

Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

Transport



MAJ 5 • 2026

LETNIK 26 • številka 264

CENA 3,90 EUR

& LOGISTIKA

www.etransport.si



TEST
KIA PV5

VOZILI SMO

MAN TGX D30



VARNOST

Euro NCAP test tovornjakov



VOZILI SMO
Otokar Atlas je
nov tovornjak
v lahkem
segmentu



REPORTAŽA

Večina dostavnikov je
preobremenjenih

Novo težišče

F-MAX



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

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

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

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



Sharing the load

VOZNIK JE VEDNO KRIV

Nedavne nesreče, ki so večkrat ustavile promet na primorski avtocesti, so povzročile, da so se zganili vsi, od kavč komentatorjev, pa vse do ministrice za infrastrukturo, ki je zahtevala analizo stanja in poročilo z ukrepi za izboljšanje razmer. Skoraj enajsturna zapora avtoceste zaradi najbolj odmevne nesreče, na odseku s povprečnim letnim dnevnim prometom več kot petdeset tisoč vozil, od tega slabih dvajset tisoč tovornih, je povzročila dolge zastoje, tovorna vozila pa so začeli izločati tudi na drugih avtocestnih krakih po državi.

Ko pogledamo dostopne podatke o omenjeni nesreči, v oči zbode kar nekaj števil: prvi klic veterinarskega inšpektorja v pripravljenosti se je zgodil šele več kot dve uri po nesreči, a se ta na nobenega od dveh klicev ni oglasil. Nadomestni tovornjak za pretovor tovora je na kraj nesreče prišel šele po 4 urah in 50 minutah, prekladanje tovora pa se je začelo še slabo uro pozneje, po dobrih petih urah in pol. Šele po skoraj šestih urah se je veterinarski inšpektor odzval na klic in na kraj nesreče, ki je bil od prostorov območnega urada UVHVVR Postojna oddaljen le dobre tri kilometre, prispel skoraj sedem ur in pol po tem, ko se je ta zgodila.

Če upoštevamo prej omenjene statistične podatke o povprečnem letnem dnevnem prometu, lahko podamo grobo oceno, da je skoraj poldnevna zapora vplivala na okoli 25 tisoč vozil od tega okoli deset tisoč tovornih – ti vozniki so zaradi enajsturne zapore praktično izgubili en cel delovni dan. A tu se šokantni podatki še ne končajo, v samo dveh mesecih in enem tednu se je na tem nekajkilometrskem območju obnovitvenih del pri Postojni, zgodilo kar 77 prometnih nesreč oziroma v povprečju več kot ena na dan!



“

**Okoli deset tisoč
voznikov je izgubilo
en delovni dan.**

No, ne glede na vse zapisano, je v prvem stavku omenjena analiza postregla z zaključkom, da je večina avtocestnih delovišč v skladu s predpisi, krivda za nesreče pa na strani voznikov – ja, kot po navadi, voznik je vedno kriv.

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.



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

24

ANALIZA
Gospodarska vozila
z alternativnimi
pogoni v 2025 v
Sloveniji



6

NOVICE

12

VOZILI SMO
MAN TGX D30

18

VOZILI SMO
Otokar Atlas 11

24

ANALIZA
Gospodarska vozila z alternativnimi
pogoni v 2025 v Sloveniji

26

VARNOST
Euro NCAP test tovornjakov 2026

30

REPORTAŽA
Preobremenjeni dostavniki

36

REPORTAŽA
Petrans – Dan odprtih vrat

38

ZGODBE IZ KABINE
Tanja Pucelj

44

INTERVJU
Aljaž Zupančič, Autocommerce

46

INFORMACIJSKA TEHNOLOGIJA
Kibertnetska varnost

51

OZS
Novi predsednik sekcije

52

TEST
Kia PV5 Passenger

56

TEST
Ford Transit Custom Kombi PHEV

60

LOGISTIKA
EPAL – Povezovanje tradicije
in digitalne prihodnosti

62

RETRO
Fiat 683N

36



REPORTAŽA Petrans – Dan odprtih vrat

38



ZGODBE IZ KABINE Tanja Pucelj

62



RETRO Fiat 683N



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.

Švedska z zaporno kaznijo za manipulacije s tahografom

Predlagani novi predpisi na Švedskem določajo zaporno kazen do enega leta za manipulacijo tahografa, novi zakon pa naj bi začel veljati 1. julija. Čeprav zakon čaka še na potrditev v parlamentu, naj bi se to zgodilo v prihodnjih nekaj tednih, novi predpisi pa bodo začeli veljati 1. julija 2026. Zakon zvišuje kazni za manipulacije s tahografi, poleg zvišanja glob pa je možna tudi zaporna kazen do enega leta.

Globa se bo zvišala s sedanjih 8.000 kron (približno 730 evrov) na 20.000 kron (približno 1.830 evrov). Prav tako lahko enako kazen prejme vsak, ki izdeluje, prenaša ali kakor koli drugače ravna z opremo, ki se uporablja za manipuliranje s tahografi. Zakon širi tudi pooblastila nadzornih uradnikov glede možnosti posredovanja v primeru, da sumijo, da je bil tahograf v vozilu manipuliran.

MAN

PREMIERA NOVEGA MAN-A ETGM



MAN je na sejmu Transpotec Logitec 2026 v Milanu premierno predstavil novega člana električne družine tovornjakov – model MAN eTGM, ki pokriva srednje težek segment.

Z novim modelom eTGM MAN širi svojo ponudbo električnih tovornjakov in vključuje ključno komponento v segmentu distribucije srednjega razreda. 16-tonske tovornjake z dosegom do 480 kilometrov je bil premierno predstavljen na sejmu gospodarskih vozil Transpotec Logitec v Milanu 13. maja 2026, s čimer zapolnjuje vrzel med lahkim eTGL-om in težkima serijama eTGX in eTGS. MAN tako prvič ponuja celotno ponudbo električnih



VAŠ PARTNER, ZA VEČJO VARNOST NA CESTI Z NEVARNIM BLAGOM

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



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

modra številka
080 80 19

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



tovornjakov od 12 do 50 ton največje dovoljene mase. Z največjo dovoljeno maso 16,01 tone (opcijsko 16,5 tone) in nosilnostjo do približno 10,6 tone ponuja MAN eTGM številne možnosti za široko paleto nadgradenj. MAN eTGM je zasnovan tako, da izpolnjuje zahteve mestnega in regionalnega distribucijskega prometa. Naraščajoče cene energije, strožji predpisi o emisijah in vse večje omejitve hrupa naredijo električno gnana gospodarska vozila za ekonomsko in ekološko privlačno alternativo, zlasti pri uporabi v mestnih središčih. Prav tukaj nastopi novi eTGM – z visoko nosilnostjo, možnostjo vleke priklopnika do 33 ton skupne mase, veliko operativno prilagodljivostjo in še posebej učinkovitim električnim pogonskim sklopom.

Razvit za široko paleto aplikacij

Tako kot vsi MAN-ovi električni tovornjaki tudi eTGM temelji na standardiziranem, modularnem sistemu iz serije težkih tovornih vozil. Centralni elektromotor, baterijski sistemi, visokonapetostna arhitektura in upravljanje temperature izvirajo iz razvoja modelov eTGX in eTGS ter so bili prilagojeni za srednji segment. Elektromotor MAN eCD210 v

kombinaciji z menjalnikom MAN TipMatic 2 zagotavlja 210 kilovatov moči (285 KM) in največji navor 800 Nm. Visoka zmogljivost rekuperacije zagotavlja zelo dobro energetsko učinkovitost, zlasti pri delovanju s pogostim ustavljanjem in speljevanjem. Modularni baterijski sistem z dvema do štirimi baterijskimi sklopi omogoča natančno zasnovano za posamezno uporabo in preprečuje nepotrebne stroške in težo. Odvisno od konfiguracije je možen doseg do 480 kilometrov, kar je idealno za zahtevno distribucijo in regionalne aplikacije.

Velika prilagodljivost

Zgodnja in sistematična vključitev proizvajalcev nadgradenj je bila sestavni del razvoja. Vmesniki, prijazni do nadgraditeljev, optimizirane medosne razdalje in razpoložljivost mehanske odgona omogočajo uporabo običajnih serijskih nadgradenj brez zapletenih prilagoditev. Tipična področja uporabe tovornjaka MAN eTGM vključujejo prehransko logistiko in oskrbo trgovin, komunalne aplikacije, gradbene aplikacije in odvoz odpadkov ter regionalni distribucijski promet.



Postanite
naš naročnik

Spremljajte novice
na **eTransport.si**

Volvo predstavil dva nova motorja

Novi 13-litrski motorji temeljijo na novi platformi, ki bo omogočila uporabo iste konstrukcije motorja ne le za dizel, temveč tudi za biodizel, HVO, plin in vodik. Volvo Trucks nadaljuje svojo strategijo uporabe treh pogonskih sredstev za svoje tovarnjake, vključno z električnim pogonom, pogonom na vodikove gorivne celice in motorji z notranjim zgorevanjem, ki delujejo na obnovljiva goriva. Dva nova 13-litrski motorja z notranjim zgorevanjem sta zasnovana za alternativna tekoča in plinasta goriva in naj bi ponudila večjo moč, manjšo porabo goriva in nižje emisije. V kombinaciji z aerodinamičnimi optimizacijami, kot je kabina Aero, se



lahko poraba goriva v primerjavi s prejšnjo generacijo zmanjša za do štiri odstotke. Nova platforma je bila razvita za izpolnjevanje širokega nabora tržnih zahtev po vsem svetu. Motorji podpirajo biodizel/B100, HVO, bioplin/bio-LNG in prihodnje aplikacije vodika. Nova generacija motorjev ni le učinkovitejša, ampak tudi zmogljivejša, pri čemer Volvo izpostavlja novo zasnovano valjev in turbopolnilnika ter izboljšano zasnovano priznanega menjalnika I-Shift. Tako dizelske kot plinske različice naj bi ponujale več navora.

Girteka kupuje 500 vlačilcev Mercedes-Benz Actros L ProCabin

Girteka bo kupila 500 vlačilcev Mercedes-Benz Actros L ProCabin, ki jih bodo postopoma prejeli letošnje leto. Actros L ProCabin ima izboljšano zasnovano kabine, razvito za čim manjši zračni upor, pri čemer je sprednji del podaljšan za 80 mm, kar v končni fazi pomeni manjšo porabo in nižje stroške prevoza. Tovornjaki so opremljeni tudi z najnovejšo generacijo sistema Active Brake Assist, ki združuje podatke radarja in kamere ter zaznava premikajoča se, stoječa ali prečkajoča vozila in lahko sproži samodejno zaviranje do popolne zaustavitve, da se prepreči trčenje.



SCANIA

KABINA LONGLINE V SERIJSKI PROIZVODNJI



Scania je v svoji ponudbi vrhunskih kabin naredila naslednji korak z uvedbo kabine Longline v redni proizvodni proces. Nova kabina, ki gradi na močni dediščini in jo omogoča Scaniin modularni sistem, bo na voljo kot tovarniško certificirana rešitev za stranke, ki iščejo več prostora, udobja in prilagodljivosti. Kabina Longline združuje Scaniino kabino CrewCab in kabino z visoko streho serije S, s čimer ustvari izdelek, ki ga trenutno noben drug proizvajalec ne ponuja tovarniško. Kabine bodo izdelovali v mestu Laxå, šasije pa v Södertäljeju. Kabina Longline je zasnovana kot prilagodljiva platforma in ne kot popolnoma specifična rešitev. Tovarniško bo na voljo z omejeno notranjo konfiguracijo za sedeži, vključno z možnostmi, kot je standardna postelja s prostorom za shranjevanje ali policami – ali bolj odprta postavitev. Zasnova se osredotoča na jasno opredeljene pritrdilne točke, kar strankam omogoča, da individualno oblikujejo notranjost glede na svoje posebne zahteve. Od številnih strank se pričakuje, da bodo svoja vozila še bolj personalizirali s poslikavami in zasnovano notranjostjo po meri. Kabina Longline je prilagojena evropski zakonodaji (povečane dimenzije vozil), ki strankam po vsej Evropi omogoča nakup daljših vozil. Sprva bo kabina na voljo v dveh dolžinskih različicah (28 in 31), obe z visoko streho. Notranja višina bo presegla dva metra, kar bo zagotovilo stojno višino večini voznikov.



JUNGHEINRICH

PREIZKUSI ANTON. OKUSI ANTON.

Na sedežu podjetja Jungheinrich v Kamniku je 12. in 13. maja 2026 potekal hišni sejem s sloganom **Preizkusi AntOn, okusi Anton**, tokrat s sodelovanjem podjetja Meso Kamnik. Sejem je bil tradicionalno namenjen predstavitvi **novih in rabljenih ter obnovljenih viličarjev ter rešitev za celotno skladiščno logistiko** (regali, WMS, mobilni roboti, avtomatizacija, digitalne rešitve...).

Organizator je tudi tokrat pripravil nekaj novosti:

- **Testne vožnje z viličarji:** Stranke so lahko preizkusile čelni viličar AntOn CBH na posebej pripravljenem poligonu
- **Degustacijo mesnih dobrot Anton:** Za pravo sejensko vzdušje je poskrbel sosed Meso Kamnik, ki je pripravil degustacijo mesnih dobrot Anton
- **Nagradno igro,** kjer so podelili vrednostne bone za servisne storitve, periodični pregled viličarja ter bone za nakup v mesnicah Anton. Sejem je bil odlična priložnost za **povezovanje, izmenjavo znanj in neposreden stik** s strankami in partnerji.



NOV JAVNI POZIV ZA SPODBUJANJE OKOLJU PRIJAZNEJŠEGA PREVOZNIŠTVA



Dne 30. aprila 2025 je bil na Borzenovi spletni strani objavljen nov javni poziv za izvedbo ukrepa Spodbujanje okolju prijaznejšega prevoznitva v cestnem prometu, namenjen izvajalcem prevozov potnikov in/ali blaga v notranjem in mednarodnem cestnem prometu. Za nepovratne finančne spodbude za nakup ali predelavo tovornih vozil in avtobusov na sintetični plin in biometan ter s pogonom na elektriko in vodik je na voljo 500.000,00 EUR. Upravičeni so stroški, ki nastanejo od naslednjega dne po oddaji vloge do vključno 31. 10. 2027, pri čemer je zadnji možni dan za oddajo vloge 30. 10. 2026. Vloga mora biti oddana pred začetkom naložbe. Za nadgradnjo tovornih vozil z aerodinamičnimi deli za zmanjšanje zračnega upora je na voljo 2.500.000,00 EUR za naložbe, izvedene v obdobju od 31. 10. 2025 do vključno 30. 10. 2026. Ta sklop se nanaša izključno na tovorna vozila.

FIAA 2026

ELEKTRIFIKACIJA, TEHNOLOGIJA IN UČINKOVITOST

Mednarodni sejem avtobusov (FIAA 2026), ki bo potekal od 22. do 24. septembra in ga organizira IFEMA MADRID, se je uveljavil kot vodilno mednarodno središče in predstavitev sektorja cestnega potniškega prometa, v času, ko avtobusi znova potrjujejo svoj status bistvenih stebrov mobilnosti v Španiji. Letos bodo elektrifikacija vozniških parkov, napredek tehnologije in inovacij ter optimizacija energetske učinkovitosti vodilni dejavniki razvoja na sejmu FIAA 2026. Sejem bo združil večje število tehnoloških podjetij in ponudnikov digitalnih rešitev, specializiranih za povezanost, avtomatizacijo, programsko opremo, upravljanje podatkov in nove operative modele, s čimer bo dogodek postal pomemben magnet za podjetja, inovacije in sodelovanje podjetij. V tem kontekstu bo FIAA predstavil najnovejše preboje na področju inteligentnih vozniških sistemov in nove razvoje avtonomnih avtobusov, vse integrirane v vse bolj povezan tehnološki ekosistem, osredotočen na doseganje varnejšega, učinkovitejšega in pametnejšega potniškega prometa.



Kleparsko-ličarska delavnica

Specializirana popravila za tovorna vozila



Storitve

- ✓ Peskanje
- ✓ Barvanje
- ✓ Ravnanje šasij
- ✓ Ravnanje kabin
- ✓ Kleparska popravila

Celovita podpora za popravilo in obnovo
tovornih vozil na enem mestu.



Petrans d.o.o.
Jernej Marincič
M: +386 30 711 822
T: +386 1 235 59 76
E: service@petrans.si



Skeniraj za kontakt

SCHMITZ CARGOBULL V CELOTI PREVZEMA BERGER



Schmitz Cargobull bo prevzel 100-odstotni delež družbe Berger Fahrzeugtechnik GmbH, potem ko so se delničarji slednjega dogovorili o prenosu preostalih delnic. Nemški proizvajalec prikolic, ki ima od leta 2024 v lasti 49-odstotni delež, bo postal edini lastnik avstrijskega proizvajalca.

Ta poteza sledi dveletnemu sodelovanju, v katerem je bilo Bergerjevo strokovno znanje na področju lahkih konstrukcij združeno z industrijskimi zmogljivostmi Schmitz Cargobull in obsežno evropsko prodajno in servisno mrežo. Obe podjetji menita, da je popolna integracija naslednji logičen korak. Skupna naložba leta 2025 je vključevala proizvodno tehnologijo na lokaciji Radfeld in razvoj nove generacije BERGERecotrail Evolution. Platforma združuje Bergerjevo šasijo z optimizirano maso z modularnimi sistemi nadgradenj Schmitz Cargobull.

V SPOMIN

POSLOVIL SE JE SVEN ERIK »SVEMPA« BERGENDAHL

Legendarni Sven Erik »Svempa« Bergendahl je umrl 28. aprila v starosti 86 let, potem ko je več kot 50 let preoblikoval Scaniine tovornjake v dih jemajoče umetnine. Navdušenci nad tovornjaki, zlasti Scanie, dobro poznajo delo švedskega oblikovalca, ki je



začel predelovati tovornjake konec šestdesetih let prejšnjega stoletja, sprva tiste v svojem voznem parku. V svoji več kot 50-letni karieri je delavnica Svempas predelala več kot 500 tovornjakov,

od edinstvenih in unikatnih modelov do skromne serijske proizvodnje okoli 100 enot. Med njegovimi svetovno znanimi stvaritvami so bili Frostfire, Chimera in Red Pearl, ki danes veljajo za ikone v oblikovanju tovornjakov. Scania je pravice do uporabe blagovne znamke Svempas pridobila leta 2021.

MERCEDES

CONECTO TUDI ZA NEMŠKI TRG



Daimler Buses bo nemškemu trgu ponudil avtobus Mercedes-Benz Conecto. S tem korakom se podjetje odziva na nenehno veliko povpraševanje v segmentu mestnih avtobusov zasebnega sektorja. Nizkopodni avtobus, izdelan v Turčiji, dopolnjuje modelno paleto Citara in je namenjen prevoznikom, ki iščejo enostavno in ugodnejše vozilo. Conecto je že vrsto let naprodaj na številnih evropskih trgih. Njegova predstavitev v Nemčiji širi razpoložljivo ponudbo: medtem ko bo Citaro ostal prva izbira za kompleksne konfiguracije, visoko prilagojeno opremo in občinske razpise, bo Conecto služil operativnim profilom z enostavnejšimi zahtevami, kot so šolski prevoz, potrebe po nadomestnih zmogljivostih in primerljive aplikacije mestnega avtobusnega prometa. Vozilo je na voljo kot 12-metrski solo avtobus – tudi v varčni hibridni različici – in kot zgibni avtobus, ki izpolnjuje najpogostejše zahteve mestnega linijskega prometa.

V konfiguraciji solo avtobusa pogon zagotavlja 7,7-litrski vrstni šestvaljni dizelski motor Mercedes-Benz OM 936 z močjo 220 kilovatov (299 KM) in navorom 1.200 Nm – na voljo pa je tudi kot varčni hibrid z nizkonapetostno tehnologijo 48 V. OM 936 je v skladu z emisijskim standardom Euro 6e. Zgibni avtobus Conecto G je opremljen z 10,7-litrskim dizelskim motorjem OM 470 Euro 6 z močjo 265 kilovatov (360 KM) in navorom 1.700 Nm.

Proizvodnja v sodelovanju z Otokarjem

Conecto se proizvaja v sodelovanju s turškim proizvajalcem avtobusov Otokar. Daimler Buses dobavlja vse bistvene komponente vozil in specializirano proizvodno opremo neposredno v sodobni proizvodni obrat Otokarja. Poleg tega izkušena ekipa Daimler Buses podpira proizvodnjo Conecta na lokaciji. To partnerstvo zagotavlja potrebno proizvodno fleksibilnost za ponudbo dodatnih kapacitet. Dobave za nemški trg naj bi se začele sredi leta 2027.

DAF

DAF-OV SIMULATOR DOSEGA ZA ELEKTRIČNE TOVORNJAKE

DAF je predstavil interaktivni simulator, ki prevoznikom omogoča preverjanje dosega električnih tovornjakov za predvideno uporabo. Simulator ponuja začetni pregled dosega in operativne izvedljivosti, vključno s tem, kako izbira baterijskega sklopa, konfiguracija šasije in teža vozila vplivajo na to, ali je mogoče predvideno pot dokončati. DAF pravi, da je simulator električnih poti zasnovan tako, da operaterjem omogoča vpogled v uporabnost električnih tovornjakov DAF v njihovih specifičnih operacijah.

Uporabniki lahko vnesejo poti, ki jih določijo stranke, in primerjajo možnosti v celotni ponudbi električnih tovornjakov DAF. Simulator zajema nove generacije električnih modelov DAF XB, XD, XF, XG in XG+, ki so na voljo z več možnostmi baterijskih sklopov, pa tudi z različnimi elektromotorji, konfiguracijami osi in različnimi kabin.



Praktična vrednost simulatorja je v možnosti prilagajanja ključnih specifikacij in opazovanja, kako te spreminjajo rezultat-doseg. To prevoznikom daje začetne informacije o tem, ali je načrtovana uvedba električnih tovornjakov na tej poti realna. Poleg uporabniškega simulatorja imajo trgovci DAF na voljo tudi napredno različico za še podrobnejše izračune.

MERCEDES

INOVATIVNE REŠITVE ZA KOMUNALNE NALOGE



Na vodilnem svetovnem sejmu IFAT 2026 za ravnanje z vodo, odpadki in surovinami je Mercedes-Benz Trucks predstavil obsežen portfelj rešitev za vozila za komunalno uporabo in krožno gospodarstvo. S skupno enajstimi vozili proizvajalec prikazuje, kako je mogoče naloge v vsakdanjem komunalnem okolju opravljati učinkovito in zanesljivo.

V središču sejemске predstavitve so bili Unimog U 530 ter vozili Mercedes-Benz eEconic 400 in Mercedes-Benz eActros 400 druge generacije tega baterijskega električnega tovornjaka. Poleg tega je Mercedes-Benz Trucks predstavil vozilo za zbiranje odpadkov na akumulatorski električni pogon, ki je delno izdelano iz recikliranih materialov in je bilo kot konceptno vozilo zgrajeno v okviru obsežne študije o krožnem gospodarstvu v segmentu gospodarskih vozil skupaj z 32 partnerji.



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

Dizel v krvi

Z novim dizelskim pogonskim sklopom PowerLion, ki vključuje nov 13-litrski motor D30 ter avtomatiziran menjalnik, MAN prevoznikom ponuja učinkovitejšo ponudbo, ki omogoča do štiri odstotke manjšo porabo goriva in dolgo življenjsko dobo.

TEKST Boštjan Paušer | FOTO MAN



V množici dogodkov, na katerih nam proizvajalci predstavljajo električno gnana gospodarska vozila, smo še toliko bolj veseli povabila na testne vožnje, kjer je glavna zvezda nov dizelski motor. Ne moremo mimo dejstva, da ti še vedno predstavljajo daleč največji delež pri prodaji novih tovornih vozil in zagotovo bo še kar nekaj let ostalo tako.

Nov dizelski motor

Glavna novost pri MAN-u je popolnoma nov pogonski sklop PowerLion – gre za nov vrstni

šestvaljni 13-litrski dizelski motor z imenom D30, ki bo postopno nadomestil obstoječe motorje D26. Gre sicer za skupni motor skupine Traton, ki ga že poznamo iz sestrške Scanie Super, od katerega pa se razlikuje po programski opremljenosti ter večjim izborom zmogljivosti – na voljo je namreč v razponu od 380 do 560 konjskih moči. Motor, ki ga proizvajajo v MAN-ovi tovarni v Nürnbergu, se ponaša z eno izmed najboljših učinkovitosti med motorji z notranjim zgorevanjem – ta namreč presega 50 odstotkov. Vbrizg goriva poteka prek skupnega voda z visokotlačnim vbrizgom XPI s tlakom vbrizgavanja



do 1.800 barov in vbrizgalnimi šobami z 10 luknjami na eni strani ter optimiziranim turbinskim polnjenjem, vžigalni tlak je povečan na 250 barov (pri motorji D26 ta znaša 220 barov). Enostopenjski turbopolnilnik je opremljen s fiksno geometrijo lopatic, a je ta na voljo v dveh različnih geometrijah, odvisnih od največje moči motorja, s čimer občutno prispeva k doseganju visoke učinkovitosti motorja. Visokozmogljiva motorna zavora CRB (Compression Release Brake) z močjo do 355 kilovatov, lahko v številnih primeri nadomesti

potrebo po vgradnji hidravličnega retarderja, če pa je tovornjak opremljen z njim, gre za izvedbo s sklopko, ki ga povsem odklopi od pogona kadar ni v uporabi, s čimer zmanjšuje porabo goriva, nudi pa zavorni navor do 4.700 Nm. Koncept delovanja motorja je v optimizaciji njegovega delovnega takta, s čimer so lahko zmanjšali porabo goriva in posledično emisije CO_2 – to prinaša prihranke pri stroških goriva ter pri cestninah, ki temeljijo na izpušnih CO_2 , in postajajo vse bolj pogoste v Evropi. Ker pri tovrstni optimizaciji delovanja motorja nastaja več emisij

V notranjosti so spremenjene barve sheme, na osrednjem LCD zaslonu pa je na voljo tudi nov prikaz z manj podatki.



Vrtljiv gumb SmartSelect omogoča varno upravljanje z infotainment sistemom.



Vrtljiv sopotniški sedež je lahko opremljen s funkcijo poklopa zgornjega dela naslonjala, ki nato služi kot dodatna odlagalna površina oziroma mizica.

NOx je potrebna zmogljivejša obdelava izpušnih plinov, za katero skrbi dvojni katalizator SCR. Ta dušikove okside zmanjša ne le na zakonsko zahtevano raven, ampak kar za približno tretjino pod trenutno zahtevo norme Euro 6.

Nov menjalnik

Novosti v pogonskem sklopu PowerLion se nadaljujejo tudi z novim avtomatiziranim menjalnikom MAN TipMatic 14. Tudi pri njem gre za tako imenovani hišni izdelek, ki ima švedske korenine, a je prilagojen, in nadomešča prejšnji menjalnik MAN TipMatic 12 v vseh standardnih MAN-ovih vlačilcih. V primerjavi s prejšnjim je nova generacija menjalnika lažja za okoli 60 kilogramov. Novi menjalnik TipMatic ima 14 prestav za vožnjo naprej in dve prestavi za vzvratno vožnjo, s šestimi dodatnimi prestavami za vzvratno vožnjo, ki jih je po potrebi mogoče aktivirati na daljavo preko storitve MAN Now. Hkrati MAN TipMatic 14 ponuja zelo natančno manevriranje pri nizkih hitrostih z zaprto sklopko. Avtomatiziran menjalnik samodejno prevzame delovanje sklopke in prestavljanje. Sistem je programsko voden in v povezavi z zaznavanjem obremenitve in naklona vedno določi optimalno strategijo speljevanja in prestavljanja. Inovativna funkcija SmartShifting omogoča posebej hitro menjavanje prestav z minimalnimi prekinitvami vlečne moči, kadar je to potrebno, s čimer se poveča učinkovitost. Druga pomembna sprememba v iskanju dodatnih prihrankov pri porabi goriva je odmik od tradicionalne zasnove 'direct drive' – ta je na voljo v 13. prestavi, medtem ko 14. prestava nudi 'over drive' prenos. Najvišja

prestava bo izbrana vedno, ko bodo to omogočale okoliščine, na primer ravna cesta ali blag spust, kar prinaša dodatne prihranke v kombinaciji s predvidljivim topografskim tempomatom MAN EfficientCruise. Ta je bil z modelskim letom 2025 dodatno izboljšán, tako da omogoča še večje prihranke pri porabi goriva in naj bi bil, po besedah MAN-ovih inženirjev, najbolj učinkovit predvidljiv topografski tempomat na trgu trenutno.

Aerodinamične izboljšave

MAN za zdaj oblike kabine še ni spreminjal – preden bo prišla v ponudbo povsem nova kabina, lahko kmalu pričakujejo eno vmesno stopnjo z izboljšanimi aerodinamičnimi lastnostmi sprednjega dela kabine, ki jih omogoča nova evropska zakonodaja – le-to pri MAN-u že preizkušajo. Vseeno pa je trenutni model prejel nekaj manjših izboljšav, s pomočjo katerih so uspeli izboljšati

aerodinamiko tovornjaka in zmanjšati njegov zračni upor. To so dosegli z novimi zaključki pod sprednjim odbijačem, zatesnjenimi robovi plastičnih podaljškov vrat ter spremenjeno – bolj zaobljeno obliko pokrova A-stebrička pri stiku z vetrobranskim steklom. Za kabino so dodatno podaljšani spojlerji, nove pa so še bočne obloge šasije, s prav tako aerodinamičnimi podaljški ter možnostjo odpiranja. Zaradi spremenjene namestitve so te sedaj na voljo tudi za vlačilce, ki so opremljeni z največjimi rezervoarji. Opcijsko je na voljo tudi nova zaščita hladilnika.

Izboljšane zavore in izolacija kabina

MAN uporablja tudi novo različico zavor z manjšimi izgubami zaradi trenja za različice tovornjakov z največjo dovoljeno maso nad 18 ton. Notranje ventilirane zavorni koluti pnevmatsko aktiviranih kolutnih zavor zagotavljajo stalno visoko zavorno zmogljivost z optimalnim odvajanjem toplote. Z novo

Nov dizelski motor je na voljo v razponu od 380 do 560 konjskih moči in se ponaša z eno izmed najboljših učinkovitosti med motorji z notranjim zgorevanjem – ta namreč presega 50 odstotkov.

Za manj hrupa v kabini ter okolici poskrbi protihrupna izolacija motorja.



Nov avtomatiziran menjalnik TipMatic ima 14 prestav za vožnjo naprej in dve prestavi za vzvratno vožnjo.



Podaljšani stranski usmerjevalci zraka zmanjšujejo njegovo vrtinčenje med kabino in prikolico.



S spodnje strani zaprta šasija spredaj in zatesnjeni spoji izboljšajo pretok zraka.



Bočne oplate so na voljo tudi za večje rezervoarje in z gumijastimi podaljški bolj zapirajo prostor med šasijo in prikolico.

funkcijo ponastavitve zavornih oblog se zavorne obloge po sprostitvi zavore samodejno potisnejo stran od zavornega diska s pomočjo vzmetnih elementov, tako da se ne ustvari preostali torni moment. To lahko dodatno zmanjša obrabo, hrup in porabo goriva. Poleg tega izboljšana zvočna izolacija zagotavlja še več udobja in tišine v voznikovi kabini: protihrupno izolirano vetrobransko steklo zmanjša hrup v notranjosti zaradi 0,81 milimetra debele akustične vmesne folije, medtem ko zvočna obloga na boku in nad motorjem D30 zmanjša hrup motorja v notranjost in zunaj. V notranjosti kabine so nove barvne kombinacije Desert Beige, Toscan Red in Moon Grey s srebrnimi dodatki. Spremenjen je še prikaz na 12,3-palčnem LCD-zaslону, kjer so podatki lažje berljivi, zaslon pa nudi tudi funkcijo prikaza osnovni podatkov ob vstopanju v vozilo, še preden

voznik zažene motor. Med vožnjo je na voljo še nov prikaz z zmanjšano količino prikazanih podatkov, da se voznik lahko bolj osredotoči na vožnjo.

Vožnja pri nizkih vrtljajih

Za daljšo testno vožnjo so nam v Münchnu namenili dva tovornjaka – TGX-a z motorjem s 520 konjskimi močmi in nižjo kabino GM ter najzmogljivejšo različico s 560 konjskimi močmi ter največjo kabino GX, tovornjak pa je bil tudi iz posebne serije Golden Lion, ki črno-zlato barvno kombinacijo zunanosti kombinira z bogato notranjo opremo. Zmogljivejši od obeh je bil naložen do skupne mase 40 ton, medtem ko je imel šibkejši štiri tone tovora manj.

S tovornjakoma smo se podali na dobrih dvesto kilometrov dolgo vožnjo po južni Bavarski, ki je vključevala tako avtocestne odseke kot regionalne ceste s strmimi vzponi. Prva pozitivna lastnost, ki jo bo voznik opazil pri novem motorju D30, je odlična odzivnost pri speljevanju z mesta, ki daje občutek da je tovora na prikolic manj, kot ga tam dejansko je – 2.650 oziroma 2.800 Nm navora sta številki v razponu, kakršne so bile pred leti rezervirane za najzmogljivejše tovornjake na trgu namenjene izrednih prevozom. Pozitivni vtisi se nadaljujejo med vožnjo, saj je hrupa v kabini opazno manj – tako s strani motorja kot tudi vetra, s čimer se močno povečuje udobje za voznika. Motor in menjalnik sta odlično usklajena in tako kot pri Scaniji, sedaj tudi pri MAN-u hvalim zasnovo s 13. direktno in 14. 'over drive' prestavo, ki povečujeta učinkovitost. Motor se tako pogosto vrti v zelo nizkih vrtljajih – med 800 in 850 vrtljaji v minuti in tudi takrat, ne le da suvereno vzdržuje hitrost, ampak lahko tudi pospešuje. Ob tem sicer prihaja do nekaj malega vibracij, a te niso preveč moteče.

Pod 20 litri

O pravi ekonomičnosti porabe goriva bodo, v pravih realnih pogojih in daljšem časovnem obdobju uporabe, lahko poročali prevozniki, za našo poldnevno testno vožnjo pa vseeno lahko omenim zelo vzpodbudni številki, saj smo dan končali s povprečnima porabama 22,7 in celo 19,3 litra na sto prevoženih kilometrov – za kompozicijo s 40 in 36 tonami skupne mase sta to zelo pohvalni številki, ki sporočata, da dizel še ni 'mrtev'.

PONUDBA MOTORJEV D30

Največja moč (KM)	Največji navor (Nm)
380	2.100
410	2.180
440	2.300
480	2.500
520	2.650
560	2.800

BREZ ŠKODLJIVIH IZPUSTOV. ZAUPANJA VREDNA ZMOGLJIVOST.

e-OPOLNOMOČENJE. V POLNEM OBSEGU.



Pot v prihodnost je enostavna z eTovornjaki MAN. Zagotavljamo vam zanesljivo zmogljivost in enostaven prehod na e-mobilnost – ob strani vam stoji več kot 100 let inženirske odličnosti in 90 let strokovnega znanja o električnih vozilih. Na cesti ali zunaj nje, se eTovornjaki MAN ujemajo z vsestranskostjo naše dizelske ponudbe. Poganjata jih tovarnjakom prilagojena tehnologija akumulatorjev, zasnovana v Nemčiji, in naše vsestransko svetovanje o e-mobilnosti. Zato poenostavimo vaše potovanje in vas podpiramo na vsakem koraku. Več informacij: www.man-slovenija.si



Nov obraz na cesti

Na naše ceste je zapeljala nova znamka tovornjakov – turški Otokar, ki je sicer veliko bolj znan po avtobusih, z modelom Atlas vstopa tudi v svet tovornjakov in pokriva lahki segment z največjo dovoljeno maso do 10,5 tone.

TEKST Boštjan Paušer

FOTO Boštjan Paušer

Otokar ni mlada znamka – ustanovljena je bila leta 1963 in se tako ponaša z več kot šestdesetletno tradicijo izdelave gospodarskih vozil ter velja za vodilnega avtomobilskega proizvajalca v Turčiji. Po ustanovitvi podjetja so bili prvi turški proizvajalec avtobusov, ki so jih takrat izdelovali po licenci Magirus-Deutz. Sledil je razvoj lastnih avtobusov, v osemdesetih letih prejšnjega stoletja pa so vstopili tudi v vojaški segment, v katerem danes proizvajajo širok asortima različnih bojnih vozil. Leta 2013 so, na podlagi sklenjene licenčne pogodbe s kitajskim proizvajalcem Foton, začeli

s proizvodnjo tovornih vozil. Model Atlas je na domačem trgu dosegel velik uspeh in se v zadnjih letih približal skoraj polovičnemu tržnemu deležu, zato so širili tako ponudbo izvedb kot tudi prodajo v drugih evropskih državah. Pri podjetju Cordia, ki zastopa tovornjake znamke Otokar v Sloveniji, ponujajo dva modela Atlas – manjšega z največjo dovoljeno maso 8,5 tone ter večjega z 10,5 tone.

Klasična šasija

Pri modelu Atlas gre za tipično 'tovornjaško' zasnovo z motorjem pod kabino in klasično šasijo, ter pogonom na zadnji kolesni par, kar vozilu



omogoča veliko fleksibilnost pri nameščanju najrazličnejših nadgradenj. Model Altas 11 z največjo dovoljeno maso 10,5 tone je na voljo v dveh dolžinah šasijske, krajša meri 5,96 metra in ima medosno razdaljo 3,36 metra ter je tako idealna za ozke mestne ulice, daljša, kakršno smo na krajši preizkus zapeljali mi, pa v dolžino meri 6,88 metra in ima medosno razdaljo 3,8 metra. Vzmetenje je klasično mehansko z listnatimi vzmetmi, amortizerji ter prečnima stabilizatorjema, zavorni sistem pa zračni s kolutnimi zavorami na obeh oseh.

Preizkušen pogonski sklop

Pogon so zaupali priznanemu proizvajalcu motorjev Cummins – nalogo odlično opravlja kompakten vrstni štirivaljni dizelski motor prostornine 3,8 litra, ki je opremljen z vbrizgom goriva preko skupnega voda, hladilnikom polnilnega zraka in turbopolnilnikom. Njegova največja moč pri modelu 11 znaša 122 kilovatov (163 konjskih moči) ter 584 Nm navora, medtem ko pri manjšem modelu 9 motor ponuja deset kilovatov in petdeset Nm manj. Zaradi dobre krivulje navora že pri nizkih vrtljajih ponuja



Model Atlas je na voljo v dveh dolžinah šasijske: 5,96 in 6,88 metra.



Kabina ima sodoben dizajn s srebrno masko in LED dnevnimi lučmi.



Na konzoli med sedeži so praktična odlagalna mesta in kratka prestavna ročica.



Odlagalna mesta dopolnjuje manjši predal nad vetrobranskim steklom ob tahografu.

dobre lastnost in se zato izkaže tudi s svojo ekonomičnostjo.

Menjalnik je za zdaj v ponudbi le en – ročni šeststopenjski prihaja iz priznane hiše ZF. Njegova kratka prestavna ročica, nameščena na motornem tunelu, je praktična, napovedan pa je tudi prihod samodejnega menjalnika, ki bo vožnjo še olajšal.

Pregledna kabina

Modeli Atlas so na voljo le z eno kabino, širine 2,06 metra, ki lahko poleg voznika sprejme še dva sopotnika. V kabino se vstopa po eni stopnici, ki je sicer nameščena nekoliko višje in tako na varni oddaljenosti, da se pri mestni vožnji ne bo poškodovala ob stiku z višjimi robniki ali manjšimi ovirami.

Celotna zasnova kabine je zelo sodobna, tako kar se tiče zunanjega dizajna z veliko srebrno masko in LED-dnevnimi lučmi, tihim zapiranjem vrat, kot tudi s sodobno armaturo, ki v marsičem spominja na osebna vozila. Pohvaliti moram odlično preglednost, ki jo omogočajo velike steklene površine, predvsem bočno steklo na vratih se proti A-stebričku spušča zelo nizko, odličen vtis pa naredijo še zelo velika vzvratna ogledala, ki so večja, kot smo jih pri tovrstnih malih tovornjakih vajeni.

Notranjost na visoki ravni

Ko se voznik povzpne v kabino, ga pričaka več pozitivnih presenečenj – prvo je udoben zračno vzmeten sedež z odlično bočno oporo, ki že kar malo spominja na športne avtomobile. Tudi obema sopotnikoma so namenili naslonjala z izrazito bočno oporo, sredinskega pa voznik lahko, ko je poklopljeno, uporablja tudi za delovno mizo. Nato sledi še eno od večjih presenečenj – vsa tri



Armatura je sodobna s fizičnimi stikali za vse pomembne funkcije, osrednji LCD zaslon pa nudi pregleden prikaz.

naslonjala je mogoče poklopiti naprej in preko njih namestiti penasto vzmetnico, ki je sicer pospravljena ob zadnji steni kabine. Voznik tako dobi slaba dva metra dolgo ležišče za dokaj udoben krajši počitek v kabini – praktično in pohvalno! Armaturna plošča ima zgornji rob izdelan v imitaciji usnja z vidnimi šivi, kar je spet nekaj, česar v tovornjaku tega razreda ne bi pričakovali, v njej pa se skriva še ena zelo uporabna rešitev – nosilec za mobilni telefon. Sredinski del je namenjen opsijskemu infotainment sistemu z desetpalčnim LCD-zaslonom na dotik, ki pa ga testni tovornjak ni imel – namesto njega je bil tam klasični radijski sprejemnik ter manjši odlagalni predal. Pod njim so klasična stikala namenjena osnovnim funkcijam ter prezračevanju. Kar se tiče odlagalnih mest, je večji zaprt predal pred sopotnikom, veliko odlagalno mesto najdemo še ob voznikovem sedežu na motornem tunelu, enega manjšega nad vetrobranom poleg tahografa, nekaj shranjevalnega prostora pa ostaja tudi za sedeži. Pogled na varnostne in asistenčne sisteme, poleg vseh, ki so sicer že zakonsko obvezni in jih poznamo iz drugih vozil, zopet preseneti – tovornjak je serijsko opremljen tudi z dvema varnostnima zračnima blazinama, in sicer za voznika in sopotnika, kar je prava unikatnost na trgu.

Agilen in udoben

Pred voznikom so digitalni merilniki, ki omogočajo dober pregled nad delovanjem vozila in njegovimi funkcijami, voznik pa se med meniji potovalnega računalnika lahko pomika s pomočjo tipk na volanu, kjer so še tipke za upravljanje s tempomatom ter mobilnim telefonom. Desna obvolanska ročica je, poleg upravljanja

Na sredi armature se odpre zelo praktičen nosilec za mobilni telefon.



Pred sopotnikom je zaprt shranjevalni predal.



Dodaten zaslon na A stebričku je namenjen asistenčnim sistemom.





“

Atlas je serijsko opremljen z varnostno zračno blazino za voznika in sopotnika.



Poklopen sredinski naslon služi tudi kot delovna površina.



Za sedeži se nahaja vzmetnica, ki se lahko namesti na poklopljena naslonjala in omogoči krajši počitek.

brisalcev, namenjena tudi vklopu enostopenjske motorne zavore.

V vožnji je Atlas 11 agilen, izstopa zelo prožen motor, ki se ne ustraši nizkih vrtljajev, ter udobno nastavljeno vzmetenje, vozniku pa udobje še povečuje vzmeten voznikov sedež. Edina prava zamera leti le na volanski obroč – ta, nam višjim voznikom, ne ponuja dovolj možnosti nastavljanja. Tovornjaki tovrstne zasnove so najbolj pogosti za lokalno distribucijo ter gradbeništvo in komunalne službe, pa tudi gasilce, saj se ga lahko opremi tudi z odgonom za pogon zunanjih naprav, kot so dvigala in hidravlične črpalke. Otokar bo kupce prepričal s sodobno zasnovo kabine, robustno šasijo ter zanesljivim pogonskim sklopom, vsem skupaj pa piko na i dodaja še ugodna cena ter majhna poraba goriva. Zato zagotovo ne bo presenečenje, če bomo novi obraz na naših cestah videvali vse bolj pogosto.



Tovornjak je lahko opremljen tudi s parkirnimi senzorji za natančno pakiranje na rampo.



NOVO V SLOVENIJI

- UNIKATEN V SVOJEM RAZREDU
- TOVARNIŠKA 4-LETNA GARANCIJA
ALI DO 1.000.000 KILOMETROV

Motor

Cummins 3,8 l dizelski motor
Najsodobnejša tehnologija skupnega voda (common-rail)
Visok navor tudi pri nizkih obratih

Menjalnik

Menjalnik ZF 6+1
Enostavno vzdrževanje
6-stopenjski menjalnik
zagotavlja dolgotrajno udobje

Zavore

Najboljše v svojem razredu
Zračni zavorni sistem

Šasija

Vsestranska in prilagodljiva
Primerna za skoraj vsa vozila
Izjemno robustna

Rezervoar za gorivo

Najboljši v svojem razredu
Aluminijast rezervoar za gorivo





Še vedno prevladuje dizel

Da prodajne številke gospodarskih vozil z alternativnimi pogoni ne dosegajo pričakovanj s strani zakonodajalcev v Bruslju, je jasno že nekaj časa. Preverili smo, kaj se je na tem področju v lanskem letu dogajalo v Sloveniji.

TEKST Boštjan Paušer | **FOTO** ACEA, Autocommerce, Iveco

Potem ko smo v prvi letošnji številki že tradicionalno pripravili analizo prvič registriranih novih gospodarskih vozil v letu 2025, smo se tokrat še enkrat zakopali v podatke novih registracij, s poudarkom na alternativne pogone. Naj spomnimo: v letu 2025 je bilo skupaj prvič registriranih 2.188 tovornjakov, 1.405 prikolic, 6.939 dostavnikov in 243 novih avtobusov.

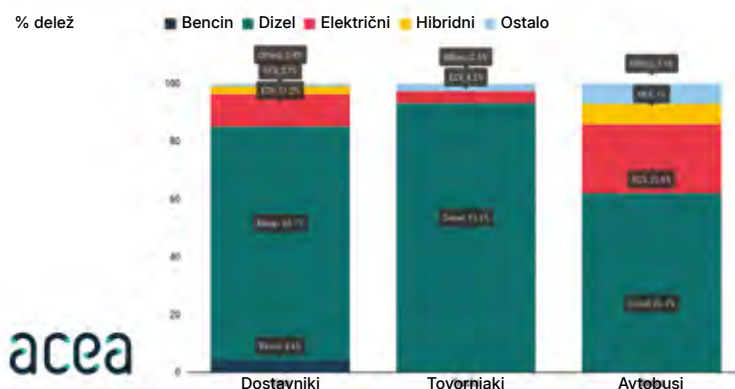
Največ električnih dostavnikov

Pričakovano je bilo največ vozil z električnim pogonom v segmentu dostavnikov, ki se pogosto gibljejo po mestih in uporabljajo za krajše dnevne vožnje, kjer je načrtovanje lažje, pa tudi izgradnja lastne polnilne infrastrukture je cenejša oziroma je moč uporabljati tudi javne polnilnice. Lani je bilo tako

V EVROPI NEKAJ VEČ ELEKTRIČNIH VOZIL

Če pogledamo, kako je z deleži alternativnih pogonov v Evropi, so številke sicer občutno višje, a zaključek je tudi tu jasen – še vedno krepko prevladuje dizel. Delež električnih dostavnikov je lani znašal 11,2 odstotka, električnih avtobusov 23,8 odstotka in električnih tovornjakov 4,2 odstotka.

NOVA GOSPODARSKA VOZILA V 2025



prvič registriranih 183 električnih dostavnikov, kar je več kot enkrat več, kot v letu 2024, ko jih je bilo 77 – a kljub relativno veliki rasti je skupni delež električnih vozil z dobrih 2,6 odstotka še vedno zelo skromen. Največ registriranih je bilo znamke Toyota, ki ji tesno sledi Citroën, tretji po tržnem deležu pa je bil Ford.

Dostavniki so bili lani tudi edini segment, v katerem so bila prvič registrirana vozila s plinskim pogonom – slovenske registrske tablice so si nadelala štiri vozila s pogonom na zemeljski plin.

Avtobusi odvisni od javnih naročil

Mestni avtobusi so prav tako segment, kjer je uvedba električno gnanih vozil smiselna in zaradi predvidljivih relacij tudi organizacijsko mogoča. So pa številke tu tudi zelo odvisne od javnih razpisov in finančnih vzpodbud. Lani je bilo tako prvič registriranih 12 električnih avtobusov, kar glede na skupno številko novih avtobusov predstavlja le slabih pet odstotkov. V preteklih letih je bil ta delež tudi že nekajkrat večji, a je zelo odvisen od že omenjenih razpisov in tudi skupnega avtobusnega trga. Vodilni v segmentu električni avtobusov je bil lani Iveco. Prvič so slovenske registrske tablice lani dobili tudi avtobusi na vodikov pogon, teh je bilo osem – znamke Mercedes-Benz, kar predstavlja dobre tri odstotke tržnega deleža.

Le za vzorec tovornjakov

Kaj pa tovornjaki? Tu bo preteklo še veliko vode, preden se bomo lahko pogovarjali o električnem transportu, kar nikakor ne pomeni, da smo skeptični, ampak predvsem realni. Potem ko smo pretekla tri leta videvali po eno ali dve registrirani

PRVE REGISTRACIJE

		2025	Delež (%)
Dostavniki	plin (CNG)	4	0,06%
	elektrika	183	2,64%
	dizel	6.752	97,3%
	vseh	6.939	
Avtobusi	plin (CNG)	0	0,00%
	elektrika	12	4,94%
	dizel	223	91,77%
	vodik	8	3,29%
	vseh	243	
Tovornjaki	plin (CNG)	0	0,00%
	plin (LNG)	0	0,00%
	elektrika	7	0,32%
	dizel	2.181	99,68%
	vseh	2.188	

električni tovorni vozil, je njihova številka lani sicer poskočila na sedem in tako presegla seštevek vseh v prejšnjih letih registriranih skupaj, pa je tržni delež dobesedno zanemarljiv in je z 0,32 odstotka celo krepko pod enim odstotkom. To z drugimi besedami pomeni, da 99,7 odstotka novih tovornjakov ostaja zvestih dizelskemu pogonu. Trije električni tovornjaki so bili znamke Mercedes, dva Scania in po eden MAN ter Renault Trucks.

Po šestih letih je bilo lani tudi prvo leto brez registriranih tovornjakov s pogonom na plin.



Pri avtobusih je delež alternativnih pogonov zaenkrat največji.

Opazen napredek pri varnosti



Euro NCAP je pred kratkim zaključil nov krog varnostnih testov. Tokrat so testirali sedem tovornjakov. Šlo je predvsem za solo tovornjake za regionalno distribucijo. Če povzamemo, jih je pet prejelo najvišjo oceno varnosti s petimi zvezdicami, vsi pa so bili ocenjeni kot 'CitySafe'.

TEKST Boštjan Paušer | FOTO Euro NCAP

Regionalni distribucijski tovornjaki predstavljajo približno 10 odstotkov trga težkih tovornjakov. Ta segment tovornjakov ima običajno največjo dovoljeno maso do 18 ton, dve osi in se uporablja s furgonsko nadgradnjo ali kesonom. Priljubljeni so zaradi svoje vsestranskosti in prevozijo veliko kilometrov v lokalni logistiki ter delujejo v okoljih, od mestnih središč do distribucijskih vozlišč ob avtocestah. Tovornjaki v tej kategoriji imajo na splošno, zaradi nižje nameščene kabine, boljše vidljivost kot večji modeli.

Pet tovornjakov s petimi zvezdicami

Pet od sedmih tovornjakov v kategoriji regionalne distribucije je prvič doseglo najvišjo oceno petih zvezdic na Euro NCAP testu. To predstavlja pomemben napredek proizvajalcev gospodarskih

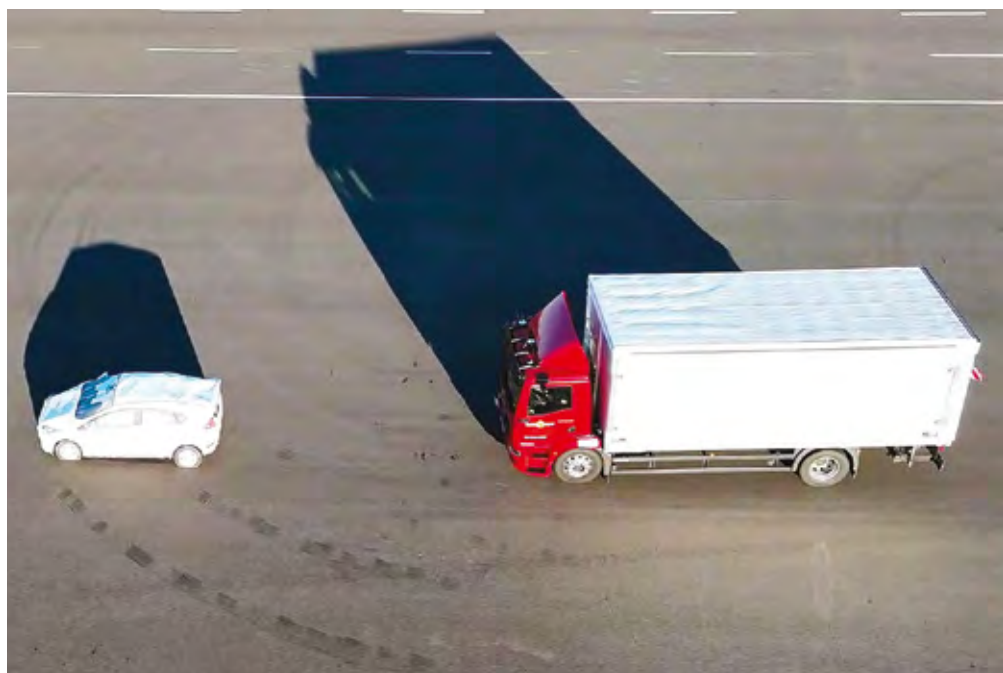


Vsak model je bil preizkušen na treh ključnih področjih – varna vožnja (vidljivost, spremljanje voznika, asistenčni sistemi), izogibanje trkom (aktivno zaviranje pred drugimi vozili, pešci in kolesarji, ohranjanje vozila znotraj voznega pasu) in varnost po trku.



Tovornjaki v tej kategoriji imajo na splošno, zaradi nižje nameščene kabine, boljšo vidljivost kot večji modeli.

Pet od sedmih tovornjakov v kategoriji regionalne distribucije je prvič doseglo najvišjo oceno petih zvezdic.



vozil. Medtem ko sta leta 2024, ko je Euro NCAP začel testiranja tovornjakov, pet zvezdic dosegla le dva tovornjaka, se je to število v samo dveh letih več kot podvojilo.

Kar zadeva metode testa, je bil vsak model preizkušen na treh ključnih področjih – varna vožnja (vidljivost, spremljanje voznika, asistenčni sistemi), izogibanje trkom (aktivno zaviranje pred drugimi vozili, pešci in kolesarji, ohranjanje vozila znotraj voznega pasu) in varnost po trku (informacije za reševalne službe). Na podlagi rezultatov teh testov je vsak tovornjak prejel oceno izraženo z zvezdicami ter skupno oceno v odstotkih. Poleg tega se nagrada 'CitySafe' podeli vsakemu tovornjaku, ki doseže minimalni prag v ocenah, ki so najpomembnejše za delovanje v gostem urbanem okolju.

Scania L z najboljšo preglednostjo

Vodilna v tokratnem neodvisnem testiranju organizacije Euro NCAP je postala Scania serije L, ki je dosegla skupno oceno 90 odstotkov. Serijo L, zasnovano z nizko kabino, so preizkuševalci Euro NCAP pohvalili zaradi izjemne neposredne vidljivosti, zlasti v urbanih območjih in odličnega preprečevanja trkov, ki ga nudijo napredni sistemi za zaščito pešcev in kolesarjev. Čeprav je nizka namestitve kabine posebej optimizirana za mesto, njena robustna varnostna oprema zagotavlja, da je vodilna na področju vsestranske zaščite, če je opremljena s popolno varnostno opremo. Mercedes-Benz Actros in Volvo FM tesno sledita Scanii serije L s skupno oceno 88 odstotkov, kar je le odstotek pred drugim testiranim Scaniinim vozilom, serijo P. V petzvezdičnem klubu se jima je



DAF XD je bil pohvaljen za vključitev številnih varnostnih funkcij v serijsko opremo.

pridružil še MAN TGM, ki je dosegel skupno oceno 80 odstotkov. Actros in FM sta bila znana po svoji vsestranskosti in sta se dosledno dobro odrezala v vseh kategorijah testiranja. MAN TGM predstavlja mejnik kot prvo petzvezdično vozilo tega nemškega proizvajalca in je bil pohvaljen zaradi svoje varnosti na avtocestah, zaradi odličnega sistema za ohranjanje znotraj voznega pasu in avtonomnemu zaviranju v sili (AEB).

Tako Scania kot MAN sta, v primerjavi s testom Euro NCAP izpred dveh let, povečala oceno s treh na pet zvezdic, kar odraža okrepljen poudarek na razvoju in vgradnji varnostnih rešitev.

Le DAF z bogato serijsko opremo

Najnovejše testiranje tovornjakov Euro NCAP poudarja, kako nekateri proizvajalci varnostno opremo vgrajujejo serijsko, drugi pa jo ponujajo kot dodatno opremo. Medtem ko je bil DAF XD pohvaljen za vključitev številnih varnostnih funkcij v serijsko opremo, se ta pri drugih proizvajalcih še vedno lahko znajde na seznamu dodatne opreme. V večini primerov te varnostne rešitve predstavljajo le majhen del celotnih stroškov vozila, vendar zagotavljajo bistveno večjo zaščito tako za voznike kot za druge udeležence v prometu. Njihova standardna vgradnja bi še izboljšala varnost na naših cestah.

Viden napredek

»Pozitivno je videti, da se proizvajalci gospodarskih vozil odzivajo na testiranja Euro NCAP in kažejo veliko zavezanost izboljšanju varnosti svojih novih tovornjakov,« je dejal Matthew Avery, direktor strateškega razvoja Euro NCAP. »Pet tovornjakov z oceno petih zvezdic v enem krogu testiranja je zelo dobrodošel rekord. In to pomeni, da upravljavci voznih parkov in njihovi kupci še nikoli niso imeli tako velike izbire varnih tovornjakov v sektorju regionalne distribucije. Vendar je treba opozoriti: pri naročanju novih vozil morajo kupci izbrati ustrezno opremo, da zagotovijo najboljšo možno varnost za svoje voznike in druge udeležence v prometu. Čeprav je to morda sprva nekoliko dražji tovornjak, je to cena, ki jo je vredno plačati za zaščito vseh udeležencev v prometu in ugledu blagovne znamke prevozniškega podjetja.«

Euro NCAP se že pripravlja na naslednji krog testiranja – to bodo tovornjaki za mestno distribucijo (z največjo dovoljeno maso do 12 ton), ki so predvideni za testiranje v letošnjem novembru.



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





Večina dostavnikov je pretežkih

Prometni policisti v zadnjih letih vse bolj pogosto ugotavljajo, da so dostavniki preobremenjeni, kar velja tako za domača vozila kot vozila, ki opravljajo mednarodne prevoze oziroma so v tranzitu. S podobnimi ugotovitvami pa se pri servisnih posegih srečujejo tudi uradni prodajalci oziroma pooblaščenji serviserji vozil.

TEKST Boštjan Paušer, Marko Krautberger | **FOTO** Boštjan Paušer, Marko Krautberger

Bližamo se poletju, ko bodo evropski predpisi, z uvedbo tahografov za mednarodni prevoz z dostavniki nad 2,5 tone skupne mase, še zaostriili pogoje dela. S tem se bo njihova konkurenčnost, v primerjavi s tovornimi vozili, močno zmanjšala, posledično pa se bo verjetno še povečalo število

tistih prevoznikov, ki se bodo podali v sivo cono tudi s preobremenitvami vozil.

Tokratna zgodba ima dva dela, prvega, ki ga piše policijski nadzor na cestah, in drugega, ki ga odkrivajo pooblaščenji serviserji, ko se dostavna vozila zapeljejo v njihove delavnice na servisni pregled. Oboji se namreč pri svojem delu vse



Policisti pogosto ugotavljajo preobremenitve pri avtovlekah in kombijih ki prevažajo vozila.



bolj pogosto srečujejo z vozili, ki so občutno preobremenjena.

Že na eni osi več od dovoljene skupne mase

Ko smo se jutraj s policisti Postaje prometne policije Kranj odpravili na teren, smo kaj hitro spoznali kruto realnost – pri nadzoru prometa so se preobremenjeni dostavniki vrstili kot po tekočem traku. Čeprav je bila naša pozornost na dostavnikih, pa budno oko policistov, že za dobro jutro ni moglo spregledati tudi občutno preobremenjenega tovornjaka – tehtanje dvoosnega prekucnika je namreč že samo na pogonski osi pokazalo številko, ki je presegla največjo dovoljeno skupno maso tega vozila! Največja dovoljena skupna masa tega vozila je znašala 15,5 tone, tehtnice pa so že na pogonski osi pokazale kar 15,8 t osne obremenitve, prva os je nato k skupni masi dodala še 6,8 tone. Skupna

Pod ponjavo se prevažajo najrazličnejši tovari, zato so preobremenitve del vsakdana.

masa je tako, namesto dovoljenih 15,5 tone, znašala kar 22,6 tone, kar je skoraj 50 odstotkov več od dovoljene.

Mobilne in mostne tehtnice

Policisti pri svojem nadzoru obremenitev vozil uporabljajo tako mobilne tehtnice, s pomočjo katerih je tehtanje mogoče izvesti na kraju nadzora, kot tudi fiksno vgrajenih mostnih tehnic, ki so praviloma vgrajene pri industrijskih objektih. Pri slednjih je treba vozila sicer pospremiti do lokacije tehtnice, so pa zato te bolj natančne in imajo posledično manjšo toleranco. Pri mobilnih tehtnicah znaša toleranca 100 do 200 kilogramov na os (odvisno od skupne mase tehtanega vozila), medtem ko je ta pri mostnih tehnicah samo 10 do 30 kilogramov na skupno maso (prav tako odvisno od skupne mase vozila).

Večina več kot štiri tone

V nadaljevanju našega druženja s policisti so večino kontroliranih vozil predstavljali dostavniki z največjo dovoljeno skupno maso do 3,5 tone, tako furgoni kot tisti, opremljeni s kesonom in ponjavo, ki na naših cestah tudi predstavljajo glavnino vseh tovornih dostavnikov. Pri policijskem nadzoru dostavnikov, ki je potekal tako na lokalnih cestah kot tudi na avtocesti, številke na tehtnici skoraj nikoli niso pokazale manj od štirih ton skupne mase. Najpogostejše se dogaja, da je prekoračena največja dovoljena skupna masa vozila. To pa niti slučajno niso rekordne številke, policisti se spominjajo primerov, ko so dostavniki tudi za več kot enkrat presegli dovoljeno skupno maso. Eden od rekorderjev, ki so ga izpostavili, je presegel celo deset ton, hkrati pa je imel pripeto še prikolico, ki je na tehtnici pokazala še dodatnih dobrih pet ton. Preobremenitve pogosto zaznavajo tudi pri avtovlekah ter kombijih, ki imajo pripeto še prikolico.

Globe za prekoračitve so določene z Zakonom o cestah, izvleček nekaterih glob pa predstavljamo v tabeli.

Pritrjevanje tovora še vedno pogost neustrežno

Pri nadzoru tovornih vozil si je nemogoče zatisniti oči tudi na področju pritrjevanja tovora. Čeprav se na splošno stanje na tem področju izboljšuje, pa se še vedno zelo pogosto najdejo vozniki, ki pritrjevanju tovora ne posvečajo dovolj oziroma celo nič pozornosti in vozniki dostavnikov pri tem niso nobena izjema – zaradi njihove narave dela in pogosto velikega časovnega pritiska ali krajših voženj, policisti pri njih odkrijejo veliko kršitev. Tokrat smo med drugim naleteli na voznika, ki se mu je tovor med vožnjo že raztresel po kesonu, še pri nekaj drugih, pa je bilo ugotovljeno, da tovora niso pritrdili ustrezno oziroma so bili pri tem zelo površni, kar predstavlja nevarnost tako za voznika samega kot tudi druge udeležence v cestnem prometu.



Vse bolj pogosto se dogaja da so pretežki tudi avtodomi.

Tudi avtodomi pogosto pretežki

Vse pogostejše se dogaja, da niso pretežki le dostavniki, temveč tudi avtodomi. Že osnovna vozila, na katerih bazirajo avtodomi, so postala težja, zaradi vse več serijske opreme tako za varnost kot tudi udobje, tudi v bivalnem delu pa predelovalci vgrajujejo vedno več dodatne opreme, ki skupaj s prtljago in potniki hitro preseže mejo 3,5 tone.

To je znano dejstvo, zato tako v tujini kot tudi pri nas, nadzorni organi vse pogostejše na tehcnico povabijo večje avtodome. Tudi v času naše reportaže so jih policisti preverili nekaj, a večje prekoračitve tokrat niso ugotovili – nekaj vozil je sicer nekoliko prekoračilo 3,5 tone, a so bili še znotraj tolerance mobilnih tehnic.

Kaj pa 4.250 kg?

V Evropski uniji že nekaj let kroži ideja, da bi se meja za vožnjo vozil z vozniškim dovoljenjem B-kategorije s 3.500 povečala na 4.250 kilogramov. Glavni razlog za to idejo so vozila z alternativnimi pogoni – predvsem so v Bruslju tu imeli v mislih električne dostavnike, kjer se zaradi večje mase baterij, zmanjšuje njihova nosilnost na (pre)skromne številke, pogosto pod eno tono, kar pa močno omejuje njihove možnosti uporabe. S to spremembo bi pripomogli k lažji uvedbi električnih dostavnikov, a čeprav je ideja stara že nekaj let, za



Mobilne tehtnice omogočajo nadzor na terenu in imajo toleranco 100 do 200 kilogramov na os.

Še vedno pogosto prizor: nepritrjen tovor, ki se je že raztresel po tovornem prostoru.



GLOBE ZA PREOBREMENJENA VOZILA

	Prekoračitev od 3 do vključno 10 odstotkov	Prekoračitev nad 10 do vključno 20 odstotkov	Prekoračitev nad 20 do vključno 30 odstotkov	Prekoračitev nad 30 odstotkov
--	--	--	--	-------------------------------

Oсна obremenitev

Voznik	200 eur	300 eur	600 eur	900 eur
Pravna oseba	600 eur	900 eur	1.800 eur	3.000 eur

Z globo 500 evrov se kaznuje za prekršek odgovorna oseba pravne osebe, samostojnega podjetnika posameznika ali posameznika, ki samostojno opravlja dejavnost, ki opravlja prevoz v nasprotju s predpisi.

Skupna masa

Voznik / odgovorna oseba	200 eur	300 eur	600 eur	900 eur
Pravna oseba	600 eur	900 eur	1.800 eur	3.000 eur

Globe v enakih zneskih veljajo tudi za osebo ali pravno osebo, ki naloži tovor in naročnika prevoza, ki zahteva, da se prevoz opravlja v nasprotju s predpisi.

Pri prekoračitvi največje dovoljene mase vozil, se globe gibljejo v razponu med 400 in 3.000 evri in so odvisne od največje dovoljene mase vozila in odstotka prekoračitve.

Vir: Zakon o cestah



Preseganje največje dovoljene mase vozila pogosto pripelje do okvare turbo polnilnika.

zmogljivosti, povzročajo nenačrtovano obrabo različnih sklopov, skrajšujejo življenjsko dobo vozila in seveda vplivajo na raven varnosti. Na servisih lahkih gospodarskih vozil zaznavajo največ težav pri vozilih z nadgradnjo s tovrstnim pokritim kesonom.

Poškodbe govorijo same zase

Najbolj pogoste poškodbe, ki jih lahko povežemo s preobremenitvami vozil, je mogoče zaznati na pogonskih sklopih, samih motorjih, menjalnikih, turbinah in sklopkah ter podvozju s poudarkom na vzmetenju, rokah, poloseh ... imeli pa so že tudi primere počenih šasij.

Zaradi preobremenitev se zmanjšajo zmogljivosti in vozne lastnosti vozil, asistenčni sistemi pa ne delujejo optimalno, ker so umerjeni na tovarniško določene značilnosti vozil. Med bolj obremenjenimi sklopi so tudi zavorni sistemi, pri katerih pa serviserji opažajo tudi to, da je njihova obraba močno povezana z načinom uporabe

zdaj še vedno niso znani točni datumi, kdaj naj bi se to zgodilo.

Servisne delavnice zaznavajo preobremenjena vozila

S problematiko preobremenitve lahkih gospodarskih vozil se v praksi soočajo tudi prodajalci oziroma serviserji tovrstnih vozil. V pogovorih s predstavniki različnih znamk je bilo mogoče zaznati, da je izziv večji za znamke z večjimi tržnimi deleži, ki morajo reševati več primerov v okviru garancij oziroma jamstev nemalokrat v svojo škodo, saj je to hitreje in ceneje, kot pa dokazovanje vzrokov s pomočjo izvedenskih mnenj in analiz. Enotnega pristopa znamk k reševanju na tem področju ni, se pa strinjajo, da bi večji nadzor nad kršitvami pripomogel k izboljšanju situacije. Nevarnost preobremenitve lahkih gospodarskih vozil namreč ni le v materialnih poškodbah, ampak vpliva tudi na raven varnost v prometu.

Lahka gospodarska vozila so v izhodišču zasnovana za določene obremenitve in tem okvirom so prilagojeni tudi pogonski sklopi, asistenčni sistemi in nenazadnje sama struktura vozil. Vsa morebitna odstopanja pomenijo drugačne vozne lastnosti, zmanjšujejo

Mostne tehtnice imajo večjo natančnost in toleranco le 10 do 30 kilogramov na skupno maso vozila.





Prevoz tovara z dostavniki je v zadnjih letih postal vse bolj priljubljen, zaradi pogostih kršitev, pa je več tudi nadzora.



Slaba tona preveč pri 3,5 tonskem dostavniku pomeni da je vozilo preobremenjeno že za več kot 25-odstotkov.



Zvit kolektor izpuha je rezultat preobremenjenega vozila.

in manj s preobremenitvami. Preobremenjena vozila so namreč pogosto na relacijskih vožnjah po avtocestah, kjer je zaviranja manj in kljub zaviranju večje mase zavore trpijo manj. V primeru dostavnih služb pa pri eni izmed znamk, s katerimi smo se pogovarjali, izpostavljajo primer dostavne službe, kjer so morali opraviti servis celotnega zavornega sistema že po 5.000 prevoženih kilometrih.

Seveda pa je pri tem treba dodati, da so tudi povsem neoporečni zavorni sistemi pri preobremenjenih vozilih manj učinkoviti in se povečuje zavorna razdalja, ker je sistem skalibriran na tovarniško dovoljene mase.

Ni problem v tehnologiji, ampak načinu uporabe

Da razlogov poškodb ni mogoče posploševati oziroma morda utemeljevati s tehničnimi napakami, pa prodajalci dokazujejo z dejstvom, da pri marsikaterem uporabniku enakih vozil težav povezanih s preobremenjenostjo preprosto ni, ker se držijo normativov. Hkrati pa serviserji opažajo tudi občutne razlike med obrabo enakih modelov vozil namenjenih primarno prevozu tovora in tistih namenjenih prevozu potnikov. Razlike v obsegu servisnih primerov so zelo velike in marsikateri

Poškodovana glava motorja zaradi dolgotrajnega in pogostega pregrevanja motorja, ki mora premikati večjo maso.



potniški kombi prevozi brez težav tudi 700 tisoč kilometrov brez večjih posegov, vozila za prevoz tovora pa morda le 200 tisoč.

Čeprav so težave znane in jih serviserji pri svojem delu zaznavajo, pa preprostih rešitev zaenkrat ni. Dokazovanje razlogov je težko, preobremenjena vozila uporabniki pred klicem pomoči na cesti največkrat že razložijo in tako odstranijo 'fizične' dokaze. Kazni za kršitve pa so relativno majhne in jih siceršnji izkupiček prevoza s preobremenitvijo finančno prenese.

Proizvajalci in serviserji bi si tako želeli bolj sistemski pristop k reševanju problema, ki ni le tehnične ali stroškovne narave, ampak tudi varnostne. To pa pomeni strožjo zakonodajo in pogostejše kontrole pravilne uporabe lahkih gospodarskih vozil z ustreznim vodenjem evidenc dejanskih primerov, kar bi postavilo statistične temelje za definicijo težave.

“

Problematika preobremenjenih dostavnikov se pojavlja po celotni Evropi.



Čeprav je bil nadzor usmerjen na dostavnike, pa so policisti na tehnico usmerili tudi tovornjak, ki je že samo na pogonski osi presegel največjo dovoljeno skupno maso - končni rezultat pa je bil skoraj 50-odstotkov več od dovoljene skupne mase.



Petrans praznoval 25 let z odprtjem nove delavnice in velikim sejmom transporta

Podjetje Petrans, d. o. o., je ob 25-letnici delovanja na Rudniku v Ljubljani pripravilo Dan odprtih vrat, ki ga je spremljal sejem transporta in logistike ter slavnostna otvoritev nove specializirane kleparsko-ličarske delavnice za tovorna vozila in prikolice. Celodnevni dogodek, ki se ga je udeležilo več kot 2000 obiskovalcev, je spremljalo odlično vzdušje, strokovno dogajanje in družabni program.

Petrans že četrto stoletje uspešno deluje na področju cestnega transporta in logistike. V vseh teh letih je podjetje pod vodstvom direktorja in ustanovitelja Petra Katrašnika zraslo v prepoznavnega in zanesljivega partnerja številnih domačih in tujih podjetij. Iz osnovne dejavnosti prevoza blaga na začetku se Petrans danes ukvarja tudi s servisom tovornih vozil in prikolic, prodajo rezervnih delov, vulkaniziranjem, najemom prikolic ter prodajo prikolic Kögel, s katerimi sodelujejo že od leta 2009.

Najnovejša specializirana kleparsko – ličarska delavnica

Letošnje leto je za podjetje še posebej pomembno, saj so uspešno zaključili

eno izmed največjih investicij zadnjih let, postavitev nove specializirane kleparsko-ličarske delavnice za tovorna vozila, prikolice in polprikolice.

Nova delavnica predstavlja pomembno širitev servisnih zmogljivosti podjetja Petrans. Delavnica obsega približno 1000 kvadratnih metrov površine in omogoča 12 delovnih postaj oziroma popravilnih mest. Po besedah direktorja bodo v delavnici izvajali širok spekter storitev, med drugim kleparska in ličarska dela, peskanje, lakiranje, ravnanje šasij in kabin ter celovite obnove poškodovanih vozil in priklopnikov. Objekt, ki je glede na velikost in opremo edinstven v tem delu Evrope, je tehnično prilagojen večjim vozilom in opremljen z najsodobnejšo opremo za zahtevnejša popravila, ki so





Predstavnika podjetja Kögel Milan Strmecki je predal posebno zahvalo direktorju Petru Katrašniku za 20 let uspešnega sodelovanja.



bila doslej pogosto odvisna od zunanjih izvajalcev.

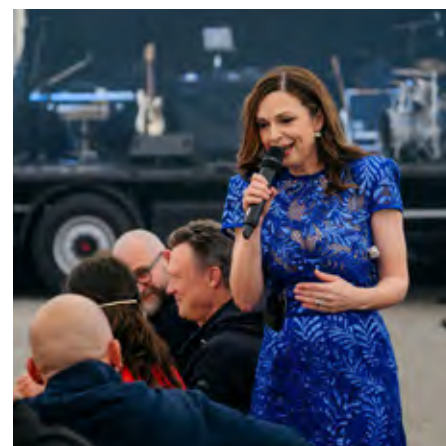
Nova pridobitev za stranke pomeni predvsem hitrejša postopka, manj usklajevanja in možnost, da na eni lokaciji uredijo praktično vse. Od kleparsko-ličarskih popravil, servisiranja in rezervnih delov, do vulkaniziranja in zavarovalniških postopkov. V podjetju

dobijo kakovostno storitev ter podporo na enem mestu. Danes Petrans zaposluje številne sodelavce na različnih področjih, od servisa in logistike do administracije, prodaje in transporta, uspeh podjetja pa temelji predvsem na ljudeh.

Posebno zahvalo je namenil zaposlenim, poslovnim partnerjem, razstavljalcem in predstavnikom podjetja Kögel, s katerim

rezervnih delov in spremljevalnih storitev.

Obiskovalci so si lahko ogledali najnovejšo opremo, sodobna transportna vozila, priklovice ter tehnološke rešitve, ki krojijo prihodnost transportne industrije. Sejem je predstavljal tudi pomembno priložnost za mreženje, izmenjavo izkušenj in krepitev poslovnih povezav med podjetji iz panoge.



poudarjajo, da želijo prevoznikom ponuditi zanesljivo podporo in vozila čim hitreje ter tehnično brezhibna vrniti na cesto.

Praznovanje 25 let podjetja in zahvala sodelavcem

Pomemben del dogodka je bil namenjen tudi praznovanju 25-letnice podjetja.

Direktor podjetja Peter Katrašnik je v svojem nagovoru poudaril, da Petrans ni nastal čez noč, ampak je rezultat dolgoletnega dela, vztrajnosti, odgovornosti in zaupanja.

Spomnil je, da je bila že od začetka glavna želja ustvariti podjetje, na katerega se lahko stranke zanesejo in kjer

Petrans uspešno sodeluje že vrsto let. Prav sodelovanje, zaupanje in dolgoročni odnosi so po njegovih besedah ključni temelji transportne in logistične panoge. V okviru dogodka so podelili tudi simbolične zahvale in priznanja posameznikom ter partnerjem, ki pomembno soustvarjajo zgodbo podjetja.

Bogat sejmski program

Celotno sobotno dogajanje je spremljal tudi obsežen sejem transporta in logistike, ki je dodatno obogatil celotni dogodek. Na enem mestu se je predstavilo več kot 60 razstavljalcev s področij transporta, logistike, gospodarskih vozil, servisne opreme,

Veselo druženje pozno v večer

Celotno dogajanje na lokaciji podjetja Petrans na Rudniku v Ljubljani je tako združilo strokovno vsebino, predstavitve novosti in sproščeno druženje. Skozi celotni dan je v sproščnem in prazničnem vzdušju potekala tudi družabni program, v katerem sta obiskovalce zabavala Natalija Verboten in Dejan Vunjak z ansamblom, za odlično kulinariko pa je poskrbelo podjetje Vivo catering. Tako je Petrans s celotnim dogodkom uspešno združil poslovni, strokovni in družabni del ter ob 25-letnici pokazal, da ostaja pomemben in zanesljiv partner slovenske transportne panoge.



Tanja Pucelj je lastnica in direktorica podjetja za prevoz potnikov, a najbolj uživa v vlogi voznice.

Direktorica, katere najljubša pisarna je kombi

Aprila sva z ženo šla na potovanje po Ekvadorju, ki se je začelo na beneškem letališču, do kamor je turistična agencija naročila prevoz pri podjetju GoOpti. Pred ljubljanski hotel Lev se je po nas s kombijem pripeljala simpatična mlada ženska, za katero sem sprva mislil, da je študentka. Hitro se je izkazalo, da je Tanja Pucelj direktorica in lastnica podjetja TRAN-SPORT iz Ribnice, v katerem s šestimi kombiji prevažajo potnike pri nas in po Evropi.

TEKST Emil Šterbenk | FOTO E. Šterbenk, Arhiv TRAN-SPORT

Tanja je štiri leta direktorica podjetja, ki ga je prevzela od svojega brata. Naročnikom ponujajo storitve od prevoza potnikov do najema vozil in drugih dejavnosti, sodelujejo pa tudi z GoOpti. Pravi, da je dosti raje kot v pisarni za volanom, a si zaradi vodstvenih obveznosti tega ne more privoščiti

vsak dan: »K sreči se v vsakem trenutku lahko zanesem na mamo in sestro, ki skrbita za velik del organizacijskih in pisarniških opravil. Brez njiju si delovanja podjetja ne znam predstavljati in brez njiju bi dosti redkeje gledala skozi vetrobransko steklo. Moram pa poudariti, da mi na pomoč, vedno kadar je potrebno, priskočita tudi brat in oče.«



V floti podjetja TRAN-SPORT je šest Fordovih kombijev, a zlepa niso vsi doma, tisti, ki so na dvorišču, pa imajo štirinožnega čuvaja.

Všeč so ji bili tovornjaki

Tanja se je po osnovni šoli vpisala v gimnazijo in v mladostnem obdobju ji je bilo vrtenje koles tako všeč, da se je spogledovala z mislijo, da bi nekoč vozila tovornjak. Na koncu se je odločila za študij ekonomije na ljubljanski ekonomski

Voznice in vozniki TRAN-SPORTA vozijo tudi takrat, ko večina ljudi počiva.

fakulteti in ga uspešno zaključila. Kot študentka je delala v podjetju Yaskawa v Ribnici in se potem tam za krajši čas tudi redno zaposlila. Ob tem je pomagala bratu pri prevozi in se za to delo vedno bolj navduševala. Ko je brat nameraval prenehati s prevozi, je prevzela vodenje podjetja in posel še razširila.

Šest kombijev z vozniki, vedno pripravljenimi na vožnjo

Trenutno imajo pri TRAN-SPORTU štiri redno zaposlene ter več zunanjih voznikov. Eden izmed redno zaposlenih voznikov je v podjetju že od



S FORDOVIMI KOMBIJI SMO ZELO ZADOVOLJNI

V floti podjetja TRAN-SPORT imajo izključno Fordova vozila in direktorica o tem pove: »Pred menoj se je že brat odločil za znamko Ford in sama sem zaradi dobrih izkušenj ostala zvesta temu proizvajalcu. Če zaradi dolge čakalne dobe Forda nismo dobili, smo izbrali kakšno drugo znamko, a smo se vedno vrnili k Fordu. V prvi vrsti gre za dobro razmerje med ceno in kakovostjo. Vozila so trpežna, varčna in vzdržljiva, saj s skoraj vsakim, preden ga prodamo, prevozimo okoli milijon kilometrov. Ob zadnji posodobitvi so opazno izboljšali udobje, saj zadaj ni več toge preme, prednjo premo pa so pomaknili malce naprej. Tako so podaljšali medosno razdaljo in pridobili dodatni prostor za kolena za voznika in potnika na dvojnem prednjem sedežu. Vedno kupimo vozilo s podaljšano medosno razdaljo, saj le takšna izvedba ponuja dovolj prostora za prtljago do osmih potnikov. S pridom koristimo opremo, ki jo ponujajo pri Fordu. Tako je, na primer, ogrevano prednje steklo že samoumevno in pride prav tako pozimi kot poleti, saj se zarošen vetrobran v hipu posuši. Glede na moje izkušnje me prav nič ne preseneča, da so Fordova mala gospodarska vozila že vrsto let najbolje prodajana v Evropi.« V floti podjetja TRAN-SPORT imajo izključno Fordova vozila in direktorica o tem pove: »Pred menoj se je že brat odločil za znamko Ford in sama sem zaradi dobrih izkušenj ostala zvesta temu proizvajalcu. Če zaradi dolge čakalne dobe Forda nismo dobili, smo izbrali kakšno drugo znamko, a smo se vedno vrnili k Fordu. V prvi vrsti gre za dobro razmerje med



ceno in kakovostjo. Vozila so trpežna, varčna in vzdržljiva, saj s skoraj vsakim, preden ga prodamo, prevozimo okoli milijon kilometrov. Ob zadnji posodobitvi so opazno izboljšali udobje, saj zadaj ni več toge preme, prednjo premo pa so pomaknili malce naprej. Tako so podaljšali medosno razdaljo in pridobili dodatni prostor za kolena za voznika in potnika na dvojnem prednjem sedežu. Vedno kupimo vozilo s podaljšano medosno razdaljo, saj le takšna izvedba ponuja dovolj prostora za prtljago do osmih potnikov. S pridom koristimo opremo, ki jo ponujajo pri Fordu. Tako je, na primer, ogrevano prednje steklo že samoumevno in pride prav tako pozimi kot poleti, saj se zarošen vetrobran v hipu posuši. Glede na moje izkušnje me prav nič ne preseneča, da so Fordova mala gospodarska vozila že vrsto let najbolje prodajana v Evropi.«



Za tem Tourneom je 966.000 kilometrov poti, a zaradi dobrega vzdrževanja in pazljive vožnje je še vedno v igri.

Veliko vozimo lokalno, saj številni, ki potrebujejo prevoz, nimajo svojih avtomobilov ali iz takšnih ali drugačnih razlogov ne morejo voziti. Poleg tega so naši stalni naročniki podjetja, društva in posamezniki,« razloži Tanja.

Zadeva ni tako enostavna

Prevoz potnikov je strogo reguliran, zato se tega posla ne more lotiti vsak. Tako podjetje kot vozila, namenjena prevozu potnikov morajo imeti ustrezno licenco. Kombije, s katerimi pri TRANSPORTU vozijo pa – enako kot avtobusi – na tehnični pregled zapeljejo vsakih šest mesecev. Le vozniki vozijo z vozniškim dovoljenjem kategorije B in ne potrebujejo kode 95, saj nobeno vozilo ni registrirano za več kot 1+8 potnikov.

Vsak voznik ni primeren za prevoz oseb

Doslej so se samo občasno srečevali s pomanjkanjem voznikov, ni pa tako slabo, kot lahko slišijo iz sektorjev avtobusnih prevoznikov in prevoznikov tovora. Vsak novinec gre obvezno na preizkus z izkušenim voznikom. Navadno je to

samega začetka (že deset let) in je nepogrešljiv del ekipe.

»Narava našega dela se razlikuje od večine drugih dejavnosti. Pri nas najbolj delamo, ko drugi počivajo. Največ povpraševanj po prevozih je med prazniki in počitnicami, saj takrat ljudje pogosteje potujejo. Ugotavljam, da se viša prometna zavest in ljudje veliko prevozov naročajo zlasti ob koncih tedna. Takrat poskrbimo, da se tisti, ki praznujejo obletnice in rojstne dneve ali so bili na svatbi, udobno in predvsem varno vrnejo domov. Sodelovanje z GoOptijem je tudi pomembno.



Marsikateri voznik avtobusa po Italiji vedno vozi po sredinskem pasu, Tanja pa se takoj umakne na skrajni desni pas. Tako se vozi!

DOBRO VZDRŽEVANJE JE OSNOVA

»Če si vsak dan na cesti z več vozili, moraš skrbeti, da so ta v kar najboljšem stanju. Resno podjetje si ne more in ne sme privoščiti, da potniki zaradi okvar na cilj ne bi prišli pravočasno. Zato pri naših vozilih z menjavo olja ne čakamo do 40.000 prevoženih kilometrov, ampak osnovne servise opravljamo na 20.000 kilometrov. Servisiranje smo zaupali cerkniškemu podjetju Ford ASPC Drobnič. Z njihovimi strokovnjaki smo vzpostavili odličen partnerski odnos. Naša vozila redno vzdržujejo in obenem preventivno pregledujejo. Trudijo se, da je izpad vozil zaradi servisiranja čim manjši in nam pri terminih vedno gredo na roko. Tudi mi smo veseli in ponosni, da so prejeli laskavi naziv Fordov serviser leta 2025, predvsem pa vemo, da so si ga pošteno zaslužili,« z zadovoljstvom pove Tanja.





Tanja tudi kovčke iz prtljažnika zlaga z nasmehom.

ravno pot do letališča v Benetkah. Novi vozniki na ta način spoznajo celoten način dela v podjetju (navodila in uporabne nasvete za varno, varčno in udobno vožnjo, uporabo kartic, parkirišča ...). Po zaključeni vožnji izkušeni voznik oceni, ali je novinec primeren za samostojno vožnjo, ali potrebuje še kakšno dodatno inštrukcijo. Zgodi pa se tudi, da kakšnega kandidata zavrnejo. Zavedajo se namreč, da je ugled podjetja v največji meri odvisen od voznikov, ki morajo biti osredotočeni na vožnjo, dosledni in prijazni, da se potniki vračajo k njim. Za zdaj jim to očitno dovolj dobro uspeva.



Šola varčne vožnje ni potrebna, povprečna poraba vedno skoraj polno naloženega 9-sedežnega kombija znaša neverjetnih 7,4 l/100 km – in to v več kot 4.000 kilometrih.

Rešitve za vse oblike transporta.



WIELTON

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



LEV

ZASTOPSTVO IN PRODAJA PRIKOLIC



Tanja pravi, da bo vodila prevozniško podjetje in vozila, dokler ji bo to v takšno veselje kot doslej.

Živi za svoje delo

Tanja je lahko vzor vsakemu vozniku. Takoj, ko je pripeljala na zborna mesto, je že odprla vsa vrata in v prtljažnik začela zlagati prtljago. Potem je zaprla vrata prtljažnika in drsna vrata na obeh bokih ter se prepričala, ali potniki udobno sedijo in so pripasani. Vožnja je tekla kot po maslu in ne speljevanje, ne zaviranje, niti pretikanje ni bilo sunkovito. Ves čas je pozorno spremljala promet – ne le nekaj vozil pred nami, ampak tako daleč, kolikor seže pogled, zato je tudi lahko pravočasno reagirala na prometne razmere.

Po nekaj sto metrih sem ji rekel: »Tako zanesljivo vozite, da bi (če bi recimo skupaj vozila tovornjak) brez vsakega pomisleka šel spat, ta čas, ko bi vi vozili.«

In vozniki dobro vemo, da je to eden izmed največjih komplimentov, ki ga lahko daš kolegici ali kolegu. Ko smo si med potjo privoščili kratko pavzo, sem pogledal na armaturno ploščo in skoraj nisem

mogel verjeti podatku o porabi goriva. S sedmimi potniki, ki smo s seboj peljali za tri tedne prtljage, je na sto kilometrov povprečno porabila manj kot 8 litrov dizelskega goriva. Pri tem še zdaleč ni 'cincala', je pa res, da je vozila večinoma s hitrostjo 110 km/h in ne 130. A bistveno je, da je vožnja tekoča. Pri porabi goriva šteje vsako nepotrebno zaviranje in pospeševanje. Tega pa ni bilo.

Pa še nekaj mi je bilo izjemno všeč: Tanja zna voziti z eno roko. Navadno hitro ugotovim, če kdo nima obeh rok na volanu – tudi če voznika ne vidim. Tanja pa niti enkrat ni 'cuknila', čeprav je tu in tam peljala z eno roko.

Na letališču nas je odložila tik pred vhodom, iz prtljažnika razložila kovčke in nas usmerila v letališko zgradbo, ob tem pa s širokim nasmehom zaželela srečno pot ter nas povabila, da še kdaj potujemo z njo. Profesionalka!

Dokler mi bo to v zadovoljstvo ...

Prevažanje potnikov po vsej Evropi je stresno, a dinamično delo in v TRAN-SPORTU ga obvladajo. Na cesti se lahko vedno kaj zgodi, zato si je treba vzeti dovolj rezerve. Skrbijo, da so tako vozila kot vozniki v dobri kondiciji, zavedajo pa se tudi, da je nekeje v ozadju še vedno višja sila.

Najin pogovor Tanja takole zaključí: »Če imaš majhno podjetje, kakor je naše, se zlepa ne moreš popolnoma odklopiti. Zato tudi na dopuste vedno s seboj nosimo računalnike – sploh če nas gre na oddih več naenkrat, saj na ta način lahko po potrebi interveniramo od koder koli. Naše delo nikoli ni popolnoma predvidljivo, na cesti se lahko zgodi marsikaj. A tudi to ima svoj čar. Nekaj adrenalina pa v življenju mora biti! V našem poslu uživam in nikoli mi ni dolg čas, posebej ne za volanom. In dokler bo tako, ostajam pri tej dejavnosti.«

UČITELJICA SMUČANJA

Tanji je vožnja bolj hobi kot služba. Toda ima še drugo veliko ljubezen: smučanje. V zimskem času, ko je potreb po prevozi manj, zato vsaj po mesec dni za slovensko turistično agencijo uči mlade smučanja na avstrijskih smučiščih. Popolnoma spremeni okolje in si s tem nabira novih moči za vsakdanje delo.



Informacije iz sveta gradbeništva, transporta in logistike



**Vsak mesec z vami na gradbišču, na poti,
v pisarni in doma!**



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





DIGITALNE STORITVE MERCEDES-BENZ TRUCKS: VEČ NADZORA, MANJ STRESA, NIČ PRESENEČENJ.

Digitalna orodja, ki prevoznikom prihranijo čas, denar in živce.

Digitalizacija ni prihodnost - je realnost sodobnega transporta. Kako pa lahko digitalna orodja konkretno izboljšajo delo prevoznikiških podjetij? Za odgovore smo se pogovarjali z **Aljažem Zupančičem, strokovnjakom za digitalne storitve Mercedes-Benz Trucks**, ki razkriva, kako lahko vsako podjetje - ne glede na velikost voznega parka - z enim klikom prihrani čas, stroške in živce. Ob tem smo zbrali tudi izkušnje strank, ki digitalne storitve Mercedes-Benz že uporabljajo.

TEKST Autocommerce, d.o.o. | **FOTO** Daimler Trucks

Zakaj so digitalne storitve postale tako pomembne za prevoznikiška podjetja?

Transport deluje v realnem času in vse se dogaja hitro - od sprememb na cestah do zahtev kupcev. Naše digitalne storitve povežejo vozila, voznike, disponenta in servis v eno skupno digitalno okolje. Podjetju omogočijo učinkovitost, preglednost in pravočasne odločitve. To pa je danes prednost, ki jo trg nagraduje.

Veliko prevoznikov se boji dodatnih mesečnih stroškov. Kakšna je naložba v te digitalne storitve?

Prav tu se pokaže ključna prednost našega pristopa. **Uporaba portala MyTruckPoint je popolnoma brezplačna**, prav tako tudi osnovni paket TruckLive. Poleg tega vsem strankam ob prvi registraciji omogočamo **brezplačen 4-mesečni preizkus celovite telematike Fleetboard** - naše najzmogljivejše platforme za popoln digitalni nadzor voznega parka.



Kaj konkretno ponuja MyTruckPoint for Mercedes-Benz Trucks?

To je osrednji digitalni portal, kjer ima podjetje popoln pregled nad svojim voznim parkom, z možnostjo dodajanja vozil drugih proizvajalcev. Na enem mestu so podrobni podatki o vozilih, naložena tehnična dokumentacija in pogodbe, upravljanje delavniških terminov in hitra digitalna prijava asistence na cesti.

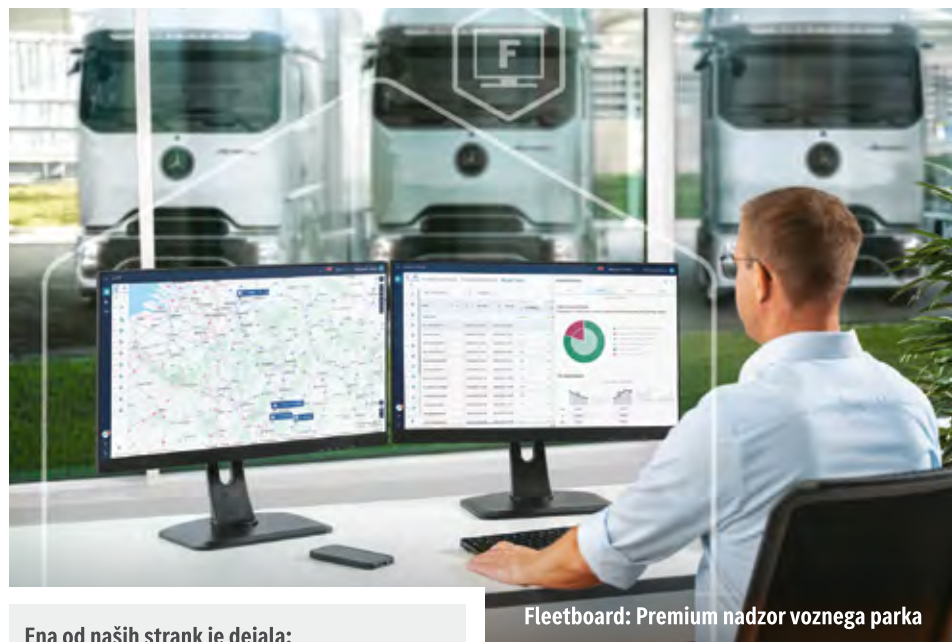
Podjetja nam zelo pogosto povedo:

“Prej smo iskali informacije po e-mailih, mapah, telefonih. Zdaj v MyTruckPointu vse najdemo v minuti.”

TruckLive je brezplačen.

Kaj podjetja najbolj navduši?

Da z nekaj kliki povežejo svoje vozilo in takoj dobijo prometne informacije v realnem času, načrtovanje vzdrževanja, Service24h Connected, oddaljene posodobitve in glavne podatke vozila v realnem času (Ad-Blue, tlak v pnevmatikah, obraba zavor ...).



Ena od naših strank je dejala:

“Prihranili smo že najmanj tri izpade. TruckLive nas je pravočasno opozoril na težave, preden je postalo kritično.”

Mercedes-Benz Trucks Uptime:

Prihaja kmalu v Slovenijo – in to bo »game changer.« Kaj lahko pričakujemo, ko bo Uptime na voljo pri nas?

To je najnaprednejše diagnostično orodje na trgu. Uptime deluje v realnem času

in opozori na kritične težave, pošlje poročila za ukrepanje, obvesti servisnega partnerja, združuje servisne naloge in omogoča stranki, da sama izvede manjša popravila.

Še pomembneje - preprečuje izpade:

“Uptime nam je zmanjšal nepričakovane izpade za več kot polovico,” poročajo podjetja iz držav, kjer je storitev že na voljo.

Za disponenta pa pomeni predvsem manj telefonskih klicev, manj ugibanja in boljši nadzor.

Kje se Fleetboard najbolje izkaže?

Tam, kjer želijo podjetja maksimalno optimizacijo. Fleetboard ponuja analizo porabe in sloga vožnje, natančne zapise voženj in sledenje vozilom, podrobna poročila o delovanju flote, oddaljen servisni pregled in telediagnozo, samodejni prenos vozniške kartice in tahografa vozila, pregled delovnih časov in časa vožnje in mnoge druge funkcije.



Digitalizacija v transportu se iz “dodane vrednosti” hitro spreminja v osnovni pogoj za učinkovito delovanje. V panogi, kjer so časovni roki, razpoložljivost vozil in stroški goriva vsakodnevna realnost, postaja sposobnost hitrega odziva in odločanja na podlagi podatkov ključna konkurenčna prednost.

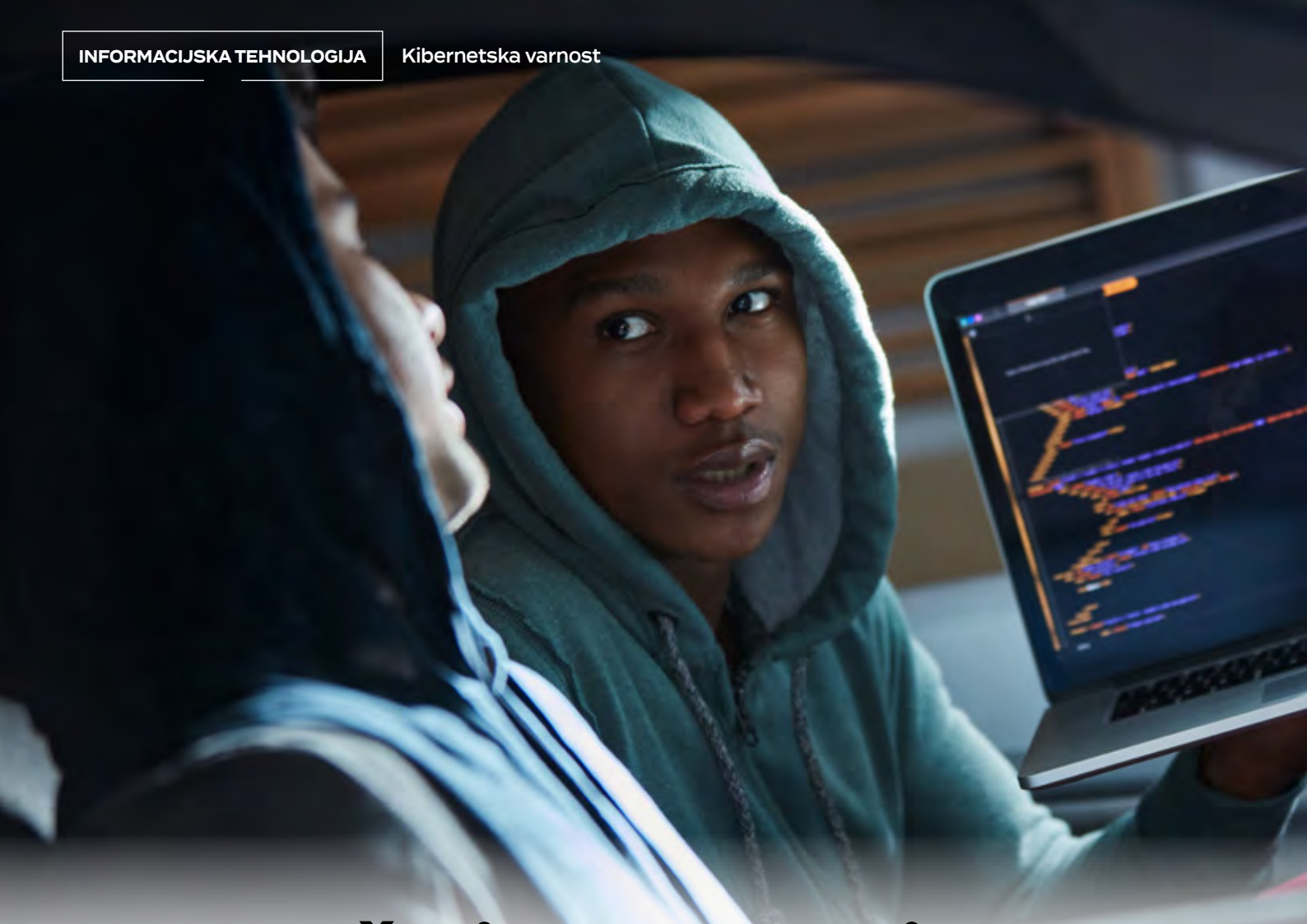


Intervju jasno pokaže, da digitalne storitve Mercedes-Benz Trucks ne nagovarjajo le velikih flot, temveč tudi manjša podjetja, ki želijo več preglednosti, manj administracije in predvsem manj neprijetnih presenečenj. Portal MyTruckPoint in paket TruckLive predstavljata vstopno točko, Fleetboard pa nadgradnjo za podjetja, ki iščejo napredno optimizacijo – pri porabi, načrtovanju in upravljanju voznega parka. Prihod Uptime dodatno nakazuje smer razvoja: proaktivno preprečevanje izpadov in bolj usklajeno sodelovanje med voznikom, disponentom in servisom.

Če je bila digitalizacija še nedavno izbira, je danes – za vse, ki transport jemljejo resno – praktično nuja. Razlika pa je v kakovosti orodij. Mercedes-Benz Trucks jih gradi kot premium ekosistem, tesno povezan z vozili in procesi, zato ne delujejo kot generična rešitev “s trga”, temveč kot sistem, ki je zasnovan za realne potrebe prevoznikov.

Kot nam je povedal eden od uporabnikov:

“Še nikoli nismo imeli tako jasnega vpogleda v stroške in se tako hitro odzivali na spremembe.”



Vse več kibernetskih napadov

Kibernetska varnost je skupek tehnologij, procesov in praks, namenjenih zaščiti omrežij, naprav, programov in podatkov pred napadi, poškodbami ali nepooblaščenim dostopom. V sodobnem svetu, v katerem so procesi (vključno s transportom in logistiko) močno digitalizirani, predstavlja ključni steber varnosti.

TEKST Marko Kroflič | **FOTO** Depositphotos

Kibernetska varnost je za državljane v Sloveniji v letu 2026 ena izmed najpomembnejših tem, saj število incidentov vztrajno narašča. Po podatkih nacionalnega odzivnega centra SI-CERT je bilo v letu 2025 več kot 6.000 incidentov, skoraj četrtina več kot v letu 2024. V letu 2026 bo trend na področju kibernetske varnosti umetna inteligenca, upravljanje identitet in avtomatizacija varnosti. V Sloveniji smo se v preteklem letu najpogosteje srečevali s spletnim ribarjenjem (Phishing), pri

čemer se napadalci najpogosteje izdajajo za Pošto Slovenije, banke (NLB, NKBM) ali dostavne službe (DHL, DPD) ter nato po SMS-sporočilih (smishing) ali e-pošti poskušajo pridobiti podatke o vaših kreditnih karticah. Srečevali smo se z investicijskimi prevarami, pri čemer z lažnimi oglasi, ki obljublajo hitre zaslužke s kriptovalutami (pogosto zlorabljaajo obraze znanih Slovencev), te ostajajo ena izmed najbolj finančno škodljivih oblik prevar. Prevare s 'tehnično podporo' predstavljajo lažni klic Microsoftovih ali Googlovih agentov, ki



**Dobavne verige
so pomembne
za vsakdanje
življenje in
nemoteno
poslovanje,
zato so
pomembna tarča
kibernetskih
napadov.**



vas prepričujejo, da je vaš računalnik okužen, in zahtevajo oddaljen dostop. S pomočjo družbenih omrežij se največkrat zgodijo ljubezenske prevare, saj s ciljanjem na čustva posameznikov končajo z zahtevami po denarju.

Poskrbite za svojo varnost

Največ za varnost lahko stori vsak posameznik sam. V aplikacijah in storitvah (e-pošta, družbena omrežja, e-banka), ki vam omogočajo dvofaktorsko avtentikacijo (2FA), vklopite dodatno potrditev preko SMS-a ali aplikacije (npr. Google Authenticator). Uporabljajte močna in unikatna gesla, različna za vsak račun. Priporoča se uporabo upravljalnika gesel (Password Manager), ki generira močna in varna gesla, prav tako si gesla zapomni namesto vas. Za varno geslo lahko uporabite daljšo frazo ali krajši stavek, kjer uporabite velike črke ali posebne znake. Na portalu Varni na internetu so na voljo brezplačni vodniki in testi, s katerimi lahko preverite svojo odpornost na prevare. K varnosti pripomore redno posodabljanje naprav, ki se uporabljajo za dostop do spleta, zato ne odlašajte s posodobitvami telefona in računalnika, saj te pogosto popravljajo varnostne luknje, ki jih hekerji že izkoriščajo. Ob prejemu sporočila vedno pomislite, preden kliknete. Ob



**Sodobna
gospodarska
vozila danes
omogočajo
posodobitve na
daljavo.**

prejetem SMS-u o »nedostavljeni pošiljki« ali »blokiranem računu«, nikoli ne klikajte na povezavo v sporočilu. Raje sami obiščite uradno stran podjetja ali jih pokličite.

Potrebujete pomoč

Če postanete žrtev prevare ali ste opazili sumljivo dejavnost, se lahko obrnete na SI-CERT (cert.si). To je nacionalni center, kjer lahko prijavite incident in dobite strokovni nasvet.

Če ste utrpeli finančno škodo, goljufijo nemudoma prijavite na najbližji policijski postaji ali uporabite številko 113. V primeru, da ste vnesli podatke kartice na sumljivo stran, takoj pokličite banko in blokirajte kartico. Ta strošek je zanemarljiv glede na možnosti oškodovanja v primeru zlorabe plačilne kartice. Lažni SMS je mogoče prepoznati, če se v njem najde sumljiva povezava (URL). Povezava v sporočilu ne vodi na uradno stran (npr. posta.si), ampak na čudne naslove, kot so bit.ly/nekaj, posta-si-vloga.top ali nlb-varnost.com. Vedno pogledajte domeno pred zadnjo piko – posta.si.nekaj.com ni Pošta Slovenije. Alarm naj vam zasveti, če sporočilo nekaj zahteva od vas nemudoma. Sporočilo vas straši, da bo vaš račun »blokiran v 24 urah«, da je »paket že na pošti in bo vrnjen« ali da je bil zaznan »nepooblaščen dostop«. Hakerji

želijo, da kliknete brez razmišljanja. Pozornost vzbudijo slovnične napake in čuden jezik. Čeprav so napadalci začeli uporabljati umetno inteligenco za boljše prevode, so v sporočilih še vedno pogoste napake (npr. mešanje tikanja in vikanja, manjkajoči šumniki ali nenavadna skladnja). Zavedati se morate, da vas banka ali pošta nikoli ne bosta po SMS-sporočilu prosili, da vnesete svojo davčno številko, geslo za spletno banko ali vse podatke s kreditne kartice (vključno s CVV kodo na zadnji strani). Sporočilo lahko pride s tuje telefonske številke (npr. klicna koda +33, +44, +234). Včasih pa napadalci uporabijo tehniko spoofing, kjer se kot pošiljatelj izpiše npr. »NLB« ali »PostaSi«, čeprav v resnici niso oni.

Primer prevare

»Posta Slovenije: Vas paket (SI-9231) caka na dostavo, vendar manjka hisna številka. Prosimo posodobite podatke tukaj: <https://vloga-postasi.cc/info>«

Zakaj je to laž?

- Manjkajo šumniki (Posta, caka, hisna).
- Povezava se konča na .cc (državna koda za Kokosove otoke), ne na .si.
- Pošta Slovenije vas za manjkajoč naslov običajno ne bi obveščala na tak način.

Kaj storiti, če prejmete tak SMS? Ne klikajte na povezavo, ne odgovarjajte na sporočilo, ampak ga izbrišite. Če ste v dvomu, sami pokličite uradno številko podjetja, ki naj bi vam pisalo.

Kibernetska varnost v logistiki

Kibernetska varnost je v cestnem transportu vedno bolj pomembna, predvsem zaradi digitalizacije in povezljivosti vozil ter infrastrukture. Povečana

Slovenska logistična podjetja, ki delajo za velike tuje partnerje, morajo izpolnjevati stroge varnostne zahteve teh partnerjev (npr. standard TISAX).

Lahko se zgodi, da proizvajalec na daljavo omeji moč motorja ali doseg baterije.

tveganja so zaradi povezanosti vozil (Connected Vehicles) – sodobna vozila izmenjujejo velike količine podatkov med seboj (V2V – Vehicle-to-Vehicle), z infrastrukturo (V2I – Vehicle-to-Infrastructure) in ponudniki storitev. To omogoča izboljšave, kot so boljša pretočnost prometa in večja varnost, hkrati pa ustvarja nove ranljivosti za kibernetske napade. Prihodnost avtonomne vožnje močno temelji na zanesljivih digitalnih sistemih. Napad na te sisteme bi lahko imel katastrofalne posledice (npr. prevzem nadzora nad vozilom, spreminjanje navigacije, onemogočanje zavor). Podjetja se danes zanašajo na digitalne sisteme za upravljanje in optimizacijo svojih vozniških parkov (Fleet Management). Kibernetski napad bi lahko ohromil celotno poslovanje in dobavne verige.

Evropska unija je na področju varnosti naredila nekaj korakov. Uvajanje sistema C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems), ki izboljšujejo varnost in učinkovitost prometa, povečuje tudi pomen kibernetske varnosti. Direktiva EU VOIS 2 (NIS 2 Directive) o varnosti omrežij in informacijskih sistemov obravnava kritično infrastrukturo, kamor spada tudi promet. Cilj je doseči visoko raven skupne kibernetske varnosti znotraj Unije.

Kljub povečanemu zavedanju o težavah s kibernetsko varnostjo, se nekatera podjetja v logistiki še vedno počutijo preveč varna. Potrebne so večje naložbe v zaščito pred napadi, vključno s pripravljenimi protiukrepi v primeru hekerskega napada na sisteme za upravljanje logistike ali vozniških parkov. Posodobitve programske opreme na vozilih se vedno bolj izvajajo brezžično (OTA – Over The Air), kar zahteva robustne varnostne mehanizme. Kibernetska varnost ni več ločeno



področje, temveč sestavni del varnosti v cestnem prometu. Zagotavljanje kibernetske varnosti je ključno za uresničevanje potenciala povezanih in avtonomnih vozil ter za zaščito kritične transportne infrastrukture pred zlonamernimi vdori.

NIS 2

Direktiva NIS 2 (Network and Information Security Directive) je nova, strožja evropska zakonodaja na področju kibernetske varnosti, ki je v Sloveniji trenutno v fazi implementacije (prek novega Zakona o informacijski varnosti). Njen glavni cilj je zagotoviti visoko skupno raven kibernetske varnosti v vseh državah članicah EU, zlasti v sektorjih, ki so ključni za delovanje družbe in gospodarstva.

NIS 2 močno širi seznam podjetij, ki morajo izpolnjevati stroge varnostne zahteve. Delijo se na ključne in pomembne subjekte. Med ključne subjekte (Essential) štejemo energetiko, zdravstvo, bančništvo, oskrbo z vodo in promet (tudi letalski, železniški in vodni). Sledijo pomembni subjekti (Important), med katerimi so proizvodnja hrane, kemikalij, poštne in kurirske storitve ter upravljanje odpadkov. Med te subjekte se praviloma šteje vsa srednja in velika podjetja (nad 50 zaposlenih ali nad 10 mio evrov prometa), ki delujejo v teh sektorjih.

Podjetja zajeta z direktivo NIS 2 morajo izvajati ukrepe za obvladovanje tveganj, med katerimi so najpomembnejši varnost dobavne verige, ravnanje ob incidentih, kriptografija in šifriranje, kontrola dostopa in higiena omrežij. Za podjetja v logistiki je pomembno, da preverjajo kibernetsko varnost svojih dobaviteljev in ponudnikov storitev (prevoznikov, izvajalcev logističnih storitev). Obvezno je poročanje o resnih incidentih nacionalnemu organu (v Sloveniji Urad Vlade RS za informacijsko varnost) v roku 24 ur. Pri kriptografiji in šifriranju je obvezna uporaba naprednih rešitev za zaščito podatkov. Zahtevano je strogo preverjanje, kdo dostopa do sistemov.

Vodstvo podjetja je neposredno odgovorno za izvajanje ukrepov kibernetske varnosti. Če podjetje ne izpolnjuje zahtev, so lahko člani uprave denarno kaznovani ali pa jim je začasno prepovedano opravljanje vodstvenih funkcij.

Ti predpisi in standardi drastično spreminjajo način razvoja vozil. Kibernetska varnost je postala zakonska obveznost, ne le priporočilo. Slovenska logistična podjetja se, kot del kritične infrastrukture in globalnih dobavnih verig, spopadajo s kibernetskimi izzivi na več ravneh. Njihovo odzivanje je pogosto odvisno od velikosti podjetja in intenzivnosti digitalizacije.

Direktiva NIS 2, ki je prenesena v slovensko zakonodajo, močno vpliva na večja logistična podjetja in operaterje kritične cestne infrastrukture. To podjetja sili v implementacijo robustnih varnostnih ukrepov.



Vodstvo podjetja je neposredno odgovorno za izvajanje ukrepov kibernetske varnosti.

Slovenska logistična podjetja, ki delajo za velike tuje partnerje (npr. avtomobilsko industrijo), morajo izpolnjevati stroge varnostne zahteve teh partnerjev (npr. standard TISAX). To pospešuje uvajanje mednarodnih standardov tudi v lokalnem okolju. Največja grožnja za logistična podjetja je kibernetski izsiljevalski virus (ransomware), ki bi lahko ohromil sisteme za sledenje, upravljanje skladišč (WMS) in načrtovanje poti (TMS). Zavedanje o tem je visoko, zato potekajo naložbe v to področje in sprejemanje ukrepov. Poudarek je na vzpostavitvi zanesljivega, segmentiranega in redno testiranega sistema varnostnih kopij, ki omogoča hitro obnovitev delovanja po napadu. Podjetja ločujejo pisarniško IT-omrežje od kritičnih operativnih tehnologij (OT), kot so sistemi za avtomatizacijo v skladiščih in sistemi v tovornjakih, da bi preprečila širjenje napada. Velik del napadov še vedno poteka preko napadov s socialnim inženiringom (phishing), zato podjetja izvajajo redna izobraževanja zaposlenih o prepoznavanju sumljivih e-poštnih sporočil in pravilnem ravnanju z občutljivimi podatki.

Ostajajo izzivi in slabosti. Za manjša in srednje velika logistična podjetja so stroški implementacije kompleksnih kibernetskih rešitev in najem usposobljenega kadra pogosto prevelik izziv. Številni še vedno uporabljajo starejše sisteme (Legacy Systems), ki niso bili zasnovani z mislijo na kibernetsko varnost in so težko posodobljivi. Z vstopom telematike v cestni transport so vozila postala 'mobilne tarče'. Zaščita podatkov, ki se prenašajo iz tovornjakov nazaj v centralne sisteme, zahteva specifično znanje.

Skratka, slovenski logisti so zaradi obvezne regulative in zahtev trga pod pritiskom, da močno izboljšajo svojo kibernetsko odpornost. Veliki igralci to počnejo proaktivno, medtem ko manjši pogosto zaostajajo zaradi omejenih virov. TISAX (Trusted Information Security Assessment Exchange) je ključen standard za informacijsko varnost, ki je postal praktično obvezen za vsa podjetja, ki neposredno ali posredno sodelujejo z nemško avtomobilsko industrijo (npr. Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz). Čeprav izvira iz avtomobilskega sektorja, močno vpliva tudi na logistiko, saj logisti prenašajo občutljive podatke o prototipih, dobavnih verigah in proizvodnih načrtih.

V Sloveniji

V zadnjih letih je Slovenijo pretreslo več večjih kibernetskih napadov na ključne institucije – Lekarna Ljubljana, Holding Slovenske elektrarne in Univerza v Mariboru. Ti dogodki so pokazali, da niso ogroženi le podatki, temveč tudi delovanje kritične infrastrukture in storitev za državljane.

Dobavne verige

Dobavne verige so pomembne za vsakdanje življenje in nemoteno poslovanje, zato so pomembna tarča kibernetskih napadov. Napadalci



ne udarjajo več neposredno, temveč vstopijo v sistem prek partnerjev, podizvajalcev in zunanjih razvijalcev.

Zunanje meje podjetij so jasne in fizično vidne – ograja, zapornice, ključavnice in vratar. V digitalnem svetu obstajajo različne prepreke, ki onemogočajo prehod podatkov. Vsak nov dostop ali API pomenita večjo učinkovitost in optimizacijo dela v dobavni verigi, a s tem odpirata vrata v digitalnem svetu in predstavljata večjo ranljivost.

V ozadju kibernetskih napadov niso več posamezni hakerji, temveč organizirane kriminalne združbe.

Te napadajo organizirano celotne ekosisteme.

Vdor v manjše podjetje, ki vzdržuje sistem ali ponuja aplikacijo velikemu naročniku, pomeni vstopnico v srce večjih sistemov. Podatki Evropske agencije za kibernetsko varnost (ENISA) povedo, da so se napadi na dobavne verige v zadnjih letih izjemno povečali. Skokovito povečanje so zaznali že pred štirimi leti, ko se je število tovrstnih napadov početrilo v primerjavi z letom prej. Najpogostejše so tarča podjetja iz javnega sektorja, ponudniki digitalnih storitev, energetika in digitalna infrastruktura.

Avgusta 2025 se je ustavila proizvodnja v tovarnah Jaguar Land Roverja (JLR), ker je prišlo do kibernetskega napada. V Veliki Britaniji ima JLR tri tovarne, kjer dnevno izdelajo okoli tisoč vozil. Po napadu je podjetje skoraj šest tednov popolnoma mirovalo. Ocenjena škoda je znašala 2,5 milijarde evrov. Po poročilu Centra za kibernetski nadzor (Cyber Monitoring Centre – CMC) je napad prizadel več kot pet tisoč organizacij v avtomobilski verigi.

Na konferenci Def Con v Las Vegasu (eni največjih in najbolj prestižnih hekerskih konferenc na svetu) je varnostni raziskovalec Eaton Zveare predstavil izjemno odmevno razpravo o ranljivostih

v avtomobilski industriji. Njegove ugotovitve so šokirale industrijo, saj je pokazal, kako lahko 'luknje' v spletnih sistemih proizvajalcev omogočijo prevzem nadzora nad milijoni vozil. Predstavil je ranljivosti in možnosti za vdor prek API-vmesnikov, saj je odkril kritično ranljivost v Toyotinem spletnem portalu za dobavitelje. Uspel je pridobiti dostop do sistema z ravno systemskega administratorja, ne da bi potreboval geslo. Imel je dostop do tisočev internih dokumentov, načrtov projektov in osebnih podatkov zaposlenih po vsem svetu. Z ranljivostjo upravljanje vozniških parkov (Fleet management) je pokazal, da bi lahko napadalec prek teh ranljivosti teoretično sledil lokaciji vozil v realnem času, na daljavo odklenil ali zaklenil vrata, onemogočil zagon motorja ter pridobil podatke o lastnikih vozil. Zveare je poudaril, da napadalci ne ciljajo vedno neposredno na programsko opremo v avtomobilu, temveč na zaledne sisteme (backend systems). Ker so proizvajalci (kot so JLR, Toyota, BMW) digitalno povezani s tisoči dobavitelji, ena slabo zavarovana spletna aplikacija ogrozi celotno omrežje.

V ozadju kibernetskih napadov niso več posamezni hakerji, temveč organizirane kriminalne združbe.

Posodobitve na daljavo

Izraz OTA (Over The Air) posodobitve pomeni brezžično posodabljanje programske opreme vozila prek interneta (Wi-Fi ali mobilno omrežje), podobno kot posodabljam pametne telefone. Čeprav je to za proizvajalce in uporabnike izjemno priročno, prinaša s seboj resne slabosti in tveganja, zlasti na področju kibernetske varnosti in zanesljivosti. Posodobitev vozila pomeni vstopno točko za hakerje, saj je brezžična povezava neposreden kanal do 'možganov' vozila. Če povezava ni vrhunsko šifrirana, lahko napadalci prestrežejo paket posodobitve in vanj vstavijo zlonamerno kodo (Malware). Omogoča tudi napad na strežnike proizvajalca. Z vdorom v centralni sistem za OTA lahko teoretično hkrati onemogočijo ali prevzamejo nadzor nad celotno floto vozil. Posodabljanje programske opreme na daljavo lahko povzroči odpoved kritičnih sistemov. V primeru prekinitev povezave sredi kritičnega zapisa, lahko vozilo postane nevozno (podobno, kot se pokvari telefon, če mu med posodabljanjem zmanjka baterije). Nova programska oprema lahko povzroči težave z zavorami, krmiljenjem ali baterijo (pri električnih vozilih), ki se pokažejo šele med vožnjo. Sistemi OTA zahtevajo nenehno komunikacijo med vozilom in oblakom. Proizvajalci prek teh kanalov pogosto zbirajo ogromno podatkov o vaših voznih navadah, lokaciji in celo pogovorih v avtomobilu, kar povečuje tveganje za zlorabo osebnih podatkov. Proizvajalci lahko prek posodobitev OTA spreminjajo lastnosti vozila brez vašega neposrednega soglasja za posamezno funkcijo. Lahko se zgodi, da proizvajalec na daljavo omeji moč motorja ali doseg baterije. Proizvajalci lahko fizično vgrajene funkcije (npr. ogrevanje sedežev) zaklenejo in zahtevajo plačilo naročnine za ponovni vklop prek posodobitve OTA.

Novi predsednik sekcije za promet je Franc Seršen

Skupščina sekcije za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije je 13. maja opravila redne volitve in na njih izbrala nov upravni odbor, ki mu bo po novem predsedoval Franc Seršen. Nasledil je Petra Piška, ki bo poslej podpredsednik sekcije.

TEKST Janez Kukovica | FOTO OZS

Novi 11-članski upravni odbor poleg predsednika Franca Seršena (ki hkrati zastopa še območne zbornice Bežigrad, Center, Moste - Polje, Šiška, Vič - Rudnik) in podpredsednika Petra Piška (ki hkrati zastopa območne zbornice Celje, Laško, Žalec, Mozirje, Šentjur, Slovenske Konjice, Šmarje, Velenje) sestavljajo še Bogdan Semenič (zastopa območne zbornice Ajdovščina, Nova Gorica, Tolmin, Idrija, Postojna), Nataša Kovač (zastopa območne zbornice Črnomelj, Metlika, Novo mesto, Trebnje, Grosuplje), Gašper Rudl (zastopa območne zbornice Dravograd, Ravne, Slovenj Gradec, Radlje ob Dravi), Branko Cipot (zastopa območne zbornice Gornja Radgona, Murska Sobota, Lendava, Ljutomer, Lenart, Ormož), Peter Mirt (zastopa območne zbornice Brežice, Krško, Sevnica, Hrastnik, Trbovlje, Litija), Dean Žunič (zastopa območne zbornice Izola, Koper, Piran, Cerknica, Ilirska Bistrica, Sežana), Srečo Vidic (zastopa območne zbornice Jesenice, Kranj, Radovljica, Kamnik, Tržič, Škofja Loka), Stanislav Čepon (zastopa območne zbornice Domžale, Kočevje, Vrhnika, Logatec, Ribnica, Zagorje) in Martina Tomažič (zastopa območne zbornice Maribor, Pesnica, Ruše, Slovenska Bistrica, Ptuj).

Sestava upravnega odbora se ni veliko spremenila, saj sta novi le dve imeni, in to – zanimivo – obe ženski. Sicer pa odločitev članov skupščine za malo kadrovskih sprememb kaže na to, da so bili ti z delom dosedanje vodstvene ekipe v glavnem zadovoljni in da želijo, da se njen način dela nadaljuje. Načinu dela sekcije – tega ni moč prezreti – pa je vtisnil močan pečat zlasti dosedanji predsednik Peter Pišek, ki se je izkazal za energičnega in nepopustljivega zagovornika interesov avtoprevozniške branže v dialogu z državnimi odločevalci. Da si bo prizadeval za kontinuiteto dela, ki ga je zastavil Pišek, pa je v svoji izjavi ob izvolitvi obljubil tudi novi predsednik Seršen.



Najmočnejši steber zbornice

Novi predsednik Franci Seršen je ob izvolitvi izpostavil: »To zaupanje kolegov sprejemam z veliko odgovornostjo in globokim spoštovanjem do vsega, kar je dosegel Pišek, moja prioriteta pa ostaja, da Sekcija za promet ohrani status najmočnejšega stebra zbornice, ki se nikoli ne ustraši nobenega izziva.«

Sekcija za promet ostaja ključni steber OZS, ki pod novim vodstvom obljublja neusmiljen boj za boljše pogoje dela, zmanjšanje birokratskih ovir in krepitev ugleda poklica, ki poganja srce slovenskega gospodarstva. Člani so z odločitvijo dokazali, da so enotni v želji po napredku, hkrati pa globoko cenijo delo, ki je sekcijo pripeljalo na vrh najaktivnejših cehovskih združenj v državi.



Game on

Ring je pripravljen in rokavice natakne, proizvajalci pa vsak s svojo strategijo pripravljeni, da se spopadejo. Ponudba najrazličnejših električnih dostavnikov je že tako bogata, da enostavno moraš biti zraven, sicer niti nisi več na zemljevidu potencialnih kupcev. Kia je morda v ta segment stopila malce pozneje kot drugi, a zato z dobro izdelano strategijo in jasnimi cilji, napasti kar vse po vrsti. Pa je PV5 odgovor na to?

TEKST Anže Jereb | FOTO Anže Jereb

Lansko leto smo bili na premieri, kjer so PV5 pokazali v veliko različicah in se takoj pohvalili, da so z njim postavili tudi Guinnessov rekord ter z enim polnjenjem baterije prevozili kar 693 kilometrov, ob tem pa tudi pokazali, kakšne vse so potencialne nadgradnje in kje vse bi PV5 lahko ugnal konkurenco. Zdaj je PV5 že pri nas in mi smo preizkusili, kako se obnese najdražja in na papirju najbolj impresivna potniška različica.

Začnimo kar z videzom ...

Brez sramu so že pred leti pri Kii s prstom pokazali na Volkswagen ID. Buzz in dodali, da je to tekmeč, ki ga bodo napadli s svojim prihajajočim PV5. Da bo njihov avtomobil občutno cenejši in boljši, hkrati pa prav tako atraktivnega videza. In pri slednjem nimamo zadržkov, PV5 je res simpatičen, ostro zašiljenih linij in poln nastopaških dodatkov, videti je precej futuristično, zato ga na cesti ne boste zgrešili. Nam je na pogled izjemno všeč, hvalimo tudi dejstvo, da



Notranjost je sodobno zadržana in z velikim zaslonom na sredini, odlagališč je dovolj.



Dvokraki volanski obroč je oblikovno malce nenavaden, a uporabniško prijeten, tudi zaradi klasičnih stikal.



Telefonu je namenjeno brezžično polnilno mesto.



Tudi vtičnica za klasični polnilnik je na voljo, uporabno za polnjenje prenosnega računalnika.



V vozilu je potnikom na voljo veliko vtičev USB C, zato polnjenja ne bodo težava.

je sprednji del precej ostro odsekan in oba previsa preko koles relativno kratka, saj to pomeni tudi več prostora znotraj. Za razliko od ID.Buzza, kjer se vozniku za volanom zdi, da sedi v drugi vrsti in je pred njim skoraj predolga armaturna plošča, je tukaj občutek veliko bolj prijeten. Tudi samo okolje je moderno, zelo uporabno in precej prečiščeno ter brez nepotrebne navlake. Z velikim številom klasičnih fizičnih stikal, velikim sredinskim zaslonom, ki ima prijeten vmesnik, ne manjka niti odlagališč. V bistvu je PV5 znotraj moderen in z nekaterimi zelo prijetnimi

rešitvami, pa tudi z nekaterimi, ki niso najboljše. Po eni strani sicer hvalimo izjemno nizek rob karoserije pri sprednjih vratih, saj se posledično steklo lahko zajeda veliko nižje in je preglednost vstran izjemna, a je med vožnjo potem manj udobno, če želi kateri od potnikov spredaj na vratni naslon postaviti roko, ta pride precej nizko in je položaj malo manj udoben. Drсна vrata za dostop do druge sedežne vrste so super in lahko uporabna, je pa sedežna klop v drugi vrsti postavljena nižje od sprednjih sedežev in potniki na njej, zlasti otroci, naprej ne bodo videli



Prostora na sedežih druge vrste je ogromno, je pa klop postavljena nižje od sprednjih sedežev in preglednost slabša.



Hvalimo velikost prtljažnika, dolžina ravne površine je precejšnja, uporabnost pa velika.



Priročna so tudi majhna odlagalna mesta v prtljažniku, da se predmeti med vožnjo ne premikajo.



Sedeže druge vrste, zunanja dva sta ogrevana, je z enostavnim potegom mogoče zložiti naprej.

čisto nič, zato bo tam vožnja manj prijetna. Prostora na njej je veliko, udobja tudi ne manjka, noge bodo prav tako svobodno cepetale po prostoru, zato v tem pogledu nimamo pripomb, je pa klop vseeno nameščena prenizko, kar nam ni najbolj všeč. Hvalimo pa številne priključke USB-C, tudi s celo 100 vati moči polnjenja so na voljo nekateri, če bi radi priključili prenosnik in napolnili baterijo. V tem pogledu moramo pohvaliti še prtljažnik s svojimi številnimi predalčki in pregradami v dvojnem dnu in ob strani, je zelo uporaben in prostoren, v tovornih izvedenkah seveda zato, da bo v svoj trebuh sprejel veliko tovora, takšen potniški PV5 pa si zlahka predstavljamo kot pravi družinski potovalnik in takšne malenkosti vedno pomagajo in pridejo prav.

Kako daleč vas bo peljal?

Na test smo tokrat prejeli najbolj opremljeno in najdražjo različico z večjo od dveh baterijskih opcij. Večjo baterijo predlagamo za potrebe družinskega potovalnika, manjšo bi pravzaprav le v primeru, da bi šlo za shuttle, ki potnike prevaža na zelo kratkih relacijah ali pa v tovorni različici za potrebe mestnih dostav. V nasprotnem primeru vsekakor priporočamo večjo baterijo z bruto kapaciteto 71,2 kWh oziroma uporabnimi 67 kWh. Slednjo nam je uspelo polniti z največ 130 kW, čeprav Kia pravi, da naj bi šlo celo s 150 kW moči, a je polnilna krivulja vseeno dovolj dobra, da se baterija od 10–80 odstotkov napolni v okoli 25 minutah. V tem pogledu nimamo nobenega pomisleka in je polnjenje dovolj učinkovito, na navadni polnilnici pa jo boste lahko polnili z 11 kW in bo za polnjenje zahtevala okoli sedem ur. Poraba nas je tudi prijetno presenetila, čeprav ne računajte na doseg, kakršnega so dosegli v izjemno strogo



določenem voznem ciklu, s katerim so se potem vpisali v Guinnessovo knjigo rekordov. Pri dokaj prijetnih pomladnih temperaturah se je poraba na avtocesti gibala okoli 24 kWh na sto kilometrov, kar je dobro in pričakovano, saj ne gre za majhen osebni avtomobil, temveč za večji dostavnik s precej ploskim 'nosom'. Sicer pri tem Kia prav tako uporablja trik z omejitvijo največje hitrosti na 135 km/h, sicer bi poraba najverjetneje narasla eksponentno. Vseeno smo si zaželeli, da takšne omejitve ne bi bilo, potniki na nemških avtocestah bi se brez dvoma občasno radi peljali hitreje.

No, še veliko bolj navdušeni smo bili nad porabo v mestu in na podeželju, kjer sistem rekuperacije energije deluje tako dobro, da se pri mestnih hitrostih baterija skoraj ne prazni. Brez dvoma bi v mestu lahko z enim polnjenjem prevozili 400 kilometrov, povprečno porabo celotnega testa smo zaključili pri malo manj kot 22 kWh, kar je dovolj za 300-kilometrski doseg. Tudi samo vožnjo moramo pohvaliti, le na trenutke se nam je zazdelo, da se podvozje malenkost preveč ziba, na splošno pa je vozniško PV5 primerno čvrst in hkrati dovolj udoben, da ne pretresa grdo. Če zopet potegnemo vzporednico z ID.Buzzem, podvozje je pri PV5 veliko bolj uglajeno in z manj nadležnega pretresanja, čeprav se slednjemu pri električnih vozilih zaradi večje mase enostavno ne da povsem izogniti, kljub temu pa je PV5 zelo prijeten. Tudi krmljenje je lepo uravnoteženo, da ostaja dobro komunikativno in nikakor pretežno in nadležno.

Po druženju lahko zapišemo, da nam je bil PV5 zelo všeč. Je oblikovno zanimiv, prostoren in uporaben, obenem pa ponuja še dober doseg in dovolj hitro polnjenje baterije. Tudi cena je dejansko povsem konkurenčna, čeprav smo glede na prve podatke Kia

Na pogled je PV5 zelo zanimiv kombi in ga bodo mimoidoči hitro opazili.

pričakovali, da bo vseeno manjša. Tovorne različice z majhno baterijo in manj opreme so cenovno veliko bolj ugodne, takšen polno opremljen PV5 z veliko baterijo in opremo Quantum pa vseeno stane že 54.999 evrov oziroma s popustom 5.400 evrov manj, in po novem ne bo niti več deležen subvencije za električna vozila. Zato bo za marsikoga predrag, kar je škoda, saj je presneto dober potovalnik.

TEHNIČNI PODATKI

Motor

Električni motor

Največja moč (kW/KM) 120 / 163

Največji navor (Nm) 250

Prenos moči

Pogon na sprednji kolesi

Zmogljivosti

Pospšek do 100 km/h (s) 10,6

Polnjenje AC/DC (v kW) 11/150

Največja hitrost (km/h) 135

Poraba elektrike

Tovarniški podatki (kWh/100 km) 19,3

Poraba na testu (kWh/100 km) 21,8

Mere in mase

Dolžina/širina/višina (mm) 4.695 × 1.895 × 1.923

Medosna razdalja (mm) 2.995

Masa praznega vozila (kg) 2.145

Nosilnost (kg) 455

Prostornina prtljažnika (m³) 1.330

Cena testnega vozila: 49.599 EUR

Mediator

Svet gospodarskih vozil se danes nahaja na zanimivem razpotju, kjer se inženirska logika pogosto umika birokratskim zahtevam. Ko smo pred časom preizkušali popolnoma električni Transit, smo ugotovili, da je elektrika za marsikoga odlična izbira, za nekatere pa še vedno le omejeno uporabna alternativa.

TEKST Anže Jereb

FOTO Boštjan Paušer



Enako lahko zapišemo za stari klasični dizelski motor, ki je prav tako lahko odličen sopotnik, vendarle pa v določenih pogledih vseeno ni več najboljša izbira.

Zato je pri Fordu na voljo vmesni člen, mediator, ki umirja strasti obeh polov. Za nekatere je takšen priključni hibrid lahko najboljši približek idealu, električno tih in navorsko suveren za vsak dan, in bencinsko uporaben na dolгих poteh, ki jih mora lastnik opravljati redkeje, ne pa praktično vsak dan. Za takšnega uporabnika različica PHEV torej ni kompromis, ampak nekaj, kar jemlje najboljše iz obeh svetov. Seveda pa zahteva svojo ceno.

Dostavnik se spogleduje z osebnimi vozili

Ford Transit Custom v stopnji opreme Limited deluje uglašeno in njegova notranjost je prečiščena, moderna, na prvi pogled daje občutek, da sedite

v velikem osebнем avtomobilu, ne pa v delovnem stroju. Osrednji element je velik zaslon na dotik s kar 13-palčno diagonalo, ki ga zdaj poganja že vmesnik SYNC 4, tega spet lahko pohvalimo, saj smo takšen dostavnik preizkusili že velikokrat v najrazličnejših pogonskih izvedenkah, sistem vedno deluje gladko in brez zatikanja, bi si pa vseeno želeli v dostavniku še kakšno fizično stikalo več, saj veste, da v delovnih pogojih zaslon ne bo takoj umazan. Pohvalimo lahko splošno prijetnost voznikovega prostora, sedi se zelo dobro, preglednost in uporabnost sta dobri, dovolj je odlagalnih mest in položaj za volanom je med najboljšimi. Sicer bi bili še bolj zadovoljni, če bi bila spredaj le dva sedeža in bi prostor med obema potnikoma bolj 'dihal', trije se bodo morali imeti malo bolj radi, saj se bodo med vožnjo dotikali precej pogosto. Razumemo, da so včasih potrebe



Preklop je enostaven, dostop do tretje vrste pa zaradi široke vrtnice odprtine precej lahkoten.



Prostora za potnike v takšnem vozilu ne bo zmanjkalo, na treh posameznih sedežih se sedi zelo dobro.



Voznikovo okolje poznamo že zelo dobro, je pregledno, uporabno in z velikim zaslonom sodobno.

po večjem številu sedežev pač prisotne, če niso, vsekakor spredaj svetujemo le dva sedeža. Precej zanimivo se nam zdi, da je v takšnem dostavniku na voljo avdio sistem s kar desetimi zvočniki, s čimer Ford dokazuje, da bi rad svoj Transit Custom čim bolj približal udobju in počutju v osebnih vozilih. Sicer izjemnega zvoka od sistema ne pričakujte, je pa izjemen za segment dostavnikov. Tudi v usnje odet volanski obroč in dovolj dobra zvočna izolacija sta elementa, ki vožnjo naredita prijetnejšo.

Pogon: ocena prav dobro

Pod motornim pokrovom bje 2,5-litrski bencinski motor Duratec, ki mu pomaga elektromotor. Sistemska moč 171 kW (232 KM) se na papirju bere skoraj športno, a v praksi gre za drugačno dinamiko. Brezstopenjski samodejni menjalnik



Prtljažni prostor ob treh sedežnih vrstah ni ogromen, je pa pravilnih linij in zato uporaben.



Zaprtyh in odprtih odlagališč ne manjka, zato bodo vse stvari brez težav našle svoje mesto.



Prestavna ročica ob volanu je intuitivna in na sredinskemu grebenu sprošča dodaten prostor.



Hvalimo da je vozilo opremljeno tudi s kladivcem za razbijanje stekla v sili.



Če že za telefon v vozilu ni najprimernejšega mesta, pa bo kava med vožnjo postavljena varno.

poskrbi za udobje v mestnih središčih, kjer lahko neslišno drsite mimo pešcev, elektromotor vedno postreže z navorom tudi takrat, ko boste na podeželju ali avtocesti zahtevali takojšen sunek v hrbet in za dostavnik so zmogljivosti precej dobre. Na tem mestu moramo pohvaliti delovanje neskončnostopenjskega menjalnika eCVT, ki je presenetljivo tih in le redko poskrbi za nadležen zvok bencinskega motorja, ko se vrtljaji zataknejo na višjem položaju in potem ostanejo na mestu ter s svojim zvokom sporočajo, da bencinski motor ta trenutek dela s polno paro. Sistem je namreč precej dobro kalibriran in je hrup zelo redek, največkrat je opazen le pri vključevanjih na avtocesto ali pri prehitevanju, pa še to le za nekaj sekund, potem pa se vse skupaj zopet umiri. Okoli 95 odstotkov voženj bo tako povsem tihih in to tudi takrat, ko bo v bateriji zmanjkalo energije in se bo sistem začel obnašati kot klasičen hibrid, ki prav dolgo pot zgolj na elektriko ne zmore, vseeno pa večino časa lahko pomaga bencinskemu agregatu. Seveda pa naj bo jasno, da je uporabnost takšne različice neposredno odvisna od discipline voznika. Če baterije ne boste vestno polnili vsak dan, boste s seboj vozili le dodatno maso, kar bo neizogibno dvignilo porabo bencina nad raven sodobnega dizla. Transit Custom PHEV torej zahteva specifičnega uporabnika – nekoga, ki razume ritem polnjenja in ga zna vključiti v svoj delovnik in skratka nekoga, ki večino voženj opravi dokaj blizu doma. Lahko je torej družinsko vozilo, ki bo vsak dan potnike peljalo v službo in po opravkih, čeprav bi potem bolj priporočili Tourneo Custom z več elegance, lahko je dostavnik za razvoz delavcev, otrok ali potnikov v vlogi shuttla. Za tiste, ki dnevno premagujejo 500



Drсна vrata so zelo uporabna stvar na ožjih parkiriščih, kjer zaradi svojih dimenzij takšen Custom ni med najmanjšimi vozili.

ali več kilometrov na avtocesti, hibrid preprosto ni smiselna izbira. To ni vozilo za dolge proge, ampak za premišljeno mestno in pristestno logistiko.

Baterija je (pre)majhna

Razumemo, da je relativno majhna baterija posledica tega, da Ford ni želel zmanjšati uporabnosti vozila in posegati v njegovo prostornost, kar bi imelo še večji negativni rezultat v tovornih različicah, zato ima le 11,8 kWh uporabne kapacitete. Doseg je tako odvisen predvsem od letnega časa in okolja, v katerem se bo Custom večinoma nahajal, Ford sicer obljublja 57-kilometrski doseg, a je ta v praksi med trideset in štirideset kilometrov. Za mestne dejavnosti dovolj, za drugo malo manj, ampak to smo že ugotovili. Pravzaprav pri vsem skupaj najbolj pogrešamo močnejši polnilnik, 11-kilovatni bi pomenil, da bi baterijo lahko napolnili v eni uri in bi bilo vozilo po sestanku za kosilo spet pripravljeno na električno vožnjo, tako pa je polnilnik le 3,9-kilovatni in traja polnjenje 4 ure. Oziroma, v tem primeru večina ne bo niti uporabljala polnilnice, ampak na klasični vtičnici baterijo napolnila čez noč v šestih urah. Vstopni model Customa se začne pri dobrih 41 tisočakah, naš testni primerek z dodatno opremo, kot so kovinska barva magnetic, dodatna klimatska naprava za potniški del in ogrevan volan, pa se je cenovno ustavil pri 52.100 evrih. Takšen je torej nekakšen inženirski odgovor na vprašanje, ki si ga marsikdo morda niti ni želel zastaviti. Je vozilo, ki blesti v specifičnih okoliščinah, a odpove tam, kjer kraljuje klasika. Če iščete absolutno brezhibnost in brezskrbnost na dolgih poteh, boste verjetno razočarani. Če pa iščete tehnološko napredno pisarno na kolesih za mestna središča in ste pripravljeni sprejeti kompromise, ki jih prinaša hibridna tehnologija, potem je Custom PHEV morda za vas super izbira.

Polnjenje je ena od šibkih točk takšne različice, 11-kilovatni polnilnik bi bil mnogo boljši.



TEHNIČNI PODATKI

Motor

Bencinski in električni, vrstni, 4 ventili na valj

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

Prenos moči

Pogon na sprednji kolesni par, neskončnostopenjski samodejni menjalnik

Poraba goriva

Tovarniški podatki po WLTP (l/100 km)	4,2
Poraba na testu (kWh/100 km)	5,7

Zmogljivosti

Največja hitrost (km/h)	160
-------------------------	-----

Mere in mase

Dolžina/širina/višina (mm)	5.050 × 2.032 × 2.040
Medosna razdalja (mm)	3.100
Masa praznega vozila (kg)	2.595
Nosilnost (kg)	620
Prostornina prtljažnika (m³)	672
Cena testnega vozila	52.100 EUR

35 let EPAL-a

Povezovanje tradicije in digitalne prihodnosti

Evropsko združenje za palete (EPAL), ustanovljeno leta 1991 po ponovni združitvi Evrope, je v 35 letih delovanja zrastle v globalno prepoznavno mrežo, ki danes predstavlja enega izmed ključnih temeljev učinkovitih, varnih in trajnostnih dobavnih verig. Blagovna znamka EPAL in odprti EPAL paletni pool že desetletja simbolizirata kakovost, zaupanje in partnersko sodelovanje v mednarodni logistiki.

Uspeh sistema EPAL temelji na jasnih in dolgoročno preverjenih načelih: standardizacija krepi zaupanje med partnerji, neodvisen nadzor kakovosti zagotavlja visoke standarde varnosti, odprti paletni pool pa omogoča učinkovite, gospodarne in trajnostne logistične procese.

EPAL euro paleta je postal standard globalne logistike

EPAL euro paleta je veliko več kot le lesen nosilec tovora. Predstavlja osnovni gradnik globalno povezanega logističnega sistema. Standardne dimenzije EPAL euro palete (800 mm × 1200 mm × 144 mm) določajo zasnovo številnih logističnih procesov po svetu.

Nakladalne površine tovornjakov in železniških vagonov, skladiščni regalni sistemi, avtomatizirane transportne linije ter dimenzije pakiranega blaga so prilagojeni standardu EPAL euro palete, ki prav zaradi tega ostaja v središču nacionalne in mednarodne blagovne logistike.

Impresivne številke globalnega sistema

Uspešnost sistema EPAL potrjujejo tudi konkretni podatki. Od leta 1991 je bilo proizvedenih približno 1,95 milijarde EPAL euro palet, trenutno pa jih je v obtoku okoli 670 milijonov.

Globalno mrežo podpira več kot 1.700 EPAL proizvodnih in popravilnih obratov ter številna podjetja iz industrije, trgovine in logistike, ki EPAL palete uporabljajo za transport in skladiščenje blaga. Letna proizvodnja približno 90 milijonov novih EPAL euro palet ne zagotavlja le stalne kakovosti sistema, temveč potrjuje tudi trajno relevantnost in razvojno dinamiko organizacije EPAL.

Pomembna vloga Slovenije v sistemu EPAL

Slovenija ima v okviru sistema EPAL že vrsto let posebno in pomembno vlogo, saj je EPAL Slovenija aktivno sodelovala pri razvoju organizacije že vse od njenih začetkov.

Zaradi svoje geostrateške lege med Srednjo in Jugovzhodno Evropo ima paletna logistika v Sloveniji izjemen pomen. Proizvajalci in popraviljalci EPAL palet ter številni logistični partnerji so



Petintrideset let EPAL-a pomeni 35 let sodelovanja, zaupanja in skupnega razvoja vseh partnerjev v EPAL paletnem poolu – uporabnikov, imetnikov licenc, logističnih ponudnikov in tehničnih partnerjev. Prav moč tega globalnega omrežja bo tudi v prihodnje oblikovala razvoj logistike ter omogočala učinkovitejše, varnejše in trajnostne dobavne verige po vsem svetu.



SLOVENIJA



Združenje za promet

EPAL paletni pool v Sloveniji vzpostavili že v devetdesetih letih ter ga od takrat neprestano razvijajo in širijo.

Slovenski licencirani uporabniki sistema EPAL tako pomembno prispevajo k stabilnosti regionalnih dobavnih verig ter učinkovitemu mednarodnemu pretoku blaga.

Digitalizacija in nova doba logistike

Razvoj EPAL-a v zadnjih desetletjih zaznamujejo nenehna rast, prilagajanje tehnološkemu napredku in visoki standardni kakovosti. Poseben poudarek je danes namenjen digitalizaciji logističnih procesov, avtomatizaciji ter zahtevam trajnostnega gospodarstva. EPAL palete s QR-kodami omogočajo enotno identifikacijo in sledenje v realnem času, kar bistveno povečuje preglednost nacionalnih in globalnih dobavnih verig. Pomembno vlogo pri tem ima tudi aplikacija EPAL Pallet App, ki omogoča učinkovito upravljanje palet, dokumentiranje logističnih procesov ter spremljanje menjave palet.

Dodaten korak v smeri digitalne transparentnosti predstavlja digitalni paletni potni list, ki združuje informacije o življenjskem ciklu palete ter ključne regulativne podatke. S tem EPAL krepi zaupanje uporabnikov in podjetjem pomaga pri izpolnjevanju zakonskih zahtev.

EPAL kot primer krožnega gospodarstva

EPAL paletni pool že od leta 1991 predstavlja uspešen primer krožnega gospodarstva v praksi. Ponovna uporaba, menjava in popravilo EPAL palet so danes tudi pomemben zgled za evropsko Uredbo o embalaži in odpadni embalaži (PPWR), ki začne veljati avgusta 2026 in spodbuja ponovno uporabo transportne embalaže. Kar evropska zakonodaja šele uvaja kot prihodnji standard, EPAL uspešno izvaja že 35 let. Uporaba lesa kot obnovljive surovine, zmanjševanje uporabe materialov na osnovi fosilnih virov, možnost popravil ter stoodstotno recikliranje ob zaključku življenjske dobe palet pomembno prispevajo k trajnosti sodobne logistike.

35 YEARS

EPAL[®]

ANNIVERSARY 2026



www.epal.eu



Izdelovali so ga samo tri leta

Mirana Štineta ljubitelji starodobnih tovornjakov dobro poznamo in tudi v naši reviji smo ga že gostili. Na lanskem 2. vzponu na Ljubelj je s svojim 'novim' starodobnikom, Fiatom 683N, in trisosno prikolico Gorica požel obilo pozornosti. Že takrat sva se dogovorila, da bova Fiata predstavila v rubriki Retro, in kot vidite, sva za to potrebovala več kot pol leta.

Miran Štine je po triletni obnovi Fiata 683N registriral in pokazal na 2. vzponu na Ljubelj leta 2025, kjer je z njim požel veliko zasnanjih pogledov starejših voznikov.

TEKST Emil Šterbenk | **FOTO** E. Šterbenk, arhiv Štine, B. Paušer, B. Kolšek, Fiat

Pravzaprav sva se z bratrancem Brankom v Novo mesto odpeljala, ker naju je Miran povabil, da prideva posnet material za video o Tamčku (TAM 80T5), ki ga bo Miran spravil na ladjo in poslal k prijatelju v daljno

Avstralijo. Seveda smo obenem posneli še vrsto sekvenc o Fiatu 683N in se posvetili njegovi zgodbi, za povrh pa posneli še kadre za video o Yugu 45, s katerim je kot s snemalnim avtom sodeloval Aleksej Kastelec.



VOLAN NA DESNI

Večkrat sem že napisal in razložil, da italijanski tovornjaki z desnim volanom niso bili namenjeni angleškemu trgu. V Italiji je do leta 1975 veljal zakon, po katerem so težji tovornjaki morali imeti volan na desni. Razlog za to so bile ozke hribovske ceste, ki jih je v Italiji veliko. Voznik, ki sedi na desni dosti lažje in bolje nadzira, kje je rob cestišča.

kabino pa vgradili za 30 KM močnejši motor Fiat 221 prostornine 12.883 ccm, ki ga je odlikoval navor 1.010 Nm pri izjemno nizkih 900 vrt/min. Moč je do pogonske osi prenašal 8-stopenjski sinhroniziran menjalnik – osnovnemu menjalniku, ki je imel štiri prestave naprej in eno nazaj, so dodali še delilnik (polovičke). Imel je že tudi novejši diferencial s konusnimi ležaji. Za preklapljanje med počasnimi in hitrimi prestavami so vgradili elektro-pnevmatski mehanizem. Ker so pri Fiatu pripravljali novo kabino H, je šlo za prehodni model. Tako kot večino drugih Fiatovih težjih modelov so tudi 683 izdelovali v konfiguraciji 4×2, dodatne osi pa so izdelovali in vgrajevali specializirani proizvajalci, kot so Viberti, Girelli ali Perlini. Pri nas so tretje osi dograjevali v podjetjih Vozila Gorica in Istra Auto v Umagu ter tudi posamezni prevozniki, kot je Avtoprevoz Tolmin, kjer so tretje osi vgrajevali tako v Tolminu kot v idrijskem TOZD-u.

V Italiji jih je še nekaj

Fiat 683 je dokaj redek tovornjak in ga ni mogoče najti za vsakim vogalom. Ker družinskega ni našel, je Miran območje iskanja razširil in šele po nekaj letih se mu je nasmehnila sreča. Prvi, vrhunsko

Prvi Fiat pri hiši

Miran ima nafto v DNK-ju, saj se je rodil v prevozniki družini, v kateri je bil samostojni prevoznik že dedek. V naši reviji ste že lahko brali o njegovih dveh obnovljenih Fiatih 619 in Mercedes-Benzu 1635. V njegovi zbirki je manjkal Fiat 683N, ki je bil prvi tovornjak te znamke pri hiši. V začetku osemdesetih let prejšnjega stoletja ga je dedek kupil od Reje. Ko se je upokojil, je z njim do osamosvojitve vozil Miranov stric, potem pa ga prodal v Rumanjo vas pri Straži. Tovornjak je bil registriran do leta 1994, nato pa so ga prodali na žago pri Brestanici, kjer so z njim na dvorišču prestavljali les. Miran je našel sled za njim, a je bil prepozen, saj so takrat, ko je prišel do zadnjega lastnika, tovornjak že razrezali.

Izdelovali so ga zgolj tri leta

Model 683 so pri Fiatu za razliko od njihove največje uspešnice modela 682 (32 let) izdelovali vsega tri leta. Model 683 so namreč leta 1967 lansirali kot naslednika modela 682. Gre za družino zaobljenih kabin Baffo (brki, brkač), ki pa je bila pri novincu posodobljena s pravokotnima žarometoma, vgrajenima v odbijač. Takšne kabine so vgrajevali tudi v zgodnejše generacije modela 619. Za osnovo so vzeli šasijo modela 682, pod



Miranov dedek Franci je bil s Fiatom 683 tako zadovoljen, da so kasneje pri Štinetih vozili z več Fiati.



Na poti v Italijo je Mirana spremljal Darko Kos, prijatelj, ki mu je doslej bil v oporo pri vseh njegovih starodobniških podvigih. Fiat ob nakupu ni imel 'brkov'.

ohranjen triosni tovornjak s triosno prikolico mu je 'pobegnil'. V Santa Stefano Belbu, na pol poti med Genovo in Torinom, so leto in pol pozneje prodajali triosnega Fiata 683N, a brez prikolice. Tovornjak je imel v kabini vso izvirno opremo, samo pepelnik je manjkal. Pri enem lastniku je bil 42 let. Miran ga je plačal novembra 2019. Ko bi moral ponj, mu je umrl oče. Naslednje leto so v Italiji sprejeli zakon, da mora biti vsak tovornjak, ki ga lastnik izvozi iz države, tehnično neoporečen. Prodajalec je to storil v skladu z zakonom in marca 2020 je Miran iz Italije uvozil neoporečen, tehnično pregledan tovornjak.

»Ko sem zapeljal z avtoceste, sem se uro in pol vozil po ozkih cestah med samimi vinogradi, tako da sem bil prepričan, da sem se izgubil. Na koncu sem v



Po prihodu domov je Miran tovornjak opral in ga takoj preizkusil – verjetno ste opazili, da je še pred tem pobarval zaplato na vratih in blatniku, ki sta bili zakitani.

Ko je začel kabino pripravljati na lakiranje, je pod kitom odkril veliko skritih presenečenj in se lotil avtokleparskih opravil.

prvo našel zadrugo, v kateri so na Fiatova stara leta z njim prevažali vinske tropine. Tovornjak je bil videti odlično – tako kot na fotografijah in z navdušenjem sem ga naložil na polprikolico,« pove Miran.

Vsaj sedem kilogramov kita

Ko ga je pripeljal domov, je bil še vedno zadovoljen. Tehnično je bil v res dobri kondiciji. Toda bil je modre barve in ne rdeč, zato se je odločil, da ga bo prelakiral in z delom začel med prvomajskimi prazniki 2022. Gladka površina je skrivala debele sloje kita. A ni bilo dovolj kit zgolj odstraniti. Miran je izrezal na hitro navarjene zaplate in zarjavele dele pločevine ter kabino kleparsko spravil v red.



Trud je bil poplačan, ko se je kabina zasvetila v živo rdeči barvi.

»To še moram povedati,« je poudaril, »pod strešno oblogo je bilo za vedro lešnikov, saj so tam stanovale veverice. Toda naredile so samo eno luknjo, ki nam jo je uspelo tako dobro zakrpati, da je niti sam ne najdem na prvi pogled. Oblazinjenje je bilo sicer neoporečno, zato je po zaključenih ličarskih opravilih strešno in vratne obloge vrnil na njihova mesta.«

Neprijetno presenečenje

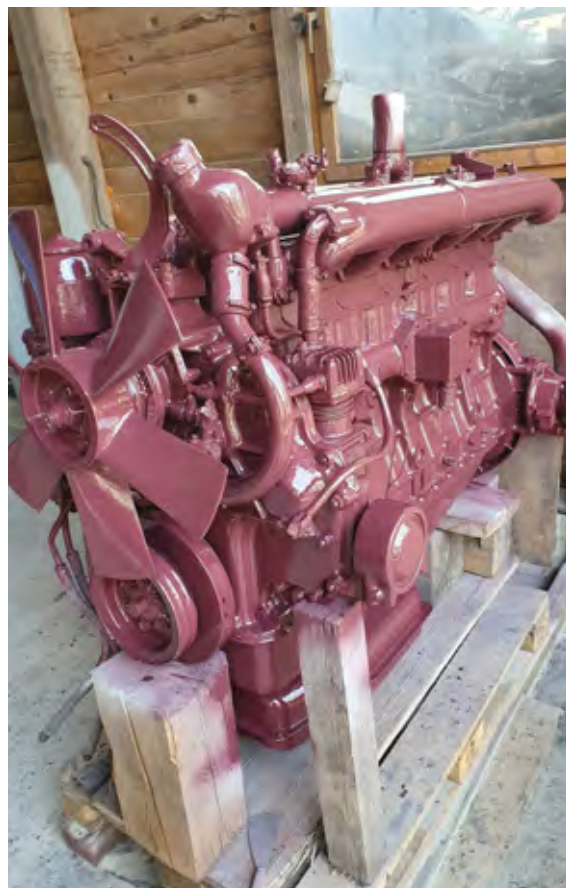
Ker je pogonski sklop dobro deloval, si Miran z njim ni delal skrbi. Motor je samo odstranil iz kabine in ga potem vgradil nazaj. Seveda je v tem času zamenjal vse jermene in gumijaste cevi ter opravil celovit servis. Toda po vgradnji motor ni več vžgal. Najprej so preverili, kako je z dizelsko črpalko in ugotovili, da so se vanjo



V DRUGEM POSKUSU

Menjalnik modela 683 je enak tistemu v novejšem modelu 619. Rezervnih delov ni več enostavno dobiti, zato je Miran ob dveh menjalnikih kupil še tri za rezervne dele. Mojster Pivk se je lotil dela in v enem dnevu razstavil dva menjalnika ter enega spet spravil v red. Miran se je navdušeno odpeljal v Novo mesto in ga zmontiral. Speljal je in preizkusil vse prestave ter bil zelo zadovoljen. Ko pa je prestavil v vzvratno, se je menjalnik obnašal zelo čudno – kakor da bi vključil zaporo diferenciala. Z mojstrovo pomočjo je preveril število zob zobnika za vzvratno prestavo in namesto 12 jih je bilo 11. Pivk je povedal, da na takšen zobnik v več kot 30-letni karieri še ni naletel. Nič, še enkrat je odprl menjalnik, zamenjal zobnik in sedaj vse deluje, kakor je treba.

Motor je brezhibno deloval, zato ga je Miran odstranil iz vozila, opral, zamenjal počen izpušni kolektor, pobrusil površino in ga na novo polakiral.



VARUJTE SE ALG

Dizelsko gorivo vsebuje do 5 odstotkov biodizla, rastlinskih olj, ki jih 'imajo rade' alge. Če motor dlje časa ne deluje, se lahko alge tako namnožijo, da onemogočijo njegovo delovanje ali celo poškodujejo sistem za napajanje z gorivom. Motor Miranovega Fiata je stal tri leta, tako da so alge poškodovale tlačne elemente (elemente enostavno zlepi), ki so jih morali zamenjati in črpalko v celoti obnoviti.

naselile alge in po njenem popravilu je motor ubogljivo vžgal.

Med menjavo olja v menjalniku je Miran odvil njegov pokrov in ob tem videl, da je načeta kletka enega od ležajev. Potem se je izkazalo, da je pokvarjen tudi ležaj, ki mu ga ni uspelo odstraniti. Bolj kot je raziskoval, slabša je bila situacija.

»Ni bilo druge rešitve, menjalnik je moral v roke strokovnjaka. Povedali so mi, da je Janez Pivk, avtomehanik in voznik pri Avtoprevozu Tolmin v življenju popravil vsaj 1.000 Fiatovih menjalnikov. Menjalnik sem naložil v avto in se odpeljal v Idrijo. Menjalnika nismo uspeli popraviti v prvem poskusu, v drugo pa nam je uspelo,« razloži Miran.

Spet na cesti

Po treh letih je Fiat zapeljal izpod nadstrešnice in gladko opravil tehnični pregled. Po registraciji se je Miran z njim odpeljal na Gorenjsko, kjer se je udeležil 2. vzpona na Ljubelj. Šlo je gladko, čisto brez težav, čeprav je v klanec vlekel še trisno prikolico Gorica. Pozneje je nanj pripel tankovsko prikolico in na njej s Hrvaške pripeljal starodobni Mercedes-Benz 1644 serije NG in tudi tukaj ni bilo težav, v začetku maja pa je Fiat 'preživel' tudi na vožnji z menoj za volanom. Očitno je res vrhunsko obnovljen.

Treba je razmišljati

Miran je sedel za volan in pognal motor, ki je takoj zapel s fiatovskim baritonom. Zapeljala sva se proti Gorjancem in čeprav je bilo na kesonu le slabih 5 ton tovora, je imel dosti dela s prestavno ročico. Ko se je cesta malo zravnila, sem zbral pogum in ga poprosil, če bi lahko tudi sam malo



Že to, da tovarnjak z desnim volanom pelje znotraj voznega pasu je za novince zahtevna naloga, potem je treba še pretikati z levo roko, paziti na motorne vrtljaje, motorno zavoro ...

poskusil, kako se streže tej zadevi. Kar dobro je prenesel in me spustil za volan. Že volan na desni nevajenega voznika popolnoma zaposli, saj je – zlasti po ozki cesti – treba voziti skoraj po obcestnem jarku. K sreči so tudi polovičke sinhronizirane in elektropnevmatsko pretikanje je takšno, kot pri starejših MAN-ih ali Mercedes-Benzih, pretikanje z levo roko pa mi ne dela težav. Motor hitro uide v rdeče območje na merilniku vrtljajev in na to moramo biti tudi pozorni.

Potem sva se začela spuščati navzdol in na motorne vrtljaje je treba še bolj paziti. Na levem vogalu armaturne plošče je stikalo za motorno zavoro s tremi položaji. Navzgor je izključena, v sredinskem položaju jo aktiviramo s pritiskom na zavorni pedal, navzdol pa jo stalno vključimo. Če je vključena, motor – takoj ko stisnemo sklopko – ugasne. In to se mi je seveda zgodilo, saj smo se ob avtomatiziranih menjalnikih razvadili, da potegnemo ročico motorne zavore ali retarderja, računalniški možgani pa naredijo vse drugo. Zavore so bobnaste in se pregrejejo dosti hitreje kot kolutne, kakršne so pri sodobnih tovarnjakih. Kolesa so 20-palčna, torej so zavorni bobni manjši kot pri 22,5-palčnih. Ni kaj, ves čas je treba biti pri stvari. Takoj, ko sem se osredotočil na kakšen instrument ali dodatno opravilo, mi je tovarnjak uhajal proti sredini in vesel sem, da je ob meni sedel Miran, ki me je na to pravočasno opozarjal. Miran, hvala za opozorila, še bolj pa za to neprecenljivo izkušnjo. Teh 10 kilometrov še zdaleč ni bilo dovolj, da bi se lahko pohvalil, da znam voziti tovarnjak z desnim volanom. Se priporočam za še kakšno učno uro.



Miran je z volanom na desni 'na ti', pravzaprav mu je popolnoma vseeno, na kateri strani vozila je volan.

TEHNIČNI PODATKI

Motor

Dizelski, 6 valjni, vrstni, vodno hlajeni

Gibna prostornina (ccm)	12.883
Največja moč (kW/KM) pri vrt/min	154/210 pri 2.200
Največji navor (Nm) pri vrt/min	1.010 Nm pri 900

Prenos moči

Enokolutna suha sklopka, štiristopenjski sinhroniziran menjalnik s polovičkami, kardan, pogon na srednjo os (zadaj dvizna krmiljena sledilna os)

Mere in mase

Dolžina/širina/višina (mm)	8.185 × 2.500 × 2.850
Medosna razdalja (mm)	4.095+1.270
Masa praznega vozila (kg)	11.160
Največja dovoljena masa (kg)	24.000
Poraba goriva (l/100 km)	35 (prazen) do 45 (poln)
Najvišja hitrost (km/h)	70–90 (odvisno od diferenciala)
Pnevmatike (palci)	12–20

Zavore

Bobnaste zračne na vseh šestih kolesih, motorna zavora, ročna mehanska na kardanski gredi

HANKOOK
driving emotion

OFFICIAL PREMIUM PARTNER OF



SMART
Flex AH51

SMART
Flex DH51



Laufenn
Journey in Style

A Brand by Hankook Tire



OFFICIAL
PARTNER



Prigo pooblašteni distributer Hankook in Laufenn

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

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



winkler – DOSTAVI HITRO IN ZANESLJIVO.



od **3450,-€**

NAPRAVA ZA SERVISIRANJE KLIME, KONFORT TOUCH

Texa Konfort Touch, je opremljen z avtomatskimi funkcijami za rekuperacijo in ponovno uporabo hladilnega sredstva ter za odvajanje olja. Količine olja in UV-kontrastnega sredstva se krmilijo preko avtomatskega ventilskega sistema, zato so za upravljalca potrebni le redki in enostavni ročni posegi. za hladilno sredstvo: R134a in R1234yf; napetost (V): 230; uporaba: osebna in tovarna vozila

Tip	Prostornina (l)	Pretok (l/min)	Št. artikla	cena/kos
Konfort 720 Touch	12	100	980 041 983 00	3450,00
Konfort 760 Touch	20	146	980 041 984 00	3790,00



NAROČILO IN DOSTAVA ISTI DAN

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

od **12,- €**



PRETVORNIK RJE, EPOKSI

Kompaktna, odporna zaščitna plast z dolgoročnim protikorozijskim učinkom in epoksi temeljnim premazom. Nanos v sivi barvi, odsevniki v beli barvi.



Prostornina (l)	Embalaza	Št. artikla	cena/kos
0,25	posoda iz ume. mase	490 003 209 00	12,00
0,4	razpršilna pločevinka	490 002 752 00	13,50
1	posoda iz ume. mase	490 003 210 00	29,50
5	kanister iz um. mase	490 003 211 00	135,00

48,50 €



ČISTILO ZA KLIMATSKE NAPRAVE

Čisti učinkovito in nežno brez demontaže. Odstranjuje nečistoče in neprijetne vonjave ter zagotavlja svež zrak v notranjosti. prostornina (l): 5 • embalaža: kanister iz um. mase pH-vrednost: 5,8 • mešalno razmerje: nerazredčeno

Št. artikla 490 003 754 00



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

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

winkler.com // shop.winkler.com

winkler
Das passt.

Pridržujemo si pravico do napak in sprememb.
Cene so v veljavi do porabe zalog. Veljavno do 14.07.2026.