

oktober 2024

letnik 8, številka 55

Tranzit



AKTUALNO
Odčitavanje
tahografov

SODELOVANJE
Združevanje
znamk

SEVEL
Bela tehnika
na komad

SEJEM IAA
Reportaža
iz Hannovra

NAPOLNJEN, DA VAS PRIPELJE DO CILJA.

Novi MAN eTGX.



e-OPOLNOMOČENJE. V POLNEM OBSEGU. Novi MAN eTGX ima vse odlične lastnosti naših klasičnih tovornjakov in prednosti električne mobilnosti. Prilagodljivi modularni sistem akumulatorjev omogoča namestitve od treh do šestih akumulatorskih paketov, odvisno od teže tovora in zahtevanega dosega, ki lahko sega tudi do 800 km*. V kombinaciji s našimi obsežnimi storitvami MAN eFleetSolutions, je eTGX ključ do vašega trajnostnega in dolgoročnega uspeha. Več informacij: www.man-slovenija.si

*S 45-minutnim vmesnim polnjenjem (megavatno polnjenje) in akumulatorjem zmogljivosti 480 kWh, so možni dnevni doseg do 800 km.



Spoznavajte zmagovalca



Ford Pro je osvojil nagrado za **mednarodni dostavnik leta** (International Van of the Year – IVOTY) in **mednarodni pickup leta** (International Pick-up Award – IPUA). Nagradi sta mu prinesla povsem novi dostavnik **Transit Custom** in povsem novi pickup **Ranger**.

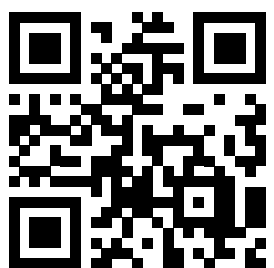


Slike so simbolne. Za napake v tisku ne odgovarjamo. Summit motors Ljubljana, Flajšmanova 3, 1000 Ljubljana. Za več informacij o Ford gospodarskih vozilih obiščite ford.si.

Z vami na vseh vaših poteh!

Zavijte k nam po olja, maziva, osebno varovalno opremo ter izbrane modele pnevmatik in akumulatorjev za tovorna vozila.

Ujemite jesensko akcijsko ponudbo in kontaktirajte vam najbližjega prodajnega predstavnika.



Posebna ponudba velja za poslovne kupce od 30. 9. do 30. 11. 2024.

☎ 01 586 35 35

poslovne.resitve@petrol.si

PETROL

Energija za življenje

Sedem pravljičnih let

Pravljičnih sedem let je, odkar smo se z revijo Tranzit začeli družiti z vami. Skupaj smo raziskovali in obdelali številne teme, od tehnoloških inovacij na tovornjakih, avtobusih in dostavniki, ki nas vsakodnevno spremljajo tako v službi kot na cesti, pa vse do zadnje čase vedno bolj popularnih vidikov upravljanja s podnebnimi spremembami v svetu, za kar so delno kriva tudi prevozna sredstva, in Evropa kot izredno majhen delček sveta sedaj hiti v razogljčenje s pomočjo elektrike. Zato smo tudi mi uvedli rubriko eTranzit, v kateri že nekaj časa razkrivamo svetle in temne strani elektrifikacije vozniš parkov. Pred nami pa je jesen in s tem hladnejše temperature, ki vsekakor niso prijatelj baterijskim vozilom. Predvsem v osebni programu je prodaja električnih vozil močno upadla in evropski proizvajalci se vračajo k motorjem na notranje zgorevanje. Pripravljeni so plačati visoke kazni zaradi prevelikih kvot CO₂, saj bodo tako vsaj nekaj prodali. Kdo pa bo pokrival stroške razvoja električnih avtomobilov? Pri Volkswagenu so že napovedali zapiranje tovarn, tudi Ford je omenil, da bo, če ne bo EU omilila zakonodaje, zapustil Evropo. Še večji stroški pa so v sektorju gospodarskih vozil. Tu se proizvajalci povezujejo, da bi znižali stroške, in to jim kar dobro uspeva. Najlepši primer je tovarna Sevel, iz katere prihajajo kombiji s kar petimi različnimi značkami na nosu (več v nadaljevanju). Tudi Daimler Trucks in Volvo Trucks sta napovedala sodelovanje pri razvoju nove digitalne platforme za novodobne tovornjake. Trenutno se zdi elektrika sprejemljiva le v sektorju mestnega potniškega prometa, v katerem že tako kraljujejo metro, tramvaji in trolejbusi, sedaj pa se jim vedno bolj pridružujejo tudi električni avtobusi. Kot rečeno na začetku, že sedem let smo skupaj in upam, da bomo še precej časa, saj bo tem za pisanje še veliko. Kot boste lahko prebrali, smo bili na sejmu gospodarskih vozil v Hannoveru, kjer so proizvajalci pokazali zares številne novosti, in mi vam jih bomo skozi naslednje številke z veseljem predstavili. Ker imamo radi gospodarska vozila, predvsem pa imamo radi novinarski poklic. In če na koncu citiram Steva Jobsa: »Vaše delo bo zapolnilo velik del vašega življenja in edini način, da ste resnično zadovoljni, je, da delate tisto, za kar menite, da je odlično delo. In edini način za odlično delo je, da imate radi to, kar počnete.« Danes vsi poznamo njegove izdelke.



Borut Štajnahr



6



20



36



44

KAZALO

AKTUALNO

Brez novega tahografa bodo vozila

1. januarja stala 6

Daljinsko odčitavanje tahografov 7

NOVICE 10

Po cesti s Fordom Transit Courier 1,5 EcoBlue

Mali lahko naredi marsikaj 16

Predstavljamo tovarno Sevel

Bela tehnika na komad 18

eTranzit

Koliko električni tovornjaki vplivajo

na znižanje CO₂ 20

Predstavljamo novi VW Transporter T7

Čakanja je konec tu je novi Transporter 22

REPORTAŽA

IAA Hannover se ponovno prebujajo 24

PREDSTAVLJAMO

Sodelovanje 34

SVETUJEMO

Tlak v pnevmatikah 36

Bleščanje sonca 39

Po cesti s Toyota C-HR Hybrid

Avto, ki je še snovalce presenetil 40

Po cesti s Fiatovim 500X cabrio

Križanec s platneno streho 41

IZZA OVINKA – GOZD MARTULJEK

Ekipa, ki je zamudila priložnost 42

PROIZVODNJA GOSPODARSKIH VOZIL V
BIVŠI SKUPNI DRŽAVI (38. DEL)

Konkurenčne domače priklovice 44

Revija Tranzit

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

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

Revija Tranzit izhaja na 45 dni, letnik 8, številka 55, ISSN 2591-0434, Revija šteje med grafične izdelke, za katere se plačuje 5 % davek na dodano vrednost.

Grafični prelom: Color.id, Uroš Sterle s.p.

Lektura: Perfectio

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.

BREZ NOVEGA TAHOGRAFA BODO VOZILA 1. JANUARJA STALA

Do konca leta je obvezna zamenjava pametnih tahografov prve generacije s pametnimi tahografi druge generacije v vseh vozilih z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone, če se ta uporabljajo v mednarodnem transportu. Datum je pred vrati, zakonodaja je pripravljena. Povprašali smo specialiste za tahografe, ali so slovenski prevozniki že opremljeni z novimi pametnimi tahografi druge generacije.

Povedali so nam, da interes za zamenjavo sedaj raste zelo hitro, saj se končni datum nezadržno bliža. Žal smo eno leto vrgli stran, saj je s strani prevoznikov klilo upanje, da bodo datum prestavili ali pa sploh opustili potrebo po zamenjavi. Tako je sedaj zamenjano slabih 20 % tahografov. V številkah to pomeni približno 3.000 namesto 15.000 enot.

Veliko škode in velik odlog za odločitev o zamenjavi je naredila skupna poteza OZS in GZS, ki sta s povabilom in ponudbo njegova podjetja »razdražili« slovenske pre-

voznike in jim dali upanje, da bo zamenjava zaradi njihove ponudbe cenovno ugodnejša tudi v Sloveniji (v Sloveniji je strošek zamenjave in kontrole cca. 1.300 EUR + DDV). Kaj in kako bo v teh zadnjih 3 mesecih v delavnicah za tahografe, si nihče ne upa napovedati. Po najbolj črnem scenariju bodo morala tista podjetja, ki jim ne bo uspelo zamenjati tahografa, po 1. 1. 2025 parkirati oz. ustaviti svoja vozila. In vse to zavoljo nekaj navidezno privarčevanih evrov oz. lažnega upanja, da zamenjava ne bo potrebna ...



OZS in GZS odgovarjata

Na očitke sta se v skupnem pismu odzvali obe zbornici s pojasnilom:

»Združenje za promet pri GZS in Sekcija za promet pri OZS smo skupaj z Ministrstvom za infrastrukturo pripravili obvestilo prevoznikom, v katerem smo podrobneje predstavili obveznosti zamenjave tahografov za pametni tahograf druge generacije. Strokovni članek na to temo je bil objavljen že v lanskem reviji Obrtnik-podjetnik (številka julij-avgust 2023), po e-pošti pa so bili člani prvič obveščeni v oktobru 2023, čemur so sledile ponovitve obvestil in opozoril, da podaljšanje roka za zamenjavo tahografov ni pričakovati.

Tudi na Srečanju prevoznikov in prevoznikov Slovenije (Rogatec, 30. 9. 2023) so bila med razstavljavci prisotna podjetja, ki vgrajujejo in vzdržujejo tahografe in so posebno skrb namenili novim obveznostim. Dogodka se je udeležilo več kot 2.000 udeležencev, članov ene ali druge zbornice.

Ne razumemo očitka, da naj bi zbornici objavili skupno namero o zamenjavi tahografov, ki naj bi jo opravilo tuje podjetje. Kdaj in na kakšen način? Obe združenji predstavljata temelj pove-



zovanja prevoznikov. S svojim delovanjem podpiramo vrednote svojega članstva: delavnost, marljivost, vztrajnost, etičnost, kakovost, znanje, odličnost in inovativnost. Doma in v Evropski uniji se borimo za boljše razmere za izvajanje dejavnosti ter ščitimo njihove interese. Še posebno skrb namenimo mikro, malim in srednje velikim podjetjem. Za svoje člane smo zaprosili za ponudbo tuja prevozna združenja (tudi kolege iz Nemčije, Avstrije in Hrvaške). Prevoznikom smo posredo-

vali ponudbo, ki smo jo prejeli s strani hrvaške pooblaščenice delavnice, pogoji pa so enaki, kot veljajo za hrvaške prevoznike (člane njihovih združenj). Za pridobitev ponudbe iz tujine so nas dodatno vzbudile predvsem informacije samih tehničnih delavnic, saj je bilo večkrat opozorjeno, da v Sloveniji sploh fizično ne bo možno zamenjati vseh naprav. Nikoli članom ne svetujemo glede izbire poslovnega partnerja. To je le v domeni vsakega posameznega podjetnika. Kot pa je znano, tudi

tuja prevozna podjetja ali združenja povprašujejo po storitvah v naših delavnicah.

Ponudba za zamenjavo tahografov, ki sta jo pridobili obe zbornici s strani hrvaškega ponudnika, je veljavna in dostopna slovenskim prevoznikom. Zaradi korektnosti do slovenskih tahografskih delavnic smo objavili informacijo tudi o povprečnih stroških zamenjave tahografov s specifikacijo storitev pri naših tahografskih delavnicah. Konkretna ponudba s strani slovenskih tahografskih delavnic pa zbornici nista prejeli.

Članom nikoli nismo dajali lažnega upanja, češ da zamenjava naprav morda le ne bo potrebna. Nasprotno, slovenske prevoznike smo korektno obvestili, da so kapacitete slovenskih tahografskih delavnic omejene, zato naj pohitijo z zamenjavo in naj ne odlašajo do izteka roka zamenjave. Predpisi na tem področju so jasni. Prosili bi vas za seznanitev, v katerem od naših obvestil oziroma katerega dne sta zbornici neustrezno obvestili slovenske prevoznike, da zamenjava tahografov ne bo potrebna.◀

DALJINSKO ODČITAVANJE TAHOGRAFOV

Po predpisih EU naj bi od 19. avgusta 2024 vse države članice izvajale kontrolo tahografov z napravami za daljinski prenos RTM parametrov prek DSRC.

Pametni tahografi druge generacije omogočajo prenos 25 RTM parametrov. Omeniti velja, da so naprave prve generacije omogočale prenos 19 parametrov. Poleg napak, ki kažejo na manipulacijo, bodo nove naprave prenašale informacije iz sistemov DSRC, na primer, ali je voznik v tem trenutku že prekorčil svoj čas vožnje: neprekinjeno, dnevno, tedensko ali celo dvotedensko.

Pričakuje se, da bo povečanje števila parametrov, ki se odčitavajo na daljavo, znatno povečalo odkrivanje kršitev po vsej Evropski uniji. Vse države pa trenutno nimajo ustrezne opreme.

Daljinski upravljalniki v EU

Poljska je bila ena prvih držav, ki je uvedla preglede tahografov na daljavo. Poljske službe so opremo za daljinsko odčitavanje prejele novembra 2021. Nekaj mesecev prej, julija, je policija v nemški zvezni deželi Saška začela testi-





rati opremo z DSRC (izvajanje daljinskih pregledov v Nemčiji je potekalo aprila 2022). Prometni inšpektorat ILT iz Nizozemske pa ga je uporabljal od avgusta 2021.

Države, v katerih so oblasti že odobrile orodja za nadzor na daljavo, so:

- Danska od maja 2022,
- Združeno kraljestvo od avgusta 2022, čeprav je zunaj Unije,
- Belgija od februarja 2023,
- Francija od maja 2023,
- Italija od junija 2023,
- Avstrija, kjer se je izvajanje začelo februarja 2024.

Od prejšnjega meseca opremo s tehnologijo DSRC uporablja tudi policija v španski regiji Kataloniji. Tamkajšnje službe so prejele osem tovrstnih naprav. Tudi službe na Finskem imajo naprave, ki omogočajo daljinsko branje tahografov. Nasprotno pa madžarska policija trenutno nima opreme za daljinsko odčitavanje tahografov, kakor tudi ne Litovci, vendar pa v Litvi navajajo, da bodo imeli opremo do začetka prihodnjega leta.



Katere podatke bodo pristojni preverjali na daljavo?

V skladu s členom 9(4) Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta o tahografih, ki se uporabljajo v cestnem prometu, se lahko posredujejo samo podatki, potrebni za ciljno usmerjene cestne kontrole vozil, katerih tahograf je bil spremenjen ali zlorabljen. Pri pametnih tahografih prve generacije to velja za skupno 19 parametrov.

Nanašati se morajo na določene zabeležene dogodke ali podatke, kot so:

- zadnji poskus kršitve varnosti,
- najdaljša prekinitev napajanja,
- napaka senzorja,
- napaka podatkov o hitrosti ali poti,
- konflikt podatkov v zvezi z gibanjem vozila,
- vožnja brez veljavne kartice,
- vstavljanje kartice med vožnjo,
- podatki o prilagoditvi časa,
- podatki o kalibraciji (vključno z datumoma zadnjih dveh kalibracij),
- registrska številka vozila,
- hitrost, ki jo beleži tahograf.

Nova različica inteligentnega tahografa dodatno zagotavlja informacije o:

- času zadnjega potrjenega položaja vozila,
- neprekinjenem času vožnje,
- najdaljšem dnevnem času vožnje v tekočem in prejšnjem obdobju,
- najdaljšem dnevnem času vožnje v tekočem tednu,
- tedenskem času vožnje,
- dvotedenskem času vožnje.



Slovenska policija z eno napravo

Omenjena določba vsebuje zavezo, da države članice za lažje izvajanje cestnih preverjanj svoje nadzorne organe v ustreznem obsegu opremijo z napravami za zgodnje odkrivanje zlorab tahografov na daljavo. V slovenski policiji imajo eno t. i. DSRC anteno za oddaljeni dostop do tahografov, ki jo po njihovih navedbah že uporabljajo.

Prav tako so v Policiji marca 2024 v imenu vseh nadzornih organov (Policija, IRSI in FURS) na Ministrstvo za infrastrukturo naslovili pobudo, da se za učinkovit, nemoten in strokovni nadzor mobilnih delavcev na slovenskem avtocestnem omrežju zagotovi in vzpostavi enoten sistem, ki bo vsem nadzorim organom omogočal neodvisno in enakovredno uporabo.

YOU DRIVE, WE CARE.



Brezskrbno po Evropi. S tremi pametnimi rešitvami:



Prihranite čas in denar na približno 67.000 bencinskih servisih po vsej Evropi.



Z DKV BOX EUROPE uživajte v prehodu številnih cestninskih postaj brez ustavljanja v 14 evropskih državah.



Z digitalnim asistentom DKV LIVE lahko občutno povečate učinkovitost vašega voznega parka.



dkv-mobility.com



Tatra Phoenix z novo kabino

Nova Tatra Phoenix je opremljena s kabino DAF XDC (Construction Series), ki je bila razvita za maksimalno varnost, vzdržljivost in udobje, zagotavlja boljšo vidljivost in preglednost okoli tovornjaka ter je aerodinamično optimizirana za najnižjo možno porabo goriva. Kabina je na voljo v kratki (dnevni) in podaljšani (spalni) različici, pa tudi v spalni različici s pop-up streho z eno ali dvema posteljama. Voznik ima na voljo sodobno



digitalno armaturno ploščo z izboljšano ergonomijo in poenostavljenim upravljanjem. Kabina je opremljena tudi z novo zasnovanimi, anatomskimi zračnimi vzmetnimi sedeži za varno in zdravo sedenje.

Nova generacija tovornjakov Tatra Phoenix je opremljena z motorji Paccar serij MX-11 in MX-13, ki uporabljajo najnovejše tehnologije in oblikovne elemente. Motorji MX-11 bodo na voljo v različicah 300 in 330 kW, motorji MX-13 pa bodo nato na voljo v različicah 315, 355 ali 390 kW. Avtomatizirani menjalniki ZF TraXon bodo na voljo kot standard, možnost vgradnje popolnoma avtomatskih menjalnikov Allison pa bo na voljo kot opcija. Sestavni del pogonskega sistema so tudi dodatni menjalniki Tatra z možnostjo izbire najbolj optimalne in učinkovite variante delovanja glede na potrebe uporabnikov. Novi tovornjaki Tatra Phoenix ne bodo več na voljo z ročnim menjalnikom. Nova generacija Tatra Phoenix prinaša tudi inovacije v elektroniki in asistenčnih sistemih, ki postajajo standard v tovornjakih in gospodarskih vozilih. Lani je proizvajalec iz Češke prodal približno 1200 tovornjakov.

V Haagu prepovedano oglaševanje dizlov

Čeprav se o tem vprašanju v Evropi razpravlja že leta, je tokrat prvič, da je neko mesto sprejelo lokalno zakonodajo za prepoved oglaševanja izdelkov z visoko vsebnostjo ogljika. V potezi brez primere je mesto Haag na Nizozemskem pravkar postalo prvo mesto na svetu, ki je sprejelo zakon, ki drastično prepoveduje oglase, ki promovirajo izdelke in storitve, pridobljene iz fosilnih goriv, vključno z oglasi za bencin ali dizel, polete in križarjenja. Pravilnik bo začel veljati v začetku leta 2025.



Mastra H2 – Tech



Renault je na mednarodni razstavi IAA Transportation v Hannoveru predstavil novega Mastra H2 – Tech Prototype. Ta različica s pogonom na vodik, dosegom kar 700 km in le 5-min polnjenjem, dopolnjuje ponudbo, v kateri so že različice na električni pogon in motorji na notranje zgorevanje. Tako je v »večenergijsko« konstrukcijsko osnovo dostavnika Renault Master novi pogon vključen brez kompromisov pri kateri koli odlik, ki so temu dostavniku zagotovile vodilni položaj.

SERVISNA AKCIJA ZA VOZILA MAN

IZKORISTITE
AKCIJSKO
PONUDBO
MAN

ORIGINALNI DELI MAN Z ZAMENJAVO.

kat. št.: 07.97020-2252

Akumulator z
zamenjavo

292,92 €+DDV

*Cena na kos.



kat. št.: 81.773

Zgorevalna
komora z
zamenjavo

369,00 €+DDV



Vse cene so navedene brez DDV-ja. Možne so napake v tekstu. Slike so simbolične. Pridržujemo si pravico do spremembe cen brez predhodnega obvestila. Akcija velja od 1. 10. do 30. 11. 2024 oz. do razprodaje zaloga.

Servisni center Brdo | Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana | T +386 (0)1 365 83 00 | M +386 (0)31 323 505 | E servis.tv@prigo.si | http://man.prigo.si
Servisni center Hoče | Miklavška cesta 53D, 2311 Hoče | T +386 (0)2 606 07 40 | M +386 (0)51 70 39 00 | E servis-hoce@prigo.si | http://man.prigo.si

AVTOTEHNA VIS VSAKO SEZONO POSKRBI, DA SE VAŠ AVTO DOBRO CESTE DRŽI!

PREMONTIRAMO, CENTRIRAMO IN HRANIMO PNEVMATIKE

NAŠIM STRANKAM OMOGOČAMO TUDI
VARNO HRAMBO PNEVMATIK V HOTELU GUM

ZA SAMO

6,10 €

ZA KOMPLET 4 PNEVMATIK/MESEC

PRIDOBITE SVOJ TERMIN ZA MENJAVO GUM ZDAJ!



PE LJUBLJANA
PE KRANJ
PE ŠKOFJA LOKA

01 58 18 510
04 281 71 70
04 502 40 10

080 88 82
www.avtotehna-vis.si
info@avtotehna-vis.si

avtotehna|VIS
HVALA, KER NAM ZAUPATE!

Euro NCAP je predstavil testni program Truck Safe

Euro NCAP program bo začel ocenjevati tudi varnost tovornjakov. Ocene bodo spodbudile dobre varnostne rezultate, omogočile optimizacijo operativne varnosti in stroškov ter pospešile regulativna prizadevanja za izboljšanje varnosti tovornjakov. Cilj je doseči napredek v smeri varnosti, ne le izpolnjevanje minimalnih standardov.

Ocenjevalna shema Euro NCAP Truck Safe je prva v tem sektorju in bo vsem udeležencem v industriji gospodarskih vozil omogočila prepoznavanje in oceno stopnje varnosti tovornjakov. Ne samo, da bo to zagotovilo večjo varnost voznikov, ampak bo tudi ustvarilo finančno in strateško perspektivo za tiste operaterje, ki vlagajo v varnejša vozila, ocena pa bo zanimiva za zavarovalnice, špediterje.



Renault Niagara

Skupina Renault je najavila, da bo vložila 350 milijonov dolarjev v posodobitev tovarne v Cordobi. Sredstva naj bi bila namenjena pripravi na proizvodnjo novega pick-up vozila.

Novinec naj bi zadržal videz koncepta Renault Niagara, predstavljenega lani jeseni. Vozilo bo postavljeno na Renaultovo platformo CMF-B, kar bo omogočilo vgradnjo motorjev z notranjim zgorevanjem ter izvedbe z blagim ali priklopnim hibridnim pogonom.



Strateško partnerstvo na osnovi hibridnega menjalnika



Na podlagi uspeha ustanovitve skupnega podjetja za dobavo samodejnega menjalnika TraXon in električnih pogonov na Kitajskem sta se ZF in Foton zdaj dogovorila, da bo skupno podjetje na kitajskem trgu predstavilo nov hibridni menjalnik ZF za gospodarska vozila. V skladu s sporazumom bo ZF nadalje razvijal nov hibridni sistem avtomatiziranega ročnega menjalnika TraXon 2 Hybrid za težka vozila.

Kitajski Volvo iz Romunije

To je ATP Truston 550CP, kitajski tovornjak, ki ga ATP izdeluje v Romuniji. Šasija in motor sta kitajska in prihajata od proizvajalca Dayun. Tudi motor je kitajski. Leto je Weichai, 13,5-litrski Euro-6 s 550 KM. Menjalnik je avtomatiziran, 16-stopenjski, kitajskega podjetja Fast Gear. Kabina je videti kot kopija Volva FH, vendar pa Kitajci navajajo, da so pri Volvu dobili le navdih. No, ko bolje pogledate fotografijo, boste opazili popolnoma enake linije na kabini, celo ohišja ogledal so zelo podobna.



V Franciji znižanje tonaže za starejša vozila

V skladu s odlokom bodo s 1. oktobrom naslednje leto v Franciji vsem tovornjakom, ki ne izpolnjujejo norm Euro VI znižali skupno dovoljeno težo na največ 40 ton, tudi če so prej vozili v težjih konfiguracijah. Tovornjaki Euro VI, registrirani po 1. januarju 2014, pa bodo še vedno lahko vozili s skupno maso 44 ton. Ta ukrep je namenjen tako izboljšanju energetske učinkovitosti kot tudi zmanjšanju onesnaževanja, ki ga povzroča cestni promet.



Združitev Toll Collecta in Autobahn GmbH

V Nemčiji razmišljajo o združitvi Toll Collecta in Autobahn GmbH. Novo podjetje naj bi delovalo po vzoru avstrijskega ASFINAG-a, kar pomeni, da bi upravljalo pobiranje cestnin in z vzdrževanje infrastrukture. Autobahn GmbH nima lastnih prihodkov in je odvisen od proračunskih sredstev, ki jih je treba letno porabiti. Pri dolgoročnih projektih pa se dogaja, da na koncu leta denarja zmanjka ali pa ostane. Z združitvijo bi nekaj sredstev prispeval tudi Toll Collect, denar pa bi se porabljal glede na projekte in ne glede na čas.



ALL IN KARSAN

ELEKTRIČNI, AVTONOMNI, VODIKOVI

Karsan, pionir trajnostne e-mobilnosti, prinaša prihodnost javnega prevoza v sedanost s svojimi električnimi vodikovimi in avtonomnimi tehnologijami.



Iveco na platformi Hyundai

Hyundai Motor Company in Iveco sta na sejmu IAA v Hannoveru predstavila novo električno lahko gospodarsko vozilo, ki sta ga napovedala že februarja letos, Hyundai pa je medtem predstavil delovno vozilo ST1 na enaki tehnični osnovi. Iveco eMoovy uporablja platformo Hyundai eLCV s Hyundaievim delom kabine, podobnim enoprostorcu Staria in Ivecovim tovornim delom.

Osnova električnega sistema je Hyundaieva 800-V arhitektura, ki omogoča, da se baterija s kapaciteto 76,1 kWh napolni v samo 20 minutah, torej doseže električni doseg 100 km v 10 minutah polnjenja. Iveco navaja, da lahko eMoovy s kapaciteto baterije 63 kWh prevozi 265 km, s kapaciteto baterije 76,1 kWh pa celo 320 km (WLTP).

Iveco eMoovy je dolg 5320 mm oziroma do 5800 mm z nadgradnjo, širok 1995 mm in visok 2005 mm (do 2600 mm z nadgradnjo). Skupna dovoljena masa je 3,5 tone. Odvisno od baterije je nosilnost 1.480 kg oziroma 1.530 kg. Iveco eMoovy se bo pojavil na evropskem trgu kot prvi skupni produkt Hyundai in Iveca, ki sta sodelovanje začela leta 2022.



Nova izvršna direktorica Daimler Truck

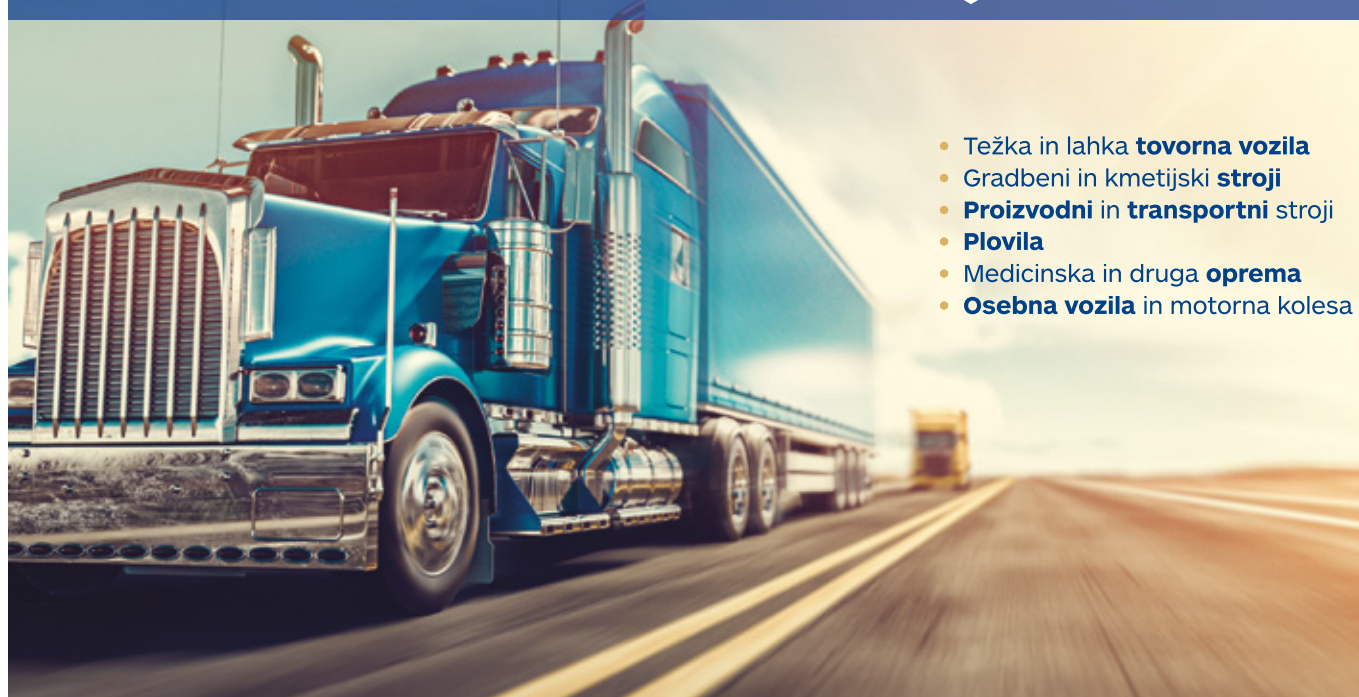


Nadzorni svet Daimler Truck Holding AG je imenoval Karin Radström za novo predsednico uprave družbe s 1. oktobrom 2024. To funkcijo bo opravljala do 31. januarja 2029. Karin Radström bo zamenjala Martina Dauma, ki bo 30. septembra 2024 odstopil s položaja generalnega direktorja in s tem odprl pot v naslednje poglavje preobrazbe podjetja. Martin Daum bo ostal polnopravni član uprave do 31. decembra 2024, kar bo omogočilo nemoten prehod.

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

Ljubljana: +386 1 565 99 00 • Koper: +386 5 662 57 40 • Kranj: +386 4 208 45 94 • Maribor: +386 2 230 17 80 • Novo Mesto: +386 7 393 10 00



Shell kartica: ena kartica s številnimi ugodnostmi



Shell kartica ponuja varen in priročen način nakupa goriva vrhunske kakovosti. Z njo lahko zmanjšate stroške in dostopate do naših celovitih rešitev in storitev, prilagojenih prevoznim podjetjem.

Zakaj Shell kartica?



Brezgotovinski nakupi goriva z odloženimi plačilnimi pogoji.



Popusti na gorivo na Shell črpalkah, ki se ujemajo z Vašimi transportnimi potmi.



Enoten račun za gorivo in vse Vaše transakcije, vselej dostopne v spletni platformi Shell Fleet Hub.



Vrhunska goriva, ki Vam zagotavljajo lažjo in hitrejšo pot do cilja.



Varne transakcije s tehnologijo CHIP in PIN ter dodatni zaščitni ukrepi.

Vsi imetniki Shell kartice imajo dostop do spletne platforme Shell Fleet Hub, ki Vam omogoča upravljanje vseh Vaših kartic in cestninskih naprav. Prav tako pomaga nadzorovati stroške, ustvarjati poročila, naročati in spreminjati podatke na cestninskih napravah, registrirati vozila ter nastavljati omejitve kartic.



Shell kartico lahko uporabljate za plačevanje na več kot 38.000 črpalkah po vsej Evropi.



Shell LNG kartica Vam omogoča dostop do našega LNG omrežja - sprejeta je na več kot 150 črpalkah po vsej Evropi.



MALI LAHKO NAREDI MARSIKAJ

Specialist za gospodarska vozila par excellence, in sicer Ford, je v tem segmentu vodilni že leta. V Evropi je znamka že devet let številka ena v sektorju gospodarskih vozil. Nič čudnega, glede na to, kako obsežen je razpon modelov, ki je bil pravkar popolnoma prenovljen.

Ker je bila Fiesta pred kratkim umaknjena iz prodaje, je Transit Courier sedaj najcenejši avto v Fordovi ponudbi. Z začetno ceno 21.500 evrov se kompaktni dostavnik postavlja tik pod model Connect (narejen na osnovi VW) in je narejen na osnovi domačega modela Puma.

Ključ in ročni menjalnik

Spadam še v staro šolo voznikov in v veliko veselje mi je bilo, da sem moral za zagon znova uporabiti klasičen ključ. Tega že dolgo ni bilo v nobenem testnem vozilu, kot tudi ročnega menjalnika ne, in to mi je prineslo veliko zabave v vožnji! Mimogrede, na testu

smo imeli različico z dvema sedežema ter pregradno steno med prtljažnim prostorom. Edina težava je, kam odložiti ročno prtljago in obesiti jakno. To je pa tudi edina zamera.

V notranjosti avto ne more skriti svojega značaja iz gospodarskega programa. To se odraža predvsem v trdi plastiki, ki pa tu mora biti, saj je veliko bolj odporna proti poškodbam, pa tudi lažje jo je očistiti. Kljub temu je ambient prijeten, sedeži pa udobni. Razen stene, ki ločuje potniški od tovornega dela je vse lepo pokrito, velik digitalni kokpit z dvema ekranoma je lahko berljiv, nadzor multimedijskega sistema pa sije s svojo enostavno uporabnostjo.

Ročica menjalnika je na doseg roke, tudi ko imamo spuščeni naslon za desno roko. Tudi tisti, ki bodo prvič sedli v ta avto, se bodo z njim hitro spoprijateljili. Ves čas imate dober pregled nad vsem, funkcije pa lahko upravljate s tipkami na volanu, z dotikom sredinskega ekrana ali z glasovnim upravljanjem. Na voljo so Google Zemljevidi prek Android Auto ali Apple Car Play. Edina stvar, na katero se morate navaditi, je



Dostop do tovornega dela olajšata dve asimetrični vratni krili, ki se lahko odpreta do 160 stopinj.



Hvala bogu dizel! Prostornina 1,5 litra in 100 KM, odlična kombinacija.

ročna klimatska naprava, ki zahteva fino nastavitev. Lahko pa se takoj odločite za opcijo samodejno klimatsko napravo. Skratka, od točke A do točke B lahko pridete dobro povezani, ohlajeni in predvsem varno ter pravočasno.

Transporter z užitkom v vožnji

1,5-litrski dizelski motor naredi veliko, 100 KM je bilo dovolj tudi za hitro vožnjo po avtocesti, 250 Nm navora pa zagotavlja dovolj moči tudi ob polni obremenjenosti. V kombinaciji s šeststopenjskim ročnim menjalnikom je avto resnično prinesel veliko zabave v vožnji, ki je nekateri morda ne pričakujejo nujno od kombija. Zahvaljujoč novi konstrukciji lahko vozilo spretno pilotirate skozi gost promet in tovar varno pripeljete do cilja. Krmiljenje je zasnovano tako, da je neposredno, kar je značilno za vsa Fordova vozila.

Neodvisno vzmetenje z MacPherson

vzmetnimi nogami pomaga podpirati nos vozila, medtem ko je zadnji del opremljen s poltogo osjo, blažilniki in dvostopenjskimi vzmetmi za uravnavanje morebitne teže v zadku. Kljub temu da je za vami pregradna stena, je vzvratna preglednost dobra. Pri vožnji nazaj so v pomoč senzorji, pa tudi vzvratna kamera, ki omogoča natančen dovoz do nakladalne rampe. Za varnost skrbijo vsi zakonsko potrebni sistemi. Nekateri celo preveč resno jemljejo svojo nalogo, kot denimo opozorilo za prekoračitev hitrosti ...

Veliko prostora

Novi Transit Courier še naprej tekmuje v razredu nosilnosti 0,75 tone, vendar ponuja bistveno večjo prostornino tovornega prostora kot njegov predhodnik. Kombi, ki je zdaj dolg 4,34 metra, pogoltne do 2,9 kubičnih metrov tovara namesto prejšnjih 2,3 in zdaj lahko vanj naložite celo dve evro paleti za-



Notranjost je klasično Fordova, dva ekrana in številne možnosti povezovanja.



Na desnem boku so drsna vrata, tla so obložena s trdo plastiko, v pod pa je vgrajenih šest pritrditvenih ušes v skladu s standardi DIN in ISO.

valjujoč novi zadnji osi, ki pušča 1,22 metra prostora med kolesnimi loki. Dolžina prtljažnega prostora se je povečala za 18 centimetrov na 1,80 metra. Dostop do tovornega dela olajšata dve asimetrični vratni krili, ki se lahko odpreta do 160 stopinj, tako da je možno nalagati tovar tudi z viličarjem. Na desnem boku so tudi drsna vrata, tla so obložena s trdo plastiko, v pod pa je vgrajenih šest pritrditvenih ušes v skladu s standardi DIN in ISO. Tovorni prostor je lahko tudi osvetljen z LED lučmi. Nosilnost Courierja je 540 kilogramov, za sabo pa lahko vleče prikolico, težko do ene tone.

Ford Transit Courier je sodobno vozilo z velikodušnim prtljažnim prostorom in užitkom v vožnji po še vedno zelo poštenih ceni.

Tehnični podatki

Motor: dizel, vrstni, 4-valjni, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	1499
Moč (kW/KM):	74/100
Navor (Nm/min):	250/2000
Menjalnik/pogon:	ročni 6-stopenjski/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4343
Širina (mm):	1876
Višina (mm):	1818
Medosna razdalja (mm):	2692
Prtljažnik (l):	2900
Masa vozila (kg):	1502
Zmožljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10,6
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba (l/100 km):	5,7
Izpust CO ₂ (g/km):	137

BELA TEHNIKA NA KOMAD

Ob Jadranskem morju v Abruzzu stoji na 1,2 milijona kvadratnih metrov velikem zemljišču tovarna Sevel. V 15 izmenah na teden iz nje vsako minuto zapelje povsem nov kombi, običajno pobarvan v belo barvo. Kombiji so enaki, a vseeno vsak nosi svoj obraz, saj tukaj nastajajo Citroën Jumper, Fiat Ducato, Opel/Vauxhall Movano in Peugeot Boxer. Vsi pripadajo diviziji gospodarskih vozil skupine Stellantis, ki deluje pod krovnim imenom Pro One, pridružil pa se jim je tudi model Toyota Proace MAX.

Proizvodni obrat Sevel (Società Europea Veicoli Leggeri) je nastal leta 1981 iz skupnega podjetja med Fiatom in Citroën/Peugeotom (takrat PSA) in je največja tovarna lahkih gospodarskih vozil na svetu. Od takrat so v Atessi proizvedli več kot 7,3 milijona vozil. Tovarna trenutno zagotavlja delo za

5.000 ljudi. To je več kot blagoslov za gospodarsko šibko regijo, pa tudi za skupino Stellantis, ki je s svojimi 14 različnimi blagovnimi znamkami peti največji proizvajalec avtomobilov na svetu in ustvari približno tretjino svoje neto prodaje ravno z lahкими gospodarskimi vozili.

Montažna hala je dolga skoraj kilometer

Montažna hala je dolga skoraj kilometer. V več nadstropjih drug mimo drugega drsijo modeli znamk Citroën, Fiat, Opel, Vauxhall in Peugeot, nanizani kot biseri na vrvi. S traku izmenično prihajajo furgoni, minibusi, kabine s šasijo ... Kljub temu, da je vse avtomatizirano, pa je postopek ustvarjanja precej zapleten, saj se na eno vozilo lahko vežejo tri različne medosne razdalje in višine vozila, odvisno od različice. Različne kombinacije opreme, število sedežev in zasnove kokpita prav tako ne olajšajo proizvodnega procesa. Polovica vseh proizvedenih karoserijskih različic je kombijev (furgonov). Približno 40 odstotkov je šasij, namenjenih za osnovo za avtodome, ki jih naknadno nadgrajujejo proizvajalci avtodomov, enajst odstotkov pa so posebne predelave, kot so minibusi, šasije s prekucniki ali s kesoni. Če seštejete vse različice, je skupno 247 karoserijskih različic. Za pogon je sicer zadolžen le en 2,2-litrski turbo dizelski motor, a le-ta ponuja tri stopnje moči, ki jih je mogoče kombinirati z ročnim menjalnikom ali novim osemstopenjskim samodejnim menjal-

nikom. 740 robotov opravlja težja dela, kot sta varjenje in barvanje. Poleg tega nič ni prepuščeno naključju. Obstaja več stopenj nadzora, na katerih se kakovost in merilna toleranca preverjata vedno znova.

Od motorjev z notranjim zgorevanjem do vodika

Trenutna generacija gospodarskih vozil podjetja Stellantis je na trgu od leta 2006 in je bila v preteklih letih večkrat posodobljena. Takšen življenjski cikel je dolg, vendar je to povsem običajen proces v sektorju gospodarskih vozil. Pred kratkim je bila izvedena zadnja posodobitev z zunanjo osvežitvijo videza ter dodajanjem novih tehnologij. Od digitalne instrumentne plošče do multimedijskega sistema z novimi telematskimi storitvami.



V več nadstropjih drug mimo drugega drsijo modeli znamk Citroën, Fiat, Opel, Vauxhall in Peugeot, nanizani kot biseri na vrvi.



Kljub veliki prisotnosti avtomatizacije dela pa brez pridnih človeških rok ne gre.

V zadnjem času v tovarni v Atessi v celoti izdelujejo tudi električna vozila. Začenši s karoserijo, lakirnico in montažo. Prej je bilo drugače, saj je bilo treba električna vozila voziti po vsej

Evropi za končno montažo. Tovarna je sedaj posodobljena in ob proizvodnji električnih kombijev pripravljena tudi na proizvodnjo različic s pogonom na gorivne celice.

Vodilni na trgu lahkih gospodarskih vozil

Stellantis Pro One je pred Fordom, Mercedesom, Renaultom ali VW. Lansko leto je vsako četrto lahko gospodarsko vozilo prišlo iz Stellantisove tovarne, s čimer kombinacija nekdanje skupine Groupe PSA in Fiat Chrysler Automobiles ter Opla že nekaj časa vodi na trgu lahkih gospodarskih vozil. Prav tako so vodilni na trgu izdelave šasij za avtodome, pri čemer samo Fiat z modelom Ducato zajema 20 odstotkov celotnega trga.



Montažna hala je dolga skoraj kilometer.



Ob Jadranskem morju v Abruzzu stoji na 120 hektarjev velikem zemljišču tovarna Sevel.

KOLIKO ELEKTRIČNI TOVORNJAKI VPLIVAJO NA ZNIŽANJE CO₂

Proizvajalci gospodarskih vozil veliko vlagajo v elektrifikacijo svoje ponudbe tovornjakov, pa tudi v raziskave, koliko elektrifikacija dejansko vpliva na zmanjšanje emisij CO₂. Izkazalo se je, da je to dejstvo zelo odvisno od vira energije in njenega nastanka, ne pa od samih vozil.

Doslej je že večkrat tekla debata o tem, kako lahko električni avtomobili ali električna tovorna vozila prispevajo k zmanjšanju izpustov ogljikovega dioksida v primerjavi z enakimi vozili z motorji z notranjim zgorevanjem. Strokovnjaki so se posvetili raziskavam in prišli do zaključkov, za katere lahko rečemo, da so pričakovani.

Proizvodni proces je intenzivnejši

Proizvodni proces električnega to-

vornjaka je namreč z vidika izpustov ogljikovega dioksida intenzivnejši in zahtevnejši od proizvodnje klasičnega tovornjaka, ki ga poganja dizelski motor. To je predvsem posledica trenutne tehnologije proizvodnje baterijskih celic, ki zahteva sproščanje velike količine ogljikovega dioksida.

Vendar po izračunih že po enem letu delovanja električni tovornjak izniči to prednost standardnega tovornjaka z dizelskim motorjem in nadaljuje svojo življenjsko dobo kot popolnoma

ogljeno nevtrarno vozilo. Po drugi strani pa bo tovornjak, ki ga poganja dizelski motor, tudi v prihodnjih letih kuril plinsko olje ter izpuščal ogljikov dioksid in druge produkte v ozračje.

Priti do končnega izračuna nekoliko otežujejo nekateri parametri, ki se bodo v prihodnjih letih zagotovo spremenili, in sicer prizadevanja za iskanje tehnologij, ki bodo omogočale proizvodnjo baterij z nižjimi izpusti ogljikovega dioksida. Obstajajo



Proizvajalci gospodarskih vozil veliko vlagajo v elektrifikacijo svoje ponudbe tovornjakov, pa tudi v raziskave, koliko elektrifikacija dejansko vpliva na zmanjšanje emisij CO₂.



Zelena energija

Vse to se sliši odlično in gre v prid električnim tovrnim vozilom, a le pod enim pogojem: da jih poganja zelena elektrika, torej elektrika, ki ni nastala z zgorevanjem fosilnih goriv, ki prav tako ustvarjajo velike izpuste ogljikovega di-

Proizvodni proces električnega tovornjaka je z vidika izpustov CO₂ intenzivnejši in zahtevnejši od proizvodnje klasičnega tovornjaka.



Velika korist elektrifikacije osebnega in tovrnega prometa, vsaj za zdaj, je izpodiranje onesnaževanja in hrupa iz urbanih območij.

tudi načrti za ustvarjanje globalnega projekta, ki bi starim baterijam dal novo življenje v centrih za shranjevanje električne energije. Vse to so dejavniki, ki dajejo prednost elektrifikaciji tovrnega in osebnega prometa.

ksida. To pa preprosto pomeni, da vsaj v Sloveniji električni tovornjaki trenutno ne morejo imeti večje prednosti pred dizelsko gnanimi tovornjaki, razen da morda prispe-



Vlade izvajajo pritisk na proizvajalce vozil, naj zmanjšajo emisije CO₂ v svojih voznih parkih.

vajo k premoščanju onesnaževanja v urbanih naseljih. Pri nas še vedno dobro tretjino elektrike pridobivamo iz TEŠ 6!

Tako kot pri električnih avtomobilih je problem dejansko večji, kot se zdi na prvi pogled. Proizvajalci avtomobilov in tovornjakov se trudijo proizvajati vozila z nizkimi ali ničelnimi izpusti ogljikovega dioksida, jim zagotavljati vse večjo avtonomijo, skrajšati čas, potreben za polnjenje ... In pri tem so zelo uspešni, a problem skupnega imenovalca ogljikovega dioksida gre tokrat na povsem drug naslov, namreč na svetovne vlade. Zagotoviti morajo, da postane proizvodnja električne energije dovolj »zelena«, da lahko električni tovornjaki prispevajo k splošnemu zmanjšanju onesnaževanja. Navsezadnje svetovne vlade izvajajo pritisk na proizvajalce vozil, naj zmanjšajo emisije ogljikovega dioksida v svojih voznih parkih.

Vprašanje časa

Kako bodo dosegli zeleno elektriko na svetovni ravni, ni znano, očitno pa se to še ne bo zgodilo kmalu, še posebej v manj razvitih državah, ki imajo večje težave od zmanjševanja skupnega izpusta ogljikovega dioksida. Na splošno je zaskrbljena velika večina držav, zato je edina korist elektrifikacije osebnega in tovrnega prometa, vsaj za zdaj, izpodiranje onesnaževanja in hrupa iz urbanih območij. Veliko vprašanje je, kdaj bodo električni tovornjaki in avtomobili res bistveno prispevali k zmanjšanju skupnih izpustov ogljikovega dioksida.



ČAKANJA JE KONEC TU JE NOVI TRANSPORTER

Po številnih napovednikih je VW končno predstavil novega Transporterja. Na predvečer otvoritve sejma IAA v Hannovru je T7 s popolnoma novo obliko zapeljal pred zbrane novinarje.

Volkswagnov program »srednjih« dostavnikov je sedaj bogat kot še nikoli. Poznamo že Multivan in električni ID.Buzz, sedaj pa sta se jima pridružila še dva modela. Transporter je čisto gospodarsko vozilo z 2, 3 ali 5 sedeži in pregradno steno, ki ločuje potniški del od tovornega, medtem ko je model Caravelle civilna izvedenka, namenjena pretežno za prevoz oseb in njihove prtljage.

Ni skrivnost, da sta moči združila dva izmed največjih proizvajalcev gospo-

darskih vozil, Ford in Volkswagen. VW Transporter T7 in Ford Transit Custom tako na trg prihajata kot rezultat precej globokega sodelovanja med obema podjetjema. Kot del sporazuma so Američani pripravili tudi Ranger/ Amarok, Nemci pa manjši VW Caddy/ Ford Connect. Volkswagen ponuja tudi svojo električno platformo, zahvaljujoč kateri je bil Ford Capri ustvarjen na podlagi modelov iz družin ID4 in ID5. To je sodelovanje! Sorodstveno povezavo boste opazili le z boka, kjer sta vo-

zili identični, medtem ko je vse ostalo močno podrejeno značaju posamezne znamke. Tako boste Transporterja prepoznali, tudi če na pokrovu ne bi bilo logotipa. Pokrov motorja, žarometi, rešetka maske in odbijač tvorijo prepoznavno podobo divizije gospodarskih vozil iz Hannovra. Avto je v živo videti simpatično, v sprednjem delu karoserije lahko najdete subtilne reference na stare transporterje. Zaradi oblike maske se avtomobil »nežno smeji« kot bi pel priljubljeno pesem.



T7 Transporter je na voljo tudi kot različica za prevoz oseb Caravelle.



Notranjost je sodobna, digitalna, svetla in prostorna.



Odvisno od medosne razdalje in višine strehe novi VW Transporter ponuja od 5,8 do 9 m³ tovrnega prostora.

Tudi videz je pomemben

Sicer pa v svetu gospodarskih vozil sam videz ni najbolj pomemben. Pomembnejše je, koliko lahko vozilo prepelje. T7 Transporter in njegova osebna različica Caravelle sta daljša in širša od predhodne različice T6.1. Različica s standardno medosno razdaljo meri v dolžino 5050 mm. Poleg tega standardna medosna razdalja znaša 3100 mm. Podaljšana izvedba je daljša za 40 centimetrov. Odvisno od medosne razdalje in višine strehe novi VW Transporter ponuja od 5,8 do 9 m³ tovrnega prostora, kar ob 1,3 metra širine med kolesnimi loki omogoča naklad tudi treh evropalet, saj je dolžina tovrnega prostora 2,6 oz. 3 metre, največja uporabna nosilnost pa 1,33 tone. Kar zadeva kakovost materialov, je notranjost precej dobro obdelana. Čeprav so materiali trdi, pa ne puščajo cenene vtisa in občutka varčevanja. Tudi multimedija deluje presenetljivo gladko, kar glede na segment ni pogosto. Dodatno plemenitost dodajajo veliki napisni Transporter na karoseriji.

Motorji: široka izbira, tudi električni

Brez skrbi, Transporter je še vedno na voljo z dizelskim motorjem. Dvolitrski TDI ponuja 150 ali 170 konjev moči. Močnejšo različico je možno kombinirati tudi s štirikolesnim pogonom 4Motion in 8-stopenjskim samodejnim menjalnikom. Če pa imate raje bencin, je na voljo priključni hibrid z 232 KM. Povsem brez elektrike pa ne

gre, saj bo na voljo tudi povsem električna izvedba z močmi 100, 160 ali 210 kW.

Notranjost: dva zaslona, brezkontaktni vžig

VW je z napovednikom že podal prvi vtis o notranjosti, zdaj pa smo jo lahko tudi prvič videli v živo in jo otipali. Kokpit je seveda povsem digitalen, sestavljen iz dveh velikih zaslonov, kar bolj spominja na osebna kot gospodarska vozila. Pred voznikom je 12-palčni zaslon, na katerem so narisani merilniki, pa še marsikaj drugega,

na sredini pa je 13-palčni zaslon, prek katerega krmilimo celotno multimedijo, klimo, radio, navigacijo ... Še vedno pa ostajajo analogni gumbi za hitro izbiro pod osrednjim zaslonom in na multifunkcijskem volanskem obroču. Posledično je delovanje multimedije in najpomembnejših funkcij preprosto in varno. Nova serija ima tudi številne USB in 12-V vtičnice, v priključnem hibridu in električni različici pa do tri 230-V vtičnice.

Na avto bomo počakali do naslednjega leta. Na naših cestah se pričakuje v začetku leta 2025, naročila pa bodo pričeli sprejemati že letos. Ceniki še niso znani, znana pa je garancija, ki bo obsegala 5 let, kar je 2 leti več kot pri Fordu. Ali bo to eden ključnih argumentov pri prodaji Transporterja?



Predstavitve se je odvila večer pred odprtjem sejma v rodnem mestu Transporterja – Hannovru.

Transporter vozi Transporter

Na svetovni premieri novega Transporterja smo spoznali tudi novega ambasadorja tega vozila. To je hollywoodska zvezda Jason Statham, ki je posnel kar tri dele filma z naslovom Transporter. Statham je kot karizmatičen in akcijski »transporter« idealna pojava za predstavitev vsestranskosti in zmogljivosti novega gospodarskega vozila. Upajmo, da ne bo nikogar vrgel skozi vetrobransko steklo.





IAA HANNOVER SE PONOVO PREBUJA

Sredi septembra se je odvil bienalni dogodek: v Hannovru se vsaki dve leti pod okriljem VDA – združenja nemške avtomobilске industrije odvije največja evropska razstava gospodarskih vozil.

Letošnji dogodek je privabil skoraj 1700 razstavljalcev iz 41 držav, kar je 21 % več kot leta 2022. Mednarodna udeležba je dosegla rekordnih 72 %. Število obiskovalcev je preseglo 145.000, kar je približno 10-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2022. Delež mednarodnih poslovnih obiskovalcev se je znatno povečal na več kot 45 %. Naslednji IAA Transportation bo v Hannovru potekal od 15. do 20. septembra 2026.

Kot vodilna mednarodna platforma za logistiko, gospodarska vozila in prometni sektor IAA TRANSPORTATION je v Hannovru nastalo prizorišče za razprave o trajnosti, infrastrukturi in tehnologiji, usmerjene v prihodnost.

Pod geslom »Ljudje in blago v gibanju« IAA TRANSPORTATION sledi cilju izboljšanja podnebne nevtralnosti v logistiki in prometu s pomočjo inovativnih prometnih sistemov. Proizvajalci gospodarskih vozil in avtobusov, proizvajalci

karoserij in prikolic, podjetja za mikromobilnost, ponudniki tovornih koles in malih vozil, pa tudi njihovi dobavitelji in tehnološka podjetja, ponudniki storitev in zagonska podjetja so predstavili nove rešitve.

Različni elementi dogodka

IAA TRANSPORT 2024 je sestavljen iz različnih elementov dogodka. Na razstavi IAA razstavljalci predstavljajo svoje inovacije mednarodnemu občinstvu. V formatu IAA Exchange so mednarodni govorniki delili svoje ideje in povabili na neposredno izmenjavo na kraju samem. IAA Experience v dogodke aktivno vključuje trgovinske obiskovalce. Najnovejše trende v industriji gospodarskih vozil in konceptne ideje pa je bilo možno preizkusiti tudi v živo, saj se je na sejmu odvijalo več kot 7500 testnih voženj.

Možnost testne vožnje

Na testnih vožnjah so razstavljalci zainteresiranim strankam ponujali priložnost za preizkus najnovejših brezemisijских gospodarskih vozil vseh razredov. Testne vožnje so potekale tako na razstavišču kot na javnih cestah. Poleg velikega števila električnih



nih vozil so bila zastopana tudi vozila na plin, vodik, pa tudi kakšen »naftaš« se je še našel, saj so bila prisotna tudi dizelska vozila najnovejšega Euro standarda. Ta široka izbira vozil je ponudila dobro priložnost, da so stranke lahko od blizu izkusile novosti na področju gospodarskih vozil. Testne vožnje ponujajo pomembno dodano vrednost, saj tako razstavljalcem kot potencialnim strankam omogočajo, da iz prve roke izkusijo nov tehnološki napredek. Za proizvajalce so testne vožnje pomembna priložnost, da prejmejo neposredne povratne informacije o svojih izdelkih in povečajo zaupanje kupcev v nove, okolju prijazne tehnologije. Hkrati so obiskovalci imeli priložnost preizkusiti vozila v realnih pogojih in iz prve roke izkusiti zmogljivost in udobje novih gospodarskih vozil.

Družinski in prevozniki vikend

Konec tedna 21. in 22. septembra je potekal vikend za družine in voznike s posebnimi atrakcijami. Obiskovalci so lahko pridobili vznemirljiv vpogled v svet logistike in prevoza, izkusili zabavne aktivnosti in izkoristili posebne ponudbe, prilagojene potrebam družin in voznikov tovornjakov. Ta posebni dogodek je ponudil različne aktivnosti in zanimivosti za vso družino in je bil namenjen predvsem voznikom in navdušencem nad tovornjaki ter otrokom. Obiskovalce so razveselile brezplačne vožnje s sončnim panoramskim kolesom, testne vožnje tovornjakov in avtobusov ter široka ponudba zabave z živo glasbo.

»Vikend voznikov in družin je edinstvena ponudba za voznike in družine. Pomembno je pokazati, kako je ta industrija usmerjena v prihodnost. Poleg

IAA

Mednarodni avtomobilski salon v Nemčiji ali International Mobility Show Germany, v nemščini znan kot Internationale Automobil-Ausstellung (IAA), je eden največjih svetovnih sejmov mobilnosti. Sestavljen je iz dveh ločenih sejmov, ki sta bila razdeljena leta 1991. Medtem ko IAA Mobility predstavlja pretežno osebna vozila in motorna kolesa, je IAA Transportation specializiran za gospodarska vozila. Pred ločitvijo je bila razstava vsaki dve leti le v Frankfurtu. Leta 2021 je IAA sprejel nov koncept in poslovni model New Mobility World, preimenovan v IAA Mobility, s tem pa se je sejem IAA preselil v München.

IAA organizira Verband der Automobilindustrie (VDA – združenje nemške avtomobilске industrije), načrtuje pa ga L'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), ki priznava IAA kot enega od »velikih pet« najprestižnejših avtomobilskih sejmov po vsem svetu.

Leta 1989 je bila zadnja razstava IAA, na kateri so bila na enem mestu predstavljena osebna in gospodarska vozila. Takrat pa so tudi ugotovili, da je razstavišče v Frankfurtu premajhno za ta veliki dogodek. Na 252.000 kvadratnih metrih velikem razstavišču se je tlačilo skoraj 2000 razstavljalcev. Dogodka se je takrat udeležilo več kot 1,2 milijona obiskovalcev. Zaradi velikega povpraševanja ni bilo več mogoče izpolniti zahtev razstavljalcev po ustreznih razstavnih prostorih. Zato se je VDA odločila, da bo IAA razdelila na dva dogodka, in sicer na sejem osebnih vozil, ki bo potekal v lihih letih,

in na sejem gospodarskih vozil, ki pa bo potekal v sodih letih. Prvi IAA, osredotočen izključno na osebna vozila, ki je potekal leta 1991, je bil velik uspeh. Svoje novosti in inovacije je predstavilo 1271 razstavljalcev iz 43 držav. Z več kot 935.000 obiskovalci je bil IAA Passenger Cars izjemno dobro obiskan. Naslednje leto je v Hannovru v Nemčiji potekala prva razstava IAA Commercial Vehicles. Predstavilo se je 1.284 razstavljalcev iz 29 držav.





tega je treba poudariti, kako so gospodarska vozila pomembna gonilna sila za celotno industrijo in družbo. Vse-limo se, da smo jih sprejeli v Hannoveru in doživeli vikend, poln čustev, z njimi in njihovimi družinami,« pravi Jürgen Mindel, generalni direktor VDA.

Vznemirljiva doživetja

V središču dogodka je bil tudi razstavni paddock FIA Goodyear Eu-

ropean Truck Racing Championship (ETRC), v katerem je šest ekip predstavilo svoje dirkalne tovornjake in najnovejše tehnologije. Obiskovalci so imeli priložnost ne le pogledati v zakulisje, temveč tudi prejeti avtograme in se slikati z dirkači in tekmovalci z ekipami ter se pomeriti v tekmovalstvu v menjavi pnevmatik.

Sejem je odprl zvezni minister za promet in poudaril, da Evropa izgu-

blja verodostojnost, ker si postavlja cilje, ki jih sama ne more doseči. Zato podpira zahtevo industrije, da se pregled ciljev CO₂ prenese še za kakšno leto vnaprej. Zahteve so po mnenju ministra potrebne, vendar morajo biti tudi dejansko izvedljive v praksi. Vse drugo bi oslabilo industrijo. Predsednica nemškega združenja avtomobilske industrije (VDA) Hildegard Müller je v svojem govoru pozvala: »Potrebni okvirni pogoji se ne rešujejo z odločnostjo,« je dejala. »Zato pozivamo Evropsko komisijo, naj predlagane načrte za leto 2026 in 2027 prestavi vsaj za eno leto.« Šele takrat bo jasno, kaj je treba izboljšati.

Ozadje tega je postopni načrt EU za zmanjšanje emisij CO₂ novih vozil. Načrt tako že v prihodnjem letu močno zastruje kvote izpustov CO₂. Po mnenju industrije je strožje omejitve mogoče doseči le z večjo prodajo električnih vozil, za katera pa ni velikega zanimanje med kupci. Če cilj ne bo dosežen, obstaja tveganje visokih glob za proizvajalce. Glede na šibke prodajne številke elektrificiranih modelov več proizvajalcev poziva k podaljšanju časovnega razporeda.



DAFove visoko učinkovite rešitve

DAF Trucks postavlja nove standarde na področju učinkovitosti goriva, varnosti in udobja pri vožnji z uvedbo celotnega nabora inovacij za tovornjake nove generacije XD, XF, XG in XG+ na sejmu IAA Transportation 2024 v Hannoveru. Optimizirana učinkovitost pogonskega sklopa je dosežena z novim krmiljenjem ventilov motorja, novo zasnovo zobnikov, nova strategija prestavljanja menjalnika in optimizacije motorja. Skupaj s sistemom kamer DAF Digital Vision vlačilec v konfiguraciji 4x2 porabi do 9 % manj goriva.

Ob klasičnih tovornjakih pa je DAF dokazal okoljsko vodilno vlogo s prikazom svoje celotne ponudbe električnih vozil XB, XD in XF za uporabo v mestih, na regionalnih in dolгих razdaljah. Ta inovativna vozila so opremljena z visoko učinkovitimi menjalniki in modularnimi baterijskimi sklopi za brezemisije dosege do 500 kilometrov z enim polnjenjem. Učinkoviti in zanesljivi motorji PACCAR MX so popolnoma pripravljeni za delovanje na biodizel HVO, ki lahko zmanjša emisije CO₂ za več kot 90 %. Različice za pogon na biodizel B100 FAME bodo na voljo od naslednjega leta naprej. DAF je na čelu vodikove tehnologije, saj trenutno razvija motor z notranjim zgorevanjem na vodik, ki naj bi bil pripravljen za trženje v naslednjih nekaj letih. Na razstavnem prostoru je bila na ogled tudi električna os, ki je v razvoju in je dokaz nenehnega prizadevanja podjetja za obsežno paleto visoko učinkovitih rešitev.



Ford v vodikovi prihodnosti

Ford je na sejmu IAA Transportation predstavil svoja gospodarska vozila in svojo vizijo trajnostnega transporta. Proizvajalčeva stojnica je predstavljala baterijsko električni tovornjak iz nedavno predstavljene serije F-Line s škatlkastim kesonom in konfiguracijo osi 6x2. Serijo F-Max pa so predstavljali F-Max Gen2, F-Max Living in vlačilec z redko, a ekskluzivno opremo F-Max Select.

Poleg tega je turški proizvajalec v Hannoveru predstavil model F-Max Select, omejen na 400 enot, z dvobarvnim lakiranjem in številnimi dodatki. Standardni pogonski sklop za vse izdelke Ford Trucks so motorji Ecotorq, ki so jih sami razvili z delovno prostornino 9,0 in 12,7 litra. Proizvajalec vozil pa stavi tudi na vodik. Znano je že, da so razvili in preizkusili šestvaljni motor na vodik, EcotorqH2, ki bo kmalu uporabljen v vlačilcih tega turškega podjetja.

Voden z vizijo »ustvarjanja vrednosti z najučinkovitejšimi transportnimi rešitvami«, Ford Trucks širi svoj portfelj izdelkov s tehnološko naprednimi in vsestranskimi vozili, pri čemer izkorišča svoje raziskovalne in razvojne zmogljivosti, inženirsko strokovno znanje in naložbe v inovacije.



Lahko električno vozilo znamke Iveco

Italijanski proizvajalec tovornjakov Iveco je na dogodku v Hannoveru predstavil lahko električno gospodarsko vozilo, opremljeno s tehnologijo Hyundai. Proizvajalca sta marca letos podpisala pismo o nameri o sodelovanju na področju električnih gospodarskih vozil v Evropi, s čimer sta partnerstvo razširila na segment BEV. Iveco je tako predstavil novo baterijsko električno gospodarsko vozilo za evropske trge, ki temelji na posebni platformi EV skupine Hyundai za BEV z bruto težo vozila od 2,5 do 3,5 tone. Inovativna platforma uporablja Hyundaijevo najnovejšo tehnologijo za novo generacijo BEV z nizkopodno zasnovo, ki zagotavlja izboljšano uporabnost pri polnjenju in prevozu tovora in je zasnovana tako, da ustreza nastajajočim potrebam prihodnjih elektrificiranih posebnih vozil. Vozilo, ki temelji na Hyundaijevem modelu Staria, se bo pod Ivecovo značko imenovalo eMoovy.

S-eWay, tovornjak z nadgradnjo, pa je Iveco izdelek, vključno z vgrajeno programsko opremo. Ima doseg do 400 km in ponuja zmogljivost hitrega polnjenja, ki lahko zagotovi 200 km dodatne avtonomije v manj kot 45 minutah. Novo vozilo je opremljeno z električno osjo FPT Industrial in ponuja skupno zmogljivost do 490 kWh, zaradi česar je optimalno za mestne in regionalne prevoze. Ta tovornjak razširja ponudbo težke elektromobilnosti linije S-eWay, ki že vključuje klasične električne vlačilce.





Svetovna premiera malega tovornjaka MAN

MAN Truck & Bus je v začetku septembra napovedal lansiranje eTGL, najmanjše družine tovornjakov s 100-odstotno električnim motorjem. MAN je tako razširil svojo ponudbo električnih tovornjakov s ponudbo eTrucks z nosilnostjo od 12 do 50 ton.

Model eTGL bo sprva na voljo kot 12-tonska šasija z medosno razdaljo 4500 mm in nosilnostjo do 6,6 tone. Mehansko bo to vozilo, zasnovano za uporabo v mestih, uporabljalo enake rešitve kot njegovi večji, električni bratje, in sicer elektromotor, nameščen med nosilci šasije, dve bateriji in klasično pogonsko os. Novi model je opremljen z dokaj zmogljivim elektromotorjem (konična moč 210 kW), vendar je baterija precej skromna z dvema paketoma, ki skupaj zagotavljata 160 kWh uporabne moči.

MAN je na sejmu IAA Transportation v Hannoveru predstavil svoj tretji model električnega tovornjaka, eTGL. Nemški proizvajalec je novo vozilo predstavil na spletni tiskovni konferenci. »Želimo zagotoviti, da bo MAN še naprej zadovoljeval potrebe svojih strank v celotnem obsegu, od 12 ton do težkih tovornjakov,« je poudaril izvršni direktor MAN Truck & Bus Alexander Vlaskamp.

Poleg eTGL je hčerinska družba Traton poleg optimiziranih dizelskih motorjev predstavila tudi novi motor z zgorevanjem vodika, ki se uporablja v MAN hTX. Poleg električnih tovornjakov je na voljo tudi dostavno vozilo MAN TGE, opremljeno z vrsto novih varnostnih in asistenčnih sistemov.



Daimler Truck predstavlja e-Actros 600

Eden od vrhuncev letošnjega salona je bila predstavitev novega Mercedes-Benz eActros 600. Prve enote vozila naj bi prišle do kupcev še letos.

»Naš paradni konj je sedaj Mercedes-Benz eActros 600, ki bo v serijsko proizvodnjo prišel konec leta. Pred tem smo ga poslali na več kot 13.000 kilometrov dolgo pot skozi več kot 20 evropskih držav. Ob novem tovornjaku pa na sejmu namenjamo posebno pozornost e-storitvam in e-svetovanju,« je povedala Karin Rådström, izvršna direktorica Mercedes-Benz Trucks.

S svojo novo vrhunsko električno pridobitvijo želi proizvajalec razogljčiti mednarodni transport. Velika kapaciteta akumulatorja, ki znaša več kot 600 kilovatnih ur, in nova, posebej učinkovita električna pogonska os, ki so jo razvili v podjetju, omogočata vozilu eActros 600 doseg 500 kilometrov brez vmesnega polnjenja.

Novi Actros L, ki je na sejmu praznoval svojo premiero, pa dokazuje, da Mercedes-Benz Trucks ostaja ena gonilnih sil tudi v segmentu tovornjakov s konvencionalnimi pogoni. Actros L odlikujejo futuristična oblika, optimizirana aerodinamika, varčni motorji, dobra vozna dinamika in najnovejši asistenčni sistemi. Daljši sprednji del in drugi aerodinamični ukrepi zagotavljajo do 3 odstotke manjšo porabo goriva.

FUSO, hčerinska družba Daimler Truck, je prav tako predstavila svojo naslednjo generacijo eCanter, baterijsko električni lahki tovornjak, v različnih konfiguracijah karoserije in opremljen z najnovejšimi funkcijami za varnost in udobje. Predstavljena različica s trdo nadgradnjo ponuja impresivne logistične zmogljivosti, vključno s prostorom za do 15 europalet. Zahvaljujoč 123,9-kWh bateriji se ponaša z dosegom do 200 kilometrov. Poleg tega je vozilo opremljeno z možnostjo hitrega polnjenja, ki doseže 80-odstotno napolnjenost v samo 40 minutah.



Scania modularni pristop

Na sejmu IAA v Hannoveru je sodelovala tudi Scania. Švedski proizvajalec je na nemškem sejmu predstavil povsem nov električni vlačilec. Poleg tega po zaslugi Scaniinega modularnega pristopa ta švedski proizvajalec ponuja široko paleto električnih motorjev in baterijskih sklopov, šasij, rešitev za odgon moči, različnih kabin in konfiguracij osi.

Na IAA so na ogled postavili tudi znameniti Scania Super 460 R, ki je najnovejši dobitnik nemške nagrade Green Truck Award. Na področju bioplina Scaniin novi 13-litrski tovornjak strankam ponuja izbiro med stisnjenim in utekočinjenim bioplinom, slednji z dosegom do 1800 kilometrov.

Stellantis CustomFit

Stellantis Pro One je na sejmu v Hannoveru predstavila Stellantis CustomFit, nov program za pretvorbo in personalizacijo, ki se je že začel uporabljati v nekaterih obratih in bo postopoma uveden v vse proizvodne obrate. Ta program zagotavlja najvišje standarde kakovosti, varnosti in brezhibne integracije med tehnološkimi značilnostmi osnovnega modela in specifičnimi spremembami, ki jih zahteva naročnik. Te interne transformacije dopolnjujejo rešitve, razvite v sodelovanju z globalno mrežo več kot 400 certificiranih partnerjev. To krepi nenehno rastočo paleto izdelkov, od prekucnikov do kombijev z optimiziranim prostorom za tovor do vozil za rekreacijo in prosti čas, ki so vsi zasnovani posebej za potrebe zasebnih strank, malih in srednje velikih podjetij ter velikih vozniških parkov. Na nemškem sejmu so bile tako predstavljene številne »posebnosti«, ki jih ponujajo vsa gospodarska vozila Stellantis Pro One: Opel Combo Electric, Citroën E-Berlingo Crew Van, PEUGEOT E-Expert Fridge with EPTO, Opel Movano HYDROGEN in Fiat Professional E-Ducato Cargo Box. Poleg tega je ultrakompaktni Opel Rocks Electric s kompletom KARGO predstavljen v prostornem prtljažnem prostoru vozila Opel Movano HYDROGEN, da bi s tem predstavil njegovo nosilnost in izpostavil obsežno paleto izdelkov Stellantis Pro One, ki vključuje gospodarska vozila vseh velikosti in inovativne rešitve mikromobilnosti.



Ford Pro zavezan elektrifikaciji

Ford Pro poudarja svojo vodilno vlogo na evropskem trgu in zavezanost elektrifikaciji s popolnoma elektrificiranim naborom vozil in povezanih storitev. Obsežna paleta razstavljenih baterijskih električnih vozil in priključnih hibridov (PHEV) Ford Pro vključuje kompaktni dostavnik E Transit Courier. Obiskovalci razstavnega prostora družbe Ford Pro so si lahko ogledali tudi izjemno produktivno elektrificirano družino vozil Transit, vključno z različico najbolje prodajanega E Transita s podaljšanim dosegom, povsem novim E Transitom Custom in povsem novim Transitom Connect PHEV. Ford Pro je poskrbel tudi za svetovno javno premiero povsem novega modela Ranger PHEV. Celovita prenova družine dostavnih vozil Transit pomeni, da Ford Pro zdaj za vsak model ponuja električni ali priključni hibridni pogonski sklop.

Ford Pro še naprej širi povezane storitve z novimi funkcijami beleženja dnevnikov v storitvi Ford Pro Telematics in izboljšanim časom delovanja s storitvijo FORDLiive.



Toyota stavi na vodik

Toyota je predstavila celotno ponudbo znamke Professional in rešitve, ki temeljijo na vodiku. Tom Fux, podpredsednik Toyota Motor Europe, je predstavil strategijo in cilje za gospodarska vozila na evropskem trgu, pri čemer je sledil različnim fazam: od partnerstva s Stellantisom leta 2016 do okrepitve ponudbe s ProAce City konec leta 2019 do predstavitve ProAce in ProAce City Electric leta 2021.

Trdno so prepričani, da je tehnologija vodikovih gorivnih celic popolna za lahka gospodarska vozila in so jo nedavno pokazali v Hiluxu na olimpijskih igrah. Toyota sedaj napoveduje tehnologijo tretje generacije, ki bo dodatno izboljšala učinkovitost za približno 20 %.

Po navedbah Toyote Hilux s pogonom na gorivne celice z dvojno kabino ohranja enake dimenzije in ponuja doseg brez emisij do 600 km. Trije visokotlačni rezervoarji za gorivo, vsak vsebuje 2,6 kg vodika, so nameščeni znotraj letvenega dela šasije, sklop gorivnih celic je nameščen nad sprednjo osjo, litij-ionska baterija pa je v zadnjem delu. Zadnja e-os na kolesa pošlje 134 kW moči in 300 Nm navora.





Kia PV5 in PV7

Kia je nemško razstavo izkoristila za predstavitev svojih konceptnih vozil PV5 in PV 7 v Evropi. S PBV, kar pomeni »Platform Beyond Vehicles«, je Kia naredila drzen korak za vstop na trg lahkih gospodarskih vozil z vznemirljivo ponudbo vozil, izdelanih za različne namene. Kia PBV so popolnoma električna, povezana in prilagodljiva vozila, idealna za B2B in zasebne stranke.



Švedi v Hannoveru

Volvo je na sejmu predstavil vozila na baterijski pogon, gorivne celice in vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem. Na stojnici švedskega proizvajalca je bilo na ogled skupno osem tovornjakov Volvo FH Aero Electric 4x2 s sistemom nadzora s kamero (CMS). Nova serija Volvo FH Aero vključuje tudi različice, ki jih poganja biogorivo, kot sta HVO ali B100.

Prvič je bil v Evropi na ogled tudi novinec na ameriškem trgu Volvo VNL, opremljen z revolucionarno tehnologijo avtonomne vožnje. Prav tako je bil prvič predstavljen Volvo FM Low Entry. Tovornjak ima popoln baterijsko električni pogon in izjemno vozniško vidljivost, kar izboljšuje varnost v mestnem prometu.



Gre Tesla končno v proizvodnjo?

Prvič se je na IAA Transportation pojavil ameriški proizvajalec Tesla. Spomnimo se, da je bil električni tovornjak prvič predstavljen leta 2017. Vendar je bil njegov napovedani vstop na trg leta 2019 odložen za nekaj let. Nekaj kupcev v Evropi je ta vlačilec prednaročilo, a ga čakajo še danes. Uradno napovedani nastop Tesle Semi na dogodku torej lahko nakazuje, da bo Tesla le naredil novo potezo in morda le prišel v Evropo. Med dogodkom je bilo tovornjak mogoče tudi preizkusiti na 2 km dolgi progi, namenjeni prototipnim vozilom.

Renault z novim Estafette

IAA je bil oder za debi novega Estafette, ki je nastal na platformi FlexEVan, ki predstavlja Renaultovo vizijo prihodnjih električnih dostavnih vozil, ki napovedujejo, kaj bo proizvajal Flexis, podjetje, ki so ga ustanovile skupine Renault, Volvo in CMA. Zasnovan je za mesto in je hkrati kompakten in prostoren, saj združuje odtis Kangooja L2 z okretnostjo Clia in prostornino za tovor Trafica L1H2.

Ime spominja na legendarni kombi iz leta 1959. Če je prednik za vse modele znamke Renault (gospodarska vozila in osebna vozila) uvedel arhitekturo, ki je bila v celoti pomaknjena na sprednji del – motor in menjalnik –, da bi sprostili prostornino za tovor, pa novi Estafette van predstavlja novo električno platformo FlexEVan, ki naj bi spremenila ponudbo gospodarskih vozil. Serijska proizvodnja bo predvidoma čez dve leti.



Novi Piaggio Porter

Z novo serijo 2025 je edini pravi »mestni tovornjak« na trgu nov v vseh pogledih. Nova notranja oprema in nova tehnična oprema pomenita velik korak naprej za celotno ponudbo Porterja. Velik napredek je bil dosežen glede varnostnih vidikov s sprejetjem obsežnega nabora elektronskih sistemov za nadzor vozila, nadzora vožnje in asistenčnih sistemov. Te so del izredno obsežne serije funkcij ADAS, ki delujejo skupaj z novo opremo in nudijo še višjo raven udobja ter popolno skladnost z GSR 2 korakom in predpisi o kibernetiki varnosti. Motorji Porter odražajo vizijo Piaggio Group in Piaggio Commercial, s poudarkom na zmanjšani porabi goriva, okoljski ozaveščenosti in izboljšani kakovosti življenja.

Oba ultramoderna, visokotehnološka motorja CombiFuel imata 1,5-litrsko vrstno štirivaljno enoto Euro 6Ebis-FCM in se odlikujeta po kombiniranem dovodu goriva bencin-LPG ali bencin-metan.



Krone koncept »Dimensions in Motion«.

Nemški proizvajalec priklopnih vozil se je pod motom »Dimensions in Motion« na sejem tokrat pripravil nekoliko drugače. Na njihovem razstavnem prostoru razen ene kontejnerske šasije Box Liner ni bilo niti enega drugega vozila. So pa bila številna Krone priklopna vozila na ogled na zunanjih razstavnih prostorih. V razstavnih hali pa je Krone naredil poudarek na sistemu Krone Smart Assistant kot nadaljnji novosti na IAA, ki zdaj v celoti preslikava tudi elektronski tovorni list eCRM. Krone Smart Assistant deluje kot operacijski sistem za prikolice: s pomočjo inteligentne programske opreme lahko tehnično stanje prenesete v Krone Telematics s katere koli lokacije prek QR kode, ki je pritrjena na prikolico.

V razdelku »Elektrifikacija« je bil poudarek na funkcionalnosti eAxle, ki pa je bila predstavljena na razstavnem prostoru partnerskega podjetja Trailer Dynamics. Poudarek je bil tudi na novi pnevmatiki Krone Trusted Tyre Comfort in novi pnevmatiki R-Tyre.

Krone pa je na sejmu prvič predstavil tudi dejavnosti celotne skupine Krone, ki daleč presegajo samo poslovanje z gospodarskimi vozili. Obiskovalci so lahko doživeli tudi interakcijo najsodobnejše robotike v avtonomni vožnji traktorja iz divizije kmetijske mehanizacije Krone.



Električne prikolice

Na sejmu je start-up podjetje Trailer Dynamics, katerega glavni cilj je razogljčiti transportno industrijo, predstavilo inovativne rešitve. Vodilni izdelek podjetja je inteligentni električni pogonski sistem za prikolice, ki bistveno poveča doseg električnih tovornih vozil in zmanjša porabo dizelskega goriva vozil z notranjim zgorevanjem. Tako pomaga zmanjšati emisije toplogrednih plinov.

Poleg tega so bile inovacije start-upa nedavno priznane na tekmovanju TOP 100 Innovation, na katerem je bil Trailer Dynamics imenovan za »Inovatorja leta 2024«.



Kögelov preišljen hladilni transport

Na letošnjem sejmu IAA Transport je Kögel Trailer predstavil Kögel Cool Liteshell, novi tip hladilnega vozila. Prikolica uporablja inovativno tehnologijo plošč, ki zmanjšuje težo vozila in hkrati povečuje vzdržljivost. Kögel poudarja, da v Kögel Cool Liteshell stroškovna učinkovitost in trajnost tvorita optimalno simbiozo.

V primerjavi s prejšnjim hladilnim vozilom Kögel Cool je nova prikolica po navedbah proizvajalca 700 kilogramov ali več kot devet odstotkov lažja. Zmanjšanje mase praznega vozila pozitivno vpliva tudi na porabo goriva. Kögel navaja, da lahko Kögel Cool Liteshell prihrani 0,30 litra goriva na 100 kilometrov, kar ima za posledico zmanjšanje emisij CO₂ za 0,8 grama na kilometer.

Poleg tega bo Kögel na IAA predstavil sistem Axlepower, ki so ga razvili skupaj z BPW in Thermo King. Ta tehnologija shranjuje energijo, pridobljeno med vožnjo in zaviranjem, v baterijo, ki napaja hladilno enoto med vožnjo in mirovanjem.



Schmitz Cargobull: Delivering Performance

Schmitz Cargobull je pod geslom »Delivering Performance« predstavil trajnostne, učinkovite in praktične transportne rešitve. Podjetje je pokazalo svojo zavezanost k izboljšanju ekonomske učinkovitosti strank med energetskim preходом in digitalno transformacijo.

Podjetje že leta vlaga v vzdržljivost in ohranjanje vrednosti svojih prikolic s pomočjo galvanizacije. Od leta 2018 so prikolice standardno opremljene s telematsko tehnologijo, ki zagotavlja brezhibno povezljivost za izboljšanje preglednosti dobavne verige in izkoriščanje digitalizacije.

TrailerConnect Load Carrier Tracking je inovativna storitev, ki omogoča spremljanje nosilcev tovora in opreme za nakladanje v realnem času, kar zmanjšuje izgubo in krajo. Ta rešitev, integrirana v sistem TrailerConnect že neposredno v tovarni, poudarja zavezanost podjetja varnosti prevoza, učinkovitosti in razpoložljivosti vozil.

Celovite rešitve podjetja Schmitz Cargobull so namenjene zagotavljanju visoke transportne varnosti, učinkovitosti in najdaljšega obratovalnega časa vozila, kar krepi njihov položaj vodilnega na trgu hladilnih prikolic in transportne tehnologije.



eActros 600 je mednarodni tovornjak leta 2025



Strokovni novinarji s področja gospodarskih vozil iz 24 evropskih držav so tovornjak Mercedes-Benz eActros 600 razglasili za »mednarodni tovornjak leta 2025«. To je najpomembnejša nagrada v panogi. Žirija je v svoji izjavi pohvalila inovativni splošni tehnološki koncept težkega tovornjaka za daljinski promet, ki je v okviru testne vožnje »eActros 600 European Testing Tour 2024« s skupno maso 40 ton in dolžino več kot 15.000 kilometrov v 22 državah, navdušil s sodobno pogonsko tehnologijo, visoko energijsko učinkovitostjo in dosegom 500 kilometrov brez vmesnega polnjenja. Na številnih dnevnih etapah bi bilo teoretično celo mogoče prevoziti več kot 600 kilometrov brez vmesnega polnjenja. Na skupni poti sta se oba tovornjaka za daljinski promet polnila izključno na javnih polnilnih mestih.

Karin Rådström, generalna direktorica družbe Mercedes-Benz Trucks, je nagrado prevzela na prireditvi v okviru sejma IAA Transportation 2024 v Hannovru.

Skladno s pravili žirije se naziv vsako leto podeli tovornjaku, ki je najbolj inovativno prispeval k cestnemu tovornemu prometu z vidika gospodarnosti, emisij, varnosti, vozne dinamike in udobja. Od leta 1977, ko so začeli podeljevati nagrado »mednarodno tovorno vozilo leta«, je družba Mercedes-Benz Trucks ta naziv osvojila že desetič.

Letos je proizvajalec žirijo prvič navdušil tudi z vozilom na baterijski električni pogon.

Številni novinarji, ki glasujejo za nagrado ITOY in so se udeležili testne vožnje eActros 600 European Testing Tour 2024, so pohvalili napredno aerodinamiko nove voznikove kabine ProCabin. Izboljšana aerodinamika je pri tovornjaki na baterijski električni pogon še posebej pomembna v daljinskem prometu, saj je zračni upor eden od glavnih dejavnikov, ki vplivajo na porabo energije. Poleg tega se lahko med

rekuperacijo zaradi manjšega zračnega upora pridobi več energije, kar omogoča daljši doseg.

Novinarji žirije ITOY so pozitivno ocenili tudi zmogljivost pogonskega sklopa, gladek pospešek in delovno okolje brez tresljajev z različnimi voznimi programi. Družba Mercedes-Benz Trucks je posebej za uporabo v težkem daljinskem prometu razvila novo 800-voltno električno gonilo koles z dvema elektromotorjema in menjalnikom s štirimi prestavi. Elektromotorja ustvarita trajno moč 400 kW in največjo moč 600 kW. Poleg tega je eActros 600 opremljen s sistemom za krmiljenje tempomata in menjalnika PPC (Predictive Powertrain Control), ki je izrecno prilagojen električnemu pogonu. Krmiljenje pogonskega sklopa s predvidevanjem samodejno upošteva topografijo, potek ceste in prometne znake ter tako zagotavlja čim bolj učinkovit način vožnje.



SODELOVANJE



Danes se v svetu gospodarskih vozil vse dogaja zelo hitro in drago. Proizvajalci tovornjakov morajo zato sodelovati, da bi preživeli. Takšnim primerom smo priča že zadnjih 20 let.

Danes nam je jasno, da so različne znamke tovornjakov del istega podjetja. Renault je skupaj z Mackom in Volvo Trucks del skupine Volvo. Po pre-

vzemu sta Scania in MAN postala del Tratona, matične družbe VW. Vendar pa današnja sodelovanja presegajo vse te prevzeme.



Daimler in Volvo želita biti prva pri izgradnji digitalne platforme za tovornjake.

Delitev tveganja

Različni dogodki silijo podjetja k nenehnemu razvoju in vlaganju v nove proizvode. Spremembe so tako intenzivne in tako hitre, da podjetja tega ne morejo več postoriti sama. Naložbe zahtevajo vse več denarja, lastniki pa želijo krčiti stroške. Nihče ne želi tvegati, da bi vložil veliko denarja v nekaj, za kar ne ve, ali se bo izplačalo oz. ali se bo vložek povrnil. Delitev stroškov in tveganj s konkurenčnim proizvajalcem je pametnejši pristop.

Zdaj ne gre le za prehod na tovornjake brez emisij. Seveda razvoj alternativnih, trajnostnih pogonskih sklopov zahteva veliko časa in denarja. Zlasti električna vožnja je nekaj povsem novega za proizvajalce tovornjakov. Zato številne blagovne znamke na ta način obravnavajo tudi motorje z notranjim zgorevanjem na vodik. Ti so zelo podobni dizelskim in LNG motorjem, zato so proizvajalcem veliko bližje.



Dogovor med Hyundaiem in Ivecom o dobavi gorivnih celic se že izvaja.

Vse več podatkov

Vendar pa je tudi daljnosežna digitalizacija tista, ki proizvajalce tovornjakov sili k sodelovanju. Vsa ta programska in strojna oprema sta novi za blagovne znamke. Razvoj je hiter, saj kar je bilo še včeraj aktualno, je danes morda že manj konkurenčno. Ta razvoj se že nekaj časa dogaja v osebnih avtomobilih. Večina novih avtomobilov s sabo vozi zmogljive računalnike. Karoserija in pogon se zmanjšujeta, računalnik pa nemalekkrat posega tudi v samo vožnjo, pa če to voznik želi ali ne.

Na primer, Kia EV6 in Hyundai IONIQ 5 sta popolnoma enaka avtomobila z enako tehnologijo, le videz je nekoliko drugačen.

Podobnega razvoja so se sedaj lotili tudi pri izdelavi tovornjakov. Vse več komponent mora delovati s pomočjo različnih senzorjev. Varnostni sistemi neprenehoma spremljajo vse, kar se dogaja okoli vozila, še posebej pri avtonomnih vožnjah. Sodobna vozila so nenehno povezujejo ter pošiljajo in prejemajo ogromne količine podatkov. Vse te informacije je treba zbirati, analizirati in deliti. Za to je potrebna zapletena digitalna infrastruktura.

Nova digitalna platforma

Proizvajalci tovornjakov so spoznali, da se sami ne morejo spopasti s tem razvojem. Zato se je zgodila nova aliansa s sedežem v Göteborgu,

ki napoveduje posebno obliko sodelovanja. Matična družba Mercedes-Benz, Daimler Truck, vstopa v skupno podjetje s skupino Volvo. To podjetje deluje neodvisno od obeh blagovnih znamk, vendar se osredotoča na razvoj nove digitalne platforme za tovornjake.

Daimler in Volvo želita biti pri tem prva. Njun cilj je razviti nov standard za vsa tovorna vozila v Evropi. Ne samo za lastne znamke Volvo, Mercedes in Renault, ampak želijo platformo prodati tudi drugim. S pomočjo razvojne platforme lahko nato različni proizvajalci napišejo lastno programsko opremo, prilagojeno svojim izdelkom.

Vsi enaki

Takšna sodelovanja ne pomenijo, da bodo v prihodnosti vsi tovornjaki enaki. Na zunaj bodo tovornjaki še vedno imeli lastno identiteto, no, pod ploščevino pa bo veliko skupnega. Zato naj vas ne preseneti, če ima že danes MAN menjalnik iz Scanie ali če je električni pogon pri Renaultu enak kot pri Volvu. Iveco in Ford sta pred kratkim podpisala sporazum o skupni izdelavi nove kabine. Ford uporablja motor, ki temelji na Ivecovem, morda bo Iveco prevzel v uporabo nov Fordov menjalnik, že danes pa velja dogovor med Hyundaiem in Ivecom o dobavi gorivnih celic. To se že dogaja, v prihodnje pa lahko pričakujemo, da bosta Daimler in Volvo razvila skupno digitalno platformo za vsa tovorna vozila na stari celini.



Po prevzemu sta Scania in MAN postala del Tratona, matične družbe VW.



TLAK V PNEVMATIKAH

Tlak v pnevmatikah poleti vedno vzdržujemo v skladu s priporočili proizvajalca, priporočljivo pa ga je preverjati enkrat mesečno, saj je eden najpomembnejših dejavnikov varnosti vožnje.

Kljub temu da ste spomladi preverili tlak v pnevmatikah, storite to še enkrat pred odhodom na dopust. Na tlak vplivajo še številni drugi faktorji. Eden od njih je zagotovo občutno povečana masa avtomobila (ko greste na primer na dopust), drugi pa zunanja temperatura. Pri prenatrpanem avtu naj bo tlak v pnevmatikah nekoliko višji, vendar se tudi takrat držite zapisanih priporočil za obremenjeno vozilo.

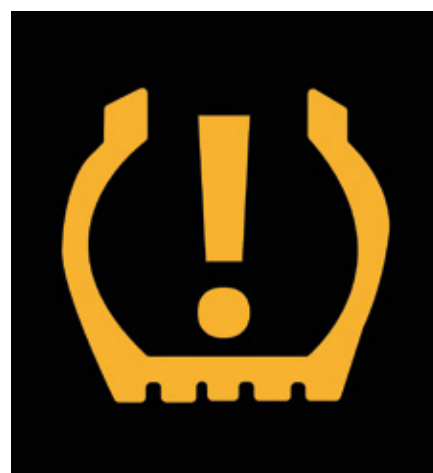
Ali naj bodo gume napolnjene do maksimuma?

Tlak v pnevmatikah se poleti poveča zaradi segrevanja pnevmatike, ker se molekule toplejšega zraka v pnevmatiki hitreje gibljejo in bolj trkajo med seboj. Zato poleti pnevmatik ne napolnite do priporočenega maksimuma,

ampak ostanite nekoliko pod priporočilom, da tlak ne bo previsok. Iz istega razloga se tlak v pnevmatikah preverja, ko so le-te hladne, saj ko se segrejejo, ne boste dobili pravilne vrednosti tlaka zaradi prej omenjenega procesa. Nasprotno, ko je temperatura zraka nižja, se molekule zraka upočasnijo in zlepijo druga na drugo, nato pa zračni tlak pade, zato je treba pozimi še bolj redno preverjati in dopolnjevati tlak v pnevmatikah.

Na okvirju vrat

Tlak lahko izmerite na vsaki bencinski črpaliki, kupite pa lahko tudi manometer (samo za merjenje, pa tudi za polnjenje pnevmatik). Vrednosti, koliko naj bodo pnevmatike napolnjene, običajno najdete na nalepki na



okvirju vrat ali na pokrovu rezervoarja za gorivo. Če teh podatkov ni, pogledajte v priročnik za uporabo avtomobila. Vrednosti se večinoma gibljejo med 1,9 in 2,1 bara za zadnje ter 2,1 in 2,3 bara za sprednje pnevmatike, ki morajo biti zaradi teže motorja nekoliko bolj napolnjene.

Ko so pnevmatike pravilno napolnjene, se odlično oprimejo podlage, s tem pa se zmanjša poraba goriva, pnevmatike se manj obrabljajo in avtomobil je lažje obvladljiv, kar seveda poveča prometno varnost. Ne pozabite preveriti pnevmatik na prikolici, še posebej če jo uporabljate bolj poredko. Znaki, da so vaše pnevmatike premalo napolnjene, se kažejo v tresenju volana, vlečenju vozila na eno stran, lahko pa tudi opazite, da se vam je podaljšala zavorna pot. To je še posebej nevarno, saj lahko privede do prometnih nesreč. Zato preverite tlak v pnevmatikah še danes.



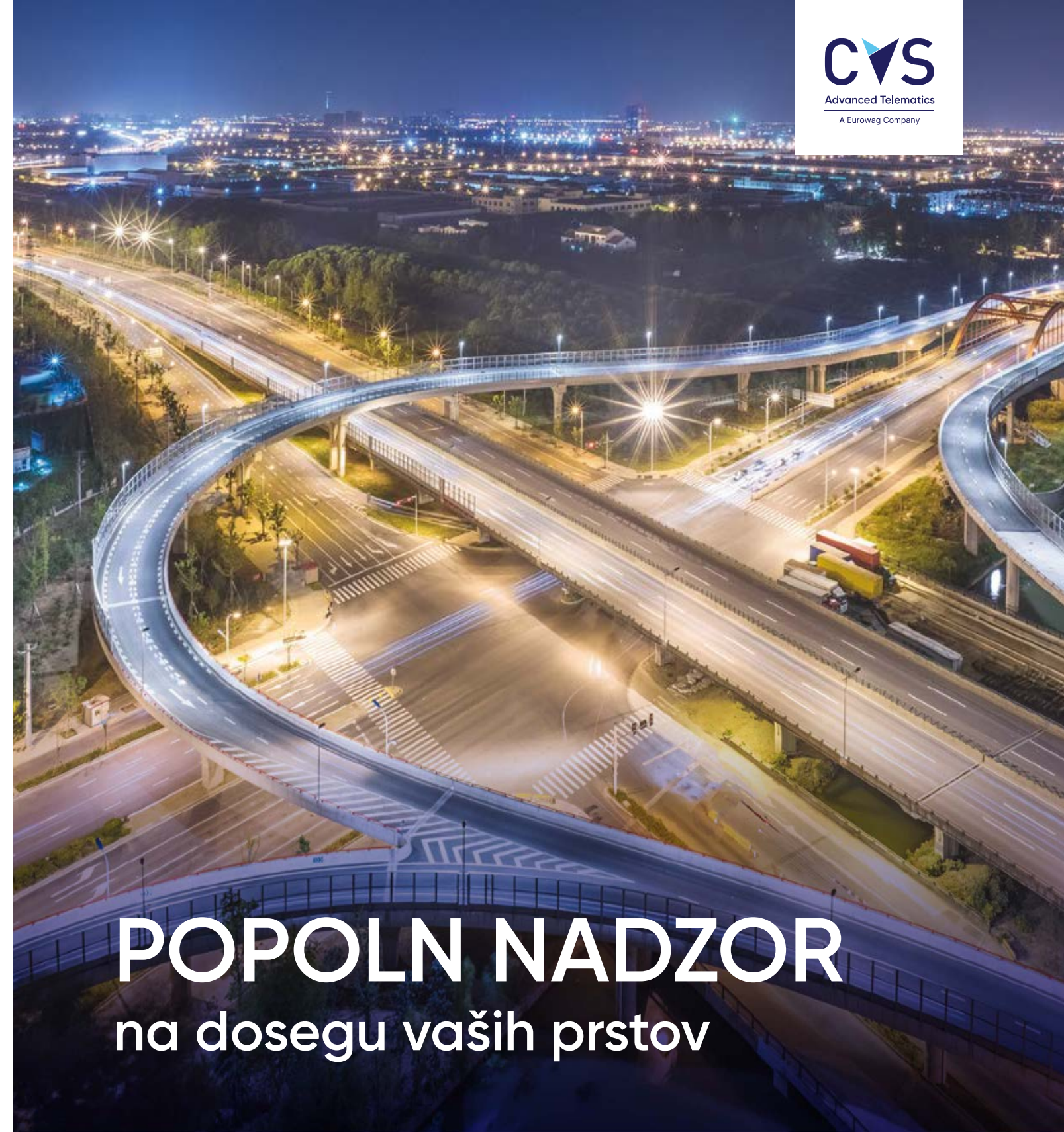
Pravilno napolnjena



Premalo napolnjena



Preveč napolnjena



POPOLN NADZOR na dosegu vaših prstov

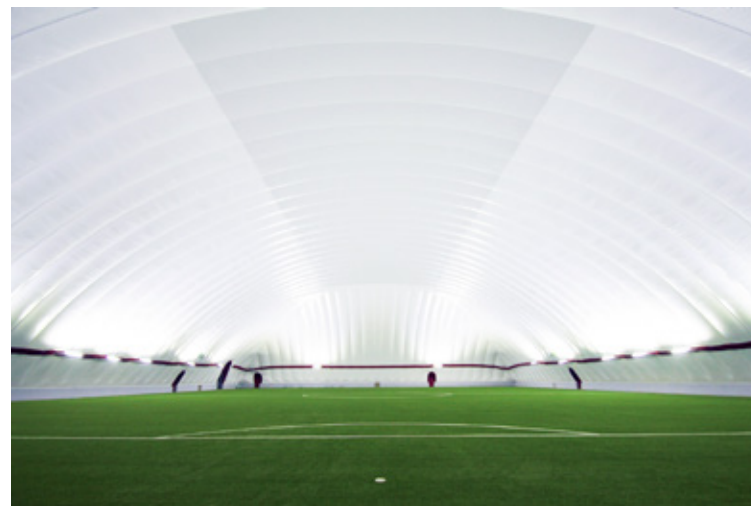
Naše napredne telematske rešitve omogočajo učinkovito upravljanje voznega parka kadarkoli in kjerkoli. Na vsakem trgu, kjer poslujemo, nudimo vse na enem mestu - najboljšo podporo, svetovanje in pomoč pri izboru rešitev.



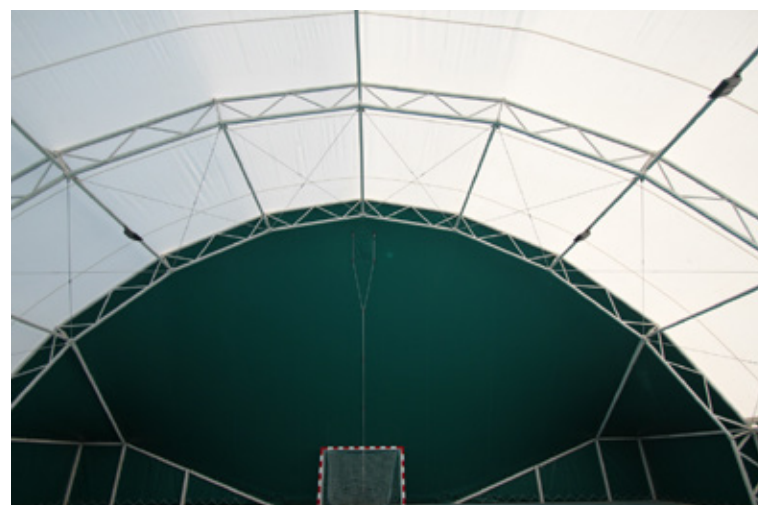
080 70 71 | info@cvs-mobile.com | www.cvs-mobile.com

LESENE HALE

NAPIHLJIVE HALE



JEKLENE HALE



INŽENIRING

info@dbs-engineering.com

www.dbs-engineering.com

+386 8 20 55 223 +386 31 634 202 +386 41 827 089

SVETUJEMO



BLEŠČANJE SONCA

Dnevi so krajši, sonce pa je že precej nizko, kar prinaša nekaj nejevolje in tveganja, saj se nam zaradi tega povečuje bleščanje sonca skozi vetrobransko steklo, posledično pa zaradi tega slabše vidimo na cestiščih.

Temu bleščanju se dobro izognemo z uporabo sončnih očal. Zaščita je kar dvojna, saj nam olajšajo gledanje, hkrati pa ščitijo oko pred ultravijoličnimi žarki. Vendar je treba poudariti, da je zaščita dobra le, če so očala kakovostna, sicer nam lahko naredijo celo več škode kot koristi, saj poslabšajo vid ali pa nam nudijo lažen občutek varnosti.

Sončna svetloba nas lahko nenadoma zaslepi, ko vozimo proti soncu, hkrati pa nam težave povzroča zaradi nenehnega bleščanja. Bleščanje prispeva k povečanju tveganja prometnih nezgod. Mojstri v optiki Teržan so nam povedali, da na avtomobilskem vetrobranskem steklu prihaja do odboja svetlobe, tako da le-ta razpršena prihaja do očesa in nas še bolj moti ter manjša vidno polje. To moti že tiste z dobrim vidom, še bolj pa slabovidne ljudi. Pomemben dejavnik, ki dodatno vpliva na občutljivost, pa je lahko tudi utrujenost oči.

Niso vsaka očala enaka. Pomembno je, da so očala kakovostna.

To pomeni, da dobro pokrijejo oko, omogočajo jasen vid in imajo filtre proti ultravijoličnim žarkom že vgrajene v steklo. Glavna razlika med kakovostnimi očali in cenejšimi očali (čeprav imajo oboja lahko oznako CE 400) je v vrsti stekla.

Cenejša sončna očala so večinoma

iz pleksi stekla. Na površini imajo zaščitni nanos proti ultravijoličnim žarkom, ki pa ni stabilen. Ko očala nekajkrat obrišemo, se premazi odstrani in ostane samo temno steklo. V temi se zenica razširi in ultravijolično sevanje še lažje vstopi v oko in povzroča poškodbe.

OPTIKA Teržan

BOLJŠI VID ZA BOLJŠE ŽIVLJENJE

V OPTIKI VAM NUDIMO:

- STROKOVNO:**
 - pregled vida, ki ga opravi zdravnik okulist
 - za očala in kontaktne leče
- KVALITETNO:**
 - širok izbor korekcijskih okvirjev in stekel
 - kontaktne leče in čistila priznanih proizvajalcev
 - sočna očala z vso potrebno zaščito in modnih dizajnov
 - sončna očala z dioptrijo po naročilu
- ZANIMIVO:**
 - ZNIŽANE CENE SONČNIH OČAL
- POSEBNOST:**
 - lasten brezplačen parkirni prostor za stranke
- UGODNO:**
 - konkurenčne cene

TRŽAN D.O.O.
Mariborska 54, Celje
Tel. 03 491 38 00
051 308 800
Delovni čas: delavniki od 8. do 18. ure, sobote od 8. do 12. ure

Optika Teržan je pravi naslov za dober nasvet, za oster pogled in moden izgled.

www.optika-terzan.si



AVTO, KI JE ŠE SNOVALCE PRESENETIL

Toyotin model CH-R je bil sprva eksperiment, a je s svojim uspehom presenetil tudi vodilne v Toyoti. Že v prvi generaciji je nekonvencionalno oblikovani mali križanec našel pot do več kupcev, kot so pri Toyoti pričakovali.

In leto 2017 je že daleč za nami in prišel je čas za novo, drugo generacijo Toyote C-HR. Pri Toyoti z novo generacijo modela C-HR niso posegli po zategovanju gubic, ampak so naredili popolnoma nov avtomobil. Zanimivo je, da novi C-HR v primerjavi s prejšnjim ni zrasel niti za milimeter. Večji deluje predvsem zaradi večjih koles, ki so sedaj 20-palčna, večja pa je tudi sprednja maska, v kateri je cel bataljon senzorjev in radarjev, vse skupaj pa zaokrožujejo ozki LED žarometi.

Tudi notranjost je popolnoma nova. Pri stilu Toyota ni poskušala »izumiti tople vode«. Sprednji del je očitno razdeljen na voznikov in sovoznikov del, vključno z visoko »pregrado« na sredinski konzoli. Notranjost nove Toyote C-HR je videti urejena in funkcionalna, a kar je najpomembnejše – visokokakovostna. Sprednja športno oblikovana sedeža sta udobna, na voljo pa je tudi izredno veliko prostora. Zadaj ga je nekoliko manj, omenjena oblika karo-serije pa s sabo prinese izjemno majhna zadnja bočna stekla in masiven C-stebriček, tako da imajo potniki na zadnji klopi nekaj manj naravne svetlobe. Preizkušeni C-HR iz bencinskega agregata pridobi 152 KM in 190 Nm, iz prednjega elektromotorja (vgrajen v ohišje menjalnika) pa še 83 kW

in 206 Nm. Zadnji elektromotor, nameščen prečno na zadnji osi, dodaja še 41 KM. Čeprav preprosto seštevanje pove drugače, je na kolesih na voljo največ 197 KM. Trije vozni načini prinašajo tri bistveno različne značaje, če dodamo še način EV, pa kar štiri. Vsekakor ima ta kompaktni križanec prijetno integrirano vozno dinamiko in pravilno uravnoteženost. Vzmetenje je razmeroma mehko, zato je avto udoben, se pa v ovinkih nekoliko bolj nagiba, kot bi pričakovali. Testirani model je bil opremljen z vsemi varnostnimi sistemi, ki jih ima Toyota Safety Sense v ponudbi.

Avto ima relativno veliko baterijo (4,08 kW). Zato je vožnja samo s pomočjo elektrike lahko dolga tudi do 30 km. Vozilo vedno spelje le s pomočjo elektrike, bencinski motor pa se samodejno vklopi, ko to zaukaže elektronika. V mestu se z malo občutka lahko vozimo tudi s samo 5 litri porabe, pri vožnji po odprti cesti ali avtocesti pa bo povprečna poraba poskočila na okoli

7 l/100 km. Nova toyota C-HR je zelo privlačen in dovršen kompaktni križanec, bogato opremljen in odlično motoriziran, saj je hibridna tehnologija prisotna v prav vseh Toyotinih avtomobilih.

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni bencinski, 2x elektromotor	
Prostornina (ccm):	1987
Moč (kW/KM) bencin – elektromotor 1 – elektromotor 2:	111/152 – 81/111 – 30/41
Navor (Nm) bencin – elektromotor 1 – elektromotor 2:	190 – 206 – 84
Menjalnik/pogon:	CVT brezstopenjski/AWD na vsa kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4362
Širina (mm):	1832
Višina (mm):	1558
Medosna razdalja (mm):	2640
Prtljažnik (l):	540/1600
Masa vozila (kg):	1610
Zmožljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	7,9
Najvišja hitrost (km/h):	180 (el. omejena)
Kombinirana poraba (l/100 km):	6



KRIŽANEC S PLATNENO STREHO

Crossover modeli so že sami po sebi nišni izdelki. Toda proizvajalcem vedno znova uspe svoje novosti parkirati v še manjše niše. Fiatu je to uspelo z najnovejšo razširitvijo serije 500X. Italijani so v streho kompaktnega crossoverja izrezali luknjo in jo pokrili s platnom. Kabriolet 500X je pripravljen.

Na trgu, ki ga zdaj sestavljajo pretežno športni terenci in križanci, imate ob neštetihih blagih hibridih, polnih hibridih, priključnih hibridih ali čisto električnih različicah res bogato izbiro motorizacije. Malo pa je terencev, ki vse to združijo še z vožnjo z odprto streho. Kabriolet modelov v tem razredu res ni veliko, zato je užitek, ko se lahko zvečer z odprto streho, z vetrom v laseh in morda s polno luno kot poletno kuliso zapeljete naokoli.

O 500X smo že pisali in pred kratkim je bil celo pomlajen, tako da je sedaj že v maski napis 500. A ta različica je poklon svobodi, potovanju in doživljanju poletja. Glavna značilnost je vsekakor električno pomična sončna

platnena streha, ki se odpre ali zapre v 15 sekundah po pritisku na stikalo. Svoj čar pa dodaja tudi hibridni pogon, ki omogoča, da se z odprto streho vozite povsem brez hrupa s pomočjo elektrike.

Nov 1,5-litrski štirivaljni turbobencinski motor s 130 KM je podprt z elektromotorjem z močjo 15 kW, integriran v sedemstopenjski samodejni menjalnik z dvojno sklopko.

Na ta način lahko vozilo prevozi kratke razdalje izključno na električni pogon, na primer v mestu med semaforji ali med manevriranjem po parkirišču, kar znatno zmanjša porabo in emisije. 48-voltni hibridni sistem napaja 0,8 kWh baterija, ki se polni zahvaljujoč sistemu za rekuperacijo energije med zaviranjem.

Tako motoriziran avto lahko doseže tudi 200 km/h, a vožnja z odprto streho bo zagotovo bolj umirjena, moč hibridnega motorja pa bo vedno zadostna za premikanje vozila, ki tehta nekaj manj kot 1,4 tone.

Kljub temu da to ni ravno pravi kabriolet,

pa vam bodo velika zložljiva streha, veter v laseh ter dobra družba lahko prinesli veliko užitka v vožnji.

Tehnični podatki

Motor: bencinski, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	1469
Moč (kW/KM):	96/130
Navor (Nm/min):	240/2500
Menjalnik/pogon:	7-stopenjski samodejni/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4264
Širina (mm):	1796
Višina (mm):	1595
Medosna razdalja (mm):	2650
Prtljažnik (l):	350
Masa vozila (kg):	1390
Zmožljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	9,4
Najvišja hitrost (km/h):	194
Kombinirana poraba (l/100 km):	6,2
Izpust CO ₂ (g/km):	130



EKIPA, KI JE ZAMUDILA PRILOŽNOST



Jože Jerman Jeri

Bilo je pred leti, ko se je v novogoriškem HITu menjala vodstvena ekipa, njen prvi ukrep je bil, da so zavrgli vse načrte, ki jih je imelo vodstvo v Kranjski Gori z bodočnostjo drugega bisera Zgornjesavske doline, Gozda Martuljka. Če takrat ne bi bili egoistični in ne bi razmišljali samo o napredku HITa v Novi Gorici, bi Martuljek dobil ne samo kupa športnih igrišč, pa bazena, pa prvega alpskega resorta pri nas in še česa, tako pa ...

Takratni direktor v Kranjski Gori je bil Aleš Topolšek, ki danes dela v Rogaški. Ta je poudaril: »V letih 2006 do 2010 smo opravili celovito obnovo in izgradnjo novega hotela Špik v Martuljku. Naredili smo projekt, ki bi bil prvi alpski resort, katerega ponudba bi bila aktualna celotno leto.«

Resort bi zajemal hotel s tremi zvezdicami, hotel s štirimi zvezdicami, apartmajsko naselje na območju bivšega kampa, kjer bi bilo 42 hišk v alpskem stilu, 15 prostorov za avtodome, trgovino, športne objekte za odbojko, košarko in squash, gostinski lokal, piknik prostor, kavarno, hotelsko resta-

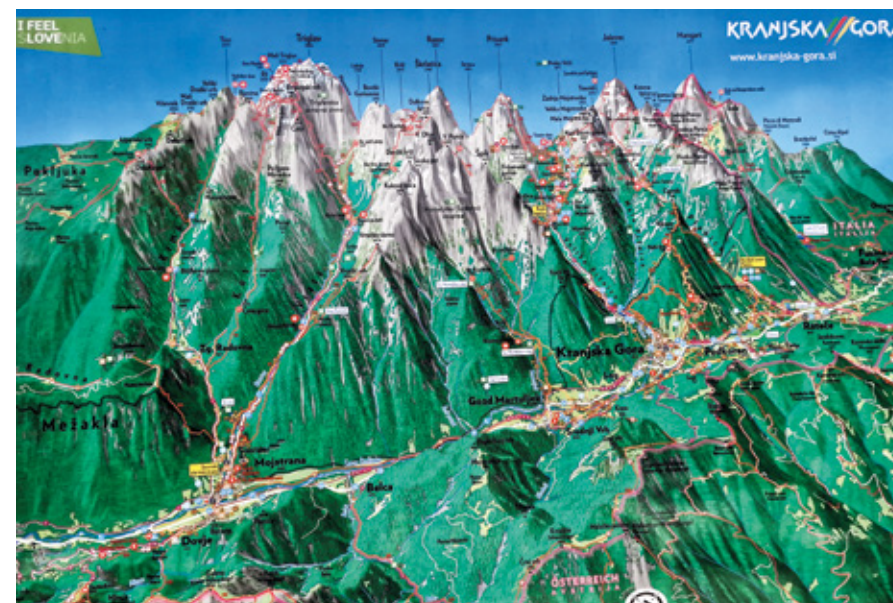
vracijo, kongresno dvorano, bazenski del s savnami, wellness ponudbo in še kaj. Projekt smo načrtovali v dveh fazah, samo za prvo smo dobili denar Evropske skupnosti v višini 2,3 milijona evrov. Pozneje bi prišla na vrsto druga faza, v kateri bi lahko za zemljišče iztržili vsaj 12 milijonov evrov. Za dve fazi smo



Kamp in hotel Špik sta danes lepo zasedena.



Na mestu Grajenjekovega hotela je zrasel nov, butikni hotel, Triangel butik hotel.



Martuljek je bil in je še pravi gorenjski biser, z vidno Martuljkovo gorsko skupino in od spodaj nevidnimi Martuljskimi slapovi.

se odločili zato, ker bi s prodajo zemljišč za 12 milijonov evrov izgubili evropski denar. »Omenim naj,« je dejal Aleš Topolšek, »da smo prišli do gradbenega dovoljenja, kar ni bil lahek posel, če računate, da smo se pogovarjali s kar 70 lastniki parcel.«

Priložnost izgubljena ne vrne se nobena. Pa kljub temu je Martuljek bil in je še pravi gorenjski biser, z vidno Martuljkovo gorsko skupino in od spodaj nevidnimi Martuljskimi slapovi.

Pa pogledajmo prvi biser, ki ga vsakdo opazi, to je Martuljkovo ali Špikovo skupino. Kako je naravi uspelo izoblikovati takšen skupek lepote, se zdi skoraj nemogoče. Leta 1926 je Fran Jesenek v časniku Jutro pisal o lepotah gorstva in prvič omenil naziv Triglavski narodni park. Imena Martuljske skupine so postala znana. Oltar, Velika Martuljska Ponca, Široka peč, Špik, Kukova špica, Škrnatarica, Frdamane police, Vrh nad Rudo, Rušica, Rogljica in Na pečeh. Najbolj izstopa tudi najbolj vitek Špik.

»Ga opaziš?«

Ko sem bil nekoč doma, pri danes žal že pokojnemu smučarskemu skakalcu, uredniku in novinarju, karikaturistu Binetu Roglju, sem vzkliknil: »Poglej kakšna lepota.« »Kje?« je vprašal Bine, dolga desetletja navajen tega lepega pogleda.

Nedvomno pa sta bisera med biseri slovenskega gorskega sveta oba Martuljska slapova. Spektakularni Zgornji Martuljski slap, ki ima kratek plezalni

del, ima pa vseeno varen dostop do njega. Slap pada v več stopnjah celih sto metrov globoko, medtem ko Spodnji Martuljski slap pada 30 metrov globoko.

Se pa Martuljčani spominjajo tudi slabih časov. Nekoč je v gorski jami nad Martuljkom živel hudobni velikan Ledeneč. Ustrahoval je vse okoli sebe, izdihoval je ledeno sapo in vriskal od veselja, ko je snežilo. In nekega dne si je zaželel, da bi poleg jame imel veliko goro. Skical je vse njemu podložne velikane. Delo je bilo težko, velikani so se pritoževali, pa nič pomagalo, Ledeneč jih je priganjal in priganjal. Ko je nekega dne zaspal v svoji votlini, so mu nanosili dračje pred vhod in ga zažgali. Ledeneč se je v jami od dima zadušil in se začel topiti. Še danes teče izpod Martuljkovih gora potok Martuljek.

Grajenjekov hotel

Glas o lepotah Zgornjesavske doline se je širil že dolgo tega. K slovesu so veliko pripomogli romarji, ki so tod mimo hodili na Sv. Višarje nad Trbižem. Leta 1870 so zgradili železniško povezavo med Ljubljano in Trbižem in poznejšo povezavo z Beljakom. S tem so se prebivalcem doline odprla vrata v svet in svetu se je odprla dolina. Posamezniki in družine so pred pripeko bežali v hribe. Odpirali so prva prenočišča in penzione. Domačini pa zaradi razpotegnjene vasi niso imeli nič od železnice, saj se v Martuljku vlak sploh ni ustavljal. Prvo postajališče, neprimerno daleč za domačine, so postavili šele leta 1913. Peter Robič, gospodar Grajenjekove kmetije je bil med prvimi, ki je videl priložnost v turizmu in je zato prispeval bližnje zemljišče za novo, bolj dostopno postajališče. Eden od Plečnikovih učencev je zarisal načrte za gostišče, nakar je začel graditi hotel, v katerem je bila tudi trgovina in trafika. Grajenjekov hotel je postal središče družabnega življenja. Toda objekt je po vojni sameval in neslavno propadel. Novi lastnik, podjetje Dom Trade, je na njegovem mestu zgradil nov, butikni hotel, Triangel butik hotel.

Ne smemo pa pozabiti na prvi gostinski biser, gostilno Pri Jožici, ki dela že vse od leta 1932 in jo ima zdaj v rokah že tretja generacija Robičev. In Marko je ponosen, da ima že naslednika in da bo gostilna z vso domačo in dobro hrano živela še naprej. Samo mimogrede, štruklji, ki jih delajo, so na voljo vsak dan. Tu so kračje izpod peke, kolone, ko je čas zanje, pa divjačina in tudi novitete, kajti morajo iti v korak s časom.



Lepo urejene kolesarske steze vabijo številne kolesarje.

KONKURENČNE DOMAČE PRIKOLICE

Besedilo: Dražen Zečević, fotografije: avtorjev arhiv

Z rastjo prevoza na dolge razdalje v poznih petdesetih letih prejšnjega stoletja se je znatno povečalo povpraševanje po težkih tovornjakih in priklopnikih. Tovornjaki so v Jugoslavijo prihajali predvsem iz uvoza, saj TAM in FAP nista mogla realizirati kakovostne ponudbe v težkem razredu, prikolice in nadgradnje pa so običajno bile produkt domačih tovarn.

Tudi veliki TAM je sprva opravljal popravila in remonte tovornjakov, ki so ostali iz vojne, pa tudi številni manjši kolektivi so se ukvarjali s popravili. Med njimi je bila tudi manjša šempetrska delavnica, ki pa je v naslednjih letih začela na takrat razpoložljivih podvozjih izdelovati nadgradnje za

tovorna in gasilska vozila, občasno pa tudi avtobusne karoserije. V petdesetih letih prejšnjega stoletja se je več velikih tovarn specializiralo za serijsko proizvodnjo tovornjakov in avtobusov, medtem ko so prikolice še vedno spontano proizvajala številna manjša podjetja. Največ jih je izdelalo podje-

tje Goša iz Smederevske Palanke, katerega glavna dejavnost so bila sicer železniška vozila, sodelovali pa so tudi s proizvajalci vozil, kot so TAM, FAP in Zastava, med številnimi manjšimi podjetji pa se je znašla tudi šempetrska delavnica. Kljub vsemu proizvodnja prikolic ni zadostila potrebam trga, saj so bila to vozila z izredno enostavno konstrukcijo in nizkimi transportnimi zmogljivostmi. V tem segmentu je svojo priložnost med prvimi prepoznal mali šempetrski kolektiv, ki je do začetka šestdesetih let prejšnjega stoletja razvil respektabilno ponudbo tovornih prikolic, ko se je z rastjo mednarodnega transporta povpraševanje po njih večkratno povečalo.

Od delavnice do tovarne

Avtoobnova Ajdovščina se je leta 1961 preimenovala v Vozila Gorica in v le nekaj letih je majhna delavnica prerasla v veliko tovarno prikolic in cistern. Njihova izdelava je plod dela lastnih strokovnjakov, brez uporabe tujih licenc, Gorica pa je že sredi



Goša iz Smederevske Palanke je začela proizvodnjo tovornih prikolic v poznih štiridesetih letih prejšnjega stoletja. Že v naslednjem desetletju je Goša postala največji jugoslovanski proizvajalec tovrstnih vozil.



Proizvodnja prikolic v Goši je bila le ena od stranskih dejavnosti velike tovarne železniških vozil, ki je vključevala gradnjo mostov in izdelavo karoserij za trolejbusse in avtobuse (predvsem na podvozjih FAP in Alfa Romeo), avtobusne prikolice, ki so bile v šestdesetih letih potem prepovedane.



Priklopna vozila Gorica so že od začetka plod domače iznajdljivosti brez uporabe tujih licenc, kar vključuje kolesa in osi z inovativnim vzmetenjem in krmiljenjem.

šestdesetih let dvajsetega stoletja izdelovala lastne osi in kolesne obročje (takrat priljubljeni trilex), ki jih je kmalu kot sestavne dele dobavljala tudi drugim proizvajalcem. Sem spadajo poleg fiksnih osi tudi vodljive osi z inovativnim mehanskim obračalnim mehanizmom prek vzvodov ali kablov, ki so na primeru polpriklopnikov povezani s sedlom vlečnega vozila. Izvirne rešitve so šempetrski strokovnjaki raz-

750 cistern. Na tej podlagi so prikolice iz Gorice v Jugoslaviji dosegle približno 50-odstotni tržni delež, cisterne pa celo 70-odstotnega, približno 20 odstotkov proizvodnje pa so izvozili.

Prikolice in nadgradnje iz Kočevja

Skoraj istočasno sta se leta 1960 v Kočevju združili podjetji Dom in Stojna in nastala je Industrija transportnih

sredstev in naprav, bolj znana kot ITAS. Že dve leti kasneje je bila dosežena velikoserijska proizvodnja prikolic in polpriklopnikov z nosilnostjo do 26 ton, ITAS pa je začel tudi lastno proizvodnjo osi in koles. Poleg klasičnih prikolic so ponujali rešitve za posebne tovore z nosilnostjo do 60 ton ter zaprte nadgradnje za prevoz razsutih tovorov, kot sta cement ali granulati. Logično nadaljevanje te usmeritve so mešalne



Že od samega začetka se je podjetje Gorica specializiralo tudi za izdelavo cistern.



Že v zgodnji fazi svojega delovanja je podjetje Gorica ponujalo tudi priklopna vozila za prevoz posebnih tovorov z nizkim podom nakladanja (labudica) do 250 ton.

vili tudi pri izenačevanju obremenitev med fiksnimi in krmilnimi osmi z edinstvenimi kombinacijami mehanskih in hidravličnih elementov vzmetenja, kmalu pa so dodali še zračne blazine. Do sredine sedemdesetih let prejšnjega stoletja so program razširili na prikolice in polpriklopnike s kiper nadgradnjo, za prevoz standardnih kontejnerjev, nizke konstrukcije (labudice) za prevoz posebnih tovorov do 200 ton ... Takrat sta se v ZR Nemčiji s podobno bogato ponudbo in samostojno stopnjo proizvodnje lahko pohvalila le dva proizvajalca priklopnih vozil. V sedemdesetih letih prejšnjega stoletja je zmogljivost tovarne dosegla možnost letne proizvodnje do 2500 prikolic in



Sčasoma sta se program in konkurenca med domačimi proizvajalci širila. Tako je Gorica ponudila tudi gradbene nadgradnje, kar je bila sprva domena ITASa.



Poleg podjetja Gorica je v Kočevju nastal še en velik proizvajalec prikolic in nadgradenj – ITAS.

nadgradnje, kar je ITAS uvrstilo med vodilne dobavitelje TAMa. ITAS je izdeloval tudi nadgradnje za vagone ter velike objekte za skladiščenje cementa in proizvodnjo betona, kakršni se upo-



ITAS se je že na začetku usmeril v proizvodnjo zaprtih nadgradenj za prevoz razsutih tovarov.

rabljajo pri najzahtevnejših gradbenih projektih, kot so hidroelektrarne. Že po nekaj letih so izvažali v Italijo, ZR Nemčijo, NDR, ZSSR, Češkoslovaško, Urugvaj, Združeno Arabsko republiko ... Proizvodnja je vse težje zadovolje-



Sčasoma se je proizvodnja prikolic v Goši skoraj izenačila s proizvodnjo vagonov, število delavcev v njeni Tovarni cestnih vozil pa je doseglo štirimestne številke.

vala povpraševanje, zato je združitev s propadlim kočevskim rudnikom v zgodnjih sedemdesetih letih zagotovila dodatnih 370 delavcev. Kmalu zatem so zgradili nove proizvodne obrate, tako da se je do sredine desetletja proizvodnja skoraj potrojila.



Goša je razvila še posebej uspešno sodelovanje s Tatro, na fotografiji pa so tovarne kompozicije na gradbišču v Iraku.



ITAS je v kratkem času dopolnil gradbeno ponudbo z nadgradnjo prekusnikov in betonskih mešalnikov.

Konkurenca iz Srbije

Z razvojem slovenskih tovarn, specializiranih predvsem za proizvodnjo prikolic in nadgradenj, je Goša izgubila vodilni položaj na jugoslovanskem trgu prikolic. To je pravzaprav ena v nizu stranskih dejavnosti velikana iz Smederevske Palanke, ki je v času pomanjkanja naročil na nestabilnem trgu železniških vozil zaposlil tovarniške vire. Zato je bila za Gošo po-



Proizvodni program Goše je močno napredoval po letu 1975, ko se je začelo sodelovanje s Fruehaufom.

membna proizvodnja prikolic in nadgradenj tovornih vozil, vendar njen razvojni potencial na tem področju ni dohajal slovenske konkurence. Zato se je leta 1975 začelo sodelovanje z uglednim proizvajalcem Fruehauf, po katerem je nastal izjemno bogat in sodoben proizvodni program, ki je v osemdesetih letih obsegal več kot 40 modelov prikolic in nadgradenj. Takrat je več kot 1500 delavcev Tovarne cestnih vozil Goša proizvedlo več kot 2000 enot letno. Med nadgradnjami je izstopalo sodelovanje s Tatro, veliko število prikolic pa je bilo izvoženih v Francijo, ZSSR, Češkoslovaško, Madžarsko, Poljsko, Albanijo, Libijo, Egipt, Angolo ...

Zgledu Goše je sledila Tvoronica vago-



ITASova jumbo polprikolica, prilagojena TIR standardom za mednarodne prevoze.

na Kraljevo, ki se je zadržala na bistveno manjših količinah prikolic. Zato je za Gošo naslednji najpomembnejši proizvajalec iz Srbije podjetje Utva iz Pančeva, ki pa je bilo prvotno tovarna letal. Proizvodnja prikolic in nadgradenj se je v Pančevu začela v začetku šestdesetih let, ko so srbske proizvajalce letal po selitvi te dejavnosti v Mostar črtali s seznama vojaške industrije. Kmalu so v program vključili prikolic nosilnosti od 12 do 22 ton in polpriklopnike nosilnosti 14 do 28 ton, na voljo pa so bile s klasičnimi boksi ali v izvedbah za prevoz kontejnerjev. Za druge namene je Utva dobavila priklopno podvozje za kasnejše nadgradnje, nadaljnji razvoj cestnega programa pa se je tu večinoma končal. Čeprav so na tej osnovi do leta



V šestdesetih letih prejšnjega stoletja je Utva iz Pančeva razvila solidno proizvodnjo prikolic, ki je podvojila število delavcev, v naslednjem desetletju pa se je v veliki meri vrnila k razvoju letal.

1965 podvojili število zaposlenih (čez 1.400 delavcev), Utva ni nikoli popolnoma opustila proizvodnje letal. Sredi sedemdesetih let prejšnjega stoletja so jih ponovno vrnil v segment vojaške industrije zaradi aktivnosti pri razvoju vojaških letal Orao in Galeb. Potem je bil cestni program zaposlavljen, saj je proizvodnja prikolic in nadgradenj v Gorici, ITASu in Goši že močno napredovala.

Continental
The Future in Motion



Popeljejo vašo floto dalje. In vaše zmogljivosti prav tako.

Nove pnevmatike Conti Hybrid HS5 in HD5.

Nemški inženiring za veliko število prevoženih kilometrov.

- Visoka kilometraža zahvaljujoč novi formuli zmesi razviti za regionalne operacije.
- Močan oprijem v vseh vremenskih razmerah zaradi izjemno robustnega vzorca tekalne plasti, vključno z novimi 3D matričnimi lamelami polne širine.

Več informacij o pnevmatikah najdete na: www.continental.si ali pri vašem prodajalcu pnevmatik.



Generation 5. Skupaj ustvarjamo razliko.