

Tranzit



Premium efekt – razred X

4700 novih in rabljenih tovornih vozil



Prvih
90 let
Volvo
Trucks



DarsGo naprava



Intelligentne
pnevmatike

Napovedujemo
prihodnost



Več na strani
25.



NOVI XF PURE EXCELLENCE

DAF je predstavil novi generaciji serij CF in XF, ki postavljata nove standarde pri učinkovitosti transporta in udobju za voznika. Izboljšave na motorjih, novi pogonski sklopi ter optimizacija aerodinamike prispevajo k nižji porabi goriva. Vozila novih generacij serij CF in XF se ponašajo tudi z nižjo lastno težo ter osveženo notranjostjo in zunanostjo. Odlični novi tovornjaki našim strankam zagotavljajo najnižje stroške obratovanja, najmanj nepredvidenih izpadov ter do 7 % nižjo porabo goriva.



CORDIA d.o.o. - DAF CENTER



Finžgarjeva ulica 15, 1215 Medvode; tel.: 01/36 25 700; faks: 01/36 25 710; e-pošta: info@cordia.si; splet: www.cordia.si; GSM: 031 393 969; 030 604 360; 030 600 473;



PREVIDNO Z NJIM. IMA "TEŽKO" OZADJE.

That's no Van. That's a MAN.
Novi MAN TGE



Kombinirana poraba goriva: 7,4-7,9 l/100km. Kombinirane emisije CO₂: 195-209 g/km. Emisijska stopnja: EU6. Emisija dušikovih oksidov (NOx): 87,8-119 mg/km. Emisija trdih delcev: 0,32-2,31 mg/km. Število trdih delcev: 1,71x10¹¹-3,3x10¹¹.

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

Za vaš posloven vsakdan. In edinstvene trenutke.

Novo vozilo razreda X je prvo svoje vrste iz družine Mercedes-Benz. Z značilno oblikovano zunanostjo, prepoznavno vzdržljivostjo in vrhunskim udobjem je primerno tako za poslovne izzive kot tudi težko delo. Nanj lahko naložite kar 1,1 tonski tovor, ima do 3,5 tone vlečne moči in ojačano šasijo z okvirjem v obliki lestve, ki je serijsko na voljo za celoten nabor modelov razreda X.

Mercedes-Benz



Na evropskem koridorju

Proizvajalci tovornjakov imajo danes težko nalogo. Evropska unija vedno bolj zaostruje zakonodajo okoli ekoloških norm, trenutno so v veljavi norme Euro 6 C. Veliko denarja zato usmerjajo v alternativne vire pogona in eden takšnih je zagotovo tudi pogon na utekočinjen zemeljski plin (UZP). Še nedolgo tega je ta projekt miroval, ker ni bilo infrastrukture in nisi mogel napolniti posode za gorivo. Sedaj se zadeve obračajo na bolje in v verigo polnilnic se je vključila tudi Slovenija, saj je družba Butan plin v Sežani odprla prvo stacionarno polnilnico. Naš geo-prometni položaj je strateški, saj se polnilnica nahaja ob sečišču dveh pomembnih transportnih koridorjev: jadransko-baltskega (sever-jug) in mediteranskega (od Španije od Ukrajine). S to novo polnilnico je izpolnjen pogoj, da bodo lahko tudi domači prevozniki pričeli z nabavo tovornjakov, katere poganja plin. V Sloveniji je eden večjih ponudnikov težkih tovornih vozil s pogonom na plin Iveco. V njihovi ponudbi sta dva aktualna modela Stralisa NP. Prvi je opremljen z 9-litrskim motorjem, ki ponuja 400 KM, drugi pa s 13-litrskim motorjem, ki razvija 460 KM. Slednji že stopa z ramo ob rami z najsodobnejšimi dizelskimi tovornjaki.

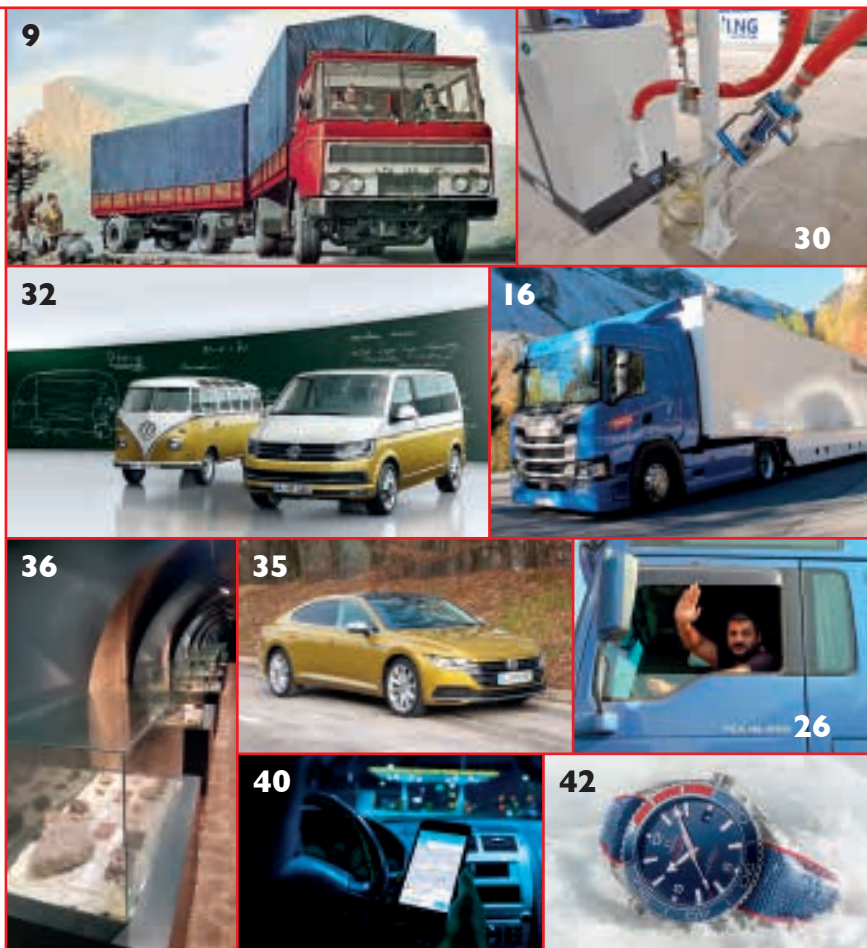
Dragi bralci, pred vami je prva letošnja številka revije Tranzit, kjer smo malo pregledali prve registracije gospodarskih vozil v preteklem letu, ob tem pa se pozabavali z novim Mercedes-Benzom razreda X, zapeljali Scanio z G kabino ter zanimivega VW Multivana. Nekaj besed namenjamo tudi prevaram v prevozništvu ter novemu cestninjenju, ki prične veljati prvega aprila.

Pa prijetno branje.

Borut Štajnahr

Kazalo

DARS: Cestninske postaje gredo v pokoj	6
DAF: Dedek mednarodnega tovornjaka leta	9
Novice	10
Novo v Sloveniji	13
Mercedes-Benz: Premium efekt na nov način	14
Scania: Logično nadaljevanje	16
4700 novih in rabljenih tovornih vozil	20
Nemci so najbolj zaželeni	24
Prevare v prevozništvu	26
Continental: Intelligentne pnevmatike	28
SiLNG: Alternativa obstaja	30
Volkswagen: Luksuzen Bulli	32
Mercedes-Benz: Crossover za asfaltno džunglo	34
Volkswagen: Passat na kvadrat	35
Slovensko umetno podzemlje	36
MX in Scania	38
Potovalni računalnik, ki ne laže	40
Povezana strast	42
Volvo: Prvih 90 let Volvo Trucksa	44
Polnoletnost	48



Revija Tranzit

Založnik: Borut Štajnahr s.p., Dajnkova 21, 1000 Ljubljana

Glavni urednik: Borut Štajnahr

Avtorji: Igor Jelen, Zoran Samardžič, Matjaž Gregorič, Tomaž Ficko

Grafični prelom: Boštjan Dimnik

Lektura: Perfectio

Naslov uredništva: Dajnkova 21, 1000 Ljubljana, tel.: 041 331 781, borut@revija-tranzit.si

Marketing: 041 331 781, info@revija.tranzit.si

Tisk: Kerschhoffset

Cestninske postaje gredo v pokoj



Matjaž Gregorič Borut Štajnahr

Na slovenskih avtocestah bo z aprilom zaživel nov cestninski sistem, s katerim bodo tovorna vozila s skupno dovoljeno maso nad 3,5 tone cestninjena brez ustavljanja na cestninskih postajah. Novi cestninski sistem je trenutno v intenzivni fazi preizkušanja, pravi Danilo Štor, direktor projekta elektronskega cestninjenja na Darsu, kjer avtoprevoznike opozarjajo, naj si pravočasno priskrbijo nove elektronske naprave.

Kako deluje novi cestninski sistem DarsGo, so kakšne podobnosti z dosedanjim ABC?

Bistvena razlika med sistemoma ABC in DarsGo je v tem, da bo odslej cestninje-

nje potekalo v prostem prometnem toku, v normalnih voznih razmerah, torej ne bo več cestninskih postaj z zapomnicami. Tehnološko gre za mikrovalovni sistem, cestninske transakcije pa se obračunavajo na podlagi evidentiranja vožnje med cestninskimi točkami na cestninskih portalih. Na celotnem avtocestnem križu jih je 127, postavljeni so na tako imenovanem cestninskem segmentu med dvema priključkoma. Na ta način pokrijemo celotno omrežje in cestnina se zaračunava po prevoženi razdalji, torej med razdaljami med dvema priključkoma.

To pomeni, da bo odslej cestninjena tudi celotna ljubljanska obvoznica oziroma da na slovenskih avtocestah ni več odseka, ki bi ga lahko tovorna vozila prevozila brez plačila cestnine?

Cestninski portali so tudi na ljubljanski obvoznici in cestninjen bo celoten ljubljanski obroč oziroma odseka brez cestnin ne bo. Doslej so bili taki odseki predvsem na se-



Danilo Štor, direktor projekta elektronskega cestninjenja opozarja:
»Priskrbite si naprave pravočasno.«



Na avtocestnem omrežju bo osem cestninskih centrov in sicer na Lopati, Griču, Fernetičih, Grabonošu, Hrušici, na počivališču Maribor vzhod, na Obrežju, Gruškovju in v Ljubljani.

verni ljubljanski obvoznici in na delu gorenjske avtoceste od Brezij naprej.

Kakšni so ukrepi, če vozilo ni opremljeno z napravo za cestninjenje?

To seveda pomeni, da sta voznik in lastnik vozila v prekršku. Zakonodaja in predpisi določajo, da mora biti vsako vozilo s skupno dovoljeno težo nad 3,5 tone opremljeno z napravo za avtomatsko cestninjenje. Če voznik oziroma lastnik vozila nista poskrbela za predpisano opremo, cestninski nadzorniki ustavijo vozilo. Za nadzor bodo poleg mobilnih cestninskih nadzornikov skrbeli tudi detektorji vozil in kamere, s katerimi je opremljenih 15 cestninskih portalov. Na ta način bodo zabeleženi kršitelji, posnetek pa bo dokaz v nadaljnjem postopku.

Kako so po novem razvrščena vozila v cestninske razrede?

V novi cestninski sistem so vključena težka vozila, torej nad 3,5 tone največje dovoljene teže. Ta vozila se razvrstijo v cestninske razrede glede na število osi, torej dve, tri, štiri ali več. Dodatno se pri obračunu cestnine upošteva tudi emisijski razred, v katerega se

uvršča vozilo. Verjetno bo tu treba prilagoditi cestninsko politiko glede popustov za vozila z nižjimi emisijami, vendar je to v pristojnosti Ministrstva za infrastrukturo.

V kolikšni meri je novi cestninski sistem usklajen z ostalimi evropskimi?

Sistem DarsGo bo že ob vzpostavitvi prilagojen vsem standardom in direktivam Evropske komisije o interoperabilnosti cestninskih sistemov na območju Unije. Začeli bomo tudi s postopki za dejansko uvedbo interoperabilnosti, to pomeni, da je treba v sistem vključiti tudi druge evropske ponudnike elektronskega cestninjenja in z njimi uskladiti predvsem izmenjavo podatkov na tehničnem nivoju, na formalnem nivoju pa pogodbeno razmerja, torej da bodo vozila drugega ponudnika lahko cestninjena v našem sistemu in da bodo urejena medsebojna plačila.

Kakšni načini plačila bodo omogočeni pri sistemu DarsGo?

Že v začetni fazi bosta mogoča predplačniški ali poplačniški način. Lastnik vozila se bo že na začetku odločil za odgovarjajoč sistem plačevanja, ki pa ga bo mogoče kasneje tudi spreminjati. Če bo dobroimetje padlo pod določeno mejo, bo naprava voznika opozorila z zvočnimi signali in voznik se bo moral oglasiti na cestninskem servisu. Plačila bodo mogoča s prevozniki plačilnimi karticami, lahko pa tudi na podlagi direktnega pogodbenega razmerja za mesečni obračun, pri čemer si Dars pridržuje pravico do finančnih zavarovanj.

Bo elektronska naprava za cestninjenje prenosljiva na drugo vozilo?

Naprava je vezana na registrsko številko vozila in se ne more prenašati med vozili,



DarsGo naprava je vezana na registrsko številko vozila in se ne more prenašati med vozili, čeprav je lastnik vozila isti.

čeprav je lastnik isti. Mogoče pa je spremeni njanje cestninskega razreda; če neko vozilo pripne priklopnik, se mu spremeni cestninski razred in voznik je dolžan nastaviti številko osi, ki jih trenutno uporablja vozilo. Nastavitev je preprosta s stikalom na napravi.

Kje vse bodo cestninske uporabniške točke?

Na avtocestnem omrežju bo osem uporabniških točk in sicer na Lopati, Griču, Fernetičih, Grabonošu, Hrušici, na počivališču Maribor vzhod, na Obrežju, Gruškovju in v Ljubljani. To so tako imenovani DarsGo servisi, kjer bo mogoče izvajati zahtevnejše cestninske postopke, na primer reklamacije, možno pa bo tudi pridobiti napravo za pogodbeno servise pri partnerjih Petrol, OMV in MOL, ki bodo cestninske storitve opravljali na bencinskih servisih, predvsem ob avtocestah.

Takoj po zagonu novega cestninskega sistema se bodo začela pripravljala dela, predvsem za odstranitev najprej čelnih, nato pa še ostalih cestninskih postaj.



Cestninski portal z majhnimi belimi škatlicami.



Cestninsko nadzorni portal s kamerami, ki tudi posnamejo vozilo, ki je v prekršku.



Ali uvedba sistema DarsGo pomeni realni dvig cestnin, koliko tovornih vozil naj bi plačevalo cestnino?

Če predpostavljamo, da doslej določeni cestninski odseki niso bili cestninjeni, bo cestnina dražja, največ pa bo seveda odvisno od dejansko prevožene relacije. Za začetek ocenjujemo, da rabimo okoli 150.000 naprav, opremljanje se je začelo, izdanih je že okoli 10.000 naprav.

Obveščanje domačih avtoprevoznikov najbrž ni problematično, kako ste o novem cestninskem sistemu obveščali tuje?

Obveščali smo prek svoje spletne strani, pripravljene so tudi zloženske, ki jih bodo delili na cestninskih postajah, obveščali smo tudi prek drugih medijev. Neinformirani vozniki, ki bi brez naprave zapeljali na slo-

venske avtoceste, bi pravzaprav morali biti redkost. Tisti, ki vozijo v tranzitu, so običajno dobro seznanjeni o cestninjenju v posameznih državah. Po zagonu novega sistema bomo uporabnikom dosedanjega sistema ABC vmili neporabljena sredstva in sorazmerni del vrednosti naprav.

Ali je sistem DarsGo mogoče nadgraditi tako, da bi z njim nadzirali tudi vinjete za osebna vozila?

Ta sistem ni namenjen vozilom, ki uporabljajo vinjete, je pa mogoče cestninske portale nadgraditi z opremo za elektronski nadzor vinjet. Vendar poudarjam, da gre za povsem ločena sistema.

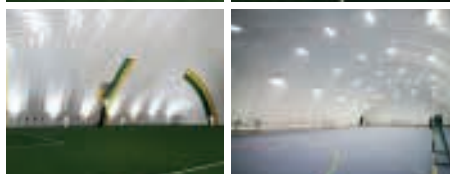
Kako potekajo preizkusi zanesljivosti delovanja novega sistema?

Testi zanesljivosti delovanja so v zelo intenzivni fazi, saj mora pred začetkom uporabe delovati brezhibno. Do 1. aprila je še nekaj časa; v tem obdobju moramo zaključiti testiranje in potem sledi poskusno delovanje v realnih razmerah, ko se cestnina še ne obračunava.

Kdaj je predvidena odstranitev obstoječih cestninskih postaj?

Takoj po zagonu novega cestninskega sistema se bodo začela pripravljala dela, predvsem za odstranitev najprej čelnih, nato pa še ostalih cestninskih postaj. Trenutno je še 27 cestninskih postaj, od tega 10 čelnih, odstranjevanje pa bomo prilagajali tudi prometnim razmeram, da ne bomo povzročali nepotrebnih prometnih zastojev.

NAPIHLJIVE HALE



LESENE HALE



KOVINSKE HALE



- SKLADIŠČNE HALE
- VEČNAMENSKE HALE
- INDUSTRIJSKE HALE
- ŠPORTNE HALE

✉ info@dbs-engineering.com

🌐 www.dbs-engineering.com

☎ +386 (0)8 20 55 223

☎ +386 (0)41 827 089

☎ +386 (0)31 634 202

DBS

INŽENIRING

Tomačevska cesta 46
1000 Ljubljana

Dedek mednarodnega tovornjaka leta



Tovornjak leta 2018 je DAF XF. Je napreden, varčen, varen, prijazen do uporabnika. Njegov dedek iz leta 1962, DAF 2600, je bil tudi takšen, a v povsem drugem času.



na mora, no takrat pa je bilo to razkošje moči. V tistih časih tudi tahografov še ni bilo, zato so vozniki preživljali veliko časa za volanom vozila, ki se je v hrib premikalo s hitrostjo morda 20 km/h. V kabini je bilo zelo hrupno, zato so vozniki preko motomega tunela polagali debele odeje in tako nekoliko pridušili hrup. Te odeje so potem potrebovali tudi pri spanju, saj si takrat niso znali predstavljati, kaj je to nočna klima ali dodatni grelec.

Presenetljivo udoben je bil vzmeteni sedež, po kabini pa je bilo precej prostora. Roko na srce, kabina ni ponujala stojne višine, kot danes pri XF Super Space kabini, a se je voznik v njej dobro počutil. Presenetljiv pa je bil tudi odziv motorja, ki je ob pritisku na stopalko za plin hitro odreagirjal in pričel močno vleči kompozicijo vse do končne hitrosti 100 km/h, saj motor takrat ni imel blokade. Ampak to so bili neki drugi časi.

Pisalo se je leto 1962, ko je DAF na sejmu v Amsterdamu predstavil novi model 2600. Takoj je vzbudil veliko zanimanja, saj je bil to eden prvih tovornjakov, katerega so inženirji zasnovali na način okoli voznika. Vozilo se je lahko pohvalilo z odlično ergonomijo, izjemno vsestransko vidljivostjo, vzmetenimi sedeži in spalno kabino s pogradom. Takšna struktura pri izdelovanju tovornjakov je v veljavi tudi danes, 56 let kasneje.

DAF 2600 je bil zmožen prevažati tovore do 30 ton z motorjem, ki je razvijal vsega 230 konjskih moči. To bi bila danes noč-



Ali ste vedeli ...

- *Energija, ki se sprosti pri aktiviranju sovozniške zračne vreče, je enaka energiji, s katero bi lahko odprli srednje velik železni sef. Ob tem nastane pok, ki preseže 130 decibelov, kar lahko povzroči poškodbe ušesa (še posebej otroškega). Generator dušika, ki polni zračno vrečo, se aktivira s pomočjo kapsule, v kateri je osem gramov plastičnega eksploziva.*
- *Po raziskavah se v Nemčiji kar 30 odstotkov voznikov Mercedesov in 28 odstotkov voznikov BMW-jev vozi s premajhno varnostno razdaljo. Bolj so disciplinirani vozniki Volkswagnov (25 %), Audijev (21 %) ter Opelov in Fordov (19 %). Najmanj grešnikov je med vozniki japonskih in korejskih avtomobilov, okoli 7 %.*
- *Ljudje, ki smrčijo, so nevarni za volanom. Raziskava je pokazala, da ljudje, ki ponoči med spanjem smrčijo, kar 13 % pogosteje zaspijo za volanom kot tisti, ki nimajo teh težav. Razlog: ljudje, ki smrčijo, slabše spijo, zato so med dnevom bolj utrujeni in imajo zmanjšane reakcijske čase in koncentracijo.*

Najbolj povezan

Opel Vivaro Life je junak digitalizacije, tako sta *Auto Bild* in *Computer Bild*, dva izmed najpomembnejših medijev za ustrezni področji v Nemčiji, opisala zmagovalca, dobitnika priznanja za najbolj povezani avtomobil v letu 2017. Opel Vivaro Life se je s sistemom IntelliLink Navi 80 s funkcijo za sprotno upoštevanje razmer v prometu uvrstil na prvo mesto. Funkcija za zanimive točke lahko prikaže trgovine in restavracije vzdolž poti. Uporabniki lahko sistem IntelliLink Navi 80 preprosto upravljajo prek sedempalčnega barvnega zaslona na dotik, s stikali na volanskem obroču ali kar z glasom.



Fiat Ducato

Ducato nadaljuje z osvajanjem mednarodnih nagrad. Že enajsto leto zapored je premagal ugledne tekmece in osvojil naziv »najboljše bazno vozilo za avtodome leta 2018«. Model tako utrjuje absolutno prevlado na evropskem trgu, na katerem imajo trije od štirih prodanih avtomobrov osnovo modela Ducato.



1000 plinskih tovornjakov

Iveco je v začetku leta dobavil 5 Stralisov NP 400 nemškemu podjetju Verbio, ki svojo floto polni z bioplinom, proizvedenim iz slame. S to dobavo je Iveco na trg poslal že tisoči tovornjak s pogonom na plin, s čimer je zagotovo eden večjih dobaviteljev težkih tovornih vozil s pogonom na plin.



D-max na najtežjih preizkušnjah

Isuzu D-Max je zanesljiv in trden kot tovornjak. Na relijih, kot je Dakar, ni pomembno biti le hiter, ampak moraš biti zanesljiv in konstanten, saj dirka traja 15 dni, prevoziti pa je treba več kot 9000 kilometrov. Te izkušnje Isuzujevi strokovnjaki prenašajo tudi na cesto, zato so njihova vozila več kot zanesljiva tudi v vsakodnevni uporabi.



Zahvala

Leto je naokoli in Klub voznik težkih tovornjakov – šoferske Mačke se pospešeno pripravlja na že 9. tradicionalno srečanje šoferk. Ob tem nismo pozabile na stare znance in na podjetja, ki nam vsako leto stojijo ob strani, nas podpirajo in nam pomagajo do uresničitve vsakoletnih srečanj. Za nas se vedno znova potrudijo, nam vlivajo novega upanja in poguma, nas zasipajo z vedno novimi idejami. Vsako leto si sežemo v roke, se skupaj nasmejimo in ob koncu leta si uspeha in zdravja zaželimo. Zato se vodstvo Kluba šoferskih Mačk in vse ostale šoferke zahvaljujemo vsem, ki nam pomagata do uresničitve naših srečanj. Želimo Vam vsega dobrega v letu 2018. Hkrati pa Vas vabimo, da se nam ponovno pridružite v nadaljevanju naše skupne poti, na 9. tradicionalnem srečanju šoferk, ki bo 17. marca 2018 na Trojanah.

Hvala, ker ste z nami.

Klub Šoferskih Mačk
www.srecanje-soferk.com



Zvočniki v pozabo

Avtomobili v bližnji prihodnosti za vožnjo ne bodo potrebovali voznikov, za proizvodnjo zvoka pa ne več zvočnikov. Inženirji pri Continentalu so za prenos zvoka izkoristili vse površine v vozilu, kot so armatura, obloge, sedeži, stebrički. Nova tehnologija naj bi bila precej cenejša od dosedanje, pa tudi precej lažja, s čimer bi se znižala tudi teža samega vozila. Zvočnike bodo zamenjali zvočni aktuatorji, ki ustvarjajo zvok z vibriranjem različnih površin. Le-ti so sestavljeni iz magneta in tuljave, zvočne membrane pa zamenjujejo obloge vrat ali kar celotna armaturna plošča. Na ta način postane avto en sam velik zvočnik. Za ustvarjanje različnih frekvenc se uporabljajo različni deli notranjosti. Stebriček A je odličen za ustvarjanje visokih tonov, vratne obloge za srednje tone, medtem ko je strop odličen za ustvarjanje nizkih tonov.

Električne barže

Nizozemsko podjetje Port Liner je objavilo, da bo do konca letošnjega leta splavilo dve električni barži. Barža je plovilo s ploščatim dnom in se uporablja pretežno za plovbo po rekah. Po notranjosti Evrope jih trenutno plove 7300, od tega jih je 5000 v lasti belgijskih in nizozemskih podjetij. Ena barža lahko s ceste umakne 4–5 tisoč tovornjakov letno, zato bo projekt električnih plovil podprla tudi EU.





Krone zabava

Konec prejšnjega leta je ponovno zaznamovala Krone zabava. Številni kupci, poslovni partnerji in prijatelji Željka Čurića, lastnika podjetja TCI Trading, ki uvažata priklopna vozila znamke Krone, so se zbrali v grosupeljskem Kongu in vsi skupaj zaplesali ter nazdravili novemu letu. Zabavo, ki se je zavlekla v jutranje ure, je počastil visok obisk predstavnika iz tovarne, zaključek pa so tradicionalno popestrili trubači s svojo neumorno energijo.



Dacia Duster

Druga generacija Dacijinega SUV-ja prinaša sveže linije in kljub temu, da so mere ostale skoraj nespremenjene, avtomobil sedaj optično izgleda precej širši. Materiali, s katerimi prihajate v stik, so prijetnejši na otip, dodani pa so tudi številni novi sistemi, ki povečujejo varnost in delajo vožnjo prijetnejšo. Da je Duster pravi terenec, nakaže tudi visoka oddaljenost od tal, zaradi kratkih previsov pa lahko premaga kar 30-stopinjske vstopne in izstopne kote. Pri tem mu pomaga tudi štirikolesni pogon. Poganjata ga dva bencinska (1,6 SCe s 115 KM in 1,2 TCE s 125 KM) ter dva dizelska motorja (1,5 DCI z 90 in 115 KM). In še ena dobra novica. Vse izboljšave in uporaba novih tehnologij se niso odrazile na ceni, saj Duster še naprej ponuja najboljše razmerje med vloženim in dobljenim. Na voljo je že od 12.990 evrov.



Seat Arona

Navzven Arona neguje aktualni Seatov oblikovalski jezik. Glede na trenutne trende pa je v modi tudi večbarvnost, tako ima lahko tudi Arona streho v barvi karoserije, lahko pa je v sivi, črni ali oranžni niansi. Glede na Ibiza, s katero si Arona deli številne sestavne in oblikovalske dele ter skoraj celotno notranjost, pa je s 414 centimetri Arona za 8 centimetrov daljša od Ibize. Za pogon so zadolženi preverjeni agregati iz VW koncerna, kjer ponudbo tvorijo litrski trivaljnik, 1,5-litrski TSI in 1,6-litrski TDI. Arona je v Sloveniji na voljo od 13.990 evrov naprej.



Hyundai i30 fastback

Nova, tretja generacija simpatičnega korejskega kompakta dobiva že svojega četrtega člana, tokrat v precej nenavadni izvedbi in z zvenečim imenom – fastback. Oblika fastbacka spominja na kupeje, vendar je zadek bolj napihnjjen, kar mu daje poseben čar, v notranjost pa prinaša več prostora. Silhueta je skladna, skoraj športna, kar bo všeč kupcem, ki si želijo zadaj več prostora pa jim karavani niso všeč. Kupcem ponujajo že preverjene agregate, med katerimi je na prvem mestu 1,4-litrski turbo bencinski motor s 103 kW ter trivaljni turbo bencinski motor 1,0 T-GDI z 88 kW. Cena: od 15.990 naprej.



Po brezpotju z Mercedes-Benz razreda X



Premium efekt na nov način

Možje X so v znanstvenofantastičnem filmu vsemogočni, veliko teh dobrih lastnosti pa na cesto prinaša tudi novi razred X, prvi premium pick-up.

Glede na poimenovanje svojih vozil je ime novega pick-upa kar logično: X-Class (razred X). Avtomobil ima izredno poudarjeno rešetko hladilnika, z relativno majhnimi lučmi in velikim Mercedesovim znakom na sredini maske. Blatniki so izbočeni, bočne linije lepo zaobljene. Visoka oddaljenost od tal (22 centimetrov) in plastične zaščit-

tne obloge pa razkrivajo močan off-road karakter. To potrjujejo tudi podatki o 30-stopinjskem vstopnem kotu ter možnosti vožnje po 60 centimetrov globoki vodi.

V ponudbi so tri izvedenke: za delo je namenjena X-Class Pure izvedba, za vsakodnevno uporabo je na voljo X-Class Pro-

gressive, za ljubitelje lifestyla in bogatejših paketov opreme pa X-Class Power.

Ne glede na izvedbo pa bo kupec dobil 5,34 metra dolg avtomobil atraktivnega izgleda po vzoru SUV modela GLS, le da je zadaj velik, osvetljen tovorni prostor s številnimi pritrdilnimi ušesi, 12-voltno vtičnico ter stopnico za lažji dostop na tovorni del. Notranjost prinaša prepoznavne elemente iz osebnega programa. Trikaki multifunkcijski volan in okrogle odprtine za prezračevanje ter osrednji večnamenski ekran so podobni kot v razredu C, medtem ko je sredinska konzola povsem nova.

Motorna ponudba vključuje 2,3-litrski štirikavaljni turbodizelski motor, ki v izvedbi X220d razvija 120 kW/163 KM, v izvedbi X250d pa s pomočjo dveh turbin 140 kW/190 KM. Tistim, ki jim je to premalo, bo na voljo X350d s šestvaljnim motorjem in 190 kW/258 KM. Za prenos moči sta zadolžena ročni 6-stopenjski ali samodejni 7-stopenjski menjalnik.



Novi razred X lahko brede po 60 cm globoki vodi.



Pridih luksuza, okrasne cevi na tovornem delu in na pragovih iz nerjaveče kovine.



Notranjost prinaša prepoznavne elemente iz osebnega programa.

Pogon je v osnovi speljan na zadnja kolesa 2 WD, vklopljiv 4Matic sistem pa omogoča, da prek elektronskega stikala do hitrosti 100 km/h v pogon dodamo še sprednja kolesa 4H.

4Matic sistem omogoča tudi program 4L, ki reducira stopnje prenosa, ter zaporo diferenciala na zadnji premi. Kot dodatek je na voljo tudi elektronski trakcijski sistem ter DSR sistem za pomoč pri spuščanju po klancu navzdol. S šestvaljnim motorjem pa je na voljo tudi stalen štirikolesni pogon ter kot opcija tudi Dynamic Select program, ki omogoča spremembo režima vožnje po želji uporabnika. Na voljo je pet programov: Comfort, ECO, Manual, Sport in Offroad.

Mercedesov pick-up je prvo tovrstno vozilo, ki ima lahko vgrajen tudi komunikacijski modul s SIM kartico. Ta uporabnikom omogoča, da dostopajo do obsežnih Mercedesovih Me Connect uslug ali da dostopajo do avtomobila kar prek pametnega telefona. Vedno lahko prek telefona preverite količino goriva, tlak v pnevmatikah, lokacijo vozila itd., lahko pa vzpostavite tudi klic na pomoč ali

pokličete vlečno službo v primeru okvare ali nesreče. Prvič pa se v takšen avtomobil vgrajuje večfunkcijski Touchpad in Command Online multimedijski sistem s trdim diskom, Linguatronic glasovnimi ukazi ter dostopom do interneta. Morda pa bo kdo ta avto uporabljal tudi za delo, zato povejmo, da je razred X eden redkih pick-upov, ki ima neodvisno vzmetenje na vseh kolesih. Navadno imajo to-

vrstna vozila zadaj listnate vzmeti, zato vozilo ne poskakuje, kadar je prazno, pa ima vseeno dobro tono nosilnosti. Izza kabine se razteza 1,58 x 1,55 metra velik tovorni prostor s stranicami, visokimi 47 centimetrov. Kot takšen je primeren tudi za prevoz razsutega tovora, na tovorni del pa lahko namestimo različne nadgradnje, od klasičnega roloja za pokrivanje tovornega dela pa vse do avtodom nadgradnje.

Razred X v številkah

Motor: 2,3 štirivaljni, X220d, 120 kW/163 KM, X250d 140 kW/190 KM, 3,0 V6 X350d 190 kW/258 KM. Menjalnik ročni 6-stopenjski, samodejni 7-stopenjski. Pogon 4MATIC 4x2/4x4, blokada diferenciala, reduciran prenos, nadzorovan spust.

Mere: dolžina: 5.340 mm, širina: 1.916 mm, višina: 1.819 mm, odmik od tal: 221 mm (zadnja prema), medosna razdalja: 3.150 mm, pristopni kot: 30.1 stopinj, izstopni kot: 25.9 stopinj, največji nagibni kot: 49 stopinj, previsni kot: 22 stopinj, največja sposobnost vzpenjanja: 100 %, prevozna globina vode: 600 mm, največja dolžina kesona: 1.587 mm, največja širina kesona: 1.560 mm, višina bočne obloge kesona: 474 mm, največja nosilnost: 1.037 kg, največja vlečna zmogljivost: 3.500 kg.

Izza kabine se razteza 1,58 x 1,55 metra velik tovorni prostor s stranicami, visokimi 47 centimetrov.



Zadaj imamo lahko različne nadgradnje, od klasičnega roloja za pokrivanje tovornega dela pa vse do avtodom nadgradnje.



Logično nadaljevanje



Po veliki predstavitvi serije R in nove serije S sedaj Scania širi svojo ponudbo s serijo G, ki prav tako postavlja fokus na mednarodne prevoze, ob tem pa tudi na nižje stroške vzdrževanja in lastništva.

Nova kabina je na voljo v treh višinah, kot nizka, navadna in highline – slednje smo lahko preizkusili tudi mi. G kabina ima nižji vstopni prag, kar olajšuje vstop in izstop, ima pa zato nekoliko višji motorni tunel (16 centimetrov), kar pa vas, če boste v kabini sami, sploh ne bo motilo.

Kot pri večji sestri

Izgled armature in merilnikov je prepoznaven in zelo podoben večji sestri iz serije R, vnaša pa G serija tudi nekaj novosti,

kot je recimo na amatumo ploščo pritrjen zasučni nosilec za telefon in/ali tablico ter Scania Night Lock, mehanizem za dodatno zaklepanje vrat iz notranjosti, ki bo neželenim gostom onemogočil obisk kabine v nočnih urah. Voznikov sedež je postavljen nekoliko nižje in bolj naprej proti armaturi, kar je omogočilo, da so snovalci lahko naredili prostornejši del v spalnem predelu, hkrati pa je sedaj voznikova pozicija primernejša tudi za mestne distribucije, kjer je treba večkrat zapusti-

ti vozniki sedež ter izstopiti in ponovno vstopiti v kabino.

V novi kabini je tudi udobna postelja ter pod njo prostoren hladilnik. Vse skupaj spremljajo številne vtičnice po celi kabini, kjer najdemo dve 12/24-voltni vtičnici in kar 4 USB vhode. Vse, kar je potrebno za udobno in varno vožnjo, je na novo prilagojeno in optimirano ravno za G kabino. Novo kabino tako odlikujejo tudi večje steklene površine, boljša preglednost in več odlagalnih površin. Tu pa se novosti



Tudi G kabina je lahko prostorna kot R ali S. Volan in merilniki so podobni, prav tako sredinska konzola, na voljo so številna odlagalna mesta ter uporabne vtičnice, ima pa 16 centimetrov visok motorni tunnel.



Ročica samodejnega menjalnika in retarderja je izza volana, na armaturi pa je stikalo električne parkirne zavore. Stikala za vklop luči in nastavitev vzvratnih ogledal pa so na oblogi voznikovih vrat.



Na sovoznikovi strani je zložljiva mizica za opravljanje birokratskih poslov med pavzo, levo je vrtljivo stojalo za tablico ali telefon, pod posteljo pa je klasično velik hladilnik za tedensko zalogo hrane.



še ne zaključijo, saj najdemo v novi kabini še boljše materiale in tkanine ter svetlejše barvne kombinacije.

Udobje je na visokem nivoju, ergonomija prav tako, saj so vsa stikala na dosegu roke in tam, kjer jih pričakujete. Morda ima nekoliko nenavadno pozicijo le stikalo za vklop luči, ki je nameščeno na voznikovih vratih. Desno izza volanskega obroča je v armaturi plošči svoje mesto našlo stikalo za elektronsko parkirno zavoro, še bolj desno pa je osrednji ekran, prek katerega nadzorujemo navigacijo, radio, telefon itd., vse te naprave pa lahko krmilimo tudi prek večnamenskega štirikrakega volanskega obroča. Dva okrogla merilnika

in velik zaslon med njima ponujajo obilico informacij o delovanju vozila in sami vožnji, pohvaliti pa gre, da so Švedi glavni meni prevedli tudi v slovenski jezik, kar še dodatno olajša iskanje zelenih informacij.

Včasih dovolj, danes pa ...

Pri tovornjakih z G kabino sta za pogon zadolžena dva motorja in sicer nova generacija 9-litrskih motorjev ter že znani 13-litrski agregat. Tokrat smo lahko preizkusili šibkejši motor v ponudbi 13-litrskih motorjev. 410 konjskih moči je bilo včasih zelo zaželenih, danes pa je ta motorna moč nekoliko nizka, če želite dinamično spremljati promet. Še posebej ni priporo-

čljiva, če vozite po bolj razgibanih terenih z več vzponi. Če je vaša tura po Padski nižini, pa se bo motor odlično izkazal.



Nova kabina je na voljo v treh višinah, kot nizka, navadna in highline – pri slednji se v strešni spojler lepo vklopijo tudi dodatne luči. Kabina ima nižji vstopni prag, kar olajšuje vstop in izstop, nov svetlobni podpis pa zajema tudi LED dnevne luči.



V pomoč mu je 12-stopenjski samodejni menjalnik Scania Opticruise, ki svoje delo opravlja hitro in natančno.

Na Gorenjsko, kjer gore so...

Naša testna pot nas je tokrat zapeljala proti Gorenjski, tako da smo vozilo preizkusili na ravnih in precej hribovitih predelih. Od Ljubljane do Trziča se cesta ves čas blago dviguje, a s pomočjo pametnega tempomata, ki pozna topografijo cestišča pred vozilom, nastavljenega na 85 km/h, je potovalni računalnik za 59 kilometrov dolgo pot pokazal povprečno porabo 27 litrov. Pospeševanja so vzoma, saj od 50 do 70 km/h potrebuje 22 sekund, od 70 do 85 km/h pa 27 sekund. Nato pa je sledil 17-kilometrski vzpon na Ljubelj. Tu je motor porabil za pogon prav vse ko-

njičke, na najstrmejšem delu tik pred prelazom smo vzpon premagovali s hitrostjo 35 km/h, na vrhu pa je računalnik pokazal povprečno porabo 90 l/100 km. Ta del testne steze zagotovo ni pisan na kožo tako »šibkemu« motorju. Pri povratku smo zavili še na regionalno cesto iz Kranja proti Trzinu, kjer je zopet bolj ravninski del, in na tem delu ustvarili porabo 25 litrov. Morda bi lahko nekoliko optimirali tudi delovanje motorja, ki se v 12. prestavi pri 85 km/h vrti s 1250 vrtljaji.

G kabina bi bila lahko odličen nadomestek za velike kabine, kadar niste ves teden na poti, čeprav vam bo tudi takrat ponujala prijazen občutek domačnosti, še posebej če si omislite kakšno dodatno klimo pa morda televizor, glede motorja pa je izbira itak vedno na strani kupca.

Očitno sorodstvo med G in R kabino.



TEHNIČNI PODATKI

	DC13 410
Vrsta motorja	vrstni
Prostornina (litrov)	12,7
Število valjev	6
Kompresija	21,0:1
Vbrizg goriva	Scania XPI
Obdelava izpuhov	Scania SCR Only
Najvišja moč (kW/KM)	301/410
Največji navor (Nm/min)	2100/1000-1350
Motorna zavora (kW/min)	256/2400



Na bolj ostre in čvrste oblikovalske linije se bo pač treba navaditi, saj je trenutno tovrstno oblikovanje v trendu.

ZIMA JE TU

Pomislite tudi na svoje vozilo

Petrolove hladilne tekočine so izdelane iz 100% svežega monoetilen glikola, brez dodanih re-rafinatov in glicerolov v kombinaciji s tehnološko najnaprednejšimi inhibitorji korozije, ki omogočajo celostno uporabo hladilne tekočine v skladu z zahtevami največjih proizvajalcev vozil in opreme. Primerna oz. zadostna količina inhibitorja korozije ter prvovrstni monoetilen glikol zagotavljata optimalno uporabnost hladilne tekočine in maksimalni interval zamenjave. Petrol na segmentu hladilnih tekočin sodeluje z največjima proizvajalcema hladilnih tekočin, podjetjema BASF in Artec.



V ponudbi je bogat asortiman hladilnih tekočin za tovorna vozila, avtobuse in delovne stroje, ki zajema širok spekter proizvodov za prav vsako vozilo oz. delovni stroj:
Petrol Antifriz Universal, hibridna tehnologija, namenjen za starejša vozila (BS 6580)
Petrol Antifriz Plus, hibridna tehnologija za starejša vozila (odobritve MB 325.0, MAN 324 Type NF)
Petrol Antifriz Truck, tehnologija organskih kislin (odobritve MB 325.3, MAN Type SNF, ustreza Volvo Trucks/Constructions, Renault Trucks, DAF, Mack, Deutz, nekateri modeli Iveco, Scania do 2005 itd..)
Petrol Antifriz Max, lobrid tehnologija za EURO 6 motorje (odobritve MB 325.5, MAN 324 Type SI-OAT).

eshop.si | www.petrol.si/tipstop | www.vianor.si

PETROL

eSHOP

TIP TOP

VIANOR

PETROL

Energija za življenje

4700 novih in rabljenih tovornih vozil

Na začetku leta smo preverili stanje na trgu v preteklem letu.



Tako trg lahkih kot tudi težkih gospodarskih vozil je v porastu že zadnjih pet let. Lani je prve registracije prejelo dobrih 12 tisoč dostavnikov do 3,5 tone ter 2400 težkih tovornih vozil. S tem je trg dostavnikov poskočil za kar 21,5 %, trg tovornih vozil pa za 2 % glede na leto poprej. Glavni akterji pri dostavnih so Volkswagen, Ford in Renault, ki so skupaj na trg poslali več kot polovico vseh dostavnikov v lanskem letu. So pa imeli prvi trije tudi največ t. i. enodnevnih registracij in nato izvoza vozil, kar sicer ni prepovedano, a močno kazi statistiko, saj je dejansko v Sloveniji ostalo precej manj dostavnikov, kot pa je to razvidno iz tabele.

Pri težjih gospodarskih vozilih, če gledamo vse razrede od 6 ton naprej, je po dolgih letih prevlade Mercedesa tokrat prvo mesto zasedel Volvo, na drugem mestu je MAN, le 4 vozila za njim pa je Mercedes. Več kot 400 vozil je na trg poslala tudi Scania, ki ima trenutno najmlajšo modelsko paleto. Prepričljivo peto mesto že nekaj let drži DAF, zaključek razpredelnice pa si delita Renault Trucks in Iveco. Slednji močno stavi na uvedbo utekočinjenega plina kot nafti alternativnega goriva. V Sloveniji sta sedaj že dve polnilnici, tako da ovir za nabavo vozil na tovrstni pogon ni več.

Naj še omenimo, da smo podatke dobili na spletnih straneh ministrstva za infrastrukturo in da dopuščamo rahla odstopanja, je pa seštevek dober približek realnemu stanju.

Trg nad 6 ton

Proizvajalec	2017	2016	Razlika
Volvo	510	447	63
MAN	497	445	52
Mercedes-Benz	488	546	-58
Scania	416	413	3
DAF	233	232	1
Renault	135	137	-2
Iveco	120	123	-3
Ostalo	18	10	8
Skupaj	2417	2353	64

Trg do 16 ton

Proizvajalec	2017	2016	Razlika
MAN	43	35	8
Mercedes-Benz	19	29	-10
Iveco	18	15	3
DAF	13	2	11
Renault	6	14	-8
Ostalo	3	6	-3
Scania	0	0	0
Volvo	0	1	
Skupaj	102	102	0

Trg do 3,5 tone

Proizvajalec	2017	2016	Razlika
Volkswagen	2385	2193	192
Ford	2336	1291	1,045
Renault	2245	2099	146
Fiat	1052	937	115
Citroen	1010	933	77
Peugeot	937	753	184
Dacia	554	396	158
Opel	316	327	-11
Škoda	274	249	25
Mercedes-Benz	219	238	-19
Ostalo	779	543	63
Skupaj	12107	9959	2,148

Trg nad 16 ton

Proizvajalec	2017	2016	Razlika
Volvo	510	446	64
Mercedes-Benz	469	517	-48
MAN	454	410	44
Scania	416	413	3
DAF	220	230	-10
Renault	129	123	6
Iveco	102	108	-6
Ostalo	15	4	11
Skupaj	2317	2251	64

Autocommerce d.o.o.

Na področju tovornih vozil smo z letom 2017 lahko le delno zadovoljni, saj se je trg – sicer pričakovano – umiril in je po letih visokih stopenj rasti beležil le še 2 % rast. Ostra cenovna konkurenca in struktura trga, kjer večino trga predstavljajo vlačilci in nakupi večjih flot, sta se odrazili tudi na našem tržnem deležu v letu 2017. Ne glede na to pa smo lahko zadovoljni s skoraj 40 % deležem v segmentu šasij in kar 45 % tržnim deležem pri prvič registriranih rabljenih tovornih vozilih. Tako vsako tretje tovorno vozilo, ki je bilo v letu 2017 prvič registrirano na slovenskem trgu, pripada blagovni znamki Mercedes-Benz. Za leto 2018 pričakujemo nadaljnjo stagnacijo trga in oster konkurenčni boj med ponudniki na trgu.

V nasprotju s trgov novih vozil je trg rabljenih tovornih vozil nadaljeval z rastjo in v primerjavi z letom 2016 zrasel za slabih 11 % ter dosegel obseg 2284 vozil. Več kot polovica teh vozil je mlajših od 4 let in so opremljena z Euro VI motorji, kar nakazuje, da se tudi v tem segmentu trga vozni park intenzivno posodablja. Blagovna znamka Mercedes-Benz v tem segmentu tradicionalno dosega več kot 35 % tržni delež, v letu 2017 pa je ta znašal kar 46 %, kar je vsekakor dodatna potrditev kakovosti in zanesljivosti naših vozil.

Damjan Cirman

direktor področja težkih tovornih vozil



Iveco

V letu 2017 se je na krilih gospodarske rasti, tako v Sloveniji kot tudi drugje po Evropi, nadaljevala rast trga gospodarskih vozil. Tako smo tudi pri Ivecu lahko razmeroma zadovoljni z doseženimi rezultati. Letos lahko pričakujemo podobno sliko, kar se tiče števil, vendar pa pričakujemo večji preboj pri prodaji okolju prijaznih vozil tudi na področju težjih gospodarskih vozil, saj se je tudi v Sloveniji pričela izgradnja infrastrukture utekočinjenega zemeljskega plina. Na ta izziv smo pri Ivecu že pripravljene s proizvodi, kot so Daily BLUEPOWER, ki vključujejo lahka gospodarska vozila na zemeljski plin Daily NP, na električni pogon Daily Electric, kot tudi na dizelski pogon Daily RDE – emisije merjene v realnih pogojih vožnje, regulativa, ki stopi v veljavo leta 2020. Na področju težkih gospodarskih vozil pa smo razširili paleto vozil na zemeljski plin, s tem da smo obogatili družino Stralis NP z novim 13-litrskim motorjem z močjo 338 kW/460 KM za mednarodni transport ter Stralis X-WAY, namenjenim za vsestransko uporabo tako v gradbeništvu in gozdarstvu ali pa za potrebe komunalnih služb.

Iveco predstavniška pisarna

Cordia d.o.o.

Leto 2017 je bilo za nas in proizvajalca vozil DAF zelo uspešno. Ponosni smo na modela XF in CF, ki sta prejela naziv mednarodni tovornjak leta 2018. Prav tako smo ponosni na model LF, ki ponuja odličen in varčen motor, izjemno notranjost in prepoznavno zunanost. DAF ponuja resnično dober produkt, ki ima tudi v Evropi že kar nekaj let največji tržni delež med vlačilci. Veseli smo, da imamo zadovoljne kupce, kar je plod minulega dela in velika naložba v prihodnost. Želimo pa biti še boljši, želimo prisluhniti svojim kupcem in izpolniti njihova pričakovanja. Še naprej se bomo trudili, da z učinkovitimi transportnimi rešitvami povečamo konkurenčnost svojih strank.

Za leto 2018 imamo pripravljenih nekaj novosti, saj odpiramo nov servisni center v Mariboru, kjer bomo servisirali tako tovorna kot priklopna vozila. Zahvaljujem se vsem kupcem naših vozil DAF in polpriklopnikov Berger, kot tudi lastnikom drugih znamk, ki zaupajo našim serviserjem, in jim želim srečno in zdravo leto 2018.

Majda Bitenc Menart, direktorica





Claus Wallenstein
direktor, MAN Truck & Bus Slovenija

MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o.

V podjetju MAN Truck & Bus Slovenija so leto 2017 zaznamovale številne zmage in novosti. Z novim lahkim gospodarskim vozilom TGE smo napredovali v celovitega ponudnika gospodarskih vozil, ki lahko strankam ponudi pravo možnost za vsako transportno nalogo. Novi TGE, ki je bil predstavljen septembra lani, si je prislužil naziv dostavnik leta in dosegel velik prodajni uspeh. Pomembne dosežke beležimo tudi na področju avtobusov. Naziv avtobus leta je prejel NEOPLAN Tourliner. Hkrati pa je bil v sklopu impresivnega dogodka v novembru predstavljen novi avtobus MAN Lion's Coach. Na področju tovornih vozil nam je znova uspelo povečati tržni delež in to kljub temu, da trg gospodarskih vozil ni rasel, kot smo pričakovali, na kar smo seveda ponosni.

V leto 2018 tako vstopamo odločno. Naše stranke se že lahko veselijo posebne ponudbe »modelsko leto 2018«, ki ponuja še učinkovitejša tovorna vozila z dodatno izboljšano porabo goriva ter novo notranjostjo. Pomemben korak smo naredili tudi na področju poprodaje, kjer smo okrepili ekipo poprodajnih strokovnjakov ter razširili servisno mrežo. Ne glede na vse dosežke naše ključno gonilo na vseh področjih ostaja nespremenjeno. Osredotočenost na stranke in njihovo zadovoljstvo so in ostajajo naša glavna prioriteta.

Volvo Trucks



Tomislav Orehovec
vodja prodaje Volvo d. o. o.

Leto 2017 smo zaključili z rekordnim številom prvič registriranih tovornih vozil Volvo v enem letu. Konec leta smo zabeležili 510 prvič registriranih novih tovornih vozil Volvo v enem letu, kar je rekord v zgodovini Volvo tovornjakov na domačem trgu. Tudi tržni delež smo uspeli dvigniti na 22,2 %, kar si štejemo za velik uspeh. Posebej moramo poudariti, da smo v razredu vlečnih vozil zabeležili 443 prvič registriranih vlačilcev znamke Volvo, kar pomeni, da je vsako četrto v Sloveniji prvič registrirano vlečno tovorno vozilo nosilo znamko Volvo.

Domači trg je poleg že uveljavljenih vlačilcev Volvo FH zelo pozitivno sprejel naše novosti v ponudbi, kot so delovna vozila FMX 8x4 tridem in vlačilci FH 8x4 za izredne prevoze skupne mase kompozicije do 260 t. Prav tako se lahko pohvalimo, da so bila praktično vsa dobavljena vozila opremljena z izjemnim avtomatiziranim menjalnikom Volvo I-Shift, ki je postal standard v tovornih vozilih Volvo.

Poleg tega pa se moramo pohvaliti še z novimi servisnimi in poslovnimi prostori v Mariboru in Ljubljani, saj smo v dneh po novem letu preselili svojo dejavnost v Ljubljani na novo lokacijo v povsem novo zgradbo. Verjamemo, da bomo s to pridobitvijo omogočili še boljšo podporo na zadovoljstvo uporabnikov gospodarskih vozil znamke Volvo.

V novem letu 2018 želimo vsem prevoznikom in prijateljem Volva obilo zdravja in poslovnih uspehov ter veliko varno prevoženih kilometrov s tovornimi vozili Volvo!



Silvo Kastrevec
direktor prodaje Renault Trucks

Renault Trucks

Pestro leto 2017 so zaznamovali številni dogodki, ki smo jih pripravili za svoje kupce z namenom, da jim približamo svoje storitve in paleto kamionov. Odločili smo se za Optifuel Challenge, kjer so se poklicni vozniki slovenskih prevoznikov, ki imajo v svojih parkih kamione T Range, pomerili v ekonomični vožnji. V nadaljevanju pa je sledilo finalno tekmovanje v Toledu v Španiji, kjer je naš predstavnik tekmoval s tekmovalci s celega sveta in dokazal, da je dober voznik v kombinaciji z dobrim kamionom formula za uspeh.

S prodajo v letu 2017 smo zadovoljni, saj smo rahlo preseglei načrtane cilje. Predvsem v drugi polovici leta je bil trend prodaje pozitiven in želimo, da bi se ta trend nadaljeval tudi v letu 2018. Dodatne rasti trga v letošnjem letu ne pričakujemo, želimo pa še nekoliko izboljšati svoj položaj na trgu in napraviti optimizacijo svojih storitev. Hkrati pa bi se iskreno zahvalil vsem kupcem za izkazano zaupanje in partnerstvo.

Scania Slovenija

S prodajnimi rezultati v letu 2017 smo zadovoljni. Kljub minimalni rasti trga smo število naročil povečali za 9 % v primerjavi z letom prej.

Lani smo predstavili novi generaciji vozil za gradbeništvo in urbana okolja z bogato izbiro kabin, pogonskih sklopov ter ostale opreme. Scania je predstavila nov 7-litrski motor, ki zapolnjuje vrzel in je namenjen še posebno za vozila v lokalni distribuciji.

Leto 2018 pričenjamo polni optimizma. Nadaljevali bomo z unikatnim pristopom, ki ga imamo do svojih strank, saj zaradi modularne zasnove vozil, fleksibilnosti v ponudbi storitev ter poznavanju njihovega dela vsaki stranki lahko ponudimo rešitev, ki ji popolnoma ustreza. Predstavili bomo novo storitev na našem trgu, pogodbo o popravilih in vzdrževanju – Eolution, v okviru katere si bomo skupaj s svojimi strankami zastavili cilje za zmanjšanje porabe goriva in s tem prispevali k njihovi večji dobičkonosnosti in zmanjšanemu vplivu na okolje.



Karol Sokol
generalni direktor
Scania East Adriatic Region



Vaša digitalna naročila prevozov v najboljših rokah!

S TC Transport Order® boste svoje prevozniške naloge enostavno urejali znotraj TimoComove prevozniške platforme.

Optimizirajte svoje poslovanje s TC Transport Order®!

www.timocom.si/Povpraševanje-po-prevozu



Nemci so najbolj zaželeni

Zanimiv pa je trg rabljenih težkih tovornih vozil. V lanskem letu jih je bilo prvič registriranih skoraj 2300, kar je 10 % več kot leto poprej. Neverjeten podatek je, da je lani prejelo slovenske tablice 1050 rabljenih Mercedesovih tovornjakov, kar je skoraj polovica vsega trga, še 550 jih nosi MANovo značko, medtem ko so vsi ostali zastopani v dobrih sto primerkih. To pomeni, da Slovenci najbolj zaupamo nemškim znamkam in verjamemo v njihovo trpežnost in vzdržljivost.

Ti tovornjaki so zanimivi predvsem zaradi nižjih cen, rabljeni tovornjaki pa so tudi odlična transportna priložnost za podjetja, ki šele pričenjajo poslovno aktivnost, ne glede na to, ali se bodo ukvarjali s transportom ali pa bodo vozila uporabljali za lastne potrebe. Takšen način nabave tovornjaka je predvsem cenejši, ni pa vedno ugodnejši, še posebej če se kasneje odkrije kakšna skrita napaka.

Tovrstni tovornjaki prihajajo v Slovenijo prek lastnega uvoza ali iz mreže proizvajalcev. Ta je zelo velika, saj uradni trgovci prodajajo tudi po sistemu »stara za nova«. V takšnem primeru so vozila tudi pregledana, poservisirana in v neredkih primerih trgovci ponujajo celo jamstvo. Obstajajo pa tudi podjetja, ki se ukvarjajo izključno s prodajo rabljenih tovornjakov. Eno takšnih je LMK na Vrhniki, kjer smo se pogovarjali z direktorico Lili Babnik.

Lili nam je zaupala, da v zadnjih dveh letih močno raste trg rabljenih tovornih vozil in to predvsem domačih vozil. Če so prej vozila prihajala pretežno iz Nemčije in Francije, je sedaj veliko več domačih vozil, saj prevozniki pospešeno obnavljajo vozne parke z novimi vozili z motorji Euro 6. Zaradi nasičenega trga pa so cene rabljenih vozil precej padle, pove sogovornica. Pri nakupu rabljenega tovornjaka je treba biti pozoren predvsem na kilometre. Čeprav pravijo, da se pri novejših tovornjakih ne da manipulirati s kilometri, to ni povsem res, saj strokovnjaki prilagodijo tudi tahograf in s tem vozilu dvigajo ceno, opozarja Babnikova. Dobro je opazovati tudi stanje v kabini, saj če sta volan in ročica menjalnika močno obrabljena, to nakazuje, da ima vozilo za sabo že veliko kilometrov.

Včasih je dobro preveriti številko šasije na uradnem servisu, kjer vam bodo zaupali zabeležene kilometre ob zadnjem servisu in če so ti kilometri nižji ali enaki, kot so bili pred letom dni, je z vozilom nekaj narobe.

Rabljeno vozilo lahko kupite na več načinov. Lahko ga sami uvozite ali ga kupite pri uvozniku oz. prodajalcu rabljenih vozil. Lili svetuje, da je bolje kupiti vozilo

v Sloveniji, saj se ob morebitni napaki ali okvari vedno lahko obrnete na prodajalca, medtem ko vam v tujini, potem ko ste vozilo odpeljali, ne bodo več v veliko pomoč. Prodajalci v Sloveniji vozila tudi pregledajo in odpravijo očitne napake ter v večini primerov ponudijo na vozilo nekajmesečno garancijo. Ker prodajajo tudi po sistemu »stara za stara«, pa se zgodi, da ima kakšen tovornjak zares veliko kilometrov, takrat pa svetujejo kupcu, naj vozilo dobro pogleda in ga preizkusi, da ne bi bilo kasneje slabe volje. Ob koncu pogovora smo jo povprašali še o tem, kam gredo tovornjaki, ki jih nihče več noče kupiti. Lili pove, da se skoraj vedno še najde kakšen kupec, seveda pa mora biti cena »prava«; če je vozilo res staro in iztrošeno, pa gre v razrez.

Rabljena vozila nad 7,5t

Proizvajalec	2017	2016	Razlika
Mercedes-Benz	1047	742	305
MAN	556	558	-2
DAF	157	196	-39
Scania	153	112	41
Iveco	138	155	-17
Volvo	123	142	-19
Renault	92	142	-50
Ostalo	18	17	1
Celotni trg	2284	2064	220



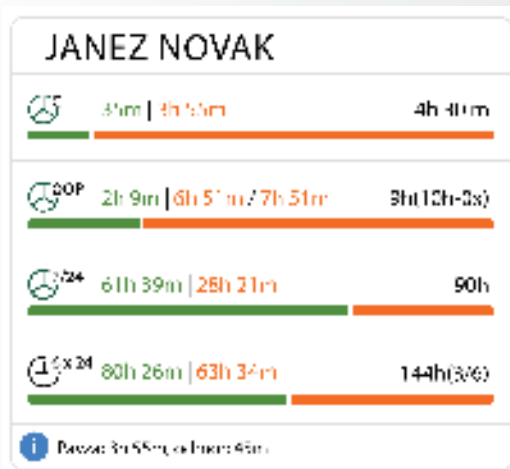
PREDNOST

1

PREDVIDEVANJE DELOVNEGA ČASA VOZNIKA

Program samodejno preračunava in prikazuje, koliko časa voznik lahko še vozi, in kako dolg odmor mora narediti po tej vožnji. Prikaz po kriterijih:

- Neprekinjena vožnja (4:30 h)
- Dnevna vožnja (9h/10 h)
- Čas vožnje 7/14 dni (56h/90 h)
- Delovni teden 6 x 24h (Uredba 561/2006 / ES)



PREDNOST

2

DALJINSKO ODČITAVANJE PODATKOV S TAHOGRAFA IN VOZNIKOVE KARTICE

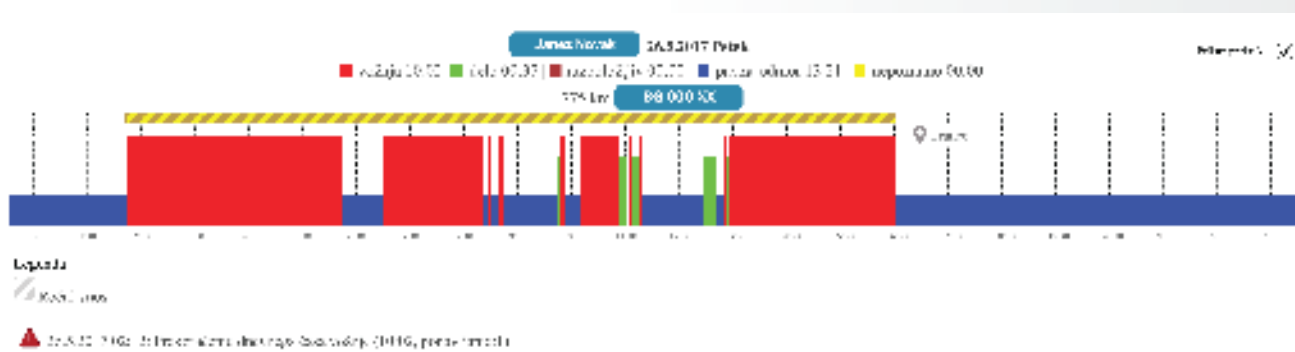
V udobju pisarne lahko odčitate podatke s tahografa in voznikove kartice ne glede na to, kje se vozilo nahaja. Podatki se hranijo v zakonitem .ddd zapisu, ob pregledu se išče ta datoteka.

PREDNOST

3



ANALIZA DELOVNEGA ČASA VOZNIKA IN PRIKAZ NAPAK (ČASA VOŽNJE)



PREDNOST

4



(NOVA ZAKONSKA ZAHTEVA) EVIDENCA TEDENSKEGA DELOVNEGA ČASA ČLANA POSADKE

- Poročilo, ki ustreza zakonskim zahtevam, program naredi samodejno.*
 - Poročilo se mora hraniti 2 leti.
- * Samodejno – na zahtevo stranke – s programom.



 Margita Selan Voglaro

Prevare v prevozništvu

Transportna industrija je že davno postala tarča tako naključnih kriminalcev kot tudi dobro organiziranih kriminalnih skupin – od tatvin tovora v vozilih, tatvin vozil, vse do roparskih napadov. Deležniki transporta izvajajo številne ukrepe za preventivo pred tatvinami tovora, vendar je organizirani kriminal vse uspešnejši, iznajdljiv in predrzen glede načina izvajanja protipravnih odtujitev tovora.

V zadnjih letih se vse pogosteje soočamo s prevarami prevoznikov, ki jih omogoča oziroma olajša uporaba interneta, ter krajo identitete, ko se kriminalci predstavljajo kot legitimni prevozniki. Modus operandi pripadnikov kriminalnih združb se spreminja, prevozniki in pošiljatelji pa ne vedo, da so vpeti v lovke kriminalne združbe, vse dok-

ler jih prejemnik ne obvesti, da tovora ni prejel. Sodobni načini pridobivanja oziroma oddajanja prevozov prek spletnih borz in komuniciranje strank prek mobilnih telefonov ali e-mailov pomenijo za stranke po eni strani prednost, ker stranki posel dogovorita neposredno, brez posrednikov. Omogočajo tudi hitro zapolnitev prevoznih kapacitet in enostavnost poslovanja. Na žalost pa se kažejo tudi negativne strani takega poslovanja – posluješ s partnerjem, ki ga ne poznaš, ne poznaš njegovih referenc, plačila teh poslov niso vedno izvršena in kriminalne združbe pod krinko legitimnih prevoznikov s prevaro na lahek način pridobivajo premoženjsko korist. Scenariji delovanja kriminalnih združb so različni – od pridobivanja informacije o danem prevoznem nalogu s strani naročnika

resničnemu, legitimnemu prevozniku, ko kriminalci pridejo na mesto naklada navedno prej, kot je dogovorjeno, s tovornim vozilom, ki je podobno vozilu dejanskega prevoznika ali pa je celo njegovo in mu je bilo protipravno odtujeno. Tovor se naloži in prevara je ugotovljena, ko se na nakladu pojavi pravi voznik, ki naj bi prevzel tovor, vendar je tovor že odšel.

Drugi scenarij je kraja identitete prevoznika v primeru, ko se prek prevozne borze ponuja prevoz tovora. Gre za povsem splošno ponudbo, vendar kriminalne združbe na osnovi podatkov o odpremnem mestu, o relaciji prevoza ali zaradi zahtev zavarovanja identificirajo pošiljke visokih vrednosti. Pošljejo ponudbo za prevoz z ugodno ceno in se predstavljajo za resnično obstoječega prevoznika, ki mu prek interneta ukradejo identiteto z manjšimi spremembami, ter



predložijo podatke resničnega prevoznika. Navadno izbirajo manjše prevoznike, za katere obstaja velika verjetnost, da še niso stranka pošiljatelja – da jih ta še nima v svojem sistemu. Predložijo dokumente o registraciji z manjšimi spremembami telefonskih števil ali naslova, kar je videti kot resničen in pristen dokument. Če se jim potrdi ponudba, pošljejo še podatke o vozniku in številko mobilnega telefona. Vse je videti v redu, tudi komunikacija z njimi teče, saj naročnika redno obveščajo o poteku poti. Vendar se kmalu zavemo težave, ko tovor nikoli ne prispe v namembni kraj ter prevoznik in šofer izgineta, mobilna številka, prek katere smo komunicirali, pa ostane nedosegljiva ...

Glavno vodilo prevoznikom je, naj izberejo zanesljivo prevozno spletno borzo – tako, ki ima zahteven postopek pred registracijo novih članov, ki deluje že dolgo časa in se prek nje realizira veliko prevoznih pogodb, ki je mednarodna – prisotna v več državah, ki ima spletne strani v več jezikih, ki ima dober servis za stranke – nacionalno hotline, 24-urno storitev.

Pošiljatelji in prevozniki morajo vedno preveriti, s kom bodo sodelovali. Pri tem si morajo vzeti čas in nikakor ne hiteti, ker ravno hitrost in površnost omogočata kriminalnim združbam, da se dokopljejo do posla. Preveriti morajo voznike – njihovo identiteto s kopijo vozniškega dovoljenja, pridobiti registrske oznake vozila kot tudi spletno stran podjetja. Kadar prevoznik prevzame naročilo prek spletne borze, mora prejeti za voznika navodilo v pisni obliki. Če se navodilo s strani naročnika prevoza spremeni v zadnjem hipu, mora tako spremembo potrditi vodstvo podjetja. Od voznika se zahteva jasen dokaz o izročitvi pošiljke skupaj s podpisom in imenom prejemnika. Preventiva vključuje preprečevanje uhajanja informacij s strani zaposlenih – o prevoznih relacijah, o tovoru in kapacitetah vozil – neznanim osebam. Ob dvomu je treba takoj obvestiti vodstvo podjetja. Nove zaposlene je treba temeljito preveriti, predno se jim omogoči dostop do zaupnih informacij, povezanih s pogodbami prek spletnih borz. Novim voznikom se ne sme zaupati prevoza tovora, ki je tržno zanimiv. Zelo pomembno je, da prevozniki in naročniki prevozov poročajo o kakršnih koli kriminalnih aktivnostih ali njihovih poskusih, tako operaterjem prevoznih spletnih borz kot tudi policiji.

Iz izkušenj, pridobljenih s preiskavami go-ljufij, opozarjamo, da mora biti prevoznik ali naročnik prevoza pozoren na naslednje situacije, ki lahko nakazujejo na to, da je tarča organiziranega kriminala:



tudi zaradi strahu pred konkurenco. Druga težava je definicija dejanja prevare kot kaznivega dejanja – v različnih državah, pa tudi znotraj ene države, taka dejanja vodijo pod različnimi vrstami kaznivih dejanj. Tretja težava pa je, da se teh dejanj ne preganja, da organi pregona niso aktivni; so pa primeri, ko je policija aktivno delovala in odkrila tovor in storilce, pa ni bilo ustreznega odziva oškodovancev, kar je še večji problem. Vsekakor dejanja terjajo preiskavo s pomočjo zasebnih preiskovalcev, na mednarodni ravni pa je treba vzpostaviti sodelovanje organov pregona, ki bi razbili kriminalne združbe in vsaj začasno zmanjšali tveganja prevar.

- nizke prevoznine, ki jih prevoznik ali podprevoznik terja za prevoz,
- spreminjanje podatkov o vozilu in/ali vozniku, ki naj bi prevzel tovor, v zadnjem hipu,
- zglasitev voznika na mestu naklada pred dogovorjenim časom,
- ponujanje dodatnih kapacitet za prevoz tovora.

Težave v boju s prevarami so večplastne. Prva težava je, da po eni strani ni točnih informacij o obsegu teh dejanj, tako po številu kot tudi po vrednosti odtujenega tovora. Pojavljajo se ocene, ki gotovo ne predstavljajo resničnih vrednosti, saj nekateri deležniki nočejo objavljati informacij,

Viri, literatura:

Preventing Cargo Theft by Fraudulent Carriers, Bill Andersen
IRU Guidelines for the Safe Use of Freight Exchanges, CTM/GE2054/JHU
Statistic data: Thefts of Cargo in Belgium, Wim Dekeyser, Dimitri Dekeyser, Frederic Dekeyser



Intelligentne pnevmatike

Continental je uveljavljena znamka med izdelovalci pnevmatik, saj njihove korenine segajo vse v leto 1871. Zadnjih dvajset let je Continental tretji največji proizvajalec pnevmatik na svetu. Ne izdelujejo pa le pnevmatik, temveč so eden večjih dobaviteljev avtomobilske opreme ter razvijalec inteligentnih tehnologij za transport. Eden zanimivejših izdelkov je zagotovo ContiPressureCheck™ (CPC) sistem.

Pritisk lahko odčitamo tudi s pomočjo ročne naprave, ki jo le približamo gumi.



Senzor in gumijasto ohišje, ki se pritrdi na notranjo stran pnevmatike.



Sistem se lahko vgrajuje na različne kombinacije vozil, od enoosne prikolice do šestosne konfiguracije vozil z največ 24 pnevmatikami, uporaben pa je tudi na avtobusnih pnevmatikah. Sistem ima lastno napajanje in brezžični prenos podatkov iz vsakega senzorja v centralno kontrolno enoto. Vsak senzor lahko zdrži temperaturna nihanja med -40 in $+120$ stopinjami ter pritiske do 20 barov. Prenos podatkov se vrši na dva načina, in sicer prek centralne kontrolne enote (CCU), ki lahko obdeluje do 24 senzorjev naenkrat, ali ročno s posebnim merilcem pritiska, ki ga samo približamo posamezni pnevmatiki in na njegovem displeju odčitamo pritisk. Če imamo na vozilu večjo medosno razdaljo od šestih metrov, je priporočljivo, da namestimo dodaten sprejemnik (4). Na zaslonu v kabini lahko razberemo sedem različnih napak, za vsako pnevmatiko posebej. Sistem nudi številne prednosti, med drugim enostavno namestitev, kjer s posebnim orodjem kar sami namestimo senzorje v notranji del pnevmatike. Conti-



Senzor v pnevmatiki (1) oddaja signal v centralno kontrolno enoto (2), ta pa prikaže stanje na zaslonu v kabini (3).

PressureCheck™ sistem lahko namestimo v katerokoli pnevmatiko tudi drugih znamk. Vožnja z ustreznim tlakom v pnevmatikah je varnejša, poveča število prevoženih kilometrov, zniža obrabo in zmanjšuje porabo goriva. ContiPressureCheck™ preprečuje okvare, povezane s pnevmatikami, ki lahko privedejo do dragih zastojev, visokih kazni, negativne publicitete, nevarnosti za druge udeležence v prometu ... ContiPressureCheck™ sistem je možno povezati z različnimi telematskimi in informacijskimi sistemi. Pri nas ga lahko povežete v sistem CVS Mobile, kar omogoča, da tudi lastnik ali dispečer v vsakem trenutku ve, kakšen je pritisk v pnevmatikah na posameznem vozilu in/ali prikolic.

Učinek ne dovolj napolnjenih pnevmatik je že znan. Močno vpliva predvsem na varnost, ob tem pa povečuje porabo in emisije, obrabo samih pnevmatik ter zvišuje stroške obratovanja. V praksi se nadzor tlaka v pnevmatikah ne izvaja tako pogosto, kot bi se moral. To želi Continental preprečiti s sistemom ContiPressureCheck™, ki ves čas meri tlak in temperaturo v posamezni pnevmatiki. Sistem sestavljajo:

- senzorji za vsako pnevmatiko posebej, ki jih namestimo na sredino tekalne površine na notranji strani pnevmatike in so v lastnem ohišju (1);
- centralna kontrolna enota (CCU), ki sprejema signale iz senzorjev in obdeluje podatke (2);
- zaslon, nameščen v kabini, ki prikazuje tlak in temperaturo v posamezni pnevmatiki ter opozarja voznika v primeru izgube tlaka (3).



Pravilno napolnjene pnevmatike povečujejo varnost, zmanjšujejo stroške, porabo in emisije.

Alternativa obstaja



Dizelski motorji imajo nekakšno smolo, saj se jih ves čas drži sloves umazanih motorjev. Zato so tudi tovarnjaki nenehno na udaru ter jim pripisujejo vedno strožje ekološke norme. Zanimiva alternativa dizlu je plin in sicer utekočinjen zemeljski plin (UZP).



V Evropi je plin vse bolj na pohodu, v zadnjem času pa osvaja tudi motorje težkih tovornih vozil. Če smo pri nas imeli še nekaj zadržkov glede tega go-

riva, predvsem zato, ker ni bilo infrastrukture, sedaj tega ne bi smelo biti več, saj je družba Butan plin v Sežani odprla prvo polnilnico za UZP. Polnil-



Prva stacionarna črpalka za tovorna vozila na UZP v Sloveniji.

Manjši volumen

Utekočinjen zemeljski plin (UZP) oziroma LNG (Liquified Natural Gas) je zemeljski plin, ki je ohlajen na temperaturo $-162\text{ }^{\circ}\text{C}$, zaradi česar se iz plinastega spremeni v tekoče stanje. Z utekočinjenjem se njegov volumen zmanjša za kar 600-krat, ne pa tudi njegova energetska vrednost. Poenostavljeno to omogoča, da lahko skladiščimo večje količine energije v manjših rezervoarjih, kar je izjemnega pomena v transportni industriji. Tovornjak, ki ga poganja UZP, z enim 450-kilogramskim polnjenjem prevozi do 1.500 kilometrov, zato je UZP zelo primeren pri cestnih prevozi na daljše razdalje.



Tomaž Grm (generalni direktor družbe Butan plin), Davorin Terčon (župan občine Sežana), evropska komisarka za promet Violeta Bulc in minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič.

nico sta svečano odprla evropska komisarka za promet Violeta Bulc ter minister za infrastrukturo Peter Gašperšič.

Prva stacionarna UZP polnilnica za tovorna vozila v Sloveniji je zasedla strateški geo-prometni položaj, saj se nahaja v Sežani, ob sečišču dveh pomembnih transportnih koridorjev, t.j. jadransko-baltskega (sever-jug) in mediteranskega (od Španije od Ukrajine). Celoten projekt postavitve črpalke je vreden 3 milijone evrov in je polovično sofinanciran s strani Evropske unije. Črpalka je pomemben korak za razvoj UZP za tovorni promet v Sloveniji in na Hrvaškem, pa tudi za italijanske prevoznike na tem delu, saj jim je bila do sedaj najbližja polnilnica v Padovi.

V Sežani tako stoji prva stacionarna polnilnica, ki je namenjena predvsem strankam, ki so ekološko ozaveščene in jim ni žal plačati nekoliko višje cene za tovorno vozilo, saj bodo s tem veliko pripomogle k čistejšemu okolju. Za lažje razumevanje povejmo, da plinski motor ob enaki



Trije tovornjaki v Sloveniji

Otvoritve se je udeležil italijanski prevoznik Autamarocchi, katerega flota šteje več kot 750 tovornih vozil, od tega že imajo tudi 20 tovornjakov na UZP, v kratkem pa jih bodo pridobili še 20. Tudi Slovenija se prebujata na tem področju, saj bodo že kmalu na cesti prvi trije tovornjaki prevoznika Klemen transport, ki prav tako verjame v prihodnost te sodobne alternative med pogonskimi gorivi.

Polnilnica ima 20-kubično posodo za plin in dve popolnoma avtomatski polnilni mesti.



Za polnjenje tovornjaka mora biti voznik usposobljen.

porabi plina kot Euro 6 dizelski motor v zrak spusti za 90 % manj CO_2 , nič trdih delcev in 95 % manj NO_x . Polnilnica stoji ob avtocesti in je postavljena na zemljišču, ki je last Luke Koper, katera se je prav tako obvezala, da bo do leta 2025 drastično znižala svoj ogljični odtis. Družba Butan plin uvaža UNP iz Francije. Polnilnica ima 20-kubično posodo za plin in dve popolnoma avtomatski polnilni mesti. Za polnjenje tovornjaka mora biti voznik usposobljen, a ko to enkrat osvoji, je polnjenje enostavno in hitro kot pri točenju dizelskega goriva. UZP kot pogonsko gorivo tako predstavlja edino pravo alternativo dizlu in ponuja izjemne priložnosti za cestni tovorni promet. Zagotavljanje zanesljivosti oskrbe z manjšo odvisnostjo od uvožene nafte je poleg okoljskih učinkov eden izmed ključnih razlogov za spodbujanje uporabe UZP v tovornem prometu.



Luksuzen Bulli

Tokrat smo lahko preizkusili VW Multivan v posebni seriji ob 70. obletnici slavnega prednika T1, ki so ga takrat vsi klicali Bulli. Na slavnega prednika spominjajo številnimi retro detajli, kakor tudi barvna kombinacija in zanimivo izdelana platišča.

Za Volkswagen bi lahko rekli, da je nekakšen ustanovitelj razreda lahkih dostavnih vozil, saj so spretno roke inženirjev že leta 1946 v Wolfsburgu naredile tovorno vozilo, ki se sicer ni nikoli prodajalo, temveč so ga uporabljali v proizvodnji za prevoz plošč, zato so ga poimenovali Plattenwagen. Zgodba se nadaljuje tako, da je to prvo precej čudno vozilo videl Ben Pon, ki je bil tedaj uvoznik VW vozil za Nizozemsko. Na

njegovi osnovi je narisal novo skico, ki je obveljala kot načrt za izdelavo prvega Transporterja T1 oziroma Bullija, ki je kmalu postal slaven, nastopil v različnih filmih ter bil tovarniško predelan v različne izvedbe, ob tem pa so v njem mladi našli odlično osnovo za izkazovanje kreativnosti. Proizvodnja se je pričela leta 1950 in v 4 letih so jih izdelali kar 100.000. Kapaciteta tovorne je znašala 80 vozil na dan, trg pa jih je

zahteval 300. Kmalu je padla odločitev, da Volkswagen zgradi novo tovarno v Hannoveru, zaposli 4000 delavcev, dvigne proizvodnjo in poteši potrebe trga. Leta 1962 je s proizvodnih trakov prišel milijonti primerek. Uspeh tega modela se nadaljuje iz generacije v generacijo, v tovarni v Hannoveru pa danes dela skoraj 15 tisoč delavcev. V čast slavnemu predniku je Volkswagen pripravili posebno izvedbo, ki vizualno spo-



T1 in T6 ter Ponove skice iz leta 1947. Že leta 1946 pa je Volkswagen za lastne potrebe izdelal Plattenwagen, ki je postal osnova za prvi Transporter.



Notranjost prinaša vse sodobne pritikline z DSG menjalnikom na čelu, prilagodljivim sedežnim redom in bogato opremo. Vzorec na sedeži, kromirani detajli in imitacija lesenega poda pa dajejo pridih pretoklosti.



minja na Bullija. Osnova za posebno serijo je T6 Multivan, ki že na daleč pleni poglede s svojo dvobarvno karoserijo v kombinaciji barv Candy White bele in kovinske kurkuma rumene, seveda pa je na vozilu še množica lepih kromiranih elementov in posebna lita platišča s kromiranimi pokrovi.

Notranjost je mešanica pretoklosti in sedanjosti. Na pretoklost spominjajo predvsem karirasti vzorci. Visitamo na sedežnih prevlekah ter imitacija lesenega poda, ki se tu imenuje Dark Wood. To sta dva retro elementa, vse ostalo pa je high-tech, sodobno. Po celotni dolžini poda so nameščena vodila, po katerih lahko premikamo sedeže naprej in nazaj, dva ločena sedeža v drugi vrsti pa lahko tudi zavrtimo, tako da se potniki v drugi in tretji vrsti gledajo med sabo. Prav tako imajo potniki v drugi in tretji vrsti na voljo lastno osvetlitev ter prezračevanje. Dvoje bočnih drsnih vrat se ob zapiranju električno zaskoči, zmožljiva klimatska naprava in odličen hi-fi pa še dodatno skrbita za visoko udobje.

Vozilo je dolgo skoraj 5 metrov in visoko le 1,9 metra. »Le« pravim zato, ker ga s to višino brez težav zapeljete v vsako parkirno hišo. Za pogon pa je zadolžen preverjen dvolitrski TDI, ki v testnem Multivanu razvija 110 kW. Motorju je v pomoč 7-stopenjski samodejni dvosklopčni menjalnik (DSG). Odločno pospešuje in z lahkoto vzdržuje tudi višje potovalne hitrosti, ob tem pa odlično podvozje preprečuje vdor neprijetnih vibracij s cestišča v kabino.

Multivan z našega testa je v vseh pogojih pokazal, da je to resen avtomobil, s katerim bo zadovoljen vsak lastnik, ne glede na to, ali ga uporablja v podjetju ali pa ga je namenil večji, dobro stoječi družini. Idealen je za daljša potovanja in zopet dovolj okreten v mestni gneči. In seveda, kurkuma rumena je opazna na vsakem koraku.



Kurkuma rumena barva pritegne številne poglede mimoidočih.



Crossover za asfaltno džunglo

GLA se je na trgu pojavil leta 2013 in je bil prvi Mercedesov križanec. S tem modelom je Mercedes vstopil v povsem nov segment. Po štirih letih so ga temeljito prenovili in avtomobil je sedaj še bolj privlačen.

Črka G daje slutiti, da je to vozilo iz družine terencev (Gelandewagen). S skromnimi 149 centimetri višine in le 14 centimetrov oddaljenosti od tal, pa bi ga težko postavili ob bok klasičnim Mercedesovim offroaderjem, kot je razred G ali kot so predstavniki SUV razreda GL in ML. GLA je odlični crossover.

Precej sprememb je bilo narejenih na izboljšanju aerodinamike, kar je posledično znižalo porabo in hrup. Tudi notranjost je zelo atraktivna. Mercedes je pri njeni sestavi uporabil visokokakovostne materiale iz svoje zaloge. Sedeži so udobni, merilniki pregledni, sredinska konzola očiščena, številni kromirani detajli pa dvigujejo občutek luksuza. V GLAju je sedaj na voljo 360-stopinjska kamera, ki nudi različne poglede

okoli vozila, ki se prikazujejo na osrednjem osempalčnem ekranu, še posebej pa so ponosni na LED luči, ki ponujajo boljše osvetlitev od ksenonskih, ob tem pa porabijo manj energije.

Prenovljeni GLA pa ima na voljo tudi številne nove varnostne sisteme, med katerimi omenimo Active Brake sistem, ki je v standardni opremljeni in omogoča, da sistem meri oddaljenost od vozila pred nami in če se ta oddaljenost prične zmanjševati, voznik pa ne reagira, prične sistem sam zavirati. Seveda se avtomobil sedaj lahko poveže s sistemoma Apple Car Play in Android Auto, kot prvi pa je v segmentu prinesel možnost odpiranja 421-litrskega prtljažnika le z zamahom noge pod odbijačem.

Prava mera za pogon je 2,2-litrski dizelski motor, ki razvija 177 KM in je združen s 7-stopenjskim samodejnim menjalnikom, ki s pomočjo dveh sklopov zares hitro in brezčutno spreminja stopnje prenosa. Ta kombinacija je lahko zelo varčna, saj se poraba spusti tudi pod 6 litrov, ob odločnejšem pritisku na stopalko pa vozilo poskoči tudi do 220 km/h. Štirikolesni pogon je stvar izbire, z njim se GLA odlično znajde tudi na bolj surovem terenu, je pa res, da

je njegova vloga bolj odhod na smučanje ali vožnja do vikenda. Avto se veliko bolje znajde v asfaltni džungli, kjer pri plezanju na robnike do izraza pride visoka oddaljenost od tal, pri parkiranju pa kompaktna 4,4-metrška dolžina.

Mercedes je hitro razumel, da bo rast trga SUV vozil v Evropi trajal dlje časa. Zato so svojo gamo vozil v tem segmentu popolnili s kar sedmimi vozili: GLA, GLC, GLC coupe, GLE, GLE coupe, GLS in G.

TEHNIČNI PODATKI

Motor	4-valjni, 4-taktni, vrstni, turbodizel
Prostornina (ccm)	2143
Moč (kW/KM)	130/177
Navor (Nm/min)	350/1400-3400
Pogon	4Matic na vsa kolesa
Menjalnik	7G-tornic dvosklopčni
Mere D x Š x V (mm)	4424 x 1804 x 1494
Medosna razdalja (mm)	2699
Masa praznega vozila (kg)	1595
Nosilnost (kg)	495
Posoda za gorivo (l)	56
Prtljažnik (l)	421/1235
Pospešek 0–100 km/h (s)	8
Najvišja hitrost (km/h)	220
Povprečna poraba (l/100 km)	6
Emisija CO ₂ (g/km)	130





Passat na kvadrat

Volkswagen Arteon je Passat na kvadrat, tako po prostornosti kot po opreми, s čimer se je tudi realno, ne le idejno približal tistemu, kar bi moralo zamenjati model Phaeton.

Že na prvi pogled je opazen korak proti premium družbi, proti ekskluzivnosti. Arteon je nekje med limuzinskim Passatom in Phaetonom, saj v dolžino meri kar 4,9 metra. Izgled je uglajen in na daleč prepoznaven. Sprednji del s širokim svetlobnim sklopom in LED lučmi, ki se zlijejo z masko, izgleda kot iz prihodnosti. Dolg motorni pokrov bi lahko nakazoval na veliko limuzino z zadnjim pogonom, pa je pogon povsem klasično spredaj. Skladna bočna linija in linija strehe ter vrata brez okvirja raz-

krivajo kupejevske gene, masiven zadek pa karakter športnika. Ta linija prinaša izredno ugoden zračni upor, saj koeficient znaša le 0,26. Posebna pa je tudi notranjost. Sami izbrani materiali, brušeno usnje, brušen aluminij, ambientalna osvetlitev, virtualen kokpit, 12,3-palčni zaslon na sredinski konzoli, panoramska streha, ergonomski sedeži ... Sedi se nizko, a udobno. Prostora v notranjosti je izredno veliko, še posebej spredaj, zadaj pa prav tako, čeprav se bosta tam najudobneje vozili le dve osebi, predvsem zaradi visokega tunela po sredini vozila.

Kljub precejšnjim gabaritom pa je avtomobil v vožnji lahkoten in okreten. Ko se enkrat usedete vanj in naredite krog, imate občutek, kot da se že leta vozite s tem avtomobilom. Za to so zaslužni tudi številni sistemi za večjo varnost in enostavnejšo vožnjo, kot so pomoč pri parkiranju, polavtonomna vožnja med dvema črtama, napredna navigacija in multimedija, pameten tempomat, ki zna brati znake in prilagajati hitrost, zanimiv pa je tudi Emergency Assist, ki v primeru kritičnega zdravstvenega stanja voznika prevzame krmiljenje vozila. Aktivira se, ko sistem ne zazna aktivnosti voznika. Kdaj bo čas za naslednji servisni pregled? Koliko goriva je še v rezervoarju? Zlasti v primerih, ko vozilo uporablja več voznikov, je še kako

dobrodošlo, da je odgovore na tovrstna vprašanja mogoče dobiti kar prek spleta, s pomočjo storitve Car-Net Security & Service.

Takšnemu avtu najbolj pristaja dizelski motor in pri Volkswagnu imajo zelo dobrega. Dvolitrski TDI, ki razvija 110 kW/150 KM, je ravno pravi za tako velik avtomobil. Sicer se kakšnega konjiča več ne bi branil, a se motor izkaže kot izredno kultiviran in ponuja Arteonu dobro mero mobilnosti, za povrh pa je tudi skromen pri porabi. Pri agilnosti in porabi je zaslužen tudi dvosklopčni samodejni menjalnik DSG, ki s svojimi sedmimi prestavami odlično asistira motorju in ostaja venomer v zoni udobja in ekonomične porabe. Skratka, dirkali s tem avtomobilom ne boste, saj 110 kW ne nudi športnega karakterja. Arteon je odličen rekreativec, ki pa z lahkoto preteče tudi maraton.

TEHNIČNI PODATKI

Motor	4-valjni, 4-taktni, vrstni, turbodizel
Prostornina (ccm)	1968
Moč (kW/KM)	110/150
Navor (Nm/min)	340/1750
Pogon	Na sprednja kolesa
Menjalnik	7-stopenjski DSG
Mere D x Š x V (mm)	4862 x 1871 x 1450
Medosna razdalja (mm)	2837
Masa praznega vozila (kg)	1504
Nosilnost (kg)	500
Posoda za gorivo (l)	66
Prtljažnik (l)	563
Pospešek 0–100 km/h (s)	9,1
Najvišja hitrost (km/h)	220
Povprečna poraba (l/100 km)	6,4
Emisija CO ₂ (g/km)	116





Kranjski rovi



Razstava pod Kranjem

Slovensko umetno podzemlje

👍📖 Jože Jerman – Jeri

Zaklonišča, nekdanji rudniki, bunkerji in še kaj postajajo vse bolj privlačni za turistične ogled.

Pred dnevi so se veselili v Mežici. Kakšnih 350 let je že od tega, ko so tam zakopali v nedra zemlje in iz nje vlekli svinec in cink, in dve desetletji je od tega, kar so dali slovo njenemu izkopavanju, saj je svinec zastrupil skoraj vso Mežiško dolino. Kmalu so se začela razmišljanja o novi panogi, o turizmu. Danes se lahko nekdanji mežiški rudarji pohvalijo, da so v globino zemlje spustili že 320.000 obiskovalcev.

Pa niso samo rudarji tisti, ki so v temini zemlje videli nove čase. Nedolgo tega so v vasi Škrlje v okolici Kočevske Reke odprli vrata skrivnostnega bunkerja. Še vedno je skrivnosten, saj si ga lahko ogledate, slikanje pa je prepovedano. Objekt s šifro K-35 je bil dolga leta skrajno varovana skrivnost. Stoji v vasi, ki je dolgo ni bilo na zemljevidu. Prebivalce so v petdesetih letih prejšnjega stoletja izselili po svetu, nakar so vas in okolico zasedli gradbinci in začeli graditi bunkerje za takratno politično vodstvo. Obiskovalce danes, potem ko si ogledajo dokaj asketsko, vendar za tiste čase tehnološko napredno opremo, ki bi danes popolnoma normalno delovala, najbolj zanima, ali kje obstajajo sezname oseb, ki bi se lahko takrat, in sezname oseb, ki bi se lahko tudi dandanes zateleke v te bunkerje. Poznavalci pravijo, da je v Sloveniji pet takšnih bunkerjev, eden čisto blizu Ljubljane, kdaj pa jih bodo – če jih sploh bodo – odprli za ogled, ne ve nihče.

Pa se vmimo k svetovni atrakciji. Mežiški rudarji so sami poskrbeli za ohranitev izjemne tehnične, kulture in naravne dediščine in naredili muzej, ki mu ni para. Najprej so popeljali obiskovalce z vagončki po tri in pol kilometra dolgem rovu od Glančnika do revirja Moring, ki je pod površjem Velikega vrha. Od tam obiskovalci hodijo še kilometer in pol, med potjo pa si lahko ogledujejo številne eksponate. Leta 2002 so klasičnemu ogledu dodali še kolesarjenje po opuščeni rovi. Pot je dolga pet kilometrov in je enkratno doživetje, kakor je enkratno veslanje globoko pod zemljo, v kristalno čisti vodi.

Pa nekdanji rudnik svinca Mežica ni edini rudnik, ki vabi na ogled. V Idriji si lahko

ogledate nekdanji rudnik živega srebra, v Velenju pa vas v rudniku pogostijo s knapovsko malico v najgloblji jedilnici v Evropi. Posebna zgodba so tudi letalska zaklonišča v Kranju z rovom, dolgim kar 1300 metrov. Tik pred začetkom druge svetovne vojne sta ga zgradila domača gradbinca Josip Slavec in Josip Dedek. Danes je rov spremenjen v prireditveni prostor in namenjen turističnim obiskom. V njem je soba za otroke, plesna soba in soba za večje prireditve. Med ogledom v rovu ugasnejo luči in ko vas obkroži črna tema, se zasliši letalski alarm in prodorno zavijanje nemških štuk. Tudi bobnenje bomb je slišati. In vesel si, da je to samo prikaz nekdanje groze. V tamkajšnjem Zavodu za turizem pa se ne hvalijo samo s podzemnim rovom. Ponosno povedo, da je hotel Brdo dobil v Londonu priznanje za najboljši luksuzni podeželski hotel na svetu, hotel Actum pa je bil proglašen za najboljši luksuzni butični hotel minulega leta na svetu.

Žal pa niso vsa mesta pripravljena popeljati svoje goste v podzemlje. V Mariboru trdijo, da je od vrha Piramide pa do mestnega parka speljan rov, po katerem bi lahko hodili. Na vrhu Piramide so odkrili podkle-



Rudnik svinca Mežica, veslanje pod zemljo

ten prostor, ki meri 65 m² in od koder bi lahko vodil rov, po eni razlagi do Košakov, po drugi pa do protiletalskega zaklonišča v Tomšičevem drevoredu.

Tudi Ptujčani imajo 800 metrov dolg rov pod gradom. Kulturnik Samo M. Strelec je v njem pripravil razstavo, nekakšen muzej. Sam je na svoje stroške in brez pomoči očistil del rova. Žal so zaradi vlage razstavni eksponati propadli. Danes ni nikogar, ki bi hotel odpreti nov del ptujske preteklosti. Domačini v rov ne smejo posegati, lastnik, Ministrstvo za kulturo, pa se dela gluhega za vse predloge.

Pa stopimo še na vojaško področje. Bovške kaverne, dolge kamnite rove, imenovane mulatiere, ki so jih izklesali in po njih hodili italijanski vojaki, poznamo že dolgo. Nekaj jih je stalno osvetljenih. V

Poljanski dolini pa bi radi približali velike bunkerje, dvorane pod zemljo in rove nekdanje Rupnikove obrambne linije, ki pa ni nikoli služila svojemu namenu. V tridesetih letih prejšnjega stoletja jo je dal zgraditi general Lev Rupnik, saj se je takratna državna meja vila čez žirovsko-cerkljansko hribovje. Linijo so gradili od leta 1937 do 1941, pri gradnji je sodelovalo kar 60.000 vojakov in civilistov. Imajo takšne dvorane, da so v njih organizirali že marsikatero prireditev.

Pred kratkim so z gradnjo železobetonskega vhodnega portala pri izvoznem rovu ter ureditvijo dela notranjosti odprli rudnik Sitarjevec pri Litiji. Rudnika niso izkoriščali že vse od sredine 60-ih let prejšnjega stoletja.



Med strelskimi jarki

V njem lahko vidite edinstvene limonitne kapniške strukture, stalaktite, stalagmite, kapniške zavese in cevkaste stalaktite; strokovnjaki trdijo, da so v rudniku najhitreje rastoči kapniki na svetu. Nekateri zgodovinarji pa menijo, da je Litija naše najstarejše rudniško mesto, saj so tu rili pod zemljo že Kelti in kopali svinčevo, cinkovo, bakrovo, baritno in železovo rudo. V rudniku je več kot 60 vrst mineralov, med njimi kristali cinabarita in cerusita.

Slovenija je bogata tudi na tem področju in izplačalo bi se takšne rove očistiti in odpreti za obiskovalce. Malce zaradi zanimivosti, pa tudi kakšen evro bi padel iz bogate turistične malhe.



Vstop v rudnik Sitarjevec pri Litiji



Podzemlje Kočevske reke

MX in Scania

Kros motor v dnevni sobi, zložen in pripravljen do zadnje potankosti. Nič ni prepuščeno naključju. Na steni številne fotografije s takšnih in drugačnih motokros tekmovanj. Takoj je jasno, da je tu doma motokros in ljubezen do tega zahtevnega in v Slovenji vse bolj popularnega športa. Ne, nismo obiskali Gajserja, temveč Roka Mikliča. Ponosnega očeta, prevoznika in neizprosne motokrosista.

Rok Miklič, prevoznik z velikimi začetnicami. Strast do Scaniinih tovornjakov in voznikiški poklic sta mu bila tako rekoč položena v zibelko. Kmalu po končani mehanični šoli se je zaposlil v družinskem

transportnem podjetju, v katerem je vozil vse do leta 2008, ko je stopil na samostojno poklicno pot, ki pa je bila vse prej kot lahka. Poklicno kariero je začel z enim tovornjakom za švicarsko logistično podjetje. Kmalu je sledilo prelomno leto 2009, v tem letu je je vzel posojilo v švicarskih frankih za nakup treh tovornih vozil, ti pa so zavoljo okrepljenega švicarskega franka skoraj potopili tedaj mlado transportno podjetje. Toda Rok je s svojo odločnostjo, s trdim delom in

veseljem do tega poklica prebrodil tudi najtežje trenutke in podjetje postavil na noge. Ironično je prav Švica danes, deset let po ustanovitvi podjetja, njihov največji trg, v katerem izvajajo transportne storitve. Dežela, ki je poznana po tem, da se v njej cedita med in mleko, pa bi lahko tedaj postala njegov največji krvnik. Samuel Johnson je nekoč zapisal »Velikih del ne opravimo z močjo, temveč z vztrajnostjo«. Vztrajnost pa je Roka vodila, da danes njegovo podjetje zaposluje 19 ljudi, na razpolago pa imajo 15 tovornih vozil in z eno samo izjemo so prav vsa Scaniina. Strast do teh švedskih lepotic, ki zagotovo premorejo največjo skupnost in imajo najzvestejše oboževalce, sega že v rano mladost, ko so imeli v družinskem podjetju Scania I12M, ki

Rdeče-siva kombinacija športnega designa naredi njihovo floto še nekoliko bolj posebno.



Velika Rokova ljubezen je tudi motokros, motor ima kar v dnevni sobi.



Strast do Scanie traja že desetletja, še ko so doma imel model I 12M.

je služila vse do leta 2005, stara že skoraj 30 let. Pravijo, da se z leti ljubezen ohladi, toda v tem primeru se zagotovo ni, prav nasprotno, zdi se, da je vsako leto večja in močnejša, kar kaže tudi anekdota s prihodom zadnje generacije te znamke. Rok je bil namreč prvi v Sloveniji, ki je naročil novo generacijo Scanie, nevede koliko bo znašala in konec koncev kako bo v podrobnosti pravzaprav izgledala. Njen končni videz je videl šele na predstavitvi

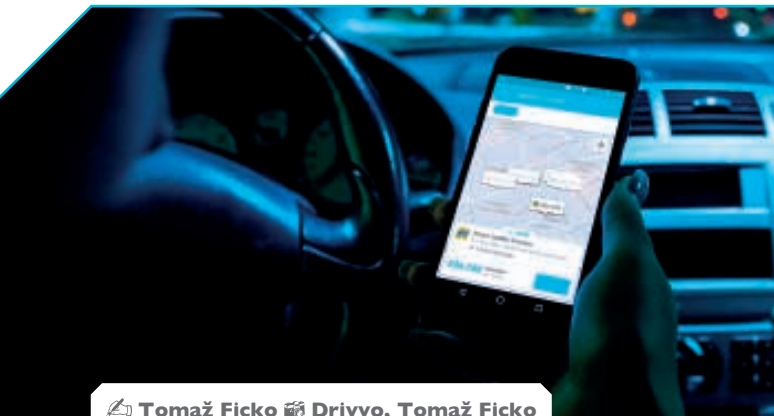
in predaji ključev pred našimi novinarskimi kolegi. R420 pa je bila njegova prva, s katero je stopil na podjetniško pot. Že od samega začetka so lično grafično opremljene. Rdeče-siva kombinacija športnega designa naredi njihovo floto še nekoliko bolj posebno. Priznati moram, da že dolgo nisem videl prevoznika, ki bi imel tako urejeno celotno podobo. Od tovornjaka, oblačil pa vse do hišnih copat, vse je opremljeno z logotipom podjetja. To je dokaz,

da Rok v svojem poslu vidi več kot samo zaslužek in delo. Mnogi – in med njimi je tudi Rok Miklič – preprosto živijo za svoje podjetje in posel, ki ga opravljajo, in to je zagotovo eden od ključev za uspeh. Nekaj le-tega pa žanje tudi v njegovi drugi ljubezni, motokrosu. Ta je prišla v zrelih letih, daleč po tovornjakih in transportu. Tudi ta adrenalinski hobi jemlje resno, seveda kolikor mu čas ob dveh otrocih in izbranki Petri tudi dopušča.



Rok ima danes 15 tovornih vozil in z eno samo izjemo so prav vsa Scaniina.

Rok je bil prvi v Sloveniji, ki je naročil novo generacijo Scanie.



Tomaž Ficko Drivvo, Tomaž Ficko

Potovalni računalnik, ki ne laže

Avtomobil je prevozno sredstvo od točke A do točke B, za mnoge delovno sredstvo, drugim luksuzna dobrina, večini pa sredstvo, brez katerega si ne znamo predstavljati življenja. Postali smo novodobni nomadi z dnevno tranzicijo zavoľo službe, opravkov ali zgolj zabave.

Avtomobilska industrija cveti, prodaja je uspešna kot še nikoli. Avtomobilski marketing nam obljublja majhne nakupne obroke, nizke porabe in malo obratovalnih stroškov. Pa je temu res tako? Ste se kdaj vprašali, kolikšen strošek v vašem proračunu predstavlja vaše vozilo? Če ste se pa ne



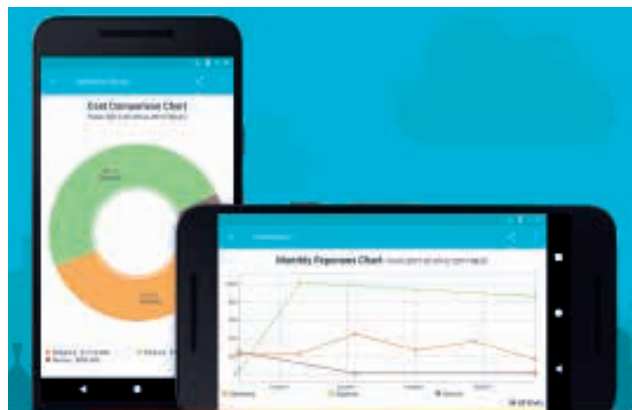
poznate odgovora, vam na zgornje vprašanje lahko pomaga odgovoriti mobilna aplikacija Drivvo, ki bo hitro in matematično natančno podala rezultate, kako potratno je vaše vozilo.

Drivvo je nekakšen avtomobilski menedžer, v katerega vnašamo podatke, kot so prevoženi kilometri, polnjenje rezervoarja ter vse ostale dodatne stroške pri upravljanju vozila. Aplikacija nam glede na vnesene podatke pripravi temeljit izračun stroškov, povprečno porabo goriva, storitve vzdrževanja, omogoča pa tudi poročila in opomnike. Pri Drivvu so se izredno potrudili in pripravili odlični grafični vmesnik, ki je za oko in uporabo izjemno dodaten. Na voljo je v kar 60 jezikih in deluje na obeh največjih platformah, iOSu in Androidu. V nastavitvah je mogoče izbirati različne merilne enote in denarne valute in s tem je aplikacija primerna za večji del sveta. Pri

prvem vklopu aplikacije smo se v našem primeru povezali z Google računom, zatem pa je sledil podroben obrazec, kamor smo vpisali vse podrobnosti in opombe o svojem vozilu. Meni je pregleden, na njem pa najdemo številne podmenije za vnos podatkov in parametrov. Izpostavili bomo nekaj najpomembnejših. V podmeniju Zgodovina ponuja lepo časovnico vseh dogodkov, ki so si sledili od prve uporabe, iz nje je razvidno dotakanje goriva, servisni intervali in številni drugi parametri. Poleg zgodovine je v meniju tudi Googlov iskalnik najbližjih bencinskih servisov, ki ga je

možno filtrirati glede na ponudbo goriv, kar je lahko še kako uporabno. Pomemben, morda celo najpomembnejši del so Poročila, ki so pripravljena glede na vnesenih podatkov. Poleg klasičnega poročila nam ponujajo tudi grafikone za še lažjo obravnavo podatkov. Drivvo je v osnovi brezplačna aplikacija, lahko pa dokupimo Pro verzijo za obdobje mesečne, četrletne in letne članarine, ki znaša 12 €, 10 v primeru zakupa letne članarine ali pa 6 € na mesec. Prednosti tako imenovane Pro verzije so odstranjena oglašna sporočila, kjer pa je treba povedati, da ta niti niso tako zelo moteča, saj so lično integrirana v

vmesnik. Plačljiva verzija nam ponuja tudi izvoz dokumentov CVS, Excel datoteke in varnostno kopiranje podatkov v oblak. Grafi v tem primeru ponujajo tudi nekaj več dodatnih parametrov, vendar boste tudi v brezplačni verziji dobili dovolj podatkov za vshečno uporabo. Drivva boste preprosto hitro vzljubili; odlična grafična zasnova, izjemno dober prevod v slovenshino, ki se ga ne bi sramovala aplikacija slovenskega izvora, in enostavna uporaba. V času uporabe te opozori tudi na primer na preverjanje tlaka v pnevmatikah, polnjenje rezervoarja ali pa bližino bencinske črpalke. Po podatkih proizvajalca jo uporabljajo v kar 180 državah, prenesena pa je bila več kot 1,5-milijonkrat. Aplikacija je primerna tako za zasebno kot službeno uporabo, postreže nam z ogromno statistike stroškov in ostalih podatkov, vendar se je treba zavedati, da je veliko odvisno od nas samih. V primeru nekonsekventnega vnašanja podatkov bo le še ena izmed aplikacij, ki nepotrebno zaseda prostor na mobilnem telefonu. Če pa ste eden tistih, ki bi radi nekoliko bolj podrobno spoznali svoj stroškovnik in po izletu v grafikonu pregledali svojo potovalno statistiko in nenazadnje zmanjšali stroške, potem je aplikacija kot nalašč za vas.





ContiPressureCheck™

Sistem nadzora tlaka v pnevmatikah

Stalni nadzor tlaka v pnevmatikah znižuje skupne operativne stroške.

- › **Ekonomičnost:** Znižuje porabo goriva, povečuje življenjsko dobo pnevmatike in vrednost karkase.
- › **Zanesljivost in varnost:** Nadzor tlaka in temperature zmanjšuje možnost nenadzorovanih dogodkov, ki lahko vodijo v poškodbe pnevmatik in prometnih nesreč.
- › **Varovanje okolja:** Zmanjšuje emisije CO₂ in posledično varuje naravo in okolje.
- › **Enostavnost:** Enostavna montaža in kompatibilnost z navigacijskimi sistemi in vsemi znamkami pnevmatik.

www.contipressurecheck.com



Povezana strast



Tomaz Ficko Omega

Smo tik pred začetkom 23. zimskih olimpijskih iger v Pjongčangu, ki bodo vsaj za kratko ustavile čas in združile na videz nezdržljivo. Moto iger »Passion. Connected.« pa bo povezoval kar 95 narodov sveta, ki bodo nastopili v 15 disciplinah, kjer bodo odločali metri, goli, točke ter nemalokrat tudi čas.

Za meritve časa bodo, kot je to že tradicija, skrbeli pri švicarski Omegi, ki je uradni časomerilec olimpijskih iger prvič postal leta 1932 v Los Angelesu. Letos praznujejo svojo 28. udeležbo na najprestižnejših igrah. Tudi za tokratne, kot je to v navadi zadnjih iger, so pripravili »civilno« izvedbo olimpijske ure, ki je na voljo za vse ljubitelje te prestižne znamke. Uri prihajata iz serije Seamaster in sta omejeni na 2018 primerkov. Seamaster Planet Ocean Limited Edition 2018 je bila predstavljena natanko leto dni pred letošnjimi zimskimi igrami. Planet Ocean za razliko od Aqua Terra ponuja bistveno bolj športni značaj,

v barvah južnokorejske zastave krasi moder gumijast pašček, prešit z rdečimi šivi in rdečo obrobo. Jedro ure je v nerjavečem jeklu z modro polirano keramiko ter enosmernim obročkom, ki z rdečo barvo prikazuje prvih 15 minut. Zunanost ne skriva svoje športne dinamike, ki jo lično zaključujeta kombinacija južnokorejske zastave modre in rdeče barve. Srce ure je caliber Omega 8900, ki deluje na obojestransko navijanje in premore 60 urno zalogo moči in



V kolikor vam tudi tovrstna rešitev deluje premalo elegantno, pa je na voljo tudi edicija Seamaster Aqua Terra Pjongčang 2018, s katero so obeležili odštevanje dveh let do iger v Južni Koreji. Aqua Terra že navzven deluje nekoliko bolj elegantno in bazira na osnovi Aqua Terra 150 M, tudi ta ima safirjevo stekleno dno, odporno proti praskam, in uradni logotip zimskih olimpijskih iger. Pod ohišjem se skriva caliber 8500, ohišje in pašček sta iz nerjavečega jekla,

je odporen na elektromagnetna polja do 15000 gaussov. Tako zgomiji kot spodnji del ohišja sta odeta v safirjevo steklo, ki nam na spodnji strani omogoča pogled v drobovje tega izjemnega časomerilca, ki ima na steklu tudi uradni logotip zimskih olimpijskih iger v Pjongčangu. Ker se seveda gumijastega paščka ne spodobi nositi skupaj s kravato, so vam pri Omegi skupaj s posebno shrambeno škatlo dodali tudi pašček iz nerjavečega jekla ter orodje za enostavno zamenjavo.

njena posebnost pa je, da se številki 20 in 18, ki ponazarjata leto 2018, popolno skladata s številčnico na uri. Glede na več kot 160-letne izkušnje švicarskega urarja zagotovo z nakupom ene ali druge ne morete zgrešiti. Maloprodajna cena ur znaša okoli šest tisočakov, kar je denimo dovolj, da si po dolgem in počez ogledate olimpijske igre kar na samem prizorišču. Kako si želite obeležiti ta veliki dogodek, z uro ali obiskom, pa je seveda na vas. Vsem športnikom želimo športno in predvsem zdravo tekmovanje. Srečno v Pjongčangu!





DAILY BLUE POWER

DOSTAVA BREZ OMEJITEV PRVAK TRAJNOSTI



DAILY ELECTRIC

Vozilo z ničelnimi emisijami,
do 200 km dosega in 2 uri
polnjenja s hitrim polnilcem

DAILY HI-MATIC NATURAL POWER

Prvi 8-stopenjski avtomatski menjalnik s 3,0 litrskim
motorjem na stisnjen zemeljski plin

DAILY EURO 6 RDE 2020 READY

Pripravljen za regulativo "Real Driving Emissions"
ki stopi v veljavo leta 2020,
do 7% prihranka pri porabi goriva

Žirija je bila posebej navdušena nad tehničnimi novostmi v novi IVECO ponudbi in za "predstavitev dizelskega motorja, ki izpolnjuje standard RDE že danes, tri leta pred uveljavitvijo te stroge referenčne norme - daleč pred vsemi konkurenti" in za popoln užitek v vožnji z Daily Drive HI-MATIC Natural Power. Ta prestižna nagrada je priznanje proizvajalcu, ki se osredotoča na uporabo tehnologije za doseganje trajnosti, saj se sodniki strinjajo, da Daily Blue Power združuje glavne in izvedljive rešitve za zmanjšanje vplivov na okolje lahkih gospodarskih vozil na urbanih in primestnih območjih. IVECO ima trajnostna vozila, ki jih trg zahteva, in da so električna vozila in vozila na zemeljski plin ter SCR tehnologija, preverjene tehnologije, ki jih je razvil IVECO.

*"IVECO je vedno bil v ospredju boja za trajnostna lahka gospodarska vozila.
Nova ponudba Daily Blue Power potrjuje ta položaj."*

Jarlath Sweeney, predsednik žirije za izbor mednarodni dostavnik leta

IVECO

Vaš partner za trajnostni transport

BENUSSI

Cvetkova ulica 1, Rudnik, Ljubljana,
tel: 08/2053 335 Miklavška cesta 82, Maribor, tel: 02/8051 530



Ekonomist Assar Gabrielsson je imel le 33 let, ko je postal direktor prodaje v Svenska Kullagerfabrikenu (SKF). Kot mlada in ambiciozna oseba pa je želel nekaj več, nekaj

Kmalu sta pričela s skiciranjem prvih vozil, pa ne le osebnih. Aprila leta 1927 je tovarno zapustil prvi osebni avtomobil, na risalni deski pa so bile že tudi skice prvega tovornjaka, ta je iz proizvodnje zapeljal februarja leta 1928.

66-67 in LV 68-70. Kabino nad motorejm so prvič predstavili leta 1933 z modelom LV75, težek program pa so pričeli izdelovati po letu 1937. Sprva so v njih vgrajevali 6,7 litrske bencinske motorje, ki so zmogli 88 kilovatov moči. Na začetku so bili tovornjaki nosilci prodaje, a kakor se je eko-



Ekonomist Assar je leta 1924 srečal kolega s fakultete, inženirja Gustafa Larsona in skozi pogovor sta ugotovila, da imata enake sanje.

drugega, želel je delati avtomobile. Leta 1924 je srečal kolega s fakultete, takrat že uveljavljenega inženirja Gustafa Larsona, in skozi pogovor sta ugotovila, da imata enake sanje.

je po letu 1930 Volvu proizvodnja tovornih vozil le začela obrestovati. In če so na začetku izdelovali le manjše tovornjake, se je po letu 1931 to spremenilo, saj je podjetje predstavilo srednje težka tovornjaka LV

Duh Volva

Larson in Gabrielsson sta vedela, da je švedsko železo med najboljšimi na svetu, zato je bil tudi »švedski avto« boljši od tujih in prodaja je cvetela ne le doma, ampak tudi v tujini, saj so že konec leta 1928 pričeli izvažati avtomobile in tovornjake v Argentino in na Kitajsko. Ime Volvo je šlo v uho in se ga je lahko zapomnilo in izgovarjalo po celem svetu. Po težkem začetku, se

Motor prvega Volvo tovornjaka je razvijal 28 konjskih moči in je imel 1,5 tone nosilnosti. Danes razvija najmočnejši motor 750 konjski moči in je zmožen prevažati tovore prek 300 ton. Med tema dvema tovornjakoma so generacije Volvovih delavcev, ki so bili polni entuziasma in katere je vodil močan občutek pripadnosti znamki ter skrb za kakovost in varnost. To traja že 90 let in zahvaljujoč ustanovitvenemu dvojcu je »duh Volva« še vedno živ.

Prvih 90 let Volvo Trucksa

*Kolo je zagotovo največji
človeški izum, Volvo, kar po
latinsko pomeni »obračam
se«, pa je prevzel vožnjo.*

nomija krepila in so ljudje pričeli več trošiti, je leta 1950 tudi proizvodnja avtomobilov pričela rasti.

Ustanovitveni dvojec je delal noč in dan ter se trudil, da bi Volvo postal nekaj posebnega, cenjenega. Od predsednika do dostavljalca v proizvodnji, vse je krasil poseben entuziazem, poseben občutek, ki so ga poimenovali »duh Volva«. Biti zaposlen v Volvu so bile sanje mnogih in več tisoč zaposlenih je v zadnjih 90 letih prenašalo duh Volva po celem svetu.

Vstop na trge Evropske skupnosti

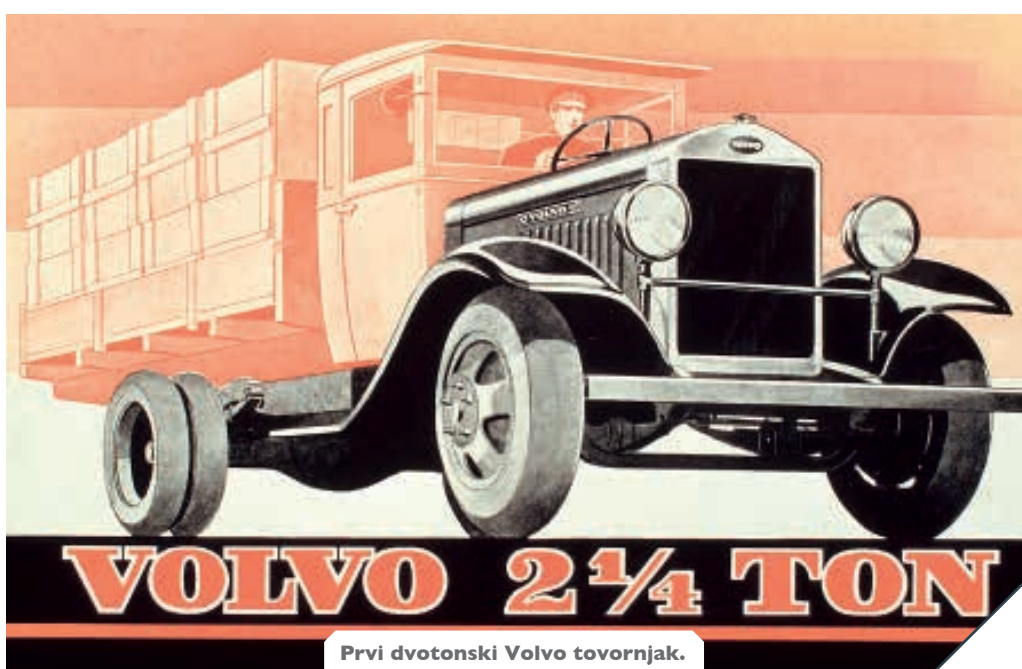
Začetni vložki so bili veliki, a so že leta 1935 poslovali z dobičkom, tako da je SKF izpustil večinski delež in podjetje dal na stockholmsko borzo. Po skoraj 30 letih sta ustanovitelja Volva vodenje podjetja predala Gunnarju Engellau. Ta je bil proevropsko usmerjen in je svojemu prijatelju Larsu Malmrosu naročil, naj preveri, kakšne so tržne zmožnosti Volva v Evropski skupnosti. Kljub temu, da se je skupnost branila z visokimi carinami in davčnimi odredbami, so bili Volvo tovornjaki in avtomobili tam zelo



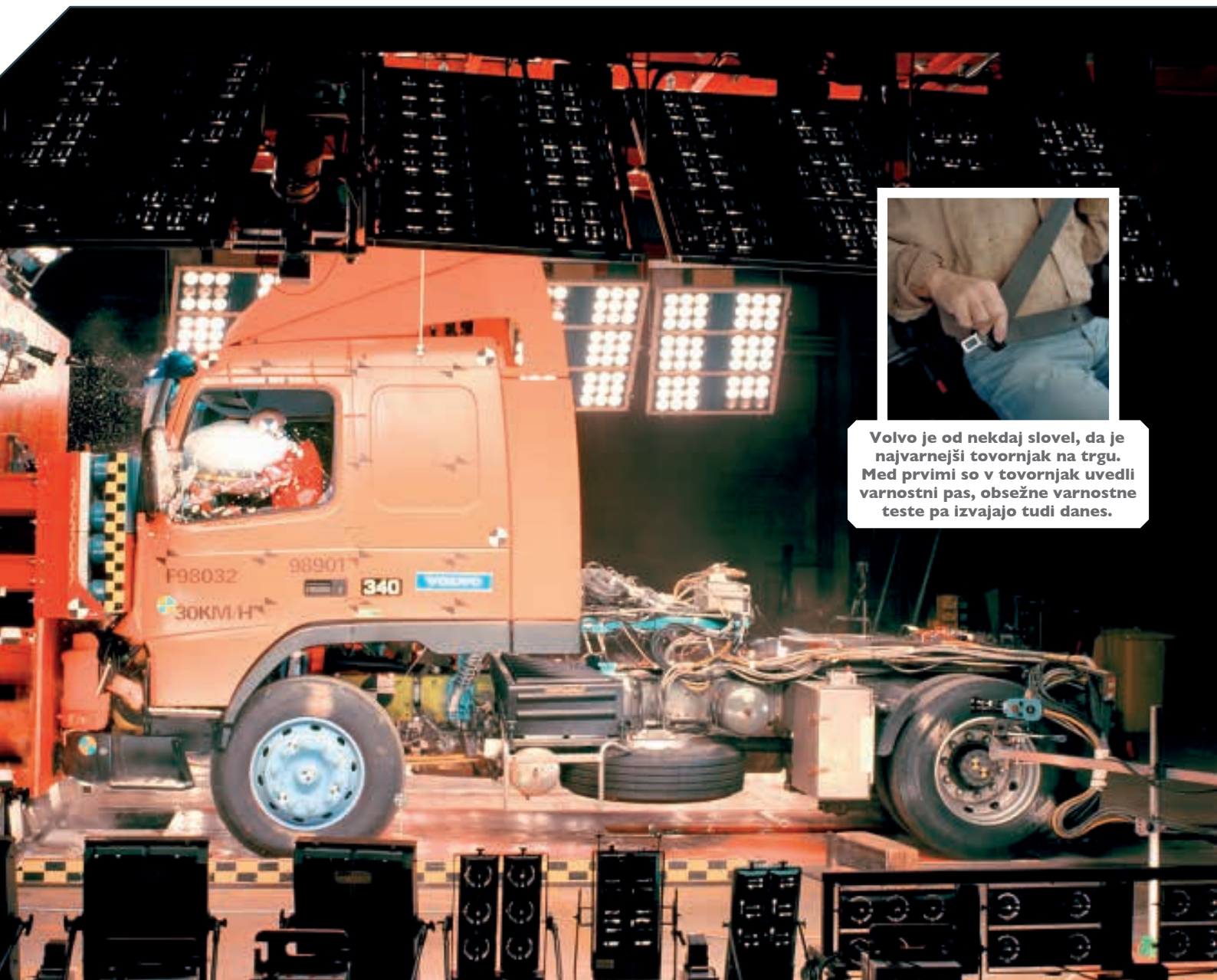
Prva Volvo tovarna na obrobju Göteborga.



Nekdanja paleta tovarnih vozil Volvo.



Prvi dvotonski Volvo tovornjak.



Volvo je od nekdaj slovel, da je najvarnejši tovornjak na trgu. Med prvimi so v tovornjak uvedli varnostni pas, obsežne varnostne teste pa izvajajo tudi danes.

priljubljeni. Leta 1965 so odprli tovarno v belgijskem Alsembergu, s čimer se je Volvo še bolj učvrstil v skupnosti in se pričel še širiti. Že deset let kasneje so odprli povsem novo tovarno za proizvodnjo tovornjakov v belgijskem Gentu, kjer tovornjake izdelujejo še danes. Medtem je leta 1970 proizvodnja tovornjakov postala neodvisni del Volva in tako je nastal sektor Volvo Trucks, kateremu je predsedoval Lars Malmros.

Globalizacija

Sredi sedemdesetih let prejšnjega stoletja se je Volvo ozrl tudi po zahodu. Najprej so tovornjake pričeli prodajati v Braziliji, kjer je Volvo kmalu postal eden močnejših igralcev na trgu, leta 1981 pa so prvi tovornjaki zapeljali tudi po Severni Ameriki, ko je Volvo prevzel ameriškega proizvajalca tovornjakov White. S tem nakupom pa je Volvo postal zares globalno podjetje, saj so kmalu tam postavili tudi prvo tovarno, ki je izdelovala tovornjake po Volvo tehnologiji.

Tam so predstavili nov model VN in kmalu vzpostavili industrijski sistem, ki je optimiral proizvodnjo do te mere, da so uporabljali manjše število različnih sestavnih delov. Naslednja leta so prinesla velik tehnološki razvoj tudi v Evropi, saj so predstavili modularni koncept kabine za največje tovornjake, rezultat pa je bila predstavitev serije FH/FM.

FH temelj današnjih tovornjakov

Leta 1993 je Volvo v Evropi predstavil tovornjake, ki so še danes temelj širokega izbora modelov: Volvo FH 12/FH 16. Osnovo je tvorila modularna platforma, ki je bila temelj za izdelavo različnih modelov: FH, FM, VN, VHD in VT. Srce novega tovornjaka je predstavljal na novo razviti 12-litrski 6-valjni dizelski motor, ki je za tiste čase postavljajl nove standarde v porabi in uporabnosti. Na nov nivo pa je bila dvignjena tudi varnost. Ves čas je Volvo skrbel tudi za zaščito okolja in razvijal tovornjake s pogo-

nom na različna alternativna goriva (DME, etanol, gorivne celice ...), leta 2006 pa so predstavili prvi hibridni tovornjak s pogonom na dizel in elektromotor, ki je požel veliko pozornosti.

Leto 1999 je bilo za skupino Volvo zelo burno. Prišlo je do prodaje skupine Volvo Cars ameriškeemu Ford Motor Co. Kmalu zatem pa je tovornjaška skupina AB Volvo nameravala združiti švedsko proizvodnjo tovornjakov in kupiti Scania, a urad za varstvo konkurence tega ni dovolil, zato so se zagledali bolj proti jugu in prevzeli francoskega proizvajalca tovornjakov Renault V.I. ter njegovo ameriško podružnico Mack Trucks. Volvo je tedaj postal največji evropski in drugi največji svetovni proizvajalec tovornjakov.

Zanesljivo v prihodnost

Zadnja velika prelomnica se je zgodila leta 2012, ko je Volvo predstavil povsem novo generacijo tovornjakov, ter leto kasneje,

V zrcalu, nekoč in danes.



ko je to storil tudi Renault Trucks. Sledila je predstavitev celega niza tehnoloških inovacij, katere so zasnovali inženirji Volvo Trucksa in z njimi olajšali delo voznikom tovornjakov ter znižali porabo in izboljšali zmogljivosti:

1. Volvo I-Shift Dual Clutch

Menjalnik z dvojno sklopko je doslej edinstven v svetu tovornjakov. Ena sklopka krmili parne, druga pa neparne prestave in tako se pretikanja izvršujejo z neverjeno hitrostjo, kar pomeni, da so izgube moči pri prestavljanju minimalne.

2. Volvo Tandem Axle Lift

Gospodarejša poraba. Boljši oprijem gnanih koles. In ožji obračalni krog. Dvig tandemske osi vam omogoča odklop in dvig ene od gnanih osi – ta možnost združuje v enem vozilu oprijem in nosilnost štirikolesnega pogona z voznimi zmogljivostmi in gospodarno porabo dvokolesnega pogona.

3. Volvo Dynamic Steering

Dinamično krmiljenje je še ena novost v svetu tovornjakov. S tem sistemom je krmiljenje lažje, natančneje in varneje, hkrati pa se zmanjšuje tveganje za poklicne poškodbe.

4. Volvo Automatic Traction Control

Avtomatske kontrole zdrsa za tovornjake, namenjene gradbeništvu. V primeru zdrsa pogonskih koles sistem samodejno vklopi pogon sprednje osi. Pogon se vklopi kar med vožnjo in tako izboljšuje vozne lastnosti.

5. Volvo I-shift Crawler Gear

Menjalniku I-Shift s prestavami za počasno vožnjo omogoča večje prestavno razmerje nov reduktorski sklop. Menjalnik prenaša velike obremenitve in premikanje tovorov do 325 ton. Pri natančnih manevrih pa je lahko hitrost vsega 0,5 km/h.

Volvo tovornjaki so že od nekdaj vsestransko uporabni.



Volvo je pripravljen »vrteti sek« še vsaj naslednjih 90 let!



Polnoletnost

Nov servis ponuja kar 1120 m² delavnic.

Skoraj 18 let je minilo od ustanovitve podjetja Volvo d. o. o. Ves ta čas je podjetje delovalo s polno paro, se aktivno razvijalo in skrbelo tako za prodajo kot tudi za servisiranje in vzdrževanje gospodarskih vozil Volvo. Prišel je čas polnoletnosti in podjetje se je preselilo v povsem nove prostore na novi lokaciji na vzhodnem delu Ljubljane ob izvozu Sneberje.

Septembra leta 2000 je v zgornjih prostorih nekdanje poslovne stavbe AM-Cosmosa, ki je bil del nekdanje ljubljanske Avtomontaže, majhna skupinica začela delati prve korake na poti, po kateri hodimo še danes. Neja Modic kot organizatorica prvih korakov in Peter Zsoke kot prvi di-

rektor podjetja Volvo v Sloveniji sta podjetju postavila temelje. Kaj kmalu so se jima pridružili Paolo Radaelli kot finančni direktor, Christian Rušnik kot tehnična podpora in Nebojša Drobnjakovič, ki je postavil temelje prodajnemu oddelku.

Marsikaj je bilo neznanka, marsikatera pot tvegana in brez zagotovil o uspehu. Prodajni oddelek se je moral takoj opreti tudi na poprodajne moči, ki jih je podjetje takrat zagotovilo prek pogodbenega servisa v delavnicah podjetja AM-Cosmos. Prvi koraki pri vzdrževanju naj-sodobnejših tovornjakov Volvo so bili težki, potrebno je bilo dosti učenja, pa vendar je bil napredek očiten. Leta 2000 je Volvo zaključil leto s 35 novo re-

gistriranimi tovornimi vozili, kar je pomenilo 5 % tržnega deleža v Sloveniji.

Tudi pred letom 2000

Seveda pa to niso bile povsem prve sledi tovornjakov Volvo v Sloveniji. Že takoj po osamosvojitvi je prek podjetij Balavto Ajdovščina in Primorje Ajdovščina v takratnih razmerah prišlo v državo kar nekaj novih tovornjakov legendarne serije F in kasneje tudi prvih FH in FM. Podjetje Primorje iz Ajdovščine je potrebovalo za svoje dejavnosti kakovostne in vzdržljive gradbene tovornjake, podjetje Avtopromet Gorica pa zanesljive tovornjake za prevoze na dolge razdalje.

Podjetje Balavto iz Ajdovščine je pod vodstvom Jožeta Bajca, ki je del svojega življenja preživel tudi v podjetju Volvo na Švedskem, zagotavljalo poleg vozil tudi podporo vzdrževanju in nadomestne dele za vozila. Leta 1995 je prišlo do naslednjega koraka



Veliko uspešnih zgodb smo spisali na Celovski cesti.



Na slavnostni otvoritvi novega poslovnega objekta je Robert Grozdanovski, direktor za osrednjo in vzhodno evropsko regijo, čestital Dušanu Mavriču za uspešno delo.



Veličastne otvoritve novega objekta se je udeležilo preko 400 gostov.

v podobi mariborskega podjetja Trimpex, ki je pod vodstvom Minke Jurak in Silva Ambroža takrat začelo pogodbeno prodajo novih tovornjakov Volvo v Sloveniji, naslonjeno na hčerinsko podjetje Volvo Trucks Corporation v Avstriji. Prodaja pa ni bila več tako preprosta, saj smo se v tistih časih začeli srečevati s prvimi postopki odobritve vozil – ali bolj poznano, s homologacijami. Leta 1998 se je ekipi Trimpexa pridružil tudi Christian Rušnik, ki je še danes član našega podjetja.

Tudi avtobusi

Da, tudi avtobusi na podvozjih Volvo so se izdelovali pri nas. Ljubljanska Avtomontaža je izdelovala avtobuse na podvozjih Volvo B10 in B7, ki jih je večino izvozila v Savdsko Arabijo. Med leti 1996 in 1998 je bilo izdelanih več kot tristo avtobusov za savdski trg, pa tudi kar nekaj primestnih in linijskih avtobusov za domači trg.

Prostori v AM-Cosmosu so kaj kmalu postali pretesni za hitro rastoče podjetje, zato se je ekipa preselila na novo lokacijo v Trzin pri Domžalah, kjer se je tudi okrepila z novimi sodelavci, ki jih je vodil takratni direktor Volvo Slovenija Bo Andersson.

Nastopil je čas za resnejše spremembe. Boja Anderssona je na vodilnem mestu za kratek čas zamenjal Roger Alm, ki danes zaseda enega najvišjih položajev v podjetju Volvo Truck Corporation, takoj za njim pa je poslovno leto 2003 začel novi direktor Lars Himmer, pod katerim se je izvedla širitev podjetja na novo lokacijo v Ljubljani, kjer smo bili vse do konca leta 2017. Vendar to ni bilo več le predstavništvo, podjetje se je odločilo organizirati lasten servis s svojim osebjem, ki je prevzelo vse potrebne naloge za zagotovitev kakovostnih poprodajnih storitev.

To je poleg novih prostorov pomenilo tudi veliko novih sodelavcev, ki jih je bilo treba usposobiti za delovanje v sistemu Volvo Truck Corporation. Novi standardi delova-

nja, novi sistemi, neposredna računalniška povezava z matičnim podjetjem in vse večje število novih tovornjakov Volvo na trgu so zahtevali specialistična šolanja v Volvo šolskih centrih, največkrat v regijskem centru v Budimpešti. Usposobili smo tudi mobilno delavnico, ki je sposobna posredovati v večini primerov na celotnem območju Slovenije in po potrebi tudi preko meja.

Z letom 2005 smo se srečali z novimi ekološkimi standardi motorjev Euro 5, novimi tehnologijami in seveda povsem novo generacijo motorjev D13, ki je zamenjala odhajajoči motor D12. Veliko dopolnilnih izobraževanj in izkušenj ob rednem delu je ekipo naredilo vedno bolj izkušeno, s tem pa tudi prepoznavno med uporabniki. Marsikatera akcija tudi v najzahtevnejših vremenskih pogojih se je uspešno zaključila na zadovoljstvo uporabnikov. Ni bilo enostavno, vendar smo znali in zmogli.

Tudi krizo smo prebrodili

Larsa Himmerja je na vodilnem položaju v podjetju zamenjal Mikael Joabson, na trgu je bilo vedno več in več tovornjakov Volvo. V letu 2008 smo zabeležili prek 370 prvič registriranih tovornjakov Volvo, kar je bil nedvomno vrhunec takratnega obdobja. Leta 2010 smo obeležili desetletnico podjetja, ki mu je takrat predsedoval že Magnus Bjorklund, ki je poskušal stabilizirati poslovanje in ekipo ter vse pripraviti na izzive po krizi in prihajajoče nove proizvode. Položaj na domačem trgu se je do leta 2012 stabiliziral, prav tako pa so se začela gospodarska gibanja izboljševati tudi v naši okolici. Naš tržni delež je leta 2013 dosegel v težkem segmentu tovornjakov skoraj četrtino trga.

Osemnajst let uspešnega delovanja

Prav gotovo je veliko spremembo v podjetju pomenila združitev podjetij Volvo Trucks in Renault Trucks pred dvema letoma, ki je prinesla tudi povsem prenovljen

proizvodni program obeh znamk z motorji Euro 6. Veliko je bilo organizacijskih sprememb, vodenje podjetja je prevzel novi direktor Dušan Mavrič, ki sedaj vodi regijo Adriatic North, ki vključuje Slovenijo in Hrvaško. Zadal si je nove cilje, med katerimi je največji prav izgradnja novega servisnega centra.

Rekordno število

V letu 2017 smo v podjetju presegli še en mejnik. V letu 2017 je uradna statistika v Sloveniji zabeležila 510 prvič registriranih novih tovornih vozil Volvo v razredu 16,0 t skupne dovoljene mase in več. Vsak četrti prvič registrirani cestni vlačilec v Sloveniji v preteklem letu je nosil značko Volvo.

V 18-letnem obdobju delovanja podjetja Volvo d. o. o. smo domačim uporabnikom



Direktor Dušan Mavrič uspešno vodi regijo Adriatic North, ki vključuje Slovenijo in Hrvaško.



Na novem servisu

dobavili prek štiri tisoč tovornih vozil Volvo. Ker smo ves čas rezultatsko in organizacijsko rasli, je bila gradnja novega prodajno-servisnega centra logična posledica in le še vprašanje časa. V zadnjih letih je bilo vloženega veliko truda v priprave na gradnjo, v preteklem letu pa je bil center zgrajen, tako da smo v začetku letošnjega leta lahko začeli poslovati na novi lokaciji.

Novi Volvo Trucks Center

Novi Volvo Trucks Center Ljubljana je odprl svoja vrata na samem začetku leta 2018. Narejen je po najvišjih standardih in opremljen s številnimi sodobnimi rešitvami, oprema pa vključuje tudi zmogljiv mostni žerjav, posebno dvigalo za dvig celotnega vozila oziroma dveh ter ogrevanje in hlajenje objekta s toplotno črpalko. Parkimi prostori so pripravljene za polnjenje električnih vozil. Stavba površine 1.950 kvadratnih metrov pa se ponaša z velikimi steklenimi površinami, ki zaposlenim zagotavljajo veliko naravne svetlobe.

Novi Volvo Trucks Center se nahaja v novi industrijsko-poslovni coni Zadobrova, tik ob avtocesti A1, ki povezuje Ljubljano in Maribor. Novi center nudi celovite transportne rešitve, vključno s prodajo novih tovornih vozil Volvo in rabljenih tovornjakov, celovito storitev na področju vzdrževanja in servisiranja ter možnost svetovanja na področju različnih rešitev,

ki omogočajo številne prihranke pri porabi goriva in boljšo izkoriščenost ter donosnost tovornega vozila.

Skupna površina servisne delavnice je 1.120 kvadratnih metrov, opremljena pa je s petimi vhodi, ki omogočajo, da tovornjak v delavnico zapelje s prikolico vred. Delavnica lahko naenkrat sprejme do 16 vozil, opremljena pa je s številnimi specialnimi in diagnostičnimi orodji, tako da bo delo potekalo kar najhitreje, brez nepotrebnega zadrževanja tovornjaka v delavnici. Za tovornjake bodo skrbeli izurjeni mehaniki, ki bodo uporabljali ustrezno orodje, metode dela ter seveda originalne nadomestne dele Volvo. V servisnem centru se nahaja

tudi priročen skladiščni prostor, servisni center pa se lahko pohvali tudi z velikim parkirnim prostorom. V sklopu objekta se nahaja tudi sprejemnica s prostori za voznike ter več pisarn s konferenčnimi sobami. Zaključeno je torej drugo poglavje zgodovine podjetja Volvo d. o. o. Sedaj je na vrsti naslednje obdobje, ki zahteva prav tako veliko znanja, truda in zavzetosti. Vse doseženo je treba vzdrževati na visoki ravni in oplemenititi z novimi ponudbami, ki bodo prevoznikom pomagala še izboljšati uspešnost poslovanja. Le tako bo obroč sklenjen, da se bo lahko vrtel dalje.

Kolektiv Volvo d. o. o.



HVALA ZA ZAUPANJE!



VOLVO TRUCKS SLOVENIJA:

- 1** Prvi v razredu težkih tovornih vozil na slovenskem trgu*
- 1** Prvi v razredu cestnih vlačilcev na slovenskem trgu*
- 18** Osemnajst let prisotni na slovenskem trgu

* v letu 2017

DOBRODOŠLI V NAŠEM NOVEM VOLVO TRUCKS CENTRU

VOLVO TRUCKS CENTER LJUBLJANA
Cesta v Prod 14, 1260 Ljubljana - Polje
(Avtocesta A1 LJ - MB, izvoz Sneberje)

Volvo Trucks. Driving Progress

