljajo celovit, zanesljiv in izjemno prilagodljiv nabor rešitev, zasnovan za podporo najrazličnejšim dejavnostim v transportni panogi. Ne glede na to, ali gre za regionalne prevoze, gradbeništvo, distribucijo v mestnih središčih ali težke mednarodne prevoze, vozila Renault Trucks zagotavljajo optimalno kombinacijo robustnosti, učinkovitosti in udobja.

Poleg tehničnih prednosti se Renault Trucks ponaša tudi s konkurenčnimi cenami, široko servisno podporo ter prilagodljivimi možnostmi financiranja.

Kontaktirajte nas na:

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

Prodaja Renault Trucks v Sloveniji:

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



RENAULT TRUCKS

renault-trucks.si

3 LETA
PODALJŠANE
GARANCIJE*



Vi vozite, mi skrbimo.

IVECO S-WAY

Obiščite naše pooblaščen distributerje, sedite za volan IVECO S-WAY, preizkusite tovarnjak, 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