

TRANZIT

LETNIK 10

ŠTEVILKA 70

AVGUST 2026

www.revija-tranzit.si

V KOLONI? ITALIJA VRAČA CESTNINO

Nova pravila prinašajo delno ali popolno vračilo cestnine zaradi večurnih zastojev in cestnih del.



DO 100 %
POVRAČILA
PLAČANE CESTNINE



NOVOST, KI ZANIMA
TUDI SLOVENSKE
PREVOZNIKE



KAKO ODDATI ZAHTEVEK
IN KATERE DOKUMENTE
MORATE SHRANITI?



AKTUALNO

Italija uvaja pravičnejši sistem cestninjenja



PRAKTIČNO

Katere kategorije je vaše vozilo



PROMET & LOGISTIKA

Kako zamude vplivajo na transportne stroške



TEHNIKA

Nova generacija logističnih prikolic



V CELOTI
POVEZLJIV

Vedno z vami.

Brezplačen eStart paket povezljivosti za 3 leta za prvih 1000 strank.

Ukrepajte zdaj in brezplačno uživajte v najboljšežnejšem paketu storitev za vaš eSuperJolly.

IVECO ON

Spremljanje
in upravljanje delovanja

eRange Assurance

eRemote Control

Aplikacija Easy App in
IVECO Driver Pal

**SUPER
JOLLY**

VAŠA PRAVA POTEZA.

BENUSSI

Cvetkova ulica 1, Rudnik, Ljubljana, 08/2053 347
Miklavška cesta 82, Maribor, tel: 02/8051 530

Čas je najdražji tovor

Poletje je tradicionalno čas dopustov, manj gostega gospodarstva in nekoliko umirjenega ritma. Toda za transportno panogo avgust že dolgo ni več mesec počitka. Ceste ostajajo polne, logistične verige delujejo brez premora, vsak zastoj pa pomeni izgubljen čas, višje stroške in večji pritisk na prevoznike.

Prav zato ni presenetljivo, da je ena izmed pomembnejših sprememb tega poletja odločitev o podaljšanju časovnega okvira prepovedi prehitevanja za tovorna vozila na slovenskih avtocestah. Namesto dosedanjega obdobja med 6. in 18. uro velja sedaj omejitev med 5. in 20. uro. Namen ukrepa je izboljšati pretočnost prometa in povečati varnost v času največjih prometnih obremenitev. Vendar pa se ob tem odpira tudi vprašanje, kako bodo spremembe vplivale na organizacijo prevozov, delovni čas voznikov in predvsem na učinkovitost transportnih podjetij. Vsaka dodatna omejitev zahteva natančnejše načrtovanje, pri logistiki pa je prav čas pogosto najpomembnejša valuta.

V tej številki posebno pozornost namenjamo tudi vprašanju, kako zamude vplivajo na transportne stroške. Pogosto govorimo o zamudi kot o nekaj minutah izgubljenega časa, vendar se v ozadju skrivajo bistveno večje posledice. Zamujene dostave, dodatna poraba goriva zaradi zastojev, neizkoriščen voznik, zamiki pri nakladah in razkladih ter višji stroški dela ustvarjajo verigo učinkov, ki lahko močno vpliva na poslovanje prevoznikov. V panogi z nizkimi maržami lahko že navidezno majhna zamuda pomeni razliko med dobičkom in izgubo.

Transport danes ni več zgolj premikanje blaga od točke A do točke B. Je usklajevanje voznikov, vozil, digitalnih sistemov, zakonodaje in pričakovanj naročnikov, ki zahtevajo vedno hitrejšo, zanesljivejšo in trajnostno storitve. Zato ni presenetljivo, da postajajo podatki, načrtovanje in učinkovito upravljanje voznega parka enako pomembni kot zmogljivost motorjev ali nosilnost prikolic.

V avgustovski številki revije Tranzit boste našli še številne zanimive reportaže, teste gospodarskih vozil, intervjuje in strokovne prispevke, ki prikazujejo, kako se transportna panoga spreminja pred našimi očmi. Naša naloga ostaja enaka – spremljati spremembe, jih kritično ovrednotiti in ponuditi informacije, ki bodo koristile vsem, ki vsak dan skrbijo, da se kolesje gospodarstva ne ustavi.

Želim vam prijetno branje, predvsem pa varno vožnjo in čim manj zamud – kajti v transportu čas ni le denar. Čas je najdragocenejši tovor.



Borut Štajnahr



KAZALO

AKTUALNO

V koloni? Italija vrača sestnino 4
Kako zamude vplivajo na transportne stroške? 6

NOVICE 8

KAKO ZAČETI KARIERO POKLICNEGA VOZNIKA?

Pet nasvetov za vse, ki razmišljajo o življenju za volanom tovornjaka 14

MAN TGS 41.480 8X6 BB CH

Pomoč, ko je najbolj potrebna 16

PALFINGER PK 65002 SH

Zmogljivo dvigalo Palfinger PK 65002 SH 18

INTERVJU: MATJAŽ VITKOVIČ

Lahka gospodarska vozila med tradicijo in električno prihodnostjo 20

NA CESTI: RENAULT MASTER 2.0 DCI AUT L2H2

Tovornjakarski navzven, avtomobilski znotraj 22

NA CESTI: FORD TRANSIT CUSTOM KOMBI PHEV LIMITED

Dva pogona, ena delovna rešitev 25

PREDSTAVLJAMO

Schmitz Cargobull stavi na več kot le priklopnik ... 28

DUCATO SLAVI 45 LET

Sinonim za delo, svobodo in inovativnost 32

KATERE KATEGORIJE JE MOJE VOZILO

M1, N1 ali L7e? Označbe, ki povedo več, kot si mislimo 34

POGOVOR: IVAN BORBAŠ, DIREKTOR PODJETJA KAM IN BUS IMPORTER

V transportu je zaupanje ključnega pomena 38

SVETUJEMO

Dolge ure za volanom in hemoroidi 40

NASVETI

Plak v pnevmatikah – temelj varne in učinkovite vožnje 42

IZZA OVINKA:

Beltinci 44

NA CESTI:

MAZDA 6e 46

Renault Clio Full Hybrid E-Tech 160 47

Peugeot 308 Hybrid 145 e-DCT 48

ZGODOVINA - CIMOS:

Zgodba o tovarni, ki je povezala Jugoslavijo, Evropo in prihodnost 49

Revija Tranzit

Založnik: Borut Štajnahr s.p., Tomačevo 1, 1000 Ljubljana

Glavni urednik: Borut Štajnahr

Naslov uredništva: Tomačevo 1, 1000 Ljubljana, tel.: 041 804 840, borut@revija-tranzit.si

Avtorji: Tomaž Ficko, Jože Jerman-Jeri, Igor Jelen, Zoran Samardžić, Matjaž Gregorič

Oblikovanje in prelom: Color.id, Uroš Sterle s.p.

Lektura: Perfectio

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.



V KOLONI? ITALIJA VRAČA CESTNINO

Nova pravila prinašajo delno ali popolno vračilo cestnine zaradi **večurnih zastojev in cestnih del**. Kaj to pomeni za voznike in prevoznike?

- DO 100 % POVRAČILA PLAČANE CESTNINE**
- NOVOST, KI ZANIMA TUDI SLOVENSKE PREVOZNIKE**
- KAKO ODDATI ZAHTEVEK IN KATERE DOKUMENTE MORATE SHRANITI?**

Poletni prometni zamaški na italijanskih avtocestah so že desetletja skoraj neizogiben del poti proti Jadranu, Toskani ali jugu Italije. Kilometrski kolone, večurne zamude in številna gradbišča so pogosto povzročali precejšnje nezadovoljstvo voznikov, ki so za uporabo avtocest kljub slabši pretočnosti prometa še vedno plačevali polno cestnino.

Od letošnjega poletja pa se je v Italiji zgodil pomemben premik – vozniki lahko pod določenimi pogoji zahtevajo delno ali celo popolno vračilo plačane cestnine.

Nova ureditev, ki je začela veljati 1. junija 2026, je rezultat odločbe italijanskega prometnega regulatorja ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti), njen namen pa je vzpostaviti pravičnejši odnos med upravljavci avtocest in uporabniki. Sporočilo je jasno: če storitev ni zagotovljena v pričakovani kakovosti, uporabnik ne bi smel nositi celotnega finančnega bremena.

Kdaj pripada povračilo?

Pravica do povračila velja predvsem v dveh primerih – ob daljših zamudah zaradi cestnih del in v primeru večurnih popolnih zastojev.



Pri krajših vožnjah do 30 kilometrov lahko voznik zahteva vračilo cestnine ne glede na dolžino zamude, če je ta posledica cestnih del. Pri poteh, dolgih od 30 do 50 kilometrov, mora zamuda znašati najmanj deset minut, pri daljših vožnjah pa najmanj petnajst minut.

Še bolj zanimiva je ureditev za dolgotrajne prometne zastoje. Če voznik v koloni obstane med eno in dvema urama, mu pripada vračilo polovice cestnine. Pri zamudah med dvema in tremi urami se povračilo poveča na 75 odstotkov, medtem ko triurni ali daljši zastoj pomeni pravico do popolnega vračila cestnine.

Kako poteka postopek?

Italijanski avtocestni operaterji so vzpostavili digitalni sistem, ki omogoča oddajo zahtevka prek spletnega portala ali mobilne aplikacije. Vozniki lahko registrirajo registrsko tablico, uporabijo podatke sistema Telepass ali pa zahtevek oddajo zgolj s potrdilom o plačilu cestnine. Posebnost nove ureditve je, da do povračila niso upravičeni le italijanski vozniki, temveč tudi tuji uporabniki avtocest, vključno s slovenskimi prevozniki in turisti.

Za številna transportna podjetja to pomeni novo možnost optimizacije stroškov, zlasti v času poletnih prometnih





Kaj morate vedeti?

- Sistem vračila cestnine velja od 1. junija 2026.
- V primeru popolnega zastoja:
 - 60–119 minut čakanja = vračilo 50 % cestnine;
 - 120–179 minut čakanja = vračilo 75 % cestnine;
 - 180 minut ali več = vračilo 100 % cestnine.
- Pri zamudah zaradi cestnih del je višina povračila odvisna od dolžine poti in trajanja zamude.
- Zahtevek je mogoče oddati prek spletnega portala ali aplikacije upravljavca avtoceste.
- Hranite račun oziroma dokazilo o plačani cestnini ali podatke sistema Telepass.
- Do povračila so upravičeni tudi tuji vozniki in prevozniki, če so izpolnjeni predpisani pogoji.
- Sistem trenutno velja na avtocestah, ki jih upravlja družba Autostrade per l'Italia in nekateri povezani upravljavci.

konic, ko so zamude na italijanskih avtocestah pogoste. V primeru večjih voznih parkov se lahko povračila na letni ravni seštevajo v precejšnje zneske.

Pomembna novost tudi za prevoziško panogo

Ureditev je zanimiva tudi za profesionalne prevoznike. Italija že vrsto let omogoča posebne sisteme vračila dela cestnin za težka tovorna vozila, letos pa je dodatno razširila možnosti povračil in namenila več kot 145 milijonov evrov za različne oblike povračil cestnin, do katerih so upravičeni tudi tuji prevozniki iz držav Evropske unije.

Prevozniki bodo morali zato še natančneje spremljati prometne razmere, hraniti dokazila o plačilu cestnine in vo-

dit evidence zamud. V obdobju digitalizacije cestninjenja in telematskih sistemov bo postopek uveljavljanja povračil verjetno postal sestavni del upravljanja transportnih stroškov.

Korak k bolj pravičnemu cestninjenju

Italijanska odločitev predstavlja pomemben precedens v evropskem cestninjenju. Doslej so uporabniki cestnino plačevali ne glede na kakovost storitve in dolžino zastojev, nova ureditev pa prvič uvaja načelo, da mora biti plačilo povezano tudi z dejansko kakovostjo prometne infrastrukture.

Če se bo sistem izkazal za uspešnega, bi lahko podobne rešitve v prihodnjih letih uvedle tudi druge evropske države. Za voznike in prevoznike pa je sporočilo preprosto: dolge ure v kolonah na italijanskih avtocestah odslej niso več nujno izgubljen denar.



Kako zamude vplivajo na transportne stroške?

V sodobnem cestnem transportu je čas postal ena najdragocenejših dobrin. Logistične verige so načrtovane do minute natančno, kupci pričakujejo točne dobavne roke, prevozniki pa se vsakodnevno soočajo z naraščajočimi stroški poslovanja. Zato ni presenetljivo, da prometni zastoji, dolgotrajna čakanja na mejah in cestna dela danes predstavljajo enega največjih skritih stroškov v transportni panogi.

Čeprav se na prvi pogled zdi, da eno- ali dvourni zamuda ne predstavlja večje težave, so posledice za prevozno podjetje pogosto precej večje. Zamuda namreč ne pomeni zgolj daljšega časa vožnje, ampak sproži verižno reakcijo dodatnih stroškov, ki vplivajo na celotno poslovanje.

Gorivo, ki ga vozilo porabi, ne da bi se premaknilo

Tovornjak v koloni pogosto deluje v prostem teku. Klimatske naprave, hladilni sistemi, elektronske naprave in pomožni agregati še vedno porabljajo energijo, motor pa gorivo. Pri sodobnem težkem tovornem vozilu lahko poraba v prostem teku znaša med dvema in tremi litri goriva na uro.

Če prevoznik upravlja vozni park s 50 tovornjaki in vsak od njih letno v zastojih izgubi zgolj 30 ur, to pomeni več tisoč litrov dodatno porabljenega goriva in več deset tisoč evrov stroškov.

Delovni čas voznika teče naprej

Ena največjih težav pri zamudah je dejstvo, da tahograf ne pozna prometnih okoliščin. Čas vožnje in delovni čas voznika se kljub stanju v koloni še naprej beležita.

To pomeni, da lahko voznik zaradi večurnega zastoja doseže zakonsko omejitev delovnega časa še pred dostavo tovara. Posledica je prisilni počitek, zamuda pri razkladu, prestavitev naslednje nakladalne operacije in v nekaterih primerih celo potreba po dodatnem vozniku.

Za logistična podjetja to pomeni nižjo produktivnost voz-

nega parka in slabšo izkoriščenost vozil.

Zamude povzročajo dodatne pogodbene stroške

V številnih panogah, predvsem v avtomobilski industriji, živilski proizvodnji in distribuciji, so dobavni roki izjemno strogi. Sistem »just in time« dopušča zelo malo odstopanj.

Če prevoznik zaradi zastoja zamudi termin razklada, lahko naročnik zaračuna:

- pogodbene kazni,
- dodatne stroške skladiščenja,
- stroške ponovne organizacije proizvodnje,
- čakanje pri razkladu.



Pri nekaterih specializiranih prevozih lahko nekajurna zamuda povzroči tudi izgubo naslednjega naklada, kar pomeni neposredno izgubo prihodka.

Neizkoriščenost vozila pomeni manj prihodkov

Tovornjak ustvarja prihodke le takrat, ko prevaža tovor. Med čakanjem v koloni vozilo ne opravlja svoje osnovne funkcije, vendar vsi stroški še vedno nastajajo:

- leasing ali kredit,
- zavarovanje,
- amortizacija,
- plača voznika,
- cestnine,
- administrativni stroški.

Vsaka ura neaktivnosti zato zmanjšuje donosnost prevoza.

Zamude vplivajo tudi na okolje

Prometni zastoji pomenijo večjo porabo goriva in višje emisije CO₂. Evropska unija od prevoznikov zahteva vse natančnejše spremljanje ogljičnega odtisa, zato imajo dolgotrajni zastoji tudi okoljsko dimenzijo.

Po ocenah evropskih logističnih združenj lahko prometni zastoji povečajo emisije posameznega prevoza tudi za več kot deset odstotkov.

Digitalizacija postaja ključ do nižjih stroškov

Prevozniška podjetja se zato vse bolj zanašajo na telematске sisteme, napredno načrtovanje poti in prometne informacije v realnem času. Sistemi za upravljanje voznih parkov danes omogočajo:

- spremljanje zastojev v realnem času,
- preusmerjanje vozil,
- izračun predvidenih zamud,
- obveščanje naročnikov,
- analizo stroškov posamezne poti.

Podjetja, ki aktivno upravljajo prometna tveganja, lahko letne stroške zastojev zmanjšajo tudi za več deset odstotkov.



Vračilo cestnine – korak v pravo smer

Nova italijanska ureditev, ki omogoča vračilo cestnine zaradi večurnih zastojev, sicer ne more odpraviti vseh posledic prometnih zastojev, vendar predstavlja pomembno priznanje, da zamude za uporabnike pomenijo dejanski finančni strošek.

Za prevoznike je to predvsem signal, da bo v prihodnje učinkovitost transporta vedno bolj povezana s kakovostjo prometne infrastrukture. Čeprav nekaj evrov vračila cestnine ne more nadomestiti izgubljenega časa, zamujenih terminov in dodatnih stroškov, je to prvi korak k bolj pravičnemu odnosu med upravljavci cest in uporabniki.

V logistiki velja preprosto pravilo: čas je denar. Vsaka minuta, preživeta v koloni, zmanjšuje produktivnost, povečuje stroške in zmanjšuje konkurenčnost prevoznika. V obdobju naraščajočih cen goriva, pomanjkanja voznikov in vse strožjih okoljskih zahtev bodo prav učinkovito načrtovanje poti, digitalna podpora in kakovostna infrastruktura odločali o tem, kdo bo v transportni panogi tudi v prihodnje uspešen.



Razstava, ki pripoveduje zgodbo razvoja tovornjaka

Leto 2026 je za Mercedes-Benz Trucks posebno. Mineva natanko 130 let, odkar je leta 1896 nastal prvi tovornjak na svetu – vozilo, ki ga je razvil Gottlieb Daimler in s katerim se je začela zgodovina sodobnega cestnega tovornega prometa. Ob tej pomembni obletnici je podjetje pripravilo posebno jubilejno razstavo, na kateri obiskovalci spoznajo razvoj gospodarskih vozil od prvih motoriziranih tovornjakov do današnjih električnih in digitalno povezanih transportnih rešitev.

Razstava obiskovalca popelje skozi več kot stoletje tehničnega napredka. Na ogled so zgodovinski eksponati, redki muzejski primerki ter sodobna vozila, ki ponazarjajo razvoj konstrukcije šasij, motorjev, kabin in varnostnih sistemov. Posebno mesto pripada prvemu Daimlerjevemu tovornjaku iz leta 1896, ki velja za začetek industrije težkih gospodarskih vozil.



Obiskovalci lahko spremljajo tudi razvoj dizelskih motorjev, uvajanje turbopolnilnikov, zračnega vzmetenja, elektronskih zavornih sistemov, sistemov Active Brake Assist, MirrorCam ter drugih tehnologij, ki so v zadnjih desetletjih bistveno izboljšale varnost in učinkovitost cestnega transporta. Razstava tako ne predstavlja le zgodovine blagovne znamke, temveč tudi zgodovino razvoja evropskega transporta.

Pomemben del jubilejne postavitve je namenjen prihodnosti. Mercedes-Benz Trucks predstavlja najnovejše modele eActros 600, električne distribucijske tovornjake ter digitalne storitve za upravljanje vozniških parkov. S tem proizvajalec poudarja, da se po 130 letih inovacij razvoj nadaljuje v smeri brezemisijskega transporta, pametne logistike in programsko podprtih vozil.

Posebno zanimanje med obiskovalci vzbujajo primerjave med posameznimi generacijami vozil. Od odprtega vozniškega sedeža prvega Daimlerjevega tovornjaka do sodobnih kabin

ProCabin z aerodinamično zasnovo, digitalnimi instrumenti in naprednimi asistenčnimi sistemi je razvoj več kot očiten. Današnji tovornjaki niso več zgolj prevozna sredstva, temveč visoko tehnološka delovna okolja, zasnovana z mislijo na varnost, udobje voznika in čim nižje obratovalne stroške.

Razstava je hkrati poklon generacijam konstruktorjev, voznikov, prevoznikov in serviserjev, ki so soustvarjali razvoj gospodarskih vozil. Brez njihovih izkušenj in inovacij bi si sodoben evropski transport težko predstavljali.

Jubilej 130 let tako ni le pogled v preteklost, temveč tudi priložnost za razmislek o prihodnosti. Če je prvi Daimlerjev tovornjak leta 1896 predstavljal revolucijo v prevozu blaga, današnji električni in digitalno povezani tovornjaki napovedujejo novo obdobje trajnostnega cestnega transporta. Mercedes-Benz Trucks s svojo jubilejno razstavo obiskovalcem jasno pokaže, kako daleč je v 130 letih prišla tehnologija – in kako pomembno vlogo bo igrala tudi v prihodnjih desetletjih.



Avstrija razmišlja o zvišanju nočne omejitve hitrosti

Avstrijsko gospodarstvo je močno podprlo pobudo za zvišanje nočne omejitve hitrosti za tovornjake na avtocestah s sedanjih 60 na 80 km/h. Potem ko sta Avstrijska ljudska stranka (ÖVP) in Svobodna stranka Avstrije (FPÖ) v deželni parlamentu Vorarlberga vložili ustrezen predlog, sta zahtevo podprli tudi Gospodarska zbornica Vorarlberga in Osrednje združenje za špedicijo in logistiko, ki zahtevata, da se novo pravilo uporablja po vsej Avstriji.

Predlog predvideva zvišanje nočne omejitve hitrosti za tovornjake, težje od 7,5 tone, na avtocestah na 80 km/h, deželno vlado pa pozivajo, naj to pobudo predloži zvezni vladi. Zagovorniki spremembe navajajo, da so sodobna tovorna vozila bistveno varnejša in tišja kot prej, da se je v tem času znatno izboljšala zaščita pred hrupom ob avtocestah ter da bi manjše razlike v hitrosti med osebnimi in tovrstnimi vozili prispevale k večji varnosti in bolj tekočemu prometnemu toku.

Gospodarska zbornica Vorarlberga ocenjuje, da je obstoječa omejitev 60 km/h zastarela in ne ustreza več današnjim razmeram. Zbornica se sklicuje tudi na študijo podjetja KfV Sicherheit Service GmbH, po kateri povečanje omejitve na 80 km/h ne bi negativno vplivalo na varnost v prometu.



Podpore pobudi je izrazilo tudi Centralno združenje za špedicijo in logistiko, ki meni, da bi morala nova omejitev veljati po vsej Avstriji. Združenje pravi, da trenutno pravilo izvira iz časa, ko tehnologija tovornjakov in sistemi za zaščito pred hrupom niso bili na današnji ravni. V razmerah številnih del na cestah in pogostih zastojev prometna panoga, kot pravijo, potrebuje praktične rešitve, ne pa dodatnih upočasnitev.

Po drugi strani pa avstrijski Zeleni tej pobudi nasprotujejo. Opozarjajo, da bi zvišanje omejitve hitrosti lahko povzročilo več hrupa za prebivalce, ki živijo ob avtocestah, hkrati pa bi dodatno spodbudilo mednarodni tranzitni promet skozi Vorarlberg.

O tem, ali se bodo obstoječa pravila dejansko spremenila, bo na koncu odločila zvezna vlada, vendar je pobuda zdaj deležna znatne podpore gospodarstva in logističnega sektorja.



100% brez emisij.



» IAA
TRANSPORTATION

15. – 20.09.2026

EXPERIENCE
MORE.VALUE.

Visit us!

Pavillon 33

Popolnoma električni hladilnik S.KOe COOL

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

Več informacij na
schmitz.cargobull.com/emissionsfrei

Tovornjak, ki so ga soustvarili vozniki



MAN Truck & Bus je predstavil posebno serijo MAN TGX Trucker Edition, ki ni nastala za razstavne salone, temveč na podlagi želja in izkušenj profesionalnih voznikov. Pri razvoju je sodelovalo približno 350 voznikov iz skupnosti MAN Trucker's World.

Nova različica temelji na vlačilcu MAN TGX 18.560 4x2 z novo generacijo pogonskega sklopa PowerLion, ki združuje 13-litrski motor D30 s 560 KM in najnovejši menjalnik MAN TipMatic. V primerjavi s prejšnjo generacijo proizvajalec obljublja do pet odstotkov nižjo porabo goriva in s tem tudi manjše emisije CO₂, kar je pomembna prednost za prevoznike na dolgih mednarodnih relacijah. Posebnost modela Trucker Edition je predvsem bogata serijska oprema. Kabina GX vključuje številne elemente, ki jih vozniki pogosto naročajo naknadno: udobne ogrevane in prezračevane sedeže, električno parkirno klimatsko napravo, dodatne odlagalne prostore, 24-palčni televizor, garderobno omaro ter naslanjač za udobnejši počitek med obveznimi odmori. Kupci lahko izbirajo med klasičnimi zunanji ogledali

ali sistemom digitalnih kamer MAN OptiView. Posebna izdaja izstopa tudi na zunaj. Prepoznavna je po mat črnih oblikovnih elementih MAN Individual, ekskluzivnih dodatkih in omejeni proizvodnji, zaradi česar bo predstavljala eno najbolj zaželenih različic modela TGX. Serijsko so vključeni še CB-radijska postaja, kakovostne talne preproge, dodatna oprema za ležišče in aerodinamični dodatki, voznik pa ob prevzemu prejme tudi ekskluzivno usnjeno jakno Trucker Edition.

MAN s tem modelom jasno sporoča, da sodoben tovornjak ni več le delovno orodje, temveč tudi delovno okolje, v katerem voznik preživi več dni zapored. Trucker Edition zato združuje učinkovitost, varčnost, varnost in nadpovprečno raven udobja ter je namenjen predvsem prevoznikom, ki želijo svoje voznike obdržati z boljšimi delovnimi pogoji, ne da bi morali vozilo naknadno predelovati.



Znana kapaciteta baterij

O Teslinem tovornjaku Semi razpravljamo že nekaj let, sedaj pa je končno stekla tudi serijska proizvodnja v tovarni v Nevadi. S tem so sedaj na voljo tudi prvi uradni tehnični podatki, ki govorijo o tem, da Tesla za ta tovornjak ponuja dve velikosti baterij. Prva ima kapaciteto 548 kWh in je sestavljena iz dveh paketov, drugi pa so dodali še en paket in tako ponuja kapaciteto 822 kWh. Baterije bodo uporabljale NCMA kemijo in naj bi po proizvajalčevih podatkih zagotavljale 520 oz. 800 kilometrov dosega, kar je precej optimističen podatek. Sama masa vlačilca je 9,1 oz. 10,4 tone, moč pa 525 kW (714 KM) oz. 800 kW (1080 KM).



Iveco paletna linija

Ob dogodku Iveco Experience 2026, ki je potekal v Torinu, je Iveco predstavil svojo novo linijo vozil. Vključuje modele S-Way, Eurocargo in Daily z motorji z notranjim zgorevanjem, pa tudi električne različice S-eWay, eDaily, eJolly in eSuperjolly. Proizvajalec je prikazal tudi novo vizualno identiteto v kovinsko sivi barvi. Iveco se osredotoča na nadzor skupnih stroškov lastništva (TCO) prek ekosistema, ki združuje vozila, povezljivost, storitve in finančne rešitve. Kalkulator TCO omogoča upravljavcem flot natančno oceno stroškov in optimizacijo odločitev. Novi IVECO S-Way to strategijo prikazuje z zmanjšano porabo goriva do 11 odstotkov. Ta zmogljivost temelji na motorju xCursor 13, optimiziranem pogonskem sklopu in izboljšani aerodinamiki.



www@gb-leasing.si
info@gb-leasing.si



GB Leasing
Gorenjska Banka



- Težka in lahka **tovorna vozila**
- Gradbeni in kmetijski **stroji**
- **Proizvodni** in **transportni stroji**
- **Plovila**
- Medicinska in druga **oprema**
- **Osebna vozila** in motorna kolesa

Natoči, skeniraj in osvoji za 2.000 € brezplačnega goriva – samo na Shellu

Poletno točenje goriva je letos lahko tudi nagrajeno. Na vseh Shellovih bencinskih servisih po Sloveniji namreč poteka nagradna igra Shell nagrajuje, v kateri lahko vozniki osvojijo bogato glavno nagrado – za 2.000 evrov brezplačnega goriva. Za sodelovanje je treba natočiti najmanj 30 litrov goriva Shell FuelSave ali Shell V-Power, skenirati račun in izpolniti kratko anketo. Uporabniki premium goriva Shell V-Power se hkrati potegujejo še za privlačne tedenske nagrade Ferrari in Shell. Shell je v Sloveniji prisoten s 45 bencinskimi servisi in črpalkami po vsej državi, kjer obiskovalcem poleg kakovostnih goriv ponuja tudi številne dodatne storitve in ugodnosti. To poletje lahko vozniki izkoristijo tudi posebno promocijo pranja vozil. Ob vsakem pranju zbirajo digitalne nalepke, po petih zbranih nalepkah pa prejmejo



brezplačno Platinum pranje. Nagradna igra Shell nagrajuje in promocija pranja vozil bosta potekali vse do 1. novembra.

Mercedes-Benz Trucks elektrificira komunalno v Kölnu



Mercedes-Benz Trucks je komunalnemu podjetju AVG Köln dobavil tri nove 100-% baterijske eActrose 400 s Pro-Cabin. Ti tovornjaki bodo uporabljeni za prevoz komunalnih odpadkov.

Vozila so prva te vrste, serijsko opremljena z integriranim mehanskim odgonom moči (mPTO). Do zdaj je takšna uporaba zahtevala rešitve, ki so jih razvijali zunanji proizvajalci karoserij ali proizvajalci originalne opreme (OEM). Tovornjaki eActros 400 so opremljeni z dvema LFP (litijev-vo-železov fosfat) baterijama, vsaka s kapaciteto 207 kWh, kar daje skupno kapaciteto 414 kWh. Ta tehnologija je znana po svoji dolgoživosti in robustnosti.

MAN Truck & Bus krepi prisotnost v Krakovu

MAN Truck & Bus nadaljuje vlaganja v svojo proizvodnjo na Poljskem in krepi prisotnost v Krakovu. Podjetje bo z obsežno investicijo razširilo proizvodne zmogljivosti ter okrepilo proizvodnjo električnih tovornjakov, s čimer bo Krakov postal ena ključnih lokacij v MAN-ovi evropski proizvodni mreži.

Širitev predstavlja pomemben korak v strategiji elektrifikacije gospodarskih vozil. Poleg povečanja proizvodnje bo projekt prinesel tudi nova delovna mesta ter dodatno spodbudil razvoj avtomobilske industrije v regiji. Z naložbo MAN potrjuje svojo zavezanost trajnostni mobilnosti in razvoju sodobnih transportnih rešitev.



V Hannovru prihaja novi T



Renault Trucks bo na IAA Hannover od 15. do 20. septembra 2026 razstavljal na kar 930 m². Ta prisotnost bo pomenila vrnitev znamke s poudarkom na tehnološkem razvoju, tako na področju električnih tovornjakov kot tovornjakov z motorji na notranje zgorevanje. Francoski proizvajalec bo sejem izkoristil tudi za svetovno premiero modelov T Trucks 2027 in E-Tech T 780.



KO CESTNINJENJE POSTAJA VSE VEČJI IZZIV

Evropski sistemi cestninjenja se spreminjajo hitreje kot kadar koli prej. Nizozemska, Švica in prihajajoče spremembe v drugih državah od prevoznikov zahtevajo vedno več prilagajanja. Kako ostati korak pred novostmi?

Prevozniki se po vsej Evropi vedno znova soočajo z novimi zahtevami, tehnološkimi spremembami in prilagoditvami cestninskih sistemov, zaradi česar postaja spremljanje vseh informacij vse zahtevnejša naloga. Za uporabo sistema morajo biti vozila opremljena z ustrežno napravo za elektronsko beleženje in obračun cestnin.

Letos so se pomembne novosti zgodile tudi v Švici in čeprav je bilo obdobje uporabe obstoječe 2G rešitve v tej alpski državi ponovno podaljšano do jeseni, Shell prevoznikom priporoča, da na 4G rešitev preidejo čim prej. S tem se lahko izognejo morebitnim zapletom ob prihodnjih spremembah, ki se že napovedujejo v drugih evropskih državah, med drugim v Franciji v začetku leta 2027.



Nova nizozemska ureditev pomeni prehod z Eurovinjete na kilometrsko cestninjenje za vozila nad 3,5 tone. Pri izračunu se upoštevajo prevoženi kilometri, emisijski razred CO₂, EURO standard in največja dovoljena masa vozila.



KO CESTNINJENJE POSTANE ADMINISTRATIVNI IZZIV

Prevozniki se danes ne soočajo zgolj z različnimi višinami cestnin, ampak tudi z različnimi tehničnimi zahtevami, cestninskimi napravami, registracijami in spremembami predpisov. Spremljanje vseh novosti je za transportna podjetja pogosto časovno zahtevno, hkrati pa lahko neustrezna oprema ali nepravočasno prilagajanje novim pravilom pomenita dodatne stroške, kazni in motnje pri poslovanju.



Prav zaradi tega postaja vse pomembnejše sodelovanje s partnerjem, ki prevoznikom pomaga spremljati spremembe in poenostaviti upravljanje cestnin po Evropi.



ENA KARTICA. ENA KONTAKTNA TOČKA. MANJ ADMINISTRACIJE.

Shell svojim uporabnikom omogoča uporabo rešitev Toll4Europe in Telepass, ki z eno napravo omogočata plačevanje cestnin v številnih evropskih državah ter zmanjšujeta administracijo in število pogodb.

- ✓ Manj administracije in različnih pogodb
- ✓ Boljši pregled nad stroški
- ✓ Dostop do dodatnih ugodnosti na različnih trgih

Shell svojim strankam pomaga spremljati spremembe na področju evropskega cestninjenja ter se pravočasno pripraviti na nove zahteve in tehnološke novosti.



SPREMEMBE BODO STALNICA TUDI V PRIHODNJE

Evropsko cestninjenje bo v prihodnjih letih vse bolj povezano z okoljskimi cilji in emisijskimi razredi vozil. Za prevoznike bo zato poleg učinkovitega voznega parka vse pomembnejše tudi učinkovito upravljanje cestnin.

Zanesljiv partner, ki pomaga pri spremljanju sprememb, zmanjševanju administrativnih bremen in nemotenem poslovanju po evropskih cestah, pa lahko pri tem predstavlja pomembno prednost.



Več informacij o cestninskih rešitvah Shell

Pet nasvetov za vse, ki razmišljajo o življenju za volanom tovornjaka

Poklic voznika tovornjaka je danes pomembnejši kot kdaj koli prej. Brez voznikov bi se ustavile trgovina, proizvodnja in oskrba gospodarstva. Kljub temu pa je odločitev za poklicno vožnjo precej več kot zgolj pridobitev voznškega dovoljenja kategorij C ali CE. Gre za življenjski slog, ki zahteva odgovornost, disciplino in pravo mero predanosti.

Če razmišljate o tem, da bi sedli za volan tovornjaka in začeli kariero v transportni panogi, velja upoštevati nekaj pomembnih nasvetov.

1. Najprej spoznajte življenje voznika

Marsikomu se zdi poklic voznika privlačen. Potovanja, svoboda na cesti in sodobni tovornjaki so zagotovo del tega poklica. Vendar realnost prinaša tudi številne izzive.

Poklicni voznik pogosto preživi več dni ali celo tednov zdoma, preden se vrne k družini. Delo zahteva prilagajanje urniku, življenje na poti in dobro organizacijo vsakdana. Zato je pomembno, da se pred vstopom v panogo dobro pozanimate, kaj življenje voznika v resnici pomeni.

Poklic, brez katerega gospodarstvo ne more

Poklic voznika tovornjaka morda ni najbolj glamurozen, je pa eden najpomembnejših. Vsak izdelek na trgovski polici, vsak gradbeni material in vsak kos opreme je vsaj del svoje poti opravil na tovornjaku.

Zato je odločitev za kariero poklicnega voznika več kot izbira službe – je odločitev za poklic, ki poganja gospodarstvo in skrbi, da svet okoli nas deluje.





Pet lastnosti dobrega voznika tovornjaka

- ✓ Odgovornost
- ✓ Potrpežljivost
- ✓ Samostojnost
- ✓ Dobra organizacija časa
- ✓ Pozitiven odnos do dela in ljudi

Dober voznik ne postaneš čez noč. Izkušnje se nabirajo kilometer za kilometrom.



2. Imejte realna pričakovanja

Mnogi novinci pričakujejo visoko plačo, najboljše relacije in redne vikende doma že na začetku kariere. V praksi je pot nekoliko drugačna.

Prvo delovno mesto je predvsem priložnost za pridobivanje izkušenj, spoznavanje zakonodaje, varne vožnje in delovanja transportnega podjetja. Šele po nekaj letih izkušenj se običajno odprejo vrata do bolj plačanih in bolj zaželenih delovnih mest.

3. Prvo leto naj bo cilj vožnja brez nesreče

Izkušeni prevozniki pogosto pravijo, da je prvo leto v kabini najpomembnejše. V tem obdobju voznik pridobi rutino, razvije občutek za vozilo in se nauči pravilnega odločanja v prometu.

Največji uspeh začetnika je, da prvo leto zaključi brez prometne nesreče ali poškodb vozila. Pri manevriranju in vzratni vožnji velja preprosto pravilo, ki ga poznajo številni profesionalni vozniki: G.O.A.L. – Get Out And Look oziroma »izstopi in preveri«. Nekaj dodatnih sekund lahko prepreči drobovno škodo ali celo nesrečo.

4. Ne menjajte službe prehitro

Mlajši vozniki pogosto menijo, da bodo boljše pogoje našli že po nekaj mesecih dela. Vendar delodajalci cenijo predvsem zanesljivost, izkušnje in stabilnost.

Daljša zaposlitev pri enem prevozniku pomeni več izkušenj, boljše reference in več možnosti za napredovanje. Če se odločite za menjavo podjetja, naj bo to premišljena odločitev in ne zgolj želja po spremembi.

5. Poklic voznika je bolj psihološki, kot si predstavljate

Vožnja tovornjaka ni fizično najtežje delo, je pa pogosto psihološko zahtevna. Dolge ure za volanom, prometni zastoji, odgovornost za dragocen tovar in odsotnost od doma zahtevajo močno mentalno pripravljenost.

Vozniki, ki se znajo dobro organizirati, ohranjati stik z družino in pozitivno razmišljati, pogosto ugotovijo, da je transport ena najbolj zanimivih in raznolikih poklicnih poti.



Pomoč, ko je najbolj potrebna

V bogati ponudbi družbe MAN Truck & Bus lahko vsak kupec najde vozilo, prilagojeno svojim potrebam. Med bolj zanimivimi specialnimi izvedbami je štiriosna šasija MAN TGS 41.480 8x6 BB CH, ki s svojo dodatno pogonsko in krmiljeno osjo ponuja pomoč natanko takrat, ko jo voznik najbolj potrebuje – na spolzkih, razmočenih ali zahtevnih terenih.

V segmentu specialnih vozil šasije s pogonsko formulo 8x6 niso namenjene množičnemu trgu. Gre za vozila, ki jih uporabljajo predvsem cestna podjetja, rudniki, podjetja za vzdrževanje infrastrukture, energetske družbe in drugi uporabniki,

ki se vsakodnevno srečujejo z zahtevnimi terenskimi pogoji ali potrebujejo vozilo za vgradnjo specialne opreme.

Pametna rešitev za zahtevne razmere

Posebnost modela MAN TGS 41.480 8x6 BB CH je druga krmiljena os, ki se po potrebi vključi v pogon. V običajnih razmerah vozilo deluje kot klasični 8x4, ko pa podlaga postane spolzka ali zahtevna, voznik dobi dodatno pomoč v obliki pogona na še eno os. Takšna rešitev prinaša več prednosti. Vozilo ohranja dobro manevrirnost, hkrati pa zagotavlja dodatno vlečno silo, kadar je to potrebno. Zaradi tega je model še posebej priljubljen med podjetji, ki opravljajo dela na gradbiščih, v kamnolomih ali na neutrjenih površinah.

Idealna osnova za vgradnjo dvigal

Čeprav je šasija primerna za različne nadgradnje, se je v praksi izkazala kot odlična platforma za vgradnjo težkih hidravličnih dvigal. Dvigalo je nameščeno neposredno nad drugo krmiljeno osjo, zato MAN ponuja možnost povečane nosilnosti obeh sprednjih osi, ki lahko preneseta po devet ton obremenitve. Od leta 2020 so na voljo celo sprednje osi z nosilnostjo desetih ton. Takšna konfiguracija je bila izbrana tudi na preizkušenem vozilu, ki je bilo opremljeno z dvigalom

Družina »TGS« je primerna za različne tipe nadgradenj, različica »8X6 BB CH« pa je idealna za žerjave.



Na istem podvozju je bil v podjetju Palfinger izdelan fiksni tovorni zaboj dolžine 5400 mm z aluminijastimi stranicami (stranice so izdelane iz dveh delov).



Običajno delovno okolje tovornjakov »TGS« s pogonsko formulo 8x6 so kamnolomi, rudniki s površinskimi kopi ...



Na spletni strani velikega poljskega prodajalca rabljenih tovornjakov smo našli »TGS 41.480 8X6« z enako nadgradnjo – žerjavom, vendar tudi s prekucnikom.

Palfinger PK 65002 SH in fiksni tovorni platojem za prevoz energetskih komponent. Vozilo je namenjeno predvsem delu pri gradnji in vzdrževanju elektroenergetskih objektov ter vetrnih elektrarn.

Pripravljen na teren

Vozilo je opremljeno s posebnim »off-road« programom vožnje, ki preprečuje izgubo oprijema in pomaga avtomatiziranemu menjalniku izbrati optimalno prestavo tudi v blatu, snegu ali na zelo spolzki podlagi. Sistem zmanjšuje možnost zdrsa pogonskih koles in preprečuje, da bi vozilo obtičalo na zahtevnem terenu.

Za delo v prašnem okolju so vgrajeni tudi dodatni zračni filtri za kabino in hladilni sistem motorja, ki zagotavljajo zanesljivo delovanje tudi v najtežjih delovnih razmerah.

MAN TGS 41.480 8x6 BB CH ni klasičen gradbeni tovornjak. Gre za specializirano delovno orodje, zasnovano za najzahtevnejše naloge, pri katerih sta ključni zanesljivost in mobilnost. Zaradi edinstvene kombinacije dodatnega pogona, visoke nosilnosti in možnosti vgradnje težkih dvigal predstavlja eno najbolj zanimivih specialnih vozil v ponudbi MAN Truck & Bus ter odlično rešitev za podjetja, ki delujejo v energetiki, gradbeništvu in težki industriji.



Da bi lahko premagali maso žerjava in dvignjenega tovora, imata obe sprednji osi povečano nosilnost – po devet ton vsaka.

Zmogljivo dvigalo Palfinger PK 65002 SH

Srce nadgradnje predstavlja hidravlično dvigalo Palfinger PK 65002 SH, opremljeno z osmimi hidravličnimi podaljški, ki omogočajo doseg tovara do 20,3 metra. Glede na konfiguracijo lahko dvigalo dvigne tudi do 12,5 tone težke tovore.

Model »PK 65002 SH« ima tako kot vsa novejša dvigala Palfinger stalen kot vrtenja. Priznani avstrijski proizvajalec dvigal, med največjimi v svoji panogi na svetu, poudarja udobno in enostavno upravljanje tega modela, delo upravljavca pa olajša in pospeši več najsodobnejših sistemov, med katerimi izstopajo HPSC, HPSC Load, P-FOLD in AOS:

- **HPSC (High Performance Stability Control)** skrbi za varno delo tudi takrat, ko stabilizatorjev ni mogoče popolnoma razpreti.
- **HPSC Load** uporablja maso tovara kot dodatno protiutež in s tem povečuje delovni doseg.
- **P-FOLD** omogoča samodejno zlaganje in razpiranje dvigala z enim samim ukazom.
- **AOS** zmanjšuje nihanje tovara in preprečuje sunkovite spremembe smeri.

Upravljanje žerjava ni le udobno, ampak tudi varno za upravljavca, saj vse funkcije aktivira »PAL-com P7«, Palfingerjev daljinski radijski upravljalnik. Je ergonomski in prilagojen za dolgotrajno delo. Baterija zdrži do 12 ur, za polnjenje pa je odgovoren hitri polnilnik. Osrednje mesto na daljinskem upravljalniku zaseda 4,1-palčni barvni TFT zaslon. Zaslon je prilagojen delu v vseh vremenskih razmerah, saj so vsi premiki podaljškov vidni tudi pri najmočnejši sončni svetlobi.



Manipulacija s tovorom, ki se dviga ali spušča, se izvaja preprosto in na varni razdalji od delovnega polja dvigala.



BIJOL

PALFINGER

BIJOL - VEČ KOT 30 LET REŠITEV ZA PRETOVOR IN TRANSPORT

Kot generalni zastopnik podjetja Palfinger v Sloveniji s strokovnim znanjem, individualnim pristopom in celovito podporo poskrbimo, da je vsaka rešitev prilagojena vašim potrebam – od prve ideje in načrtovanja do izvedbe ter zanesljivega servisa. Zaupanje naših strank temelji na strokovnosti, kakovosti in dolgoročnem partnerstvu.





Lahka gospodarska vozila med tradicijo in električno prihodnostjo

Elektrifikacija napreduje, toda slovenski trg ostaja pragmatičen. Kupci želijo predvsem zanesljivo vozilo, ugodne stroške uporabe in hitro poprodajno podporo. O razmerah na trgu lahkih gospodarskih vozil, prihajajoči električni generaciji Mercedes-Benzovih dostavnikov in izzivih prihodnjih let smo se pogovarjali z Matjažem Vitkovičem, vodjo prodaje lahkih gospodarskih vozil Mercedes-Benz Slovenija.

Slovenski trg raste, konkurenca pa je vse ostrejša

TR: Kako trenutno ocenjujete razmere na slovenskem trgu lahkih gospodarskih vozil?

MV: Slovenski trg se je po preteklih turbulentnih letih stabiliziral in se vrnil v predvidljive tirnice, v zadnjem letu beležimo okoli 10-% rast. Segment najmanjših dostavnikov se sicer strateško preoblikuje, tudi zaradi zaključka prodaje modela Citan, medtem ko smo v srednjem in velikem razredu osredotočeni na stabilno prodajno strukturo in dolgoročne partnerske odnose. Dobavni roki so se normalizirali in v pooblaščen prodajni mreži ter na trgu na splošno je znova na voljo zdrava izbira vozil iz zaloge za takojšnje poslovne potrebe. To pa seveda ne pomeni lažje prodaje. Nasprotno – kupci so izjemno informirani, konkurenca je močna in za vsakega partnerja se je treba danes s pravo argumentacijo precej bolj potruditi.

Cena ni več dovolj

TR: Kaj danes najbolj vpliva na odločitev podjetij za nakup?

MV: Cena je še vedno prvi filter, predvsem na slovenskem trgu, kjer kupci izjemno natančno primerjajo ponudbe doma in v tujini. Toda odločitev za nakup je danes precej širša. Podjetja gledajo na skupne stroške lastništva (TCO) in ostanek vrednosti vozila. Odločajo kakovostna poprodajna podpora, digitalne storitve, ugodni servisni intervali ter predvsem zanesljivost vozila. Vsa naša lahka gospodarska

vozila imajo že v osnovi vključeno petletno jamstvo oziroma do 240.000 prevoženih kilometrov – in prav na teh področjih pri Mercedes-Benzu ustvarjamo ključno razliko.



»Kupci danes ne kupujejo več samo vozila. Kupujejo celotno storitev in zanesljivost poslovanja.«

ponujamo model eVito in kjer bo prihajajoči novi VLE kot prvi model uvedel in lansiral povsem novo električno platformo VAN.EA – povpraševanje hitro raste. Pri klasičnih dostavnikih pa kupce še vedno odvrta visoka nakupna cena, doseg ob polni obremenitvi, vrednost rabljenih vozil in predvsem pomanjkanje javne polnilne infrastrukture za večja dostavna vozila, zaradi česar si morajo uporabniki sami zagotoviti lastna polnilna postajališča na sedežu podjetja.

Dizel ostaja realnost

TR: Torej dizelski motorji še ne odhajajo?

MV: Nikakor. Večina naših kupcev so obrtniki ter mala in srednje velika podjetja, ki potrebujejo večnamensko vozilo tako za lokalno uporabo kot tudi za daljše relacije pri polni obremenitvi. Električni dostavniki so danes idealna rešitev za mestno logistiko, komunalna podjetja in specifične vozne parke z vnaprej znanimi relacijami.

Danes se v Sloveniji letno proda okoli 40 do 50 povsem električnih dostavnikov v segmentu »large van«, ki jih vključujejo predvsem večje flote. Za mednarodni transport, gradbeništvo in vleko pa bodo najsodobnejši dizelski motorji še dolgo predstavljali glavnino prodaje, pri čemer jih v ponudbi že dopolnjujejo napredni elektrificirani pogoni.

Digitalizacija spreminja upravljanje voznih parkov

TR: Kako pomembna postaja telematika pri upravljanju voznih parkov?

MV: Telematske rešitve postajajo pomemben del sodobnega voznega parka. Mlajša podjetja in mlajše generacije odločevalcev vse pogosteje uporabljajo digitalna orodja za spremljanje porabe goriva, lokacije vozil, načrtovanje servisov in optimizacijo stroškov. Prav ta prehod na digitalni nadzor jim omogoča lažje proaktivno vzdrževanje in večjo učinkovitost flote.

»Električni dostavniki bodo rasli predvsem tam, kjer ekonomika uporabe upraviči višjo začetno investicijo.«

VAN.EA – nova generacija Mercedesovih dostavnikov

TR: Katere tehnološke rešitve bodo v prihodnjih letih najbolj spremenile segment lahkih gospodarskih vozil?

MV: V Evropi se bomo morali prilagoditi. Mestna in obmestna logistika bosta elektrificirani in digitalizirani. Mestne dostave bodo morale biti sinhronizirane s prometom, omejen bo čas dostave, v igro bo vstopila umetna inteligenca, da bo čim manj prostora za človeško napako.

Za daljše dostave pa bodo še vedno na voljo vozila s težjimi nadgradnjami in izpopolnjeni dizelski motorji z ustreznimi emisijskimi standardi. Mercedes-Benz veliko stavi na novo modularno platformo VAN.EA (Van Electric Architecture), na kateri bodo nastajali prihodnji električni modeli. Posebnost platforme je njena prilagodljivost, saj bo omogočala razvoj



vrhunskih električnih različic, pozneje pa tudi modelov z motorji z notranjim zgorevanjem.

Tahografi niso težava

TR: Po novem zakonu je tudi v dostavnike treba vgraditi tahografe.

MV: Nova evropska pravila glede tahografov zadevajo predvsem vozila, ki opravljajo mednarodne prevoze. Če je vozilo iz splošne zaloge, za vgradnjo in kalibracijo tahografa zanesljivo poskrbijo v naši pooblašeni servisni mreži. Pri vozilih po naročilu pa je lahko vgrajen že neposredno v tovarni.

Avtodomi ostajajo velika priložnost

TR: Kaj pa nadgradnje?

MV: Pomemben del prihodnje strategije predstavlja tudi trg avtodomov. Mercedes-Benz želi povečati prisotnost med slovenskimi proizvajalci, kot so Robeta, Megamobil, Adria in drugi, saj naš Sprinter zaradi robustnosti, nosilnosti in zanesljivosti velja za absolutno referenco in eno najboljših osnov za zahtevnejše nadgradnje.

Vizija prihodnosti

Na vprašanje, kako bi v enem stavku opisal prihodnost lahkih gospodarskih vozil, Matjaž Vitkovič odgovori brez oklevanja:

»Prihodnost segmenta bo zaznamovala konkurenčnost ter prilagodljivost na nove izzive z Vzhoda, predvsem skozi razvoj lastnih naprednih električnih in alternativnih platform ob hkratni optimizaciji preizkušenih dizelskih motorjev – vse to v koraku s splošnimi trendi v avtomobilski industriji: digitalizacijo, optimizacijo, udobjem, varnostjo in nepopustljivo zanesljivostjo.«



Tovornjarski navzven, avtomobilski znotraj

Renault Master velja za enega izmed klasičnih predstavnikov segmenta velikih lahkih gospodarskih vozil v Evropi. Francoski proizvajalec je njegovo prvo generacijo predstavil že leta 1980, ta pa je na trgu zdržala najdlje, kar 17 let. Četrta, zadnja generacija je medtem prejšnjo nadomestila po 14 letih, kar pa je še vedno precej dolga doba, ki je zahtevala uvedbo številnih novosti, tako oblikovnih kot tehnoloških, ki se pokažejo že na prvi pogled.

Zadnja generacija modela Master tako deluje precej bolj masivno, k čemur botruje visok sprednji del oziroma maska hladilnika. Motorni pokrov je tako nameščen še nekoliko bolj vodoravno kot pri predhodniku. Da pa je hkrati zares visoko nameščen, priča tudi stopnica v sprednjem odbijaču za lažji dostop do pogonskega sklopa. A kljub nekoliko bolj tovornjarskemu videzu pri Renaultu zatrjujejo, da je vozilo bolj aerodinamično in posledično bolj učinkovito pri porabi goriva. O tem nekoliko več kasneje.

Sicer pa se tovornjarski občutek ohrani tudi ob visokem vstopanju v kabino vozila. A ko voznik enkrat sede na svoj sedež, občutek pravzaprav postane nekoliko bolj avtomobilski kot pri predhodniku. Zdi se, da je sedež nekoliko bližje tlom in stopalkama za plin ter zavoro, pa tudi volanski obroč je postavljen nekoliko bolj pokončno. Iskanje idealnega položaja je zato enostavna naloga, saj je sedež čvrst, ponuja visoko naslonjalo, pa tudi bočnega oprijema je precej.

Kabina kot pojem praktičnosti

Voznikov delovni prostor je spodobno urejen, odlagalnih mest v izobilju. Zgolj na vrhu armaturne plošče sta denimo kar dva zaprta predala, kamor je mogoče skriti vrednejše predmete, za katere želimo, da so vedno pri roki, a stran od oči nepridipravov. Velik predal se nahaja tudi pod obema sopotniškima sedežema, hkrati pa je naslon sredinskega izmed njih mogoče tudi položiti v vodoraven položaj. Pri tem naslane uporabna odlagalna površina, pod katero pa se nahaja



Odlagalnih mest v kabini je zares veliko, niso pa vsi predali serijski: tisti na vrhu armature in v naslonu sprednjega sedeža so del paketa mobilne pisarne, doplačljiv je tudi predal pod klopjo.



Kamera za vzvratno vožnjo ob zavijanju rotira, v sodelovanju s senzorji okrog vozila in po zaslugi dobre preglednosti, h kateri pripomorejo velika ogledala, pa je Master prijeten za manevriranje.



Lesene obloge odlično zaščitijo vozilo, res pa je, da je podlaga precej gladka, zaradi česar je tovor nujno treba ustrezno pritrditi.

predal za, recimo, brezžično tipkovnico, katero je mogoče povezati z infozabavnim sistemom.

Slednjega vozniki Renaultovih osebnih vozil že dobro poznajo, gre namreč za okolje, zasnovano pri Googlu, a so ga za program lahkih gospodarskih vozil vseeno nekoliko prilagodili. Kot rečeno, je namreč sistem mogoče povezati z brezžično tipkovnico in vozilo tako spremeniti v mobilno pisarno. Da je sistem prilagojen, pa dokazujejo tudi opozorila glede višine podvozov, skozi katere bi nas lahko na poti do cilja peljala navigacija – da ne bo pomote, ta nima točnega podatka o višinah podvozov, zaradi česar ne more idealno načrtovati poti.

Prijetno presenečenje pa se je nahajalo neposredno za volanskim obročem, in sicer klasična, analogna instrumentna plošča, kjer za digitalni pridih poskrbi le majhen zaslon potovalnega računalnika. Ta prikazuje vse najnujnejše elemente, od porabe do prevoženih kilometrov, pa tudi omejitve hitrosti na posameznem odseku ceste.

Rekorden tovorni prostor

Preizkušena različica je bila sicer z dna ponudbe, kar se tiče same velikosti, to je L2H2, ki pa ponuja enega največjih tovornih prostorov v segmentu. Volumen tovornega dela namreč že v tej različici znaša 10,8 kubičnega metra, zahvaljujoč 3,23 metra dolžine ob višini 1,89 metra. Testnemu primerku je sicer nekaj milimetrov na tleh odvzela naknadno vgrajena zaščita podjetja Syncro – s ploščami iz vezanega lesa so ob-

lekli tudi stranice vozila, blatnike in sprednjo pregrado, na kateri so bili nameščeni tudi zatezni trakovi s prilagodljivim sediščem, kar je tovornemu prostoru povečalo uporabnost, hkrati pa ga dobro zaščitilo pred poškodbami. Mimogrede, nosilnost vozila, odvisno seveda od dodatne opreme, znaša do 1.971 kilogramov.

V vožnji si Master zasluži zgolj pohvale. Prazen oziroma malo naložen namreč omogoča zelo dobro vodljivost in odzivnost, tudi na zavitih cestah pa ni naporen za vožnjo, saj se lepo drži ceste, kar mu omogoča relativno hitro vožnjo skozi zavoje. Velja omeniti, da je novi Master opremljen z novim zavornim sistemom, ki deluje po principu brake-by-wire, kar pomeni, da zavorna stopalka nima mehanske povezave z zavori, vendar pa med vožnjo te rešitve realno ni mogoče zaznati, saj se sistem po obnašanju ne razlikuje od klasičnih rešitev.

Prijeten, a drag avtomatik

Pod motornim pokrovom se je skrival dvolitrski dizelski agregat s 150 konji ali 110 kilovati moči, ki predstavlja sredino ponudbe – na voljo sta še 130- in 170-konjska izvedenka, ki pa za razliko o 150-konjske nista na voljo s samodejnim menjalnikom. Izbrani pogonski sklop se je na testu dobro izkazal. Moči in navora je bilo namreč vselej dovolj, tudi ob priganjanju (večinoma praznega) vozila pa je samodejni menjalnik lepo opravljal svojo nalogo – kako bi se obnesel pri



Klasični merilnik po meri nas starejših uporabnikov. Zaslón infozabavnega sistema, ki je občutljiv na dotik, je serijski in s diagonalo desetih palcev v vseh izvedbah, zato pa je doplačljiva storitev navigacije. Seveda pa je to težavo mogoče rešiti z uporabo storitev Android Auto ali Apple Car Play.

višji obremenitvi, žal nisem utegnil preizkusiti.

Na drugi strani se Master odlično obnese tudi na avtocesti. Aerodinamična oblika namreč pripomore k relativno majhni količini hrupa v kabini, kot že rečeno, pa naj bi se poznala pri porabi goriva. Po tovarniških podatkih naj bi se ta gibala med 7,6 in 8,7 litra na 100 kilometrov, sam pa sem med testom brez pretiranega varčevanja dosegel porabo devet litrov na 100 kilometrov. Avtonomija ob 80-litrski posodi je tako povsem spodobna.

Za takšnega Masterja je v osnovi treba odšteti 34.900 evrov brez DDV, kar pa je recimo 2.800 evrov več kot za izvedbo z enakim motorjem in ročnim menjalnikom oziroma 2.200 evrov več kot za močnejšo izvedbo z ročnim menjalnikom. Seveda pa je tu še precej dolg seznam dodatne opreme. 210 evrov pri Renaultu zahtevajo za paket mobilne pisarne, 327,87 evra za 360-stopinjske senzorje in vzvratno kamero in 912,30 evra za tovorni prostor, oblečen v les. Ob tem je recimo treba doplačati tudi za sopotnikovo in stransko varnostno blazino, omenjeni predal pod sopotnikovim sedežem in tako naprej. Dejanska cena vozila tako lahko precej naraste.

Besedilo in fotografije: Jure Šujica



L2H2 ponuja enega večjih tovornih prostorov v segmentu. Volumen tovornega dela namreč že v tej različici znaša 10,8 kubičnega metra.



Pod motornim pokrovom se je skrival dvolitrski dizelski agregat s 150 konji ali 110 kilovati.

Tehnični podatki

Motor: Blue dCi, 4-valjen, turbo polnilnik

Prostornina (ccm):	1997
Moč (kW/KM):	110/150
Navor (Nm/min):	360/1450
Menjalnik/pogon:	9-stopenjski samodejni/ na sprednji kolesi

Mere

Dolžina (mm):	5685
Širina (mm):	2080
Višina (mm):	2498
Medosna razdalja (mm):	3585
Prtljažnik (m3):	10,8
Masa vozila (kg):	2010
Dolžina tovornega dela (mm)	3225
Masa prikolice (kg)	2500
Kombinirana poraba (l/100 km):	8
Izpust CO ₂ (g/km):	210

Dva pogona, ena delovna rešitev

Elektrika za mestne dostave, bencin za daljše poti. Ford Transit Custom PHEV združuje tiho in lokalno brezemisno vožnjo z uporabnostjo klasičnega dostavnika ter ponuja zanimivo rešitev za podjetja, ki želijo postopno vstopiti v svet električne mobilnosti.

Dizelski pogonski sklopi že dolga leta veljajo za tako rekoč edino pravo izbiro v lahkih gospodarskih vozilih. Odlikujeta jih navor in ugodna poraba ter posledično (običajno) dober doseg – dve ključni lastnosti, ki jih bencinski in električni pogonski sklopi niti pod razno ne morejo zagotoviti. Kaj pa (priključni) hibridi?

Pri Fordu stavijo tudi nanje, in čeprav se rešitev na papirju ne

zdi ravno obetavna, gre po mojem mnenju za prvo resno alternativo dizelskemu pogonu. Priključno-hibridni Transit Custom kombi v krajši medosni razdalji in s potniško kabino je bil opremljen z dobro poznanim pogonskim sklopom, osnovanim okrog 2,5-litrskega bencinskega atmosferskega štirivaljnika. Ta ob pomoči elektromotorja ponuja spoštljivih 171 kilovatov ali 233 konjev moči, kar se na papirju zdi veliko, vendar pa jih v praksi ni mogoče zaznati. Moč se na sprednji kolesni par prenaša prek brezstopenjskega e-CVT menjalnika. Gre sicer za pogonski sklop, ki ga je razvila Toyota, Ford pa ga uporablja tudi v osebnih avtomobilih, med drugim pa tudi v Rangerju.

Kot klasičen hibrid

Glede na to, da sem tokratni test začel z opisom pogonskega sklopa, se mi zdi prav, da nadaljujem s tem, kako se obnese v praksi. Čeprav gre za priključni hibrid, sem ga pravzaprav večino časa uporabljal kot klasičnega hibrida. Pod kabino se namreč nahaja relativno majhna, 11,8 kilovatne ure velika baterija, ki se polni z maksimalnih 3,8 kWh, zato je najbolj smiselno polnjenje preko noči.

Na drugi strani pa avto omogoča dobro polnjenje baterijskega sklopa prek rekuperacije zavorne energije oziroma napajanja s strani termičnega motorja. Polnjenje je še posebej intenzivno v športnem voznem programu ter med vožnjo v klanec in po avtocesti. Med Kranjem in Bovcem mi je denimo uspelo baterijski sklop napolniti za kar 30 električnih kilometrov! Res pa je, da je bencinska ekonomija tedaj precej trpela.



Za podjetja, ki združujejo mestne dostave, krajše dnevne poti in občasne daljše relacije, je lahko priključni hibrid zelo uporaben.



Posebnega mesta za polnilni kabel ni, še najbolj bo pri roki pod sopotnikovim sedežem. Polnilna reža se nahaja spredaj desno, enako kot pri električno gnani izvedbi.



Druga in tretja sedežna vrsta ponujata obilico prostora za potnike, sedeži so dovolj udobni v obeh vrstah, obilica plastike in ločen vmesnik klimatske naprave pa dajeta občutek osebnega avtomobila in ne dostavnika.

Najbolj optimalna je tako še vedno vožnja v običajnem voznem programu, pri katerem se elektrika (če je na voljo) in bencin ves čas idealno izmenjujeta, pri čemer oba vira energije lahko zagotavljata dovolj moči za umirjeno vožnjo. V praksi je tako poraba goriva ob zanemarljivem deležu polnjenja elektrike znašala vsega 6,8 litra bencina na 100 kilometrov – manj od najbolj drznih pričakovanj. Ob tem naj poudarim, da sem po dobrih 900 prevoženih kilometrih z enim rezervoarjem kar 340 kilometrov prevozil zgolj na elektriko, ki je bila, kot rečeno, večinoma pridobljena med vožnjo.

Dovolj udobja z malo doplačili

Čeprav je bil testnik »opremljen« z oznako Transit, kar pomeni, da gre za bolj gospodarsko in ne potniško naravnano različico, je bil avtomobil še vedno dovolj udoben za vsakodnevne potrebe in prevoz potnikov tudi na daljše poti. V sprednji vrsti sta dva sedeža, opremljena z doplačljivima naslonoma za roke, v drugi sedežni vrsti trije sedeži z ločenimi naslonjali, v tretji pa je nameščena zgolj fiksna klop. Notranjost ni več zgolj prostor za vožnjo. Digitalna armaturna plošča in velik 13-palčni zaslon sistema SYNC 4 omogočata upravljanje navigacije, komunikacije in številnih funkcij vozila. Voznik ima na voljo tudi številne povezljive storitve, ki so lahko koristne pri upravljanju voznega parka.

Ko je delovni dan razdeljen med mesto in avtocesto

Priključni hibridni Transit Custom je namenjen predvsem uporabnikom, katerih delovni dan ni omejen zgolj na eno vrsto

vožnje. Zjutraj lahko opravlja dostave po mestnem središču, opoldne obišče več strank v okolici, popoldne pa se brez posebnega načrtovanja odpravi še na daljšo medkrajevno ali avtocestno pot.

V električnem načinu lahko Transit Custom PHEV prevozi do približno 57 kilometrov, kar je za številne vsakodnevne službene poti dovolj. V praksi bo doseg odvisen od obremenitve vozila, zunanje temperature, načina vožnje, prometnih razmer in uporabe ogrevanja oziroma klimatske naprave. Kljub temu je električni doseg dovolj velik, da lahko podjetje pomemben del mestnih voženj opravi brez lokalnih emisij in z manj hrupa.

Ko se energija v bateriji zmanjša, vlogo prevzame bencinski motor. Tako ni potrebe po iskanju polnilnice sredi delovnega dne, voznik pa lahko nadaljuje pot podobno kot

Največ koristi prinaša uporabnikom, ki:

- imajo možnost polnjenja doma ali v podjetju,
- vsak dan opravijo več krajših voženj,
- pogosto vozijo po mestih in primestnih območjih,
- občasno potrebujejo večji doseg,
- še niso pripravljeni na popoln prehod na električni pogon.

Transit Custom PHEV ni električni kombi z rezervnim motorjem, temveč prilagodljiv delovni partner, ki najbolje deluje takrat, ko elektriko uporablja vsak dan.



Zadnja vrata se odpirajo na stran, za njimi pa se pri osmih sedežih skriva okrog 800 litrov prtljažnika – ne ravno obilo, a dovolj za nekaj največjih letalskih kovčkov.



Voznikov delovni prostor je znan, pregleden, vseeno pa sem pogrešal nekaj elementov. Tempomat je denimo le klasičen, ne radarski, prav tako pa pritisk stikala hitrost spremeni le za en kilometer na uro, ne za recimo 5 ali 10 kilometrov.

v običajnem dostavniku. Prav ta prilagodljivost je ena največjih prednosti priključnega hibrida.

Priključek je pomembnejši od oznake PHEV

Pri priključnem hibridu velja preprosto pravilo: največ koristi prinaša tistim, ki ga redno polnijo. Če Transit Custom PHEV vsak večer priključimo na polnilnico in večino dnevnih poti opravimo z električno energijo, lahko bistveno zmanjšamo porabo goriva in stroške mestne vožnje.

Če pa baterije ne polnimo in vozilo uporabljamo predvsem na dolgih avtocestnih poteh, se prednost hibridnega sistema hitro zmanjša. Dodatna masa baterije in električnih komponent lahko v takšnih razmerah pomeni tudi večjo porabo goriva. Transit Custom PHEV zato ni univerzalna rešitev za vse vrste prevozov, temveč vozilo za jasno določen način uporabe.

Vmesni korak ali dolgoročna rešitev?

Ford Transit Custom PHEV je zanimiva alternativa za uporabnike, ki še niso pripravljeni na popoln prehod na električni pogon. Omogoča električno vožnjo tam, kjer je ta najbolj smiselna – v mestih, stanovanjskih območjih in pri kratkih vsakodnevnih poteh – hkrati pa ohranja svobodo



Ključ do učinkovitosti ostaja preprost: baterijo je treba redno polniti.

daljših voženj brez skrbi glede polnilne infrastrukture.

V primerjavi s povsem električnim E-Transitom Custom ponuja večjo prilagodljivost na dolgih poteh, vendar ne more zagotoviti enako nizkih stroškov vožnje, če se baterija redno ne polni. V primerjavi z dizelskim Transitom pa ponuja tišjo vožnjo, boljši odziv pri speljevanju in možnost lokalno brezemisijeskega delovanja.

Transit Custom PHEV zato ni kompromis v slabšem pomenu besede. Je premišljena rešitev za obdobje, ko se promet postopno elektrificira, vendar električna infrastruktura in delovne navade še niso povsod prilagojene popolnoma električnim vozilom.

 Besedilo in fotografije: Jure Šujica

Tehnični podatki	
Motor: bencinski motor + elektromotor	
Prostornina (ccm):	2498
Moč (kW/km):	171/232
Menjalnik/pogon:	samodejni CVT/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	5050
Širina (mm):	1999
Višina (mm):	1959
Medosna razdalja (mm):	3100
Prtljažnik (l):	797/4000
Masa vozila (kg):	2250
Zmožljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	11
Najvišja hitrost (km/h):	160
Kombinirana poraba (l/100 km):	6
Izpust CO ₂ (g/km):	96

Schmitz Cargobull stavi na več kot le priklopnik



Na septembrskem sejmu gospodarskih vozil v Hannoveru, IAA Transportation 2026, prihaja nova generacija transportnih rešitev, ki jih predstavlja Schmitz Cargobull.

V nemškem Vrednu, kjer nastajajo nekateri najbolj prepoznavni evropski polpriklopniki, je že nekaj mesecev pred odprtjem sejma IAA Transportation čutili, da Schmitz Cargobull pripravlja nekaj novega. Predstavniki strokovnih medijev smo dobili ekskluziven vpogled v novosti, ki jih bo podjetje jeseni predstavilo v Hannoveru. In sporočilo je bilo jasno – prihodnost transporta ne temelji več zgolj na kakovostnem priklopniku, temveč na celotnem ekosistemu vozila, digitalnih storitev in podpore uporabniku.

Pod sloganom »Experience More.Value.« želi Schmitz Cargobull pokazati, da je dodana vrednost danes veliko več kot zgolj nizka masa, velika nosilnost ali kakovost izdelave. V ospredju so nižji stroški lastništva, boljša izkoriščenost voznega parka, digitalna povezanost in čim manj nepredvidenih zastojev.

Pametna tovarna že postaja resničnost

Obisk proizvodnega obrata v Vrednu razkriva, kako hitro se spreminja tudi sama proizvodnja priklopnih vozil. Nova mon-

tažna linija za hladilne polpriklopnike S.KO COOL ni zgolj posodobitev proizvodnje, ampak pomemben korak proti konceptu pametne tovarne. Avtomatizacija, digitalni nadzor proizvodnje in optimizirani delovni procesi omogočajo hitrejšo izdelavo, višjo kakovost in večjo prilagodljivost kupcem. Prav proizvodnja postaja eden ključnih dejavnikov konkurenčnosti evropskih proizvajalcev.



Hladilni transport dobiva novo dimenzijo

Posebno pozornost bodo v Hannoveru namenili predstavitvi temperaturno nadzorovanega transporta. Prenovljeni hladilni polpriklopnik S.KO COOL skupaj z novo hladilno enoto S.CU dc90 predstavlja odgovor na vse strožje zahteve po energetski učinkovitosti in zanesljivosti.

Za distributerje živil, farmacevtskih izdelkov in druge uporabnike večtemperaturnega prevoza prihaja tudi sistem S.CU mt-DualEvap, ki omogoča hkratni transport blaga pri različnih



temperaturnih režimih. Takšne rešitve postajajo vse pomembnejše predvsem zaradi vedno bolj raznolike mestne distribucije.

Nova generacija logističnih priklopnikov

Tudi segment prevoza suhega tovora doživlja pomemben razvoj. Model S.BO MULTI prinaša večjo prilagodljivost različnim vrstam tovora, medtem ko je S.BO PACE+ z novo konstrukcijo FERROSTRUKT® razvit predvsem za hitro rastoči trg pakettne logistike, kjer sta hitrost pretovarjanja in izkoristek prostora ključnega pomena.

Schmitz Cargobull hkrati širi ponudbo kontejnerskih podvozij z novim S.CF ALLROUND 20–45, precej pozornosti pa namenja tudi mestni logistiki. V sodelovanju s podjetjem GT Trailers sta nastala modela S.BO CITY in S.CS CITY, ki sta prilagojena zahtevam sodobne urbane distribucije.

Tudi distribucija živil dobiva svojo specializirano rešitev. Novi S.KO CITY z napredno večtemperaturno tehnologijo omogoča učinkovitejšo oskrbo mestnih središč in boljšo izrabo transportnih kapacitet.



Lažji, močnejši in pripravljeni na električno prihodnost

Razvoj lahkih konstrukcij ostaja ena glavnih razvojnih smeri podjetja. V sodelovanju s podjetjem BERGER Fahrzeugtechnik nastaja nova generacija lahkih priklopnikov, med katerimi pose-

bej izstopa PerformanceEco LTOe Curtainsider, razvit za uporabo z električnimi vlačilci.

Manjša masa pomeni večjo nosilnost, daljši doseg električnih vozil in nižjo porabo energije. To so dejavniki, ki bodo v prihodnjih letih odločali o konkurenčnosti prevoznikov. Na drugi strani spektra pa stoji robustni S.CS MEGA X-TOUGH, namenjen najzahtevnejšim transportnim nalogam, pri katerih sta ključni visoka nosilnost in maksimalna prostornina.



Digitalizacija postaja najmočnejše orodje prevoznikov

Morda največja novost pa se ne skriva v jeklu, temveč v programski opremi. Schmitz Cargobull sistematično gradi digitalni ekosistem, ki povezuje vozila, upravljavce vozniških parkov in servisne partnerje. Srce tega sistema predstavlja Cargobull Operating System (COS), ki omogoča spremljanje vozila skozi celoten življenjski cikel.

Novosti vključujejo tudi diagnostično platformo Cargobull Trailer Diagnostics, s katero je mogoče številne napake odkriti še pred dejansko okvaro, ter prenovljen portal MyCargobull, kjer imajo uporabniki na enem mestu pregled nad celotnim vozniškim parkom.

Posebno dodano vrednost predstavlja razširjena storitev Mobile Van Service, saj lahko servisne ekipe številne posege opravijo neposredno pri prevozniku, brez nepotrebnega odhoda vozila v delavnico. Vsaka ura, ko vozilo ostane na cesti, danes pomeni pomemben prihranek.

Več kot proizvajalec priklopnikov

Ob predstavitvi novosti je postalo jasno, da Schmitz Cargobull ne želi biti več zgolj proizvajalec priklopnih vozil. Ambicija podjetja je postati tehnološki partner prevoznikov, ki poleg kakovostnega vozila ponuja digitalne storitve, inteligentno diagnostiko, hitro servisno podporo in rešitve za zmanjšanje skupnih stroškov poslovanja.

Če je bilo nekoč glavno vprašanje, koliko tovora lahko prevaža priklopnik, se danes vse bolj postavlja vprašanje, koliko lahko prispeva k dobičkonosnosti celotnega voznega parka.

Sodeč po predstavljenih novostih bo prav to osrednje sporočilo Schmitz Cargobulla na letošnjem sejmu IAA Transportation v Hannoveru septembra – več učinkovitosti, več povežljivosti in predvsem več vrednosti za prevoznike.

Servis, ki pride do prikolice

Schmitz Cargobull je s storitvijo Mobile Service razširil svojo servisno mrežo z mobilnimi servisnimi vozili, ki lahko vzdrževanje, popravila in odpravo okvar opravijo neposredno na lokaciji vozila. Največja prednost mobilnega servisa je bistveno krajši čas izpada vozila. Namesto da bi moral voznik z okvarjeno prikolico do najbližje delavnice, servis pride neposredno na lokacijo. Za logistična podjetja z večjim številom prikolic lahko mobilni servis pomeni tudi načrtovano vzdrževanje kar na lastnem dvorišču.

Mobile Service je povezan z obsežno evropsko servisno mrežo Schmitz Cargobull. Podjetje ima več kot 1.700 pooblaščenih servisnih partnerjev in več tisoč partnerjev za pnevmatike, ki zagotavljajo pomoč praktično po vsej Evropi. Podporo dopolnjuje 24/7 Cargobull Euro-service, ki koordinira pomoč v 29 jezikih.

Na voljo je tudi aplikacija Cargobull RemoteService, ki omogoča video podporo strokovnjakov na daljavo pri zahtevnejših okvarah. Na sejmu IAA Transportation 2026 pa bo Schmitz Cargobull predstavil razširitev programa Mobile Service. Večji poudarek namenjajo servisiranju hladilnih agregatov in izvedbi vzdrževanja neposredno pri prevoznikih, kar dodatno zmanjšuje izpade vozil in izboljšuje razpoložljivost voznih parkov.





NAPIHLJIVE HALE

✉ info@dbs-engineering.com
 🌐 www.dbs-engineering.com
 ☎ +386 8 20 55 223



LESENE HALE



FIAT DUCATO – 45 LET RAZVOJA IN ZANESLJIVOSTI

OD PRVEGA MODELA DO DANES

1981

PRVI FIAT DUCATO



2026

NAJNOVEJŠI FIAT DUCATO



MOTOR 1.9 – 2.5 l DIZEL / BENZIN	MENJALNIK 5-STOPENJSKI ROČNI	NOSILNOST DO 1.500 kg	TOVORNI PROSTOR DO 10 m³	NAJVEČJA MOČ 75 KM (55 kW)

MOTOR 2.2 MULTIJET 3 DIZEL / ELEKTRIKA (JE DUCATO)	MENJALNIK 6-STOPENJSKI ROČNI / 8-STOPENJSKI AVTOMATSKI	NOSILNOST DO 2.000 kg	TOVORNI PROSTOR DO 17 m³	NAJVEČJA MOČ 180 KM (132 kW)

VEČ KOT
8 MILIJONOV
IZDELANIH VOZIL

NA VOLJO V VEČ KOT
80 DRŽAVAH
PO SVETU

PROIZVODNJA V ITALIJI
SEVEL – ATESSA
OD LETA 1981

OSNOVA ZA Približno
75 % AVTODOMOV
V EVROPI

ZASNOVAN ZA
PROFESIONALCE.
USTVARJEN ZA PRIHODNOST.

Sinonim za delo, svobodo in inovativnost

Le malo lahkih gospodarskih vozil se lahko pohvali s tako dolgo in uspešno zgodovino, kot jo ima Fiat Ducato. Model, ki je na evropske ceste prvič zapeljal leta 1981, letos praznuje 45 let neprekinjene proizvodnje in ostaja eden najuspešnejših dostavnikov vseh časov. V štirih desetletjih in pol je postal sinonim za zanesljivost, prilagodljivost in nizke obratovalne stroške ter pomembno zaznamoval razvoj lahkih gospodarskih vozil.

Zgodba Fiata Ducata se je začela konec sedemdesetih let, ko sta se Fiat in nekdanja skupina PSA odločila združiti razvoj nove generacije velikih dostavnih vozil. Cilj je bil izdelati sodoben, prostoren in ekonomičen dostavnik s pogonom na sprednji kolesi, ki bi nadomestil tedanje modele in postal konkurenčen na hitro rastočem evropskem trgu.

Leta 1978 je bila ustanovljena skupna družba Sevel (Società Europea Veicoli Leggeri), katere naloga sta bila razvoj in proizvodnja lahkih gospodarskih vozil. Za proizvodnjo so zgradili povsem novo tovarno v Ateši v italijanski pokrajini Abruci. Tovarna

je danes ena največjih in najsodobnejših evropskih proizvodnih lokacij za lahka gospodarska vozila. Ko je bil leta 1981 predstavljen prvi Fiat Ducato, je pomenil pravo revolucijo. Za razliko od številnih tekmecev je imel pogon na sprednji kolesi, kar je omogočilo nižji nakladalni rob, večji tovorni prostor in boljšo vodljivost. Kupci so lahko izbirali med številnimi medosnimi razdaljami, višinami strehe in različnimi izvedbami karoserije.

Prva generacija (1981–1994)

Prvi Ducato je hitro postal priljubljen med obrtniki, dostavnimi službami in javnimi ustanovami. Na voljo je bil z bencinskimi in dizelskimi motorji, kasneje pa tudi s turbodizelskimi različicami, ki so občutno izboljšale zmogljivosti in porabo goriva. V istem obdobju so nastali tudi njegovi »sorodniki«:

- Citroën C25,
- Peugeot J5,
- Talbot Express,
- Alfa Romeo AR6.

Prav široka ponudba različic je pomembno prispevala k uspehu skupnega projekta.

Druga generacija (1994–2006)

Leta 1994 je sledila popolnoma nova generacija z bolj aerodinamično obliko, sodobnejšo kabino in občutno višjo

Zanimivosti o Fiatu Ducatu

- Prvi Fiat Ducato je bil predstavljen leta 1981.
- Izdelujejo ga v italijanski tovarni Sevel Atessa, eni največjih evropskih tovarn lahkih gospodarskih vozil.
- Ducato je že vrsto let najpogostejša osnova za izdelavo avtodomov v Evropi.
- Na njegovi platformi so skozi zgodovino nastajali tudi modeli Peugeot, Citroën, Opel in Vauxhall.
- Današnje različice ponujajo nosilnost do 2 toni in tovorni prostor do 17 m³, odvisno od izvedbe.

Prva in zadnja generacija.



ravnjo udobja. Ducato je dobil nove dizelske motorje z neposrednim vbrizgom goriva, kasneje pa tudi prve motorje JTD Common Rail, ki so postavili nove standarde zmogljivosti in ekonomičnosti.

To je bilo obdobje, ko je Ducato postal vodilna izbira evropskih proizvajalcev avtomodov.

Tretja generacija (od leta 2006)

Leta 2006 je Fiat predstavil generacijo, ki je – z več posodobitvami – osnova še danes. Vozilo je postalo večje, zmogljivejše in tehnološko naprednejše. V ponudbo so prišli motorji Multijet, napredni varnostni sistemi, samodejni menjalniki in številne digitalne rešitve za upravljanje voznega parka.

V zadnjih letih so sledile še obsežne prenovle notranjosti, novi informacijsko-zabavni sistemi, LED-svetila in napredni asistenčni sistemi, ki omogočajo avtonomno vožnjo 2. stopnje.

Ducato kot osnova za avtodome

Morda največji dosežek Ducata ni zgolj prodaja dostavnikov, temveč njegova prevlada v svetu avtomodov. Zaradi ravnega podvozja, širokega koloteka, velike nosilnosti in odlične razporeditve prostora ga uporablja večina največjih evropskih proizvajalcev avtomodov. Danes naj bi približno 75 % vseh novih avtomodov v Evropi temeljilo prav na platformi Ducato.

Proizvodnja brez prekinitve

Posebnost Ducata je tudi izjemno dolga življenjska doba. Medtem ko številni modeli po desetih letih dobijo povsem novo generacijo, je Fiat tretjo generacijo večkrat temeljito

prenovil in jo tehnološko posodabljal. Tako je ohranil prepoznavno zasnovo, hkrati pa ostal konkurenčen najnovejšim tekmečem.

Po več kot 45 letih proizvodnje je bilo izdelanih že več kot osem milijonov Ducatov. Vozilo ostaja eden ključnih stebrov ponudbe gospodarskih vozil skupine Stellantis in pomemben igralec na evropskem trgu dostavnikov.

Poseben mejnik predstavlja električni E-Ducato, ki je postal pomemben del ponudbe za mestno distribucijo in podjetja, ki želijo zmanjšati emisije ter izpolnjevati zahteve vedno strožjih okoljskih predpisov.

Številke, ki govorijo same zase

- več kot 45 let neprekinjene proizvodnje,
- več kot 8 milijonov izdelanih vozil,
- prodaja v več kot 80 državah,
- eden najbolj prodajanih velikih dostavnikov v Evropi,
- osnova za večino evropskih avtomodov.

Pogled v prihodnost

Ob jubileju Fiat poudarja, da Ducato ostaja ključni model tudi v obdobju elektrifikacije. Poleg električnih različic proizvajalec razvija nove digitalne storitve, napredne sisteme povezanosti ter tehnologije za večjo varnost in učinkovitost vozniških parkov.

Po 45 letih ostaja Ducato merilo v razredu velikih dostavnikov – vozilo, ki se je skozi desetletja uspešno prilagajalo potrebam uporabnikov in pomembno vplivalo na razvoj evropskega transporta.

Ta jubilej potrjuje, da je Fiat Ducato več kot le dostavnik – je eden najpomembnejših modelov v zgodovini evropskega gospodarskega transporta.





M1, N1 ali L7e? Oznake, ki povedo več, kot si mislimo

Ste že kdaj pogledali prometno dovoljenje svojega vozila in opazili oznako M1, N1 ali morda L7e? Večina voznikov te skrivnostne kratice preprosto spregleda, čeprav v resnici razkrivajo veliko več, kot se zdi na prvi pogled.

Ko govorimo o registraciji vozil, homologaciji, tehničnih pregledih ali vozniških dovoljenjih, se pogosto srečamo z različnimi črkami in številkami, ki določajo kategorijo vozila. Gre za uradni evropski sistem razvrščanja, ki vozila deli glede na njihov namen, konstrukcijo in dovoljeno uporabo. Evropski sistem kategorizacije vozil je precej bolj zanimiv, kot se zdi na prvi pogled. Za nekaj črkami in številkami se skriva jasna logika, ki deli vozila glede na namen uporabe – od skuterjev in motorjev do avtobusov, dostavnikov in velikih tovornjakov.

In prav te oznake pogosto odločajo o tem, kakšno vozniško dovoljenje potrebujemo, koliko bomo plačali za registracijo, cestnino ali zavarovanje, pa tudi, kakšne omejitve veljajo za uporabo posameznega vozila.

Od skuterja do mikro avtomobila

Če vozite moped, motor ali manjši štirikolesnik, vaše vozilo skoraj zagotovo spada v kategorijo **L**.

Najbolj znana je oznaka **L1e**, ki jo najdemo pri klasičnih mopedih in skuterjih z največjo hitrostjo do 45 km/h. Ta vozila so že desetletja nepogrešljiv del mestne mobilnosti, v





zadnjih letih pa se jim pridružuje vse več električnih različic.

Nad njimi je kategorija **L3e**, kamor sodijo pravi motocikli brez omejitve prostornine motorja – od športnih do potovalnih in enduro modelov.

Posebno zanimivi sta tudi kategoriji **L6e** in **L7e**, ki vključujeta lahke in težje štirikolesnike. Med njimi najdemo vse več kompaktnih električnih vozil, namenjenih predvsem mestni vožnji, ki predstavljajo zanimivo alternativo klasičnim avtomobilom.

M1 – kategorija, v kateri vozi skoraj vsak Slovenec

Če imate osebni avtomobil, je skoraj gotovo, da spada v kategorijo **M1**. Ta zajema vozila za prevoz največ osmih potnikov poleg voznika.

Sem sodijo:

- mestni avtomobili,
- limuzine,
- SUV-ji,
- karavani,
- enoprostorci,
- električni avtomobili.

Praktično vse, kar vozimo z vozniškim dovoljenjem kategorije B, je uvrščeno v razred M1. Zanimivo pa je, da lahko povsem enak avtomobil obstaja tudi v drugi kategoriji, saj ga lahko uporabljamo za gospodarsko dejavnost.

Ko osebni avtomobil postane gospodarsko vozilo

Kategorija **N1** je namenjena lahkim gospodarskim vozilom z največjo dovoljeno maso do 3,5 tone. V teoriji sem sodijo dostavniki in vozila za prevoz tovora, v praksi pa je zgodba precej bolj zanimiva.

Mnogi SUV-ji in pickupi so lahko registrirani kot **N1**, čeprav so po videzu skoraj enaki osebnim avtomobilom. Razlog je predvsem ekonomski. Različna kategorija lahko pomeni drugačno davčno obravnavo, drugačne pogoje uporabe v podjetju ali ugodnejše poslovne stroške. Zato ni nič nenavadnega, da isti model vozila obstaja v izvedbi **M1** in **N1**.

Pet stvari, ki jih o kategorijah vozil ne ve skoraj nihče

1. Isti avtomobil je lahko osebno in gospodarsko vozilo

Mnogi vozniki ne vedo, da lahko povsem enak model SUV-ja ali pickupa obstaja v dveh izvedbah – kot osebno vozilo kategorije M1 ali kot lahko gospodarsko vozilo kategorije N1. Razlika ni v videzu, temveč v homologaciji in namenu uporabe, kar lahko pomembno vpliva na davke, zavarovanja in poslovne stroške.

2. Majhna oznaka v prometnem dovoljenju lahko vpliva na vašo denarnico

Kategorija vozila ni zgolj administrativni podatek. Od nje so odvisne višina registracije, zavarovalna premija, cestnina in v nekaterih primerih celo višina davkov. Dve skoraj enaki vozili lahko zaradi različne kategorije pomenita precej različne stroške lastništva.

3. Nekateri »avtomobili« sploh niso avtomobili

Majhna električna vozila, kot so mestni štirikolesniki, pogosto ne spadajo med osebne avtomobile kategorije M1. Mnoga sodijo v kategorijo L6e ali L7e, kamor se uvrščajo lahki in težki štirikolesniki. Prav zato zanje veljajo drugačna pravila glede hitrosti, opreme in v nekaterih primerih celo vozniškega dovoljenja.

4. Tovornjak ni vedno tovornjak

Kategorija N zajema zelo različen svet vozil. V isti družini najdemo tako manjši dostavni kombi za mestne dostave kot tudi 40-tonski vlačilec za mednarodni transport. Razlika med kategorijama N1 in N3 je ogromna, čeprav obe uradno sodita med vozila za prevoz tovora.

5. Oznaka v prometnem dovoljenju je osebna izkaznica vozila

Podatek v rubriki »J – kategorija vozila« pove skoraj vse o vozilu: čemu je namenjeno, koliko oseb ali tovora lahko prevaža, kakšno vozniško dovoljenje potrebujete in kakšni predpisi veljajo zanj. Če kupujete rabljeno vozilo, je to ena prvih oznak, ki jo je vredno preveriti.



Ali ste vedeli, da ...

... več kot devet od desetih vozil na slovenskih cestah spada v kategorijo M1?

... so številni pickupi in nekateri veliki SUV-ji registrirani kot N1, čeprav so po videzu skoraj enaki osebnim avtomobilom?

... da prihodnost mestne mobilnosti prinaša vse več vozil kategorij L6e in L7e, ki predstavljajo zanimivo alternativo klasičnemu avtomobilu?

Več kot le birokratske oznake

Na prvi pogled se zdi, da gre zgolj za suhoparne administrativne oznake, vendar je resnica drugačna. Kategorija vozila vpliva na:

- vozniško dovoljenje,
- registracijo,
- višino zavarovanja,
- tehnične preglede,
- cestnino,
- omejitve hitrosti,
- davčno obravnavo.

Z drugimi besedami – dve skoraj enaki vozili lahko zaradi različne kategorije pomenita povsem drugačne stroške in drugačna pravila uporabe.

Ob navedenih kategorijah pa obstajajo tudi druge kategorije:

V kategorijo C spadajo traktorji goseničarji, v kategorijo T pa traktorji na kolesih. Kategorija R označuje traktorske prikolicе, v kategorijo S pa spadajo vlečni stroji.

Naslednjič, ko boste pogledali prometno dovoljenje ali oglas za rabljeno vozilo, namenite nekaj pozornosti oznaki M1, N1 ali L7e. Morda boste ugotovili, da te kratice povedo o vozilu precej več, kot ste si predstavljali. So namreč osebna izkaznica vsakega vozila – in v svetu transporta ter mobilnosti pogosto razkrivajo veliko več, kot je videti na prvi pogled.

Večja številka, večje vozilo

Ko številke rastejo, rastejo tudi vozila. Pri kategoriji **M** se lestvica nadaljuje. **M2** predstavljajo manjši avtobusi in minibusi z več kot osmimi sedeži, medtem ko kategorija **M3** vključuje velike mestne in turistične avtobuse.

Podobno velja za tovorna vozila. **N2** zajema srednje težke tovornjake z maso med 3,5 in 12 tonami, medtem ko v kategorijo **N3** spadajo veliki tovornjaki, vlačilci in šleperji, ki predstavljajo hrbtenico evropskega cestnega transporta.

Kaj pa prikolicе?

Tudi prikolicе imajo svojo družino oznak – kategorijo **O**.

- **O1** – prikolicе do 750 kilogramov,
- **O2** – prikolicе do 3,5 tone,
- **O3** – priklopniki med 3,5 in 10 tonami,
- **O4** – najtežje prikolicе in polprikolicе nad 10 ton.

Za prevoznike in logistična podjetja so te oznake izjemno pomembne, saj vplivajo na dovoljene kombinacije vozil, cestnine in številne druge predpise.



KATERE KATEGORIJE JE VAŠE VOZILO?

Evropski sistem kategorizacije vozil določa namen, konstrukcijo in dovoljeno uporabo posameznega vozila. Oznaka v prometnem dovoljenju lahko vpliva na registracijo, zavarovanje, cestnino in celo davke.



 KATEGORIJA L MOTorna VOZILA Z MANJ KOT ŠTIRIMI KOLESJI	 KATEGORIJA M VOZILA ZA PREVOZ POTNIKOV	 KATEGORIJA N VOZILA ZA PREVOZ TOVORA	 KATEGORIJA 0 PRIKLOPNA VOZILA
L1e moped do 45 km/h L2e trikolesni moped do 45 km/h L3e motorno kolo brez omejitve prostornine L4e motor s stranskim priklopnikom L5e motorni tricikel L6e lahki štirikolesnik (mikro avtomobil) L7e težki štirikolesnik oziroma ATV	M1 osebni avtomobili (do 8 potnikov + voznik) M2 minibusi in manjši avtobusi do 5 ton M3 veliki mestni in turistični avtobusi nad 5 ton	N1 lahka gospodarska vozila do 3,5 t N2 srednje težka tovorna vozila (3,5–12 t) N3 težki tovornjaki in vlačilci nad 12 t	01 prikolice do 750 kg 02 prikolice od 750 kg do 3,5 t 03 prikolice od 3,5 do 10 t 04 prikolice in polprikolice nad 10 t

DRUGE POMEMBNE KATEGORIJE

T traktorji na kolesih	C traktorji goseničarji	R traktorske prikolice	S vlečni stroji
--	---	--	-----------------------------------

ALI STE VEDELI?



Enak model vozila je lahko registriran kot M1 ali N1.



Kategorija vozila vpliva na cestnino, zavarovanje in davke.



Oznaka v prometnem dovoljenju je pravzaprav osebna izkaznica vozila.

revija

TRANZIT

Strokovna revija za gospodarska vozila, logistiko in promet

www.revija-tranzit.si

V transportu je zaupanje ključnega pomena



Na čelo podjetja Kam in Bus Importer, uvoznika vozil Ford Trucks, je nedavno stopil Ivan Borbaš. V pogovoru za revijo Transzit je spregovoril o razmerah na slovenskem trgu gospodarskih vozil, spreminjajočih se nakupnih navadah prevoznikov ter največjih izzivih panoge – od nihanja cen goriva do elektrifikacije in prihoda novih proizvajalcev.

Kako ocenjujete trenutno stanje na slovenskem trgu gospodarskih vozil?

Slovenski trg je trenutno razmeroma stabilen, saj se letno registrira več kot 2.000 novih tovornih vozil. Največji izziv

predstavljajo nepredvidljive cene goriva, zaradi katerih prevozniki previdneje načrtujejo naložbe in pogosto odlašajo z nakupi. Danes morajo sprejemati pomembne poslovne odločitve, ne da bi vedeli, kakšne bodo razmere že čez mesec dni.

Nihanje cen goriva močno vpliva na njihovo poslovanje, zato je vsak nakup premišljena strateška odločitev.

Kaj danes predstavlja glavno razliko med posameznimi blagovnimi znamkami?

Razlika se danes ne ustvarja več zgolj s kakovostjo vozila, temveč predvsem z odnosom do kupca. V transportni dejavnosti ne kupujete le tovornjaka, ampak partnerja, ki vam zagotavlja nemoteno poslovanje.

Naš poudarek je na kakovostni poprodajni podpori in dolgoročnem sodelovanju s strankami. Kot manjša in agilnejša organizacija lahko hitreje sprejemamo odločitve ter se učinkoviteje odzivamo na potrebe partnerjev. Prav hitrost, prilagodljivost in dostopnost so danes naše največje konkurenčne prednosti.





Kako pomembna je danes logistika rezervnih delov?

To je eden ključnih dejavnikov uspeha. Ford Trucks ima evropsko centralno skladišče rezervnih delov na Poljskem, od koder večino naročil dobavimo v 24 urah. Tako zmanjšujemo odvisnost od dolgih dobavnih rokov in carinskih postopkov.

Za naše kupce to pomeni predvsem eno – vozilo bo zaradi okvare stalo čim krajši čas. V transportni dejavnosti je čas najdražji strošek, zato je hitra dobava rezervnih delov eden od temeljev zaupanja, ki ga gradimo s partnerji.

Ali se kupci danes odločajo predvsem na podlagi blagovne znamke ali ekonomike poslovanja?

Kupci postajajo vse bolj racionalni. Če so skupni stroški lastništva in obratovanja ugodni, blagovna znamka sama po sebi ni več odločilen dejavnik.

Veliko vlogo igra tudi zaupanje. Kupci vedo, da smo del skupine Auto Hrvatska, za katero stoji stabilna in regionalno pomembna organizacija. Pri tako velikih investicijah je zanesljiv partner pogosto enako pomemben kot kakovosten izdelek.



Kako se slovenski trg razlikuje od hrvaškega?

Trga sta si precej podobna, vendar obstajajo določene razlike. Hrvaški trg je nekoliko bolj konservativen in bolj zvest tradicionalnim blagovnim znamkam, medtem ko slovenski prevozniki več pozornosti namenjajo skupnim stroškom lastništva (TCO).

To odpira prostor tudi novim proizvajalcem, med njimi kitajskim, ki bodo svojo konkurenčnost gradili predvsem na ekonomiki uporabe vozil.

Kako gledate na vse večjo konkurenco, predvsem iz Kitajske?

Konkurenca bo zagotovo še naraščala, trg pa bo postajal vse bolj dinamičen. Vendar bo odločilno razliko še naprej predstavljala kakovost poprodajne podpore in logistike. Že danes imamo razvito servisno in logistično mrežo na Hrvaškem, v Sloveniji in širše po Evropi, kar našim partnerjem zagotavlja stabilnost in varnost poslovanja. V transportu je to pogosto pomembnejše od samega izdelka.

Elektrifikacija – prihodnost ali že sedanost?

Vprašanje ni več, ali bo elektrifikacija prišla, temveč kako hitro se bo uveljavila.

Najprej bo zajela regionalni transport, medtem ko bo mednarodni promet zaradi infrastrukturnih omejitev potreboval nekoliko več časa. Ključ do uspeha bo sodelovanje države, proizvajalcev in energetskega sektorja. Brez ustrezne polnilne infrastrukture množičnega prehoda ni mogoče pričakovati.

Slovenija ima zaradi svoje velikosti in dobre prometne povezanosti zelo dobre pogoje za hitrejše uvajanje električnih gospodarskih vozil.

Kako se Ford Trucks pripravlja na ta prehod?

Kot vsi pomembni proizvajalci tudi Ford Trucks intenzivno razvija nove modele in tehnologije, ki bodo ustrezali prihodnjim zahtevam trga.

V prihodnjih letih bomo posebno pozornost namenili novi generaciji vozil, hkrati pa bomo še naprej vlagali v širitev servisne mreže in logistične podpore, saj želimo kupcem zagotoviti čim bolj zanesljivo celovito storitev.

Katera sprememba bo po vašem mnenju do leta 2035 najbolj zaznamovala transportno panogo?

Največja sprememba ne bo zgolj v pogonskih tehnologijah, temveč tudi v načinu dela.

Pomanjkanje voznikov že danes močno vpliva na transportno industrijo, ta trend pa se bo v prihodnje še okrepil. Zato bodo sistemi za polavtonomno vožnjo igrali vse pomembnejšo vlogo. Tehnologija bo voznikom olajšala delo, povečala varnost in izboljšala učinkovitost prevozov.

Voznik bo ostal nepogrešljiv del transportnega procesa, vendar mu bodo sodobni sistemi bistveno zmanjšali obremenitve ter omogočili varnejše in učinkovitejše delo.

Dolge ure za volanom in hemoroidi

Kako lahko vozniki zmanjšajo tveganje za nastanek ene najpogostejših težav sodobnega sedečega poklica?

Poklicni vozniki tovornjakov, avtobusov in dostavnih vozil preživijo velik del delovnega dne v sedečem položaju. Poleg bolečin v hrbtu, vratu in ramenih se lahko zaradi dolgotrajnega sedenja pojavijo tudi manj omenjene, vendar zelo pogoste zdravstvene težave – hemoroidi. Ocenjuje se, da se vsaj enkrat v življenju z njimi sreča več kot polovica odraslih, pri poklicih, ki zahtevajo večurno sedenje, pa je tveganje še večje.

Hemoroidi niso bolezen v klasičnem pomenu besede, temveč povečane oziroma razširjene vene v predelu zadnjika in spodnjega dela danke. Te vene so sicer normalen

del človeške anatomije, težave pa nastanejo, ko se zaradi povečanega pritiska razširijo, vnamejo ali začnejo krvaveti.

Zakaj so vozniki bolj izpostavljeni?

Največji dejavnik tveganja je dolgotrajno sedenje. Med večurno vožnjo je pretok krvi v medeničnem predelu počasnejši, poveča se pritisk na vene, hkrati pa številni vozniki zaradi narave dela odlašajo z obiskom stranišča ali imajo neredne prehranske navade. Čeprav vibracije vozila same po sebi niso neposreden vzrok za hemoroide, lahko skupaj

5 VAJ, KI JIH VOZNIK LAHKO NAREDI MED 45-MINUTNIM ODMOROM ZA PREPREČEVANJE HEMOROIDOV

1 HOJA

5–10 minut hitre hoje. Spodbuja krvni obtok in zmanjšuje pritisk na vene.



5–10 MINUT

2 RAZTEG MEČ

Stopite z eno nogo naprej, drugo zadaj. Peta zadnje noge ostane na tleh. Zadržite in zamenjajte.



2 x 30 SEKUND NA NOGO

3 POČEP

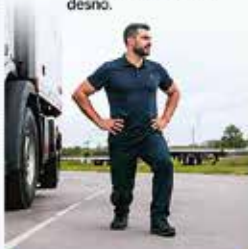
Počasi se spustite v čep in se dvignite. Krepi noge in spodbuja prekrvavitev.



2 x 15 PONOVI

4 ZASUK TRUPA

Stopala v širini bokov, roke na bokih. Počasi zasukajte trup levo in desno.



2 x 10 ZASUKOV NA STRAN

5 RAZTEG HRBTA

Stopite v širino bokov, predklon z iztegnjenimi rokami proti tleh in se počasi dvignite.



2 x 30 SEKUND



z dolgotrajnim sedenjem prispevajo k večjim težavam pri posameznikih, ki so zanje že dovzetni.

Prvi opozorilni znaki

Hemoroidi se običajno razvijajo postopoma. Med najpogostejšimi simptomi so srbenje ali pekoč občutek okoli zadnjika, bolečina med sedenjem, občutek nepopolnega iztrebljanja, svetlo rdeča kri na toaletnem papirju, zatrdlina ali oteklina ob zadnjiku. Če se pojavi krvavitev, je priporočljiv pregled pri zdravniku, saj podobne simptome lahko povzročajo tudi druga obolenja prebavil.

Kaj lahko naredi voznik?

Dobra novica je, da je mogoče tveganje precej zmanjšati že z nekaj preprostimi spremembami vsakodnevnih navad:

- Vsaki dve do tri ure naredite premor.
- Poskrbite za dovolj tekočine.
- Jejite več vlaknin.
- Ne odlašajte z obiskom stranišča.
- Poskrbite za telesno pripravljenost.

Ste vedeli?

- Več kot 50 % odraslih se vsaj enkrat v življenju sreča s hemoroidi.
- Dolgotrajno sedenje je eden pomembnih dejavnikov tveganja, ni pa edini vzrok.
- Že 10 minut hoje med odmorom izboljša prekrvavitev medeničnega predela.
- Zadosten vnos vlaknin in tekočine pomembno zmanjša možnost zaprtja, ki je eden glavnih sprožilcev težav.
- Krvavitve iz zadnjika niso vedno posledica hemoroidov, zato jih mora ob ponavljanju oceniti zdravnik.

Kdaj je potreben obisk zdravnika?

Večina težav se umiri z ustrezno prehrano, lokalnimi mazili in spremembo življenjskih navad. Če pa krvavitve trajajo, se bolečine stopnjujejo ali se pojavijo večje zatrdline, je potreben pregled pri osebnem zdravniku ali specialistu proktologu.

Danes so na voljo sodobni, minimalno invazivni posegi, kot so podvezovanje z gumijastimi obročki, sklerozacija ali lasersko zdravljenje, ki omogočajo hitro okrevanje in pogosto ne zahtevajo daljše odsotnosti z dela.

Preventiva je najboljšo zdravlilo

Poklic voznika prinaša številne zdravstvene izzive, vendar je veliko mogoče preprečiti z zdravim življenjskim slogom. Redni odmori, dovolj gibanja, uravnotežena prehrana in zadosten vnos tekočine niso pomembni le za zmanjšanje tveganja za hemoroide, temveč tudi za boljše počutje, večjo zbranost in varnejšo vožnjo.

Čeprav hemoroidi pogosto veljajo za neprijetno temo, gre za zelo pogosto težavo, o kateri je smiselno govoriti odkrito. Pravočasno ukrepanje lahko prepreči zaplete in vozniku omogoči, da ostane zdrav ter brez nepotrebnih bolečin tudi na najdaljših poteh.



HEMOROIDI

razjede, vnetja, razpoke?

Proktis-M[®] rektalno MAZILO in SVEČKE

Pomožno zdravljenje pri obnavljanju sluznice zadnjika in danke



Medicinski pripomoček izpolnjuje zahteve za oznako CE 0477.
Pred uporabo preberite celotno navodilo za uporabo.

Na voljo v lekarnah in specializiranih prodajalnah

www.proktis-m.si **Dr. Gorkič**

Tlak v pnevmatikah – temelj varne in učinkovite vožnje

Pravilno napolnjene pnevmatike so prva (in pogosto spregledana) varnostna komponenta avtobusa. Od tlaka so odvisni oprijem in zavorna pot, stabilnost in vodljivost, pa tudi ekonomičnost vozila in življenjska doba pnevmatik. V praksi se še vedno prepogosto srečujemo s prenizkim tlakom zraka v pnevmatikah, tihim, a zelo nevarnim spremljevalcem velikih flot.

Naloga vsakega voznika avtobusa je, da pred vsako vožnjo preveri stanje pnevmatik. Tlak zraka v vseh pnevmatikah je treba preveriti v hladnem stanju, torej pred vožnjo, ko pnevmatike še niso zagrete. Pregledati je treba vse pnevmatike in morebitne vidne mehanske poškodbe (ureznine, izbokline, tujke v profilu, itd.), kar lahko prepreči marsikatero kasnejšo



Naloga vsakega voznika avtobusa je, da pred vsako vožnjo preveri stanje pnevmatik.

neljubno situacijo na cesti. Moramo se zavedati, da za to ni potreben podroben, nekajminutni pregled vsake pnevmatike, pač pa je dovolj že to, da si vzamemo minuto časa in s pogledom temeljito preletimo bočno steno pnevmatik ter profil kotalne površine. S tem bomo videli tudi obrabo profila kotalne površine pnevmatik in morebitno neenakomerno obrabo, ki lahko vodi v vibracije ali glasnost pnevmatik ter s tem v neudobno vožnjo vseh potnikov.

45 % s prenizkim tlakom

V okviru preglednih akcij tovornih pnevmatik je ugotovljeno, da ima v vzorcu 100 pregledanih avtobusov več kot 45 avtobusov nameščeno vsaj eno pnevmatiko s prenizkim tlakom zraka, 10 % vseh pregledanih avtobusov pa vsaj eno pnevma-



Poleg vidika varnosti se prenizek tlak zraka neposredno pozna tudi v stroških obratovanja avtobusa.

tiko s kritično prenizkim tlakom zraka, kar lahko vodi v razpad pnevmatike in s tem do nepredvidljivih situacij na cesti. Kot zanimivost navedimo, da večja kot je flota, večji je poudarek na pnevmatikah (procesi, orodja, odgovorne osebe, itd.).

Edina stična točka s cesto

Velikokrat pozabljamo, da je pnevmatika edina stična točka vozila s cesto in da se vse vozne lastnosti našega vozila prenašajo direktno na pnevmatike in prek pnevmatik na podlago. Že zaradi tega dejstva je torej jasno, kako pomembne so lastnosti pnevmatik, ki jih montiramo na vozilo. Ker tlak zraka igra daleč najpomembnejšo vlogo in vpliva na praktično vse lastnosti pnevmatike, je redna skrb zanj izrednega pomena. Ko tlak v pnevmatiki pade, se spremeni geometrija stične površine, poveča se upogib karkase, temperatura v notranjosti pnevmatike in prihaja do velikih deformacij materialov. Vse to, v kombinaciji z velikimi obremenitvami, ki jih morajo pnevmatike nositi (teža avtobusa in potnikov), vodi v posledice, ki so lahko dramatične. Že 20 % prenizek tlaka zraka, kar se morda ne sliši veliko in je v flotah vozil izjemno pogosto, vodi v 20 % manjši bočni oprijem, kar v praksi pomeni bočni zdrs avtobusa za 2 do 5 metrov, kar je do-



Velikokrat pozabljamo, da je pnevmatika edina stična točka vozila s cesto.

volj, da v zavoju avtobus zapusti vozni pas ali pa celo cesto. Z 20 % nižjim tlakom zraka se čas, da se vozilo po zavijanju umiri (stabilizira) v smeri vožnje, podaljša za približno 1 sekundo. V urbanih okoljih in na regionalnih cestah je to lahko nevarno dolgo. Prenizek tlak privede do povišanja temperature v pnevmatiki za 10 do 15 stopinj Celzija, kar poveča verjetnost totalnega razpada karkase in lahko vodi v izgubo kontrole nad vozilom in v nepredvidljive situacije. Z 20 % nižjim tlakom zraka se zavorna pot pnevmatike podaljša za 10 do 15 metrov, kar je na avtocestah razlika med varno zaustavitvijo ali pa trkom v oviro.

Višji stroški obratovanja

Poleg vidika varnosti se prenizek tlak zraka neposredno pozna tudi v stroških obratovanja avtobusa. Poveča se poraba goriva in sicer pri 20 % nižjem tlaku zraka do cca. 560 litrov več na 70 tisoč prevoženih kilometrov vozila. Pri trenutnih cenah goriv je to cca. 800 evrov letno. Ker se lastniki vozil in flot dobro zavedajo stroškov obratovanja, je vredno omeniti tudi življenjsko dobo pnevmatik, ki pri 20 % nižjem tlaku zraka pade za 30 %, kar je velika številka. To pomeni več menjav pnevmatik, več izpadov in višje stroške materiala ter dela. Ustrezno napolnjene pnevmatike so torej ena najcenejših in najhitrejših optimizacij v vzdrževanju voznega parka.

Tlak v pnevmatikah torej ni le številka na manometru – je varnostni, operativni in ekonomski kazalnik. Podatek, da ima v praksi več kot 45 % avtobusov vsaj eno pnevmatiko napolnjeno s prenizkim tlakom zraka, od tega 10 % s kritično nizkim tlakom zraka, je zgovoren podatek. Z doslednim merjenjem tlakov zraka v pnevmatikah, vizualnimi pregledi pnevmatik in jasno odgovornostjo v procesu lahko dvignemo nivo varnosti svojega vozila, zmanjšamo porabo goriva in podaljšamo življenjsko dobo pnevmatik. Vse to brez velikih investicij – le z disciplino in kulturo varnosti.



Luka Širovnik, vodja tehnične službe Continental Jugovzhodna Evropa.

Pozvačini še danes vabijo na svatbo

Beltinška graščina.

Kraji današnje občine Beltinci so prvič neposredno omenjeni v listini z letnico 1322, ki je shranjena v Listinskem arhivu v Madžarskem državnem arhivu v Budimpešti. Beltinci so že stoletja upravno in gospodarsko središče okolice, predvsem po zaslugi grofije, ki je imela sedež v beltinskem gradu.

Za posamezne kraje v občini so že iz začetka tega stoletja poznane naslednje značilnosti: sam kraj Beltinci je bil pomembno kupčijsko in obrtno središče bližnje okolice. Za Bratonce je bilo značilno pridelovanje domačega jabolčnika in zelo razvito čebelarstvo, v Dokležovju pa je bilo razširjeno izdelovanje korit, tka-

nje domačega platna in ugodna kopališča ob Muri. V Gančanih je bila v tistem času omembe vredna reja bikov in sodarstvo, za Ižakovce je bila značilna pridobitna dejavnost ribolova raznih sladkovodnih rib, ribolov pa je bil značilen tudi za Melince. V Lipi je bilo razširjeno tkalstvo.



V Ižakovcih se na Otoku ljubezni nahaja Bujraški muzej. V Bujraškem muzeju so razstavljeni predmeti in orodja, ki so jih uporabljali bújraši pri svojem delu.



Brod v Ižakovcih in brod na Melincih sta dva od štirih brodov, ki še vozijo po reki Muri. Brod sestavljata dva plitva čolna, povezana s povezovalno in nosilno ploščadjo, na kateri je brodnikova utica. Ploščad, običajno z ograjo, je pripeta na jekleno medobrežno vrv, po kateri teče škripec z obesno vrvjo. Brod se preko reke pomika s pomočjo rečnega toka.



V Ižakovcih spodbujajo pridelavo in obdelavo lanu, pa tudi druge dejavnosti kot npr. pletenje iz ličja ter izdelavo okrasov in rož iz krep papirja.

Doužnjeki in pūjtrice

Nekatere teh dejavnosti so se ohranile še do danes. Posebej izstopa pletenje slamnatih izdelkov v Lipovcih. To je ena redkih ohranjenih domačih obrti v Prekmurju. Domačini iz ržene slame izdelujejo izdelke, kot so doužnjeki, vazice, vrči, pūjtrice, srčki in košarice, zaradi katerih prihaja v Lipovce mnogo izletnikov iz domovine in tujine. V Ižakovcih spodbujajo pridelavo in obdelavo lanu, pa tudi druge dejavnosti kot npr. pletenje iz ličja ter izdelava okrasov in rož iz krep papirja. Sodarstvo v Gančanih je zelo znano po Sloveniji. Zadnje čase to tradicijo obnavljajo tudi na krajevni prireditvi. Od domačih obrti je značilno še pletenje košar in izdelovanje lesenih korit.

Ržena slama

Pletenje slamnatih izdelkov v Lipovcih je ena redkih še ohranjenih domačih obrti v Prekmurju. Obrt obstaja v Lipovcih že

več kot 50 let, intenzivno pa se danes z njo ukvarjajo tri družine. Izdelke pletejo iz ržene slame, medtem ko pšenično klasje služi za dekoracijo. S tem tudi ohranjajo postopek priprave in izdelave slamnatih izdelkov. Še nedozorelo – zeleno žito na njivah poberejo ročno (s srpom) in sušijo na obeh straneh, da slama postane bela. Posušeno slamo spravijo domov, dobro očistijo in razrežejo od kolena do kolena, da postane čista in gladka. Pred pletenjem je treba slamo namočiti z vodo, da se lažje upogiblje.

Baročni dvorec

Osrednjo znamenitost občine Beltinci predstavlja baročni dvorec v Beltincih. Graščina izvira že iz 13. stoletja, vendar je svojo baročno obliko dobila v 17. stoletju, zato je dober pri-

mer zgodnjebaročne veleposestniške graščinske stavbe. Grad ima še eno zanimivost, to so podzemni obokani rovi. En rov povezuje grad s cerkvijo, drugi krak pa naj bi peljal iz grajske stavbe v veliki grenar ali grajsko žitnico. Grad obdaja čudovit, baročno zasnovan park z lepimi domačimi vrstami drevja in mnogimi



Pletenje slamnatih izdelkov v Lipovcih spada med redke še ohranjene domače obrti v Prekmurju. Izdelki se pletejo iz ržene slame, medtem ko pšenično klasje služi za dekoracijo.

eksoti, ki je v preteklosti obsegal okrog 14 ha zemljišča. Na tej površini je bilo zasajenih približno 1600 dreves, med njimi okrog 800 eksotov. Nekatere od njih še danes najdemo v parku.

Za območje občine Beltinci so značilni posebni vabovci, pozvačini, ki vabijo na svatbo sorodnike, sosede, znance in prijatelje. Tu je pozvačinska šega najbolj ohranjena. Pozvačin je po navadi mlajši moški, ki mora biti veder, odrezav in domisel. Kdor je izbran za pozvačina, je počaščen. Pozvačina sta dva, in sicer eden z nevestine strani, drugi pa z mladoženčeve. Pozvačin si priskrbi tiskane ali pisane obrazce besedila za vabljenje, svojo nošo ali opremo, razen ozaljškov. Te priskrbi hiša, ki ga je naprosila za pozvačina.

V veljavi je rek: »Bolj je pozvačin gor oblečen, vekša je gostija.«



Besedilo in fotografije: Primož Hieng



Pozvačin vabi na svatbo. V veljavi je rek: »Bolj je pozvačin gor oblečen, vekša je gostija.«

Električna limuzina, ki ostaja zvesta vozniku



Mazda je bila vedno nekoliko drugačna od preostalih avtomobilskih proizvajalcev. Medtem ko so tekmeci brez zadržkov sledili trendom, so Japonci vztrajali pri lastnih rešitvah – od rotacijskega motorja do tehnologije Skyactiv. Z Mazdo 6e pa je znamka naredila največji korak v svoji sodobni zgodovini.



Tehnični podatki

Motor: sinhroni električni motor na zadnji osi	
Moč (kW/KM):	180/245
Navor (Nm/min):	320
Menjalnik/pogon:	enostopenjski/na zadnja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4921
Širina (mm):	1890
Višina (mm):	1485
Medosna razdalja (mm):	2895
Prtljažnik (l):	466 + 72 (spredaj)/1042
Masa vozila (kg):	2037
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	7,6
Najvišja hitrost (km/h):	175
Kombinirana poraba (kWh/100 km):	16
Doseg (km)	550

Na prvi pogled Mazda 6e ne deluje kot tipičen električni avtomobil. Dolg pokrov motorja, nizka strešna linija in elegantna silhueta ustvarjajo vtis športne limuzine višjega razreda. Ko odprete vrata, vas pričaka kabina, ki bolj spominja na premium znamke kot na tradicionalni srednji razred. Minimalistična armaturna plošča, kakovostni materiali, panoramska streha in velik osrednji zaslon ustvarjajo sodoben ambient. Mazda se je izognila pretirani digitalizaciji, vendar je večina funkcij vseeno preseljena na osrednji zaslon, kar zahteva nekaj privajanja.

Pogon na zadnji kolesi in skoraj idealna razporeditev mase poskrbita, da avtomobil tudi v ovinkih deluje lahkotno in natančno. Elektromotor razvije 190 kW (258 KM) in 320 Nm navora, kar zadostuje za pospešek do 100 km/h v 7,6 sekunde. Baterija ima kapaciteto 80 kWh, kar omogoča do 550 kilometrov dosega.

Mazda 6e v dolžino meri skoraj pet metrov, zato prostora na prednjih sedežih ne manjka. Zadnja klop ponuja dovolj prostora za odrasle potnike, nekoliko manj prepriča le nižja strešna linija, ki lahko višjim potnikom omeji prostor nad glavo. Prtljažnik zaradi zasnove fastback ostaja zelo praktičen in omogoča precej lažje nalaganje večjih predmetov kot klasične limuzine.

Mazda 6e ni avtomobil, ki bi želel postavljati rekorde. Njeno poslanstvo je drugačno – pokazati, da je lahko električna limuzina elegantna, vozniško zanimiva in hkrati dovolj praktična za vsakodnevno uporabo. V času, ko številni proizvajalci stavijo predvsem na velike zaslone in spektakularne pospeške, Mazda ostaja zvesta svoji filozofiji. Rezultat je eden najbolj prepričljivih električnih avtomobilov srednjega razreda, ki bo navdušil predvsem voznike, ne zgolj uporabnike.

Novi kralj mestnih hibridov



Ko je Renault leta 1990 predstavil prvi Clio, si verjetno nihče ni predstavljal, da bo ta model postal eden najuspešnejših evropskih avtomobilov vseh časov. Danes, po več kot 17 milijonih prodanih primerkov, vstopa v novo obdobje.

Na prvi pogled novi Clio ostaja prepoznaven, vendar deluje precej bolj samozavestno. Nova maska hladilnika, izrazite dnevne LED-lučni in ostreje linije ustvarjajo vtis avtomobila višjega razreda.

Armatura plošča je digitalizirana, pred voznikom sta lahko dva 10-palčna zaslona, multimedijški sistem openR link z vgrajenimi Googlovimi storitvami pa sodi med najbolj intuitivne v razredu. Največja novost se skriva pod motornim pokrovom. Novi Full Hybrid E-Tech 160 združuje 1,8-litrski štirivaljni bencinski motor, dva elektromotorja in Renaultov večnačinski samodejni menjalnik brez klasične sklopke. Skupna sistemska moč znaša 160 KM (115 kW), kar je občutno več kot pri prejšnji generaciji.

V praksi Clio deluje zelo uglaseno. Speljevanje je skoraj vedno električno, prehodi med elektromotorjem in bencinskim motorjem pa so neslišni. Na avtocesti motor ostaja tih, pri prehitetvanjih pa je dodatna moč elektromotorja zelo dobrodošla.

Podvozje ostaja ena največjih Cliovih odlik. V ovinkih je natančen, predvidljiv in zabaven za vožnjo, hkrati pa zelo udobno blaži mestne luknje in hitrostne ovire. Volanski mehanizem je neposreden, lega na cesti pa med najboljšimi v razredu.

Kljub večji moči Cliu v mestu poraba pogosto pade celo pod štiri litre, medtem ko se na avtocesti giblje okoli petih litrov. Renault je z novim Cliom Full Hybrid E-Tech 160 naredil velik korak naprej. Hibridni pogon je močnejši, bolj uglasen in učinkovitejši, hkrati pa avtomobil ohranja odlične vozne lastnosti, zaradi katerih je Clio že vrsto let med najboljšimi v svojem razredu.

Če je bil prejšnji E-Tech predvsem varčna izbira, je novi E-Tech 160 postal tudi zelo prepričljiv vozniški avtomobil. Združuje živahne zmogljivosti, izjemno nizko porabo in kakovost izdelave, ki se brez težav kosa z občutno dražjimi tekmeci.



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni bencinski motor + dva elektromotorja

Prostornina (ccm): 1789

Moč (bencin/elektro kW): 115/160

Navor (Nm): 270

Menjalnik/pogon: samodejni E-Tech/na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm): 4116

Širina (mm): 1768

Višina (mm): 1451

Medosna razdalja (mm): 2591

Prtljažnik (l): 391

Masa vozila (kg): 1271

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h): 8,3

Najvišja hitrost (km/h): 180

Kombinirana poraba (l/100 km): 4,9

Izpust CO₂ (g/km): 85

Uravnovežena francoska eleganca



Peugeot je z drugo generacijo modela 308 naredil velik korak naprej. Če je bil njegov predhodnik predvsem racionalna izbira, je novi 308 postal avtomobil, ki želi prepričati tudi z obliko, kakovostjo izdelave in sodobno tehnologijo.



Tehnični podatki

Motor: trivaljni turbobencinski + 48-V elektromotor

Prostornina (ccm): 1199

Moč (bencin/elektro kW): 106/145

Navor (Nm): 230/1750

Menjalnik/pogon: 6-stopenjski elektrificirani samodejni/na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm): 4367

Širina (mm): 1852

Višina (mm): 1444

Medosna razdalja (mm): 2675

Prtljažnik (l): 412

Masa vozila (kg): 1457

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h): 9

Najvišja hitrost (km/h): 200

Kombinirana poraba (l/100 km): 5,3

Izpust CO₂ (g/km): 106

Peugeot 308 je eden najbolj atraktivnih predstavnikov razreda C. Dolg pokrov motorja, nizka strešna linija, izrazita maska z novim Peugeotovim grbom in značilni svetlobni podpis v obliki levjih krempljev poskrbijo, da avtomobil deluje športno in elegantno hkrati. Posebej dobro mu pristajajo večja platišča in ostre bočne linije, zaradi katerih deluje precej bolj prestižno.

V notranjosti Peugeot nadaljuje svojo filozofijo i-Cockpit. Majhen volanski obroč, visoko postavljeni digitalni merilniki in proti vozniku obrnjena sredinska konzola. Materiali so kakovostni, mehke površine prevladujejo na vseh pomembnih mestih, sestava pa je na visoki ravni. Infotainment je v primerjavi s prvimi izvedbami občutno hitrejši in bolj odziven, digitalne bližnjice i-Toggles pa omogočajo hitro upravljanje najpogostejše uporabljenih funkcij.

Največja novost je novi pogonski sklop Hybrid 145, ki združuje 1,2-litrski trivaljni turbobencinski motor nove generacije, 48-voltni hibridni sistem in šeststopenjski elektrificirani samodejni menjalnik z vgrajenim elektromotorjem. Skupna sistemsko moč znaša 145 KM, elektromotor pa pomaga predvsem pri speljevanju, pospeševanju in vožnji pri nizkih hitrostih. V mestnem prometu lahko avtomobil krajše razdalje prevozi tudi izključno na elektriko.

Peugeot ostaja zvest svojemu značaju. Podvozje je nekoliko čvrstejše od povprečja, vendar še vedno dovolj udobno za vsakodnevno uporabo. V ovinkih deluje avtomobil zelo stabilno, natančen volanski mehanizem pa vozniku vliva veliko zaupanja. Kljub trivaljnemu motorju je zvočna izolacija dobra. Na avtocesti brez težav vzdržuje potovalne hitrosti, pri prehitevanjih pa elektromotor učinkovito zapolni trenutke, ko turbinski motor še ni dosegel največjega navora.

Francoski predstavnik razreda C ostaja eden oblikovno najbolj drznih avtomobilov v segmentu, hkrati pa z novo hibridno tehnologijo postaja še racionalnejša izbira za kupce, ki veliko vozijo in si želijo nižjih stroškov goriva brez omejitev, ki jih prinašajo priključni hibridi ali popolnoma električni avtomobili.

Zgodba o tovarni, ki je povezala Jugoslavijo, Evropo in prihodnost

Od avtomobilov iz Kopra do globalnega dobavitelja, od legendarnih Citroënov do boja za preživetje – Industrijska saga iz Kopra.

Proces ustanovitve Cimosa se je začel v zgodnjih sedemdesetih letih, ko je dozorelo spoznanje, da mora proizvodnja avtomobilov in delov najti svojo pot, neodvisno od programskih projektov takratnega Tomosa.

Po več kot desetih letih sodelovanja s Citroën Paris je namreč tovarna Tomos postala pretesna, saj se avtomobilski program ni ujemal z drugimi programi Tomosa. Sporazum o združevanju sredstev za skupno poslovanje so 15. marca 1972 podpisali Tomos, Iskra in Citroën (Citroën, Iskra, Tomos).

Sporazum je takrat določal, da je predmet skupne naložbe domača proizvodnja in izvoz avtomobilskih komponent,

sklopov in podskepov ter da naj bi ta proizvodnja leta 1975 dosegla približno vrednost 90 milijonov frankov. Vozila Citroën bi se proizvajala v okviru nove, visoko specializirane proizvodne enote. Leta 1975 naj bi se proizvedlo 18.000 vozil. V tovarni bi se proizvajali naslednji tipi vozil: 2CV 6, AMI 8-break, GS in vsi drugi modeli, o katerih bi se Citroën in partnerji dogovorili.

V Cimos so tri stranke vložile sredstva in deleže v stvarih in denarju, tako da je bilo razmerje 51:49 v korist domačih vlagateljev. Za direktorja podjetja v postopku ustanovitve so imenovali dipl. inž. Oskarja Hudalesa. Rok za ustanovitev je bil 1. januar 1973 in to je tudi dan rojstva Cimosa.

Na obrobju Kopra, tik ob morju, se je tako pričela pisati zgodba, ki je preseгла meje ene tovarne. Cimos ni bil le proizvodni obrat – bil je simbol časa, ko je industrija pomenila napredek, stabilnost in prihodnost.

Industrijski začetek na robu Jadrana

Sodelovanje s francoskim Citroënom je pomenilo neposreden dostop do zahodne tehnologije, kar je bilo v tistem času izjemno. Jugoslavija je s tem dobila ne le proizvodnjo avtomobilov, temveč tudi vpogled v sodobne industrijske procese.

V sedemdesetih in osemdesetih letih so iz Cimosa prihajali avtomobili, ki so danes skoraj legendarni. Koper je postal eno od vozlišč avtomobilске proizvodnje v regiji. V koprski tovarni in na drugih lokacijah so sestavljali modele, kot so 2CV, Dyane, GS in celo CX.

Spaček (Citroën 2CV) ni bil le vozilo – bil je kulturni fenomen.



Upravna stavba v Kopru.



Iste mehanizme karakterizirale kao kod ostalih vrsta 2 CV (pri motor od 18 KS). Odlična preglednost puta zahvaljujući prostiranim, zidanim i dočim prozorima. Najednostavnije je malo teretno vozilo (male potrošnje) cefna i guma, jednako dobro održavaj. Alijuna tohina se teretom 630 kg. Blaz tereta 630 kg. Nosivost = 360 kg. Zapravina teretnog prostora 1,68 m3.

Enostavno vozilo z visoko uporabnostjo.



Cimos je v tem obdobju zaposloval več tisoč ljudi in imel iz-



V Jugoslaviji je Cimos predstavljajl alternativo drugim proizvajalcem, kot so bili Zastava Automobili (licenca Fiat), IMV (naveza z Renaultom), TAS (Volkswagen), IDA (Opel) ... So se pa Cimosova vozila razlikovala predvsem po bolj napredni »zahodni«



Cimos ni le tovarna, je zgodba o ambiciji, prilagajanju in preživetju.

tehnologiji, specifični niši Citroënovih modelov in večji usmerjenosti v izvoz.

Kljub tržnemu uspehu pa je imel Cimos v tem obdobju tudi omejitve, ki so se kazale v odvisnosti od Citroëna, omejeni lastni razvojni sposobnosti, politično-ekonomskem okvirju socialističnega sistema in kompleksnem upravljanju (samoupravljanje). Te slabosti so postale ključne v kasnejšem obdobju.

Prelomno leto 1985

Leta 1985 je prišlo do enega ključnih dogodkov v poslovanju Cimos. Iz podjetja se je umaknil Citroën. To je pomenilo konec proizvodnje avtomobilov v klasični obliki, izgubo ključnega tehnološkega partnerja in potrebo po popolni strateški preobrazbi. Kar se je zdelo kot stabilen sistem, se je nenadoma znašlo pred vprašanjem identitete. Kaj je Cimos brez avtomobilov? Odgovor je bil nepričakovan, a strateško izjemno pomemben. Namesto končnih izdelkov se je podjetje preusmerilo v proizvodnjo komponent. Ta odločitev je pomenila vstop v bolj kompleksno, a tudi bolj konkurenčno okolje globalne avtomobilske industrije.

Preživetje v novem svetu

Razpad Jugoslavije je prinesel nov šok. Trgi so se spremenili, politični okvir se je porušil, podjetja pa so morala čez noč postati del kapitalističnega sistema.

Za Cimos to ni bila le tranzicija – bila je preizkušnja. Podjetje se je moralo naučiti delovati brez zaščite države, brez zagotovljenih trgov in z vse večjo konkurenco. Vstop v globalne dobavne verige je pomenil tudi podrejen položaj – Cimos ni več določal pravil igre, temveč jih je moral sprejeti.

Kljub temu je podjetje v začetku 2000-ih ponovno našlo zagon. Širitev, prevzemi in rast proizvodnje so ustvarili občutek, da je najtežje obdobje mimo. Cimos je postal pomemben dobavitelj avtomobilskih komponent za evropsko industrijo. Njegovi izdelki so bili vgrajeni v vozila, ki so nastajala v tovarnah od Nemčije do Francije.

Ko globalni trg pokaže zobe

Kljub uspešni internacionalizaciji pa Cimos ni bil imun na globalne gospodarske pretrse. Finančna kriza po letu 2008 je razkrila strukturne slabosti podjetja. Globalna kriza ni prizadela le bank in trgov, temveč tudi industrijo. Povpraševanje po avtomobilih je padlo, dobavne verige so se skrčile, pritisk na dobavitelje pa se je povečal. Za Cimos je to pomenilo razkritje vseh strukturnih slabosti: visoke dolgove, kompleksno lastniško strukturo in odvisnost od zunanjih trgov. Kar je prej delovalo kot sistem, se je začelo krhati. Veliki načrti, krediti in odvisnost od avtomobilske industrije so podjetje tako pripeljali

na rob. Sledili so težki časi, ko so sledila odpuščanja, negotovost in vprašanje, ali bo podjetje sploh preživel.

Tovarna, ki se ni predala

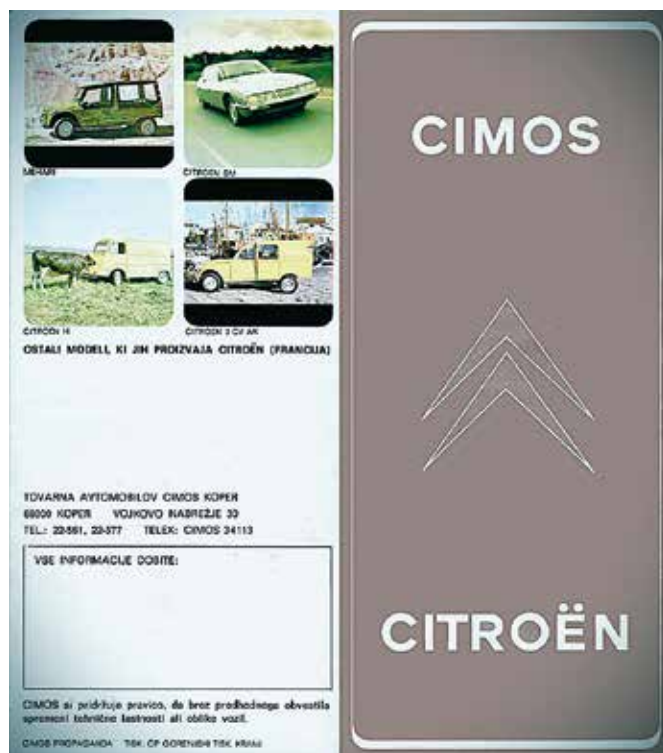
A Cimos je preživel. Vendar ne brez posledic, ne brez sprememb. Po letih negotovosti je podjetje doživelo lastniško preobrazbo. Prodaja podjetja je predstavljala prelomnico, ki je omogočila nadaljnje delovanje

in stabilizacijo. Čeprav Cimos ni več tak industrijski gigant kot v svojih najboljših časih, ostaja pomemben del avtomobilske industrije, zlasti kot dobavitelj komponent. Njegova moč ni več v količini, temveč v specializaciji. In morda prav to najbolje opiše njegovo zgodbo: sposobnost prilagajanja.

Danes se avtomobilska industrija sooča z novimi izzivi: elektrifikacijo, digitalizacijo in prehodom na trajnostne vire energije. V takem okolju morajo podjetja, kot je Cimos, redefinirati svojo vlogo. Njihova prihodnost bo odvisna od sposobnosti prilagajanja – enako kot v preteklosti.

Več kot tovarna

Cimos ni le industrijska zgodba. Je zgodba ljudi, generacij delavcev, inženirjev in družin, ki so bile z njim povezane desetletja. Je zgodba prostora, kjer se je industrija srečala z morjem. In je opomnik, kako hitro se lahko svet spremeni – ter kako pomembno je, da se znamo spremeniti z njim. Če bi danes stopili v proizvodno halo Cimos, bi morda videli drugačne stroje, drugačne procese in drugačne izdelke. A nekaj ostaja enako: ideja, da se lahko tudi iz majhnega okolja ustvari nekaj, kar preseže meje. To pa je zgodba, ki nikoli ne zastara.



Od sestavljanja legendarnih Citroënov do vloge globalnega dobavitelja v avto industriji.

**DAF XD IN XF ELECTRIC
INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR**



**XD XF
ELECTRIC**



Zmagovalci

Nova generacija tovornjakov DAF XD in XF Electric je bila izbrana za mednarodni tovornjak leta 2026. Odlikuje jih izjemno uglejen pogonski sklop, neopazno prestavljanje in modularna zasnova, ki ponuja prilagodljivost pri konfiguraciji baterij in osi. Nagrajena tovornjaka odlikujejo učinkovitost, varnost in udobje voznika.

Poleg DAF XD in XF, je na voljo celotna paleta v električni izvedbi pri DAF-u od XB do največjih XG+.

Spoznajte več na WWW.DAF.COM/ITOT2026

Voznja brez emisij

CORDIA

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

DAF