

Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

Transport & LOGISTIKA



MAREC 3 2026

LETNIK 26 • številka 262

CENA 3,90 EUR

www.etransport.si



REPORTAŽA

NOVI PREDOR KARAVANKE

PREDPISI

Novosti pri prevozu blaga v letu 2026



VW GOSPODARSKA VOZILA

70 let tovarne v Hannovru



INTERVJU

Evelyn Kassel,
generalna direktorica
MAN Truck & Bus Slovenija



PRIKOLICE

Schmitz Cargobull
S.BO Multi širi
portfelj prikolic
za prevoz suhega
tovora



Ko se izkušnje srečajo z inovacijami, nastane legenda.

Izkoristite jubilejno priložnost za Actros L ProCabin po posebnih pogojih.

Na voljo za omejeno količino vozil.

A large, light blue Mercedes-Benz Actros L truck is shown from a front-three-quarter view. The truck features a prominent GigaSpace roof and a large Mercedes-Benz star emblem on the grille. The text "ACTROS L" is visible on the right side of the grille. The truck is parked in front of a building with a mural that includes the text "Dahlemer Mäuerchen".



 INNOVATION.

 FORWARD.

Slike so simbolične.

LETO OTVORITEV

Če se navežem na uvodnik iz prejšnje številke, o letu podražitev, ki se bodo, glede na zadnje dogajanje na Bližnjem vzhodu, kot kaže, še povečale na točki goriva, pa bo letošnje leto tudi v znamenju številnih otvoritev prometnih infrastrukturnih projektov.

Po šestih letih gradnje se letos odpira 27 kilometrov nove železniške povezave, tako imenovanega drugega tira, ki poteka po povsem novem koridorju in predstavlja prvo takšno železniško povezavo, zgrajeno v samostojni Sloveniji. Na zahtevni kraški trasi je bilo zgrajenih sedem predorov in trije viadukti, kar projekt uvršča med zahtevnejše gradbene projekte ne samo v državi, ampak tudi v Evropi. Nova železniška proga je zasnovana z najsodobnejšimi tehničnimi in gradbenimi rešitvami – v večjem delu trase je zgrajen tir na togi podlagi, ki predstavlja napredno obliko železniške konstrukcije, pri čemer zagotavlja večjo stabilnost, manjše potrebe po vzdrževanju in daljšo življenjsko dobo infrastrukture. Po treh letih gradnje se odpirajo prvi odseki hitre ceste proti Koroški – ta mesec je promet stekel po sklopih Škalsko jezero in Konovo, ki med drugim vključujeta dva viadukta, dva mostova in predor. Gradbena dela potekajo tudi na večini drugih odsekov, tako da naj bi bila celotna Koroška hitra cesta končana v prihodnjih treh letih. Po dobrih petih letih gradnje se je pravkar odprla slabih osem kilometrov dolga druga cev karavanškega predora, ki je tudi naš najdaljši cestni predor. Prometna pretočnost se bo tu sicer izboljšala predvidoma šele čez tri leta, ko bo končana še obnova stare predorske cevi in bo lahko promet stekel po obeh cevih. Predvidoma poleti naj bi se končala celovita prenova glavne ljubljanske železniške postaje, ki se ji bo prihodnje leto pridružila tudi povsem nova glavna avtobusna postaja. Prav tako prihodnje leto je predviden zaključek gradnje tretjega pasu na štajerski avtocesti med Domžalami in Ljubljano. Še kar nekaj



“

Letošnje leto bo v znamenju številnih otvoritev infrastrukturnih projektov.

pomembnih projektov pa se letos začneja.

Čeprav smo priča številnim prerezom otvoritvenih trakov v predvolilnem času, pa je treba ostati na realnih tleh, saj gre za dalj časa trajajoče projekte – vemo, da umeščanje v prostor, pridobivanje soglasij, gradbenih dovoljenj in izbira izvajalcev z javnimi razpisi pri nas niso sinonim za hitrost in učinkovitost, zato so otvoritve novih infrastrukturnih pridobitev še toliko bolj dobrodošle in cenjene.

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

TEST
Iveco S-Way
CNG



6

NOVICE

14

TEST
Iveco S-Way CNG

20

PREDPISI
Novosti pri prevozu blaga v 2026

24

INTERVJU
Evelyn Kassel, MAN

28

PREDPISI
Digitalni tahografi za dostavnike

30

PREDSTAVITEV
Življenje z zvezdo

34

PREDSTAVITEV
Isuzu tovornjaki

39

OZS
Stroški

40

REPORTAŽA
Predor Karavanke

44

ZGODBE IZ KABINE
Igor Korošec

50

PRAVNI NASVETI
Klavlzule Incoterms

52

PRIKOLICE
Schmitz Cargobull S.BO Multi

54

PREDSTAVITEV
Mercedes-Benz VLE

56

TEST
Ford Transit Custom Furgon PHEV

60

ZGODOVINA
70 let tovarne Volkswagen Hannover

64

RETRO
TAM 75T5

68

LOGISTIKA
CP palette

20



PREDPISI Novosti pri prevozu blaga v 2026

30



PREDSTAVITEV Življenje z zvezdo

44



ZGODBE IZ KABINE Igor Korošec

LAHKA GOSPODARSKA VOZILA RENAULT



**že za 15.990 € brez DDV
4 let jamstva
dobava takoj**

Predstavljena ponudba velja za vozilo Renault Kangoo Van Comfort Furgon Blue dCi 95 z B stebričkom. Ob nakupu kupec prejme popust v višini 1.970 € brez DDV (zajema 1.000 € LGV popusta + 970 € Renault bonusa), ki ga zagotavlja uvoznik GA Adriatic d.o.o. in 4 leta jamstva, ki sestoji iz 2 let tovarniške garancije in 2 let podaljšanega jamstva Renault, oziroma do 200.000 skupaj prevoženih kilometrov, karkoli se zgodi prej. Ob financiranju z Mobilize Financial Services kupec prejme še bonus ob financiranju v višini 1.230 € brez DDV. Priporočena maloprodajna cena modela v akciji je 15.990 € brez DDV, ni obvezujoča za pooblaščenega prodajalca in že vključuje popust in bonus ob financiranju ter DMV. Informativni izračun mesečne obveznosti za vozilo Renault Kangoo Van Comfort Furgon Blue dCi 95 z B stebričkom v primeru financiranja: Informativni izračun je narejen na dan 2.2.2026. Informativni izračun za skupni znesek finančnega lizinga v višini 9.263,86 € je narejen za dobo odplačila 84 mesecev in upošteva fiksno obrestno mero 8,99 % ter polog v višini 6.726,14 €. EOM znaša 11,73 % in se lahko spremeni, če se spremeni katerikoli element v izračunu. Lizingojemalec vrne obveznosti v 84 mesečnih obrokih v višini 149 €. Pogoj akcije je sklenitev finančne pogodbe z minimalno financirano vrednostjo 8.000 € in minimalnim trajanjem 48 mesecev ter sklenitev avtomobilskega zavarovanja za čas financiranja z Mobilize Financial Services. Ponudba velja za pravne osebe od 9.3. do 5.4.2026. Več o ponudbi na renault.si. Vozila, ki so na zalogi, so dobavljiva takoj. Slika vozila je simbolična. Pridržujemo si pravico do napak. GA Adriatic d.o.o., Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana.

Renault priporoča  Castrol

renault.si



Nomago prevzel 10 novih avtobusov

Podjetje Nomago je ta teden v svoj vozni park vključilo deset novih linijskih avtobusov MAN Lion's Intercity. 12-metrске avtobuse, ki so namenjeni predvsem linijskim prevozom po Sloveniji, poganja ekonomičen pogonski sklop z dizelskim vrstnim šestvaljnim motorjem D15 ter samodejnim menjalnikom, ki povečuje udobje tako za voznika kot potnike. Avtobusi so opremljeni z novo armaturno ploščo ter sodobnimi asistenčnimi in varnostnimi sistemi.



Schmitz Cargobull odprl tovarno v Romuniji

Schmitz Cargobull širi svojo proizvodno mrežo in krepi svojo prisotnost na strateško pomembnih in dinamično rastočih trgih srednje Evrope z novo montažno tovarno v Oradei v Romuniji. Montaža polpriklonnikov s ponjavo S.CS se je začela januarja 2026, proizvodnja prekucnikov S.KI pa bo sledila letos spomladi. Nova lokacija v Romuniji dopolnjuje obstoječo proizvodno mrežo s tovarnami v Nemčiji, Litvi, Španiji, Združenem kraljestvu in Turčiji. Schmitz Cargobull je v novo montažno tovarno investiral približno 3,5 milijona evrov. S proizvodno površino 6.000 m² je mogoče v enozmenskem delovanju izdelati do 80 enot na teden. Poleg tega je na voljo zunanja površina do 45.000 m². Lokacija v Romuniji se bo v prihodnjih letih še razširila.



MACK

NOVI MACK ANTHEM



Mack Trucks je pred kratkim začel proizvodnjo svojega popolnoma prenovljenega modela tovornjaka Mack Anthem. Vozilo je zasnovano za regionalno prevoznništvo, saj zagotavlja izboljšano okretnost, izboljšano porabo goriva in udobje za voznika. Anthem se proizvaja v tovarni Lehigh Valley Operations v Macungieju v Pensilvaniji, kjer sestavljajo vsa vozila Mack razreda 8 za Severno Ameriko in izvoz. Tehnično gledano je ključna razlika novega Anthema izboljšana okretnost, ki jo dosegajo s krajšo razdaljo od prednjega odbijača do zadnjega dela kabine, ki znaša 295,5 cm. Zaradi tega je Anthem idealen za uporabo v ozkih prostorih in urbanih okoljih, ki so pogosta pri regionalnih prevozech.

STEYR

V AVSTRIJI ZAČELI PROIZVODNJO TOVORNJAKOV SINOTRUK

Steyr Automotive je začel proizvodnjo tovornjakov Sinotruk na podlagi pogodbe o proizvodnji, sklenjene med podjetjema. V Steyrju izdelujejo dizelske in popolnoma električne modele v različnih izvedbah. Sprva bo montaža potekala po metodi SKD. Z naraščanjem obsega proizvodnje se načrtuje širitev na proizvodnjo CKD, ki bo vključevala tudi izdelavo kabin in barvanje v Steyrju.

Sinotruk je del skupine China National Heavy Duty Truck Group in proizvajalec težkih gospodarskih vozil. Podjetje je tehnologijo serije Steyr 91 na Kitajskem prvič predstavilo leta 1983 in je aktivno na svetovnem trgu gospodarskih vozil. Steyr Automotive načrtuje, da bo letos za evropski trg izdelal 600 do 800 tovornjakov Sitrak z dizelskim in električnim pogonom. Dizelski motorji so motorji MAN D26, ki so licenčno izdelani na Kitajskem. Kabina ima nov sprednji del, vendar je še vedno prepoznavna kletka modelov MAN TGX prejšnje generacije, medtem ko je notranjost povsem kitajska in ni podobna notranjosti modelov TGX.



Pet milijonov evrov za okolju prijaznejše prevoznništvo

Vlada Republike Slovenije je v veljavni Načrt razvojnih programov 2026–2029 uvrstila projekt Spodbujanje okolju prijaznejšega prevoznništva, za celoten ukrep pa je namenjenih pet milijonov evrov. Sredstva se namenjaajo za naslednje ukrepe:

- nakup ali predelava tovornih vozil in avtobusov na sintetični plin in biometan ter s pogonom na elektriko ali vodik za opravljanje prevozov v cestnem prometu,
- nadgradnja tovornih vozil z aerodinamičnimi deli za zmanjšanje zračnega upora,
- digitalizacija na področju cestnih prevozov.

Objavljena bosta dva javna poziva za nepovratne finančne spodbude. Prvi javni poziv bo namenjen nakupu ali predelavi tovornih vozil in avtobusov na sintetični plin in biometan, ter s pogonom na elektriko ali vodik, za opravljanje prevozov v cestnem prometu ter za nadgradnjo tovornih vozil z aerodinamičnimi deli za zmanjšanje zračnega upora. Drugi javni poziv bo namenjen digitalizaciji na področju cestnih prevozov.



Poleg tega novi Anthem v primerjavi s prejšnjim modelom zagotavlja do 10 % manjšo porabo goriva. Ta izboljšava izhaja tako iz izboljšav pogonskega sklopa kot tudi aerodinamičnih inovacij. V središču novega pogonskega sklopa Anthema je dizelski motor MP13, ki doseže do 515 KM. Prenovljeni valoviti bat in sistem zgorevanja prispevata približno 3 % k izboljšanju porabe goriva, preostalih 7 % pa izhaja iz aerodinamičnih izboljšav, vključno s klinasto zasnovano kabine.

Kar zadeva varnost, ima tovornjak vgrajen Mack Protect, Mackov lastniški napredni sistem za pomoč vozniku. Standardni Mack Protect vključuje opozorilo o čelnem trku v vseh tovornjakih, Mack Protect Pro pa doda opozorilo o mrtvem kotu na voznikovi in sovoznikovi strani ter stranske zračne zavese.



VGRADNJA TAHOGRAFA V KOMBI

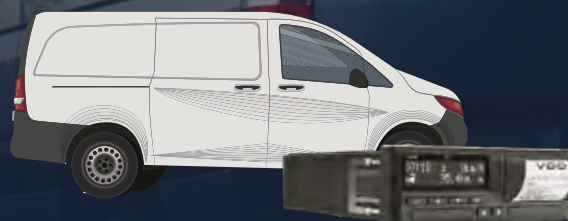
V PRIGO PE BRDO POSKRIBIMO ZA:

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

POKLIČITE NAS: 031 80 60 70



TEHNIČNI PREGLEDI



VDO



Drugi tir je prevozen

Slovenija je doživela pomemben infrastrukturni mejnik – po trasi drugega tira je zapeljal preizkusni vlak in s tem potrdil prevoznost nove železniške proge Divača–Koper. Nova, 27 kilometrov dolga železniška proga poteka po povsem novem koridorju in predstavlja prvo takšno železniško povezavo, zgrajeno v samostojni Sloveniji. Na zahtevni kraški trasi je bilo zgrajenih sedem predorov in trije viadukti, kar projekt uvršča med najzahtevnejše gradbene podvige ne samo v državi, ampak tudi v Evropi.



MERCEDES

ECITARO S ČETRTO GENERACIJO BATERIJ



Daimler Buses bo marca na sejmu mobilnosti v Berlinu razstavil električni mestni avtobus Mercedes-Benz eCitaro, opremljen z najnovejšo generacijo baterij NMC4, ki ponuja večjo zmogljivost na istem namestitvenem prostoru in večji doseg. Četrta generacija litijevih nikelj-manganov-kobaltovih (NMC) baterij združuje visoko energijsko gostoto za daljši doseg električnih avtobusov z izjemno dolgo življenjsko dobo. Od letošnjega leta naprej se bodo nove baterije NMC4 uporabljale v nizkopodnih mestnih avtobusih Mercedes-Benz eCitaro,

vključno z modeloma eCitaro G in eCitaro K.

Prenovljena sestava celične kemije omogoča bateriji NMC4 skoraj 13 odstotkov večjo energijsko gostoto v primerjavi z baterijo NMC3, kar ima za posledico večjo kapaciteto shranjevanja v istem namestitvenem prostoru. Medtem ko popolnoma napolnjen baterijski sklop NMC3 shrani 98 kWh energije, baterija NMC4 omogoča 111 kWh. Poleg tega se lahko večji delež te shranjene energije uporabi za vožnjo. Posledično se doseg brez ponovnega polnjenja znatno poveča.


Gorenc®

STROJI Z DOBRIM IMENOM

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

Obnova (peskanje, lakiranje) kamionskih platišč

Pred obnovo



Po obnovi



RENAULT

RENAULT POPOLNOMA PREVZEMA FLEXIS



Skupina Renault, skupina Volvo in skupina CMA CGM so dosegli dogovor, ki skupini Renault omogoča, da pridobi popolno lastništvo podjetja Flexis. V skladu s sporazumom skupina Renault prevzema deleže, ki jih imata trenutno skupina Volvo (45 %) in skupina CMA CGM (10 %), kar podjetju omogoča dokončanje celotnega razvoja in industrializacije naslednje generacije popolnoma električnih lahkih gospodarskih vozil. Ta sprememba v upravljanju bi okrepila projekt, ne da bi spremenila njegove produktne ambicije ali industrijski načrt. Skupina Volvo ostaja partner podjetja Flexis, Renault Trucks pa bo vozila distribuiral od leta 2027 naprej.

NOVICE

Električna tovornjaka za nizozemske gasilce

Gasilska enota na letališču Schiphol je za podporo svojim operativnim in logističnim nalogam dala v uporabo dva nova električna tovornjaka Scania 23P B6×2×4. Vozila so opremljena s krmiljeno zadnjo osjo, zračnim vzmetenjem na vseh kolesih, 10-tonsko sprednjo osjo in najmanjšim baterijskim sklopom na voljo. Električna tovornjaka bosta v uporabi predvsem na letališču, kjer dolg doseg ni potreben.



Večja. Vrednost.

Preglednost v realnem času.

Učinkovitost pri vsakodnevnih prevozi.



Koliko so vredni podatki v realnem času?

Priklopniki Schmitz Cargobull so sinonim za vrhunsko kakovost, robustno konstrukcijo in premišljene podrobnosti – zasnovani za maksimalno zanesljivost pri vsakodnevni uporabi. Integrirana telematika TrailerConnect®, digitalne storitve in mobilne aplikacije spremenijo vsak priklopnik v inteligentno sredstvo. Podatki v realnem času omogočajo popolno preglednost in prediktivno vzdrževanje. To zmanjša čas izpada, zniža obratovalne stroške in opazno poveča učinkovitost vašega voznega parka.

Schmitz Cargobull. Se splača.



Več informacij na
schmitz.cargobull.com/more-value

Iveco Bus s proizvodnjo v Uzbekistanu

IVECO BUS krepi svojo prisotnost v Uzbekistanu z dvema sporazumoma, ki zajemata CKD proizvodnjo minibusov DAILY in distribucijo vozil IVECO BUS po vsej državi. Proizvodnja v partnerstvu z Asaka Motors International LLC naj bi se začela maja 2026, distribucijo pa bo upravljalo podjetje ASAKA EFVI TRUCK AND BUS JV LLC. Partnerja si prizadevata prodati 500 vozil v prvem letu, nato pa v treh letih postopoma povečati proizvodnjo in prodajo na 1.000 enot letno.



Avtobusi in trolejbusi Ljubljane

V Tehniškem muzeju Slovenije v Bistri pri Vrhniki se je odvila otvoritev občasne gostujoče razstave Avtobusi in trolejbusi Ljubljane 1927 - 1994. Razstava, ki jo je, v sodelovanju z Muzejem novejših in sodobnih zgodovine Slovenije, pripravil raziskovalec Jožef Trpin, obiskovalcem ponuja vpogled v bogato zgodovino mestnega prevoza. Skozi serijo načrtov in fotografij razstava prikazuje različne tipe vozil, ki so jih uporabljali za vsakodnevne prevoze potnikov v Ljubljani.



KÖGEL

OPTIMIZIRAN KÖGEL LIGHT PLUS ZA VEČJO NOSILNOST ELEKTRIČNIH KOMPOZICIJ

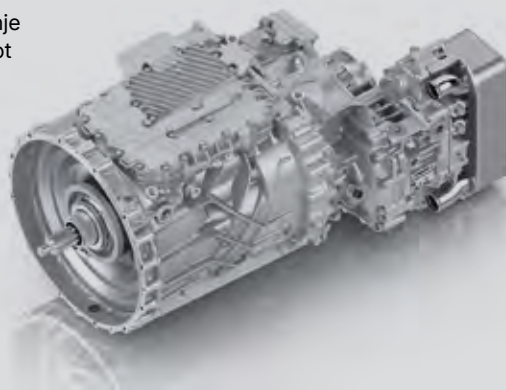


Kögel je predstavil optimiziran polpriklopnik Light Plus, ki je posebej prilagojen za uporabo z električnimi vlačilci in omogoča večjo nosilnost. Čeprav počasna, je rast števila električnih tovornjakov na cestah neizogibna in Direktiva EU 96/53/ES postaja vse pomembnejša. Spomnimo se, da direktiva dovoljuje povečanje največje dovoljene mase do dveh ton za električne vlačilce, da se kompenzira dodatna masa baterij električnega pogona. Vendar pa so dimenzijske in največje osne obremenitve ostale enake, kar lahko privede do prekoračitve dovoljenih obremenitev zadnje osi vlačilca. Kögel strankam z električnimi vlačilci ponuja »e-optimizirane« polpriklopnike Kögel Light Plus, ki zaradi 300 mm krajše medosne razdalje od kraljevega čepa do prve osi zmanjšajo obremenitev pogonske osi vlačilca za do dve toni v primerjavi s standardno različico.

ZF

VEČ KOT 1,5 MILIJONA IZDELANIH MENJALNIKOV

ZF je, od začetka proizvodnje leta 2014, proizvedel več kot 1,5 milijona avtomatiziranih menjalnikov TraXon za težka gospodarska vozila. TraXon je eden najboljših in najbolj znanih menjalnikov za težka vozila na trgu, njegova modularna zasnova pa omogoča širok spekter uporabe. Z uvedbo nove generacije menjalnika TraXon 2 lani so bili omogočeni še



hitrejši prestavljanje, izboljšana digitalna integracija in nižja poraba goriva. TraXon 2 je opremljen z mikroprocesorji nove generacije, integriranimi varnostnimi moduli in nadgradnjami funkcionalne programske opreme, pa tudi z novimi krmilnimi enotami in aktuatorji za prestavljanje. Poleg težkih tovornjakov in turističnih avtobusov je TraXon 2 idealen tudi za posebne aplikacije, kot so težka avtodvigala. Zaradi vse večje elektrifikacije ZF že razvija TraXon 2 Hybrid, ki je zasnovan za zahteve trajnostnega prometa in zagotavlja določen doseg izključno z električnim pogonom, kar omogoča vožnjo brez emisij v urbanih območjih. V hibridnem načinu se uporablja kombinacija dizelskega in električnega motorja, kar zagotavlja manjšo porabo in še večji skupni doseg z razpoložljivo količino goriva.

TRUCK RACE

TRUCK GRAND PRIX NA NÜRBURGRINGU PRAZNUJE 40 LET



Mednarodna dirka za veliko nagrado tovornjakov ADAC bo leta 2026 odprla posebno poglavje v svoji zgodovini. Od prve dirke leta 1986 je Nürburgring vsako poletje največji evropski dogodek za dirke s tovornjaki z bogatim spremljevalnim programom. Leto 2026 zaznamuje 40. obletnico te zgodbe o uspehu – obletnico, ki se ne ozira le nazaj, ampak se zavestno ozira tudi v prihodnost. Že več kot štiri desetletja dogodek združuje generacije navijačev, voznikov, ekip, proizvajalcev in industrijskih partnerjev. Jubilejni dogodek, ki bo potekal od 10. do 12. julija 2026 na Nürburgringu, ponuja idealno okolje za strateški razvoj mednarodne Velike nagrade tovornjakov ADAC, z močnejšim poudarkom na trajnostnih tehnologijah, digitalnih izkušnjah in novih načinih interakcije med športom, industrijo in navijači. Mednarodna dirka za veliko nagrado tovornjakov ADAC namerava to jubilejno leto izkoristiti za vidno počastitev svoje zveste skupnosti – s posebnimi dogodki, trenutki in izkušnjami, ki bodo še okrepile vez med vozniki, ekipami in navijači. Več informacij in vstopnice najdete na spletni strani: www.truck-grand-prix.de

PALFINGER

PALFINGER Z NOVO PODOBO



Nova podoba blagovne znamke odraža ambicijo podjetja, da zagotavlja doživljenjsko odličnost in krepi položaj podjetja kot ponudnika vrhunskih rešitev na svetovni ravni. Nova podoba blagovne znamke je tesno povezana s strategijo PALFINGER 2030+ in korporativno kulturo. Razvoj nove podobe blagovne znamke temelji na vrednotah PALFINGER: vodilno, neposredno, strastno in izraža obljubo podjetja o doživljenjski odličnosti. Vzorec blagovne znamke z naraščajočimi črtami simbolizira ambicijo, napredek in vertikalno gibanje. Novo razvita pisava odraža inženirski DNK PALFINGER. Izpopolnjena barvna paleta, dinamične podobe in posodobljen logotip ustvarjajo jasno izkušnjo blagovne znamke na vseh stičnih točkah.

PETRANS

25 let podjetja

DAN ODPRTIH VRAT

**VSTOP
PROST**

16. MAJ
SOBOTA, 11.00-22.00

PETRANS
Jurčkova cesta 234
1000 Ljubljana

KAJ VAS ČAKA?

- BOGAT SEJEMSKI PROGRAM NAŠIH PARTNERJEV
- BREZPLAČNA POGOSTITEV ZA UDELEŽENCE
- GLASBENI NASTOPI:
DEJAN VUNJAK & NATALIJA VERBOTEN
- AKTIVNOSTI ZA NAJMLAJŠE
- VEČ KOT 5.000 M² VELIKO DOGAJANJE

**Največje srečanje transportne
branže to pomlad.**

VEČ INFORMACIJ & PRIJAVA:
www.petrans.si/dogodek



Posebna Scania Svempa za japonski trg

Scania je predstavila posebno izdajo modela 460 R Super z značilnim dizajnom Svempa, s čimer obeležuje 15 let prisotnosti na japonskem trgu. Scania se je odločila okrepiti svojo prisotnost na Japonskem, ena od potez pa je poseben model, ki ga je podpisala divizija Svempa, ustvarjen na podlagi zapuščine legendarnega švedskega oblikovalca Svena Erika Bergendahla. V ta namen je Scania izbrala model 460 R Super v značilni modri barvi z izrazitimi rumenimi detajli, kot so platišča, senčniki in maska hladilnika, rumene pa so tudi grafike, na katerih je glavni motiv številka 15.



ITALIJA

VOZNIKI NAD 68 LET V ITALIJI NE MOREJO PODALJŠATI VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA CE

Italija je sprejela zakonodajne spremembe, ki bodo pomenile, da vozniki, starejši od 68 let, ne bodo več mogli voziti vozil z največjo dovoljeno maso nad 20 ton. Zakon velja za italijanske voznike, torej tiste, ki imajo italijansko voziško dovoljenje, in ne določa nobenih izjem, ne glede na fizično in duševno zdravje voznika. V Italiji so morali do zdaj vsi vozniki, starejši od 50 let, vsaki dve leti opraviti zdravniški pregled za podaljšanje voziškega dovoljenja za tovornjake kategorije C in CE, vendar s spremembo zakona podaljšanje teh kategorij po dopolnjenem 68. letu starosti ni več mogoče.

Italijanski vozniki, starejši od 68 let, bodo še vedno lahko vozili druge kategorije vozil, zakon pa tujim voznikom, starejšim od 68 let, ne prepoveduje vožnje tovornjakov v Italiji.

Ostaja odprto vprašanje, kako se bo to odražalo na stanju transporta v Italiji, ki se tako kot preostala Evropa spopada s pomanjkanjem voznikov. Vprašanje je tudi, ali se bo ta prepoved nekoč razširila na vse voznike, saj trenutne razmere očitno diskriminirajo italijanske voznike.



Zanesljiv partner za tovarne pnevmatike in vulkanizerske storitve



V podjetju PRIGO d.o.o. nudimo celovite rešitve namenjene tovrnemu segmentu, ki vključujejo:

- Prodajo pnevmatik, menjavo pnevmatik (sezonska menjava, centriranje, montaža)
- Popravila pnevmatik (manjša popravila, sanacija predrtin)
- Centriranje koles (optimizacija obrabe pnevmatik) in centriranje podvozja (geometrija)
- Shranjevanje pnevmatik med sezono
- Svetovanje in strokovna pomoč pri izbiri ustrezne pnevmatike glede na potrebe uporabnika

PREMIUM ZNAMKE



SREDNI CENOVNI RAZRED



NIŽJI CENOVNI RAZRED



OBNOVLJENE PNEVMATIKE



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

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

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

MAN

VLAČILEC ZA IZREDNE PREVOZE

Po dveh letih MAN ponovno ponuja težki vlačilec za tovore do 250 ton, ki je v celoti tovarniško izdelana rešitev podjetja MAN Individual. MAN je leta 2024 prenehal s proizvodnjo težkega vlačilca TGX 41.640 8×4, zdaj pa je prišel TGX 41.640 8×4/4, ki nosi skoraj enako oznako, a se tehnično nekoliko razlikuje od starega modela. Glede na zelo kompleksno zasnovo in relativno majhne proizvodne številke se takšni modeli pogosto proizvajajo v sodelovanju s specializiranimi podjetji, vendar MAN v tem primeru poudarja, da gre za popolnoma tovarniško izdelano rešitev podjetja MAN Individual. Osnovno vozilo je (skupaj z drugimi) izdelano v tovarni v Münchnu, medtem ko so posebna sklopka, stolp za kabino, rezervoar za dizelsko gorivo in hidravlično olje ter dodatni hladilniki nameščeni v MAN-ovem centru za modifikacije

tovornjakov v Wittlichu. Za pogon se uporablja 15,2-litrski vrstni šestvaljni motor MAN D3876 z močjo 471 kW (640 KM) in 3.000 Nm navora, ki je na voljo v širokem razponu od 900 do 1.380 vrt/min.



NOVICE

Volvovi električni modeli nove generacije

Volvo Trucks bo na sejmu IFAT 2026 v Münchnu v začetku maja predstavil nove električne modele za komunalno uporabo. Volvo Trucks bo na sejmu predstavil dve električni vozili: vozilo za odvoz komunalnih odpadkov Volvo FM Low Entry in Volvo FM Electric 6×2 za kotalne zabojnike. Volvo FM Electric 6×2 bo imel vgrajene nove tehnologije, ki bodo prvič predstavljene aprila in širši javnosti prikazane na sejmu IFAT.



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



Francoski prevozniki večinoma uporabljajo stisnjen zemeljski plin (CNG) namesto utekočinjenega zemeljskega plina (LNG), to izbiro pojasnjujejo s ceno vozila, gostoto omrežja polnilnic in razpoložljivostjo bioplina, ki omogoča največje zmanjšanje emisij CO₂. Da bi ugotovili, koliko lahko prevozimo s plinom, smo uporabili vlačilec Iveco S-Way CNG z 1.240-litrskimi rezervoarji za plin, s klasičnim polpriklonnikom s ponjavo, brez kakršnih koli aerodinamičnih izboljšav. Skupna masa kompozicije je 30 ton, ker prevozniki, ki uporabljajo plin, le redko prevažajo več kot 15 ton tovora.

Iz Španije v Belgijo

Naše potovanje se je začelo v mestu Hendaye, tik ob meji s Španijo, in konča v Amiensu na meji z Belgijo. Iz Hendayeja smo sledili cesti A63 do

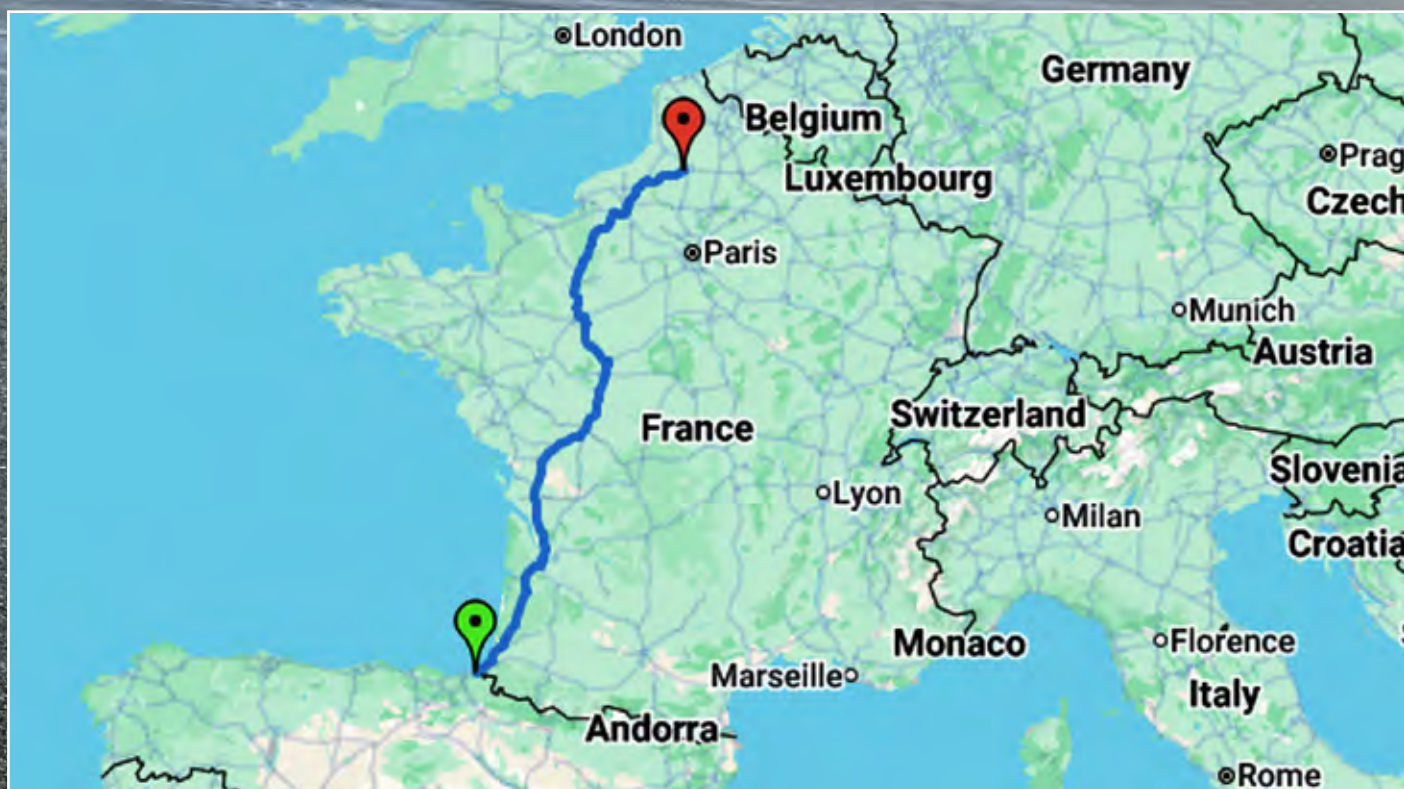
Bordeauxa, nato A10 do Toursa, drugi dan pa se je pot v loku vila od Toursa, preko Le Mansa (A28), Alençona in Rouena (A29) do Amiens, kar je nekaj več kot tisoč kilometrov.

Zvečer smo se odpravili v Španijo, da bi v nekaj kilometrov oddaljenem Irunu natočili gorivo (na dan testa po ceni 1,21 EUR/kg, medtem ko je v Franciji 2,16 EUR/kg). Zaradi ohlajanja čez noč je tlak v jeklenkah naslednje jutro padel na manj kot 180 barov, instrumenti v kabini pa so kazali 90-odstotno štopnjo napolnjenosti. Zakoni termodinamike so jasni: padec temperature povzroči padec tlaka, zato enaka masa plina zaseda manjši volumen. Ker je bila bencinska črpalka zelo blizu, smo se vrnili na polnilnico, da bi dopolnili rezervoarje, in čeprav bi stanje čez noč prineslo dodatnih 10 odstotkov, tega v realnih pogojih uporabe vozniki ne bodo naredili, saj zahteva dodaten čas.

Več kot tisoč kilometrov na plin

Z vlačilcem Iveco S-Way CNG, ki ga poganja stisnjen zemeljski plin (CNG), in skupno maso 30 ton, nam je uspelo prevoziti razdaljo 1.027 kilometrov, od francoske meje s Španijo proti severu do meje z Belgijo.

TEKST Loïc Fieux, Boštjan Paušer | **FOTO** Loïc Fieux, Charlotte Roudovski



Od Iruna na španski strani meje do Amienša v severozahodni Franciji je več kot tisoč kilometrov.



Ker smo plin natočili v Španiji, so nas ob vstopu v Francijo takoj ustavili francoski cariniki in policisti.

Usnjeno perforirano oblažljenje in stikalo start-stop po vzoru Alfa Romea ali Ferrarija.



S polnimi rezervoarji smo se zapeljali z avtoceste na španski strani in takoj prispeli do prvih francoskih cestninskih postaj, kjer sem pozabil, da tovornjak ni imel elektronske naprave za plačilo cestnine, zato sem se moral vrniti na terminal, da bi plačal s kartico. To je vzbudilo sum francoskega carinika, ki me je prosil za tovarne dokumente, in ker ni šlo za komercialni prevoz, temveč za balastni tovor, se je hitro zapletlo. To nas je pripeljalo do parkirišča ob strani, kjer se nam je pridružil policist in razložil, da je skrivanje drog v rezervoarjih za gorivo klasičen način tihotapljenja. Čeprav nisem imel takšnih idej, je vseeno trajalo približno deset minut, preden smo lahko nadaljevali pot. Ko nam je končno uspelo speljati, je začetno živčnost S-Waya popravilo izjemno udobno zračno vzmetenje, ki je čudovito 'zgladilo' neravnine, medtem ko je motor s 500 konjskimi močmi in 2.200 Nm, ki deluje po Ottovem principu, izstopal s popolno odsotnostjo vibracij in zelo nizko stopnjo hrupa. Tempomat, nastavljen na 85 km/h



Tako kot njegovi konkurenti tudi S-Way zmanjša porabo goriva za en odstotek, zahvaljujoč kameram, ki nadomeščajo klasična vzvratna ogledala.



KAKŠEN JE TLAK V REZERVOARJIH?

Polnilna postaja za stisnjen zemeljski plin (CNG) je zasnovana za distribucijo plina s tlakom, ki ustreza 200 barom pri 15 °C, povišanje temperature pa povzroči povišanje tlaka. Da bi dosegli maso plina, ki ustreza tlaku 200 barov in temperaturi 15 °C, lahko polnilna postaja v primeru visokih zunanjih temperatur poveča polnilni tlak za 23 barov. Za optimizacijo polnjenja imajo postaje na voljo izbiro med hlajenjem plina ali povišanjem tlaka. Preizkus tesnosti se izvede pri 250 barih, medtem ko je tlak poka pri 450 barih. V primeru izpostavljenosti visokim temperaturam je na voljo tudi temperaturna varovalka, ki se aktivira pri 110 °C



Napovedana aerodinamična kabina z dodatnimi in/ali karbonskimi rezervoarji s tlakom višjim od 250 barov bo omogočila doseg več kot 1.400 kilometrov.

(+5 km/h), je omogočal dodatnih 5 km/h z omejitvijo časa prekoračitve, da ni prišlo do beleženja kršitev na vozniški kartici, kar v praksi deluje odlično. Čeprav je bil promet na nekaterih odsekih precej gost, smo še vedno lahko držali dober tempo in ohranjali dobro porabo. Brez večjih težav smo prevozili zloglasno obvoznico Bordeaux in po odmoru za kosilo po kar 545 kilometrih ter 6 urah in 48 minutah vožnje smo prispeli v Tours. Povprečna hitrost je bila 79,2 km/h, porabljeno pa je bilo le 109 kilogramov plina oziroma 20 kg/100 km, kar je zelo spodbuden podatek.

Rekord z 0 % na merilniku

Zjutraj smo se odpravili v dežju in v glavi začeli računati možne dosege in ali nam bo s preostalim gorivom uspelo prevoziti več kot tisoč kilometrov. Vožnja okoli Rouena je potekala presenetljivo dobro, saj je bila cesta bistveno manj obremenjena kot običajno, napetost pa se je stopnjevala, ko smo se priključilo avtocesti A28 in zadnjemu odseku proti približno 120 kilometrov oddaljenemu Amiensu. Kazalnik nivoja plina je padel pod osem odstotkov, vendar je izračun kazal, da nam bo uspelo preseči zastavljeni cilj tisoč kilometrov. Pričakovali smo, da bomo lahko dosegli črpalko v Molgasu, severno od Amiensu, 1.012 kilometrov od začetka poti. Čeprav je merilnik v zadnjih kilometrih že kazal 0 odstotkov napolnjenosti rezervoarjev, je tovornjak še vedno deloval in po nekaj kilometrih z ničlo na merilniku smo dosegli črpalko v Molgasu.

Uspelo nam je: S-Way CNG s skupno maso 30 ton je brez dodatnega polnjenja goriva in z relativno visoko povprečno hitrostjo prevozil več kot tisoč kilometrov. Prave težave pa so se šele začenjale, ker polnilnica v Molgasu ni delovala, in s klicem na številko podjetja, ki servisira polnilnico, smo

Povezava telefona prek kabla namesto Bluetootha omogoča tudi hkratno polnjenje.



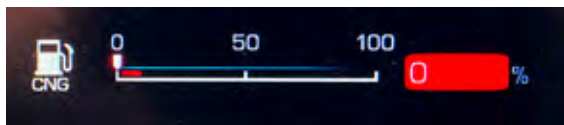
Zaradi nižje temperature ponoči je tlak v rezervoarjih padel pod 180 barov, zato smo se zjutraj odpravili na dodatno polnjenje.



Iveco ponuja tudi dodaten sistem zaklepanja, ki zmanjšuje tveganje vloma.



545 kilometrov od Iruna do Toursa smo prevozili v 6 urah in 48 minutah s povprečno hitrostjo 79,2 km/h, pri čemer smo porabili le 109 kilogramov plina oziroma natanko 20,0 kg/100 km.



Z 0 % napolnjenosti na merilniku smo prispeli na polnilnico v Molgasu – ki ne deluje, čeprav aplikacija pravi drugače.



Uspelo nam je doseči drugo polnilnico 15 kilometrov jugovzhodno od Amiens, in po izračunu bi lahko prevozili še nadaljnjih 50 kilometrov.

izvedeli, da je serviser odšel po nadomestne dele. Specializirana aplikacija je sicer kazala, da polnilnica deluje, čeprav ni delovala že od enega dneva prej, kar nam je potrdil voznik drugega vlačilca S-Way CNG. Zunanji manometer na rezervoarjih tovornjaka je kazal tlak približno 20 barov in izračunal sem, da bi teoretično lahko prišli do druge polnilnice jugovzhodno od Amiens, namesto da čakamo na serviserja z nadomestnimi deli. Ker je bila polnilnica oddaljena le približno 15 kilometrov, smo se odločili tvegati in končno prispeli do polnilnice s skupno 1.027 prevoženimi kilometri in skupno 216 kilogrami porabljenega plina oziroma s povprečno porabo 21 kg/100 km. S tempomatom nastavljenim na 85 km/h (+5 km/h) nam je uspelo doseči povprečno hitrost 75,7 km/h. Po 1.027 kilometrih manometer pri zunanji temperaturi 30 °C je kazalo 17–18 barov, pri Ivecu pa so nam pojasnili, da bo motor deloval, dokler tlak ne pade pod 7 barov, nato pa zmes postane preveč revna in motor preneha delovati. Po naših rezultatih bi se to zgodilo čez približno 50 kilometrov oziroma po skupno 1.080 kilometrih.

Občutno večji doseg

Rezultat naše testne vožnje je kazal, da Ivecova obljuba o 800 kilometrih dosega s 195 kilogrami plina (toliko ga gre v 1.240-litrski rezervoarje) vključuje veliko varnostno rezervo, saj imate tudi, ko instrumenti kažejo 'rezervo', še vedno sto kilometrov dosega in dodatnih približno 50, ko se na armaturi prikaže napolnjenost 0 %. Napovedana nova generacija z aerodinamično kabino naj bi omogočala dodatne rezervoarje, s karbonskimi rezervoarji s tlakom, višjim od 250 barov, pa bo doseg 1.400 kilometrov lahko zelo realen.

NOV POGONSKI SKLOP

Čeprav je novi motor xCursor 13 ohranil osnovno geometrijo (vrtina in gib), tako da je prostornina enaka kot prej, je uporaba CGI litine (Compacted Graphite Iron) za blok in glavo omogočila zmanjšanje teže za približno 10 odstotkov (114 kilogramov manj), zato je novi xCursor 13 lažji od prejšnjega Cursorja 11.

Prav tako so bili uporabljeni novi materiali na vseh tornih površinah, kar je dodatno zmanjšalo mehanski upor in posledično izgube. Glede na nižje vrtilne frekvence je spremenjen tudi turbopolnilnik z variabilno geometrijo lopatic in elektronskim krmiljenjem, ki ima sedaj ločene tokove za 1-3-5 in 2-4-6 valj, kar izboljša zmogljivost in pospeši odzivnost. Omenimo še vodno in oljno črpalko, ki imata spremenljivo prostornino in porabita manj energije.

Nov motor je povezan z osjo 17xHE proizvajalca Meritor, ki je zaradi nižjih motornih vrtiljajev nekoliko 'hitrejša', tu pa je tudi 12-stopenjski avtomatiziran menjalnik ZF TraXon Gen2. Nova generacija menjalnika vključuje številne izboljšave, kot je pomočnik pri prestavljanju, ki sinhronizira prestavljanje in zaviranje motorja, medtem ko pomočnik za vzvratno vožnjo ustavi vozilo na zahtevo in samodejno aktivira vzvratno prestavo.

Poleg vseh rešitev, ki so običajne, ima plinski motor spremembe tudi na sistemu EGR in vbrizgu goriva, kar mu je prineslo osem odstotno prihranke ob desetodstotnem povečanju moči in navora. V novi različici ima xCursor 13 NG 500 konjskih moči in 2.200 Nm navora, z zmanjšano hitrostjo vrtenja in večjim navorom pri nižjih vrtiljajih.



Skupaj močnejši.

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

Kartica za gorivo & varnost

- Znatni prihranki pri gorivu
- Več kot 15.500 črpalk po vsej Evropi
- Prime Network – skrbno izbrane premium črpalke na strateških lokacijah
- Brezplačne varnostne funkcije – Card Lock & Fuel Guard za zaščito pred zlorabami goriva

Cestninske storitve

- EVA OBU – EETS certificirana, pokrivamo 23 držav
- Odloženo plačilo cestnin – plačajte le za prevožene kilometre
- Ena faktura za vse cestnine v Evropi – enostavno upravljanje stroškov

Telematika

- Spremljanje vozil v realnem času – nadzor nad lokacijo, potmi in načinom vožnje
- Ekskluzivni popusti na telematiko – napredna telematika in analitika za učinkovitejše upravljanje voznega parka
- Več kot 313.000 vozil v našem sistemu upravljanja

Vračilo davkov

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

Trajnostna mobilnost

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

Skenirajte QR kodo za več informacij

+386 1 777 95 89

prodaja@eurowag.com

Go far. / eurowag.com





Novosti pri prevozu blaga

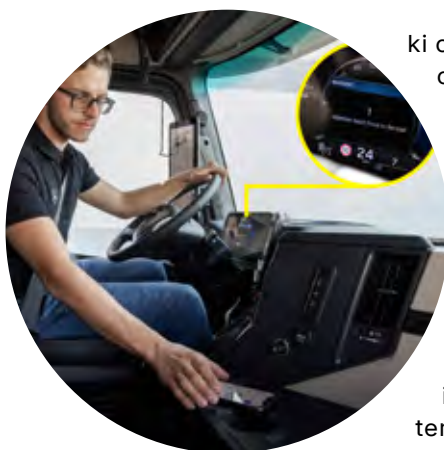
Letošnje leto bi lahko bilo precej zahtevno za cestni tovorni promet v Evropi, saj začnejo veljati nova varnostna pravila, strožji predpisi pri prevozu nevarnega blaga, pa tudi obveznost vgradnje tahografov v lahka dostavna vozila in digitalizacije dokumentov.

TEKST Boštjan Paušer | FOTO VDO, Depositphotos

Navajeni smo že, da pogosto prihaja do novosti na področju pravil in omejitev, letos pa jih je kar nekaj, kar bo delo prevoznikov še podražilo in otežilo. Čeprav je logično podpirati rešitve, ki bodo povečale prometno varnost, pa vgradnja dodatnih varnostnih sistemov podraži vozila, ta pa postanejo tudi bolj zapletena in zahtevnejša za vzdrževanje, vse to pa se bo prej ali slej odražalo na višji ceni prevoza. Nove okoljske cone omejujejo dostop do določenih območij, zvišanje minimalne urne postavke v Nemčiji pa pomeni zvišanje stroškov za skoraj vse prevoznike v mednarodnem prometu. Ne pozabimo tudi na zvišanje cestnin, ki je v začetku leta začelo veljati v več evropskih državah.

Tahografi za dostavnike

Od 1. julija 2026 bodo morala biti vsa vozila z največjo dovoljeno maso nad 2,5 tone,



Vsa novo registrirana vozila bodo morala imeti sistem Advanced Driver Distraction Warning, ki spremlja voznika.

ki opravljajo mednarodni prevoz blaga, opremljena s pametnimi tahografi druge generacije (G2V2), poleg tega pa bodo morali vozniki spoštovati predpise o delovnem času in počitkih voznikov.

To za podjetja pomeni velike spremembe – nakup in vgradnja tahografa je šele prvi korak, saj morajo podjetja imeti tudi tahografske kartice za voznike in podjetje, usposabljanje osebje ter zagotavljanje prenosa in arhiviranje podatkov s tahografov. Težave bodo nastale tudi pri vgradnji tahografa, saj je le malo vozil v tem razredu prilagojenih za namestitev tahografa G2V2.

Podjetjem se svetuje, da se čim prej dogovorijo za vgradnjo v pooblaščenih servisnih centrih in začnejo usposabljanje voznike in osebje, odgovorno za načrtovanje poti in nadzor delovnega časa.

Varnostni sistemi v tovornjakih in avtobusih

Evropska unija še naprej širi varnostne standarde in od 7. julija 2026 naprej bo uvedena naslednja faza standarda GSR (Splošna varnostna uredba), ki uvaža dodatne zahteve za napredne varnostne sisteme v novo registriranih vozilih.

Tako bodo morali biti vsi novo registrirani tovornjaki in avtobusi opremljeni z naprednimi sistemi za zaviranje v sili (AEB). Poleg tega bodo morala imeti vsa novo registrirana vozila sistem Advanced Driver Distraction Warning, ki spremlja voznika in opozarja, če ni pozoren na cesto. S pomočjo kamere se v realnem času spremljajo voznikove oči, kam in kako gleda, kar se lahko uporabi za ugotavljanje, v kolikšni meri je osredotočen na vožnjo.

Prav tako morajo biti od začetka leta 2026 vsi novi tipi avtobusov in tovornjakov opremljeni z napravami za beleženje dogodkov (EDR), tako imenovanimi 'črnimi skrinjicami', kar bo od leta 2029 razširjeno na vsa na novo registrirana vozila v teh kategorijah.

Spremembe predpisov ADR

Novi predpisi ADR za prevoz nevarnega blaga so začeli veljati 2. novembra 2025, z datumom polne uporabe 24. junija 2026.

Delegirana direktiva (EU) 2025/1801 uvaža enotni kontrolni zapis, nove kategorije tveganja in razširja odgovornost na celotno logistično verigo – od pošiljatelja do upravljavca kontejnerja in prejemnika.

Novi predpisi opredeljujejo tri stopnje tveganja:

- Kategorija I – visoko tveganje: vključuje primere, ki zahtevajo takojšnjo ustavitev vozila,

kot so puščanje nevarnega blaga, pomanjkanje dokumentacije ali pomanjkanje potrdila ADR za voznika. Vključuje tudi dogodke, ki predstavljajo kršitve določb ADR, pri katerih obstaja veliko tveganje za smrt, hude telesne poškodbe ali občutno škodo za okolje.

- Kategorija II – srednje tveganje: nanaša se na kršitve, ki zahtevajo takojšnjo odpravo, kot so okvarjeni gasilni aparati ali napačne oznake, ter na dogodke, ki predstavljajo tveganje za poškodbe ali škodo za okolje.
- Kategorija III – nizko tveganje: nanaša se na formalne pomanjkljivosti ali manjše napake, ki jih je mogoče odpraviti pozneje, ne da bi to bistveno vplivalo na varnost.

Direktiva določa obveznosti vseh udeležencev v prevozu, s čimer zmanjšuje tveganje za dvomnost pri razlagi in omogoča jasno določitev odgovornosti.

Dokumenti ADR, vključno s potrdili o usposabljanju in pisnimi navodili, morajo biti na voljo v kabini vozila. Podjetja morajo posodobiti interne postopke, usposobiti voznike in potrditi obveznost imenovanja svetovalcev ADR v skladu z novimi kategorijami.

Digitalizacija dovoljenj ECMT (CEMT)

Od 1. januarja 2026 se dovoljenja in zvezki ECMT izdajajo izključno v elektronski obliki. Papirni dokumenti so stvar preteklosti, kar zdaj pomeni integracijo s sistemi ERP in TMS ter usposabljanje osebja v skladu z novimi postopki.

Za prevoznike to pomeni potrebo po posodobitvi operativnih procesov, voznih redov

Od 1. julija 2026 bodo morala biti vsa vozila z največjo dovoljeno maso nad 2,5 tone, ki opravljajo mednarodni prevoz blaga, opremljena s tahografi.



TIB STORITVE

VAŠ PARTNER, ZA VEČJO VARNOST NA CESTI Z NEVARNIM BLAGOM



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

modra številka

080 80 19

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

info@tib-storitve.si

www.tib-storitve.si



in načrtovanju mednarodnega prevoza zunaj EU in EFTA. Elektronski zvezki omogočajo hitrejši pregled in zmanjšujejo tveganje napak v dokumentaciji, vendar zahtevajo popolno digitalizacijo in implementacijo sistemov, združitljivih z ECMT.

Carine v e-trgovini in ICS2

Od 1. julija 2026 bodo vse pošiljke zunaj EU v vrednosti do 150 evrov predmet fiksne carine v višini 3 evrov. Cilj je omejiti pritok poceni paketov in organizirati čezmejni segment e-trgovine, ki ustvarja vse večje upravne stroške in tveganje zlorab. Hkrati je sistem za nadzor uvoza 2 (ICS2) postal v celoti operativen.

Evropska komisija dovolila možnost odložitve obvezne uvedbe ICS2 do konca leta 2025, kar so izkoristile: Avstrija, Belgija, Finska, Francija, Hrvaška, Madžarska, Irska, Italija, Latvija, Litva, Luksemburg, Poljska, Romunija, Slovaška in Španija. Države, ki uvedbe niso odložile in za katere ICS2 velja od 1. septembra 2025: Bolgarija, Ciper, Češka, Danska, Estonija, Nemčija, Grčija, Malta, Nizozemska, Portugalska, Slovenija in Švedska.

ICS2 zahteva predložitev vstopne skupne deklaracije (ESD) pred vsako pošiljko, kar pomeni, da morajo prevozniki in uvozniki svoje sisteme ERP in TMS integrirati s platformo ICS2. Deklaracijo je treba predložiti vsaj eno uro pred prihodom na mejo EU in vsebuje podrobne informacije o pošiljki – vključno s kupcem, prodajalcem, krajem prejema in dostave ter šestmestno kodo HS in opisom blaga.

Cilj sistema je zgodnje prepoznavanje morebitnih groženj, povečanje varnosti meja in izboljšanje izmenjave informacij med prevozniki in carinskimi upravami.

Od 1. januarja 2026 se dovoljenja in zvezki ECMT izdajajo izključno v elektronski obliki.

Okoljska območja na Nizozemskem, v Italiji in na Poljskem

Nizozemska je od 1. januarja 2026 uvedla nacionalna pravila o izjemah v conah brez emisij in okoljskih območjih, s katerimi je podaljšala veljavnost koncesij za nova vozila, ki še niso na voljo v različicah z ničnimi emisijami, in določila nove omejitve emisij za ta vozila. Hkrati bodo lokalne oblasti stare prometne znake zamenjale z novimi, ki bodo obveščali o omejitvah vstopa za določene kategorije vozil.

V Italiji bo oktobra letos začela veljati prepoved vstopa dizelskih vozil Euro 5 na določena območja štirih severnih regij – Piemonta, Lombardije, Emilije-Romanje in Benečije, izvajanje pa se bo začelo leto kasneje. Omejitve bodo veljale za vozila kategorij N1-N3, tako italijanska kot tuja.

Tudi Krakov na Poljskem je od 1. januarja 2026 uvedel 'območje čistega prometa', ki pokriva približno 60 odstotkov mestnega območja, kjer morajo bencinska vozila izpolnjevati standard Euro 4, dizelska vozila pa standard Euro 6, da lahko vstopijo na to območje.

Nova minimalna urna postavka v Nemčiji

Za prevoznike v mednarodnem prometu je pomembna tudi sprememba minimalne plače v Nemčiji. Od 1. januarja 2026 se je nemška minimalna plača zvišala na 13,90 evra na uro, nadaljnje zvišanje pa je načrtovano za leto 2027, ko bo urna postavka znašala 14,60 evra. Zvišanja veljajo za voznike, zaposlene v Nemčiji, pa tudi za druge voznike, ki vozijo v Nemčiji v skladu

“

Tudi slovenski prevozniki so dolžni svojim voznikom (če so napoteni delavci) plačati plače v skladu z minimalno urno postavko, predpisano za državo, v kateri se nahajajo.

s paketom mobilnosti I, tj. napotene delavce. Samo da vas spomnimo – tudi naši prevozniki so dolžni svojim voznikom (če so napoteni delavci, medtem ko se nahajajo na ozemlju države EU) plačati delo v skladu z minimalno urno postavko, predpisano za to državo.

Skupaj z naraščajočimi cenami goriva in cestnin, obveznostjo vgradnje novih tehnologij in vse bolj zapletenimi predpisi zvišanje urnih postavk še dodatno draži poslovanje transportnih podjetij.



Volkswagen Transporter

Na voljo tudi v popolnoma električnih izvedbah
e-Transporter in e-Caravelle. Več na vw-gospodarska.si



**Gospodarska
vozila**

Emisije CO₂: 230–186 g/km. Kombinirana poraba goriva: 8,8–7,1 l/100 km. Emisijska stopnja: EURO 6. Emisije NO_x: 0,0204–0,0167 g/km. Število delcev: 0,00113–0,00004 x 10¹¹. Podatki za električne izvedbe: kombinirana poraba električne energije (kWh/100 km): 27,0–19,9. Emisije CO₂: 0 g/km. Emisije CO₂ med vožnjo in skupne emisije CO₂ so odvisne od vira električne energije. Volkswagen zato priporoča uporabo ekološko pridobljene elektrike. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Nekatera prikazana in navedena oprema je na voljo opcijsko. Slika je simbolna. PORSCHE SLOVENIJA, d.o.o.



Naše stranke ustvarjajo vrednost

Lanskega julija je Evelyn Kassel prevzela vlogo generalne direktorice podjetja MAN Truck & Bus Slovenija. Gospa Kassel je prva ženska, ki je v 30-letni zgodovini podjetja prevzela vlogo generalne direktorice v Sloveniji – in hkrati prva direktorica med vsemi podružnicami znotraj skupine MAN Truck & Bus SE. Z njo smo se pogovarjali o prvih vtisih v Sloveniji in načrtih.

TEKST Boštjan Paušer | FOTO Boštjan Paušer

V svoji karieri ste bili zadolženi za zelo različne in specifične trge od Anglije do Azije in celo Avstralije – kako bi z vašimi dosedanjimi izkušnjami ocenili slovenski trg gospodarskih vozil – v čem je specifičen?

»V svoji karieri pri MAN Truck & Bus sem bila odgovorna za zelo različne in specifične trge – od Združenega kraljestva do Koreje in Avstralije. Kar me najbolj fascinira, so prav te razlike, saj nakazujejo, kako lahko kot proizvajalec ustvarjamo vrednost za naše stranke. V Združenem kraljestvu trg močno poganjajo integrirane ponudbe. Stranke iščejo celovite operative pakete s fiksnim mesečnim obrokom, ki pokrivajo vozilo, storitve in pogosto dodatne rešitve. Gre za zelo strukturirano, finančno

usmerjeno okolje, v katerem sta predvidljivost in učinkovitost ključnega pomena.

V Koreji pa na trgu v veliki meri prevladujejo lastniki-vozniki. To so podjetniki, ki si s svojim tovornjakom neposredno služijo kruh in z njim preživljajo svoje družine. Odločitve o nakupu so zato zelo osebne in močno osredotočene na zanesljivost, učinkovitost porabe goriva in skupne stroške lastništva. Avstralija ima spet svojo dinamiko. Kar zadeva delitev med maloprodajo in upravljavci voznih parkov, je v nekaterih pogledih primerljiva z Evropo. Vendar pa so lahko specifikacije vozil zelo drugačne. Ker cestni vlaki delujejo globoko v oddaljenih regijah, morajo tovornjaki prevažati velike razdalje in obvladovati zelo zahtevne pogoje. Inženirska robustnost je tam absolutno ključnega pomena. Slovenija ima svojo individualnost. Eden izmed najbolj presenetljivih vidikov je relativno mlada zgodovina številnih prevoznih podjetij. Precejšnje število jih je bilo ustanovljenih konec osemdesetih let prejšnjega stoletja, pogosto so začeli le z nekaj tovornjaki. Številni od teh ustanoviteljev so še danes aktivni v svojih podjetjih. Svoja podjetja so zgradili od temeljev in so globoko čustveno povezani s tem, kar so ustvarili. Ta podjetniški duh se mi zdi resnično navdihujoč. Obstaja močan občutek lastništva, ponosa in dolgoročnega razmišljanja.«

Kako napredni pri nakupu gospodarskih vozil so slovenski prevozniki, če jih primerjate z vašimi izkušnjami s preostalimi trgov?

»Z operativnega vidika in vidika specifikacij vozil je Slovenija zelo usklajena s širšim evropskim trgom. Ne vidim večjih tehničnih razlik v primerjavi s sosednjimi

državami. Stranke delujejo v mednarodnem okolju in zahtevajo vozila, ki ustrezajo evropskim standardom učinkovitosti, varnosti in trajnosti.

Vendar pa opažam, da številni slovenski prevozniki še vedno raje sami vzdržujejo in servisirajo svoje tovornjake. Na drugih trgih vidimo jasen trend k vse večjemu sprejemanju servisnih pogodb. Vse več prevoznikov prepoznava prednosti zanašanja na naše strokovno znanje, strukturirane servisne procese in profesionalno upravljanje storitev za stranke. To jim omogoča, da se v celoti osredotočijo na svojo osnovno dejavnost – prevoz – medtem ko mi zagotavljamo maksimalno razpoložljivost in preglednost stroškov.

Navsezadnje je naše poslanstvo pri MAN-u na vseh trgih enako: poenostaviti poslovanje naših strank. Tega ne počnemo le z dobavo visokokakovostnih tovornjakov, avtobusov in kombijev, temveč tudi z zagotavljanjem močne poprodajne podpore, ki zagotavlja zanesljivo delovanje vozil. Ne glede na državo namreč vedno velja eno načelo – naše stranke ustvarjajo vrednost, ko njihova vozila delujejo, mi pa bomo ocenjeni po tem, kako uspešno poslujemo skozi celoten življenjski cikel vozila.«

Znamka MAN je bila v Sloveniji tradicionalno ena od vodilnih, ko pogledamo prodajo novih tovornih vozil. Kako načrtujete ta položaj povrniti in ohraniti tudi v prihodnjih letih?

»Zame uspeh temelji na nenehnih prizadevanjih in gradnji smiselnih, zaupanja vrednih odnosov z našimi strankami. Da bi ohranili vodilni položaj MAN-a v Sloveniji, se moramo osredotočiti predvsem na zadovoljstvo strank. V ekipi se pogosto pogovarjamo o tem, kako se lahko izboljšamo jutri, zato je zame pomembno, da nikoli ne mirujemo ali se ne zanašamo na obstoječi uspeh. Prizadevamo si biti najboljši partner za naše stranke, kar zahteva nenehna prizadevanja in uspešno izvedbo. Prvič, okrepili bomo odnose z našimi strankami s ponudbo prilagojenih paketov vozil in storitev, ki neposredno naslavlja njihove operativne potrebe. Drugič, še naprej bomo vlagali v odličnost poprodajnih storitev. V poslu s tovornjaki sta razpoložljivost storitev in hitra podpora prav tako pomembni kot sam izdelek. Z razširitvijo servisnih zmogljivosti, izboljšanjem razpoložljivosti delov in ponujanjem prilagodljivih vzdrževalnih pogodb lahko povečamo zvestobo strank in njihovo dolgoročno pripadnost. Tretjič, prihodnja konkurenčnost MAN-a bo močno odvisna od našega prehoda na trajnostni promet. Načrtujemo nadaljevanje aktivnega promoviranja naših električnih vozil, podporo slovenskim strankam z nasveti glede infrastrukture, možnostmi financiranja in implementacijo v praksi. Ne nazadnje bomo ohranili močno prisotnost na trgu s proaktivnimi prodajnimi aktivnostmi, digitalnimi orodji in tesnim sodelovanjem z našimi lokalnimi partnerji, da bi zagotovili, da MAN ostane prva izbira za slovenska prevozniška podjetja. Prepričani smo, da bo MAN s temi skupnimi prizadevanji ohranil svoj vodilni položaj in ga ohranil tudi v prihodnjih letih.«



Prizadevamo si biti najboljši partner za naše stranke, kar zahteva nenehna prizadevanja in uspešno izvedbo.



DOSEDANJA KARIERNA POT

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

Avtobusni segment se je v preteklem obdobju soočal s težavami pri dobavi komponent – MAN je bil zadnji dve leti zelo uspešen in je v Sloveniji močno povečal tržni delež, kaj pričakujete od tega segmenta v prihodnje?

»Zaradi covida in geopolitičnih vprašanj, kot je vojna med Ukrajino in Rusijo, smo se resnično soočili z velikimi izzivi, kot so motnje v dobavnih verigah in pomanjkanje komponent. Te težave smo obvladali in MAN se je v zadnjih dveh letih v Sloveniji izjemno dobro odrezal, saj je opazno povečal svoj tržni delež, kar dokazuje tako moč našega portfelja izdelkov kot zaupanje strank.

V prihodnje pričakujemo, da se bo trg po učinkih posebnih koncesij zmanjšal na normalno raven, in si bomo prizadevali, da bi MAN ohranil prvo mesto na splošno. Naša prednostna naloga bo ohraniti močan položaj s poudarkom na podpori strankam, zanesljivi dostavi in širitvi naše ponudbe avtobusov z nizkimi emisijami in električnih avtobusov, kjer vidimo dolgoročni potencial.«

MAN je bil dolgo poznan predvsem po težkih tovornih vozilih in avtobusih, v zadnjih letih pa je vse bolj uspešen tudi z dostavnikom TGE. Kako pomemben model vaše ponudbe je, tudi z vidika dobave vozil številnim lokalnim predelovalcem, ki opravljajo končno prodajo strankam?

»MAN TGE je absolutna zgodba o uspehu – na splošno, in v Sloveniji. Naš tržni delež smo povečali na 7,5 % in še vedno raste iz leta v leto, številne obstoječe stranke pa se vračajo za drugi ali tretji nakup. TGE je v zadnjih letih postal vse

pomembnejši del našega celotnega portfelja. Letos praznuje 10. obletnico. Čeprav je MAN tradicionalno močno povezan s težkimi tovornjaki in avtobusi, nam uspeh TGE-ja omogoča, da pokrijemo veliko širši nabor transportnih rešitev in dosežemo nove skupine strank.

V Sloveniji opažamo visok delež tako standardnih vozil TGE kot tudi vozil, ki se prodajajo s platformami za nadaljnjo predelavo s strani lokalnih slovenskih izdelovalcev nadgradenj. S tega vidika ima TGE strateško vlogo. Ponuja prilagodljivost, močno tehnično združljivost in zanesljivo osnovno vozilo za široko paleto uporabe – od dostavnih in servisnih vozil do specializiranih predelav za gradbeništvo, komunalne storitve, gasilce ali rešitve za avtodome.

Tesno sodelovanje z lokalnimi partnerji je ključnega pomena. Z zagotavljanjem zanesljive dobave, jasne podpore in skupnih tržnih prizadevanj ustvarjamo vrednost tako za MAN kot za slovenska podjetja, ki dodelujejo vozila.«



Z operativnega vidika in vidika specifikacij vozil je Slovenija zelo usklajena s širšim evropskim trgom.

Kako priljubljene so servisne pogodbe pri vaših strankah – ali opažate trend, da se vedno več prevoznikov odloča za te storitve z vidika zagotavljanja bolj predvidljivega poslovanja in finančnega toka podjetja?

»Servisne pogodbe so v zadnjih letih postale vse bolj priljubljene med našimi strankami. Seveda so predvidljivi stroški vzdrževanja in denarni tok ključne prednosti, ki jih stranke dobijo pri odločitvi za pogodbo.

Zaradi strokovnega znanja in večje kompleksnosti tovornjakov opažamo večji delež vozil, ki se

servisirajo v naših in partnerskih delavnicah. Poleg tega s sklenitvijo servisne pogodbe prejmejo tudi cenejšo garancijo in kritje za morebitne posege ali vleko vozila v tujino.

Za vsako stranko si prizadevamo skleniti pogodbo, ki najbolje optimizira njeno poslovanje in zmanjšuje skupne stroške lastništva njenega vozila MAN, kar je pravzaprav obljuba naše blagovne znamke.«

Transportni sektor je tesno povečan s stroškovno učinkovitostjo, zato ne preseneča, da se alternativne pogonske rešitve pri tovornjaki uveljavljajo zelo počasi, saj njihovi ekonomski računi še niso pozitivni. Kakšen je vaš pogled na razvoj alternativnih pogonskih rešitev, se je Evropa prenašla, in kaj bi morale še storiti države?

»Evropa je bila zagotovo pionir pri uvajanju ambicioznih ciljev za zmanjšanje emisij in shem spodbud za alternativne pogonske sklope, s čimer je pospešila tehnološki razvoj v celotni panogi. Vendar pa je praktično uvajanje na terenu – tudi tukaj v Sloveniji – pogosto počasnejše, zlasti na trgih, kjer so infrastruktura in podporni programi še vedno omejeni. Hkrati MAN opaža stalno naraščajoče povpraševanje po električnih tovornjaki po vsej Evropi in prepričana sem, da bo ta prehod pridobil zagon tudi v Sloveniji. Prometni sektor je močno odvisen od stroškov in učinkovitosti, zato lahko visoke začetne naložbe in še vedno razvijajoča se polnilna infrastruktura otežijo prehod na električne rešitve.

Kljub temu je ključnega pomena, da se upoštevajo skupni stroški lastništva in ne le nakupna cena. Kljub višjim začetnim kapitalnim izdatkom so lahko obratovalni stroški električnih tovornjakov v nekaterih primerih uporabe že nižji. V Nemčiji so na primer električni tovornjaki oproščeni cestnin, več držav EU pa ponuja znižane ceste. V kombinaciji

Slovenija ima svojo individualnost – to je relativno mlada zgodovina številnih prevoznih podjetij.

z nižjimi stroški vzdrževanja in večjo energetsko učinkovitostjo to pomeni, da so lahko električni tovornjaki na relacijah med 50 in 350 kilometri že varčnejši od dizelskih vozil.

Ponosna sem, da lahko povem, da imamo vrhunski izdelek, ki ga stranke lahko preizkusijo, in prepričana sem, da je le vprašanje časa, kdaj bo Slovenija sledila drugim evropskim državam pri pospeševanju prehoda na tehnologije tovornjakov z ničelnimi emisijami.

Z vidika MAN-a ostajamo zavezani ponujanju celotnega portfelja – od konvencionalnih dizelskih do električnih in vodikovih rešitev – hkrati pa podpiramo naše stranke pri sprejemanju dobro informiranih in ekonomsko utemeljenih odločitev pri prehodu na bolj trajnostni prevoz.«

Ali načrtujete v prihodnosti slovenskim strankam ponuditi nove proizvode oziroma dodatne storitve?

»Kot veste, smo pred kratkim predstavili nov motor D30 za vlačilce, ki prinaša izjemno pozitivne izkušnje, tako na novinarskih preizkusih kot tudi po prvih izkušnjah strank v Sloveniji, ki ta vozila uporabljajo že nekaj mesecev. Naša električna ponudba zajema vse težnostne razrede, najnovejši eTGL pa zdaj dopolnjuje ponudbo, poleg večjih modelov eTGS in eTGX. Na področju avtobusov smo na sejmu Busworld v Bruslju predstavili naš električni turistični avtobus e-Coach, ki bo pripravljen za prodajo leta 2026. Na področju upravljanja storitev za stranke bomo vlagali v povečanje zmogljivosti servisne mreže MAN, da bi še izboljšali našo podporo strankam. Naš cilj je biti številka 1 na trgu. To bo zahtevalo nenehne naložbe, ki smo jih pripravljeni sprejeti. Ob tem bi se rada zahvalila vsem strankam za nenehno zaupanje in sodelovanje.«





Prigo opozarja: prihaja obvezna vgradnja tahografov v kombije

S 1. 7. 2026 se za lastnike, podjetnike in voznike kombijev v Evropski uniji odpira nova faza uveljavitve cestnoprometne zakonodaje: obvezna vgradnja pametnih digitalnih tahografov tudi v lahka gospodarska vozila med 2,5 in 3,5 t pri čezmejnem prevozu blaga ali opravljanju transportnih storitev za plačilo.

Doslej so bili pametni digitalni tahografi obvezni predvsem za težka tovorna vozila nad 3,5 t, avtobuse in nekatere druge skupine. Z novimi pravili pa so se pravila razširila tudi na **lahka gospodarska vozila - kombije**, pod pogojem da se uporabljajo v **čezmejni gospodarski rabi**. Nova uredba med drugim pravi:

- Od 1. julija 2026 bodo morali biti vsi kombiji in lahka gospodarska vozila med 2,5 in 3,5 t, ki opravljajo **mednarodni prevoz za plačilo ali kabotažo**, opremljeni s **smart tahografo** 2. generacije.
- Pravilo izhaja iz **Uredbe (EU) št. 165/2014** v povezavi z **Mobility Package I** ter dopolnjuje

KAJ JE TAHOGRAF IN ZAKAJ JE POMEMBEN?

Tahograf je **elektronska naprava**, ki avtomatsko meri in beleži čas vožnje, čas počitka, hitrost in prevoženo razdaljo. Njegova glavna naloga je **zagotoviti varnost na cestah, preprečevati kršitve delovnih časov in počitkov ter omogočati preglednost pri nadzoru delovanja voznikov in podjetij**. Nova generacija »smart« tahografov (2. generacija) beleži dodatne podatke in omogoča boljše orodje za organe nadzora.



obstoječa pravila o času vožnje in počitka iz Uredbe (EU) št. 561/2006.

- Tahografi morajo biti **pravilno vgrajeni, servisirani** in njihovi podatki se morajo redno prenašati ter hraniti, pri čemer so nadzor nad tem pristojni organi držav članic.

Menjava in vgradnja pametnih tahografov v kombije predstavlja pomemben korak k sodobnejšemu, bolj poštenemu in varnejšemu cestnemu transportu v EU. **Za slovenske prevoznike in voznike** kombijev prinaša tako **obveznosti** – vgradnja naprav, spremembe pri planiranju dela in spoštovanju delovnih časov, kot tudi **priložnosti za učinkovitejše poslovanje** in večjo skladnost s pravili evropskega trga, saj bodo **podjetja tudi precej pridobila**:

- **Večja preglednost tržišča** in poštena konkurenca: enaka pravila za velike in male operaterje.
- **Večja varnost voznikov**, saj sistem zmanjšuje prekoračitve časa vožnje in utrujenost na cesti.
- **Digitalizacija in razvoj logističnih rešitev** – pametni tahografi omogočajo zbiranje podatkov, ki so lahko koristni za planiranje in nadzor prevoznikov.

Koliko kombijev imamo v Sloveniji?

Slovenija ima po podatkih **Statističnega urada RS** konec leta 2024 skoraj **1,8 milijona registriranih vozil**. Med njimi je okoli **300.000 »lahkih gospodarskih vozil« do 3,5 t**, v katere spadajo

“

S 1. 7. 2026 pametni tahografi postanejo obvezni tudi za kombije 2,5–3,5 t največje dovoljene mase v mednarodnih prevozi.

kombiji in dostavna vozila (podatki vključujejo vse take kategorije vozil). Dodaten vpogled v trende kaže, da se je v **letu 2025 število novih registracij lahkih gospodarskih vozil do 3,5 t v Sloveniji** znižalo na okoli 7.144 vozil, kar pomeni – 17 % glede na leto prej. Dolga tradicija uporabe lahkih dostavnih vozil v podjetjih, obrteh in logistiki pomeni, da bo omenjena regulativna sprememba vplivala na velik del transportnih operaterjev in samostojnih podjetnikov.

Kaj to pomeni za voznike in podjetja?

1. Tehnična in administrativna priprava

Podjetja in vozniki morajo pravočasno



Tahografi morajo biti pravilno vgrajeni, servisirani, njihovi podatki se morajo redno prenašati ter hraniti.

POOBLAŠČENA DELAVNICA ZA TAHOGRAFE

- Svetovanje in izobraževanje o uporabi tahografov
- Vgradnja in menjava tahografov
- Servis tahografov
- Kontrola vseh vrst tahografov in omejilnikov hitrosti
- Daljinski prenos in obdelava podatkov iz kartice voznika in naprave vozila



Prigo tehnični pregledi d. o. o.
T: 031 80 80 70
E: tahografi@prigo.si
W: www.prigo-tehnicni.si

zagotoviti vgradnjo pametnih tahografov v vsa primerna vozila, ki bodo opravljala čezmejni prevoz za plačilo, **urediti prenos in obdelavo podatkov iz tahografov** ter preveriti, **ali so vozniki ustrezno usposobljeni za upravljanje in rokovanje z njimi**.

Podjetja se bodo pri tem prvič soočala z administrativno kompleksnostjo ter se nujno prilagoditi v poslovnih procesih (pravilno branje in hrambo podatkov, izobraževanje osebja).

2. Spoštovanje pravil delovnega časa in počitkov
Z vstopom kombijev v sistem tahografov bodo na kombije enako kot na težka vozila razširjena pravila, **ki urejajo čas vožnje in obvezne počitke, maksimalne dovoljene dnevne in tedenske ure vožnje ter evidenco o delu in mirovanju**. Vozniki kombijev bodo morali tako skrbno planirati svoje poti in počitke saj niso več izjema pri preverjanju skladnosti s pravili.

Kaj pa nadzor in kazni?

Neupoštevanje regulative lahko pomeni tudi precej visoke globe in sankcije v različnih državah EU. Po nekaterih ocenah bi bile globe lahko do približno 1.500 € ali več ob inšpekcijskem nadzoru v posameznih državah EU, kršenje predpisov pa lahko prinese tudi dodatne kazni ali zahteve za takojšen popravni ukrep.



ŽIVLJENJE Z ZVEZDO.

37 let zaupanja v Mercedes-Benz Trucks.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Primopredaja novih tovornjakov Mercedes-Benz Actros L ProCabin podjetju Štempihar transport - zvestoba zvezdi, ki traja že od peskovnika



Podjetje Štempihar transport iz Šenčurja, eden prepoznavnejših slovenskih logističnih ponudnikov, je v svojo floto prevzelo nove tovornjake Mercedes-Benz Actros L ProCabin. S tem so okrepili vozni park, ki danes šteje 42 vozil. Primopredaja nadaljuje tradicijo, ki traja že od ustanovitve podjetja – tradicijo zvestobe znamki Mercedes-Benz in prepričanja, da je zanesljivost temelj profesionalnega transporta.

Zgodba podjetja Štempihar transporta se skoraj vzporedno prepleta z razvojem znamke Mercedes-Benz. Ustanovitelj Slavko Štempihar je svoj prvi "volan" prijel pri štirih letih – v peskovniku, kjer se je igral z mercedesovim tovornjakom. Danes, 37 let pozneje, vodi podjetje s 55 zaposlenimi, 42 vozili in jasno vizijo: ponujati zanesljive, sodobne in stroškovno učinkovite transportne rešitve.

Od enega tovornjaka do celostnega logističnega ekosistema

Ko je Slavko Štempihar pred 37 leti ustanovil podjetje Štempihar transport, je imel eno samo vodilo – zanesljivost. Začel je z enim tovornjakom Mercedes-Benz, ki je postal temelj njegovega poslovanja. Danes, po več kot treh desetletjih, vozi po cestah več kot 40 zvezd – vozil Mercedes-Benz Trucks, ki so sinonim za kakovost, varnost in inovacije.

Začetki so bili skromni, a odločni. Po prvih letih je podjetje raslo sistematično: leta 1994 je vozni park štel tri vozila, kmalu zatem pa so tovornjaki prvič dobili prepoznavno zunanjo podobo, ki je utrdila ime Štempihar transport na evropskih cestah.



Prelomnica je nastopila leta 2007, ko je podjetje v Šenčurju zgradilo lasten transportno-logistični center. Na približno 15.000 m² so uredili poslovne prostore, servisne delavnice, skladišča, parkirišča za tovorna vozila, tovorno pralnico in dizelsko črpalko. Takšna infrastruktura ni le skupek objektov, temveč natančno zasnovan sistem procesov, ki omogoča varno, pravočasno in učinkovito premikanje blaga in vozil. S tem je Štempihar transport iz prevoznika prerasel v celostnega logističnega partnerja.

37 LET ZVEZDE: zvestoba, ki ustvarja rezultate

Slavkova prepoznavna zvestoba zvezdi ni zgolj čustvena, temveč globoko poslovna. Enoten vozni park Mercedes-Benz podjetju že desetletja omogoča nižjo porabo goriva, enostavnejše in stroškovno učinkovito vzdrževanje, najvišjo raven varnosti, predvidljive stroške in visoko preostalo vrednost vozil.



»Z Mercedes-Benzom smo povezani od nekdaj. Nekako smo se razvijali skupaj – znamka s tehnologijo in inovacijami, mi pa s kilometri, vztrajnostjo in ljubeznijo do volana. Ta pot je bila vedno skupna,«

poudarja ustanovitelj Slavko Štempihar.

Novi **Actros L ProCabin** te standarde dviguje še višje – z izjemno aerodinamiko, naprednimi asistenčnimi sistemi, vrhunskim udobjem in učinkovitostjo, ki je v času strožjih regulativ in vse nižjih marž v mednarodnem transportu ključnega pomena.

Podjetje vsaka dva meseca v floto doda nov tovornjak, letno opravi več kot petnajst tisoč relacij in dnevno ustvari okrog 25.000 kilometrov. Ob tem družinsko podjetje že sistematično vključuje naslednjo generacijo vodstva – Slavkovega sina Luko Štempiharja, ki združuje praktične izkušnje profesionalnega voznika s sodobnimi znanji logistike ter že vrsto let aktivno soustvarja razvoj podjetja. Primopredaja novih Actrosov tako ni zgolj razširitev flote, temveč poklon tradiciji, dokaz neprekinjenega zaupanja in jasn pogled v prihodnost.

PERSPEKTIVA LASTNIKA:

poraba, kakovost in zanesljivost, ki gradijo zaupanje

Za Slavka Štempiharja zanesljivost ni zgolj beseda, temveč poslovna filozofija. Sedemintrideset let zaupanja v zvezdo pomeni sedemintrideset let uspešnega poslovanja – in zgodba se nadaljuje s štirimi novimi Actrosi L ProCabin, ki bodo dodatno utrdili položaj podjetja na trgu.



»Že od prvega dne sem zaupal Mercedes-Benzu – in to zaupanje se nam je vseh teh 37 let vedno znova obrestovalo. Zanesljivost teh tovornjakov mi je omogočila, da sem podjetje gradil brez skrbi in se posvečal temu, kar je res pomembno: našim strankam in rasti podjetja.«

Slavko Štempihar

»Moja zvestoba zvezdi ni samo čustvena, temveč globoko poslovna. Kamioni Mercedes-Benz se ne kvarijo, poraba je nizka, stroški vzdrževanja so predvidljivi, preostala vrednost pa ostaja visoka. Enoten vozni park nam že desetletja omogoča učinkovito delo, enostavno servisiranje in popoln nadzor nad stroški – kar je v naši panogi ključno za dolgoročno uspešnost.«

»Najpomembnejše pa je zaupanje: ko partnerji vidijo naš urejen, sodoben vozni park, je takoj več zaupanja v roke, ki držijo volan in v procese, ki stojijo za to vožnjo. To nas je skozi leta večkrat pripeljalo do novih priložnosti.«



ZVEZDA V KABINI: izkušnja voznika

V svetu profesionalnih voznikov štejejo podrobnosti: ergonomski sedež, odlična preglednost, intuitivna elektronika in tišina v kabini po dolgih urah na cesti. Pri podjetju Štempihar transport se zavedajo, da zadovoljni vozniki pomenijo varnejšo, učinkovitejšo in zanesljivejšo izvedbo prevozov, zato sistematično vlagajo v vozila, ki postavljajo nove standarde udobja.

Štempiharjevi vozniki poudarjajo, da je novi Actros L ProCabin med najboljšimi, kar so jih kdaj vozili: **»Ko sediš v novem Actrosu, veš, da voziš najboljše, kar ponuja trg. Kabina je prostorna, izjemno tiha, tehnologija intuitivna, vožnja pa udobna kot še nikoli.«**

Za podjetje Štempihar transport se ta odločitev odraža dvojno: v višjem zadovoljstvu voznikov ter v nižjih stroških in manj nepredvidljivih postankih, kar je ključno pri izpolnjevanju strogih časovnih okvirov sodobne logistike.

POGLED NAPREJ: zvezda ostaja smer

Leto 2026 prinaša nadgradnjo poslovnega objekta in nove tovornjake Actros L ProCabin – logičen korak v smeri še večje učinkovitosti in udobja voznikov, hkrati pa signal partnerjem, da Štempihar ostaja zaveznik rasti. **Sedemintrideset let po prvem zagonu motorja ostaja ena resnica nespremenjena: zanesljivost je največja vrednost v transportu.**



»Ceste se spreminjajo, zahteve rastejo, tehnologija napreduje – naša naloga pa ostaja ista: izpolniti obljubo. In z zvezdo na čelu nam to uspeva,«

skleneta Luka in Slavko Štempihar, ko se nad Šenčurjem že rišejo sledi novih poti.

Če se bomo v logistiki zadovoljili s povprečjem, nas bo trg prehitel.

8.–10. april 2026

GH Bernardin, Portorož

Ko stroški rastejo, marže padajo in naročniki zahtevajo več, ni več dovolj, da delamo kot včeraj.

Kako z boljšo preglednostjo, sodobnimi tehnologijami in pravimi partnerstvi povečati odpornost, izboljšati učinkovitost ter ohraniti konkurenčnost?

Na enem mestu:

- TelematicsCEEurope conference & expo
- Poslovni B2B sestanki
- Mladi perspektivni kadri in mednarodni študentski hekaton
- 800+ managerjev, odločevalcev in logističnih strokovnjakov iz 25+ držav



Ne čakajte, da vas trg prehit. Prijavite se zdaj.

Za zveste bralce: **10% popust** s kodo **TL10**



logisticnikongres.si

Diamantni sponzor:

Zlati sponzorji:



Srebrni sponzorji:



Generalni sponzor mednarodnega hekatona:

Partnerji kongresa:

Glavna medijska partnerja:

Organizator:



Lahki in srednje teški na našem trgu



Znamka Isuzu svoja vozila prodaja v več kot 150 državah, vodilna pa je na trgih več kot 30 držav. Pri tej znamki ne izdelujejo samo avtomobilov in gospodarskih vozil, ampak so eden izmed največjih svetovnih proizvajalcev dizelskih motorjev, saj so jih od leta 2009 izdelali več kot 21 milijonov. Njihovi motorji med drugim poganjajo vozila proizvajalcev Renault, Opel in General Motors.

TEKST E. Šterbenk | FOTO E. Šterbenk, Isuzu

Čepprav so v podjetju Isuzu (ustanovljeno leta 1916) na Japonskem prvi začeli izdelovati vozila na dizelski pogon, so bila doslej gospodarska vozila te znamke v Sloveniji slabo poznana. V naši reviji smo pisali predvsem o njihovih poltovornjakih, tokrat pa prvič širše predstavljamo gospodarska vozila – zastopnik v Sloveniji je celjski Fri-Mobil. Tovornjaki Isuzu se začenjajo z razredom največje dovoljene mase 3,5 tone (serija N) in prvi takšen mali dostavnik je bil leta 1959 predstavljen Isuzu Elf. Leta 2006 so predstavili šesto generacijo te uspešne serije, ki je segala do največje dovoljene mase 7,5 tone. Srednje teški tovornjaki Isuzu so poimenovani serija F (10-14 ton NDM). Prvega predstavnika te serije so na trg poslali leta 1966,

leta 2007 pa šesto generacijo. Navadno so bile premiere novih modelov serije F leto do dve za modeli serije N. Po več kot desetletju in pol (leta 2025) so prvič hkrati med kupce poslali obe prenovljeni seriji – torej vozila od 3,5 do 14 ton NDM. V okviru serije N ponujajo modele M21 in M27 z NMD 3,5 t, NMD modela M29 je 6 ton, M30 pa 7,5 tone. Serija F prihaja v štirih NDM, in sicer: 10, 11, 12 in 14 ton.

Nove kabine za višjo stopnjo udobja in varnosti

Pri obeh serijah gre za tovorna vozila s trambus kabinami, katerih osnova so močne lestvaste šasije. Ravno kabinam so namenili največji poudarek, saj so jih temeljito posodobili, tako z zunanje kot

tovornjaki Isuzu



“

Pri Isuzuju so leta 2025 predstavili že sedmo generacijo lahkih in srednje težkih tovornjakov serij N in F.

notranje strani. Prednji del so oblikovali po vzoru pred tem predstavljenega pick-upa D-Max, kar je v skladu z novo Isuzujevo zunanjo podobo, imenovano World Cross Flow. Upoštevali so sodobne oblikovne trende, želje in zahteve kupcev in varnostne predpise. Slednji so vzrok, da so manjše kabine na sprednjem delu podaljšali za 29 cm, da bolje absorbirajo trke s pešci (v skladu z varnostno uredbo GSR-B II za vozila N1). Na voljo so štiri kabine: širina za najmanjše, 3,5-tonske modele znaša 1.815 mm za, 6-tonski modeli imajo kabino

Nova sta armaturna plošča in večfunkcijski volan s premerom vsega 382 mm (pri seriji N).



Bežno smo preizkusili model M27 z najkrajšo medosno razdaljo in 5-stopenjskim ročnim menjalnikom.



Za pogon Isuzujevih tovornjakov največje dovoljene mase od 3,5 do 14 ton so na voljo trije motorji. 1,9- in 3,0-litrski, 5,2-litrski pa prihaja v različicah s 140 in 177 kW.

širine 2.040 mm, na 7,5-tonske modele in celotno serijo F pa montirajo 2.195 mm široke kabine. Tako z oblikovnega vidika kot vidika varnosti so pomembni novi LED-žarometi, v katere so integrirani tudi smerni kazalci in meglenke. Pri seriji F so v tehnologiji LED tudi zadnje luči, pri seriji N pa je to opcija. Znotraj so vgradili nove večfunkcijske volane (premera 382 mm za serijo N in 440 mm za serijo F) in armaturne plošče. Te so kombinacija analognih instrumentov in 7-palčnega zaslona. Desno od volana je zaslon za infotainment, velikosti 6,2 ali 6,8 palca. Sedeži omogočajo več nastavitev, dodali so še nekaj predalov. Raven varnosti so prav tako opazno zvišali, saj so vgradili vse obvezne in številne dodatne sisteme oziroma pomočnike. Ti voznika opozarjajo ob nenamernem zapuščanju voznega pasu, samodejno zavirajo ob nevarnosti trčenja v oviro (sistem zviranja v sili prepozna tudi pešce). V primeru nevarnosti trčenja sistem prepreči tudi speljevanje, opozarja na bližino vozil pred nami,

Več motorjev in menjalnikov ter nov 2-sklopčni 9-stopenjski avtomatiziran menjalnik

Najmanjši motor za modele M 21 prostornine 1,9 litra razvije 88 kW (120 KM) moč do pogonskih koles prenaša 6-stopenjski avtomatski menjalnik. M27 poganja 3-litrski (prav tako) 4-valjni motor, moč pa prenaša ročni 5-stopenjski ali nov 2-sklopčni 9-stopenjski avtomatiziran menjalnik ISIM. S tem menjalnikom so izboljšali zmogljivosti in obenem zmanjšali porabo goriva. Enak pogonski sklop je mogoče dobiti v modelih M29 in M30, a lahko kupec ob 3-litrskem motorju izbere tudi 6-stopenjski ročni menjalnik. Pri modelu M 30 je ob 3-litrskem na voljo še 5,2-litrski motor moči 140 kW (180 KM) v paru s 6-stopenjskim ročnim ali avtomatiziranim menjalnikom. Enak pogonski sklop, a s povečano močjo 177 kW (240 KM) je namenjen modelom F 10, 11, 12 in 14.

Številne možnosti

Že pri pogonskih sklopih se vidi, da je na voljo več variant. Dodatno je mogoče pri lažjih različicah naročiti na primer močnejši diferencial, ali pogonsko premo z enojnimi kolesi. Pri seriji F je na voljo klasično ali zračno vzmetena zadnja prema, nadalje je mogoče izbirati med različnimi medosnimi razdaljami, tudi širina kabin ni zabetonirana, na voljo pa je še podaljšana kabina za posadko.

Presenetljivo udobje

Že ko sem lahko zelo na široko odprl vozniška vrata, sem bil zadovoljen. Pod njimi je široka in relativno nizko postavljena stopnica, na stebričku A pa močan ročaj, in oba sta zaslužna za lahkotno vstopanje. Če s tem tovornjakom dostavljate pakete, se z vstopanjem in izstopanjem zlepa ne boste utrudili. Sedež ni vzmeten, je pa zaradi tega dokaj nizko

postavljen. Kljub temu je deloval dokaj udobno, predvsem pa mi je nudil čisto dovolj prostora. Volan je dovolj nastavljiv, da sem zlahka našel dober položaj za volanom. Čeprav je na prvi pogled kabina majhna, me je njena prostornost presenetila. Seveda ob zunanji širini dobrega 1,8 metra ne ponuja čudežev, je pa vzdolžnega prostora čisto dovolj. Ob voznikovem je še dvojni sopotniški sedež, a če na njem sedita dve osebi, je v kabini gneča. Takrat pridemo do zadrege, kam dati (pozimi) oblačila in druge stvari, ki jih imamo s seboj. Na stropu desno od voznika je kavelj, na katerega lahko obesimo vetrovko ali bundo. Nad vetrobranskim steklom sta dva predala, in prav tako na vratih. Tja zlahka odložimo dokumente, ki jih moramo imeti s seboj, pogrešam pa kakšne večje predale.

Adventni koledar

Tovornjake s kabinami trambus, ki jih ni bilo mogoče dvigniti, so nekateri zaradi številnih odprtih, ki so jih imeli, da so vozniki in avtomehaniki prišli do vitalnih delov, imenovali adventni koledar. Za osnovno vzdrževanje je dostop do motorja mogoč skozi loputo pod prednjim sedežem. Na levi strani armaturne plošče je skrita posoda za zavorno olje, na desni za tekočino za pranje stekel, za kabino pa je raztezna posoda za hladilno tekočino. Za morebitna večja popravila pa kabino v servisu znajo dvigniti.

Kultivirana motor in menjalnik

Ob mojem obisku je bila temperatura malce pod 0 °C, motor je hipoma stekel ob komaj zaznavnem mrmranju. Vsaj takoj po vžigu sem pričakoval nekaj dizelskega hrupa, a ga ni bilo. Ko sem zaprl vrata kabine, je bila raven hrupa tudi nižja, kot sem pričakoval, o vibracijah pa ni bilo duha ne sluha. Žal sem lahko neregistrirano vozilo samo malo premikal po dvorišču – ravno toliko, da sem občutil, da podvozje ni preveč trdo, čeprav je bil keson prazen. Občutek na plinski stopalkah za sklopko in plin je dober in voznik speljevanje lepo



Največja novost je 9-stopenjski dvosklopčni avtomatiziran menjalnik.

Za ročico menjalnika sta stikali za ročno zavoro in pomoč pri speljevanju v klanec.



Digitalno vzvratno ogledalo je zelo praktična rešitev.



kontrolira. Prestavna razmerja so tako stopnjevana, da je treba za speljevanje tudi pri praznem vozilu pretakniti v prvo prestavo. Pri petstopenjskem ročnem menjalniku je namreč direktna četrta prestava, peta pa je overdrive. Motor je prožen in lepo vleče že skoraj pri prostem teku.



KRATEK (SKORAJ) STATIČNI PREIZKUS MODELA M27

V Celje so nas povabili, da se malo bolj podrobno seznanimo z modelom M27, ki so ga že prodali kupcu. Šlo je za različico z najkrajšo 2,4-metrsko medosno razdaljo in z ožjo kabino. Oblika je zanimiva in sveža, a pri tem vemo, da imajo vsake oči svojega malarja. Meni je na pogled skladnejša večja kabina, a pri gospodarskih vozilih je na prvem mestu uporabnost.



Dvojni sopotniški sedež dvignemo in že zlahka dostopamo do zgornjega dela motorja.

Tovornjak v pomanjšanem merilu

Vozilo klasične tovornjaške konfiguracije z dvema togima osema (prednja je kolenasta z močnim prečnim stabilizatorjem) vozi na parabolinih vzmeteh s teleskopskimi blažilniki. Motor je pod kabino, kar omogoča daljši tovorni prostor ob krajši medosni razdalji. Prav tako kot veliki bratje ima M27 dva akumulatorja – 24-voltna električna napeljava. Masa šasije s kabino z voznikom (75 kg), orodjem in s polnim rezervoarjem goriva znaša malo manj kot 2.500 kg. Torej lahko nosi dobro tono – a pri tem je treba odšteti težo

nadgradnje. Krepka šasija je izdelana iz 180 mm visokih, 65mm širokih in 4 mm debelih jeklenih profilov, na pogonski zadnji osi pa sta dvojni kolesi s pnevmatikami dimenzij 205/75 R 16C. Enakih dimenzij sta tudi prednji pnevmatiki. Zaradi ozke kabine in kratke medosne razdalje je ta tovornjak idealen za ozke mestne ulice, zato ga bodo verjetno veseli v starih mestnih središčih. Čeprav sem bil prepričan, da ima majhen obračalni krog, me je njegov majhen premer vseeno prijetno presenetil. Pa še nečesa ne smemo pozabiti: pri tako majhnih gospodarskih vozilih nismo vajeni, da bi imela motorno zavoro, a Isuzu jo ima (aktiviramo jo z desno obvolansko ročico) in na ta način je obraba zavornih ploščic štirih ventiliranih kolutnih zavor manjša.

S časom naprej

Mali tovornjak je imel tudi lepo mero varnostne in druge opreme, ki sem jo opisal v preglednem delu članka. Že prej opisana armaturna plošča je prijetna na pogled in pregledna. Pri ročici menjalnika, katerega ročica gladko in lahkotno teče, sta stikali za električno ročno zavoro in za pomoč pri speljevanju v klanec. V zadnji steni kabine je vgrajeno okno, a pogled nazaj je onemogočen zaradi ponjave. Tovornjak vseeno ima sredinsko notranje vzvratno ogledalo kot osebni avtomobili, le da se slika nanj prenaša z vzvratne kamere. Isuzu, ki smo ga pbljiže spoznali, je imel še odgon moči iz menjalnika. Ta se aktivira s pritiskom na gumb, hitrost vrtenja motorja pa reguliramo z gumbom ročnega plina. Po prvem srečanju s tem malim tovornjakom mi je jasno, da ni naključje, da kupce najde po vsem svetu in verjamem, da jih bo tudi pri nas.



Kabina je nizka, zato je vstopanje ob močnem ročaju na stebričku A enostavno.

OSNOVNI TEHNIČNI PODATKI SERIJA N

Model	M21	M27	M29	M30
NDM (kg)	3.500		6.000	
Prostornina motorja (ccm)	1.899	2.999		2.999
Največja moč (kW/Km)	88/120	110/150		110/150
Največji navor (Nm)	320	375		510
Menjalnik	6 avtomatski	9 avtomatiziran ali 5 ročni	9 avtomatiziran ali 6 ročni	9 avtomat. ali 6 roč.
Medosne razdalje (m)	2,5/2,8/3,3		2,8/3,3	2,8/3,3/3,8/4,4

SERIJA F

Model	F10	F11	F12	F14
NDM (kg)	10.000	11.000	11.990	14.000
Prostornina motorja (ccm)	5.193			
Največja moč (kW/Km)	177/240			
Največji navor (Nm)	765			
Menjalnik	6-stopenjski avtomatiziran ali 6-stopenjski ročni			
Medosne razdalje (m)	3,4/3,7/4,0/4,6/4,9	3,4/3,7/4,0/4,6/4,9		3,7/4,0/4,6/4,9/5,3

V avtoprevozništvu stroški začeli močno prehitevati cene prevozov

Ob vseh problemih, o katerih smo pisali v prejšnjih številkah *Transporta*, se je v zadnjem času izrazito povečal tudi razkorak med rastjo prevoznih stroškov in rastjo cen voznin. Medtem ko so se stroški v povprečju v letu dni dvignili za skoraj 10 odstotkov, pa naročniki prevozov zavračajo kakršno koli povišanje (beri: usklajevanje) prevoznih storitev.

TEKST Janez Kukovica | **FOTO** Depositphotos

Vsekciji za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije so zato zagнали 'kampanjo' obveščanja svojih članov o omenjenem problemu, pri tem pa opozorili na izredno pomembnost stalnega spremljanja gibanja cen vhodnih stroškov, ki neposredno vplivajo na oblikovanje lastne cene prevoznih storitev in na ekonomsko vzdržnost poslovanja v dejavnosti cestnega transporta.

V zadnjem obdobju smo priča opaznim podražitvam ključnih stroškovnih postavk, izmed katerih sekcija posebej izpostavlja rast cen osnovnih sredstev (osnovnih sredstev, rezervnih delov, stroškov vzdrževanja), povečevanje stroškov dela, višje stroške zavarovanj ter nihanje in rast cene goriva. Glede na svetovne geopolitične razmere (predvsem zaradi zalivske vojne) pa je mogoče pričakovati, da bodo cene goriv v prihodnje še dramatično poskočile.

Naročniki bi še kar nižali cene prevozov

Kljub vseh tem neugodnim okoliščinam, ki ta čas krojijo avtoprevozniško poslovno okolje, pa sekcija zaznava vedno hujše pritiske naročnikov na prevoznike za ohranjanje ali celo zniževanje cen prevoznih storitev. Takšni pritiski pogosto postavljajo prevoznike v podrejen položaj v pogodbenih razmerjih. Ti so namreč zaradi tržnih razmer, odvisnosti od večjih naročnikov ali dolgoročnih poslovnih povezav pogosto prisiljeni sprejemati pogodbene pogoje, ki ne omogočajo pokrivanja dejanskih stroškov prevoza.



V zadnjem obdobju smo priča opaznim podražitvam ključnih stroškovnih postavk.

Zato želi sekcija v svoji kampanji obveščanja obvestiti tudi 'zunanjo javnost', in sicer s sporočilom, da takšna praksa ni dopustna, saj dolgoročno ogroža gospodarsko stabilnost prevoznikov, varnost izvajanja transportnih storitev ter celotno vzdržnost transportne dejavnosti.

Opora v zakonu

Sekcija svoje člane posebej opozarja tudi na zakonsko določbo iz 110.c člena Zakona o prevozihi v cestnem prometu, ki ureja vpliv spremembe cene energentov na ceno prevoznine. Ta del člena pravi, da se v primeru, če se cena energenta, ki ga uporablja prevoznik, poviša (ali zniža) za 10 odstotkov, prevoznina poveča (ali zniža) za tri odstotke od prvotno dogovorjene cene.

Navedena določba prevoznikom daje pravno podlago za ustrezno prilagoditev cene prevoza ob večjih spremembah cen energentov, zato je pomembno, da so prevozniki z njo seznanjeni in jo po potrebi tudi uveljavljajo v poslovnih razmerjih z naročniki.

Da bi lahko bili pri uveljavljanju te zakonske možnosti uspešnejši, pa jim sekcija daje še nekaj priporočil glede vodenja stroškov in sklepanja pogodb z naročniki prevozov. In sicer svetuje, da redno spremljajo in analizirajo stroške poslovanja, pri oblikovanju cen prevozov upoštevajo vse relevantne stroškovne postavke, v pogodbe z naročniki vključujejo določbe o usklajevanju cen (npr. zaradi sprememb cen goriva ali drugih ključnih stroškov), ne sprejemajo cen, ki ne pokrivajo realnih stroškov izvajanja prevoza, ter skrbijo za pregledno stroškovno evidenco, ki omogoča argumentirano utemeljitev spremembe cene prevoza.



Sekcija zaznava vedno hujše pritiske naročnikov na cene prevozov.

Novo okno v Evropo

Ta mesec se po petih letih in pol gradnje odpira nova cev karavanškega predora, ki bo, sicer šele po obnovi obstoječe 'stare' cevi, močno izboljšala pretočnost prometa, zmanjšala zastoje in povečala varnost.

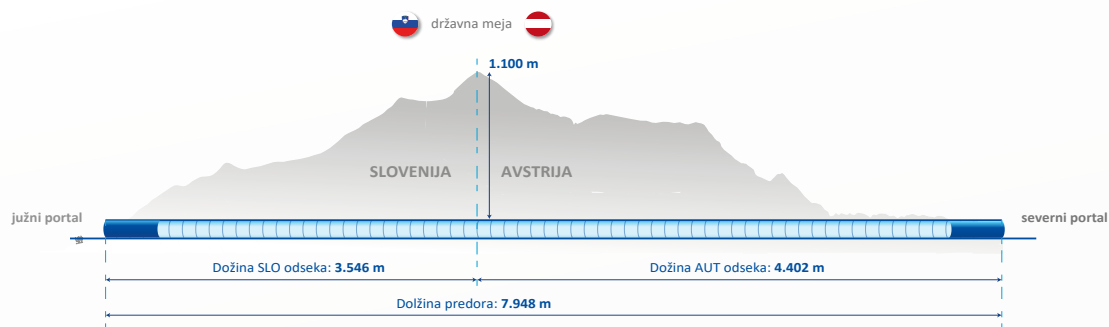
TEKST Boštjan Paušer | FOTO Boštjan Paušer, DARS

Starejši bralci se boste spomnili, da ste se v svoji mladosti po kakšen kilogram kave pogosto odpeljali v sosednjo Avstrijo in vsaj na gorenjskem koncu je to pomenilo vožnjo čez prelaze Ljubelj, Podkoren ali Jezersko. Pred letom 1991 namreč predor Karavanke seveda še ni obstajal, s svojimi 7.864 metri rudarske dolžine je povezal Slovenijo in sosednjo Avstrijo. Količina prometa se je v tem času močno povečala in zato je bila že pred leti sprejeta odločitev, da se enocevni predor spremeni v dvocevni, poveča hitrost vožnje v vsako smer in seveda tudi pretočnost. Številni zapleti in razpisi za izbiro izvajalca na slovenski strani so vse skupaj časovno konkretno zamaknili, vseeno pa bodo predvidoma potrebna še tri leta, preden se bomo lahko zapeljali po obeh ceveh predora, saj se začenja še temeljita obnova obstoječe cevi.

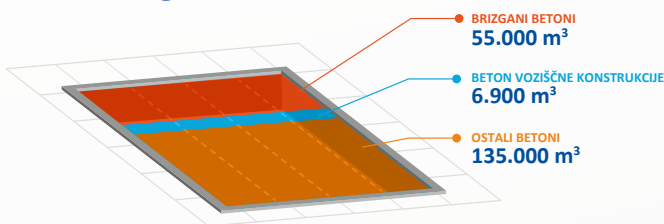
Začetek del avgusta 2020

Fiasko z izbiranjem izvajalca za gradnjo predora Karavanke je skorajda že pozabljen in tudi dejstvo, da so še pred izbiro našega izvajalca Avstrijci svojo stran predora že skorajda izkopali. Z avgustom 2020 se je namreč turško podjetje Cengiz lotilo izkopa in 'zagrizlo' v skalo. V povprečju so dnevno napredovali dva metra v globino. Skupna dolžina nove cevi je skoraj identična dolžini stare in meri 7.948 metrov, od česar je predviden slovenski del dolg 3.546 metra, v kar je všteto že sto metrov galerije, preostalo pa predstavlja podzemna gradnja. Poleg predora je bila na slovenski strani v dolžini 620 metrov dograjena še širitev avtoceste A2 v štiripasovnico, ta prečka Savo Dolinko in druge prometne povezave z mostom dolžine 165 metrov. Zaradi povečanja hitrosti z aktualnih 80 km/h na poznejših 100 km/h bo tudi ta del na novo zgrajene povezave ponujal enako hitrostno

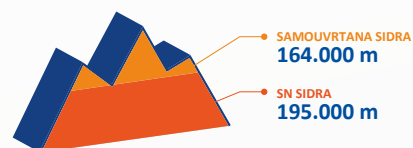




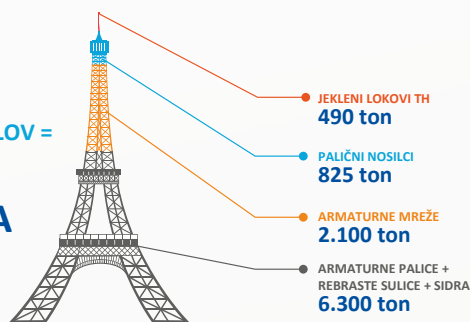
SKUPNA KOLIČINA
BETONSKIH MEŠANIC =
**78 OLIMPIJSKIH
BAZENOV**



SKUPNA DOLŽINA SIDER =
125 VIŠIN TRIGLAVA



SKUPNA TEŽA
JEKLENIH MATERIALOV =
**TEŽA
EIFFLOVEGA
STOLPA**



omejitev. Nova cev je bila prebita pred dvema letoma – marca 2024.

Za 125 višin Triglava

Ker gradnja druge cevi predora Karavanke nedvomno spada med večje slovenske gradbene projekte, je treba zapisati še nekaj zanimivih podatkov. Skupaj so v našem delu cevi izkopal za 171 olimpijskih bazenov gradbenega materiala, skupna količina betonskih mešanic bi zapolnila 78 olimpijskih bazenov, od tega bi malo manj kot tri 'bazene' zasedel beton voziščne konstrukcije. Skupna teža jeklenih materialov je podobna masi Eifflovega stolpa, kar pomeni, da je v predor vgrajenih 490 ton jeklenih lokov, 825 ton paličnih nosilcev, 2.100 ton armaturne mreže in 6.300 ton armaturnih palic z drugimi elementi. Celotna struktura kajpak potrebuje še sidra, teh bo skupaj za 125 višin Triglava, natančneje 359 kilometrov. Eden od razlogov za poznejše dokončanje cevi v primerjavi z Avstrijo je bila tudi drugačna geografska sestava terena. Prvih tristo metrov prevladuje peščen grušč z meljem, potem pa do prvega kilometra plastovit apnenec, ta še bolj globoko potem postane masiven apnenec, skupaj s kremenovim konglomeratom in glinavcem.

Avgusta 2020 se je turško podjetje Cengiz lotilo izkopa in 'zagrizlo' v skalo.



Od drugega kilometra naprej teren sestavljajo konglomerati, peščenjaki in meljevci, leče apnenca in drugo. Zapisano bolj laično, v prvem kilometru so mogoči povečani dotoki podzemne vode in nabrekanje hribine, v nadaljevanju pa manjše koncentracije metana, več prelomov in prelomnih točk, občasna močnejša tektonsko deformirana hribina in v zadnjem delu, kjer je nad predorom več kot kilometer materiala, še večje prelomne cone, pogosti močnejši dotoki hribinske vode, čemur je seveda treba prilagoditi gradnjo in materiale.

Prečni profil predora znaša deset metrov

Da si boste lažje predstavljali, kako široka je nova cev in kaj vse spada še v infrastrukturo, pa nam voznikom ne bo vidno, so tukaj še podatki o tem. Vozni pas je širok 3,5 metra, sta pa seveda v predoru dva. Na vsaki strani je še 0,35 metra širok robni pas, na drugi strani cevi pa še dva 1,15 metra široka vzdrževalna hodnika. Višina svetlega profila predora je 4,7 metra in tako omogoča tudi izredne prevoze večjih višin. Na slovenskem delu so zgrajene štiri odstavne niše, vsaka je dolga nekaj več kot 112 metrov, za varnost pešcev ob nesrečah



V povprečju so dnevno napredovali dva metra v globino.



Skupna vaja slovenskih in avstrijskih intervencijskih služb je pomembna za hitro ukrepanje v primeru nesreče ali požara.



Za varnost pešcev ob nesrečah ali požaru skrbi 10 prečnikov, nekateri so večjih dimenzij in namenjeni tudi intervencijskim vozilom.

ali požaru v predoru pa skrbi 10 prečnikov, nekateri so večjih dimenzij in namenjeni tudi intervencijskim vozilom, zraven sta še dva prezračevalna prečnika v zgornjem delu predorske cevi.

Dvosmerni promet čez tri leta

Po odprtju nove cevi v marcu pa bo promet skozi obe cevi predvidoma stekel šele čez tri leta. V obstoječi cevi, skozi katero je potekal promet že vsa ta leta, bodo namreč pred tem izvedli še demontažo obstoječe elektro-strojne opreme, sanacijo talnega oboka, delno sanacijo drenažnega sistema, obnovili vozišče in robnike, izvedli priključke prečnih povezav, obnovili barvanje sten predora ter montirali novo elektro-strojno opremo.



Po otvoritvi nove cevi bo promet tri leta potekal dvosmerno po njej v tem času pa bodo obnovili obstoječo cev.

VAJA INTERVENCIJSKIH SLUŽB

Še pred odprtjem predora se je v novi predorski cevi odvila vaja intervencijskih služb, ki jo je organiziral avstrijski upravljavec Asfinag v sodelovanju z DAR-S-om, in smo si jo lahko ogledali v živo. Šlo je za simulacijo prometne nesreče z več udeleženiimi osebami vozili, enim tovornjakom ter enim avtobusom, v katerem so potniki. Simulacija je vključevala tudi predpostavko, da je eno v nesreči udeleženo vozilo zagorelo.

Ob tem so bile alarmirane intervencijske službe obeh držav, na obeh straneh pa vzpostavljena štaba za vodenje intervencije. Zaradi boljše organiziranosti in tudi bližine – avstrijski Beljak namreč nima poklicne gasilske enote – so bili jeseniški poklicni gasilci prvi na vstopnem portalu – prve avstrijske reševalne enote so na kraj nesreče prispele slabih dvajset minut za slovenskimi gasilci.

Gasilci GARS Jesenice, ki so opremljeni in usposobljeni za posredovanje v predorskih nesrečah, so se v sam predor odpeljali s specialnim gasilskim tovornjakom, ki je namenjen posredovanju pri nesrečah v predorih, saj je opremljen z zalogo kisika. Šele ko je bil požar vozil pogašen in dim, s pomočjo zmogljivega prezračevalnega sistema, odveden iz cevi, da so bile razmere varne, so vanj lahko vstopili tudi reševalci, policisti in druge gasilske enote iz Gasilske zveze Jesenice, ter pozneje tudi avstrijski prostovoljni gasilci. Sledilo je reševanje ponesrečencev iz vozil, nudenje prve pomoči in oskrba ter prevoz poškodovanih v zdravstvene ustanove, tako na slovensko kot avstrijsko stran. Ker se v primeru takšnega izrednega dogodka, kot je večja prometna nesreča s požarom, za promet zapre promet v obeh predorskih ceveh, je bil dostop in reševanje mogoče tudi iz stare cevi s prehodi preko prečnikov, ki nekateri omogočajo tudi prehod za vozila.

Tovrstne vaje so zelo pomembne za usklajeno posredovanje, še posebej ker sta vključeni dve državi in se delo vseh intervencijskih služb prepleta ter zahteva dobro sodelovanje, komunikacijo in koordinacijo, hkrati pa so lahko v novi cevi preizkusili tudi delovanje prezračevalnih sistemov ter radijskih zvez, ki omogočajo nemoteno komunikacijo med intervencijo.



Rešitve za vse oblike transporta.



WIELTON

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



LEV

ZASTOPSTVO IN PRODAJA PRIKOLIC

Diplomirani voznik

Kot voznika pri Intereuropi so me sodelavci imeli za faliranega študenta, saj je bilo nepojmljivo, da bi nekdo z visokošolsko diplomo v žepu vrtel volan tovornjaka. Ko sem spoznal Igorja, sem bil navdušen, saj je on še eden od tistih, ki imajo v žepu visokošolsko diplomo, a delajo kot poklicni vozniki. Igor je namreč diplomirani novinar, ki je ugotovil, da ga bolj kot novinarstvo privlači cesta.

TEKST Emil Šterbenk

FOTO E. Šterbenk, arhiv Korošec

Za seboj ima bogato kariero poklicnega voznika, ki jo je začel že med študijem. S tovornjaki je vozil špedicijske prevoze, prevažal po Sloveniji, bil je inštruktor, sedaj pa vozi avtobus in z nasmehom pove: »Mislim, da bom ostal kar pri avtobusu. Tukaj se mi ni treba venomer preoblačiti v delovna oblačila in potniki so takšen 'tovor', da samo odpreš in zapreš vrata, pa se avtobus napolni ali izprazni.«

Tovornjaki od otroških let

Ata Gustek Korošec je bil voznik avtobusa in Igorjev velik vzornik. Vozil je progo Ljutomer–M. Sobota–G. Radgona in svojega sina večkrat vzel s seboj. Tudi pri avtobusu je marsikaj postoril sam in Igor mu je bil za petami, če je bilo le mogoče. »Oče je bil naročnik Avto magazina in vsak drugi četrtek sem komaj čakal, da je poštar prinesel nov izvod. Še z večjim veseljem sem prebiral Prometni vestnik, saj so bili v njem tovornjaki, o katerih so v Avto magazinu pisali le izjemoma. V tretji številki Prometnega vestnika leta 1989 so objavili fotografijo notranjosti DAF-a, serije 95, ki je bila za tiste čase izjemno napredna. Kot učenec 5. razreda osnovne šole sem se navdušil nad DAF-i in to navdušenje se me drži še danes,« Igor razloži, od kod takšno zanimanje za tovornjake že v rosnih letih.

Igor Korošec je diplomiran novinar, a vse življenje dela kot poklicni voznik in svoje delo opravlja z velikim veseljem.

Takrat je družina živela v stanovanjskem bloku v Ljutomeru in Igor je vsak dan stal ob glavni cesti, ki je vodila skozi mesto, ter štel tovornjake. A ni se ustavil le pri tem. Tovornjaki so ga tako privlačili, da je pisal proizvajalcem in zastopnikom številnih proizvajalcev ter še danes z navdušenjem pogleda tovarniške fotografije in prospekte, ki so mu jih pošiljali. Meni je namenil sveženj TAM-ovih promocijskih gradiv, ki jih doslej še nisem videl. Hvala!

Na vožnje s starejšimi vozniki je odhajal, preden je postal polnoleten – še kot gimnazijec: »No, prazen avtobus mi je dovolil oče malce zapeljati že, ko sem hodil v osmi razred, še dve leti prej pa sem po dvorišču smel premikati TAM 130 T 11, ki ga je imel stric Franc.«

Intelektualec naj bo

Mama je bila učiteljica in pozneje ravnateljica in ni želela slišati, da sin, ki mu šola ni delala nikakršnih preglavic, ne bi šel v gimnazijo. Tudi oče je menil, da je prav, da njegov otrok pridobi čim višjo izobrazbo. Z ne preveliko vnemo se je Igor torej vpisal v gimnazijo in tudi uspešno, brez prevelikih



V času, ko je bila posneta ta fotografija, je bil Igor v osmem razredu in tu in tam šel na furo s Stankom.

Oče Gustek je dobil nov TAM-ov avtobus leta 1974 – štiri leta pred Igorjevim rojstvom.



Ko je bil Igor še v osnovni šoli, je oče med potjo na morje moral vedno ustaviti na Lomu, da si je bodoči voznik ogledal tovornjake.



V Prometnem vestniku št. 3/1989 so objavili fotografijo notranjosti kabine DAF-a 95 in zaradi nje se je 'zaljubil' v to znamko tovornjakov.



OČE JE MOJ VZORNIK IN NAJBOLJŠI PRIJATELJ

»Od malega sem občudoval očeta, ker je bil tako korajžen. Ni česar se ni prestrašil. Vedno je šel na furo z veseljem, naj je lilo kot iz škafa ali je bila cesta zasnežena. Poleg tega se je dobro znašel z orodjem in je marsikatero napako, za katero bi drugi avtobus peljali na servis, odpravil sam. Kot mulc sem imel svoj moped in ker je oče znal vse popraviti, sem se vedno zanašal nanj, zato se v tehniko nisem poglobljal. Tudi sedaj se vedno lahko zanesem, da mi bo priskočil na pomoč, tako z delom kot nasvetom, konec koncev mi je on predlagal, da sem postal tudi inštruktor vožnje,« o očetu spoštljivo pove Igor.





S tem DAF-om 95 400 je začel voziti že kot študent.

pretresov, prišel do mature. A takoj po 18. rojstnem dnevu je že opravil izpit kategorije C, nato pa še E. Opravljanja voznškega izpita kategorije B je bil oproščen – takšna je bila takratna zakonodaja. Po zaključeni gimnaziji je vpisal novinarstvo na ljubljanskem FDV-ju: »Po dolgem razmišljanju sem prišel do sklepa, da je to še najbolje. Če bom novinar, bom imel možnost pisati o avtomobilih in tovornjaki ter bom na ta način počel stvari, ki jih obožujem. In sem se oprijel študija. Ker na FDV niso težili s prisotnostjo na predavanjih, sem že kot študent občasno vozil tovornjake pri zasebnih avtoprevoznikih. Med študijem mi je uspelo, da so me vzeli na prakso pri reviji Avto+Šport. Če se je le dalo, sem pisal o tovornjaki. Tam sem delal dve leti, potem pa je zmagala cesta. Tudi to je bilo

pomembno, da sem v tem času ugotovil, da mi novinarsko delo ne bo zagotovilo finančne varnosti.«

Diplomirani voznik

Po opravljeni diplomi Igor tako sploh ni iskal novinarske službe, ampak se je zaposlil kot voznik v mednarodnem prometu. Če je bilo le mogoče, je vozil tovornjak znamke DAF, a brez težav je sedel tudi v vozila drugih znamk. Na špediciji je ostal

Lovoriko »Tovornjak leta 1999« podelili mercedes-benzu ategu

Šestnajstčlanska žirija evropskih novinarjev je na bruselskem salonu gospodarskih vozil podelila naslov »Tovornjak leta mercedes-benzu ategu. Zmagovalnih 69 točk si je prislužil predvsem z udobno in prostorno kabinno, lahkotno vodljivostjo ter tihi-

mi motorji. Razpon nosilnosti od 6,5 do 26 ton kaže, da je atego namenjen lažjim in srednjim distribucijskim, pa tudi gradbenim prevozom. V osnovi je na voljo kar 27 različic, štirje tipi kabin in pet stopenj moči motorjev.

Igor Korošec



Novička iz revije Avto+Šport (februar 1999), ki jo je pripravil Igor, ko je bil tam na praksi.



Za madžarski trg so na en tovornjak naložili leve, na drugega pa desne čevlje – tako so onemogočili krajo, nalaganje pa je zato dolgo trajalo.

ODLIČNA MENTORJA

»Za mladega voznika je zelo pomembno, kako prevozi svoje prve kilometre. Sam sem imel izjemno srečo, da sem poleg očeta imel še dva mentorja, ki sta mi pomagala, da sem hitro obvladal vožnjo. Vožnje tovornjaka sem se učil z Mercedes-Benzom 1213 s klasično prikolico in ko sedeš v 'pravi' 40-tonski tovornjak, je razlika zelo velika, sploh ko ga prvič pelješ polno naloženega. Še preden sem dopolnil 18 let, me je na vožnje s seboj jemal voznik pri Švegl transportu, Stanko Kolmančič, ki me je naučil marsičesa. Ko sem začel voziti pri Transportu Srečko Filipič, pa sem se odlično ujel z izkušenim Justinom Vapotičem, ki je razumel, da mlad voznik dela napake in mi jih je s prirojeno umirjenostjo pomagal odpraviti. Ne le vožnje, z njim sem se naučil tudi kuhe v tovornjaku, saj sva si vsak dan v kabini pripravila kaj za pod zob,« se spominja Igor.



štiri leta in pri tem zamenjal dve podjetji, saj je iskal boljše pogoje. Večinoma je vozil v Zahodno Evropo, predvsem v Nemčijo, Veliko Britanijo in države Beneluksa. V Italijo je peljal nekajkrat, a do Španije in Portugalske ga pot ni nikoli zanesla. Rad je vozil, angleščino in nemščino je obvladal in življenje je bilo lepo.

Po štirih letih je ugotovil, da bi bil že čas, da ne bi celo leto spal v kabini: »Začel sem iskati takšno zaposlitev, s katero bi bil več doma. Našel sem delo v prevozniskem podjetju, kjer so vozniki vozili na vzhod. Ko so pripeljali domov, so največkrat porabili zakonsko dovoljen čas vožnje. Tu sem nastopil jaz in naslednja tri leta tovornjake vozil na razkladanje in nakladanje. Na tak način sem skoraj vsak dan spal v svoji postelji, pod menoj pa so se vrtela kolesa.«

Inštruktor zaradi gospodarske krize

»Spet so minila tri leta in zadovoljen sem bil tako z delom kot življenjem. A kaj, ko je prišla

POGREŠAL SEM NAVDUŠENJE

»Kot inštruktor sem najprej poučeval kandidate za vozniško dovoljenje kategorije B. V času moje mladosti smo sošolci komaj čakali 18. rojstni dan in že pred tem obiskovali tečaj cestnoprometnih predpisov. Sedaj mladi vožnje avtomobila v seznamu svojih želja ne postavljajo tako visoko. Pri njih sem pogrešal navdušenje, žar, ki sem ga sam čutil, ko sem sedel za volan tovornjaka avtošole. Večina kandidatov je vožnjo vzela kot nekaj, kar pač morajo obvladati, ne pa kot veliko željo,« se Igor še vedno čudi.

Med drugimi je vozil tudi Renault Magnuma, ki ga je pohvalil kot revolucionaren tovornjak, le plezanje v kabino po kūrji lestvici (kurji lestvi) mu je bilo zoprno.

Igorjeva žena Brigita je z navihanim nasmehom rekla: »Tale najina poročna slika je mojemu možu najljubša, po moje je bil to zanj najlepši del poročnega dneva.«





Z MAN-om Lion's Coach je zadovoljen in v prvi vrsti hvali njegovo odlično podvozje.

gospodarska kriza,« malo zamišljeno pove Igor. Nič, spet se je vpisal v šolo, tokrat za inštruktorja kategorij B, C in E. Najprej je poučeval kandidate za kategorijo B, nato so ga povabili v šolo vožnje Avtobusnega prometa Murska Sobota, ker so potrebovali inštruktorja za voznike kategorije E: »Delo sem z veseljem sprejel in mimogrede tam pridobil še vozniško dovoljenje kategorije D ter nato postal tudi inštruktor za tako imenovano kraljevo vozniško kategorijo.«

V šoli vožnje je pet let poučeval kandidate za voznike kategorije E, redko pa tiste, ki so se učili vožnje vozil kategorije C. Za 'C- in D-kategornike' je bil takrat zadolžen inštruktor in odlični sodelavec Bojan Iskra. Z nasmehom pove: »Za kategorijo D sem poučeval samo eno kandidatko – in še tista je bila moja kolegica, inštruktorica.«

Voznik tovornjaka postane 'avtobusar'

»Ne vem, ali je temu botroval oče, a nazadnje sem se odločil preizkusiti tudi kot voznik avtobusa. Avtobus je res lepo voziti – sploh turističnega, ki gladko, skoraj neslišno drsi po cesti. Najprej sem vozil pri Avtobusnem prometu Murska Sobota – vse, od prog do turističnih voženj. Slednjih sem se hitro naveličal. Sploh izleti se znajo zavleči in potem si na koncu napet, ali ti bo uspelo pripeljati na cilj do konca dovoljenega delovnega časa, da o 'veseljaki', ki med vožnjo hodijo in plešejo po avtobusu, niti ne govorim. Seveda peljem tudi kakšen izlet, a če je le mogoče, se mu raje ognem.« Igor sedaj vozi pri Avtobusnih prevozihih Gaube, manjšem ljutomerskem podjetju, kjer prevažajo

šolske otroke ter opravljajo linijske in turistične prevoze: »Delo v tem podjetju mi je pisano na kožo. V ponedeljek in petek navadno vozim linijo v Ljubljano in nazaj, torek, sredo in četrtek pa po naših okoliških gričih z minibusi prevažam osnovnošolske otroke. Boljšo službo bi si težko želel. Tri dni med tednom imam deljen delovnik, a mi ostaja relativno veliko časa, ponedeljek in petek pa poskrbita, da moje življenje ne postane monotono.«

Linijo v Ljubljano in nazaj vozi s skoraj novim MAN-om Lion's Coach, o katerem pove: »Avtobus ima ob 12,3-metrski dolžini 52 sedežev, torej so razmaki med njimi dovolj radodarno odmerjeni, da tudi potniki višje rasti nimajo težav. Gre za visokopodni turistični avtobus s podvozjem, ki izjemno dobro blaži neravnine, obenem pa zanesljivo vztraja v smeri, ki jo izbere voznik. 12-stopenjski avtomatizirani menjalnik svoje delo odlično opravlja, le pri hitrejšem pospeševanju navzgor lahko pride do kakšnega sunka. Res ga je užitek peljati, predvsem zato, ker skoraj ni razlike, kadar je polno naložen, ali pa v njem sedi samo nekaj potnikov.«

Igor, hvala za pogovor in veliko sreče na cesti ter v življenju, za volanom pa zvrhano mero užitka.

“

Igor je diplomirani novinar, ki ga bolj kot novinarstvo privlači cesta.



Igor pravi, da je vožnja avtobusa njegova sanjska služba in volana zlepa ne bo zamenjal za pisarno ali kaj drugega.

PRVI MEDIJ TRANSPORTA IN LOGISTIKE

Z vami na poti, v službi in doma!



10 x revija Transport & Logistika

4 x strokovna priloga Logistika



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





Klavzule Incoterms

Mednarodna trgovina temelji na jasni razdelitvi pravic, obveznosti, stroškov in tveganj med prodajalcem in kupcem. Kadar stranki sklepata kupoprodajno pogodbo za dobavo blaga čez mejo, je eno izmed ključnih vprašanj, kdaj preide tveganje z ene stranke na drugo in kdo nosi posamezne stroške prevoza, zavarovanja in carinjenja?

TEKST mag. Boštjan J. Turk | FOTO Depositphotos

Prav to področje urejajo klavzule Incoterms (International Commercial Terms), ki jih izdaja Mednarodna trgovinska zbornica (ICC). Incoterms niso zakon, temveč mednarodno priznana pravila, ki jih pogodbeni stranki prostovoljno vključita v svojo pogodbo. Ko se v pogodbi navede na primer »FOB Koper, Incoterms 2020«, to pomeni, da sta stranki natančno določili obseg obveznosti v skladu z zadnjo veljavno različico pravil.

Temeljne skupine klavzul Incoterms

Klavzule Incoterms so razdeljene v štiri temeljne skupine glede na obseg obveznosti prodajalca:

- **Skupina E** – minimalna obveznost prodajalca
 - **Skupina F** – prodajalec ne plača glavnega prevoza
 - **Skupina C** – prodajalec plača glavni prevoz, tveganje pa preide prej
 - **Skupina D** – največja obveznost prodajalca
- Vsaka skupina odraža drugačno razporeditev stroškov in tveganj med pogodbenima strankama.

Skupina E – minimalna obveznost prodajalca EXW – Ex Works (Franko tovarna)

Klavzula **EXW** predstavlja najmanjšo obveznost za prodajalca. Prodajalec namreč izpolni svojo obveznost, ko da blago na razpolago kupcu v svojih prostorih (tovarni, skladišču, delavnici).

Prodajalec ne organizira prevoza, ni dolžan naložiti blaga (če ni drugače dogovorjeno) in ni dolžan opraviti izvoznega carinjenja.

Kupec pa nosi vse stroške in tveganja od trenutka, ko je blago dano na razpolago, organizira prevoz in opravi izvozne in uvozne formalnosti.

EXW je primeren predvsem za domače dobave ali kadar ima kupec močno logistično organizacijo.

Skupina F – prodajalec ne plača glavnega prevoza

V skupini F prodajalec blago izroči prevozniku, ki ga določi kupec, vendar ne plača glavnega prevoza.

FCA – Free Carrier (Franko prevoznik)

Pri klavzuli FCA prodajalec preda blago izvozno ocarinjeno prevozniku, ki ga določi kupec, na dogovorjenem kraju.

Če se dobava opravi v prodajalčevih prostorih, je prodajalec odgovoren za nakladanje, če pa se opravi drugje, potem prodajalec ni dolžan razložiti blaga s svojega vozila.

FCA je danes ena izmed najpogostejše uporabljenih klavzul, saj je primerna za vse vrste prevoza.

FAS – Free Alongside Ship (Franko ob ladji)

Pri klavzuli FAS prodajalec dostavi blago ob bok ladje v navedenem odpravnem pristanišču. Od tega trenutka dalje nosi tveganje kupec.

Prodajalec zgolj opravi izvozno carinjenje in ne nosi stroškov natovarjanja na ladjo.

Uporablja se izključno pri pomorskem prometu.

FOB – Free On Board (Franko na ladijski krov)

Pri klavzuli FOB prodajalec dobavi blago na krov ladje, ki jo določi kupec, v navedenem pristanišču.

Tveganje preide na kupca, ko je blago naloženo na ladjo.

FOB je tradicionalna in še vedno zelo razširjena klavzula v pomorski trgovini.

Skupina C – prodajalec plača prevoz, tveganje preide prej

Posebnost skupine C je, da prodajalec plača prevoz do namembnega kraja, vendar tveganje preide že ob odpremi.

CFR – Cost and Freight (Stroški in prevoz)

Prodajalec tu plača prevoz do namembnega pristanišča in nosi tveganje le do trenutka natovarjanja na ladjo. Kupec nosi tveganje med pomorskim prevozom.

CIF – Cost, Insurance and Freight (Stroški, zavarovanje in prevoz)

Podobno kot CFR, vendar mora prodajalec poleg prevoza zagotoviti tudi minimalno zavarovanje tovora. CIF je pogosto uporabljen pri financiranju z akreditivi.

CPT – Carriage Paid To (Prevoz plačan do)

Prodajalec plača prevoz do navedenega kraja in tveganje preide že ob izročitvi prvemu prevozniku. Primeren je za vse vrste prevoza.

CIP – Carriage and Insurance Paid To (Prevoz in zavarovanje plačana do)

Podoben CPT, vendar mora prodajalec skleniti zavarovanje z višjim zavarovalnim kritjem kot pri CIF (po Incoterms 2020).

Skupina D – največja obveznost prodajalca

V skupini D nosi prodajalec največji del obveznosti, saj blago dostavi v namembni kraj.

DAP – Delivered At Place (Dobavljeno v namembnem kraju)

Prodajalec nosi vse stroške do namembnega kraja in ni dolžan opraviti uvoznega carinjenja, kupec pa opravi uvozne formalnosti.

DPU – Delivered at Place Unloaded (Dobavljeno in raztovorjeno)

Prodajalec dostavi blago in ga tudi raztovori na dogovorjenem mestu.

To je edina klavzula, kjer je prodajalec dolžan razložiti blago.

DDP – Delivered Duty Paid (Dobavljeno, dajatve plačane)

DDP pomeni največjo obveznost za prodajalca. Prodajalec nosi vse stroške in tveganja, opravi izvozno in uvozno carinjenje in plača vse dajatve. Kupec na drugi strani ima minimalne obveznosti.

DDP zahteva dobro poznavanje carinske zakonodaje v državi uvoza.

Prehod tveganja in prehod stroškov

Ena izmed najpomembnejših značilnosti klavzul Incoterms je razlikovanje med:

- prehodom tveganja in
- plačilom stroškov prevoza.

Pri skupini C se na primer stroški prevoza lahko krijejo do namembnega kraja, medtem ko tveganje preide že prej. Prav ta razlika je v praksi pogosto vir nesporazumov in sporov.

Praktični pomen pravilne izbire klavzule

Neustrezna izbira klavzule lahko povzroči nejasnosti glede odgovornosti, težave pri uveljavljanju zavarovanja, davčne in carinske zaplete ter dodatne stroške. Zato je priporočljivo, da stranki ob sklenitvi pogodbe jasno določita kraj dobave, navedeta različico pravil (npr. Incoterms 2020) in preverita skladnost z davčno zakonodajo.

Sklepno

Klavzule Incoterms predstavljajo temeljni instrument pravne varnosti v mednarodni trgovini. Z jasnim določanjem trenutka prehoda tveganja, razdelitvijo stroškov ter opredelitvijo logističnih obveznosti omogočajo predvidljivost in zmanjšujejo možnost sporov. Njihova pravilna uporaba zahteva razumevanje razlik med posameznimi klavzulami ter skrbno prilagoditev konkretni poslovni situaciji. V sodobnem mednarodnem poslovanju zato poznavanje pravil Incoterms ni zgolj prednost, temveč nujen element odgovornega in strokovnega pogodbenega ravnanja.



Klavzule Incoterms so razdeljene v štiri temeljne skupine.



Za spreminjajoče se transportne zahteve

Z vsestranskim polpriklopnikom S.BO Multi širi Schmitz Cargobull svoj portfelj prikolic za prevoz suhega tovora. Polpriklopnik je namenjen pogosto spreminjajočim se transportnim nalogam.

TEKST Matej Jurgele | **FOTO** Schmitz Cargobull

S. BO Multi je na novo razvit polpriklopnik za prevoz suhega tovora, primeren za širok nabor tovorov – od paletiziranega blaga in kosovnih tovorov do obešenih oblačil, avtomobilskih delov ter razsutega blaga. Zaradi tega je S.BO Multi še posebej primeren za uporabo v logističnih centrih, proizvodnih obratih in industrijskih okoljih z nenehno spreminjajočimi se zahtevami prevoza glede tovora in njegovega pritrjevanja.

Možnost dvonadstropnega nakladanja

Osrednja značilnost S.BO Multi je integriran dvoetažni (double-decker) sistem s ploščami z odprtini v obliki ključavnice, ki omogoča večjo izkoriščenost pri prevozu različnih vrst tovorov. Aluminijasta dvoetažna vodila dolžine



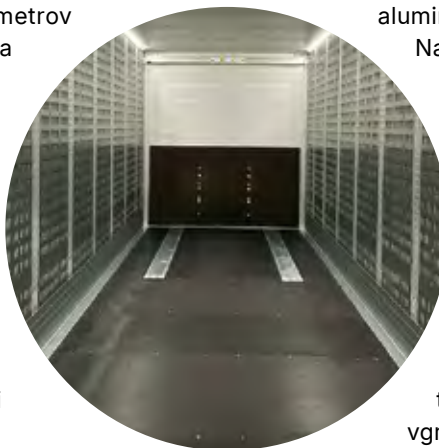
Bočne stene so izdelane iz robustne dvoslojne jeklene konstrukcije z ojačenimi stebri.

2.050 milimetrov in z razmikom 1.200 milimetrov omogočajo uporabo drugega nakladalnega nadstropja. Tako je mogoče prepeljati do 33 dodatnih euro palet. Plošče z odprtinami, razporejene med vodili, omogočajo prilagodljivo in natančno pozicioniranje pritrjevanje tovora ter podpirajo številne sisteme pritrjevanja, kot so zaporni nosilci, obešalne palice za oblačila, pritrjevalni pasovi ali mreže.

Bočne stene so izdelane iz robustne dvoslojne jeklene konstrukcije z ojačenimi stebri. En steber nosi dvoetažna vodila, drugi pa služi za pritrditev pocinkanih plošč z odprtinami in ustvarja dodatne pritrdilne točke. Cinkanje, v primerjavi z barvanimi komponentami, povečuje odpornost proti koroziji ter dolgoročno zmanjšuje obrabo in potrebo po popravilih. Poleg tega so odprtine ojačene z izrazito ukrivljeno obliko, kar zagotavlja visoko nosilnost tudi pri intenzivni uporabi.

Primerna za širok nabor tovorov

Kot del modularnega sistema za prevoz suhega tovora Schmitz Cargobull pri novem modelu prikolice uporablja preverjene komponente modela S.BO EXPRESS, vključno s sprednjo steno iz aluminijastih profilov, izolirano streho in neprekinjenimi jeklenimi povezovalnimi profili, ki povezujejo vse dele nadgradnje. Za zadnji del so na voljo aluminijasta dvokrilna vrata ali po izbiri aluminijasta dvižna rolo vrata. Nadgradnjo je mogoče dopolniti z dvoetažnimi vodili tipa B, jekleno zaščitno letvijo na dnu ali po izbiri



**Z uporabo
lepljenja
nadgradnja
prispeva k
trajnostnim
transportnim
rešitvam.**

aluminijasto zaščitno letvijo.

Nadgradnja je certificirana v skladu s standardom DIN EN 12642 Code XL (nosilnost 27.000 kilogramov). Za podvozje je na voljo modularna, vijadena in pocinkana konstrukcija v valjani izvedbi, zasnovana za standardne transportne zahteve. Za zahtevnejše uporabe in trge z dovoljenimi skupnimi masami do 44 ton ali več je po izbiri na voljo robustno podvozje X-TOUGH. Telematski sistem TrailerConnect za transparenten prikaz podatkov o prikolici je vgrajen serijsko.

Olajšana popravila

Prikolica S.BO Multi je zasnovana tudi z vidika stroškovne učinkovitosti pri servisiranju. Popravila je mogoče izvajati s standardnim orodjem ter z uporabo lepljenja in kovičenja, kar omogoča kratke izpade, nizke stroške vzdrževanja in visoko razpoložljivost v voznem parku. Nadgradnja prispeva tudi k bolj trajnostnim transportnim rešitvam, saj uporaba lepljenja in pregibanja namesto klasične varilne tehnologije zmanjšuje porabo energije v proizvodnji in znižuje emisije CO₂. S svojo prilagodljivo zasnovo in visoko transportno zmogljivostjo S.BO Multi ponuja učinkovito, vzdržljivo in v prihodnost usmerjeno rešitev za prevoz suhega tovora.





Mercedes VLE odpira novo poglavje udobja

S povsem novim električnim VLE začenja Mercedes-Benz novo dobo. Kot prvo vozilo, zgrajeno na novo razviti modularni, prilagodljivi arhitekturi kombija, je rezultat popolnoma na novo definirana prostorna limuzina. Med drugim ima izjemno inteligenoten operacijski sistem Mercedes-Benz (MB.OS).

TEKST Boštjan Paušer | FOTO Mercedes-Benz

VLE združuje najboljše iz dveh svetov: udobje vožnje in vodljivost limuzine s prostornostjo, vsestranskostjo in prilagodljivostjo enoprostorca. S svojo učinkovitostjo, novo 800-voltno tehnologijo in visokozmogljivim polnjenjem je VLE idealen za vsako potovanje.

10 detajlov, s katerimi izstopa novi VLE

Nova modularna in prilagodljiva arhitektura

Novi VLE uteleša povsem novo obliko z nizko, poenostavljeno silhueto in ikonično estetiko. To se kaže v izjemni aerodinamiki s koeficientom upora le 0,25.

Največ udobja ponujajo električni sedeži Grand Comfort Seat z dodatnim vzglavnikom, brezžičnim polnjenjem, ledveno oporo, masažno funkcijo in oporo za meča.





Trije zasloni za veliko stekleno površino:
26-centimetrski (10,25-palčni) voznikov zaslon,
35,6-centimetrski (14-palčni) osrednji zaslon in
35,6-centimetrski (14-palčni) zaslon za sovoznika.

Izjemno prilagodljivi sedeži za do osem oseb

Ročno upravljani sedeži imajo štiri integrirana kolesa in jih je mogoče brez težav premikati naprej in nazaj, zakleniti v poljubnem položaju ali enostavno odstraniti iz vozila in odpeljati v garažo. Električno nastavljive sedeže je mogoče enostavno premikati prek aplikacije in glavne enote.

Na novo razviti sedeži

Nove mehanske in električne individualne sedeže in klopi je mogoče konfigurirati na več različnih načinov. Vrhunec je električni Grand Comfort Seat z dodatnim vzglavnikom, brezžičnim polnjenjem, ledveno oporo, masažno funkcijo in oporo za meča.

Neprimerljiva izkušnja potniškega prostora MBUX

V stropnem oblažinjenju nad sprednjima sedežema se skriva zložljiv 79-centimetrski (31,3-palčni) panoramski zaslon z ločljivostjo 8 K, funkcijo deljenega zaslona in 8 MP kamero – idealno za uživanje v filmih, glasbenih videoposnetkih in igranju ali za udeležbo na videokonferencah.

Vrhunska vožnja

Zračno vzmetenje AIRMATIC s 40 mm nivojskega nadzora poskrbi, da je vsako potovanje izjemno umirjeno doživetje. S sedemstopenjskim krmiljenjem zadnje osi je VLE izjemno okreten in se ponaša z izjemno majhnim obračalnim krogom, ki znaša le 10,9 metra.

Več kot 700 kilometrov dosega

Na dolgih potovanjih se lahko VLE napolni za doseg do 355 kilometrov (WLTP) v samo 15 minutah, zaradi 800-voltne tehnologije in nove baterije z uporabno kapaciteto 115 kWh.

Panoramska streha Sky View

Impresivna steklena streha prinaša doslej neviden občutek prostora in svobode ter miru. Ambientalna osvetlitev notranjosti to poudarja na poseben način. Preprosto se sprostite in uživajte. Električni senčni rolo ščiti pred prekomerno sončno svetlobo.

Vrhunska digitalna inteligenca

Z operacijskim sistemom Mercedes-Benz (MB.OS), ki ga poganja umetna inteligenca, ima VLE najnovejši MBUX z intuitivnim in osebnim upravljanjem. Ima tudi prednosti virtualnega asistenta MBUX, ki uporablja večagentno generativno umetno inteligenco in razume kompleksne pogovore s spominom ter se odziva kot obveščen prijatelj. Posodobitve po spletu ohranjajo VLE posodobljen in dodajajo nove funkcije, ne da bi stranka morala obiskati servis.

Digitalni kokpit – MBUX Superscreen

Trije zasloni za veliko stekleno površino: 26-centimetrski (10,25-palčni) voznikov zaslon, 35,6-centimetrski (14-palčni) osrednji zaslon in 35,6-centimetrski (14-palčni) zaslon za sovoznika. Medtem ko voznik uživa v jasnih, osredotočenih informacijah, lahko sovoznik uživa v osebni zabavni izkušnji – kot so pretakanje videoposnetkov, igranje iger ali aplikacije.

Samodejna menjava voznega pasu in krmiljenje – MB.DRIVE

Sistem za ohranjanje razdalje DISTRONIC je del serijske opreme. Dodatna oprema MB.DRIVE ASSIST doda delno avtonomno vožnjo na avtocestah in revolucionarno pomoč pri menjavi voznega pasu. Samo prižgite smernik in pustite, da VLE poskrbi za vse.



V stropnem oblažinjenju nad sprednjima sedežema se skriva zložljiv 79-centimetrski panoramski zaslon z ločljivostjo 8 K, funkcijo deljenega zaslona in 8 MP kamero.

Steklena streha Sky View z integrirano ambientalno osvetlitvijo prinaša doslej neviden občutek prostora.



Elektrika v službi bencina

V našem uredništvu smo imeli na testih že veliko različic novega Transita Custom. Različne pogonske alternative, potniške in tovarne različice, celo takšno z obliko tovornega dela v črki L za uporabnike, ki ste zelo specifični s svojimi potrebami. Ford je tukaj s svojo ponudbo vrhunski in prav vsak zase lahko najde ustrezno različico, tokratna ima kar dva motorja in je za določene potrebe naravnost odlična.

TEKST Anže Jereb | FOTO Anže Jereb



Kombinacija bencinskega in elektromotorja namreč pomeni, da tokratni Transit Custom obvlada oba svetova. Če še niste med tistimi, ki bi za svoje delo uporabljali povsem električno različico, obenem pa bi radi preizkusili še kaj drugega kot dizelski Custom, morda že zato, ker vaše potrebe nakazujejo na to, da 'klasika' velikokrat ne pride več v poštev, no, za vse takšne je odlična izbira lahko priključno-hibridni Transit Custom PHEV.

Ste vi zanj oziroma on za vas?

Priporočilo za nakup takšne različice je odvisno predvsem od vaših potreb in zahtev. Če vam vsakodnevno polnjenje sploh ne bo predstavljalo težav in se boste zvečer brez težav spomnili, da je treba Transit pač priklopiti na elektriko, enako kot to naredite pred spanjem s svojim mobilnim telefonom, potem smo že naredili prvi korak v pravo smer. Drugega bo moral v prihodnosti narediti Ford. Takšen Transit Custom ima namreč določene rešitve odlične, nekaterih pa ne in za začetek se lahko lotimo prav pogonskega sklopa. Večino moči zagotavlja 2,5-litrski bencinski agregat, ki je že sam po sebi precej dober in ga je Ford že uporabil v nekaterih svojih drugih modelih. V takšni različici z oznako PHEV mu pomaga še elektromotor, ki svojo energijo črpa iz relativno majhne baterije s kapaciteto le 11,8 kWh.

Večje Ford ni vgradil, ker niso želeli posegati v uporabnost tovornega dela in niti ne posebej zmanjševati nosilnosti vozila, zato je takšna kapaciteta nekakšen kompromis. Za tiste, ki večino

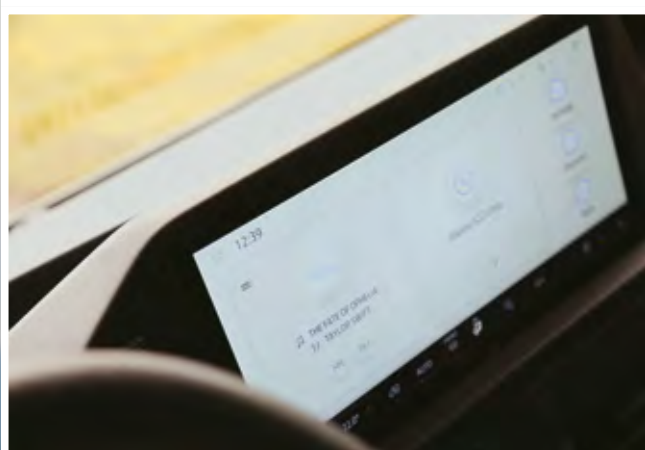


Položaj za volanom je odličen, velik sredinski zaslon poskrbi za moderen pridih, tudi sicer je okolje sodobno.

Polnilnik je prešibak, močnejši bi napolnil baterijo že med malico ali krajšim sestankom.



Fizičnih stikal je malo, a je vmesnik zaslona lep pregleden in jih dobro nadomešča.



V novi generaciji je Custom precej markantno vozilo.





Kljub bateriji in elektromotorju tovorni del niti malo ni okrnjen, njegov volumen pa ostaja enak ostalim pogonskim različicam.

svojih delovnih dni preživite dokaj blizu svojega podjetja oziroma doma in na povprečen dan ne prevozite skoraj celotne Slovenije, je tudi tako majhna baterija lahko dovolj. Sicer je v hladnih dneh električni doseg le okoli 30 kilometrov in še kakšnih deset več, ko so temperature bližje tistim, ko nosimo majice s kratkimi rokavi, a tudi potem, ko se baterija izprazni, celoten sklop še vedno deluje hibridno. Sicer to pomeni, da se prav daleč na elektriko seveda ne boste več peljali, bo pa elektromotor še vedno zagotavljal moč in navor, speljevanja bodo 'električna' in tudi poraba se ne bo dvignila do nerazumnih vrednosti. Na našem testu in po veliko daljših poteh na avtocesti, ki je dejansko za hibridne pogone najmanj ugodna opcija, se je poraba zaključila pri osmih litrih, kar je primerljivo s porabo dizelske različice. Z več krajšimi vožnjami in več električno prevoženimi kilometri, je vrednost lahko še precej manjša. V tem pogledu je sistem super in na splošno je prijetno tudi njegovo delovanje. Pogonski sklop je povezan z brezstopenjskim samodejnim menjalnikom, a bencinski motor skoraj nikoli ni preglasen, ker mu pomaga elektrika in so motorni vrtljaji večinoma lahko precej nizko, pa je moči že dovolj. Skupna sistemska moč je kar 170 kW oziroma 232 konjskih, zato ga ne utrudijo niti daljši klanci ali veliko tovora. V tem pogledu je ta kombinacija uporabniško najboljša, bolj tiha in mirna od dizelskega motorja ter z večjim dosegom bolj uporabna od električne različice. Je torej perfektna? Ne, in tukaj vidimo možnost za izboljšave.

Zamero gre pravzaprav počasnemu polnilniku, ki baterije ne zmoro polniti z več kot 3,6 kW moči.



S takšno različico se smete peljati tudi tam, kjer je vozilom s klasičnim pogonom vožnja prepovedana.

Pri polnjenju preko noči je tudi ta podatek sicer nepomemben, saj je baterija dovolj majhna, da se bo celo na navadni vtičnici napolnila v šestih urah in bo vozilo jutraj že pripravljeno, torej doma polnilnice morda sploh ne potrebujete, bi pa 11-kilovatni polnilnik vseeno močno povečal samo uporabnost vozila. Med eno uro dolgo malico ali sestankom bi bila baterija na polnilnici lahko spet polna in električni doseg na voljo v celoti.

Kje ima takšen PHEV še prednosti?

Še dve prednosti takšnega Transita Custom PHEV vidimo. Večja mesta po Evropi imajo že nekaj časa določena območja, kjer je vožnja s klasičnimi motorji prepovedana in imajo tja dostop torej le električna oziroma priključno-



Transit Custom s številnimi alternativami dokazuje, da je primeren za najrazličnejše potrebe.

hibridna, ki se lahko vozijo zgolj na elektriko. Če se za takšne ukrepe nekoč odločimo tudi v Sloveniji, bo dostop do teh lokacij pravzaprav mogoč le s takšnimi vozili, že zdaj pa je lahko prednost tudi serijska 230-voltna vtičnica z močjo 2,3 kilovata, ki zmore poganjati večino manjšega orodja ter je tako vaš Transit Custom lahko celo manjša mobilna delavnica. Sicer pa vozniško zaradi takšnega pogona tokratni Transit Custom ni okrnjen. Njegova masa je še vedno precej spodobna in nosilnost zato ostaja pri dobrih 1.100 kilogramih, s takšnim boste lahko vlekli do dve toni težak priklopnik. Tudi z vozniškega vidika ostaja zelo prijeten, še vedno za dostavnik povsem lahкотen in ne pretrd, Ford v tem pogledu vedno ponudi zelo prijetno vozniško izkušnjo, kjer bo voznik zadovoljen zaradi odličnega položaja za volanom, uglajenega podvozja in odličnega krmiljenja. Prav tako je v tej zadnji generaciji Custom naredil velik korak naprej še pri kabinski uporabnosti. Velik sredinski zaslon deluje hitro in njegova menijska struktura je prečiščena, zato se boste hitro znašli, poleg velikega števila odlagališč, pa je uporabniku na voljo še precej fizičnih stikal, zato si ergonomija zasluži pohvalo. Na koncu je torej izbira in ustreznost takšnega predvsem vaša. Takšna različica je tehnološko in uporabniško zelo prijetna, vi pa morate ugotoviti, če ste pravi zanj. Ali ona za vas.

TEHNIČNI PODATKI

Motor

Bencinski in električni, vrstni, 4 ventili na valj

Prostornina (ccm)	2.488
Največja moč (kW/KM)	171 kW (232 KM)
Pri (v/min)	/
Največji navor (Nm)	209+320
Pri (v/min)	/

Mere in mase

Dolžina/širina/višina (mm)	5.050 × 2.032 × 2.040
Medosna razdalja (mm)	3.100
Masa praznega vozila (kg)	2.094
Nosilnost (kg)	1.131
Prostornina prtljavnika (m³)	5,8

Zmogljivosti

Največja hitrost (km/h)	159
Pospešek do 100 km/h (s)	/

Poraba goriva

Tovarniški podatki po WLTP (l/100 km)	2,0
Poraba na testu (kWh/100 km)	7,7

Prenos moči

Pogon na sprednji kolesni par, neskončnostopenjski samodejni menjalnik

Cena testnega vozila (z DDV): 43.500 EUR

70 let tovarne v

Znamka Volkswagen Gospodarska vozila je 8. marca obeležila 70. obletnico tovarne v Hannovru. Na ta dan je leta 1956 v današnji matični tovarni znamke stekla proizvodnja legendarnega kombija Transporter T1. Leta 2026 je to ena izmed najsodobnejših avtomobilskih tovarn v Evropi.

TEKST Boštjan Paušer | FOTO Volkswagen

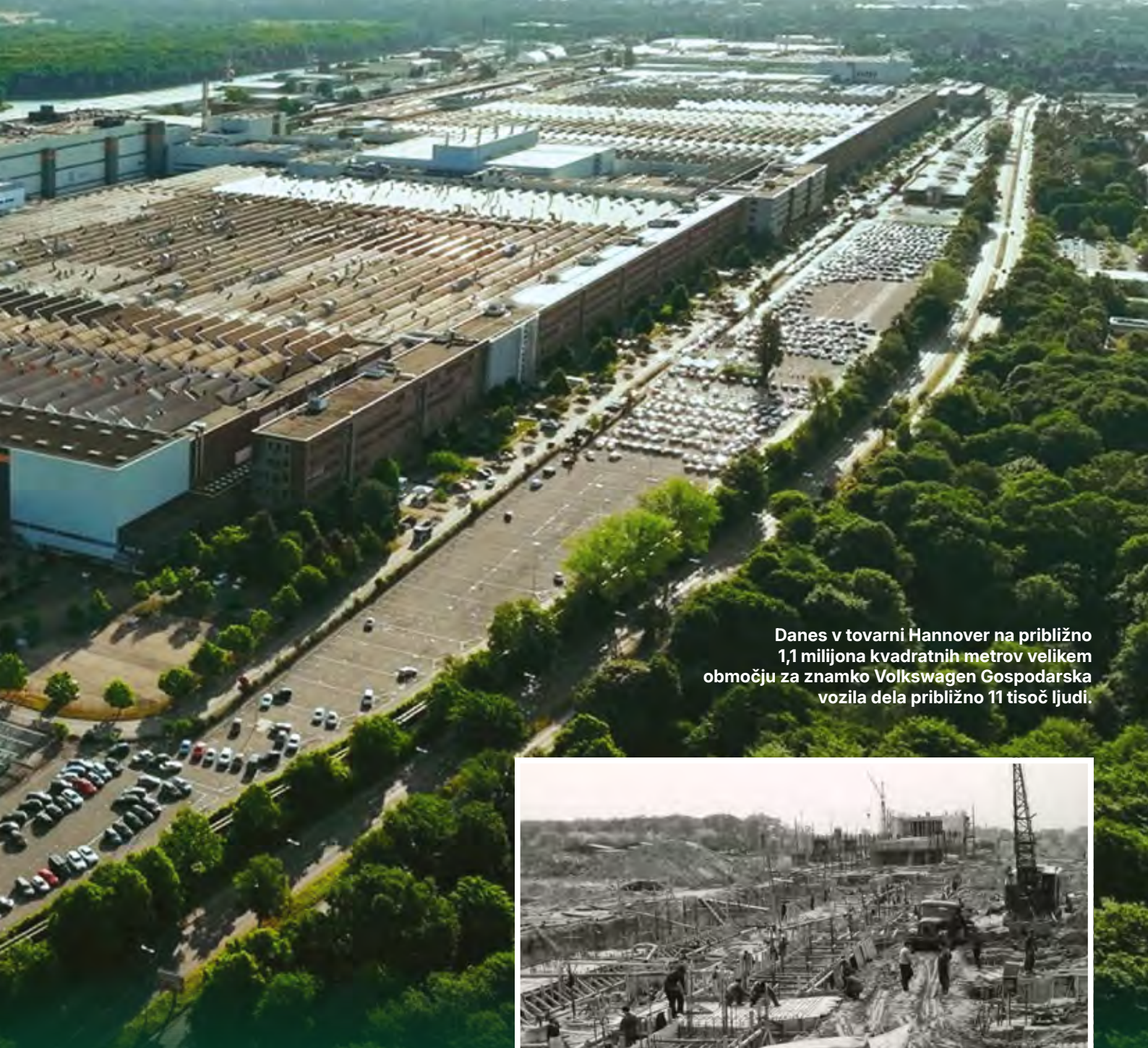
Oliver Blume, predsednik uprave družbe Volkswagen AG: »Tovarna v Hannovru je simbol tehnološkega napredka in zgodovine z bogato tradicijo: uspešno se je uveljavila kot središče za elektromobilnost in je prilagodljiva tudi za vse vrste pogonov. V tovarni, ki je bila ustanovljena leta 1956, bodo letos izdelali enajstmilijonto vozilo. Leta 2027 bo kolektiv v Hannovru začel serijsko proizvodnjo modela ID. Buzz AD – prvega evropskega

popolnoma avtonomnega serijskega vozila.« V tovarni bo že zdaj stekla predserijska proizvodnja popolnoma avtonomnega ID. Buzza, kar pomeni naslednji korak na poti do industrializacije avtonomne mobilnosti v Evropi.

Tovarna za e-mobilnost

Stefan Mecha, predsednik uprave znamke Volkswagen Gospodarska vozila: »Tovarna v Hannovru je ključna lokacija za preobrazbo. Tukaj

Hannovru



Danes v tovarni Hannover na približno 1,1 milijona kvadratnih metrov velikem območju za znamko Volkswagen Gospodarska vozila dela približno 11 tisoč ljudi.

poleg popolnoma električnih modelov ID. Buzz in ID. Buzz Cargo izdelujemo tudi Multivan z učinkovitim dizelskim motorjem in kot priključni hibrid. Vozila iz Hannovra so vedno postavljala standarde v svojem segmentu in so krojila podobo znamke Volkswagen Gospodarska vozila. Danes z njimi ustvarjamo osnovo za podnebju prijazno mobilnost v prihodnosti.« Richard Slovak, direktor tovarne v Hannovru, je dodal: »Vse to omogočajo naši zaposleni v tukajšnji tovarni – ljudje, ki vozila izdelujejo z veliko predanostjo



Razlog za gradnjo Volkswagnove tovarne v Hannovru pred sedmimi desetletji je bil velik uspeh modela T1 – prvega Volkswagnovega Transporterja.



Tovarno so s hitrostjo nemškega gospodarskega čudeža postavili v samo enem letu.

in ki z odličnim strokovnim znanjem zagotavljajo, da visokotehnološki modeli, kot sta ID. Buzz ali novi Multivan eHybrid 4MOTION, nastajajo v Hannovru.«

Pionirji trajnostne proizvodnje

Znamka Volkswagen Gospodarska vozila sistematično spodbuja tudi trajnostno preobrazbo tovarne v Hannovru. S tem si podjetje utira pot do svojega cilja podnebno nevtralne proizvodnje do leta 2040. Steffen Reiche, član upravnega odbora, direktor proizvodnje in logistike pri znamki Volkswagen Gospodarska vozila, je povedal: »V Hannovru se 100-odstotno zanašamo na zeleno električno energijo in integracijo elektrarne na biomaso. Naš cilj je do leta 2040 doseči oglično nevtralno proizvodnjo na vseh lokacijah in s tem tudi v Hannovru. Hkrati krepimo regionalno ustvarjanje dodane vrednosti, zagotavljamo delovna mesta in aktivno prispevamo k varstvu podnebja.«

Predserijska proizvodnja avtonomnega ID. Buzza

V Hannovru poteka zagon predserijske proizvodnje popolnoma avtonomnega ID. Buzza. S tem



Danes je to ena izmed najsodobnejših avtomobilskih tovarn v Evropi.

korakom se začena faza industrializacije. Kot prvi bodo v Evropi izdelovali robotski shuttle s tehnologijo Mobileye na visoki stopnji razširljivosti. Vozila so del projekta MOIA Turnkey Solution, integrirane celovite rešitve hčerinske družbe koncerna Volkswagen, ki združuje vozila, sisteme za avtonomno vožnjo, programsko podprt nadzor voznega parka in možnosti upravljanja za storitve avtonomne mobilnosti v mestih. Čez leto se bo predserijska proizvodnja v tovarni v Hannovru povečala na okrog 500 vozil, ki bodo namenjena za različne projekte v Evropi in ZDA. Samovozeča vozila bodo šla skozi enake faze kot vsi neavtonomni modeli ID. Buzz. Za vgradnjo posebnih komponent, kot so kombinirani strešni modul s kamerami, radarskimi in lidarskimi enotami ter visokozmogljiv računalnik na sovoznikovi strani, je predvidena dodatna proizvodna zanka, na koncu katere sledi kalibracija senzorjev in zagon posameznega vozila. Z vključitvijo v serijsko proizvodnjo, ki bo stekla leta 2027, bo znamka Volkswagen Gospodarska vozila po potrebi lahko izdelala veliko število popolnoma avtonomnih vozil za svetovni trg.

Po prvi generaciji modela T1 so tudi vse njegove naslednike – od T2 do T6.1– izdelovali v Hannovru.



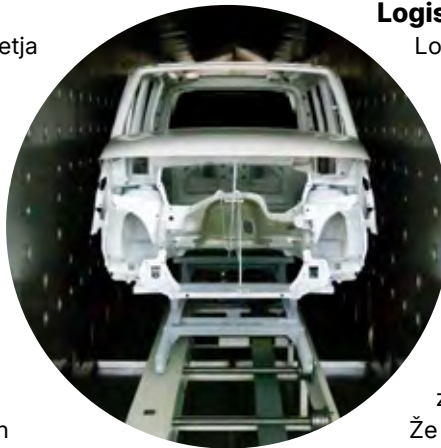


Tehnološka gonilna sila

Volkswagen Group Components je del podjetja Volkswagen Group Technology in ima zato ključno vlogo v koncernski strategiji e-mobilnosti. V Hannovru se ta moč odraža v tesnem sodelovanju na sami lokaciji. Lokalna proizvodnja baterijskih sistemov (NMC) neposredno oskrbuje obrat za montažo vozil, pri čemer je treba poudariti koristi zaradi kratkih razdalj. S prihajajočo posodobitvijo proizvodnje baterijskih sistemov na osnovi tehnologije cell-to-pack in standardizirane celice se bo tehnološki napredek pospešil in okrepil odpornost koncerna. Skozi leto se bo v Hannovru začela širitev proizvodnje baterijskih sistemov, kar bo v prihodnosti omogočilo proizvodnjo dodatnih kemijskih vrst celic (LFP in NMC). Največja proizvodna zmogljivost se bo povečala za 50 odstotkov, kar bo v prihodnosti omogočilo oskrbo štirih koncernskih znamk na sedmih lokacijah. Razvoj poteka v predserijskem centru v Braunschweigu. Novi baterijski sistem za MEB+ že deluje na lokacijah v Španiji in na Češkem, standardizirane celice pa prihajajo od družbe PowerCo in zunanjih partnerjev. Poleg tega Group Components trenutno za modela ID. Buzz People in ID. Buzz Cargo v celoti dobavlja zadnje in sprednje preme iz Barsinghausna. V njihovi ponudbi so tudi t. i. performance sprednje preme (za štirikolesni pogon) in preme za ID. Buzz AD.

Kako se je vse skupaj začelo

Razlog za gradnjo Volkswagrove tovarne v Hannovru pred sedmimi desetletji je bil velik uspeh modela T1 – prvega Volkswagrovega Transporterja. Tega so skupaj s hroščem od leta 1950 najprej izdelovali v Wolfsburgu. Vendar je povpraševanje hitro preseгло proizvodne zmogljivosti. Tako se je Heinrich Nordhoff, takratni generalni direktor družbe Volkswagenwerk AG, leta 1955 odločil za gradnjo tovarne v Hannovru, kjer naj bi izdelovali samo transporterje. Tovarno so s hitrostjo nemškega gospodarskega čudeža postavili v samo enem letu – že omenjenega 8. marca 1956 je s proizvodne linije zapeljal prvi T1.



**Tovarna se
ponaša s
sodobno
lakirnico.**

Logistično idealna lokacija

Lokacija tovarne v Hannovru ni bila naključna izbira: tovarna je od sedeža koncerna v Wolfsburgu oddaljena le uro vožnje in je logistično povezana z najpomembnejšimi prometnimi žilami: prek avtocest v neposredni bližini z glavnimi cestami in prek lastne industrijske železnice z železniškim omrežjem – in kar je bilo takrat tudi še pomembno: prek Mittellandkanala neposredno ob tovarni je bila povezana z evropskim omrežjem plovni poti.

Že samo s tem v prihodnost usmerjenim logističnim omrežjem je tovarna že 70 let sposobna oskrbovati najrazličnejše trge v Evropi in po svetu.

70 let Hannovra, sedem generacij Bullija

Zgodovina tovarne v Hannovru je še danes tesno povezana z zgodovino modela Bulli. Po prvi generaciji modela T1 so tudi vse njegove naslednike – od T2 do T6.1 – izdelovali v Hannovru. Sedmo generacijo te kultne serije danes sestavljajo trije stebri: ID. Buzz, Multivan in Transporter/Caravelle. Dva od teh stebrov, najsodobnejši in popolnoma električni ID. Buzz oz. njegovo komercialno različico ID. Buzz Cargo ter model Multivan, proizvajajo v Hannovru. Oba modela pridobivata vse večji pomen. ID. Buzz je denimo samo v letu 2025 zabeležil 102-odstotno rast v primerjavi s predhodnim letom. Z njim se je model Bulli vrnil tudi v Severno Ameriko – tudi vozila za ZDA in Kanado izdelujejo v Hannovru. Za potrebe modelske serije ID. Buzz so tovarno v zadnjih letih, kot je opisano zgoraj, temeljito in z visokimi naložbami preuredili v center za e-mobilnost. Tudi zato se danes uvršča med najsodobnejše avtomobilске tovarne v Evropi. Z 31 odstotki v letu 2025 je tudi Multivan zabeležil visoko rast. Na tem modelu temelji tudi najnovejša generacija Californie, ki je bila predstavljena leta 2024. Poleti 2026 naj bi proizvodnjo tega legendarnega avtodoma z dislocirane lokacije v okrožju Limmer v celoti preselili v matično tovarno v Hannovru.



Gorazdov Tamček

Z Gorazdom Srimškom sva se spoznala na Vranskem, ko smo ob 25. obletnici zveze SVAMZ postavljali rekord s Tomosovimi mopedi. Že takrat mi je omenil, da ima TAM-a 75T5, letnik 1981, a mi je to ušlo iz glave. Nato se mi je oglasil in mi razložil, da gre za zaprti furgon na daljši šasiji. Takšnih pa po moje ni več ostalo prav veliko. S seboj sem povabil bratranca Branka, da sva ob obisku posnela še material za video.



TEKST Emil Šterbenk | FOTO E. Šterbenk, arhiv G. Srimšek

Gorazd je iskal kombi, ki bi ga z malenkostno predelavo lahko uporabljal kot avtodom. Pred 25 leti je pri nas vozilo še veliko Tamičev in menil je, da je to tudi ustrezno vozilo. Naletel je na oglas, s katerim je lastnik prodajal zaprti furgon, ki ga je že uporabljal kot improviziran bivalnik. Gorazd si ga je šel ogledat in je takoj sklenil kupčijo.

Zahteven projekt

Preden bi šel z njim na cesto, ga je hotel malce polepšati, a izkazalo se je, da je karoserija tako prerjavela, da se je ne da popraviti. Gorazd se je spomnil, da je v Spodnji Savinjski dolini videl stati za cesto tovorni del furgona, ki ga je že počasi preraščal mah.

»Beseda ni konj, sem si rekel in šel k tisti hiši vprašat, ali bi mi ga prodali. In so mi ga – za pameten denar. Pripeljal sem ga domov, prijatelj, klepar Boris mi je obljubil pomoč in lotila sva se dela. Prvi furgon sva odrezala za kabino in odstranila zarjavelo karoserijo. Na 'darovalcu organov' sva naredila isto. Izposodila sva si viličarja, da sva za kabino namestila



Tovorni del karoserije sta s prijateljem odstranila in na avto zmontirala nadomestno.

novo karoserijo, potem pa smo začeli variti, kitati in brusiti,« za uvod pove Gorazd.

Eden od Gorazdovih prijateljev je delal v avtoličarski delavnici in se s šefom dogovoril, da smejo kombi med koncem tedna polakirati v njihovi komori.

Dva dni pa za tako veliko vozilo ni ravno veliko časa. Za pomoč je poprosil še enega ličarja in velik kombi jim je uspelo polakirati v enem dnevu. Tako je bilo: »V soboto smo karoserijo najprej do konca pripravili. Moj brat Luka je bil v naši ekipi najmlajši in najlažji, zato smo ga določili za barvanje strehe z valjčkom in čopičem. Ko smo v nedeljo avto zapeljali v komoro, se je vsak mojster lotil polovice vozila in do večera smo zaključili. Šlo je na tesno, saj so lak brizgala v treh nanosih. Na koncu smo se hecali, katera stran je bolje polakirana, a danes je jasno, da smo delo dobro opravili, saj je dostavnik tudi po 25 letih še vedno v solidnem stanju. Res pa je, da je ves čas pod nadstrešnico.

Domač proizvod – od modela 2000 do 90T5

Prvi dve generaciji tovornjakov TAM so izdelovali po licencah Prage in Humbolt-Deutza, leta 1961

TAM 2000
prve generacije
s hladilno
komoro – risba s
prospekta za leto
1965 – vetrobran
je bil še deljen,
vrata so se
odpirala nazaj in
imela drsno šipo.



Po dolžini
je prostora
v izobilju, a
tovorni prostor
je preozek, da bi
posteljo postavil
prečno.



Gorazd Srimšek je tega Tamčka popolnoma obnovil pred 25 leti in je še vedno v zelo dobrem stanju.

pa so na trg poslali nov lahek tovornjak po lastnih načrtih – TAM 2000 (številka 2000 pomeni nosilnost v kilogramih). Vse, razen motorja in menjalnika, je bilo plod znanja mariborske tovarne. Mali tovornjak je poganjal dizelski motor IMR, ki so ga izdelovali po Perkinsovi licenci. V prvi generaciji je zmogel 56 KM, moč na pogonsko zadnjo os pa je prenašal 4-stopenjski menjalnik s prestavno ročico na volanskem drogu. Tovornjak je imel 2,6-metrsko medosno razdaljo in pogonsko os z dvojnima kolesoma. Vrata kabine trambus so se odpirala nazaj. Ob začetku proizvodnje je bil na voljo kot tovornjak z odprtim zabojem s ponjavo ali brez, a različice so se hitro množile. V prodajnem katalogu za leto 1965 so ob kesonarju ponujali še tovornjak za prevoz kruha, hladilnik, kombibus s 3+10 ali 3+13 sedeži in furgon. Ob naštetih različicah sta bila pozneje na voljo še prekucnik in gasilsko vozilo. Leta 1968 so zaradi spremembe zakonodaje vrata obrnili, tako da so se od takrat odpirala naprej. Dve leti pozneje so predstavili posodobljen model TAM 2001, ki je imel enodelno vetrobransko steklo in malce večji in močnejši motor (61 KM), v paru s 5-stopenjskim menjalnikom. Tudi pri modelu 2001 so bile na voljo prej omenjene različice, dodali

Preden sta dobila otroka, sta z ženo Čibo vsako leto 'križarila' po jadranski obali.



pa so še tovornjak s kabino za posadko (dvojna kabina). Še v obdobju modela 2001 so ponudili daljšo medosno razdaljo (3.200 mm) za vse modele, razen za prekucnik. Leta 1975 so na trg dali model 1200 z znižano nosilnostjo, tako da je največja dovoljena masa znašala 3.500 kg, torej ga je bilo dovoljeno voziti z dovoljenjem kategorije B. V katalogu iz leta 1975 je jasno, da so prešli na novo označevanje modelov tudi pri najlažjih vozilih in tako je model 2001 postal 60T3 ali 60T5. Večja sprememba se je zgodila leta 1979, ko so predstavili model 75 in ta model so izdelali tudi v največ primerkih. Poglavitna sprememba je bil močnejši motor, ki je postregel z močjo 76 KM in je drvel hitreje od 90 km/h. Število različic se je še povečalo, dodali so takšno z dvigalom, vozilo za vlečno službo, s samonakladalno nadgradnjo za odprte kontejnerje (odpadki) in šasijo s kabino. Leta 1986 so znova povečali motorno moč rakoviškega dizelskega motorja, in sicer na 81



KM (model 80). S temi motorji so jih izdelovali do razpada Jugoslavije. Najprej je doživel še manjšo posodobitev, saj so mu polepšali odbijač, namestili plastično masko in polepšali armaturno ploščo. Po osamosvojitvi Slovenije so v manjše število Tamičev vgradili močnejše Ivecove motorje. Najmočnejši model je bil 90T5, ki je lahko drvel 115 km/h, kar pa pri vozilu, ki so ga zasnovali konec petdesetih let, ni bilo najbolj pametno, čeprav so bobnastim zavoram dodali servo pomoč, je volan še vedno ostal mehanski s prenosom s polžem.

Vozilo za prosti čas

Tovorni prostor Tamčka z daljšo šasijo meri 4,3 metra, kar je lepa številka. Pri širini se razkošje konča, saj je na spodnjem delu širok natanko 1,8 metra, proti strehi pa se oži. Že 95 cm od dna se zoži za 14 centimetrov. Površina nakladalne površine znaša 7,6 m², prostornina tovornega prostora pa 13 m³. Kot dostavnik je bil torej z nosilnostjo 2 toni zelo uporabno vozilo, da ne govorimo o tem, da sta krepka šasija in podvozje brez težave prenesla tono več, toda to je znalo biti ob tehtanju zelo drago. Če ga primerjamo s sedanjimi dostavniki, je edina omemba vredna nerodnost visoko dno tovornega prostora, saj je od podlage oddaljeno 78 cm – zato pa ima mali TAM zadaj na desni strani lično stopničko. Sedaj imajo dostavniki širša vrata, takšna, da gre paleta skoznje po dolgem, širini TAM-ovih pa sta 104 (zadnja) in 92 cm (stranska). »Če je bilo prostora dovolj za tovor, ga bo pa tudi za posteljo in opremo za kampiranje, je očitno



H Gorazdu sva se z bratrancem na obisk odpeljala z enako dolgim gasilskim TAM-om 80T5: neprecenljivo, a ponovljivo!

menil prejšnji lastnik, ki je Tamiča že uporabljal kot bivalnik. Zakonsko posteljo je vgradil v zadnji del vozila skoraj 50 cm visoko. Pod njo je dobil veliko prostora za opremo, spredaj pa je lahko postavil malo omaro in kuhinjo.

»Za dva je bilo prostora popolnoma dovolj. S tem Tamčkom sva z ženo prekrizarila velik del Jadranske obale, saj sva se z njim celo desetletje vozila na letne dopuste. Najdlje sem se z njim peljal na Češko – 500 kilometrov v eno smer, kjer se redno udeležujem srečanj socialističnih vozil. Tamček mi je doslej na mojih poteh povzročil samo eno težavo. Med vračanje s Češkega mi je na poti skozi Avstrijo počila ena od zadnjih pnevmatik. A tudi tega sem bil kriv sam, saj so očitno bile prestare, jaz pa jih nisem zamenjal.

Slovo od prijatelja in ponovno snidenje

»Ko sva z ženo dobila otroka, je Tamček postal premajhen – pa ne zaradi prostora, ampak zaradi tega, ker je registriran samo za dve osebi. Vem, da so ti modeli lahko imeli tudi po tri sedeže (tretjega na motornem pokrovu), a te možnosti še nisem proučil,« z malo grenkim izrazom na obrazu pove Gorazd. Zaradi tega je Tamčka prodal gostilničarju za



Gorazd je poklicno voznik, ki je vozil vse vrste gospodarskih vozil, tako da malega TAM-a obvlada z levo roko.

catering. Ko je novega lastnika po dobrem letu srečal, mu je ta povedal, da ima namen Tamčka prodati, ker za časa korone ni imel dela. Ne boste verjeli, Gorazd je stari dostavnik znova pripeljal na svoje dvorišče, kjer je še sedaj.

Profesionalec

Najprej smo za video posneli nekaj kadrov z zunanje strani. Potem sem prisedel h Gorazdu in takoj opazil, da Tamčka vrhunsko obvlada. Potem sem se z njegovim Tamčkom zapeljal v Brankovi družbi in s težkim srcem priznal, da se Gorazdov lepše pretika in sklopka niti malo ne potrese, za nameček pa se mi je zdelo, da tudi volanski obroč malo lažje obračam. Moram poudariti, da je vožnja Tamiča za nevajenega voznika garaško opravilo. Vzpenjanje

Štirivaljni dizelski motor zmore 76 konjskih moči, a je kljub na papirju majhni številki zelo poskočen. Rotacijska dizelska črpalka svoje delo očitno dobro opravlja.

v kabino je dokaj zahtevno, a k sreči je na vrhu stebrička A močan ročaj. Volan že pri praznem vozilu zahteva močno roko in da ga lahko vrtite, se mora vozilo vsaj malo premikati. Zelo močan stisk pa zahtevajo tudi zavore, saj niso servo ojačene. Armaturna plošča je popolnoma špartanska. Ob merilniku hitrosti s števcem kilometrov (brez dnevnega števca) boste zaman iskali merilnik vrtljajev, od instrumentov sta tam le še kazalec motorne temperature in količine goriva v rezervoarju. Potem so tu še kontrolne lučke za kontakt, oljni tlak, rezervo goriva, dolge luči ter smerokaze. Letnik 1981 je že imel varnostne utripalke, kjer je bila kontrolna lučka v stikalu. Za gretje je služil primitiven kalorifer pod armaturno ploščo z enostopenjskim ventilatorjem. Tudi brisalca imata zgolj eno hitrost delovanja in še smešno majhna sta. Ta letnik že ima halogenska žarometa, a nista vredna posebne pohvale. Potem sem Gorazdu ponudil, če bi on poskusil peljati mojega 'gasilca', kar je z veseljem sprejel – očitno tudi on vozi s podobnim veseljem kot jaz. Med pretikanjem navzdol je precizno odmeril vmesni plin, prestavno ročico je prijel z zvrhano mero občutka in pri pretikanju v prostem teku



V kabini je preprosta oprema, a med vožnjo ugotovimo, da je več niti ne potrebujemo.

postal za kakšno sekundo. Ko sva se peljala po ulici, me je prešinilo: »Ali imaš voziško dovoljenje kategorije C, tale je namreč registriran za pet ton?« Med smehom mi je odgovoril: »Imam kategorijo C, pa vse druge tudi!« Sedaj mi je jasno: oprava imam s profijem, zato mu pa vožnja Tamiča ne dela prav nobenih težav. Tako z njegovim kot z mojim sva naredila po krog več, kot je bilo potrebno, Branko pa je s kamero v roki čakal, kdaj se bova pripeljala nazaj. Na koncu sta se nam pridružila še žena Čiba in sin Matej in skupaj smo pregledali fotografije obnove. Preden smo se poslovili, naju je povabil še v klet, kjer ima zbirko Tomosovih mopedov, Jawo, Vespa in Rogovega Ponny Expressa. Tam je še povedal:



Sin Matej je nad Tamčkom tudi navdušen in z veseljem prisede v kabino, ali pa radovednemu novinarju pokaže, kaj je skrito pod stransko loputo.

»Fička imam žal v očetovi garaži in ker pravita, da nimata časa, vama ga pokažem kdaj drugič!« Hvala za nekaj prijetnih dopoldanskih ur in naj ti bodo TAM in drugi starodobniki v veselje ter naj ti dobro služijo.

Literatura in viri

TAM, prodajni prospekti, Maribor, 1965, 1984.

Leta 2018 sta se z bratom Lukom na srečanje starodobnih vozil na Češko odpeljala z dvema voziloma. Vrnila sta se s Tamčkom, saj sta Škodo 120L prodala.



TEHNIČNI PODATKI

Motor

Dizelski, štirivaljni, vrstni

Prostornina (ccm) 3.860

Moč (kW /KM pri vrt/min) 56/76 pri 2800

Prenos moči

Enokolutna suha sklopka, 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik, pogon na zadnji kolesi

Podvozje in zavore

Spredaj in zadaj toga prema na listnatih vzmeteh s teleskopskimi blažilniki, mehanski volan – polž. Zavore 4x hidravlične bobnaste, ročna zavora: mehanska na zadnji kolesi.

Mere in mase

Dolžina × širina × višina (mm) 5.923 × 1.892 × 2.640

Medosna razdalja (mm) 3.200

Masa praznega vozila (kg) 2.870

Posoda za gorivo (l) 55

Pnevmatike (palci) 6.50 R 16

Zmogljivosti

Nosilnost (kg) 2.000

Največja hitrost (km/h) 92

Poraba goriva l/100 km 11–15

CP palete za logistiko v kemijski industriji

Palete za uporabo v kemijski industriji (CP palete) so že od leta 1991 uveljavljen standard v logistiki kemijske industrije. Evropsko združenje za palete (EPAL) je v sodelovanju z vodilnimi kemijskimi podjetji posodobilo njihove tehnične specifikacije, da bi zagotovilo nemoteno uporabo EPAL CP palet v sodobnih, vse bolj avtomatiziranih logističnih procesih.

Z vključitvijo CP palet v EPAL-ov paletni pool kemijska industrija pridobiva zanesljiv sistem neodvisnega nadzora kakovosti. Hkrati uporaba EPAL CP palet podjetjem omogoča izpolnjevanje zahtev **Uredbe EU o embalaži in odpadni embalaži (PPWR)**, ki spodbuja ponovno uporabo transportne embalaže.

Dolgoletna tradicija in razvoj

Palete za uporabo v kemijski industriji (CP palete) je v začetku devetdesetih let razvila kemijska industrija v sodelovanju s proizvajalci lesenih palet, med katerimi so bili tudi številni proizvajalci EPAL palet. Zaradi **specifičnih dimenzij embalaže za kemijske izdelke** kot so sodi, vrečasto blago, big-bagi ali oktabini so za njihov transport in skladiščenje potrebni **posebni formati palet**. Od leta 1991 se zato v logistiki kemijske industrije uporablja **devet tipov CP palet (CP1–CP9)**, ki so se uveljavili kot industrijski standard.

Standardizacija in sistem zagotavljanja kakovosti

V zadnjih letih pa so se pri uporabi CP palet začeli pojavljati izzivi. Ker sistematičen nadzor kakovosti ni bil vzpostavljen, CP palete v praksi pogosto niso več zagotavljale enotne, standardizirane kakovosti. **EPAL je na to odgovoril leta 2018 z uvedbo EPAL CP palet**, ki so od takrat naprej, zlasti v mednarodnih dobavnih verigah, postopno povečevale svoj tržni delež. Leta 2025 je več velikih kemijskih podjetij napovedalo, da bodo **od leta 2026 naprej kupovala in uporabljala izključno EPAL CP palete**. Ob tem so kemijska podjetja skupaj z EPAL začela tudi nadaljnji razvoj tehničnih specifikacij CP palet. Za odločitev velikih kemijskih podjetij za uporabo EPAL CP palet obstaja več ključnih razlogov. Najpomembnejši med njimi je **sistem zagotavljanja kakovosti EPAL**, ki zagotavlja visoko in enotno kakovost EPAL CP palet. To je še posebej pomembno pri transportu kemikalij in nevarnega blaga, kjer sta **varnost in zanesljivost logistične opreme ključnega pomena**.



Več velikih kemijskih podjetij je napovedalo, da bodo od leta 2026 naprej kupovala in uporabljala izključno EPAL CP palete.



SLOVENIJA



Združenje za promet

Uredba o embalaži in ponovni uporabi

Poleg tega z naraščajočo avtomatizacijo logističnih procesov postajajo natančne in enotne dimenzije palet še pomembnejše. **Že odstopanja za nekaj milimetrov lahko povzročijo motnje pri avtomatiziranem transportu ali skladiščenju naloženih palet.** Standardizacija in nadzor kakovosti, ki ju zagotavlja EPAL, sta zato ključna za nadaljnji razvoj avtomatizirane logistike v kemijski industriji. Pomembno vlogo imajo tudi regulatorne zahteve. **11. februarja 2025** je začela veljati **Uredba EU o embalaži in odpadni embalaži (PPWR)**, ki med drugim določa, da mora biti od leta 2030 najmanj 40 odstotkov transportne embalaže ponovno uporabne. Pri transportih med podjetji iste skupine ter pri transportih znotraj posamezne države članice EU pa je **cilj celo 100-odstotna ponovna uporaba**. To velja tudi za CP palete. Palete in druga embalaža pa se štejejo za ponovno uporabne le, če so del sistema ponovne uporabe, ki izpolnjuje zahteve uredbe PPWR. In EPAL-ov paletni pool je takšen sistem. Z uporabo EPAL CP palet podjetja zagotavljajo, da je njihova paletna logistika skladna z evropsko zakonodajo.

Naslednji korak je digitalizacija CP Palet

Uporaba EPAL CP palet z zagotovljeno kakovostjo prispeva tudi k daljši življenjski dobi palet v sistemu ponovne uporabe. Visokokakovostne palete je mogoče uporabljati več let, kar zmanjšuje stroške in hkrati podpira **trajnostni razvoj logistike v kemijski industriji**. Sodelovanje v krožnem gospodarstvu EPAL-ovega paletnega poola zato postaja tudi pomemben element trajnostnega poročanja kemijskih podjetij. Naslednji korak v razvoju je **digitalizacija EPAL CP palet**. Te so že **opremljene s QR-kodami**, ki omogočajo enostavno sledenje in funkcionalnosti transportu blaga, ki je v kemijski industriji še posebej pomembna. V okviru razvojnih aktivnosti EPAL Innovation Lab pa potekajo tudi projekti za uporabo aktivnih sledilnikov na EPAL CP paletah.

EPAL CP PALETE

SKLADNO S PPWR

ZA KEMIJSKO INDUSTRIJO



CP
made by
PALETE 



www.epal.eu

Hitra plačila in večja finančna prilagodljivost za evropski transportni sektor

Ko sta vsaka ura in vsak kilometer ključnega pomena, je hiter dostop do plačila lahko odločilen za ohranjanje likvidnosti in stabilno rast transportnega podjetja. Za tisoče prevoznikov po vsej Evropi, tudi iz Slovenije, je Invoitix postal zanesljiv finančni partner, ki zagotavlja, da je takoj po dostavi pošiljke denar nakazan na račun prevoznika ali špediterja v roku 48 ur.

Invoitix je švicarsko fintech podjetje s sedežem v Badnu, **specializirano za financiranje terjatev v sektorju cestnega prometa**. Posluje preko mreže pisarn v sedmih evropskih državah – v Španiji, na Poljskem, Češkem, Slovaškem, v Romuniji, Bolgariji in Srbiji, medtem ko slovenski trg pokrivamo preko naše pisarne v Beogradu.

Izplačila v 48 urah. Enostaven faktoring za prevoznike in špediterje

Osrednja storitev Invoitixa je **faktoring za prevoznike in špediterje**. Gre za rešitev, ki omogoča izplačilo izdanih računov v roku 48 ur, ne glede na njihov standardni plačilni rok (30, 45, 60 ali celo 90 dni).

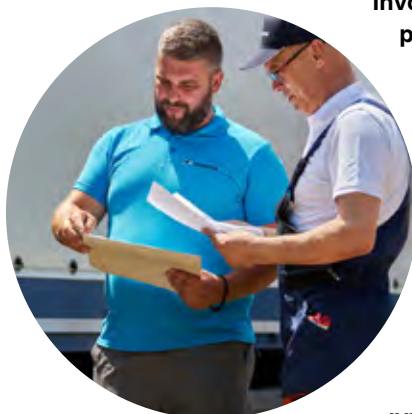
Invoitix na kratko: podpora transportnim podjetjem po vsej Evropi

- poslovanje po vsej Evropi,
- financiranje v evrih,
- brez zahtevanega minimalnega obsega računov,
- večjezična ekipa za podporo z izkušnjami v transportni industriji,
- preverjanje pogodbenih partnerjev in varna plačila,
- popolna transparentnost – brez skritih stroškov.

Prednosti za transportna podjetja:

- nadzorovana likvidnost,
- zmanjšanje tveganja neplačil,
- manj administrativnega dela,
- enostavna in zanesljiva izterjava plačil.

Prodajna ekipa podjetja Invoitix v Beogradu je zadolžena tudi za slovenske stranke.



Prednosti tudi za špediterje

Čeprav so prevozniki primarni uporabniki storitve, **Invoitix ponuja rešitve tudi za špediterska podjetja**.

Integracija z Invoitixovim sistemom poenostavi tok dokumentacije, optimizira računovodske procese in **pomaga ohraniti stabilno likvidnost** ter zagotavlja pravočasna izplačila podizvajalcem.

Gre za model sodelovanja, v katerem pridobijo vsi: prevozniki prejmejo sredstva takoj, špediterji pa večjo finančno prilagodljivost in močnejše odnose s partnerji. Invoitixov pristop je celovit, saj podpira tako špediterska podjetja kot njihove podizvajalce. **Gre za model, ki trenutno nima primerljive alternative na evropskem trgu.**

V podjetju Invoitix verjamemo v **transparentnost, poštene pogoje in dolgoročna partnerstva**.

S takšnim pristopom se lahko tako prevozniki kot špediterji zanesejo na resnično podporo in finančno predvidljivost, tako danes kakor tudi v prihodnje.



Kontaktirajte nas:

T: +381 69 55 66 055

M: rs_sales@invoitix.com

W: invoitix.com/sl/

MAN TGE NEXT LEVEL

Preprosto izjemen
pri vsakodnevnih izzivih.



Ne glede na to, ali vas čakajo zgodnje jutranje vožnje, težka bremena, kratki roki, ali zahteven teren — MAN TGE Next Level je pripravljen. Izdelan je z DNA- jem tovornjaka, vendar okreten kot kombi. Načrtovan je tako, da z neprimerljivo natančnostjo izpolni zahteve vašega poslovanja. Od digitalnega voznikovega prostora in pametnih sistemov za pomoč vozniku do po meri izdelanih različic - MAN TGE Next Level se zna prilagoditi vsaki nalogi, ne pa obratno. Za več informacij obiščite www.van.man.





winkler – DOSTAVI HITRO IN ZANESLJIVO.

od **125,- €**

SAF Holland
ORIGINAL PARTS

PESTO KOLESA Z LEŽAJEM

za osi SAF

vkjučno s senzorskim obročem: da • Znamka: SA



Višina (mm):	ø kroga lukenj (mm):	Št. artikla	cena/kos
114	168	219 086 457 00	128,00
		od 6 kosov	111,90

od **105,- €**

ACCURIDE

JEKLENA PLATIŠČA, 22.5 PALCA

Zunanji ventil, primeren za SB: da

Globina (mm): 162,5 • ø kroga lukenj (mm): 335 • ø luknje za vijake (mm): 26

• ø sredinske luknje (mm): 281 • nosilnost (kg): 400



Velikost platišča	Št. Pritrdilnih vrtin	primeren za	Št. artikla	cena/ kos
22.5x9	10	MZ	572 000 098 00	111,90
			od 6 kosov	105,00

MZ = centriranje sredine



Kranj

Ljubljana

Maribor

Ptuj

Celje

NAROČILO IN DOSTAVA ISTI DAN



Naši dostavljenci za Slovenijo dnevno dostavljajo vaša naročila na celotnem območju med in okrog mest, označenih na zemljevidu. Kar boste naročili do 9:00 ure, boste dobili dostavljeno še isti dan!

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

Dostava je pri Winklerju brezplačna!

1.485,- €

ISR

VOZNIKOV SEDEŽ, ISRINGHAUSEN 6860 / 87

Širina sedeža (mm): 542

- nastavev višine (mm): 100
- nastavev teže do (kg): 150
- nastavev teže: samodejna
- naslon za glavo: integr



Oprema	primeren za	širina vodil (mm)	Št. artikla
Ogrevanje sedežev, tritočkovni varnostni pas z zategovalnikom, spominska funkcija, hitri spust, ramenska nastavev	MAN Baureihe TGA, TGL, TGS, TGX	230	581 000 188 00 ¹⁾

¹⁾ z naslonom za roke

TO PAŠE

4,50 € **winkler**

ČISTILO ZA PLATIŠČA, RED-POWER

Št. artikla 490 002 783 00

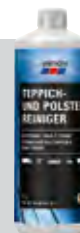


TO PAŠE

5,90 € **winkler**

ČISTILO ZA PREPROGE IN OBLAZINJENJE

Št. artikla 490 002 667 00



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

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

winkler.com /// shop.winkler.com

winkler
Das passt.

Priljubljenost si pravico do napak in sprememb.
Cene so v veljavi do porabe zaloga. Veljavno do 31.05.2026.