

Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

Transport & LOGISTIKA



JULIJ-AVGUST 7-8 • 2026

LETNIK 26 • številka 266

CENA 3,90 EUR

www.etransport.si



ZGODBE IZ KABINE

Zvonko Bračko



PRIKOLICE

Krone Cool Liner 2.0

PRODAJA
gospodarskih
vozil v prvi
polovici
2026



PREDSTAVITEV

Renault Trucks novosti



PRIMERJALNI TEST

Dostavniki srednjega razreda

NOVA GENERACIJA VOZIL DAF



Moč učinkovitosti

Z najnovejšimi različicami večkrat nagrajene nove generacije vozil DAF smo učinkovitost ponovno dvignili na še višjo raven. Zahvaljujoč inovativnim izboljšavam pogonskega sklopa in izpopolnjeni aerodinamiki smo porabo goriva zmanjšali za do 3 % ter dodatno znižali emisije CO₂. Povečali smo tudi operativno učinkovitost vozil, saj je sistem za upravljanje voznega parka PACCAR Connect zdaj del serijske opreme. DAF Transport Efficiency – za večjo učinkovitost, nižje stroške in večjo donosnost vašega poslovanja.

WWW.DAF.COM/EFFICIENCY

CORDIA

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

DAF

EVROPA SI STRELJA V KOLENA

Da evropska politika, ki jo krojijo uradniki in poslanci v Bruslju, pogosto zaide iz smeri logičnega, smiselnega, pa tudi vzdržnega, ni nič novega. To smo, na žalost, videli in doživeli že večkrat. In ko je govora o evropski avtomobilski industriji, njeni uspešnosti, če ne kar ohranjanju pri življenju, se spet soočamo z zgrešeno politiko, na katero že nekaj let opozarjajo tako strokovna javnost kot tudi proizvajalci sami. V želji, da bi pospešili zeleni prehod in vzpodbudili prodajo (dragih) vozil, ki lokalno ne povzročajo emisij, so bili uvedeni številni mehanizmi vzpodbud – tu mislim predvsem na razne finančne subvencije, in teh je res veliko. Glavnina finančnih sredstev tako prihaja iz štirih glavnih virov, to so: Načrt za okrevanje in odpornost – obsežen del sredstev iz tega sklada je usmerjen v zeleni prehod; Instrument za povezovanje Evrope – prek mehanizma za infrastrukturo za alternativna goriva EU vlaga več sto milijonov evrov v razvoj polnilne infrastrukture ter elektrifikacijo transportnih omrežij; Kohezijski sklad in Kohezijska politika – mesta in regije lahko v okviru regionalnega razvoja črpajo sredstva za urbana okolja, kar pogosto vključuje zamenjavo dizelskih avtobusov z električnimi in Sklad za pravični prehod – namenjen regijam, ki opuščajo premog, pri čemer se del sredstev namenja čisti mobilnosti. EU običajno pokrije med 30 in 80 odstotki vrednosti naložbe in tu govorimo o milijardah evrov letno, ki so namenjene za nakup vozil z alternativnimi pogoni. Do tu še vse lepo in prav, zatikati pa se začne, kdo te milijarde evrov dobi oziroma povedano drugače, koga Evropa podpira s tem denarjem. Vse pogostejše se namreč dogaja,



“

Evropa z milijardami evrov sofinancira nakup vozil izdelanih v Aziji.

da na javnih razpisih dobavo vozil zaupajo azijskim proizvajalcem. Milijarde evrov našega denarja tako odtekajo proti vzhodu, medtem ko evropski proizvajalci tarnajo nad nezasedenimi proizvodnimi kapacitetami, zapirajo tovarne in se borijo za obstanek. Zaradi pomanjkanja povsem preprostih 'varovalk' na javnih razpisih, ki bi zahtevale, da so vozila, ki so subvencionirana z evropskim denarjem, tudi proizvedena v Evropi, Evropa ne podpira domače avtomobilske proizvodnje in sama sebe strelja v kolena.

Boštjan Paušer

Boštjan Paušer,
glavni urednik

Transport
& LOGISTIKA

IZDAJATELJ Tehnis Media d.o.o., Ljubljana | **DIREKTOR** Janko Zrim | **GLAVNI IN ODGOVORNI UREDNIK** Boštjan Paušer, univ. dipl. org., bostjan.pauser@tehnis.si | **SODELAVCI** Marko Kroflič, dr. Josip Orbanič, dr. Bojan Beškovnik, Matej Jurgele, Janez Kukovica, Boštjan Saje, inž. log., Stane Leben, dr. Emil Šterbenk, Anže Jereb, univ. dipl. org. | **NASLOV UREDNIŠTVA** Linhartova 3, 1000 Ljubljana, tel.: 01 430 60 60, e-pošta: transport@tehnis.si, www.etransport.si | **TAJNIŠTVO** tel.: 01 430 60 60, e-pošta: tehnis@tehnis.si | **MARKETING IN OGLASNO TRŽENJE** e-pošta: marketing@tehnis.si | **OBLIKOVANJE IN GRAFIČNA PRIPRAVA** Studio Tehnis d.o.o., Sebastijan Frumen | **TISK** Schwarz print, d.o.o., Ljubljana | **DISTRIBUCIJA** Delo prodaja, d.d. in Pošta Slovenije | Revija Transport & Logistika izhaja enkrat mesečno. Letno izide 10 števil. Letna naročnina znaša 39,00 €. Cena posameznega izvoda je 3,90 €. Poštnina in DDV sta vključena v ceno. Revija šteje med grafične izdelke, za katere se plačuje 5-odstotni davek na dodano vrednost. ISSN 1580 - 4488.

TEHNIS
MEDIA
GROUP

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



ITA
INTERNATIONAL
TRAILER AWARD



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

TISKANO V
SLOVENIJI

22

VOZILI SMO
MAN tovornjaki
in dostavniki



6

NOVICE

12

ANALIZA
Registracije novih vozil
v prvih šestih mesecih 2026

18

PREDSTAVITEV
Renault Trucks novosti

22

VOZILI SMO
MAN tovornjaki in dostavniki

28

PREDSTAVITEV
Iveco modelsko leto 2026

34

TEST
Primerjalni test dostavnikov srednjega
razreda

44

PREDSTAVITEV
West transport

48

ZGODBE IZ KABINE
Zvonko Bračko

54

PRIKOLICE
Krone Cool Liner 2.0

58

TEST
Ford e-Tourneo Custom Titanium

62

RETRO
Renault TN4

28



PREDSTAVITEV Iveco modelsko leto 2026

34



TEST Primerjalni test dostavnikov srednjega razreda

62



RETRO Renault TN4



DVA JUBILEJA. ENA LEGENDA. POSEBNA JUBILEJNA PONUDBA.

Actros L ProCabin

Ko se izkušnje srečajo z inovacijami, nastane legenda.

Izkoristite jubilejno priložnost za Actros L ProCabin po posebnih pogojih.

Na voljo za omejeno količino vozil.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Autocommerce, d.o.o., Baragova ulica 10, 1000 Ljubljana, T: 01 588 35 00

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

Slike so simbolične.

MARPROM POSODABLJA FLOTO Z ELEKTRIČNIMI AVTOBUSI



Na glavni avtobusni postaji sta Mestna občina Maribor in podjetje Marprom iz Skupine JHMB predstavila nove mestne avtobuse na električni pogon. Med njimi so tudi 18-metrski zgibni avtobusi, kakršni se po več desetletjih vračajo na mariborske ulice in ceste, popolna novost pa so še majhni 6,5-metrski minibusi.

Vsak zgibni avtobus lahko sprejme 127 potnikov, kar pomeni dobrih 50 potnikov več od solo avtobusa. Z njimi se povečujeta zmogljivost sistema in udobje voženj na najbolj obremenjenih linijah, predvsem G1, ki povprečno prepelje okoli 1.900 potnikov dnevno. Od začetkov elektrifikacije mariborskega potniškega prometa v letu 2022 so bili narejeni že številni pomembni koraki na tej poti. Tako ima Marprom v voznem parku sedaj že 41 različnih vozil na električni pogon, do konca leta pa jih pričakuje še nekaj. S tem bo delež električnih vozil v celotni floti mestnega potniškega prometa že presegel 40 odstotkov.

Zadnja pridobitev je osem zgibnih 18-metrskih avtobusov Iveco E-Way ter šest solo 12-metrskih in štirje 9,5-metrski. Z njimi bodo, ob že elektrificiranih linijah G5 in G6, postopoma elektrificirali še druge glavne linije G1, G2, G3 in G4, pa tudi nekatere povezovalne, kot sta P12 in P17. Z izključno električnimi vozili opravljajo tudi prevoze na klic Maister in Doktor Maister ter z mestnim vlakcem.

Pri tem so še posebej ponosni, da mariborski potniški promet letos praznuje 100-letnico delovanja. Njegovi začetki segajo v leto 1926, ko je mesto dobilo prvo avtobusno podjetje, decembra istega leta pa dve avtobusni liniji. Danes imajo teh kar 29, bogato tradicijo mestnega potniškega prometa pa nadgrajujejo s sodobnimi trajnostnimi rešitvami.



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

Obnova (peskanje, lakiranje) kamionskih platišč

Pred obnovo



Po obnovi



SHELL

Natoči, skeniraj in osvoji 2.000 evrov brezplačnega goriva

Poletno točenje goriva je letos lahko tudi nagrajeno. Na vseh Shell bencinskih servisih po Sloveniji namreč poteka nagradna igra Shell nagrajuje, v kateri lahko vozniki osvojijo bogato glavno nagrado – 2.000 evrov brezplačnega goriva. Za sodelovanje je treba natočiti najmanj 30 litrov goriva Shell FuelSave ali Shell V-Power, skenirati račun in izpolniti kratko anketo. Uporabniki premium goriva Shell V-Power se hkrati potegujejo še za privlačne tedenske Ferrari in Shell nagrade.

Shell je v Sloveniji prisoten s 45 bencinskimi servisi in črpalkami po vsej državi, kjer obiskovalcem poleg kakovostnih goriv ponuja tudi številne dodatne storitve in ugodnosti.

To poletje lahko vozniki izkoristijo tudi posebno promocijo pranja vozil. Ob vsakem pranju zbirajo digitalne nalepke, po petih zbranih nalepkah pa prejmejo brezplačno Platinum pranje. Nagradna igra Shell nagrajuje in promocija pranja vozil bosta potekali vse do 1. novembra.



NOVICE

DAF začenja s proizvodnjo modelov XG Electric in XG+ Electric

DAF je začel serijsko proizvodnjo vozil XG Electric in XG+ Electric. Vozila, izdelana v Eindhovnu, združujejo nagrajeno, visoko učinkovito tehnologijo električnega pogona z vrhunskim udobjem za voznika. Prvi tovornjak, vlačilec XG+ s 350 kW/480 KM, bo dobavljen nemškemu ponudniku logističnih storitev Hellmold & Plank.



DARS

OD 1. AVGUSTA DALJŠA ČASOVNA PREPOVED PREHITEVANJA ZA TOVORNA VOZILA

S 1. avgustom 2026 bo na avtocesti A1 (Šentilj-Koper) in hitri cesti H4 (Razdrto-Vrtojba) začela veljati podaljšana časovna prepoved prehitevanja za tovorna vozila z največjo dovoljeno maso nad 7,5 tone. Namesto dosedanje prepovedi med 6. in 18. uro bo ta po novem veljala vsak dan med 5. in 20. uro, in sicer do preklica. Namen daljšega obdobja prepovedi je zmanjšati motnje v prometnem toku, prispevati k bolj homogeni vožnji ter izboljšati pretočnost predvsem v času jutranjih in popoldanskih prometnih konic ter v obdobjih povečanih prometnih obremenitev. Ukrep je družba DARS pripravila v sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo in energetiko, ki je usmerjalo njegovo pripravo. Pri oblikovanju ukrepa so sodelovali tudi predstavniki Gospodarske zbornice Slovenije, Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije ter avtoprevoznikov združenj.



SERVISNI CENTER BRDO

PRIGO - VAŠ PARTNER ZA BREZSKRIBNO MOBILNOST

KVALITETA na prvem mestu

STROKOVNOST in izkušnje

ZAJAMUJE na vsakem kilometru

Zanesljive rešitve za udobje in varnost na vaših potih.

Servisni center Brdo +386 1 365 82 22 www.prigo.si

AKCIJSKA PONUDBA OD 1.7.2026

VGRADNJA STREŠNE KLIME ZA MERCEDES (MB-MP4) IN MAN (TG3)

DOMETIC COOLAIR RTX 1000

Netto cena z vgradnjo: **1.699€ + DDV**

DOMETIC COOLAIR RTX 2000

Netto cena z vgradnjo: **2.099€ + DDV**

MOČNO HLAJENJE za maksimalno udobje

VARČNO IN TIHO učinkovito delovanje

ZANESLJIVA KAKOVOST zasnovano za dolge poti

PROFESIONALNA vgradnja in podpora

Solaris odprl novo tovarno

Solaris je v občini Środa Wielkopolska odprl novo proizvodno halo. Naložba bo povečala proizvodne zmogljivosti podjetja in predstavlja ključni element njegove strategije rasti, katere cilj je okrepiti njegov položaj v segmentu javnega prevoza z ničelnimi emisijami po vsej Evropi.



Novi obrat se nahaja na območju Środa Wielkopolska, kjer Solaris od leta 1998 upravlja svojo glavno varilnico za jeklene okvirje, ki se uporabljajo v avtobusih in trolejbusih. Novo odprta hala s skupno površino več kot 7.000 kvadratnih metrov je namenjena končni montaži mestnih avtobusov. Do sedaj se je ta faza proizvodnje izvajala izključno v Bolechowu blizu Poznania, od zdaj naprej pa bo potekala hkrati na obeh lokacijah. Novi obrat bo povečal obstoječo proizvodno zmogljivost Solarisa za približno 500 vozil na leto.

PRIKOLICE

EVROPSKI PROIZVAJALCI PRIKOLIC POZIVAJO K PREGLEDU UREDBE EU O CO₂

Trideset direktorjev evropskih proizvajalcev prikolic je podpisalo skupno izjavo, v kateri pozivajo Evropsko komisijo in Evropski parlament k pregledu Uredbe (EU) 2024/1610. Trdijo, da trenutna metodologija tvega povečanje emisij, hkrati pa močno obremenjuje konkurenčnost industrije.

Deklaracija je bila podpisana na srečanju v Koningshooiktu blizu Lierja v Belgiji v prisotnosti poslancev Evropskega parlamenta Krisa Van Dijcka (Belgija) in Jensa Giesekeja (Nemčija). Proizvajalci so dejali, da podpirajo cilje Evropske unije glede razogljičenja, vendar menijo, da izvajanje uredbe zahteva temeljito revizijo. V središču skrbi industrije je razširitev standardov CO₂ na priklopnike s pomočjo simulacijskega orodja VECTO. Čeprav priklopniki ne proizvajajo neposrednih emisij CO₂, se proizvajalci ocenjujejo glede na simulirane emisije na podlagi standardiziranih referenčnih obremenitev in obratovalnih ciklov. Izrazili so tudi zaskrbljenost zaradi finančnega vpliva uredbe. Od leta 2030 se lahko proizvajalci, ki presežejo svoje cilje, soočijo s kaznimi v višini 4.250 evrov na gCO₂/tkm nad predpisano mejo za vsako registrirano vozilo. Industrija pravi, da bi morebitne kazni lahko dosegle več milijonov evrov letno, hkrati pa ogrozile približno 70.000 delovnih mest v evropskem sektorju proizvodnje prikolic.



DARS

DARS IN DRSI ZAKLJUČILA PROJEKT DIGITALIZACIJE CESTNE INFRASTRUKTURE

Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (DARS) in Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) sta slovesno zaznamovali zaključek projekta Digitalizacija cestne infrastrukture ter odprtje prenovljenega Regionalnega nadzornega centra Ljubljana, ki je lociran v Dragomlju. V okviru projekta je bilo digitaliziranih približno 70 kilometrov avtocestnega omrežja na vplivnem ljubljanskem območju.

Nova infrastruktura vključuje 50 portalov spremenljive prometne signalizacije, napredne prometne detektorje, videonadzorne sisteme, cestnovremenske postaje, komunikacijsko opremo ter druge senzorje, ki omogočajo celovit pregled nad prometnimi razmerami v realnem času.

Projekt Digitalizacija cestne infrastrukture ni edini korak DARS-a na poti v digitalno preobrazbo. Med številnimi projekti s tega področja je družba v sodelovanju s Telekomom Slovenije uspešno vzpostavila tudi prvi nacionalni sistem za pametno zaznavanje zasedenosti parkirišč za težki tovarni promet. Sistem v realnem času spremlja 1.553 parkirnih mest na 52 avtocestnih počivališčih po Sloveniji ter voznikom in upravljavcu zagotavlja zanesljive informacije za učinkovitejšo načrtovanje in upravljanje prometa.



OPEL

GOSPODARSKA VOZILA



OPEL COMBO
ZE OD 16.303 €*
ELEKTRIČNA RAZLIČICA
ZE OD 16.795 €*
8^{LET} JAMSTVA

OPEL VIVARO
ZE OD 21.639 €*
ELEKTRIČNA RAZLIČICA
ZE OD 21.385 €*
OPEL

OPEL MOVANO
ZE OD 21.303 €*
ELEKTRIČNA RAZLIČICA
ZE OD 33.434 €*
PREVERI ZALOGO



PREVERI ZALOGO



* Navedene cene ne vključujejo DDV in veljajo ob nakupu na Opel financiranje, električne različice imajo odšteto tudi subvencijo Borzena. Pridržujemo si pravico do spremembe ponudbe. Več informacij je na voljo na opelsi ali pri pooblaščenih Opel trgovcih. Slike so simbolične.

MAN

MAN TGX TRUCKERS EDITION

MAN Truck & Bus je na dirki Truck Race na Nürburgringu predstavil ekskluzivni model TGX Truckers' Edition 18.560, ki je bil ustvarjen v sodelovanju z vozniki. Z izjemno varčnim pogonom D30 PowerLion prihrani do pet odstotkov goriva. Vozilo je bilo razvito v tesnem sodelovanju s skupnostjo MAN Truckers' World, prek katere je v tem posebnem projektu sodelovalo približno 350 voznikov. Posebna izdaja je osredotočena na voznika in namenjena predvsem malim in srednje velikim transportnim podjetjem, ki

želijo svojim voznikom ponuditi še posebej kakovostno delovno okolje brez potrebe po dodatnih prilagoditvah po dobavi vozila. Vrstni šestvaljni 13-litrski motor MAN D30, ki razvije 560 KM in 2.800 Nm navora, dosega skupni izkoristek več kot 50 odstotkov in skupaj z novim menjalnikom MAN TipMatic 14 tvori pogonski sklop MAN PowerLion. V središču so bile potrebe voznika, zato ima TGX Truckers' Edition udobne sedeže z ogrevanjem in prezračevanjem, elektronski krmilni sistem MAN ComfortSteering, električno stacionarno klimatsko napravo in številne predale za shranjevanje. Vgrajena je bila ena postelja, prostor, kjer je sicer zgornja postelja, pa je bil uporabljen za namestitev praktičnih shranjevalnih omar. Tu so tudi praktične podrobnosti, kot sta samodejno preverjanje pravega priklopa prikolice in zaščita pred krajo goriva. Tudi zunanji videz je rezultat želja voznikov, z masko v barvi karoserije, kombinirano s črnimi detajli. To vključuje poseben črn paket, črna platišča, črn senčnik, strešno cev z integriranimi LED-lučmi in zračne hupe. Poseben model bo na voljo samo v Evropi, vsako vozilo pa je opremljeno z ekskluzivnim paketom dodatne opreme, ki vključuje CB-postajo s funkcijo prostoročnega pogovarjanja, visokokakovostne talne preproge, posebne prevleke za posteljo in usnjeno jakno, posebej zasnovano za to ekskluzivno vozilo, kot darilo za voznika.



KÖGEL
BECAUSE WE CARE

MAJHNA TEŽA ZA VEČJO UČINKOVITOST



Vaš Kogel partner v Sloveniji

Petrans d.o.o.

Jurčkova cesta 234

1000 Ljubljana, Slovenija

E-mail: matej.valenci@petrans.si

GSM: 051 608 744

E-mail: tomaz.rajk@petrans.si

GSM: 041 338 900

www.petrans.si

- VEČ TOVORA
- DOKAZANO VARČEVANJE Z GORIVOM
- DOKAZANA STABILNOST

Odkrijte LIGHT PLUS.
www.kogel.com



Svečano ob 10-letnici DŠAM Mislinja

Članice Društva šoferjev in avtomekanikov Mislinja (DŠAM Mislinja) so 29. junija praznovali 10-letnico svojega obstoja in ob tej priložnosti organizirali veličastno prireditev. Pred njenim začetkom so dopoldne na slavnostni seji Občine Mislinja društvu podelili priznanje ob tem jubileju, njegovemu predsedniku, Milanu Merzdovniku pa bronasti grb občine. Popoldne so organizirali povorko članic in Članov DŠAM Mislinja v uniformah, ki so se jim pridružili stanovski kolegi in kolegi iz vse Slovenije. Po pozdravnih govorih in



svečanosti je bila na vrsti povorka vozil – od konjske vprege, starodobnih motociklov, osebnih in tovornih vozil, do številčne in raznolike množice tovornjakov (vlačilci, prekucniki, tovornjaki za prevoz lesa, komunalni tovornjaki), na koncu pa še vozila za prevoz potnikov – od starodobnega taksija in avtobusa do sodobnega turističnega avtobusa. Po zaključku povorke so organizatorji člane in goste povabili pod velik šotor, kjer so nadaljevali s programom ob spremljavi ansambla Topliška pomlad.

RENAULT

IZBOLJŠANA ARMATURA IN BATERIJE

Izboljšana notranjost, nova kemija za veliko baterijo, medtem ko je manjša baterija zdaj na voljo tudi v različici s šasijo, namenjena mestni uporabi. Spremembe vključujejo novo sredinsko konzolo, ki povečuje prostornost kabine, uvedba kartice za vstop in zagon brez ključa pa dodatno izboljšuje vsakodnevno uporabnost. Vgrajena je bila tudi notranja kamera na A-stebričku za sistem za nadzor voznikove pozornosti, električna parkirna zavora s funkcijo samodejnega zadrževanja pa bo odslej serijska v vseh različicah s pogonom na sprednji kolesi. Električne različice in modeli z avtomatskim menjalnikom imajo prilagodljivi tempomat z upravljalnimi elementi na volanu in obvolanskimi stikali za ročno prestavljanje ter izboljšano digitalno instrumentno ploščo. Nova baterija ima enako kapaciteto 87 kWh, vendar z novo kemijsko sestavo z nižjo vsebnostjo niklja ponuja boljše



upravljanje toplote in hitrejšo polnjenje. Kabina in tovorni prostor imata tudi 220-voltno vtičnico, ki zagotavlja do 3,5 kW moči, kar je uporaben pripomoček za vožnjo ali polnjenje orodja. Renault širi svojo ponudbo tovarniško izdelanih vozil in zdaj vključuje modele s platformo in prekucnikom z aluminijastim ali jeklenim kesonom.



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

POMANJKANJE VOZNIKOV V EVROPI SE POVEČUJE, PRIMANJKUJE JIH VEČ KOT 500.000

Glede na najnovejšo analizo organizacije IRU po vsem svetu primanjkuje približno 2,9 milijona voznikov, v Evropi pa več kot 500.000, kar predstavlja 13 % celotnega števila delovnih mest v tem sektorju. IRU poudarja, da ne gre za posledice gospodarskih razmer, temveč za strukturne težave, ki vplivajo na celotno industrijo. Med glavnimi vzroki so staranje voznikov, to je pomanjkanje novih kadrov, nizka privlačnost poklica, pomanjkanje infrastrukture (predvsem varnih parkirišč) in slabi delovni pogoji. Vpliv na prevoznike je vse bolj viden, saj dve tretjini prevoznikov navajata, da so morali zavrniti nove posle, ker nimajo dovolj voznikov. Še več podjetij kot največji problem, s katerim se trenutno soočajo, navaja pomanjkanje voznikov, pri čemer so najbolj prizadeta manjša podjetja in prevozniki, specializirani za mednarodne prevoze. Razmere bodo še težje, ker naj bi se do leta 2030 upokojilo okoli 650.000 obstoječih voznikov, kar bo še povečalo pritisk na trg dela. Raziskave so pokazale, da za privabljanje (in ohranitev) novih voznikov ni več dovolj samo povečanje osebnega dohodka, temveč postajajo vse pomembnejši varno parkiranje, uporaba sodobnih vozil, predvidljiv delovni čas ter boljše usklajevanje službenega in zasebnega življenja. IRU ugotavlja, da je pomanjkanje voznikov eden največjih svetovnih izzivov v transportni industriji.

PREVOZI NA KLIC ZA GIBALNO OVIRANE OSEBE

Ministrstvo pristojno za javni potniški promet je od leta 2022 razvijalo projekt Prostorska podatkovna podpora – invalidi v javnem potniškem prometu, ki ga je leta 2024 v upravljanje

predalo Družbi za upravljanje javnega potniškega prometa. V okviru projekta na letni ravni potekajo aktivnosti za razvoj te storitve, ki jih

skupaj izvajajo Ministrstvo za infrastrukturo in energetiko, Družba za upravljanje javnega potniškega prometa in Geodetski inštitut. V ta namen je bilo uspešno izvedeno javno naročilo za prevoze na klic za gibalno ovirane osebe za leto 2026, ki bodo trajali 18 mesecev, od julija 2026 do decembra 2027, v Ljubljani, Mariboru, Celju in Novi Gorici ter v Ljubljani in Mariboru tudi za prevoz študentov invalidov. Prevoze na klic bodo izvajali Društvo paraplegikov Severne Primorske, Društvo študentov invalidov Slovenije in Društvo paraplegikov Jugozahodne Štajerske.

Prevoze na klic lahko uporabljajo gibalno ovirane osebe za vse namene voženj, prioriteten pa za urejanje zdravstvenih zadev, upravnih postopkov in drugih nujnih opravil.



We insure the
world of cargo.

- » Obvezno avtomobilsko zavarovanje (AO)
- » Kasko zavarovanje za motorna vozila
- » Avtomobilska odgovornost, kasko in CMR tudi za tuja podjetja npr. Romunija, Češka, Slovaška, Madžarska, Poljska, Hrvaška.
- » GAP kritje - zaščita financiranja
- » Zavarovanje špediterske odgovornosti
- » Zavarovanje prevozniške odgovornosti
- » Zavarovanje blaga med prevozom (Cargo) po vsem svetu. Najhitrejša določanje premije s CERTIFIKATOM nemudoma preko sistema TV-Online
- » Zavarovanje odgovornosti iz dejavnosti - poseben koncept
- » Požarno zavarovanje nepremičnin z "all risk" kritjem
- » Zavarovanje blaga v skladišču



Asko mzp d.o.o.
SI-1291 Škofljica
Dolenjska cesta 250a
Tel. +386 (0) 1 / 7 77 50 00
E-Mail si-info@asko24.com



Cel trg v znamenju rasti

Kljub nepredvidljivim razmeram in previdnemu ozračju v segmentu transporta in logistike polletna analiza prvih registracij novih gospodarskih vozil v Sloveniji kaže zelo pozitivno sliko – čisto vsi segmenti so, v primerjavi z lanskim prvim polletjem, beležili spodobno rast.

TEKST Boštjan Paušer | FOTO Proizvajalci

V prvih šestih mesecih letošnjega leta so bili prvič registrirani 1.303 tovornjaki, 850 prikolic, 3.747 dostavnikov in 171 novih avtobusov. Če številke primerjamo z lanskim prvim polletjem, ugotovimo, da je najmanj zrastel segment tovornjakov, za sedem odstotkov, medtem ko so vsi drugi beležili dvomestne rasti: avtobusi za kar 40 odstotkov, prikolice za 22 in dostavniki za dobrih 12 odstotkov.

Tovornjaki solidno v plusu

Sedem odstotkov oziroma 85 tovornjakov več kot lani kaže na stabilen trg brez večjih pretresov. Volvo je bil ena izmed treh znamk, ki so kljub rasti trga beležile padec, a jim je kljub minusu, ki je znašal dobrih 12 odstotkov oziroma 42 vozil,

uspelo ohraniti prvo mesto s 23-odstotnim tržnim deležem. Z 18-odstotno rastjo se je na drugo mesto, z zaostankom 25 vozil, povzpел MAN. Še več, za skoraj 29 odstotkov je zrastel Mercedes-Benz, ki se je prav tako povzpел za eno mesto in se vrnil med prve tri znamke na slovenskem trgu. Podobno kot Volvo je tudi druga švedska znamka prvih šest mesecev končala z dvomestnim minusom skoraj dvanajstih odstotkov, s tem so z drugega mesta zdrsnili na četrto, a s skromnim zaostankom le petih vozil za tretjim.

Več kot četrtinsko rast so beležili pri Renault Trucks, ki je še zadnji z več kot sto registriranimi novimi tovornimi vozili in sedaj z naskokom ohranjajo peto mesto. Z več kot 67 odstotkov plusa so lahko zadovoljni pri DAF-u na šestem mestu,



ki mu sledi Iveco z dvema tovornjakoma manj kot lani. S prenovljenim modelom se je znova občutno popravil Ford Trucks, ki mu sledita dva proizvajalca malih tovornjakov: Mitsubishi Fuso in nova znamka na trgu – Otokar.

Avtobusi nadaljujejo rast

Pri avtobusih se številke novih vozil dvigujejo že tretje leto zapored. Letos je k temu za zdaj največ prispeval večji nakup Ljubljanskega potniškega prometa, a tudi brez njega bi bili avtobusi v plusu. Po šestih

mesecih je tako segment avtobusov, v primerjavi z lanskim letom, zrastel za kar dobrih 40 odstotkov. Na prvem mestu še naprej ostaja MAN z dobro tretjino celotnega trga, ki mu, z le tremi avtobusi manj, tesno sledi Mercedes. Tudi Iveco je zabeležil rast, in sicer dobrih deset odstotkov, ter ohranil tretje mesto. Na četrto mesto se je povzpela Setra z osmimi avtobus in skoraj petimi odstotki tržnega deleža.

Na preostalih mestih pa sledijo predvsem proizvajalci mini in midibusov, med katerimi

PRVE REGISTRACIJE NOVIH TOVORNJAKOV

Znamka	do 7,49 t	od 7,5 t do 12 t	od 12,01 t do 17,99 t	nad 18 t	2026	2025	Delež (%)	Razlika	Razlika v %
1. Volvo Trucks			2	302	304	346	23,3%	- 42	- 12,1 %
2. MAN		3	9	267	279	236	21,4%	43	18,2 %
3. Mercedes-Benz			16	235	251	195	19,3%	56	28,7 %
4. Scania				246	246	279	18,9%	- 33	- 11,8 %
5. Renault Trucks			7	101	108	86	8,3%	22	25,6 %
6. DAF				75	75	45	5,8%	30	66,7 %
7. Iveco		3	1	19	23	25	1,8%	- 2	- 8,0 %
8. Ford Trucks				10	10	2	0,8%	8	400,0 %
9. Mitsubishi Fuso	4	2			6	4	0,5%	2	50,0 %
10. Otokar		1			1	0	0,1%	1	0,0 %
					1.303	1.218		85	7,0 %

1.1.2026 - 30.06.2026

PRVE REGISTRACIJE NOVIH AVTOBUSOV

Znamka	Mini do 23 sedežev	Midi od 24 do 41 sedežev	Nad 42 sedežev	2026	2025	Delež (%)	Razlika	Razlika v %
1. MAN	8		50	58	53	33,9%	5	9,4 %
2. Mercedes-Benz	6	1	48	55	24	32,2%	31	129,2 %
3. Iveco		6	23	29	26	17,0%	3	11,5 %
4. Setra			8	8	3	4,7%	5	166,7 %
5. Tremonia		6		6	0	3,5%	6	0,0 %
6. Ford	5			5	9	2,9%	- 4	- 44,4 %
Eurolimbus	4	1		5	0	2,9%	5	0,0 %
7. Feniksbus		3		3	2	1,8%	1	50,0 %
8. Irizar			1	1	0	0,6%	1	0,0 %
Neoplan			1	1	0	0,6%	1	0,0 %
				171	122		49	40,2 %

1.1.2026 - 30.06.2026

je treba omeniti Tremonio, ki je kot samostojno podjetje prevzelo Mercedesovo proizvodnjo mini in midibusov v Dortmundu, ter hrvaški Eurolimbus, ki se v statistiki prvič pojavlja s kar petimi vozili v pol leta.

Tudi prikolice s solidno rastjo

Podobno kot pri avtobusih se trend rasti nadaljuje tudi pri tovornih prikolicah – letošnjih prvih šest mesecev se je končalo s plusom okroglih 22 odstotkov oziroma s 153 novimi prikolicami več kot lani.

PRVE REGISTRACIJE NOVIH PRIKOLIC

	Znamka	2026	2025	Delež (%)	Razlika	razlika v %
1.	Schmitz Cargobull	241	174	28,4%	67	38,5 %
2.	Krone	164	128	19,3%	36	28,1 %
3.	Kögel	121	87	14,2%	34	39,1 %
4.	Schwarzmüller	84	73	9,9%	11	15,1 %
5.	Kässbohrer	30	15	3,5%	15	100,0 %
6.	Spitzer	17	19	2,0%	- 2	- 10,5 %
7.	HTT Krpan	16	8	1,9%	8	100,0 %
8.	Fliegl	13	13	1,5%	0	0,0 %
	D-Tec	13	10	1,5%	3	30,0 %
9.	Reja Trailer	12	0	1,4%	12	0,0 %
10.	Knapen	11	5	1,3%	6	120,0 %
	Ostali	128	165	15,1%	- 37	- 22,4 %
		850	697		153	22,0 %

1.1.2026 - 30.06.2026



Pri vrstnem redu ni nobenih presenečenj. Sedaj že kar tradicionalno prvo mesto ohranja Schmitz Cargobull, s skoraj 39-odstotno rastjo so se še okrepili na prvem mestu in svoj tržni delež povečali na dobrih 28 odstotkov. Na drugem mestu je že tradicionalno Krone, tokrat s slabimi dvajsetimi odstotki tržnega deleža in plusom dobrih 28 odstotkov. Zelo se mu je približal tretji Kögel, ki je letos beležil skoraj 40-odstotno rast prodaje. Schwarzmüller ostaja na četrtem mestu z desetodstotnim deležem, z njim pa se zaključuje prva četverica, na katero odpade dobrih 70 odstotkov celotnega trga. Sledijo predvsem nišni in specialni proizvajalci prikolic, med katerimi so se dobro odrezali tudi nekateri slovenski proizvajalci – HTT Krpan je, v primerjavi z lani, podvojil prodajne številke, prvič pa se v tabeli pojavlja tudi primorski Reja Trailer.

Pozitiven trend tudi pri dostavniki

Po lanskem padcu prodaje so se letos znova povzpeli tudi dostavniki – v tej kategoriji so se prve registracije novih vozil povečale za slabih trinajst odstotkov oziroma skoraj petsto vozil več kot lani. Hkrati z rastjo se je spremenil tudi vrstni red – na prvo mesto se je po daljšem času povzpел Fiat, a z minimalno prednostjo le šestih

OD KOD ŠTEVILKE

Pri analizi prodaje vozil smo podatke pridobili iz evidence registriranih motornih in priklopnih vozil, za vodenje katerih je pristojno Ministrstvo za infrastrukturo. Upoštevali smo izključno nova vozila, ki so bila prvič registrirana v Sloveniji in niso bila registrirana z izvoznimi tablicami. Z ročnim pregledom vseh registriranih vozil se trudimo najti tudi vozila, pri katerih prihaja do zamika pri registraciji zaradi izdelave nadgradnje, ki traja več kot trideset dni in bi jih uradne statistike sicer beležile kot rabljena vozila.

vozil pred drugouvrščenim Volkswagnom, ki je izmed vseh pomembnejših znamk dosegel največji, skoraj 42-odstotni plus – predvsem na račun modelov Caddy in novega Transporterja. Ford je ohranil skoraj enake številke kot lani, a s prvega mesta padel na skupno tretje. Okroglih 20 odstotkov plusa so dosegli pri Renaultu, ki mu na petem mestu sledi Citroën s 13,5-odstotnim plusom. Z več kot tretjino večjimi številkami se je dobro odrezal tudi MAN, Iveco pa je beležil četrtrinsko rast. Od azijskih proizvajalcev je leto dobro začel Farizon s petnajstimi vozili, v nov segment



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

dostavnikov se je dobro podala tudi Kia, pri kateri so registrirali sedem novih vozil PV 5. V tabeli bo morda koga presenetila znamka TAM – kitajski lastniki so namreč v Slovenijo pripeljali prva dva električna dostavnika, s katerimi med drugim nadaljujejo tradicijo prepoznavne in ugledne znamke na številnih trgih predvsem Bližnjega vzhoda.

Optimistične napovedi ostajajo

Trend rasti v čisto vseh segmentih gospodarskih vozil nas navdaja z optimizmom, da se bo



PRVE REGISTRACIJE NOVIH DOSTAVNIKOV

Znamka	do 2.800 kg	od 2.801 do 3.499 kg	3.500 kg	od 3.500 kg do 7.499 kg	2026	2025	Delež	Razlika	Razlika v %
1. Fiat	109	110	384	1	604	547	16,1%	57	10,4 %
2. Volkswagen	257	151	187	3	598	422	16,0%	176	41,7 %
3. Ford	93	406	77	0	576	598	15,4%	- 22	- 3,7 %
4. Renault	123	147	286	1	557	464	14,9%	93	20,0 %
5. Citroën	136	44	164	0	344	303	9,2%	41	13,5 %
6. Peugeot	81	75	131	0	287	265	7,7%	22	8,3 %
7. Toyota	65	117	78	0	260	260	6,9%	0	0,0 %
8. Opel	92	38	36	0	166	176	4,4%	- 10	- 5,7 %
9. MAN	0	0	140	2	142	104	3,8%	38	36,5 %
10. Mercedes-Benz	18	30	33	5	86	95	2,3%	- 9	- 9,5 %
11. Iveco	0	0	59	22	81	64	2,2%	17	26,6 %
12. Farizon	2	4	9	0	15	2	0,4%	13	650,0 %
KG Mobility	0	15	0	0	15	6	0,4%	9	150,0 %
13. Kia	7	0	0	0	7	0	0,2%	7	0,0 %
14. Esagono Energia	2	0	0	0	2	2	0,1%	0	0,0 %
Isuzu	0	1	1	0	2	6	0,1%	- 4	- 66,7 %
Maxus	0	1	1	0	2	3	0,1%	- 1	- 33,3 %
TAM	0	2	0	0	2	0	0,1%	2	0,0 %
15. Goupil	1	0	0	0	1	3	0,0%	-2	- 66,7 %
					3.747	3.335		412	12,4 %

1.1.2026 - 30.06.2026

tudi druga polovica leta končala s pozitivnimi številkami. Hkrati pa moramo dodati kanček realizma, saj so morda nekateri prevozniki pohiteli z nabavo in registracijami vozil zaradi sprememb v cestninskih razredih s 1. julijem.

Kljub temu pa gre pričakovati, da bo letošnje leto, če le ne bo prišlo do kakšnih večjih pretresov na svetovnih trgih, ki bi zamajali gospodarstvo, za prodajalce gospodarskih vozil dobro, kar pa hkrati pomeni, da bo dobro leto tudi za celotni sektor.

Renault Trucks
T & T High
Smart Racer²



RENAULT
TRUCKS

Zasnovan da izpolni vaše potrebe.

Smart Racer² vključuje motor DE13 R, vsaka odločitev, od aerodinamike do integracije pogonskega sklopa in upravljanja energije, pa je optimizirana za doseganje merljivih izboljšav v dejanskih obratovalnih pogojih.

Manjša poraba goriva, daljši čas delovanja in boljše vozne lastnosti so rezultat konkretnih inženirskih odločitev, ki se opazijo v vsakodnevni uporabi.

Ne ocenjujete ga na podlagi obljub, temveč na podlagi tega, kar vam ponuja vsak dan.



Praktične rešitve za pospešitev razogljíčenja cestnega prometa

Renault Trucks bo na sejmu IAA Transportation v Hannoveru predstavil svoje najnovejše električne in dizelske inovacije za mestno dostavo in distribucijo, gradbeništvo in prevoz na dolge razdalje. Na 923 m² velikem razstavnem prostoru bo proizvajalec predstavil razvoj svoje električne ponudbe, ki je zdaj sposobna izpolnjevati operativne zahteve vse večjega števila cestnih prevozov.

TEKST Boštjan Paušér | FOTO Renault Trucks



Renault Trucks
E-Tech T 780
je nov model,
zasnovan za
prevoz na
dolge razdalje z
dosegom do 660
kilometrov.



Med glavnimi novostmi bosta na ogled Renault Trucks T High letnik 2027, opremljen z novim motorjem DE13 R, in Renault Trucks E-Tech T 780, zasnovan za prevoze na dolge razdalje.

Svetovna premiera: novi motor DE13 R

Na sejmu IAA 2026 bo Renault Trucks ekskluzivno predstavil Renault Trucks T High modelskega leta 2027, opremljen z novim dizelskim motorjem DE13 R. Novi motor, zasnovan za izboljšanje energetske učinkovitosti, zmogljivosti in udobja vožnje, zmanjšuje porabo goriva in emisije CO₂ za do 4 odstotke v primerjavi s prejšnjo generacijo. Na voljo je v različicah z do 540 konjskimi močmi in do 2.800 Nm navora, pri čemer je povezan z novim avtomatiziranim menjalnikom Optidriver, ki zagotavlja hitrejše in bolj gladko prestavljanje. Ima tudi močnejšo motorno zavoro, ki izboljšuje nadzor nad vozilom in udobje vožnje, zlasti na zahtevnih relacijah.

Širjenje električne ponudbe

Renault Trucks bo razstavil več električnih vozil, ki ponazarjajo hitro širitev njegove ponudbe električnih vozil. Med njimi bo Renault Trucks E-Tech T 780, nov model, zasnovan za prevoz na dolge razdalje. Z dosegom do 660 kilometrov omogoča celoten zakonsko določen dan vožnje brez vmesnega polnjenja, odpira nove priložnosti za elektrifikacijo cestnega prevoza na dolge razdalje. Ta podaljšani doseg omogoča nova



Nov 13-litrski dizelski motor bo namenjen tudi tovornjakom za segment gradbeništva in komunale.



Različica Mastra E-Tech Offroad, ki je na voljo izključno pri Renault Trucks, ima večji odmik od tal in namensko opremo, ki olajša dostop do gradbišč ter omogoča delo terenskim servisnim ekipam.



Novi dizelski motor DE13 R zmanjšuje porabo goriva in emisije CO₂ za do 4 odstotke v primerjavi s prejšnjo generacijo.

Model E-Tech D 14T, posebej kompaktno vozilo, zasnovano za mestno distribucijo, je najnovejša dopolnitev ponudbe električnih tovornjakov za distribucijo.



arhitektura z električno osjo, ki združuje glavne komponente pogonskega sklopa na zadnjem delu vozila in tako sprošča prostor za dodatne baterije. Ponudbo težkih električnih tovornih vozil bo dopolnil Renault Trucks E-Tech T 540. Zasnovan je za regionalno distribucijo, ki lahko z enim polnjenjem prevozi do 450 kilometrov. Model E-Tech D 14T, posebej kompaktno vozilo, zasnovano za mestno distribucijo, je najnovejša dopolnitev ponudbe električnih tovornjakov za distribucijo, ki zaradi ozke širine in polmera obračanja, manjšega od 7,3 metra, odgovarja na omejitve dostopa in okretnosti v mestnih središčih, zaradi česar je eden najbolj okretnih električnih tovornjakov v svoji kategoriji.

Poudarek tudi na lahkih gospodarskih vozilih

Renault Trucks bo del svojega razstavnega prostora namenil svoji ponudbi lahkih gospodarskih vozil in predstavil dva električna modela:

- Renault Trucks E-Tech Master Offroad. To električno lahko gospodarsko vozilo, zasnovano za lahka gradbena dela, združuje mobilnost brez emisij z zmogljivostmi, primernimi za zahteven teren. Različica Offroad, ki je na voljo izključno pri Renault Trucks, ima večji odmik od tal in namensko opremo, ki olajša dostop do gradbišč ter omogoča delo terenskim servisnim ekipam.
- Renault Trucks Trafic E-Tech je novo električno lahko gospodarsko vozilo naslednje generacije, ki temelji na novi namenski platformi in arhitekturi programsko definiranih vozil (SDV – Software Defined Vehicle).

S to ponudbo Renault Trucks znova potrjuje svoje ambicije na trgu lahkih gospodarskih vozil s ciljem podvojitve obsega prodaje do leta 2030.

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



Od elektrike do dizla

Pred jesenskim sejmom IAA v Hannoveru smo lahko preizkusili celotno ponudbo MAN-ovih tovornjakov in dostavnikov, z glavnim poudarkom na celoviti ponudbi električnih modelov in novim dizelskim motorjem D30.

TEKST Boštjan Paušer | FOTO Boštjan Paušer, MAN Truck & Bus

Poleg celotne ponudbe aktualnih modelov smo lahko dva meseca pred sejmskim dogodkom leta spoznali že tudi novi model TGX, ki ga bo MAN v Hannoveru predstavil za prihodnje leto, a zaradi embarga več o njem žal še ne smemo napisati, vam pa lahko zagotovimo, da vas čaka prijetno presenečenje.

eTGX in eTGS s širokim naborom različic

Ponudba električnih tovornjakov znamke MAN trenutno pokriva že skoraj celoten asortima potreb – modeli eTGS in eTGX so na voljo kot dvoosni vlačilci ter kot dvo-, tri- ali štiriosne šasije. Pri slednjih so na voljo različne pogonske konfiguracije z eno ali dvema pogonskima osema – 4×2, 6×2, 6×4 in 8×4 z možnostjo sledilnih krmiljenih osi. Prilagodljiva zasnova baterijskih modulov omogoča namestitve različnih nadgradenj. Bavarci so bili tudi prvi, ki so električne vlačilce ponudili v tako imenovani mega izvedbi za uporabo s polprikloniki z notranjo

nakladalno višino tri metre, ob tem pa je treba poudariti še, da se vlačilci ponašajo z najkrajšo medosno razdaljo med električnimi tovornjaki ta hip na trgu – ta znaša 3,75 metra.

Centralni elektromotor, ki je nameščen na sredini šasije, tik prek pogonsko osjo, je enostavno dostopen za potrebe vzdrževanja ter dovaja moč že preizkušenemu pogonskemu diferencialu na drugi osi. Ta koncept pogona, ki se uporablja že desetletja, zagotavlja tako dobro izrabo prostora kot tudi dobro robustnost.

Kupci se pri največjih dveh modelih lahko odločajo med tremi močmi elektromotorja – od 245 kilovatov (333 konjske moči), prek 330 kilovatov (449 konjskih moči) do najmočnejše s 400 kilovati (544 konjskih moči). Zaradi značilnosti elektromotorja je največja moč na voljo že takoj pri speljevanju in ostaja konstantna, pri čemer je enaka največji zavorni moči, ki jo s pomočjo rekuperacije ponuja elektromotor. Elektromotorji imajo integriran štiristopenjski menjalnik MAN



TipMatic 4. Za v elektromotor integrirani menjalnik so pri prestavljanju značilne kratke prekinitve prenosa. Oba, tako elektromotor kot menjalnik, sta izdelana v skupini Traton.

eTGM – vsestranski tovornjak za mesto in okolico

Po majski predstavitvi smo tokrat prvič lahko po cesti zapeljali najnovejšega člana električne ponudbe – model eTGM, ki pokriva srednji segment. Z novim modelom MAN širi svojo ponudbo električnih tovornjakov in vključuje ključno komponento v segmentu distribucije srednjega razreda. 16-tonski tovornjak z dosegom do 480 kilometrov zapolnjuje vrzel med lahkim eTGL-om in težkima serijama eTGX in eTGS. Z največjo dovoljeno maso 16,01 tone (opsijsko 16,5 tone) in nosilnostjo do približno 10,6 tone

(odvisno od nadgradnje) ponuja MAN eTGM številne možnosti za široko paleto nadgradenj. Zasnovan je tako, da izpolnjuje zahteve mestnega in regionalnega distribucijskega prometa. Zaradi naraščajočih cen energije, strožjih predpisov o emisijah in vse večjih omejitev hrupa so električno gnana gospodarska vozila ekonomsko in ekološko privlačna alternativa, zlasti pri uporabi v mestnih središčih. Prav tukaj nastopi eTGM – z visoko nosilnostjo, možnostjo vleke priklopnika do 33 ton skupne mase, veliko operativno prilagodljivostjo in še posebej učinkovitim električnim pogonskim sklopom.

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



Modela eTGL in eTGM sta zadnja, ki sta dopolnila ponudbo električnih tovornjakov in sta že v serijski proizvodnji.

iz modelov eTGX in eTGS ter so bili prilagojeni za srednji segment. Elektromotor MAN eCD210 v kombinaciji z menjalnikom MAN TipMatic 2 z dvema prestavama zagotavlja 210 kilovatov moči (285 KM) in največji navor 800 Nm. Visoka zmogljivost rekuperacije omogoča zelo dobro energijsko učinkovitost, zlasti pri delovanju s pogostim ustavljanjem in speljevanjem. Modularni baterijski sistem z dvema do štirimi baterijskimi sklopi omogoča natančno zasnovo 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.

Zgodnja in sistematična vključitev proizvajalcev nadgradenj je bila sestavni del razvoja. Vmesniki,

Notranjost tovornjakov ostaja nespremenjena z zelo dobro ergonomijo in preglednimi zasloni.

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.

eTGL – kralj mestnih ulic

MAN eTGL temelji na preizkušenem 12-tonskem modelu iz dizelskega portfelja. Z nosilnostjo do 6,6 tone, medosno razdaljo 4.500 milimetrov, možnostjo nameščanja nadgradenj dolžine med 6.200 in 7.300 milimetrov ter vstopom v kabino z le eno stopnico je eTGL idealen za mestno distribucijo. Sodobna notranjost kabine nudi visoko raven udobja za voznika ter dobro preglednost – namesto klasičnih vzvratnih ogledal je tovornjak opcijsko lahko opremljen tudi s kamerami MAN OptiView, ki popolnoma odpravljajo mrtve kote okoli vozila, kar je pri mestni vožnji zelo dobrodošlo.

Tako kot pri modelu eTGM se tudi pri najmanjšem tovornjaku uporablja električni pogon s 210 kilovati moči (285 KM) in največjim navorom 800 Nm ter menjalnikom z dvema prestavnima razmerjema. Visokonapetostni vmesnik omogoča napajanje agregata nadgradnje neposredno iz električnega omrežja vozila, to omogoča lokalno brezemisijski in zelo tih distribucijski prevoz blaga s temperaturno uravnavanim režimom, kot so živila.

Najmanjši MAN-ov tovornjak je opremljen z dvema baterijskima paketoma. Z uporabno kapaciteto baterije 160 kWh je doseg eTGL-a





do 310 kilometrov brez vmesnega polnjenja, odvisno od pogojev uporabe – več kot dovolj za tipične dnevne vožnje v mestnem in regionalnem distribucijskem prometu. Tehnologija hitrega polnjenja omogoča, da se obe bateriji napolnita od deset do 80 odstotkov v le približno 35 minutah. To optimalno izkorišča čas odmorov in razkladanja ter poveča dnevni doseg z le enim kratkim polnjenjem na do 600 kilometrov.

Megavatno polnjenje

Na počivališču med Münchnom in Nürnbergom smo lahko prvič v praksi preizkusili megavatno polnjenje, ki bo občutno olajšalo električno logistiko tudi pri daljših regionalnih prevozi ali celo mednarodnih. MAN že ponuja možnost megavatnega polnjenja pri svojih tovornjaki, v tem primeru je tovornjak na levem boku opremljen z MCS priključkom, na desnem pa je standardni CCS2 priključek. Poudariti je treba, da sam tovornjak tudi lahko sprejme polnilno moč tisočih kilovatov, a sicer redke megavatne polnilnice, zaradi infrastrukturnih omejitev električnega

S 3,75 metra ponujajo MAN-ovi električni vlačilci zaenkrat najkrajšo medosno razdaljo na trgu.

Za megavatno polnjenje se uporablja drugačen MCS priključek, ki je trikotne oblike.

omrežja, tega še ne omogočajo – realno je tako trenutno največja moč polnjenja okoli 800 kilovatov.

Pri našem polnjenju smo se tej številki zelo približali – ker so bile baterije testnega tovornjaka še dokaj polne (69 odstotkov), se je polnjenje začelo s 720 kilovati, le desetminutno polnjenje pa je baterije napolnilo za dvajset odstotkov, pri čemer je moč polnjenja na koncu že padla na dobrih 400 kilovatov – to je sicer pol manj od največje, a še vedno več, kot je trenutno na voljo kjerkoli v Sloveniji.

Baterije lastne proizvodnje

MAN se pri celotni ponudbi tako električnih tovornjakov kot tudi avtobusov zanaša na enake baterijske module. Litijevi baterijski sklopi iz nikelj-mangan-kobalt-oksida (NMC) prihajajo iz MAN-ove tovarne v Nürnbergu, kjer so zgradili nov obrat za proizvodnjo baterij in smo si ga tokrat lahko tudi ogledali. Baterijski moduli shranijo 89 kWh na paket. Z NMC-kemijo celic in dovršenim upravljanjem temperature baterijski sklopi ponujajo visoko energijsko gostoto s kompaktno zasnovo, dolgo življenjsko dobo in hitro polnjenje – tudi pri nizki preostali napolnjenosti baterije in nizkih zunanjih temperaturah. Ker se prizmatično oblikovane celice ponašajo z majhno vsebnostjo niklja, je daljša njihova življenjska doba, hkrati pa je tudi manjša verjetnost toplotnega pobega in s tem posledično večja varnost. Masa enega baterijskega paketa znaša 630 kilogramov.

Dizel za današnjo realnost

Ker glavnino današnje prodaje tovornjakov še vedno predstavljajo dizelsko gnani, pri MAN-u veliko stavijo na 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, a je treba na tej točki posebej poudariti, da so ga razvijali skupaj in ne gre za popolnoma enak izdelek – enakih je





80–90 odstotkov delov, medtem ko se ostali razlikujejo, prav tako je drugačna programska oprema krmiljenja ter večji izbor zmogljivosti – na voljo je namreč v razponu od 380 do 560 konjskih moči. Motor, ki ga proizvajajo v MAN-ovi tovarni v Nürnbergu – s Švedskega prideta le neobdelana blok in glava motorja, se ponaša z eno izmed najboljših učinkovitosti med motorji z notranjim zgorevanjem – ta namreč presega 50 odstotkov. Novosti v pogonskem sklopu PowerLion dopolnjuje nov avtomatiziran menjalnik MAN TipMatic 14. Tudi pri njem gre za tako imenovan hišni izdelek, ki ima švedske korenine, a je prilagojen in nadomešča prejšnji menjalnik MAN TipMatic 12 v vseh standardnih vlačilcih. V primerjavi s prejšnjim

TGE letos praznuje deset let, kar so počastili s posebno serijo.

Proizvodnja baterij in dizelskih motorjev D30 je v veliki meri robotizirana.



je nova generacija menjalnika lažja za okoli 60 kilogramov. Več o novem pogonskem sklopu PowerLion smo pisali v letošnji majski številki revije, ko smo z njim opravili tudi daljšo testno vožnjo.

TGE praznuje deset let

MAN praznuje deseto obletnico svojega dostavnika TGE. Od svetovne premiere leta 2016 je model postal ključni steber v portfelju proizvajalca in beleži stalno rast prodaje. Ob tej priložnosti so predstavili posebno serijo '10 Years Edition', ki združuje izbrano opremo v cenovno privlačnem paketu. Z modelnim letom 2027 MAN še dodatno izboljšuje aktivno varnost modela. Ključni element je novi sistem za pomoč pri prečnem prometu spredaj. V okviru sistemskih zmogljivosti zazna prečni promet pri vstopu v križišča, zgodaj opozori voznika in lahko samodejno zavira, če obstaja nevarnost trčenja. Večstopenjska logika opozarjanja povečuje preglednost za voznika in zmanjšuje tveganje za nesreče. Poleg tega sta bila izboljšana opozorilo o voznikovi nepazljivosti in zaspanosti. Večfunkcijska kamera, vgrajena v notranje ogledalo, zazna znake utrujenosti in nepozornosti, na primer s pogledom ali aktivnostjo oči. Funkcija radarskega tempomata (ACC) se razširja s prediktivnim prilagajanjem hitrosti (samo za vozila N1 do 3,5 t NVM). Sistem zdaj uporablja navigacijske in prometne podatke ter prepoznavanje prometnih znakov s pomočjo kamere za predvidevanje in prilagajanje hitrosti vozila v ovinkih, pri omejitvah hitrosti ali na križiščih.

ŠE VEČ VARNOSTI

Med novimi varnostnimi funkcijami so naslednja generacija sistema za zaviranje v sili MAN EBA Advanced, nov sistem za spremljanje voznika s pomočjo kamere za zaznavanje nepozornosti in utrujenosti ter razširjene funkcije za zaščito pešcev, kolesarjev in drugih udeležencev v prometu, če se ti nahajajo pred vozilom ali ob zaviranju – ta sistem sedaj nudi tudi samodejno zaviranje. Poleg tega MAN predstavlja nove rešitve za nadzor mrtvega kota in razširja možnosti pri izbiri kamer namesto vzvratnih ogledal MAN OptiView z dodatno osnovno različico pri kateri se ohranja klasično ogledalo za nadzor prostora pred vozilom.



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



Spogledovanje s premium segmentom

Ob predstavitvi novosti modelskega leta 2026 je prvi mož skupine Iveco, Olof Persson, presenetil z novo strategijo podjetja, da se uveljavijo kot premium proizvajalec gospodarskih vozil.



TEKST Boštjan Paušer | FOTO Iveco, Boštjan Paušer

Stakšno izjavo so kar malce presenetili, saj bi jo prej pričakovali od katere druge evropske znamke, a dejstvo je, da so Italijani od modelskega leta 2024 dalje poskrbeli za velik dvig kakovosti in zanesljivosti. To pa ne velja samo za njihova vozila, temveč tudi za storitve – po besedah uporabnikov Iveco že nekaj let ponuja najboljšo 24-urno asistenco v Evropi.

Kakovost v središču pozornosti

Po praznovanju petdesete obletnice lani stopa Iveco s svojim novim pozicioniranjem blagovne znamke še korak dlje in se iz dobavitelja gospodarskih vozil želi preleviti v vrhunskega partnerja za mobilnost – takega, ki strankam ne nudi le vozil, temveč tudi storitve, orodja in odnose, ki omogočajo nemoteno poslovanje. Po besedah Olofa Perssona, izvršnega direktorja skupine Iveco, je italijanski proizvajalec kakovost postavil v središče vseh svojih dejavnosti, preoblikoval način dela, okrepil organizacijsko kulturo in vložil potrebne vire za zagotavljanje visoke ravni kakovosti skozi celoten življenjski cikel vozila.

Po njegovem mnenju 'Spirito in Movimento' ni le slogan znamke, temveč izraža osebnost podjetja Iveco in zavezanost k nenehnemu dvigovanju standardov, zagotavljanju zaupanja strankam in prispevanju k uspehu njihovega poslovanja.

Večja učinkovitost in varnost

Modelno leto 2026 prinaša pomembne izboljšave na področju porabe goriva, udobja voznika, povezljivosti in možnosti konfiguracije vozila. Novi modeli združujejo sodobne pogonske tehnologije, optimizirane aerodinamične rešitve in inteligentne vozne funkcije za zmanjšanje skupnih stroškov lastništva.

V primeru Iveca S-Way se spremembe osredotočajo na operativno učinkovitost in udobje v kabini za boljšo ergonomijo, večje udobje in več prostora za počitek voznika pri prevozu na dolge razdalje. Z modelnim letom 2024 že dosežene do 11-odstotne prihranke pri porabi goriva, ki so jih dosegli z novim motorjem xCursor 13, aerodinamičnimi izboljšavami in izboljšanim predvidljivim topografskim



Iveco navaja, da je mogoče nove modele konfigurirati v skupno 32.000 različicah, kar omogoča prilagoditev vozila specifičnim zahtevam posamezne transportne dejavnosti.

Električni modeli vlačilcev S-eWay imajo aerodinamično prednjo masko in se razlikujejo od dizelskih.





Modelsko leto 2026 se prepozna po barvani maski in rdečih ali modrih dekorativnih črtah na maski in boku.

tempomatom, so z manjšimi izboljšavami komponent še povečali. Povečan je nabor opreme in opcij pri konfiguriranju vozila, od luksuznih sedežev, ki so lahko oblazinjeni z usnjem ali kombinacijo usnja in alkantere, z usnjem oblečenega zgornjega dela armaturne plošče do vgrajene mikrovalovne pečice ali kavnega aparata.

Kar zadeva varnost, vozila v celoti izpolnjujejo najnovejše zahteve splošne varnostne uredbe (GSR). Napredni sistem za opozarjanje na nepozornost voznika spremlja gibanje oči in glave, da zazna znake utrujenosti in pomaga voznikom ohraniti osredotočenost. Poleg tega sistem za pomoč pri vožnji po avtocesti zagotavlja, da tovornjak ostane znotraj svojega voznega pasu, kar prispeva k večji stabilnosti in varnosti vožnje.

V kabinah je na voljo več opcij od usnja na armaturi in karbonskih vložkov do mikrovalovne pečice in kavnega aparata.

Na zunaj se novo modelsko leto od predhodnih loči po rdečih dekorativnih elementih na maski oziroma modrih pri električnih izvedbah, medtem ko so zračne reže v maski pobarvane v kovinsko sivo barvo.

Upravljanje voznega parka

Da bi povečali dolgoročne koristi za stranke, Iveco On pomaga ohranяти učinkovito delovanje voznega parka. Portal – v celoti prenovljen in nagrajen s prestižno nagrado iF Design Award 2026 – vodjem voznih parkov omogoča enoten pregled celotnega voznega parka: stanje vozil, slog vožnje voznikov, porabo goriva, stanje napolnjenosti električnih vozil in zadnjo lokacijo. Poleg spremljanja predlaga tudi konkretne ukrepe za zmanjšanje porabe goriva, izboljšanje načina vožnje in povečanje učinkovitosti. Sistem omogoča nenehno spremljanje podatkov z dinamičnimi poročili in strankam pomaga pri sprejemanju odločitev, ki dodatno izboljšujejo dobičkonosnost podjetja.

Ekosistem je združen v paketu za vozila nove generacije, zasnovanem za zmanjšanje skupnih stroškov lastništva skozi čas, vključno s storitvami:

- Professional Fuel Advising nenehno spremlja porabo in upravljavcem voznega parka ter voznikom zagotavlja svetovanje na podlagi rednih poročil o porabi in slogu vožnje.
- Uptime Monitoring zazna težave, preden lahko vplivajo na vsakodnevno poslovanje. Podatki iz ključnih komponent vozila se spremljajo in analizirajo, in če se kaj zdi nenavadno, je stranka opozorjena, da načrtuje obisk servisa, še preden pride do okvare. Ta preizkušeni sistem je že dokazal 24-odstotno



Vsako vozilo nove generacije je zasnovano za prejemanje posodobitev programske opreme na daljavo.



zmanjšanje nepričakovanih okvar.

- Plačilna kartica Mobility Service Card ponuja enotno plačilno rešitev za upravljavce voznega parka, ki združuje ključne stroške voznega parka, kot so gorivo, cestnine, parkiranje in pranje vozil. Razvita je bila v sodelovanju z Eurowagom in ponuja konkurenčne cene goriva, konsolidirano izstavljanje računov ter popoln nadzor nad porabo prek aplikacije in spletnega portala.

Financiranje vozil

Prilagodljivost se širi tudi na način nakupa vozila. Iveco Capital zdaj ponuja financiranje s poenostavljenim in prilagojenim postopkom dostopa do kredita za ključne stranke, kar olajša vlaganje v nova vozila. Za tiste, ki imajo raje bolj prilagodljive rešitve, Iveco ponuja storitev najema Rentive, po katerem je na voljo dolgoročni najem dizelskih in plinskih vozil, ki dopolnjuje že obstoječo ponudbo GATE za električna vozila s formulo plačila na uporabo. Rentive krije neomejeno število pnevmatik in zagotavlja zavarovanje, pomoč na cesti in vzdrževanje prek uradne mreže. Trenutno je na voljo v Italiji, sledili pa bodo tudi Francija, Španija in drugi trgi.

Sodobna mobilna povezljivost

Vsako vozilo nove generacije je zasnovano za prejemanje posodobitev programske opreme po spletu in je popolnoma pripravljeno na integracijo prihodnjih digitalnih storitev. Prek nove trgovine Iveco App Store lahko vozniki dostopajo do izbranih digitalnih orodij in storitev neposredno iz vmesnika v kabini. To platformo je v celoti razvil Iveco in je integrirana



Modelno leto 2026 prinaša izboljšave na področju porabe goriva, udobja voznika, povezljivosti in možnosti konfiguracije vozila.



Mobilna aplikacija omogoča oddaljeno načrtovanje ogrevanja in hlajenja kabine, dostop do podatkov o vožnji ter seznam kontrolnega pregleda vozila pred odhodom.



Program usposabljanja Iveco Academy se zdaj razširja tudi na voznike. Usposabljanje se osredotoča na področja, kot so varnost, učinkovitost porabe goriva in vozne zmogljivosti, ter voznikom pomaga pri razvoju veščin, ki lahko izboljšajo vsakodnevno poslovanje podjetij in znižajo stroške.



Električna dostavnika eJolly in eSuperjolly sta najnovejša člana družine Iveco.



Nova digitalna orodja olajšajo delo servisnim delavnicam.

v infotainment sistem vozila. Trgovina App Store vsebuje lastne aplikacije in je odprta tudi za zunanje partnerje.

Aplikacije Iveco Easy Apps razširjajo to povezljivost na voznikov pametni telefon. Mobilna aplikacija, zasnovana za tovorna vozila Iveco, je zdaj hitrejša in bolj intuitivna. Omogoča oddaljeno načrtovanje ogrevanja in hlajenja kabine, dostop do podatkov o vožnji, poenostavljen seznam kontrolnega pregleda vozila pred odhodom in upravljanje posodobitev prek spleta.

Dolgoročno vlaganje v voznike

Zavezanost Iveca voznikom sega daleč preko samega vozila. Dve pobudi odražata dolgoročno ambicijo: podpirati ljudi za volanom kot profesionalce in graditi skupnost okoli njih. Iveco Fidelity Club je program zvestobe, ki dobro vožnjo spremeni v privlačno, trajno izkušnjo. Vozniki se lotevajo osebnih misij, si prislužijo značke in spremljajo svoj napredek k varnejšim in bolj trajnostnim navadam z neposrednim vplivom na porabo goriva in obratovalne stroške.

Iveco Academy gradi na istem duhu. Strukturirani program usposabljanja se zdaj razširja tudi na voznike, pri čemer daje močan poudarek praktični podpori tistim za volanom. Usposabljanje se osredotoča na področja, kot so varnost, učinkovitost porabe goriva in vozne zmogljivosti, ter voznikom pomaga pri razvoju veščin, ki lahko izboljšajo vsakodnevno poslovanje podjetij in znižajo stroške. Akademija je zasnovana kot vir stalnega učenja, ki raste z vozniki skozi celotno njihovo kariero.

SREČANJE PREVOZNIŠKIH DRUŽIN IN PREVOZNIŠKIH PODJETIJ SLOVENIJE 2026



Sobota, 12. september 2026, od 10. ure dalje na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani

Dostavniki srednjega

Letos smo se v uredništvu, skupaj z našima partnerjema, revijo Mehanik in voznik ter televizijsko oddajo Volan, zopet lotili velikega primerjalnega testa. Tokrat smo pod lupo vzeli tovarne dostavnike srednjega razreda in ob bok postavili šest modelov.

TEKST Boštjan Paušer | **FOTO** Anže Jereb, Gašper Miš



razreda



Segment srednje velikih dostavnikov v Sloveniji sodi med pomembnejše. Lani je bilo v tej kategoriji prvič registriranih nekaj manj kot dva tisoč novih vozil, kar predstavlja 28 odstotkov celotnega trga dostavnikov, predlani pa je bilo še štiristo vozil več in slaba dva odstotka večji delež. V obeh zadnjih dveh letih je bil vodilni v tem segmentu, in to z velikim naskokom, Ford. Ker z več kot 97-odstotnim deležem pri pogonu še vedno prevladujejo motorji z notranjim zgorevanjem, smo se odločili, da v tokratni izbor še ne bomo vključili električnih vozil, več o njih pa lahko preberete v posebnem okvirju.



FORD TRANSIT CUSTOM

Transit Custom je, skupaj z Volkswagenovim Transporterjem, s katerim si delita osnovo, najnovejši od vseh modelov na trgu v tem segmentu – letos minevajo tri leta, odkar je prvič zapeljal na ceste. Gre za povsem novo vozilo, novo podvozje ima prvo os pomaknjeno bolj naprej, s čimer se je povečal prostor v potniški kabini, zadnja kolesa pa so posamično vpeta, kar oboje močno izboljšuje vozne lastnosti in udobje.

Z že omenjenim pomikom prve osi je postala prostornejša vozniška kabina – voznik ima predvsem občutno več prostora za noge. Naprej je pomaknjena celotna armaturna plošča, vozniški sedež pa nameščen nižje, s čimer nudi več možnosti nastavljanja. Pod v kabini je po celotni širini raven, brez dvignjenega tunela na sredini. Analogne merilnike nadomešča digitalni LCD-zaslon, osrednji zaslon infotainment sistema je postal večji diagonale 13 palcev in je serijski v vseh izvedbah. Zelo dober je nov volan s prirezanim spodnjim in zgornjim delom, s čimer je še olajšano vstopanje v vozilo ter povečana vidljivost na merilnike. Inovativna rešitev je namestitev sopotnikove zračne blazine v strop kabine nad vetrobransko steklo, s čimer se je v armaturni plošči sprostil prostor za dodaten zelo globok predal, v katerem je prostora tudi za dokumente velikosti A4. Tovorni prostor je nižji, opremljen z največjimi bočnimi drsnimi vrati v razredu z odprtino 1.030 × 1.301 milimetrov, ki so opcijsko lahko opremljena z električnim pogonom. Poleg izboljšane dostopa v tovorni prostor je tu še nova zmogljiva LED-osvetlitev, z možnostjo prižiga dodatne LED-svetilke na zadnjem delu za osvetlitev okolice naklada. V notranjosti so že predpripravljena mesta za vgradnjo dodatne opreme ali nadgradnje, obrtnikom in servisnim ekipam pa je, pri električni in hibridni izvedbi, lahko opcijsko na voljo tudi električni priključek za napajanje delovnega orodja, ki ga potrebujejo pri svojem delu. Volumen tovornega prostora pri osnovni izvedbi L1H1



znaša 5,8 kubičnega metra, s podaljšano izvedbo L2 je ob pomoči odprtine v steni moč prevažati predmete do dolžine 3,45 metra, medtem ko je največja možna nosilnost do 1.320 kilogramov.



Nejc Štremfelj:
»Ford ponuja širok izbor različnih pogonov od dizla in elektrike do priključnega hibrida.«





MERCEDES-BENZ VITO

Vito je že več kot 25 let vsestranski igralec med srednje velikimi dostavnimi vozili z največjo dovoljeno maso med 2,8 in 3,2 tone. Kot edini model v svojem razredu je na voljo v treh dolžinah, z dvema medosnima razdaljama. S to raznolikostjo izpolnjuje tudi zahteve različnih uporabnikov – od trgovcev, terenskih vzdrževalnih in servisnih služb do specialnih vozil.

Zdaj lahko tudi komercialni kupci v segmentu srednje velikih dostavnih vozil izkoristijo sodobno digitalno povezljivost, vključno s širokim naborom digitalnih dodatkov, ki dodatno povečajo udobje. Intuitivni zaslon in koncept upravljanja MBUX ponuja novo zasnovo armature z 10,25-palčnim (26-centimetrskim) zaslonom na dotik in novim volanom s krmilnimi površinami na dotik, ki je opcijsko lahko tudi ogrevan. V novi instrumentni plošči je med merilnikom hitrosti in vrtljajev 5,5-palčni barvni zaslon. Prikazuje vse pomembne informacije, poleg tega je v meniju mogoče izbrati radio, opcijsko navigacijo, medije, telefon, asistenčne sisteme, nastavitve vozila in servis. Armatura plošča ima med drugim spremenjene še zračne reže, opremljena pa je lahko z odlagalnim mestom za mobilni telefon, opremljenim tudi z indukcijskim polnjenjem.

Poleg tega nova srednje velika dostavna vozila pridobivajo točke tudi z novo zasnovo zunanosti in notranosti, novimi in razširjenimi asistenčnimi sistemi ter funkcijami za udobje, kot so električna prtljažna vrata EASY-PACK, matričnimi LED-žarometi MULTIBEAM, ki s po 84 individualno krmiljenimi LED-diodami omogočajo izjemno hitro in natančno prilagajanje žarometov trenutni prometni situaciji, za kar si zaslužijo velike pohvale.

Kljub občutku skromnih zunanjih dimenzij pozitivno preseneti s prostornostjo tovornega



Boštjan Paušer:
»Vito izstopa z visoko kakovostjo materialov in udobjem ter odličnimi LED-žarometi.«

dela. Vito med vsemi vozili na testu izstopa s kakovostjo uporabljenih materialov, končno obdelavo pa tudi samim počutjem med vožnjo, kar pa se žal pozna pri ceni vozila.





OPEL VIVARO

Vivaro ima, tako kot modeli Opelovih avtomobilov, značilno prednjo masko znamke imenovano Opel Vizor, ki se vizualno nadaljuje v opsijske LED-žaromete. Vozniku olajša delo s skupno 18 najsodobnejšimi asistenčnimi sistemi, da postane vsaka vožnja varnejša in prijetnejša. Z največjo dovoljeno maso od 2,8 do 3,1 tone je Vivaro zasnovan za delo v mestnih središčih in ponuja vse prednosti dostavnega vozila, skupaj s funkcionalnostjo in nosilnostjo, ki jo pričakujejo profesionalni uporabniki. To kompaktno vozilo združuje okretnost z odlično nosilnostjo do 1.363 kilogramov, zaradi česar je idealno za vse naloge v mestnih središčih, višina pod 1,9 metra mu zagotavlja vstop tudi na parkirišča in v garaže z omejitvami višine. Kokpit pozdravlja voznika in potnika z ergonomijo, udobjem in slogom, podobnim osebnim vozilom. Novi infotainment in navigacijski sistem z digitalnim 10-palčnim barvnim zaslonom in 10-palčnim barvnim zaslonom na dotik nad sredinsko konzolo, prvič v Opelovih lahkih gospodarskih vozilih, temeljita na tehnologiji Snapdragon Cockpit in platformah Auto Connectivity podjetja Qualcomm Technologies, ki med drugim omogočajo najsodobnejšo grafiko, večpredstavnost, in povezljivost, kot so Wi-Fi, Bluetooth in 4G. Poleg tega je bil povečan prostor okoli armaturne plošče in osrednje konzole, kar olajša shranjevanje vsakdanjih predmetov. Izbirati je moč med dvema vrstama pogona, poleg klasičnih motorjev z notranjim zgorevanjem je tu prav tako druga generacija baterijsko električnega pogona z dosegom do 350 kilometrov. Njegov elektromotor z močjo 100 kilovatov in navorom 260 Nm skrbi za gladko pospeševanje in udobje vožnje, podobno kot v avtomobilu, ergonomsko zasnovana kabina pa ponuja intuitivno in prijetno delovno okolje.



Janko Zrim:
»Opel Vivaro
ponuja največjo
nosilnost med
testiranimi
dostavniki.«





PEUGEOT EXPERT

Tudi drugi predstavnik iz skupine Stellantis je pred časom prejel posodobitev armaturne plošče z izboljšanim infotainment sistemom. Za razliko od dostavnikov majhnega segmenta se srednji modeli različnih znamk skupine Stellantis med seboj razlikujejo veliko manj – predvsem gre za oblikovne razlike prednjega odbijača in maske, v notranjosti pa, razen logotipa, večjih razlik ni. Enako velja tudi za tovorni prostor in njegove dimenzije, ki so enake kot pri prej opisanem Oplu Vivaro, zato se v nadaljevanju osredotočamo še na tehnično plat teh vozil.

Tako tudi Expert temelji na modularni platformi EMP2 in združuje kompaktne zunanje mere z največjo nosilnostjo, ki je v tem segmentu zelo pomembna. Stellantisovi modeli srednjega razreda so ob prihodu na trg ponujali tudi krajšo dolžinsko različico (ki se je uradno imenovala Compact ali L1 in je merila le 4,61 metra), a so jo pred časom zaradi premajhnega povpraševanja umaknili iz ponudbe, saj večina kupcev v tem segmentu raje poseže po srednji dolžini. Sedaj sta na voljo dve dolžini: L2 (standardna) dolžina 4,96 metra in L3 (dolga) dolžina 5,31 metra.

Poleg električne različice je v srednje velikih dostavniki skupine Stellantis na voljo tudi izbira dveh dizelskih motorjev – vstopni je 1,5-litrski BlueHDi s 120 konjskimi močmi, medtem ko je pri močnejšem pred kratkim prišlo do spremembe – legendarni 2,0-litrski motor (2.0 BlueHDi) je zamenjal novi 2,2-litrski štirivaljnik. Tega so prevzeli iz večjih dostavnikov (kot je Peugeot Boxer), vendar je bil prilagojen za manjše platforme in strožje emisijske standarde Euro 6e. Njegov glavni namen je zagotoviti večji navor pri nižjih obratih in boljšo vzdržljivost pri polnih obremenitvah. V srednjem segmentu je na voljo z dvema močema s 150 in 180 konjskimi močmi. Skupaj z novim motorjem prihaja tudi nov osemstopenjski samodejni menjalnik, ki si ga modeli prav tako delijo z večjimi brati iz skupine.



Marko Krautberger:
»Ponudbo dveh dizelskih motorjev dopolnjuje električna različica z dosegom do 350 kilometrov.«





RENAULT TRAFIC

Čeprav se Trafic v svoji tretji generaciji, ki je na trg prišla leta 2014, močno naslanja na drugo generacijo, ki sega v leto 2001, pa Renault pusti zelo pozitiven vtis, saj je udobje za voznika v kabini na zelo visoki ravni, prav tako je odlična preglednost, edini pa ponuja tudi praktično ogledalo v sopotniškem senčniku, ki močno odpravlja mrtvi kot na desnem boku.

Zunanost Trafica sledi Renaultovemu oblikovalskemu trendu s spremenjenim motornim pokrovom in bolj pokončno prednjo masko, ki je dobila kromirane lamele. Novi so prednji žarometi, ki svetijo s pomočjo LED-diod. Še bolj opazna je oblikovna prenova v notranjosti, kjer so Traficu namenili novo armaturno ploščo. Ta prinaša spremenjene prezračevalne reže, več odlagalnih površin, nov volanski obroč, nove materiale in barve. Na njeni sredini izstopa velik 20-centimetrski zaslon multimedijske naprave Easy Link z navigacijo in povezljivostjo z aplikacijama Android Auto in Apple CarPlay, dopolnjeno s praktičnim indukcijskim polnjenjem za mobilni telefon. Ker odlagalnih mest ni nikoli preveč, jih Renault nudi kar 86 litrov, vključno z šestlitrskim predalom pred sopotniškim sedežem. Na voljo je s tremi dvoliterskimi dizelskimi motorji: dCi 110 (z ročnim menjalnikom), dCi 150 (z ročnim menjalnikom), ki je ob zadnji prenovi pridobil za 3,7 kilovata (5 KM) moči, in motor dCi 170 (s samodejnim menjalnikom EDC z dvema sklopama). Električni pogon bo konec letošnjega leta na voljo s povsem novim modelom Trafic E-Tech, a bo tudi dizelska izvedba še nekaj časa ostala v ponudbi.

Aktualni Trafic je za 22 centimetrov daljši od predhodnika, ta dodatek je omogočil postavitev treh palet v tovarni del, kar je občutna razlika. Za doplačilo je na voljo tudi reža v desnem sprednjem delu tovarnega prostora, ki se odpre v potniški prostor, pod sedalni del sovoznikovega sedeža za prevoz daljših predmetov, denimo palic, cevi ali česa podobnega, saj osnovno dolžino tovarnega dela, ki znaša 2,54 metra, lahko povečamo na dobre 3 metre.



Gašper Miš:
»Dober sedežni položaj, preglednost in najprostornejši tovarni prostor so Renaultove vrline.«





VOLKSWAGEN TRANSPORTER

Transporter je v svoji sedmi generaciji dimenzijsko zrastel – dolg je 5.050 milimetrov (dodatnih 146 milimetrov v primerjavi s predhodnim modelom T6.1). Njegova medosna razdalja je bila podaljšana za 97 milimetrov na 3.100 milimetrov, opsijsko je na voljo tudi medosna razdalja podaljšana za 400 milimetrov (skupna dolžina: 5.450 milimetrov). Zunanja širina Transporterja je z 2.032 milimetri večja za 128 milimetrov v primerjavi s svojimi predhodniki. Dolžina tovornega prostora na tleh Transporterja z običajno medosno razdaljo je 2.602 milimetrov – to je dodatnih 61 milimetrov, s podaljšano medosno razdaljo se dolžina tovornega prostora poveča na 3.002 milimetrov. Ob povečanih dimenzijah se je povečala tudi prostornina.

Volkswagen je razširil paket standardne opreme za nove modele Transporterja v primerjavi s predhodniki. Sedaj so serijski LED-žarometi, zadnje luči v LED-izvedbi, elektronska parkirna zavora s funkcijo Auto Hold, 12-palčni digitalni instrumenti (Digital Cockpit), infotainment sistem (vključno z radijem DAB+, Apple CarPlay, Android Auto, spletnimi storitvami in 13-palčni zaslon na dotik), večfunkcijski volan, sistem za zagon vozila brez ključa, senzor za dež, asistent za vožni pas, samodejno zaviranje v sili in dinamični prikaz prometnih znakov.

Vozniška izkušnja je, podobno kot pri Fordu, s katerim si delita osnovo, zelo dobra. Transporter ponuja zelo natančno krmiljenje in izvrstno zvočno izolacijo ter dobro usklajen pogonski sklop.

Pogonska ponudba, poleg najbolj priljubljenega dvolitrskega dizelskega motorja, vključuje tudi priključnega hibrida ter povsem električno različico. Dizelski motorji so na voljo s sprednjim in štirikolesnim pogonom, pri električnih pa je v osnovi pogon na zadnja kolesa, na voljo pa je tudi že opsijski štirikolesni pogon.



Anže Jereb:

»Vzvratna ogledala z ločenim širokokotnim ogledalom ponujajo dobro preglednost.«



TEHNIČNI PODATKI

	Ford Transit Custom	Mercedes-Benz Vito	Opel Vivaro	Peugeot Expert	Renault Trafic	Volkswagen Transporter
Pogon	Dizel / elektrika / hibrid	Dizel / elektrika	Dizel / elektrika	Dizel / elektrika	Dizel	Dizel / elektrika / hibrid
4×4 pogon	Da	Da	Ne	Ne	Ne	Da
Največja moč, dizel (KM)	110 / 150 / 170	102 / 136 / 163 / 190	120 / 150 / 180	120 / 150 / 180	110 / 150 / 170	110 / 150 / 170
Največja moč, elektrika (kW)	100 / 160 / 210	85	100	100	/	100 / 160 / 210
Menjalnik	Ročni / samodejni	Ročni / samodejni	Ročni / samodejni	Ročni / samodejni	Ročni / samodejni	Ročni / samodejni
Tovorni prostor	kratek/dolgi	kompakten / dolgi / podaljšani	kratek/dolgi	kratek/dolgi	kratek/dolgi	kratek/dolgi
Dolžina (mm)	2.602 / 3.002	2.045 / 2.290 / 2.520	2.512 / 2.862	2.512 / 2.862	2.537 / 2.937	2.602 / 3.002
Odprtina za dolge tovore (mm)	+448	+541	+1.164	+1.164	+1.213	+448
Širina (mm)	1.777	1.685	1.628	1.628	1.662	1.777
Višina (mm)	1.425 / 1.427	1.391	1.397	1.397	1.387	1.316
Prostornina (m³)	5,2 / 6,0	5,5 / 6,0 / 6,6	5,3 / 6,6	5,3 / 6,6	5,8 / 7,75	5,2 / 6,0
Največja dovoljena masa (kg)	2.825–3.225	2.800–3.200	2.830–3.100	3.030–3.100	3.010–3.070	2.800–3.025
Nosilnost (kg)	552–1.330	1.163–1.213	709–1.363	909–1.252	1.066–1.109	752–1.068
Začetna cena z DDV (EUR)*	36.140	41.108	27.500	27.900	34.757	37.249

* Objavljene so začetne cene osnovnih modelov z dizelskim motorjem, brez komercialnih popustov in z vključenim DDV.

Klimatski sistemi močno razočarajo

Ena izmed velikih zamer tokratnega primerjalnega testa leti na klimatske sisteme tovornih dostavnikov. Ker uporabniki teh vozil v njih pogosto preživijo večino svojega delovnega dne, sta prijetno počutje in dobra klima v kabini še kako pomembna faktorja. Žal ugotavljamo, da so proizvajalci na tej točki padli na testu. Močno pihanje prezračevalnega sistema, ki povzroča bolečine v vratu ter glavi in slabo splošno počutje, so rezultat slabega krmilnega sistema klimatske naprave. Pri vozilih se dogaja, da tudi ko voznik nastavi stopnjo ventilatorja na 0, iz prezračevalnih rež še vedno piha, usmerjanje zraka iz rež je pogosto močno omejeno in ali piha v voznika ali pa v morebitne sopotnike oziroma se zračni tok odbija od predelne stene in zopet usmeri proti vozniku. Tudi vzdrževanje nastavljene temperature pri samodejnih klimatskih napravah ne deluje vedno natančno in se tako lahko zgodi da vas bo pri enaki nastavitvi nenadoma v kabini zeblo, ali pa postalo vroče. Z vidika udobja in zdravja voznika je to velik minus.



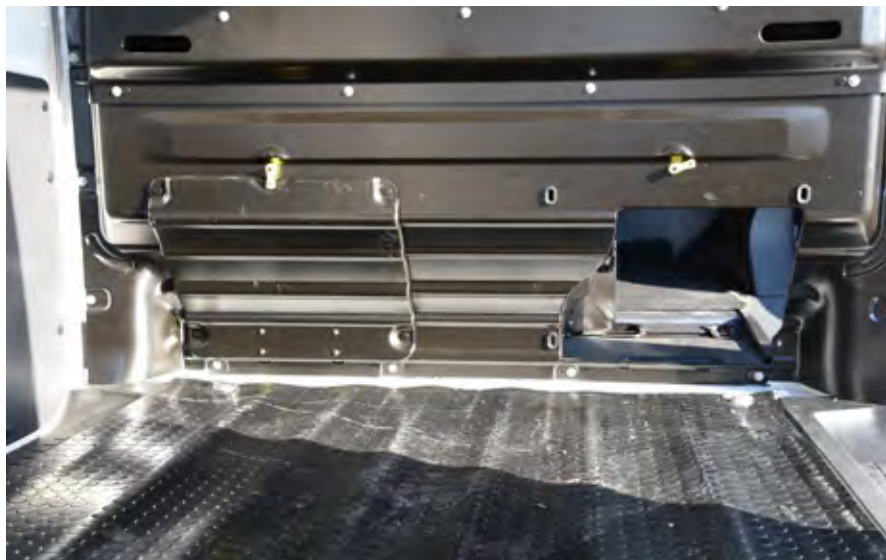
Samodejni menjalniki razbremenijo voznika in povečajo udobje vožnje.

Preveč in premalo kamer

Druga zamera leti bolj Evropski uniji kot samim proizvajalcem dostavnikov – ob vse več motečih asistenčnih sistemih, ki so obvezni v novih vozilih danes, se nam zdi absolutno nesprejemljivo, da morajo biti vozila opremljena s kamero, ki spremlja voznikovo pozornost, ter drugo, ki spremlja prometne znake, medtem ko kamera za vzvratno vožnjo ni na seznamu obvezne opreme, po drugi strani pa je ta obvezna v tovornih vozilih – vlačilcih, kjer voznik na njej spremlja podvozje zadaj pripete prikolice.

Tovorne različice, brez stranskih in zadnjih stekel imajo namreč močno omejeno preglednost s posledično dokaj velikimi mrtvimi koti in predvsem pri mestni vožnji, kjer se bodo tovrstni srednje veliki dostavniki verjetno gibali največ, bi vzvratna kamera močno tako povečala varnost kot tudi olajšala voznikovo delo.

Le pri zastopniku za znamko Mercedes so se odločili in vzvratno kamero vključili v deželno opremo modela Vito, pri Fordu pa jo v serijsko opremo dodajajo z modelskim letom 2027. Najmanj boste za vzvratno kamero sicer doplačali pri Renaultu (270 evrov, v primeru samodejnega menjalnika pa bo ta serijska).



Odprtine za dolge tovore v predelni steni močno povečajo praktičnost in varnost prevoza dolgih predmetov.



Poleg daljše življenjske dobe LED žarometi nudijo boljšo svetilnost in povečujejo varnost pri nočni vožnji.

HIBRIDNI POGON

Ford in Volkswagen sta na voljo tudi kot priključna hibrida PHEV. Večino moči zagotavlja 2,5-litrski bencinski agregat, ki ga je Ford že uporabil v nekaterih svojih drugih modelih. V različici z oznako PHEV mu pomaga še elektromotor, ki svojo energijo črpa iz relativno majhne baterije s kapaciteto le 11,8 kWh. Sicer je v hladnih dneh električni doseg le okoli 30 kilometrov in še kakšnih deset več, ko so temperature višje, a tudi ko se baterija izprazni, celoten sklop še vedno deluje hibridno. Sicer to pomeni, da se prav daleč na elektriko seveda ne boste več peljali, bo pa elektromotor še vedno zagotavljal moč in navor, speljevanja bodo 'električna' in tudi poraba se ne bo dvignila do nerazumnih vrednosti. Pogonski sklop je povezan z brezstopenjskim samodejnim menjalnikom, a bencinski motor skoraj nikoli ni preglasen, ker mu pomaga elektrika in so motorni vrtljaji večinoma lahko precej nizko, pa je moči že dovolj. Skupna sistemska moč je kar 170 kilovatov oziroma 232 konjskih, zato ga ne utrudijo niti daljši klanci ali veliko tovora. V tem pogledu je ta kombinacija uporabniško najboljša, bolj tiha in mirna od dizelskega motorja ter z večjim dosegom bolj uporabna od električne različice. Zamera gre le počasnemu polnilniku, ki baterije ne zmore polniti z več kot 3,6 kilovati moči.

ELEKTRIČNI POGONI

Dostavniki se pogosto gibljejo po mestih in uporabljajo za krajše dnevne vožnje, kjer je načrtovanje poti lažje, pa tudi izgradnja lastne polnilne infrastrukture je cenejša oziroma je moč uporabljati tudi javne polnilnice. Lani je bilo tako prvič registriranih 181 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 dobrima 2,6-odstotkoma še vedno zelo skromen. Največ registriranih je bilo znamke Toyota, ki ji tesno sledi Citroën, tretji po tržnem deležu pa je bil Ford. Če pogledamo, kako je z deleži alternativnih pogonov v Evropi, so številke sicer občutno večje, a zaključek je tudi tu jasn – še vedno krepko prevladuje dizel. Delež električnih dostavnikov je lani znašal 11,2 odstotka.





France Tkalčič je bil zaposlen kot poklicni voznik in pred 39 leti sta se skupaj z ženo Edico odločila, da bosta šla na svoje. Začela sta z rabljenim prekucnikom Mercedes-Benz Kurzhauberjem, a že leta 1992 sta se podala v mednarodni transport. Za začetek sta iz Nemčije uvozila dva rabljena Mercedes-Benzova serije SK z okoli pol milijona prevoženih kilometrov. Do leta 1996 so v podjetju imeli že pet tovornjakov in v tem času zaslužili toliko, da so lahko investirali v nov tovornjak. To je bil Mercedes-Benzov novinec,

V prevozniskem podjetju je nemogoče hkrati slikati vse tovornjake, zato je fotografija malce starejšega datuma (Foto T. Tkalčič Vrščaj)

Actros. In od takrat vsako leto kupijo enega do tri nove ter ohranjajo floto okoli dvajsetih vozil.

Družinsko podjetje

West transport vodijo člani družine Tkalčič. Mati Edica je lastnica in prokuristka, hči Tanja (Tkalčič Vrščaj) je direktorica, sin Erik pa vodja servisa in prokurist. Za družinsko podjetje je značilno, da imajo malo zaposlenih v administraciji in tudi pri West transportu je tako. Vsa logistična dela poleg direktorice opravi še sodelavec in sodelavka

Več kot 30 let z roko v roki

Pri Mercedes-Benzu je na področju gospodarskih vozil leto 2026 jubilejno. Mineva 130 let, odkar so izdelali prvo tovorno vozilo, poleg tega pa slavi obletnico njihov paradni konj, Actros.

Z Autocommerca, uradnega zastopnika te znamke pri nas, so nas napotili v Kanižarico, kjer smo obiskali predstavnike podjetja West transport. Pri njih že od začetka delovanja vozijo izključno s tovornjaki Mercedes-Benz, ki jih tudi sami vzdržujejo.

TEKST Emil Šterbenk | FOTO Emil Šterbenk



v logistiki, poleg tega imajo še administrativno sodelavko v servisu.

Actros je zastavonoša razvoja

Prvi Actrosi, ki so jih kupili, so imeli menjalnike EPS, ki so bili znanilci avtomatizacije. Z vsako generacijo so pri Mercedes-Benzu izboljševali motorje, menjalnike in celotne pogonske sklope, da ne govorimo o asistenčnih sistemih in povezovanju tovornjakov v sisteme prevoznških podjetij in logistične mreže. Z vsako generacijo so dvigali letvico



Pobudnik in ustanovitelj podjetja West transport, France Tkalčič, je na pot prevoznštva stopil s tem Kurzhauberjem (Arhiv West transport).

Pri West transportu prisegajo na Actrose in vozni park redno posodabljaajo; ta je že tretji Actros ProCabin.



za celoten transportni sektor. Uporabnikom so pri tovarnjakih najpomembnejše lastnosti zanesljivost, ekonomičnost, razvejana servisna mreža, udobje za voznika, ne nazadnje pa je pomembno tudi ohranjanje vrednosti. In pri West transportu pravijo, da jim Actros vse to zagotavlja. Tovarnjaki s trikrako zvezdo za West Transport niso zgolj prevozno sredstvo. So vsakodnevni partner, ki omogoča izpolnjevanje obljub strankam – pravočasno, varno in brez kompromisov. Vsi v transportnem sektorju pazijo na stroške in veliko pozornosti namenjaajo porabi goriva. Pri West transportu potrjujejo, da se je v treh desetletjih poraba goriva pošteno znižala. V primerjavi s prvimi SK-ji Actros zanje generacije porabi 20 do 25



V okviru družinskega podjetja deluje servis, v katerem tovarna vozila popravljajo tudi za zunanje stranke in so pooblašeni serviser za Schmitz.

JASNA IN ENOSTAVNA STRATEGIJA

Direktorica Tanja Tkalič Vrščaj jedrnat predstavi strategijo podjetja: »Že več kot 30 let zagotavljamo kakovostne in zanesljive transportne in druge spremljevalne storitve. Sledimo najvišjim standardom na vseh področjih poslovanja – tako v odnosu do uporabnikov naših storitev kot tudi z



odgovornostjo do zaposlenih in okolja. Zavedamo se, da je stalen razvoj ključnega pomena, zato neprestano obnavljamo vozni park ter vlagamo v razvoj storitev v skladu z najsodobnejšimi svetovnimi trendi. To bomo z uigrano ekipo in jasno zastavljenimi cilji nadaljevali tudi v prihodnje in si prizadevali ohraniti položaj enega vodilnih, zupanja vrednih slovenskih podjetij na področju transporta in logistike.«

SERVIS ZA TOVARNJAKE IN PRIKLOPNA VOZILA

»Ko sta mama in oče začela s prevozništvom, si dragega servisiranja nista mogla privoščiti. Preden sta šla na svoje, je bil oče poklicni voznik in je marsikaj pri tovarnjaku znal postoriti sam. Tako je takoj začel z vzdrževanjem svojega vozila. Z rastjo podjetja se je število tovarnjakov večalo, prav tako pa obseg lastnega vzdrževanja. Leta 2005 smo se preselili v poslovno cono Kanižarica, kjer smo zgradili tudi servisni objekt z delavnicami in pralnico tovarnjakov z namenom, da bi avtomehanične storitve ponudili tudi drugim.



Pri tem smo bili uspešni in sedaj je obseg dela za zunanje naročnike večji kot za lastno vzdrževanje. Nismo pooblašeni servis za tovarnjake, smo pa po-

oblašeni za priklopna vozila Schmitz. Tukaj moram izpostaviti dobro sodelovanje z Autocommercem, saj se naši avtomehaniki tam dodatno usposabljaajo, poleg tega pa nam vedno nudijo strokovno podporo,« o servisu pove Erik Tkalič.

odstotkov manj goriva. A težko govorijo v absolutnih številkah, saj na porabo goriva vpliva vrsta faktorjev – od teže tovora, reliefa, in voznika do letnega časa, vremenskih razmer in še česa.

Po izkušnjah Erika Tkalčiča je servisni interval 100.000 kilometrov optimalen – tako z vidika vzdrževanja vozila kot njegovega boljšega izkoristka, ker je za vzdrževanje potrebno relativno malo časa. Posebej poudari, da jim rezervne dele dostavljajo pravočasno, a v primeru rednega vzdrževanja jih imajo na zalogi. Za podjetje West transport Actros ni samo vozilo. Je partner, s katerim so rastle. In prav zato ostaja njihova prva izbira – saj predstavlja natanko tisto, kar tudi sami živijo: zanesljivost, kakovost in stalni napredek.

Skrb za vozila, zaposlene in opremo

V manjših prevoznikih podjetjih so odnosi dosti bolj osebni kot v večjih. Navadno so tudi bolj pazljivi glede vozil in opreme. Ko zaposlijo novega voznika,

PRVI ACTROS – VEČ KOT ZGOLJ INVESTICIJA V NOVO VOZILO

»Nakup prvega Mercedes-Benz Actrosa je bil za nas veliko več kot zgolj investicija v novo vozilo. Ta trenutek še danes nosimo v lepem spominu. Ko je pripeljal na dvorišče, smo ga vsi občudovali z neizmernim navdušenjem. Bil je simbol, da smo s trdim delom, poštenim odnosom do strank in vztrajnostjo prišli do tega pomembnega mejnika. Šlo je za mešanico veselja, ponosa in zadovoljstva – tega občutka še danes ne znam celovito opisati,« o prvem novem tovornjaku podjetja West transport pove Edica Tkalčič.



Vodstvo podjetja West transport sestavljajo člani družine Tkalčič (od leve) Erik, Edica in Tanja (Tkalčič Vrščaj), ki se dobro dopolnjujejo.

gre najprej na preizkusno vožnjo z vodjem delavnice, nato pa še vsaj mesec vozi ob spremljavi izkušenega voznika, ki ga seznani z relacijami, postajališči in kupci. Zavedajo se, da je voznik ambasador podjetja. Ko kupijo nov tovornjak, jim pri Autocommercu nudijo vso strokovno podporo – voznik dobi inštruktorja, svetovalci pa pomagajo pri vseh začetnih težavah pri tehničnih novostih in vključevanju novega vozila v floto.

Ko tradicija prehaja iz roda v rod

»Zgodba West transporta se ne meri le v letih poslovanja ali prevoženih kilometrih, temveč predvsem v ljudeh, ki jo soustvarjajo. V podjetju z rami ob rami sodelujeta dve generaciji družine – ena s svojimi bogatimi izkušnjami, druga s svežimi idejami, novimi znanji in pogledom v prihodnost. A skupni cilj je nespremenjen že skoraj 40 let: pošten odnos do dela, spoštovanje dogovorov in odgovornost do zaposlenih ter poslovnih partnerjev. Eden izmed pomembnih partnerjev je vsekakor Mercedes-Benz Trucks, ki smo mu zvesti že skoraj 40 let in tako zanesljiv partner želimo ostati tudi prihodnjim generacijam svojih naročnikov in zaposlenih,« naš pogovor zaključí Edica Tkalčič.

RAZLIKA JE OČITNA

Z Actrosi pa niso zadovoljni samo v vodstvu podjetja, ampak jih pohvalijo tudi vozniki. Goran Šuvak, ki od začetka januarja vozi njihovega najnovejšega Actrosa, je takole strnil svoje vtise: »Po novem letu sem začel voziti nov Actros ProCabin. Pred njim sem bil skoraj osem let za volanom Actrosa MP3 in z njim zgolj ob rednem servisnem vzdrževanju brez okvar prevozil 1,2 milijona kilometrov. Bil sem prijetno presenečen, saj sem bil že s predhodnikom zelo zadovoljen. Tukaj pa so udobje v kabini znova izboljšali. Najbolj pa mi ugaja zelo nizka raven hrupa – tako zaradi bolj aerodinamične oblike kot zara-



di boljše izolacije. Pohvaliti moram še menjalnik, ki deluje neopazno. Včasih opazim le, da se vsakih nekaj sekund znižajo motorni vrtljaji – še zlasti ob bolj blagem pospeševanju. Napredek je tudi pri lučeh, katerih svetilnost je boljša kot pri prejšnjih modelih. Z vseh vidikov gre za opazen korak naprej.«



Zvonko Bračko – Zvone je pol delovne dobe vozil službena Audija 8 Quattro, sam pa se vozi z Mercedes-Benzom razreda E.

Mojster za vse

Pred slabim letom dni je bil gost v rubriki Zgodbe iz kabine Jure Bračko. Povedal je, da je glavni krivec za njegovo odločitev za poklic voznika oče, ki je bil njegov vzornik. Jureta sem prosil za kontakt in naš tokratni sogovornik je Zvonko Bračko – Zvone, upokojenec, ki je v življenju poleg vozniške službe počel še marsikaj – bil je trgovec, komercialist in gostinec – a od volana se nikoli ni ločil.

TEKST Emil Šterbenk | **FOTO** Arhiv Z. Bračko, E. Šterbenk

Zvone šteje 69 let, ki pa mu jih nikakor ne bi prisodil. Čeprav je upokojen, vzdržuje kodo 95 in večkrat pogodbeno odpelje kakšno vožnjo z avtobusom ali s tovornjakom. Poleg tega je aktiven v različnih društvih. Zaradi njegovih številnih obveznostih sva termin za najino srečanje usklajevala več kot mesec dni. Ko sem ga poklical prvič, je povedal, da tisti teden ne more, naslednjič sem ga dobil v Bosni, kamor je peljal avtobus izletnikov, potem je bil z društvom kot potnik na izletu v Dolomitih ...

Za začetek trgovec

Po končani osnovni šoli se je Zvonko odločil za poklic trgovca in šolanje uspešno zaključil. Že

pred služenjem vojaškega roka se je zaposlil v mariborskem Ferromotu in o svoji prvi službi pove: »Delo mi je bilo všeč, saj je bilo raznoliko. Prodajali smo Audije, ob tem pa rezervne dele za Škodo, Zastavo in Tomosov program. Bili pa smo tudi generalni zastopnik za pnevmatike Michelin v Jugoslaviji. Ko so me poklicali v vojsko, sem si želel postati voznik (vozniško dovoljenje kategorije B sem že imel), a so me poslali v šolo za rezervne oficirje.«

Komercialist in (čisto slučajno še) voznik

Po odsluženem vojaškem roku se je vrnil v Ferromoto in ob delu vpisal ekonomsko srednjo šolo – komercialno smer. Tudi to je uspešno zaključil



Bil je vzornik svojemu sinu Juretu, ki ga je med počitnicami večkrat vzel s seboj na vožnjo (Jure ob Mercedes-Benzu 1935).



Skupina Špedtransovih voznikov, fotografiranih pred tovornjaki v Aziji.

in postal vodja oddelka avtokozmetike, kasneje pa začel delati v komerciali. Medtem je šel z enim izmed voznikov s tovornjakom v Avstrijo in ker mu je bilo to všeč, se je vpisal v avtošolo ter pridobil vozniško dovoljenje kategorije C. Menil je, da je to dovolj, a inštruktor ga je prepričal, da potrebuje še kategorijo E, saj drugače ni pravi voznik. Poslušal ga je in leta 1981 opravil še ta izpit. Kljub dobri in varni službi ga je mikala cesta in iskal je priložnost, da bi se zaposlil kot voznik. Leta 1983 so pri Špedtransu objavili razpis, s katerim so iskali 12 novih voznikov. Zvone se je prijavil in o tem pove: »Nisem si mislil, da mi bo uspelo. Voziško dovoljenje sem sicer imel, a nobenih praktičnih izkušenj, za 12 razpisanih delovnih mest pa se nas je prijavilo okoli 80.«

Tri leta bom vozil

»Ko so me sprejeli, sem ženi rekel, da bom vozil največ tri leta, da zaslužim nekaj denarja –

tiste čase so bili vozniki v primerjavi z drugimi poklici dobro plačani – in da se naužijem vožnje. Besede nisem držal, saj sem tam ostal skoraj devet let. Svojo kariero pri Špedtransu sem zaključil ob začetku osamosvojitvene vojne, ko sem na barikado zapeljal tovornjak, ki je bil na koncu svoje poti,« začne Zvonko pripoved o obdobju v tem prevozniskem podjetju.

Tiste čase v prevozniskih podjetjih tovornjaka novincu niso zaupali kar na lepe oči. Od začetka je moral voziti v paru z izkušenim voznikom.

Tudi pri Zvonku je bilo tako: »Na prvo vožnjo so me poslali s starim mačkom Rafaelom Grebencem in Mercedesom 1926 v Pirej. Čeprav je tovornjak imel dva diferenciala in je vozil po jeklenih vzmeteh, je bil presenetljivo udoben, le glasnejši od sedanjih je bil.«

Potem so ga dali na Mercedes-Benz 1926, ki je do takrat prevozil okoli milijon kilometrov in o njem je Zvonko povedal: »Ko sem speljal, sem čutil, da s sklopko ni vse v najlepšem redu. Tovornjak sem zapeljal v delavnico in avtomehaniki so bili mnenja, da ji nič ne manjka. Nisem popustil in menjalnik so odstranili ter videli, da obloge na eni strani lamele sploh ni več. Kasneje so ugotovili, da je šlo še za tovarniško vgrajeno lamelo. S tem tovornjakom so me po popravilu poslali v Timaševsk, v takratno SSSR. Na črnomorskem delu so bile ceste tako slabe, da smo v enem dnevu prevozili vsega 300, največ 400 kilometrov, največja težava pa je bilo pokanje vzmeti. Če je bil tovornjak polno naložen ali celo preložen, se je poraba goriva povzpela na 40 in več l/100 km.«

Skakač

Po prvih uspešnih vožnjah je postal skakač. V paru ali sam se je selil iz kabine v kabino Špedtransovih tovornjakov: »Najbolj neudoben tovornjak, ki sem ga vozil, je bil Iveco,



Zvone je pavze izkoristil za obrok, ki si ga je pripravil sam.



S tem Volvom podjetja Komel je honorarno odpeljal veliko voženj, največ na Dansko, Nizozemsko in Škotsko.



Zvone, fotografiran za volanom avtobusa Volvo Barbi, za katerega pravi, da je bil na prelomu tisočletja razred zase.

predhodnik TurboStara, s 320-konjskim motorjem, ki smo mu dali vzdevek Kostolomac, Nekajkrat pa sem peljal tudi starega Magirusa. Ko so prišli TurboStarji, so bili v primerjavi z njim prava poezija. Tako sodobni so bili za tisti čas, da so nas v Srbiji policisti ustavljali samo

zato, da so se povzpeli v kabino in si ogledali notranjost. Leta 1989 so mi zaupali čisto novega Mercedes-Benzja serije SK 1935, s katerim sem dobri dve leti vozil od vrat do vrat med Renaultovima tovarnoma med Novim mestom in Grand-Couronneom. Tovornjak je imel dve osi, (klasična) prikolica pa tri osi in je bil vrhunsko opremljen, saj je imel zavore ABS in menjalnik EPS. Tudi Itasova prikolica je že imela zavore ABS. To je bil ogromen napredek, zlasti pri vožnji v zimskih razmerah, ko je priklopnik ob pritisku na zavorni pedal ostal v smeri, kakor da vozi po tirih.«

Brez Bližnjega vzhoda ni šlo

»Nekateri naši vozniki so redno vozili na Bližnji vzhod, saj so bile vožnje tja dobro plačane, poleg tega pa se je dalo nekaj zaslužiti tudi z gorivom in s popravili ter s kakšno 'črno' furo,«

SREČANJA NEKDANJIH USLUŽBENCEV ŠPEDTRANSA

Zvonko je bil pred petimi leti pobudnik srečanja nekdanjih zaposlenih v Špedtransu in že v prvem poskusu se jih je zbralo 80. Na gasilski fotografiji so udeleženci četrtega srečanja na Sveti Trojici. Za letošnjega se je prijavilo že 180 udeležencev. Vsako leto se na zadnjo soboto avgusta dobijo drugje. Letos bo to 29. avgusta v Vidmu pri Ptujju – še je čas za prijavo.





Največ kilometrov je Zvone prevozil s to triosno Setro.

se Zvonko dotakne te teme in nadaljuje v eni sapi: »Sam sem bil tam doli trikrat; enkrat v Iranu in dvakrat v Iraku. Jugoslovanski potni list je bil povsod spoštovan, a vseeno nikoli nisi vedel, kako se bo pot končala. Navadno smo vozili v skupinah po trije do pet tovornjakov. V Iraku sem bil tudi v času vojne in ugotovil, da sem se takrat počutil varneje, saj smo imeli spremstvo. Ko pa vojne ni bilo, nikoli nisi vedel, kdo te bo ustavil in kaj ti bo storil.« Do konca svojega službovanja pri Špedtransu je Zvone prevozil vse evropske države z izjemo Portugalske. V več kot osmih letih je s tovornjaki različnih znamk prevažal vse mogoče tovore, a leta 1991 se je odločil, da zamenja panogo.

V gostinstvu se ne cedita med in mleko

Skupaj z ženo sta po osamosvojitvi Slovenije najela Špedtransovo menzo in tam delala štiri leta. Nato sta v najem vzela gostilno Horoskop na Studencih. To je bil



Na bencinski črpalki ga je v objektiv ob službenem Audiju 8 Quatro ujel Drago Mlakar – z njim sta iz Ljubljane peljala novi manjši službeni avto, Volkswagen Touran.

Rešitve za vse oblike transporta.



WIELTON

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



LEV

ZASTOPSTVO IN PRODAJA PRIKOLIC



Dvajset let je Zvone v službi nosil kravato – fotografiran s takratnim mariborskim županom Francem Kanglerjem (levo) na odprtju Kmetijske fakultete v Pivoli 2008.

velik gostinski objekt s 120 sedeži, kjer sta gostila številne poroke in praznovanja, skoraj vsako soboto pa so imeli tudi živo glasbo. »Ja, gostinstvo je težak kruh, za katerega najbolj delaš takrat, ko drugi uživajo prosti čas. Ker otroka nista kazala nobenega zanimanja za delo v tej panogi, sva se z ženo odločila iz nje oditi. Žena je ostala v gostilni, mene pa prijavila na Zavod za zaposlovanje, a že po nekaj mesecih so me pri VEMA avtu izbrali za poslovodjo. Po pol leta sem se resno poškodoval, a po okrevanju dobil mesto poslovodje v podjetju Dar narave in tam ostal več kot štiri leta.«

Vozniško dovoljenje za avtobus

»Že ko sem vozil tovornjak, sem gledal, da mi v vozniskem dovoljenju manjka žig za kategorijo D. Leta 1995 sem tako za vsak primer opravil še ta izpit. Ne boste verjeli, tri dni po izpitni vožnji sem kot drugi voznik peljal otroke v Pariz. Niti dan delovne dobe nisem bil nikjer uradno zaposlen kot voznik avtobusa, vedno sem vozil honorarno – po pogodbenem razmerju. Največ kilometrov (in tudi najraje) sem prevozil s trisosno Setro HDH 500. Tudi z njo sem bil po vsej Evropi, med drugim sem zahodno prišel do Gibraltarja, severno pa do Nordkappa.

Voznik limuzine

Leta 2000 mu je prijatelj Mile Počkaj predlagal, naj zamenja službo. Na mariborski univerzi so namreč iskali voznika službene limuzine, s katero so večinoma prevažali rektorja. Na tej funkciji je bil takrat prof. dr. Ludvik Toplak, ki je Zvonka zaposlil. Zvonko se malo zamislil in pove: »Največja sprememba zame je bila, da sem vsak dan na delo hodil v temni obleki, kravata pa je postala obvezni del moje garderobe. Nisem si mislil, da bom v tej službi vse do odhoda v pokoj. Celih 20 let sem ostal na univerzi. V tem obdobju se je po Toplaku

zamenjalo pet rektorjev in z vsemi sem se zelo dobro razumel. V dveh desetletjih sem 'zvozil' dva Audija 8. S prvim sem 720.000 kilometrov prevozil brez najmanjše okvare. Na servisu so menjali le olje, filtre, pnevmatike in vzdrževali zavore. Na volanskem mehanizmu, na primer, niso menjali niti enega samega končnika. Nič! Tudi drugi je enako dobro služil in njegov števec je ob koncu moje delovne dobe kazal 630.000 prevoženih kilometrov. Rektorje in druge pomembne uslužbence univerze sem prevažal po vsej Evropi, najdaljša pot pa me je peljala na Škotsko, v njihovo glavno mesto Glasgow, kar je zneslo okoli 4.500 kilometrov. Ker smo na univerzi imeli še druge avtomobile, sem med službovanjem tam prevozil več kot milijon in pol kilometrov. Ob tem sem odpeljal še veliko pogodbenih voženj z gospodarskimi vozili.«

Spremljala me je sreča

Zvone je preračunal, da je v svoji karieri prevozil okroglih pet milijonov kilometrov in na tej poti ni imel nobene nesreče. Takole je z menoj delil moje mnenje: »To vedno povem s strahom in s spoštovanjem obenem. Srečo sem imel! Velikokrat sem koga rešil iz nevarne situacije, tudi mene so reševali iz nevarnih situacij, saj vemo, da ni voznika, ki ne bi storil napake. Na vozilih, ki sem jih upravljal, sem naredil nekaj prask in tudi vzvratno ogledalo (eno) sem odlomil na tovornjaku, ko sva se na preozki cesti srečala dva prehitra voznika. K sreči pa nisem imel nobene resne nesreče. Se pa takoj neham pogovarjati, če mi prevoznik reče, naj zanj odpeljem kakšno vožnjo, ker še nisem imel nobene nesreče. Ta se lahko pripeti že na prvem križišču.«

Zvone, hvala za prijeten pogovor in še naprej srečno na vaših poteh. Vem, da boste še veliko prevozili, ker vam koda 95 velja še (najmanj) naslednja tri leta.



Zvone je na pragu sedemdesetih let (ki jih odlično skriva) še vedno navdušen voznik in odličen sogovornik.

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**





Novi Cool Liner

Podjetje Krone Trailer predstavlja z novo generacijo modela Cool Liner 2.0 dosledno izpopolnjeno različico svojega preverjenega hladilnega polpriklopnika. Poudarek je na podrobnih konstrukcijskih izboljšavah izolirane nadgradnje, dodatno povečani strukturni stabilnosti ter izboljšani tesnosti, vzdržljivosti in gospodarnosti – ob ohranjanju enako visoke stopnje prilagodljivosti pri transportu temperaturno nadzorovanega blaga.

TEKST Matej Jurgele | FOTO Krone

Nova generacija temelji na uveljavljenem konceptu Cool Liner, ki že zdaj predstavlja učinkovite in vsestranske rešitve za logistiko hlajenega blaga – vključno s popolnoma električnimi hladilnimi sistemi, večtemperaturno opremo in inteligentnimi telematskimi rešitvami. Cilj trenutnega razvoja je bil izboljšati ključne lastnosti vozila in dodatno optimizirati stroške skozi celoten življenjski cikel. »Pri novi generaciji Cool Linerja nismo stremeli k revoluciji, temveč smo se osredotočili na nadaljnji razvoj konstrukcijskih podrobnosti tam, kjer v vsakodnevni uporabi prinašajo največjo razliko,« pojasnjuje Frank Nordhoff, produktni strokovnjak za Cool Liner pri podjetju Krone. »Naš cilj je bil dodatno

povečati stabilnost, robustnost in ohranjanje vrednosti polpriklopnika, hkrati pa izboljšati stroškovno učinkovitost skozi celoten življenjski cikel. Rezultat je polpriklopnik, ki je v zahtevnem vsakdanu hladilnega transporta še zanesljivejši.«

Izolirana nadgradnja z optimizirano konstrukcijo

Bočne stene in streha so še naprej izdelane kot veliki paneli z uporabo odprtega postopka penjenja. Homogena struktura pene zagotavlja optimalno K-vrednost ter s tem stabilno temperaturno regulacijo skozi celotno življenjsko dobo vozila. Notranji sloj bočne stene je bil preoblikovan na prehodu proti strehi in v močno

obremenjenem območju stika s podom. To povečuje konstrukcijsko stabilnost, zlasti pri intenzivnem nakladanju in razkladanju. Prenovljen je bil tudi spodnji zaščitni rob nadgradnje. Optimiziran presek povečuje odpornost proti mehanskim poškodbam, ki jih povzročajo viličarji, hkrati pa izboljšuje zaščito pred vdorom vlage. Prilagojeni zunanji robni profili podpirajo izboljšan postopek lepljenja in prispevajo k dodatnemu povečanju celotne stabilnosti konstrukcije.

Konstrukcijsko ojačen zadnji okvir

V zadnjem delu vozila lokalno ojačeni konstrukcijski elementi in okrepljeni nosilci vratnih tečajev bistveno zmanjšujejo vršne obremenitve, predvsem v občutljivih vogalnih območjih. Novi plastični vložki izboljšujejo izolacijo in tesnjenje ter hkrati podpirajo talni profil zadnjega okvirja pri pogosti uporabi viličarjev.

Nova zasnova spodnjega vogalnega dela zadnjega okvirja omogoča trajno tesnjenje s stransko steno. Hkrati je bila konstrukcijsko odpravljena tesnilna fuga v mokrem območju poda. Rezultat sta večja dolgoročna tesnost in opazno boljše ohranjanje vrednosti polpriklpnika.

Nova zasnova poda

Pod je še naprej izdelan kot velik panel s postopkom brizganja in zaradi homogene strukture pene zagotavlja največjo nosilnost. Prenovljena zasnova prečnih nosilcev zmanjšuje obremenitve ter zagotavlja optimalno porazdelitev pene po celotni strukturi poda. Sendvična konstrukcija,

optimizirana glede strižnih napetosti, dodatno povečuje konstrukcijsko zmogljivost. Poleg popolnoma prenovljenega modula kraljevega čepa je za zahtevnejše aplikacije na voljo opsijsko ojačen sprednji del poda. Za intermodalni transport je na voljo modul Ro-Ro, ki občutno poveča trdnost v območju pritrditve na trajekt. Na novo zasnovani robni profili poda z visoko strukturno gostoto zmanjšuje tveganje vpijanja vlage in zagotavljajo dolgoročno vzdržljivost. Novo zasnovan kabelski kanal in sistem tesnjenja v območju vratu polpriklpnika omogočata tudi varno integracijo dodatnih kabelskih paketov.

Obsežna testiranja potrjujejo konstrukcijske izboljšave

Poleg obsežne analitične podpore so bile vse konstrukcijske izboljšave potrjene s številnimi preizkusi v lastnem testnem centru Krone v mestu Lingen. Tam je moral podrobno optimiziran hladilni polpriklpnik več mesecev dokazovati svojo vzdržljivost v zahtevnih testnih programih. Prvič je bil celoten polpriklpnik validiran na posebej zasnovanih preskusnih napravah, ki simulirajo širok spekter obremenitvenih profilov sodobnih testnih poligonov za tovorna vozila ter omogočajo primerjavo z referenčnimi vozili. Rezultat je hladilni polpriklpnik, ki dosledno nadgrajuje svoje preverjene prednosti na področju izolacijskih lastnosti, stabilnosti in vsestranskosti, pri čemer je bil dodatno optimiziran v ključnih tehničnih podrobnostih – za največjo učinkovitost v nacionalnem in mednarodnem hladilnem transportu.



Pod je še naprej izdelan kot velik panel s postopkom brizganja in zaradi homogene strukture pene zagotavlja največjo nosilnost. Prenovljena zasnova prečnih nosilcev zmanjšuje obremenitve ter zagotavlja optimalno porazdelitev pene po celotni strukturi poda.

Zakaj postaja upravljanje cestnin za prevoznike vse večji izziv?

Evropski sistemi cestninjenja se spreminjajo hitreje kot kadar koli prej. Po uvedbi novih pravil v številnih državah je bil 1. julij 2026 pomemben mejnik tudi za prevoznike, ki vozijo na Nizozemsko. Država je namreč ukinila sistem Eurovinjete za tovorna vozila ter uvedla kilometrsko cestninjenje za tovorna vozila nad 3,5 tone.

Ato še zdaleč ni edina novost v zadnjih mesecih. Prevozniki se po vsej Evropi vedno znova soočajo z novimi zahtevami, tehnološkimi spremembami in prilagoditvami cestninskih sistemov, zaradi česar postaja spremljanje vseh informacij vse zahtevnejša naloga. Nova nizozemska ureditev pomeni, da se cestnina ne obračunava več glede na čas uporabe cest, temveč na podlagi dejansko prevoženih kilometrov, CO₂ emisijskega razreda, EURO emisijskega razreda in največje tehnično dovoljene mase vozila, kar se upošteva pri samem izračunu. Za uporabo sistema morajo biti vozila opremljena z ustrezno napravo za elektronsko beleženje in obračun cestnin. Za prevoznike to pomeni le še eno v vrsti sprememb v vedno bolj kompleksnem evropskem cestninskem okolju. Letos so se pomembne novosti zgodile tudi v Švici in čeprav je bilo obdobje uporabe obstoječe 2G rešitve v tej alpski državi ponovno podaljšano do jeseni, Shell prevoznikom priporoča, da na 4G rešitev preidejo čim prej. S tem se lahko izognejo morebitnim zapletom ob prihodnjih spremembah, ki se že napovedujejo v drugih evropskih državah, med drugim v Franciji v začetku leta 2027.

Ko cestninjenje postane administrativni izziv

Prevozniki se danes ne soočajo zgolj z različnimi višinami cestnin, ampak tudi z različnimi tehničnimi zahtevami, cestninskimi napravami, registracijami in spremembami predpisov. Spremljanje vseh novosti je za transportna podjetja pogosto

časovno zahtevno, hkrati pa lahko neustrezna oprema ali nepravočasno prilagajanje novim pravilom pomenita dodatne stroške, kazni in motnje pri poslovanju. Prav zaradi tega postaja vse pomembnejše sodelovanje s partnerjem, ki prevoznikom pomaga spremljati spremembe in poenostaviti upravljanje cestnin po Evropi.

Ena kartica, ena kontaktna točka, manj administracije

Shell poslovnim uporabnikom že vrsto let ponuja rešitve, ki poenostavljajo vsakodnevno poslovanje prevoznikov. Shell kartica omogoča plačevanje goriva na več kot 38.000 Shellovih in partnerskih lokacijah po Evropi, hkrati pa odpira dostop do številnih dodatnih storitev. Slovenskim prevoznikom sta prek Shella na voljo tudi vodilni evropski cestninski rešitvi Toll4Europe in Telepass, ki omogočata plačevanje cestnin v številnih evropskih državah z eno samo napravo in enotnim sistemom obračuna. To pomeni manj administracije, manj različnih pogodb, boljši pregled nad stroški ter dostop do dodatnih ugodnosti, ki jih posamezne storitve ponujajo na različnih trgih. Hkrati pa Shell svojim strankam pomaga spremljati spremembe na področju evropskega cestninjenja ter se pravočasno pripraviti na nove zahteve in tehnološke novosti.



Spremembe bodo stalnica tudi v prihodnje

Evropsko cestninjenje bo v prihodnjih letih vse bolj povezano z okoljskimi cilji in emisijskimi razredi vozil. Za prevoznike bo zato poleg učinkovitega voznega parka vse pomembnejše tudi učinkovito upravljanje cestnin. Zanesljiv partner, ki pomaga pri spremljanju sprememb, zmanjševanju administrativnih bremen in nemotenem poslovanju po evropskih cestah, pa lahko pri tem predstavlja pomembno prednost.



We Deliver



Get your
ticket
now!

SEPTEMBER 15—20, 2026
IN HANNOVER

iaa-transportation.com



Za potovanja v tišini

Ford ponuja celovito ponudbo lahkih gospodarskih vozil, tako kar se tiče širokega nabora modelov različnih velikosti, kot tudi pogonskih rešitev – od klasičnega dizla, do hibridnih pogonov in elektrike. Tokratni potniški dostavnik sodi v to zadnjo kategorijo in omogoča prevoz potnikov brez lokalnih emisij.

TEKST Anže Jereb | FOTO Anže Jereb

Kombije običajno dojemamo kot vozila za dolge proge, seveda pa vsi ne potrebujemo takšnega, s katerim bi lahko v enem kosu prevozili več kot tisoč kilometrov, in so nam pomembnejše druge vrline. Veliko udobja, tiha vožnja, dobri pospeški in še kaj, takšnim je pri Fordu namenjen električni e-Tourneo Custom. Lahko je vrhunski družinski dostavnik, ki bo ob obilici prostora ponudil dovolj udobja in še več praktičnosti, ali vozilo za shuttle prevoze, seveda pa je njegova največja električna prednost lahko obenem tudi največja slabost, veliko pa je odvisno od vas in vaših potreb.

Slon v sobi

Lahko se kar takoj lotimo slona v sobi, in sicer elektromotorja oziroma baterije ter njenega dosega. Jasno je, da takšna različica ni primerna za dolgoprogaše, ki bi se skoraj vsak dan odpeljali na več sto kilometrov dolgo pot. Takšen e-Tourneo Custom ima teoretični doseg le 325 kilometrov, praktični pa je na avtocesti še kakšnih sto kilometrov manj. Ker prav takšno različico najlažje vidimo v vlogi velikega družinskega avtomobila, dnevne poti pravzaprav nikoli ne bodo daljše, da bi bil doseg omejitev, seveda pa razumemo pomislek tistih, ki ste se doslej bili vajeni z enim rezervoarjem goriva peljati tisoč kilometrov daleč. Tudi sami smo ob prevzemu malce vihali nos, potem pa pri vsakodnevnih opravkih hitro

ugotovili, da je večinoma takšen doseg dovolj. Skok zjutraj v službo in popoldne nazaj, pa v trgovino, po otroke in na kakšno športno dejavnost, ob takšnih potrebah boste baterijo kljub majhnosti lahko polnili po več dnevih in ne

Voznikovo delovno mesto je že znano in nudi udobje ter preglednost.





Potniški prostor ponuja klimatsko napravo z ločenim upravljanjem prezračevanja in temperature.



Posamično pomični potniški sedeži omogočajo veliko prilagodljivost in povečujejo uporabno vrednost vozila.



Pri šestih potniških sedežih v prtljažniku še vedno ostaja dovolj prostora za prtljago, ki se, s pomikom sedežev naprej, lahko še občutno poveča.

njno vsak dan. Bo pa malce drugačna zgodba, ko se boste odpravili na dopust kam daleč, takrat se bo pač treba ustaviti in napolniti baterijo, če to počnete nekajkrat letno, ne vidimo težav. Takšen e-Tourneo Custom ima namreč precej majhno baterijo, zlasti ob upoštevanju velikosti vozila, ker enako ponuja tudi njegova tovorna različica, pri kateri pa na noben način niso želeli zmanjšati volumna tovornega dela ali preveč vplivati na nosilnost vozila. 64 kWh je bila torej kapaciteta v našem primeru, kar je ob porabi okoli 30 kWh na sto kilometrov dejansko pomenilo ravno 200-kilometrski doseg. Ford je v tem času že nekoliko izpopolnil baterijo in ima slednja ob nespremenjenih dimenzijah zdaj kapaciteto 71 kWh, tudi polni se bolj učinkovito. Če se boste zdaj odločili za nakup takšnega električnega dostavnika, bo torej doseg malce večji. Polnjenje? Na polnilnici DC z enosmernim tokom gre z največ 125 kW moči, so pa preko posodobitev OTA izboljšali polnilno krivuljo, zato se zdaj baterija napolni od 10 do 80 odstotkov v 25 minutah. Enako polnjenje ponuja tudi novejša in večja baterija, ki pa potrebuje za enako polnjenje okoli 29 minut, je njena kapaciteta le nekoliko večja. Polnjenje je torej dovolj dobro, da ne vihamo nosu, vseeno pa ne posebej impresivno. Na navadni polnilnici gre z enajstimi kilovati moči, takrat bo baterija polna v okoli sedmih urah. In lastniki jo boste dejansko največkrat polnili doma,



Nosilec za kolesa bo navdušil aktivne uporabnike, a je nameščen visoko, zapiranje prtljažnih vrat pa postane težko.



Sredinska odlagalna mesta bi lahko bila večjih dimenzij.



Desna obvolanska ročica služi izbiri smeri vožnje in močnejše rekuperacije.



Velik osrednji zaslon je pregleden, le občasno se zdi da je preklapljanje med meniji počasno.

morda kar vsak dan, kot to počnemo z mobilnim telefonom.

Elektrika ponudi dodatne prednosti

Že v tovornem električnem Transitu Custom smo omenili, da ponuja dodatne vtičnice za napajanje orodja in tudi v primeru potniškega e-Tourneo Custom si lahko omislite vtičnico z močjo do 2,3 kW. To je prva prednost takšnega. Obenem tudi električni lahko za seboj vleče kar 2.000 kilogramov težko prikolico, predvsem pa je težišče takšne izvedenke nižje, zato je vozniško vozilo izjemno prijetno. V zavojih vedno zanesljivo, občutek na volanu je zelo dober in na splošno je odličen kar celoten položaj za volanom, med vožnjo se vam bo zdelo, da vozite velik enoprostornik in ne kombi. Tudi zato, ker je notranje okolje moderno in z velikim zaslonom na sredini uporabno, k sreči pa vozniku za uporabo ostaja še nekaj klasičnih fizičnih stikal. Tudi odlagališč je kajpak dovolj, prostora ne manjka niti za druge potnike in na splošno je takšen e-Tourneo Custom dovolj lahkotno uporaben, da z njim nihče ne bo imel težav. Vzratna kamera obenem pomaga pri lahкотnosti parkiranja, ker gre vseeno za skoraj pet metrov in pol dolgo vozilo. V bistvu imamo le en pomislek, še posebej tokrat in zaradi zadaj nameščenega nosilca za kolo. Zapiranje prtljažnih vrat je skoraj zoprno in vrata so tako težka, da prtljažnika nežne ženske roke najbrž ne bodo uspele zapreti oziroma bo potrebnega precej mišičnega napenjanja. Sicer pa je nosilec za kolo precej dober, sprejme do štiri kolesa s skupno maso največ 60 kilogramov in se lepo poda vozilu. Edino precej visoko je nameščen, zato bo vpenjanje težjih električnih koles malce bolj zoprno opravilo.



Vožnja je zelo udobna, električni pogonski sklop pa poskrbi, da je Ford tudi zelo poskočen.

Prednost elektromotorja je seveda še vozna živahnost. 160 kW moči pomeni, da se je eTourneo Custom vedno voljan izstreliti z mesta, pospeševanja so lahkotna in suverena, nikoli ni treba čakati, da se motor zbudi in dostavi navor, slednji je namreč vedno in v hipu na voljo voznikovi desni nogi. Tudi tišina je dodaten faktor udobja in takšen električni Custom je zato še bolj prijeten.

Seveda je treba na koncu pogledati še njegovo ceno. Z bogato opremo in nekaj dodatki je cena testnega narasla na dobrih 67 tisočakov, kar ni malo. Brez dvoma takšen zna ponuditi nekaj dodatnih vrlin, ki jih klasični ne, obenem pa je nekoliko hendikepiran zaradi svojega dosega, če ste pač tiste sorte uporabnik, ki redno dela dolge poti. Je pa pohvalno, da Ford razume in upošteva svoje kupce, in jim ponudi točno to, kar želijo. Tako bogato paleto modelov in pogonskih različic, da bo vsak zase našel pravo.

Električni e-Tourneo Custom ima teoretični doseg 325 kilometrov, praktični pa bo še nekaj manjši.



**Izbiri LED
žarometov v
vsakem primeru
priporočamo.**



TEHNIČNI PODATKI

Motor

Električni motor

Največja moč (kW/KM) 160 / 217

Največji navor (Nm) 415

Prenos moči

Pogon na zadnji kolesni par, enostopenjski samodejni menjalnik

Zmogljivosti

Baterija (kWh) 64

Največja hitrost (km/h) 150

Poraba elektrike

Tovarniški podatki po WLTP (kWh/100 km) 25,2

Poraba na testu (kWh/100 km) 32

Mere in mase

Dolžina/širina/višina (mm) 5.450 × 2.032 × 1.982

Medosna razdalja (mm) 3.500

Masa praznega vozila (kg) 2.737

Nosilnost (kg) 613

Prostornina prtljažnika (l) 819

Cena testnega vozila: 67.350 EUR



Tudi v Ilirski Bistrici je mogoče najti živobarvno mestno kuliso za pariško avtobusno ikono – Renault TN4F je ponovno v izvirni barvi.

Pariška ikona na ulicah Ilirske Bistrice

V nedeljo, 31. maja, mi je Robert Seme poslal dva kratka videoposnetka, na katerih je bil zelen pariški medvojni mestni avtobus, Renault TN4F. Najprej sem mislil, da je posnetka našel na internetu, potem pa sem le videl, da je na vozilu privita koprška registrska tablica. Saj ne more biti res, avtobus, ki smo ga pred približno letom in pol pripeljali iz Nemčije, je vendar bil rumen!

TEKST Emil Šterbenk | FOTO E. Šterbenk, R. Seme, T. Kastelic

Sveda sem Roberta nemudoma poklical in ta mi je potrdil, da se je odločil Renaultov avtobus spraviti v vozno stanje, saj je škoda, da bi zgolj stal na dvorišču in čakal, da ga poje rja. K obnovi so ga spodbudili člani ilirskobistriškega ZŠAM, saj to leto obeležujejo pomemben jubilej. Papirne zadeve

(certifikat starodobnega vozila in homologacijo) je pridobil že v nekaj dneh po nakupu, tako da se je lahko dela lotil takoj.

Originalna barva in tehnični pregled

Roberta smo med poletnim dopustom obiskali moja žena, kolega iz AMD Društva ljudske tehnike



V Nemčiji je prejšnji lastnik po svoji upokojitvi avtobus s solznimi očmi zapeljal na polprikolico in že med prevozom je Renault povsod vzbujal veliko pozornosti.



Prednjo kolenasto togo premo podpirata vzdolžni listnati vzmeti brez blažilnikov, zavore so mehanske, volan mehanski (polž) – bolj enostavno ne gre.

vešč takšnih opravil. Imela sva srečo, saj sva jih popravila skoraj brez stroškov.«

Bolj enostavno ne gre

Čeprav smo ta avtobus v naši reviji že predstavili, naj ga na hitro opišem. Osnovo tvori tovornjaška šasija s spredaj vgrajenim motorjem. Dve togi premi sta postavljeni na vzdolžne listnate vzmeti brez amortizerjev. Vse komande so mehanske – od zavornega pedala do volana, menjalnika in sklopke ter dolgega vzvoda ročne zavore. Izviren motor je bil bencinski štirivaljnik,

Špela in Viktor Jager ter moja malenkost. Za uvod nam je razložil: »Letos so pri ZŠAM Ilirska Bistrica praznovali 70-letnico in me prosili, če bi lahko do tega pomembnega jubileja svoj avtobus vrnil na cesto. Prej sem tehtal med dvema možnostma – ali avtobus celovito restavrirati in ga vrniti čim bližje tovarniškemu stanju, ali ga le tehnično usposobiti in uživati v vožnji z njim. Že prej sem se nagibal k drugi možnosti, saj sem med tem pridobil vozniško dovoljenje kategorije D, prošnja članov ZŠAM pa je k tej odločitvi le še pripomogla. Čeprav se nisem odločil za popolno restavracijo, sem hotel avtobusu vrniti njegovo zeleno barvo in to smo tudi storili. Prejšnji lastnik ga je nazadnje registriral leta 2018, pri naslednjem tehničnem pregledu pa uradniki niso bili zadovoljni z zavorami in ostal je pod nadstreškom. Zavor sem se pošteno bal, a na pomoč mi je priskočil brat Edvard, ki je

ZA POKUŠINO, NE ZA DALJŠI IZLET

Moja boljša polovica (levo) in Špela sta se z veliko mero radovednosti in navdušenja povzpeli v avtobus in se med kratko vožnjo zabavali, a ko sem ju vprašal, kaj menita o svoji izkušnji, sta v en glas odgovorili: »Vožnja s tem starim avtobusom je čisto v redu – a le kot nekajkilometrsko doživetje. Dejansko je potniški prostor hrupen, vozilo na neravninah poskakuje, sedenja niso ravno primer udobja, o vročini pa sploh ne bi govorili.« Ja, ženske ohranijo trezno presojo – tudi kadar gre za tehniški biser.





Vhod v potniški prostor je zgolj z zadnje strani. Za poletne dni bi bila vožnja na 'balkonu' prvovrstni užitek, a v homologaciji stojišč (žal) niso vpisali.

a nemški lastnik ga je zamenjal z Mercedes-Benzovim dizelskim, ki ob boljših zmogljivostih porabi občutno manj goriva. Obdržali so Renaultov štiristopenjski nesinhroniziran menjalnik z ravnimi zobniki.

Na šasijo je pritrjena lesena karoserija, prekrita s pločevino. Ti avtobusi so imeli še smerokaze na drogovih, ki se v križišču dvignejo, a dodali so tudi običajne utripajoče smerokaze. Pod so izdelali iz



Pri Janežiču so najprej nanесли brizgalni kit – pred tem so črno polakirali šasijo in podvozje.



V naslednjem koraku so lakirali z zeleni lakom.



Na 70-letnici ZŠAM Ilirska Bistrica je bila za vstop v stari Renaultov avtobus vedno gneča.

4-centimetrskih desk. Vozniška kabina je nad motorjem in ločena od potniškega prostora. Ob voznikem sedežu je v njej še en sedež. Vhod v potniški prostor je z zadnje strani, z 'balkona', na katerem so prav tako stali potniki. Ti avtobusi so v pariškem mestnem prometu prevažali do 50 ljudi. Notranjost ni v celoti izvirna, saj so vozilo v Nemčiji prilagodili za krajše turistične prevoze – zato nima vpisanih stojišč in lahko prevaža 33 potnikov + 2. Za zračenje služijo prednja in zadnja stranska okna, ki jih je mogoče odpreti. Leta 1935 so izdelali 344 avtobusov modela TN4, ki so ob modelu TN6 postali pariški simbol. Z mestnih ulic so izrinili tramvaj in vozili vse do srede sedemdesetih let – torej štiri desetletja. Zdaj lahko vozne primerke preštejemo na prste dveh rok. No, morda bi sedaj, ko je Robertov spet na cesti, potrebovali še eno roko.

Avtobusa ni mogoče lakirati kjerkoli

Če gre za lakiranje motocikla ali avtomobila, je na voljo veliko ponudnikov tovrstnih storitev. Avtobus pa je veliko vozilo, ki gre le v redkokatero komoro. Zato je bil Robert zelo zadovoljen, ko je Renaulta v delo vzel Aleksander Janežič, pri katerem ličijo in lakirajo gospodarska vozila. Avtobus je bil v tako dobrem stanju, da so morali zavariti zgolj nosilec blatnika. Tudi leseni karoserijski deli z izjemo roba strehe niso bili potrebni popravila.

»Takole smo se dogovorili,« pove Robert: »Polakirali boste šasijo s podvozjem in karoserijo. Šasija, blatnika, odbijač, žarometi in nekaj drobnih delov bo črnih, karoserija pa v dveh odtenkih – umazano belem in zelenem. Karoserije ne bomo ločevali od šasije, tako da bo manj avtomehaničnega dela in več lepljenja papirne zaščite. Celotno površino karoserije so zmatirali, nato nanесли brizgalni kit, vse pobrusili in nato še polakirali. Z rezultatom sem zelo zadovoljen, a žal smo (oziroma sem) naredil napako, saj bi platišča morala biti rdeča. Prav tako pa bi morali tanko rdečo črto nanesti tudi na strehi. Toda za to imamo še vedno čas.«

Zanimalo me je, kje je dobil podatke za pravi odtenek zelene barve in je odgovoril: »Z avtobusom sem dobil za velik kombi rezervnih delov, na katerih je bil še izviren lak. Odneseš jih k mojstru, ki so stari lak najprej spolirali, potem pa namešali ustrezno nianso.«

Zaradi zavor je stal osem let

»Popravila zavor sem se najbolj bal, saj ga je prejšnji lastnik zaradi njih vzel iz prometa. Z bratom Edvardom sva jih najprej pregledala in ugotovila, da je sistem vzvodov in ročic nepoškodovan, le vse 'sklepe' je treba 'razmigati'. Gibljive dele sva torej namazala in poskrbela, da se nič več ne zatika. Zavorni sistem ima mehanski ojačevalnik zavorne moči, katerega delovanje je odvisno od hitrosti vozila. Na mestu

ZELO PAMETNA POTEZA

Naš stari znanec, Damijan Popit, lastnik starodobnega Fiata 682 N2, in funkcionar ZŠAM iz Logatca je bil na 70-letnici in je o vožnji s starodobnim Renaultom povedal takole: »V avtobusu nas je bilo več kot 30, a je vozilo z lahkoto zmoglo vzpone in spuste v Ilirski Bistrici. Mercedes-Benzov dizelski motor vozilo gotovo vleče lažje, kot bi ga izvirni bencinski motor. Kar naj ga pusti v stanju, v kakršnem je, saj mora biti vozilo za prevoz potnikov zanesljivo. Vse čestitke njegovemu lastniku, odlično delo je opravil.«





Vstopanje v špartanski voznikov delovni prostor je zahtevno, tudi vožnja 90-letnega avtobusa ni mačji kašelj, a Roberta naštetu prav nič ne moti (tudi mene ni).

skoraj ne deluje, z naraščanjem hitrostih pa precej pomaga. Ko sva ugotovila, kako se nastavlja odmik zavornih oblog od torne površine bobna, sva zavore enakomerno nastavila, tako da ima pedal minimalen mrtvi hod. Pri tem sva vsako kolo posebej dvignila in pazila, da se obloga med vožnjo ne bi drgnila ob boben. Obloge so imele še dovolj 'mesa', zavorni bobni pa so tudi bili dovolj okrogli in gladki, da brušenje ni bilo potrebno,« se pohvali Robert. Večji strošek so predstavljale pnevmatike. Profil tistih, ki so bile na vozilu, je bil skoraj nedotaknjen, a zaradi starosti so precej razpokale. Tudi nove pnevmatike zelo eksotičnih dimenzij 11 R 20 je naročil pri Janežiču. Ta jih je skupaj z zračnicami in flaki (gumijasta podloga za zračnico, ki jo damo na platišče) dobil s Kitajskega in jih zmontiral na platišča, ki so na boben pritrjena z žabicami. Splačalo se je, saj je sedaj vožnja precej varnejša.

Ulovili smo rok

»Z obnovo avtobusa sem začel dobra dva meseca pred prireditvijo, tako da je šlo zelo, zelo na tesno,« se nasmehne Robert in v eni sapi nadaljuje, »70-letnica ZŠAM Ilirska Bistrica je bila v soboto, 30. maja, registriral pa sem ga le dva dni prej. Nekaj težav mi je povzročila homologacija, ki sem jo sicer že imel, vendar so mi jo morali zaradi spremembe barve popraviti. Prvo skupino sem malo s strahom popeljal po mestu, potem pa – ko sem videl, da starček zanesljivo pelje – začel resnično uživati v vožnji. Moram pa priznati, da mi je zmanjkalo časa, da bi menjal olje v motorju in transmisijah, kar me čaka v naslednjih dneh. Vse, kar sva z bratom storila, sva zamenjala nekaj tesnil na sistemu za dovod goriva, saj je nekje vlekel zrak, potem pa je bilo treba sistem odzračevati. Tega si pri vožnji oseb nikakor ne moreš dovoliti.«

Posebno doživetje

Že ko sem pred letom in pol Robertov avtobus prestavljal po njegovem dvorišču, sem ugotovil, da bi bilo najbolje, če bi bil voznik tega avtobusa akrobat, saj je vstopanje zelo težavno. Volan je težak

kot svinec (s starimi pnevmatikami je bil še težji) in k sreči je tisti del dvorišča, kjer sva obračala, posut s peskom. Še tako se voznik volana pošteno 'namolze'. Med obračanjem se mi je zdelo, da je dokaj okreten, a že prvo krožišče sem komaj zvozil, ker sem volan vrtel malo prepočasi. Pri obračanju je pozornost potrebna tudi zaradi zavor, saj ojačevalec pri prostem teku skoraj ne deluje. Poglavlje zase je obrnjena prestavna shema. Tako je vzvratna prestava čisto desno in naprej, prva je ob njej v sredini in naprej, druga v sredini nazaj, tretja levo in naprej, četrta pa levo in nazaj. Robert ima shemo narisano na papirju na armaturi in pred vsakim pretikanjem sem preveril položaj prestavne ročice, da ne bi ušpičil kakšne neumnosti. Potem je tukaj še starinsko stikalo za smerne kazalce ... Priznam, da sem imel toliko dela, da nisem niti enkrat pogledal na tahograf, a me prav nič ne skrbi, da bi bil presegel hitrost 50 km/h – tudi zaradi kolone, ki se je nabrala za menoj. Z menjalnikom sva se hitro spoprijateljila. Ta kljub svoji robati zasnovi in dolgi prestavni ročici zahteva veliko mero nežnosti, predvsem pa posluha. Le za drugo prestavo bi potreboval lovskega psa, saj jo je težko najti – sploh če je to tvoja prva vožnja. Pod črto je bila vožnja zame en sam užitek. Verjetno ne bi menil tako, če bi, recimo, s takšnim avtobusom z dneva v dan vozil turiste po velemestnem vrvežu. Robert, hvala za zgodbo in zaupanje ter srečno s tem redkim vozilom!

Vira:

Le Renault TN, superstar des bus parisiens (<https://www.lemonde.fr/>).

Šterbenk, E.: Renault TN4 / TN6, Bus Parisien. Transport in logistika, december/2024.

TEHNIČNI PODATKI

Motor

Bencinski, štirivaljni, vrstni, vodno hlajen

Prostornina (l) 5,8

Moč (kW /KM pri vrt./min) 43/58 pri 1.600

Prenos moči

Ročni nesinhroniziran 4-stopenjski menjalnik

Zmogljivosti

Št. sedežev 33 + 1 + 11

Največja hitrost (km/h) 45

Podvozje in zavore

Togi premi na vzdolžnih listnatih vzmeteh, mehanske bobnaste zavore (vzvodi in ročice)

Mere in mase

Dolžina/širina/višina (mm) 9.100 × 2.500 × 3.050

Medosna razdalja (mm) 5.040

Masa praznega vozila (kg) 6.750

Največja dovoljena masa 9.300

Pnevmatike (palci) 11.00 R 20

* V avtobus je nemški lastnik vgradil 6-valjni vrstni dizelski motor Mercedes-Benz prostornine 5.675 ccm z močjo 71 kW (97 KM) pri 2.800 vrt./min in pridobil novo homologacijo.

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.



14,50 €

ELEKTRIČNA SPIRALA, 24 V

- Število kontaktov/polov: 7-polna
• Presek žile (mm²): 1x 1,5, 6x 1,0
• Dolžina (m): 2,5

Standardni vtič

Standardni vtič	Artikel-Nr.
ISO 1185	525 000 181 00
ISO 1185 – tip N, ISO 3731 – tip S	525 000 182 00



od 29,- €

ELEKTRIČNA SPIRALA, 24 V

Število kontak- tov/polov	Prerez žil (mm ²)	Delovna dolžina (m)	Standardni vtič	Artikel-Nr.	cena/ kos
7-polni	1x (2x 1,5), 2x 4,0, 3x 1,5	4,0	ISO 7638	498 000 427 01	29,00
15-polni	12x 1,5, 3x 2,5	3,0	ISO 12098	525 000 499 00	45,00



od 38,- €

ELEKTRIČNA SPIRALA, 24 V

- Število kontaktov/polov: 15-polni, 2x 7-polni • Prerez žil (mm²): 6 x 1,0, 1 x 1,5
• Standard vtiča: ISO 12098, ISO 1185 – tip N, ISO 3731 – tip S

Delovna dolžina (m)	Artikel-Nr.	cena/kos
3,5	525 000 146 01	38,00
3,0	525 000 505 00	42,50



Pridržujemo si pravico do napak in sprememb.
Cene so v veljavi do porabe zalog. Veljavno do 31.08.2026.

NAŠI POSLOVNI PARTNERJI:



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.