

DAF predstavil električno gamo tovornjakov

Št. 63 | letnik 9 | OKTOBER 2025



Tranzit

Alternativna pot do ničelnih emisij

Aktualno

S 17 leti za volan tovornjaka



Test

VW Transporter 2,0 TDI furgon



Novice

Iveco praznuje 50 let





Upravljanje vozni parkov. 100 % učinkovitost, 0 % stroškov.

Izkoristite našo celovito rešitev zdaj –
brez dodatnih stroškov. Izberite
DKV Mobility že zdaj.



dkv-mobility.com

YOU DRIVE, WE CARE.



Popeljejo vašo floto dalje. In vaše zmogljivosti prav tako.

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.

Skupaj močnejši.

Maksimalno prihranite z ekskluzivnimi popusti na CVS Mobile telematiko in celovito rešitev za vaša vozila.

Kartica za gorivo & varnost

- Znatni prihranki pri gorivu
- Več kot 13.000 črpalk po vsej Evropi
- Prime Network – skrbno izbrane premium črpalke na strateških lokacijah
- Brezplačne varnostne funkcije – Card Lock & Fuel Guard za zaščito pred zlorabami goriva

Cestninske storitve

- EVA OBU – EETS certificirana, pokrivamo 23 držav
- BG & CH cestnini se pridružujeta EETS junija 2025
- Odloženo plačilo cestnin – plačajte le za prevožene kilometre
- Ena faktura za vse cestnine v Evropi – enostavno upravljanje stroškov

Telematika

- Spremljanje vozil v realnem času – nadzor nad lokacijo, potmi in načinom vožnje
- Ekskluzivni popusti na CVS Mobile telematiko – napredna telematika in analitika za učinkovitejše upravljanje voznega parka
- Več kot 300.000 vozil v našem sistemu upravljanja

Vračilo davkov

- Vračilo do 15 % davka iz tujine in trošarin z avtomatiziranim postopkom vračila

Trajnostna mobilnost

- Znižajte emisije CO₂ in stroške s HVO, bioLNG in eMobilnostnimi rešitvami

Skenirajte QR kodo za več informacij

+386 1 777 95 89

prodaja@eurowag.com

Go far. / eurowag.com



Od Kopra do Ljubljane dve uri in pol

Verjetno ste tudi vi letošnje poletje kdaj padli v kakšno kolono, predvsem na primorski in/ali na štajerski avtocesti. Na primorskem kraku v normalnem prometu prevoziš 110 kilometrov dolgo pot iz Ljubljane do Kopra v manj kot uri, letos poleti je bila ta pot vsak dan daljša od ure in pol, razvlekla se je celo na več kot dve uri. In zakaj? Na to ne znajo odgovoriti niti najbolj odgovorni na DARSU, ali Ministrstvu za infrastrukturo. Naša ministrica »ravna« ovinke na železnici, ki nikoli ne bo konkurenčna cestnemu prometu, o kakšnem tretjem pasu na odseku med Brezovico in Vrhniko pa komaj šepetamo.

Kje je zaspala naša država in z njo tudi DARS? Naše ceste so še vedno enako široke kot pred 20 leti, ne glede na to, da imamo sedaj že lastnega prometa veliko več. V Sloveniji je registriranih 1,7 milijona vozil, od tega 1,2 milijona osebnih. Vsi vemo, da je Slovenija tranzitna država za tovarni promet in mnoge turiste (Avstrija–Hrvaška, Italija–Madžarska).

In kdo je kriv za zastoje? Težko je s prstom pokazati na določeno osebo, a dejstvo je, da gradbena dela niso dovolj koordinirana, da ni učinkovitih alternativnih poti, ob tem pa tudi javni promet ni privlačen. Največji delež krivde seveda nosi vlada oziroma krovno ministrstvo, takoj za njo pa je DARS, ki zelo monopolistično odreja, kdaj se bodo izvajala obnovitvena dela in kje! Če se tako radi zgledujemo po tujih praksah, zakaj potem v največjih konicah ne odpremo odstavnega pasu in nanj preusmerimo tovornjake, kot to naredijo v Nemčiji?

Moramo pa biti tudi malo samokritični in si naliti čistega vina, saj je naša vozniška kultura zelo slaba. Nihče se ne bi vozil po voznem pasu, vsi bi prehitevali, in to s hitrostjo 95 km/h. Nenadno zaviranje pa privede do fantomskih zastojev, ko stojimo v koloni, čeprav se spredaj ni zgodilo nič! Ko se poletje posavlja pa se umirajo tudi zastoji – do naslednjici.

Jesen je tu, šola se je začela, mi pa smo vam pripravili nekaj zanimivega branja za čas, ko se zjutraj pojavljajo goste meglice.



Borut Štajnahr



6



16



24



46

Revija **Tranzit**

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

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

Oblikovanje in prelom: Mitja Pogorevc, Spotnet d.o.o.

Lektura: Perfectio

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.

KAZALO

IVECO TATA

Nastal je nov globalni velikan 6

AKTUALNO

S 17 leti za volan tovornjaka 8

Ste skladni z zakonom? 10

NOVICE 12

PREDSTAVLJAMO: ELEKTRIČNA GAMA TOVORNJAKOV DAF

Od variomata do električnega tovornjaka 16

eTRANZIT: TEHNIKA PLIN

Alternativna pot do nič emisij 22

NA CESTI:

VW TRANSPORTER 2,0 TDI FURGON

Močne korenine in bogata tradicija 24

NA CESTI: PREVARE

Prevare v prevozništvu 38

PREDSTAVLJAMO STAS TRAILER

Rešitve po meri za kmetijstvo, odpadke in razsuti material 46

TEHNIKA: MENJALNIK CVT

Kaj je CVT in kako deluje 32

PREDSTAVLJAMO NADGRADNJE TTN

Celovite rešitve za kamionske nadgradnje 34

SHELL: ZANESLJIV PARTNER NA POTI

Za voznike, prevoznike in upravljalce voznih parkov 35

GOODYEAR: NOVA GENERACIJA TOVORNIH PNEVMATIK

Za večji doseg in nižje stroške 36

POGOVOR Z DIREKTORICO MAN TRUCK & BUS SLOVENIJA EVELYN KASSEL

Iz Koreje v Slovenijo 38

NA CESTI:

MAZDA CX-80 40

VW TAYRON 2,0 TDI 4MOTION 41

IZZA OVINKA: TUHINJSKA DOLINA

Naravna kulisa za zdravje in doživetja 42

ZGODOVINA

Zakaj v Ameriki ni več tovornjakov brez nosu 44



Nastal je nov globalni velikan

Skupina Iveco je bila prodana podjetju Tata Motors za 3,8 milijarde evrov, s čimer bo Tata Motors postal še bolj vpliven igralec v sektorju gospodarskih vozil. Cilj prevzema je ustvariti novega globalnega velikana gospodarskih vozil s strateško prisotnostjo v Evropi, Indiji in Ameriki.





2 Perjanica ponudbe Iveco: S-Way.

S skupnimi močmi bosta Tata Motors in Iveco razširila svojo ponudbo v sektorju lahkih, srednje velikih in težkih tovornjakov z dopolnilno industrijsko in geografsko pokritostjo, a brez prekrivanja.

Kljub prehodu na Tata Motors bo Iveco ohranil svojo identiteto, svoje blagovne znamke in sedež v Torinu. Tata Motors se je zavezal, da ne bo zaprl tovarn ali zmanjšal števila zaposlenih v podjetju Iveco, s čimer bo zagotovil kontinuiteto zaposlovanja in industrijskega razvoja na tem območju. Poleg tega bo novo lastništvo podprlo strategijo podjetja Iveco v sektorju trajnostnih gospodarskih vozil, spodbujalo inovacije in razvoj pogonskega sklopa z nizkimi ali ničelnimi emisijami prek FPT Industrial.

Predsednik Tata Motors Natarajan Chandrasekaran je prevzem Iveca označil za logičen korak za globalno tekmovanje z dvema močnima trgoma: Indijo in Evropo. Predsednica Iveca Suzanne Heywood pa je tudi poudarila, da sporazum predstavlja skupno vizijo trajnostne mobilnosti.

S prevzemom Iveca s strani Tata Motors se je zgodila industrijska realnost, ki lahko na novo opredeli svetovne standarde gospodarskih vozil.



3 Perjanica ponudbe Tata: Prima.

1 Iveco in Tata gama gospodarskih vozil.

S 17 leti za volan tovornjaka

Pogajalci Evropskega parlamenta in Sveta EU so se dogovorili o novih pravilih za **vozniška dovoljenja, vključno z uvedbo mobilnega dovoljenja, poskusnim obdobjem za nove voznike in sistemom vožnje s spremstvom. Cilj sporazuma je izboljšati varnost v cestnem prometu v Evropi, kjer vsako leto umre skoraj 20.000 ljudi.**

Kako delujejo sistemi za pomoč voznikom

Poslancem Evropskega parlamenta je uspelo vključiti nove zahteve, da bi bili vozniki boljše pripravljeni na dejanske prometne razmere in bi se zavedali tveganj za pešce, otroke, kolesarje in druge ranljive udeležence v prometu.

Za pridobitev vozniskega dovoljenja se bodo morali vozniki naučiti:

- tveganja motenj in posledice uporabe telefona med vožnjo,
- nevarnosti mrtvih kotov,
- kako delujejo sistemi za pomoč vozniku,
- varnega odpiranja vrat,
- vožnje po snegu in spolzkih površinah.

Digitalno vozniško dovoljenje

V skladu z novimi pravili bo digitalno vozniško dovoljenje, dostopno prek pametnega telefona in digitalne denarnice, postalo glavna oblika v Evropski uniji. Države članice bodo imele pet let in pol od začetka veljavnosti novih pravil, da to spremembo uvedejo. Vendar so poslanci Evropskega parlamenta zagotovili pravico voznikom, da še vedno zahtevajo fizično vozniško dovoljenje.

Dvoletno poskusno obdobje za nove voznike

Pravila EU prvič uvajajo poskusno obdobje najmanj dveh let za nove voznike.

V tem obdobju bodo za nove voznike veljala strožja pravila in kazni, zlasti za:

- vožnjo pod vplivom alkohola,
- neuporabo varnostnega pasu,
- nepravilno uporabo varnostnih pasov pri otrocih,
- uporabo mobilnega telefona.



1 Pred izdajo prvega vozniskega dovoljenja bo moral voznik opraviti zdravniški pregled, vključno s pregledom oči in kardiovaskularnim pregledom.

Poslanci Evropskega parlamenta so zagotovili, da besedilo direktive spodbuja države EU k uvedbi politike ničelne tolerance do alkohola in drog v prometu.

Znižanje starostne meje za profesionalne voznike in vožnja v spremstvu

Da bi zmanjšali pomanjkanje profesionalnih voznikov, se bo najnižja starost za pridobitev vozniskega dovoljenja za tovornjak znižala z 21 na 18 let, za avtobus pa s 24 na 21 let, če ima kandidat potrdilo o strokovni usposobljenosti.

Države EU lahko 17-letnikom dovolijo vožnjo tovornjakov ali kombijev na svojem ozemlju, vendar le v spremstvu izkušenega voznika. Ta sistem bo razširjen tudi na voznike osebnih avtomobilov po vsej EU.



2 Revidirana pravila o voznških dovoljenjih so del svežnja o varnosti v cestnem prometu, ki ga je Evropska komisija predstavila marca 2023.



3 Države EU lahko 17-letnikom dovolijo vožnjo tovornjakov ali kombijev na svojem ozemlju, vendar le v spremstvu izkušenega voznika.

Veljavnost dovoljenj in zdravstveni pregledi

- Vozniška dovoljenja za osebna vozila in motorna kolesa bodo veljavna 15 let.
- Države EU lahko skrajšajo obdobje na 10 let, če se dovoljenje uporablja tudi kot osebna izkaznica.
- Dovoljenja za tovornjake in avtobuse bo treba podaljševati vsakih 5 let.
- Države članice lahko skrajšajo veljavnost dovoljenj za voznike, starejše od 65 let.

Pred izdajo prvega voznškega dovoljenja bo moral voznik opraviti zdravniški pregled, vključno s pregledom oči in kardiovaskularnim pregledom.

Pri avtomobilih in motornih kolesih se lahko države EU odločijo, da bodo pri podaljšanju dovoljenja zdravniški pregled nadomestile z obrazci za samoocenjevanje ali drugimi alternativnimi metodami. Na pobudo poslancev Evropskega parlamenta bodo nacionalni organi spodbujeni k ozaveščanju o minimalnih standardih telesne in duševne sposobnosti za vožnjo.

Kateri so naslednji koraki?

Revidirana pravila o voznških dovoljenjih so del svežnja o varnosti v cestnem prometu, ki ga je Evropska komisija predstavila marca 2023. Cilj je povečati varnost vseh udeležencev v prometu in do leta 2050 doseči nič smrtnih žrtev na cestah EU – »Vizija nič«.

NADGRADNJE PO MERI

Poslušamo, svetujemo in izdelamo po meri.



KIPERSKE NADGRADNJE

PALETNI ZABOJI

TERMO ZABOJI

KOTLI ZA LITI ASFALT

SPECIALNE NADGRADNJE



TTN Nadgradnje d.o.o.
Podskrajnik 17
1380 Cerknica

☎ 01 70 97 810

✉ info@ttn.si

🌐 www.ttn.si

Ste skladni z zakonom?

Od 19. avgusta 2025 morajo biti vsa vozila nad 3,5 tone, registrirana po prvem juniju leta 2019 in uporabljena v mednarodnem prevozu, opremljena s pametnim tahografom 2.0 (G2V2). Nova pravila so takoj vplivala na trg, saj se špediterji po vsej Evropi soočajo z motnjami v prometu in zmanjšano razpoložljivo zmogljivostjo.



Predpisi so začeli veljati ravno v času, ko se je bližala jesenska prometna konica. Povpraševanje po prevozi narašča, vendar delež vozil, ki izpolnjujejo zahteve, temu ne sledi. Mnogi prevozniki so nadgradnje tahografov preložili na zadnji trenutek, kar je povzročilo dolge čakalne vrste v delavnicah in daljše čakalne dobe za namestitve.

Stroge kazni po vsej Evropi

Pravila še zdaleč niso formalnost. Države članice EU so uvedle stroge globe za neizpolnjevanje zahteve glede pametnih tahografov druge generacije:

- Francija – globe do 30.000 EUR in morebiten zaseg vozila, dokler naprava ni nameščena.
- Španija – globe od 2.000 EUR.
- Irska – do 5.000 EUR in do šest mesecev zapora.
- Nemčija – fiksna kazen 1.500 EUR.
- Poljska – upravne globe do 12.000 PLN in zaseg vozila do sedem dni.
- Italija – globe od 866 EUR do 3.464 EUR.

Sporočilo je jasno: tovarnjaki brez naprav G2V2 ne morejo zakonito prečkati meja EU. Rok (18. avgust) je že potekel, zaradi česar na tisoče vozil po vsej Evropi ne more prevažati na mednarodnih progah. Čeprav sankcije uradno ciljajo na prevoznike, posledice čutijo špediterji in pošiljatelji v obliki neizkoriščenih terminov, zamujenih dostav in nezadovoljnih strank.

Na obzorju so že novi predpisi

Avгustovska zahteva pa je šele začetek. Leta 2026 bodo pravila pričela veljati tudi za manjša vozila med 2,5 in 3,5 tone, ki se uporabljajo v mednarodnem prevozu. Posodablja se tudi voziške kartice, v prihodnjih letih pa se pričakujejo nadaljnji ukrepi digitalizacije.

DO 55-odstotil*
POPUST
na izbranih
originalnih rezervnih delih MAN



DO 55 % POPUSTA* ZA 100- odstotni ORIGINAL.

Znižuje vaše stroške – s trajno znižanimi cenami izbranih originalnih rezervnih delov MAN.

Nezgode se vedno pripetijo ob najbolj neprimernem času. Če se zgodijo, znatno zmanjšamo pritisk, pod katerim ste se znašli, saj smo trajno znižali cene tistih originalnih rezervnih delov MAN, ki jih je potrebno najbolj pogosto zamenjati pri prometnih nezgodah. In še več, poleg delov, ki se ponavadi poškodujejo pri trkih, so dolgoročno in znatno znižane tudi cene drugih komponent, ki so potrebne pri vzdrževanju in popravilih. S tem ostanejo stroški vaše servisne delavnice obvladljivi – brez kompromisov pri dokazani MAN-ovi kakovosti.

Izkoristite prednost do 55-odstotnih popustov* na izbrane originalne rezervne dele MAN:

- Stranski deli odbijača
- Podboji vrat
- Nosilci stopnic
- Stopnice
- Maske hladilnika
- Blatniki
- Vetrobranska stekla
- Prednja ogledala
- Stranska ogledala
- Ohišja ogledal
- Žarometi
- Leče žarometov
- Zadnje luči LED
- Signalne luči



*Do 55% od cene originalnega dela MAN. Več informacij o celotni ponudbi in o delovni sili v vaši delavnici MAN.

Na trgu je že 45 električnih modelov

45 – vsaj toliko modelov električnih tovornjakov je danes mogoče najti v evropski prodaji. To so distribucijska vozila, komunalna vozila in celo različice s karoserijami za dolge razdalje. Na ta način evropski proizvajalci tovornjakov dokazujejo, da zahteve EU jemljejo resno in jih želijo čim bolj izpolnjevati. Uradne zahteve EU predvidevajo, da morajo biti do leta 2030 emisije CO₂ iz vseh na novo prodanih tovornjakov vsaj 45 odstotkov nižje kot pred desetletjem. V praksi to pomeni, da bo morala biti skoraj polovica novih tovornjakov brez emisij. Če proizvajalci ne bodo izpolnili te zahteve, se bodo soočili z ogromnimi kaznimi, ki lahko presegajo celo več milijard evrov. Medtem pa je po statističnih podatkih iz prve polovice leta 2025 trenutni delež električarjev v evropski prodaji le 3,6 odstotka. Z drugimi besedami, samo 1 od 28 tovornjakov je električen.



Omejena serija Iveco S-Way

Iveco letos praznuje 50. obletnico. Obletnica spominja na dogodke iz leta 1975, ko so blagovne znamke Magirus-Deutz, Unic in OM ter tovornaški oddelek Fiata in LANCIE oblikovali popolnoma novega igralca na trgu – Iveco. V čast tej obletnici se bodo na ceste zapeljale posebne serije z datumi »1975–2025« na karoseriji. Tudi pri Benussiju so že trije primerki S-Way 580 z izredno bogato opremo in posebno barvno kombinacijo. V serijsko opremo spada polno zračno vzmetenje, ogrevan in prezračevan sedež, mikrovalovna pečica, aparat za kavo in TV.

Zanesljiv partner za pnevmatike in vulkanizerske storitve



KUMHO
TIRE



KXD10
pogon



KMA12
on/off vodilna + prikolica

EVERGREEN
drive to the future



EDR51
pogon



ETR31
prikolica

MIRAGE
TIRES



MG768
on/off pogon



MG638
pogon

Možne so napake v tekstu. Fotografije so simbolične.



PRIGO, d.o.o., Brezovica
E | trgovina@prigo.si
www.prigo.si

Servisni center Brdo
Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana
T | +386 (0)1 365 82 22

Servisni center Hoče
Miklavška cesta 53D, 2311 Hoče
T | +386 (0)2 606 07 40

130 let star Daimlerjev tovornjak gre v obnovo

Prvi tovornjak je bil predstavljen leta 1896. Izdelal ga je Gottlieb Daimler na osnovi predelanega tovornega voza na konjsko vprego, ki pa ni imel konjske vprege, čeprav je videz nakazoval tudi na to.

Namesto konj je imelo vozilo zadaj nameščen dvovaljni motor s prostornino 1,06 litra, ki je imel moč štirih konjev – toliko, kolikor jih je tudi vleklo konjsko vprego. Motor je bil preko zobnikov in jermena povezan z zadnjo osjo, ki je bila dodatno vzmetena s spiralnimi vzmetmi, medtem ko sta bili na prvi osi nameščeni listnati vzmeti. Namesto volana je voznik, ki je sedel povsem spredaj, vozilo upravljal s pomočjo vzvoda in posebne osi, ki je bila s kolesi povezana z verigo.

Ob bližajoči se 130 obletnici bo eksponat, ki je razstavljen v Leinfelden-Echterdingenu v avli Daimlerjevega tovornjaškega kampusa, v celoti obnovljen in restavriran ter pripravljen tudi za vožnjo. Prenova bo izvedena na šoli Philipp-Matthäus-Hahn-Schule v Nürtingenu v okviru usposabljanja avtomehanikov.



DKV FMS – nova rešitev DKV Mobility za upravljalce voznih parkov

Upravljanje voznih parkov je lahko zahtevno, zamudno in drago, še posebej z Excelovimi tabelami, ročnim vnašanjem podatkov in veliko papirne dokumentacije. DKV Mobility zato svojim strankam brezplačno ponuja DKV Fleet Management Software (DKV FMS), ki v portalu DKV Cockpit združuje vse ključne funkcije: centralno upravljanje vozil in voznikov, njihovo integracijo v DKV Analytics, pregled dokumentov in pogodb, servisnih rokov in stroškov. Samodejni opomniki zmanjšajo tveganja, jasna poročila omogočajo boljše odločitve, digitalna integracija pa prinaša preglednost, nižje stroške in večjo produktivnost. DKV FMS – preprosta pot do učinkovitega upravljanja voznih parkov.



100% brez emisij.



Popolnoma električni hladilnik S.KOe COOL

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

Več informacij na
schmitz.cargobull.com/emissionsfrei

Iveco proslavil 50 let tudi v Sloveniji

Dne 12. 9. 2025 je podjetje Benussi d.o.o., pooblaščen uvoznik in serviser tovornih vozil IVECO in PIAGGIO, ob 50. jubileju proizvajalca vozil IVECO, organiziralo srečanje s poslovnimi partnerji. V čudovitem ambientu restavracije Valmarin na Škofijah je goste pozdravil in nagovoril lastnik podjetja Benussi d.o.o., gospod Silvano Benussi. Na dogodku se je zbralo veliko število partnerjev, ki so ob živi glasbi Natalije Verboten prijetno kramljali in se zabavali.

Praznovanje je dokaz, da je IVECO uveljavljena blagovna znamka na slovenskem tržišču in s svojimi vozili navdušuje oz. prispeva k uspešnemu poslovanju marsikaterega transportnega podjetja. 50 let vozil IVECO ni le pogled nazaj, ampak tudi motivacija za prihodnost, kjer se bodo še naprej ustvarjale rešitve, ki bodo sledile potrebam trga in presegle pričakovanja uporabnikov.



Četrto stoletje za Volvo Slovenija

Na gala dogodku je podjetje Volvo d.o.o. obeležilo četrto stoletje prodaje in servisiranja Volvo tovornjakov v Sloveniji. Dogodka se je udeležilo veliko število povabljenih, delavci podjetja, prevozniki in tudi novinarji. Dogodek je na humoren način povezoval Peter Poles, za zabavo pa je poskrbela vedno energična Nuša Derenda. Ob dobri jedi in pijači smo se prisotni posladkali tudi z veliko torto. Prisotne je nagovoril direktor Dušan Mavrič in se jim zahvalil za pripadnost znamki in za pomoč pri razvoju podjetja skozi vsa ta leta.



SERVISNI PAKETI S FIKSNO CENO

Naše fiksne cene znižujejo vaše vzdrževalne stroške in zagotavljajo kakovost Mercedes-Benz.



**ZAMENJAVA JERMENOV
IN NAPENJALNIKOV***



Že od
349 € + DDV

**ZAMENJAVA
ALTERNATORJA***



Že od
749 € + DDV

+ DARILO
metlice brisalcev

**ZAMENJAVA
ZAGANJAČA***



Že od
639 € + DDV

+ DARILO
metlice brisalcev

*Paketi vključujejo originalne nadomestne dele Mercedes-Benz in storitev. Paketi vključujejo vračljive nadomestne dele, ki so del izračuna akcijske ponudbe. Podrobnosti za vaše tovorno vozilo Mercedes-Benz preverite na servisu gospodarskih vozil Autocommerce d.o.o.. Pridružujemo si pravico do morebitnih vsebinskih napak. Slike so simbolične. Akcijska ponudba velja do 31. 12. 2025.

Autocommerce – servis, ki mu lahko zaupate!



Na voljo samo v pooblaščenem servisu gospodarskih vozil Mercedes-Benz
»Autocommerce« s specialistično strojno in ličarsko delavnico.

Naročilo na servis

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



autocommerce
Član skupine Emil Frey

Autocommerce, d.o.o., pooblaščen servis za gospodarska vozila Mercedes-Benz
Baragova 12, 1000 Ljubljana, T: 01 588 3600, E: sprejem.sgv@autocommerce.si



Od variomata do električnega tovornjaka

Nizozemski proizvajalec tovornjakov DAF se je proslavil tudi v izdelovanju osebnih avtomobilov, kjer je znan kot pionir v izdelavi in vgradnji samodejnih menjalnikov brez prestav (variomat) na svojih avtomobilih. Avtomobilov že dolgo ne izdeluje več, elektrifikacija tovornjakov pa zopet omogoča popolno avtomatizacijo brez uporabe sklopke na tovornjaki.

Za dosledno doseganje ciljev programa Vecto za prvo fazo, ki narekujejo –15 % emisij CO₂, je DAF Trucks razvil celotno gamo električnih vozil. Po zaključku prve faze elektrifikacije, ki jo je izvedel skupaj s svojim rojakom in sosedom VDL leta 2018, ko so predstavili električni model LF, so sedaj za serijsko proizvodnjo pripravljene modeli XB, XD in XF.

Električni DAFi že na cestah po Evropi

Standardi CO₂ za tovornjake in avtobuse določajo 15-odstotno zmanjšanje povprečnih emisij za vozila, proizvedena letos, glede na vozila z letnico 2019. DAF je proizvajalec tovornjakov, ki bo te smernice z lahkoto ujel, saj je pravkar predstavil celotno gamo električnih tovornjakov.

V zadnjih mesecih je nekaj električnih DAFov že našlo pot do različnih prevoznih podjetij. Vendar so bili to predprodukcijski modeli, ki so bili namenjeni predvsem obsežnemu testiranju, pri katerem so sodelovale tudi stranke. Zdaj pa je vse pripravljeno in DAF je svojo električno gamo tudi uradno predstavil novinarjem.

Preizkusili smo lahko različne električne konfiguracije, od komunalnega vozila za pobiranje smeti, prekucnika, solo tovornjaka s hladilno nadgradnjo pa vse do vlačilca s tandem prikolico in polprikolico.

DAF se v prvi vrsti ne osredotoča na dolge mednarodne prevoze, čeprav ima največji XF s petimi paketi baterij doseg tudi več kot 500 kilometrov, temveč poudarja, da so nekoliko manjši

modeli trenutno bolj prikladni za medmestno dostavo in distribucijo.

Kupci tako lahko izbirajo med različnimi zmogljivostmi in sestavi baterij ter njihovo postavitvijo na šasiji.

Predstavitve električnih modelov je bila pričakovana že dolgo. DAF je eden zadnjih proizvajalcev, ki je začel serijsko proizvodnjo. Po navedbah blagovne znamke so želeli biti prepričani, da bo njihov izdelek med najboljšimi na cesti. Zlasti veliko pozornosti so namenili razvoju menjalnika in rezultat ni izostal. Vgrajen je v ohišje elektromotorja in ima tri prestave. Prestavlja povsem neopazno, kar zagotavlja dodatno udobje v kabini.

Dva elektromotorja za XB

Ob različno velikih kabinah in njihovi raznovrstni namembnosti sta v model XB vgrajena dva motorja. DAF XB, ki je na voljo v različicah s skupno maso 12, 16 in 19 ton, poganja enota Paccar EX-M1 ali EX-M2. Gre za rotacijski motor proizvajalca Dana TM4, že dobro znan iz avtobusnega prometa. Motor je zelo kompakten, pogon pa se izvaja brez uporabe menjalnika.

Različica M1 razvije 120 kW moči, medtem ko M2 zagotavlja 190 kW. Motor se napaja iz različnih baterijskih sklopov. Če imamo en baterijski sklop, je ta lahko nameščen na levi ali desni strani šasije in ima kapaciteto 141 kWh. Na vozilu z medosno razdaljo 3500 mm pa sta lahko nameščena dva baterijska sklopa s kapaciteto 282 kWh, kar omogoča električni doseg do 350 kilometrov. Kot vsi električni motorji tudi ta ponuja takojšen po-





1 Uspeh vozil na baterijski pogon je odvisen tako od finančnih spodbud države kot od uvedbe polnilnih postaj.

2 Na en tovornjak je možno namestiti do 5 baterijskih sklopov, ki poganjajo v eno ohišje vgrajena dva koncentrična elektromotorja, dvojni pretvornik in 3-stopenjski menjalnik.



poln navor, s čimer se izognemo sunkom in drugim vibracijam. Vožnja je gladka in popolnoma tiha. Za razliko od njegovih večjih bratov XD in XF Electric, so na XB Electric še vedno nameščena klasična ogledala. Po drugi strani pa ima tovornjak postavljeno dodatno okno v spodnji del sovoznikovih vrat, kar omogoča veliko boljši pogled na druge udeležence v prometu. To je priročno in varno.

Dva motorja tudi v XD in XF

Za pogon modelov XD in XF Electric se prav tako uporabljata dva motorja, in sicer Paccar EX-D1 in D2. Pravzaprav gre za stroj, ki temelji na že znanem ZF CeTrax Dual. V ohišju ima vgrajena dva koncentrična elektromotorja, dvojni pretvornik in 3-stopenjski menjalnik. Menjavanje prestav se ne čuti, pri delni obremenitvi





3 Stikala, kakor tudi armaturna plošča in plošča z merilniki so enaki kot pri dizelskih tovornjaki, le da imamo tu namesto merilnika vrtljajev procentualni merilnik trenutne obremenitve ter prikaz preostanka elektrike v baterijah in doseg vozila.

pa je mogoče uporabiti samo enega od dveh elektromotorjev, kar znatno pripomore k nižji porabi energije. Ob potrebi po večji moči pritisnemo stopalko pospeševalnika in povsem neopazno se v pogon vklopi tudi drugi motor. Različica motorja EX-D1 lahko razvija 170, 220 in 270 kW, medtem ko različica EX-D2 ponuja 270, 310 in 350 kW moči, kar s petimi baterijskimi paketi omogoča električni doseg več kot 500 kilometrov.

Litij-železo-fosfatne baterije LFP

Za podobnosti med vsemi temi modeli je uporabljena litij-železo-fosfatna (LFP) baterija. Te baterije ne vsebujejo kobalta in niklja, so toplotno stabilne in jih je mogoče polniti do 100 %, ne da bi pri tem izgubljali pri življenjski dobi. Baterije dobavlja kitajski velikan CATL in so tekočinsko hlajene. DAF samozavestno napoveduje kapaciteto baterije več kot 80 % vsaj 8 let in/ali 4000 ciklov hitrega polnjenja.

Na en tovornjak je možno namestiti do 5 baterijskih sklopov. En sklop razvija 105 kWh moči, kar pomeni, da ima lahko tovornjak na zalogi tudi do 525 kWh elektrike.

Tisti, ki jim ni treba vsak dan prevoziti 500 kilometrov brez emisij, lahko uporabljajo kakšen baterijski sklop manj in tako prilagajajo doseg, težo in koristen obremenitev. V praksi nam to v kombinaciji z dobro načrtovanim polnjenjem omogoča tudi do 1000 kilometrov na dan, ki jih je mogoče prevoziti povsem na elektriko.

DAF Trucks je poskrbel tudi za varnost, zato ima vsak baterijski sklop svojo relejno omarico, za reševalne in gasilske službe pa so na voljo različni odklopniki, ki so dostopni s strani ali od spredaj. Poleg tega se v primeru čelnega trčenja baterijski sklop samodejno izklopi in je povezan s pasivnim varnostnim sistemom DAF ProCaDis, pri katerem se v primeru trka celotna kabina pomakne nazaj.

Varnost in udobje sta zapisana v DNK

Modeli XD in XF nove generacije, tudi v dizelskih različicah, postavljajo standarde za preglednost, ergonomijo in udobje voznika. Električni modeli to le še nadgrajujejo: velika vetrobranska



7 Po napovedih EU naj bi bilo leta 2030 v Evropi na cestah že 400.000 električnih tovornjakov (!?), ki bodo na leto porabili 42 tWh (teravatnih ur!) električne energije. Za zagotovitev te elektrike bi potrebovali 11 novih jedrskih elektrarn.

stekla, nizki okvirji oken, CitySide in Turn Assist ter digitalna vzvratna ogledala. V notranjosti voznika pričakajo ergonomski instrumenti in volan, digitalni zasloni, udobni sedeži in postelja, dolga do 220 centimetrov. Vožnja je poenostavljena z vožnjo z enim pedalom: pospeševanje in zaviranje z istim pedalom je dopolnjeno z nastavljenimi stopnjami rekuperacije.

Vožnja z novimi električnimi tovornjaki je zelo tiha. To je zasluga odlične aerodinamike kabine. Zaobljene linije, optimiziran sprednji del, stranske oplate in optimizirano podvozje znatno zmanjšajo zračni upor. DAF je zunanja ogledala zamenjal s sistemom kamer, kar še dodatno prihrani energijo in izboljša vidljivost in preglednost za vozilom in ob boku vozila.





4 5 6 Z modeli Electric XF, XD in XB DAF pokriva celotno potrebo po mestni, medkrajevni in mednarodni dostavi. Elektromobilnost v segmentu težkih tovornjakov ni več le stranska zadeva, temveč resen standard.

8 DAF ne dobavlja le vozil, temveč celoten ekosistem: usposabljanje voznikov, polnilno infrastrukturo, rešitve za shranjevanje energije in digitalno platformo PACCAR Connect za upravljanje voznega parka.



9 Pod kabino je elektromotor z različnimi stopnjami moči. Motor ne oddaja nobenih vibracij in zvoka in je preko kardana povezan z zadnjo pogonsko osjo.



Polnilni sistemi

DAF Trucks svojim strankam nudi podporo po najboljših močeh. Če upoštevamo, da lahko XF Electric s petimi baterijami prevozi do 1.000 kilometrov na dan z enim vmesnim polnjenjem, je za to potrebna ustrezna infrastruktura. Paccar Power Solutions ponuja široko paleto polnilnih postaj za domačo uporabo z močjo od 20 do 400 kW. Na tovarnjaku so možne tri različice polnjenja: 150-kW polnjenje z enosmernim tokom je standard za modele XD in XF. Na ultra hitrih polnilnicah je možno XD in XF polniti tudi z močjo 325 kW. V primeru izmeničnega toka pa je moč polnjenja omejena na 22 kW. Za polnjenje se uporablja standardni priključek CCS Combo2. Zmogljivost baterij vpliva na potrebe, saj en baterijski sklop tehta 850 kg, s čimer XF in njegovih pet opcijskih paketov baterij na tehnični pokaže 11,5 tone. Za zdaj v katalogu ni modela XG Electric.



10 DAF upošteva praktičnost in integracijo: baterijske sklope je mogoče spremenljivo namestiti na šasijo. Električni odvzem moči (do 90 kW) omogoča delovanje hladilnih enot ali komunalne opreme. Za vozila za odvoz odpadkov je na voljo poseben paket »Bolt & Play«, ki optimalno integrira karoserijo iz tovarne.



Nova generacija DAF električnih vozil



Gonilna sila vašega uspeha

Vozilo DAF XF nove generacije je mogoče opremiti s popolnoma električnim pogonskim sklopom PACCAR, ki vam omogoča izpolnjevanje novih predpisov in prispevanje k bolj čistemu okolju. Električni pogonski sklopi PACCAR so bili v celoti preizkušeni in so sestavljeni iz učinkovitih in zanesljivih električnih motorjev v kombinaciji z izbiro zmogljivih baterijskih sklopov za konfiguracijo po meri. DAF XF Electric uvršča med najboljše možne rešitve za distribucijo z ničelnimi emisijami in poklicno uporabo.

Vožnja z ničelnimi emisijami

CORDIA

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

DAF



Alternativna pot do nič emisij

Se bo vodik izkazal za najboljšo izbiro pri prevozi na dolge razdalje in bo prehitel čisto električno energijo?

Uporaba vodika in gorivnih celic v težkih tovornjaki je ena izmed ključnih tehnologij za razogljčenje cestnega tovornega prometa, kjer so električne baterije pogosto manj primerne zaradi velike mase, omejenega dosega in dolgega časa polnjenja.

Ker proizvajalci tovornjakov proizvajajo vse širšo in večjo paleto baterijsko-električnih težkih tovornih vozil za razogljčenje cestnega prometa, je tudi razvoj vozil s pogonom na vodikove gorivne celice vse bolj v vzponu in razvoju. Razvoj novih tehnologij in inovacij je pripeljal tudi vodik do trenutka, ko je postal uporaben v različnih aplikacijah, zlasti pri prevozu težkih tovornjakov, v gradbeništvu, prevozu cistern in lesa. Vodik že sedaj lahko ponudi alternativo električnim tovornjakom na baterije predvsem na območjih brez zadostne polnilne infrastrukture ali na trgih, kjer je že na voljo dovolj vodika.



1 Vodik bo verjetno dopolnjeval baterijsko-električne tovornjake.

Zakaj vodik v težkih tovornjaki?

Predvsem zaradi dolgega dosega tudi do 1000 kilometrov z enim polnjenjem, samo polnjenje traja 10 do 20 minut. V primerjavi z baterijami je vodik energijsko gostejši, predvsem pa veliko, veliko lažji, zato tovornjak lahko prevaža več tovora. Gorivne celice kot stranski produkt proizvajajo samo vodo in toploto. Uporabo vodika je možno hitro vključiti v obstoječe logistične operacije, ob tem pa je možno uporabiti obstoječe transportne koridorje z namensko vodikovo infrastrukturo.

Testiranja po celi Evropi

V Veliki Britaniji so že zaključili 12-mesečni obsežni test s tovornjaki, ki jih poganja vodik. Pogonski sklopi, ki kot glavni pogon uporabljajo gorivne celice, ki jih podpira majhna 16-kWh baterija s 400-kW zmogljivostjo polnjenja/praznjenja, in pretvornik DC-DC. Par vzporedno delujočih gorivnih celic Intelligent Energy DRIVE HD100 zagotavlja 200 kW (272 KM) primarne pogonske moči.

Tudi Daimler Truck že testira tovornjake z uporabo tekočega vodika za stranke v Nemčiji skupaj s podjetji INEOS Inovyn, Amazon, Air Products, Holcim in Wiedmann & Winz. Vozilo Mercedes-Benz Actros GenH2 ima domet več kot 900 kilometrov in je sposobno prevažati enako koristno obremenitev kot običajna, dizelsko gnana vozila.

INEOS prepelje skoraj tri milijone ton materiala na leto in bo v 12-mesečnem preizkusnem obdobju opravil približno 250 dostav strankam na območju Rheinberga in s tem preizkusil tehnologijo gorivnih celic v resničnem delovanju. Ambicija INEOSa je, da prihodnje leto razširi dobave tudi v Belgijo in na Nizozemsko.





2 Tovornjaki na vodik so trenutno precej dražji od dizelskih, ob tem pa je trenutno tudi majhno število polnilnic, a že dohitevajo in prehitujejo število električnih polnilnic.

Medtem je nizozemski VDL Group razvil demonstracijski tovornjak na vodikove gorivne celice, ki uporablja module gorivnih celic Toyota, ki združujejo molekule vodika (H_2) in kisika (O_2), pri čemer se proizvaja elektrika. Posledično je tako edina emisija iz izpušne cevi topla voda. Toyota je začela testirati vozila tudi s Coca-Colo kot del dobavnih verig, vodik za projekt pa dobavlja Air Liquide.

Poleg tega je VDL izdelal še nekaj drugih tovornjakov na gorivne celice, ki jih bodo Toyotini logistični ponudniki – VOS Transport Group, CEVA, Groupe CAT in Yusen – uporabljali na svojih dnevniških poteh po Belgiji, Franciji in na Nizozemskem.

Volvo Trucks opravlja cestna testiranja s tovornjaki, ki uporabljajo vodik v motorjih z notranjim zgorevanjem, komercialni začetek prodaje pa je načrtovan proti koncu tega desetletja.

Tudi DAF ima svoje železo v ognju. Nova generacija DAF XF z motorjem z notranjim zgorevanjem na vodik naj bi bila pripravljena za komercializacijo naslednje leto.

Precej daleč z vodikom je tudi MAN Truck & Bus, ki je že letos dobavil manjšo serijo, približno 200 težkih tovornjakov na vodik za stranke v Nemčiji, na Nizozemskem, Norveškem, Islandiji. Podjetje je sporočilo, da je njihov hTGX primeren za transportne naloge, ki zahtevajo posebno konfiguracijo osi ali pri katerih zaradi potrebe po karoseriji tovornjaka ni prostora za baterije na šasiji. V svojih prvotno ponujenih različicah osi 6×2 in 6×4 ponuja visoke zmogljivosti in največji dolet do 600 kilometrov z enim polnjenjem. Uporabljeni motor z zgorevanjem vodika H45 ima moč 383 kW oziroma 520 KM in navor 2500 Nm pri 900 do 1300 vrt/min, medtem ko neposredno vbrizgavanje vodika v motor zagotavlja še posebej hiter razvoj moči ob pritisku na stopalko plina. Z vodikom, stisnjenim na 700 barov (CGH2), in prostornino rezervoarja 56 kg je rezervoarje mogoče napolniti v manj kot 15 minutah, kar je primerljivo s polnjenjem dizelskih rezervoarjev in je veliko hitrejše kot polnjenje električnih baterij.



3 Rezervoarji shranjujejo vodik pod visokim tlakom 350–700 barov.



4 Gorivna celica (PEMFC) pretvarja vodik in kisik v električno energijo.



5 Električna, pridobljena iz gorivne celice, poganja elektromotor, ki žene kolesa, višek pa se lahko hrani v manjši bateriji.

Primerjava vrst pogonov

Lastnost/ tehnologija	Dizel	Baterijsko-električni	Vodik + gorivne celice
Doseg	800–1500 km	200–500 km	500–1000 km
Čas polnjenja	5–10 min	1–5 h (odvisno od moči polnilnice)	10–20 min
Masa pogonskega sistema	nizka	visoka (težke baterije)	srednja (rezervoarji + celica)
Nosilnost tovora	zelo dobra	manjša (zaradi mase baterij)	primerljiva z dizlom
Infrastruktura	zelo razvita	v razvoju (hitre polnilnice)	zelo omejena, draga gradnja
Emisije CO_2 (med uporabo)	visoke	0 (če je elektrika zelena)	0 (če je vodik zeleni)
Stroški vozila (trenutno)	najnižji	do trikrat višji od dizla	tri- do štirikrat višji kot pri dizlu
Stroški goriva	srednji	nizki (cenejša elektrika)	visoki (zeleni vodik drag)
Primernost	univerzalna	kratke do srednje razdalje, distribucija	dolge razdalje, težki tovari, avtoceste



Močne korenine in bogata tradicija

Volkswagen Transporter je model z zelo močnimi koreninami in tradicijo v zgodovini Volkswagnovih gospodarskih vozil. Sedaj se lahko pohvali z večjimi dimenzijami v korist večjega uporabnega prostora, večjo zmožljivostjo, večjo optimizirano učinkovitostjo in večjo ekonomičnost.

S prihodom naslednika legendarnega T6, ki je bil priljubljen vse do konca proizvodnje, se koncept univerzalnega vozila za vsakdanje življenje, prosti čas in trgovino, ki je bil dolga leta izjemno uspešen, končuje. Odslej VW Gospodarska vozila ponujajo izbiro med tremi dokaj novimi koncepti vozil:

- svež, kompakten in popolnoma električni ID.Buzz na platformi MEB, ki je šibka v smislu nosilnosti in prostornine,
- T7 Multivan, ki temelji na platformi MQB in uživa veliko priljubljenost, zlasti kot hibrid (v zadnjem času z električnim štirikolesnim pogonom), predvsem med zasebnimi kupci, in
- T7 Transporter, po videzu in notranjosti urejen za točno določeno uporabo, saj se deli na novo Caravelle za komercialni potniški promet in klasični furgonski Transporter, ki z dizelskim, električnim in od leta 2026 PHEV pogonom ponuja najširšo izbiro.

Čeprav ostaja vizualno relativno ozek, pa je novi Transporter v primerjavi s prejšnjim T6 vseeno večji. Z najmanj 5,8 kubičnega metra tovornega prostora ponuja približno deset odstotkov večjo nakladalno prostornino, nosilnost se je dvignila do 1,33 tone, za sabo pa lahko vleče tudi do 2,8 tone. Dolžina osnovne različice se je povečala za 61 milimetrov, medtem ko se je širina med kolesnimi loki, ki je ključnega pomena za nakladanje palet, povečala za 148 milimetrov na 1.392 milimetrov. Velika bočna drsna vrata dovoljujejo naklad z viličarjem, na tleh pa je protizdrsna podlaga in štirje pari pritrditvenih oči. Tovorni prostor je lepo zaključen in opremljen z LED osvetlitvijo. Naj omenimo še, da je pri medosni razdalji 3100 mm tovorni prostor dolg 2650 mm, zahvaljujoč loputi v predelni steni pa je možno prevažati tudi predmete, daljše od 3 metrov. Navsezadnje pa se višina ni bistveno povečala. Z nekaj centimetri manj kot dvema metroma se vsaj običajna strešna različica prilega vsem parkirnim garažam. Obračalni krog z 11,80 metra je pričakovan.



1 2 Z najmanj 5,8 m³ tovornega prostora ponuja deset odstotkov večjo nakladalno prostornino. Tovorni prostor dolg 2650 mm, zahvaljujoč loputi v predelni steni pa je možno prevažati tudi predmete, daljše od 3 metrov.

Udobno in varno upravljanje

Volkswagen se mora voziti kot Volkswagen – to je bila prednostna naloga za VW pri razvoju novega Transporterja. In to so tudi dosegli. Občutek VW je takoj prisoten. Po prvih nekaj kilometrih postane jasno, da se T7 ne vozi kot klasičen, ampak kot dobro uglasen kombi. Že prejšnji Transporter se je vozil dobro, vendar je bilo v njem čutiti delovno vzdušje. Če ne bi bil tako velik, če ne bi bil sedež tako visok in če pregradna stena ne bi vedno znova trkala in pokala, bi zlahka izgubili vtis, da vozimo kombi. Avto je zelo prijeten za vožnjo, krmiljenje je zelo odzivno, morda bi bilo lahko malo bolj natančno, predvsem v sredinskem položaju, vendar na splošno zagotavlja varno in natančno upravljanje. Ne želim zdaj reči, da novi Transporter pušča konkurenco daleč za seboj, a avto učinkovito poudarja svoj neomajni položaj na cesti.

Nova platforma je opazna, zvižanja karoserije je manj, oprijem na cesti pa je opazno stabilnejši. Tudi na vijugastih podeželskih cestah ostaja suveren in enostaven za nadzor. Podvozje samozavestno filtrira udarce, sedeži pa ponujajo prijetno mešanico trdote in udobja. Izolacija je vrhunska, tako da tudi pri avtocestnih hitrostih v notranjost skoraj ne prodrejo moteči zvoki.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni, vrstni, dizelski s turbinskim polnilnikom	
Prostornina (ccm):	1968
Moč (kW/KM):	110/150
Navor (Nm/min):	360/1500
Menjalnik/pogon:	8-stopenjski samodejni/na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm):	5050
Širina (mm):	2032
Višina (mm):	1984
Medosna razdalja (mm):	3100
Prtljažnik (l):	5800

Zmožljivosti

Pospešek (0–100 km/h):	13
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba (l/100 km):	8
Izpust CO ₂ (g/km):	187

Digitalni kokpit

Ko že govorimo o notranjosti, je ta sodobna in udobna. Predvoznikom je nov digitalni kokpit, zgrajen na vizualni osi. Sestavljen je iz prosto nastavljivih 12-palčnih instrumentov (diagonala 30 cm) in 13-palčnega osrednjega zaslona na dotik (diagonala 33 cm), ki predstavlja infotainment sistem (vključno z DAB+ in brezžičnim App Connect z Apple Carplay/Android Auto). Prav tako je nov večnamenski volan z gumbi. Novost je tudi električna parkirna zavora in funkcija samodejnega zadrževanja (auto hold). Parkirna zavora je premaknjena na armaturno ploščo, tako da je v prostoru za noge sedaj več prostora za morebitni



3



4



5

3 4 5 Notranjosti je sodobna in udobna. Pred voznikom je nov digitalni kokpit. Sestavljen je iz prosto nastavljivih 12-palčnih instrumentov (diagonala 30 cm) in 13-palčnega osrednjega zaslona na dotik (diagonala 33 cm), ki predstavlja infotainment sistem vključno z DAB+ in brezžičnim App Connect z Apple Carplay/Android Auto.



6



7



8

6 7 8 Po celotni kabini je veliko odlagalnih prostorov in zaprtih predalov. V vratih so trije predali, pred sovoznikom dva zaprta, velik predal je pod sovozniškim sedežem, pa na vrhu armature in v njenem podnožju.



9 Novi Transporter je vsestransko poslovno uporaben, v pomoč pa vam bo tudi na dopustu, saj lahko prepelje potapljaško ali surf opremo.

prehod, pa tudi potnik, ki bo sedel v sredini, bo imel več prostora za noge. Na sredini armaturne plošče se razteza podaljšek z držali za skodelice. Pametni telefon pa lahko napolnimo brezžično v posebnem predalu.

Klasičen dvolitrski dizel

Testni Transporter je bil opremljen z 2,0-litrskim dizelskim motorjem, ki je razvijal solidnih 150 KM in 360 Nm navora. Motor je povezan z osemstopenjskim samodejnim menjalnikom, katerega upravljate preko desne ročice na volanskem drogu (funkcija brisalcev je predstavljena na levo stran volana). 150 KM ni malo, vendar VW z njim ni super hiter, kar pa tudi ni njegova naloga. Se pa izkaže z relativno nizko porabo, kajti če ga ne boste priganjali, se bo zadovoljil tudi s sedmimi litri na 100 kilometrov.

Zahvaljujoč 70-litrskemu rezervoarju lahko prevozite tudi 1000 km. Transporter se vozi brez presenečenj zelo lepo. Asistenčni in varnostni sistemi zadovoljujejo varnostne predpise, zato venomer nekaj piska v kabini.

Pri Transporterju je okoli pogona torej stvar preprosta. Izberete lahko 150- ali 170-konjski dizel s pogonom na sprednja kolesa ali 4Motion. In to je to – ali kaj manjka?

Z mojega vidika ne, v kombiju nikakor ne bi izbral električnega pogona. Po mojem mnenju je to obsojanje avtomobila na strogo kategoriziran namen, zakaj bi se torej omejevali? Če gre za podobo podjetja, potem ok. Če je električni pogon smiseln za vaše podjetje, ko gre podoba in za »brezplačno« oglaševanje, pa je bolje, da razmislite o ID.Buzz cargo, zagotovo bo na cesti bolj opazen!

Prevare v prevozništvu

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

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

Sodobni načini pridobivanja oziroma oddajanja prevozov prek spletnih borz in komuniciranje strank prek mobilnih telefonov ali e-mailov pomenijo za stranke po eni strani prednost, ker stranki posel dogovorita neposredno, brez posrednikov. Omogočajo tudi hitro zapolnitev prevoznih kapacitet in enostavnost poslovanja. Na žalost pa se kažejo tudi negativne strani takega poslovanja – posluješ s partnerjem, ki ga ne poznaš, ne poznaš njegovih referenc, plačila teh poslov niso vedno izvedena in kriminalne združbe pod krinko legitimnih prevoznikov s prevaro na lahek način pridobivajo premoženjsko korist.

Različni scenariji

Scenariji delovanja kriminalnih združb so različni – od pridobivanja informacije o danem prevoznem nalogu s strani naročnika resničnemu, legitimnemu prevozniku, ko kriminalci pridejo na mesto naklada navadno prej, kot je dogovorjeno, s tovarnim vozilom, ki je podobno vozilu dejanskega prevoznika ali pa je celo njegovo in mu je bilo protipravno odtujeno. Tovor se naloži in prevara je ugotovljena, ko se na nakladu pojavi pravi voznik, ki naj bi prevzel tovor, vendar je tovor že odšel.

Drugi scenarij je kraja identitete prevoznika v primeru, ko se prek prevozne borze ponuja prevoz tovora. Gre za povsem splošno ponudbo, vendar kriminalne združbe na osnovi podatkov o odpremnem mestu, relaciji prevoza ali zaradi zahtev

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

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

Preverite, s kom poslujete

Pošiljatelji in prevozniki morajo vedno preveriti, s kom bodo sodelovali. Pri tem si morajo vzeti čas in nikakor ne hiteti, ker ravno hitrost in površnost omogočata kriminalnim združbam, da se dokopljejo do posla. Preveriti morajo voznike – njihovo identiteto s kopijo voznškega dovoljenja, pridobiti registrske oznake vozila kot tudi spletno stran podjetja. Kadar prevoznik prevzame naročilo prek spletne borze, mora prejeti za voznika navodilo v pisni obliki. Če se navodilo s strani naročnika prevoza spremeni v zadnjem hipu, mora tako spremembo potrditi



vodstvo podjetja. Od voznika se zahteva jasen dokaz o izročitvi pošiljke skupaj s podpisom in imenom prejemnika. Preventiva vključuje preprečevanje uhajanja informacij s strani zaposlenih – o prevoznih relacijah, o tovoru in kapacitetah vozil – neznanim osebam. Ob dvomu je treba takoj obvestiti vodstvo podjetja. Nove zaposlene je treba temeljito preveriti, preden se jim omogoči dostop do zaupnih informacij, povezanih s pogodбами prek spletnih borz. Novim voznikom se ne sme zaupati prevoz tovora, ki je tržno zanimiv. Zelo pomembno je, da prevozniki in naročniki prevozov poročajo o kakršnih koli kriminalnih aktivnostih ali njihovih poskusih, tako operaterjem prevoznih spletnih borz kot tudi policiji.

Iz izkušenj, pridobljenih s preiskavami goljufij, policija opozarja, da mora biti prevoznik ali naročnik prevoza pozoren na naslednje situacije, ki lahko nakazujejo na to, da je tarča organiziranega kriminala:

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



Večplastne težave

Težave v boju s prevarami so večplastne. Prva težava je, da po eni strani ni točnih informacij o obsegu teh dejanj, tako po številu kot tudi po vrednosti odtujenega tovora. Pojavljajo se ocene, ki gotovo ne predstavljajo resničnih vrednosti, saj nekateri deležniki nočejo objavljati informacij, tudi zaradi strahu pred konkurenco. Druga težava je definicija dejanja prevare kot kaznivega dejanja – v različnih državah, pa tudi znotraj ene države, se taka dejanja vodijo pod različnimi vrstami kaznivih dejanj. Tretja težava pa je, da se ta dejanja ne preganjajo, da organi pregona niso aktivni; so pa primeri, ko je policija aktivno delovala in odkrila tovor in storilce, pa ni bilo ustreznega odziva oškodovancev, kar je še večji problem. Vsekakor dejanja terjajo preiskavo s pomočjo zasebnih preiskovalcev, na mednarodni ravni pa je treba vzpostaviti sodelovanje organov pregona, ki bi razbili kriminalne združbe in vsaj začasno zmanjšali tveganja prevar.



Rešitve po meri za kmetijstvo,

odpadke in razsuti material

STAS, družinsko podjetje, trenutno proizvaja jeklene in aluminijaste prekucnike in prikolice s premičnim dnom v 3 tovarnah: Waregem (Belgija), Tournai (Belgija) in Medias (Romunija). Te tovarne skupaj zaposlujejo več kot 500 ljudi in letno proizvedejo povprečno 1800 prekucnikov in 900 prikolic s premičnim dnom.



Agrostar – Prilagodljivost za kmetijstvo

Agrostar je prekucna prikolica, posebej zasnovana za prevoz najrazličnejših kmetijskih proizvodov. Robustno aluminijasto in železno podvozje v kombinaciji z lahkim, a izjemno stabilnim prekucnim kesonom zagotavlja maksimalno prilagodljivost. Ne glede na to, ali gre za žito, peso ali krompir – Agrostar navdušuje z varnostjo, udobjem uporabnika in maksimalno stabilnostjo. Zaradi tega je idealna rešitev za vse, ki cenijo učinkovitost v kmetijski logistiki.

Ferrostar – prvak za težke odpadke

Ko gre za prevoz težkih odpadkov, kot so denimo kovine, se Ferrostarju ne moremo izogniti. Ta jekleni prekucnik navdušuje s svojo edinstveno stabilno zasnovo in izjemno močnim jeklenim podvozjem. Nazobčane stranske stene iz visokotrdnostnega jekla poskrbijo za izjemno odpornost karoserije proti obrabi in poškodbam. To zagotavlja zanesljivost tudi pri najtežjih vrstah uporabe – dan za dnem, tovor za tovorom.

Biostar – Vsestranski med prikolicami s premičnim dnom

Z nakladalno prostornino do 93,5 m³ je Biostar največja in najbolj prilagodljiva prikolica s premičnim dnom v ponudbi podjetja STAS. Ne glede na to, ali gre za kmetijske pridelke, les, biomaso, palete ali papir – Biostar z lahkoto obvlada vsako nalogo. Popolnoma varjena aluminijasta konstrukcija okvirja zagotavlja maksimalno stabilnost, izbira letvic pa omogoča optimalno prilagoditev vsakemu prevažanemu tovoru. Biostar se ponaša tudi z odlično prodajno vrednostjo in natančno izdelavo do zadnje podrobnosti.



Ulica kneza Koclja 36, 2000 Maribor
PE: Boštanj 80, 8294 Boštanj

+386 31 656 400

info@mark-trade.si



Kaj je CVT in kako deluje

CVT (angl. *Continuously Variable Transmission*) je tip avtomatskega menjalnika, ki omogoča neprekinjeno prilagajanje prestavnega razmerja brez klasičnih »stopničastih« prestav. Namesto da bi menjalnik preklapljal med fiksnimi prestavami (1., 2., 3. itd.), CVT gladko spreminja prenos moči, tako da motor vedno deluje v optimalnem območju vrtljajev.

CVT so tudi avtomatski, vendar jih je treba razlikovati od ostalih menjalnikov, saj se s takim menjalnikom avtomobil lahko vozi tako enostavno kot moped, torej brez prestavljanja. Za razliko od avtomatika, ki namesto voznika opravi vse delo prestavljanja, se to dejanje tukaj sploh ne izvaja.

Klasični avtomatski menjalniki uporabljajo zobnike in planetna gonila, CVT pa deluje po drugačnem principu. Najpogostejša izvedba uporablja:

- dva stožčasta jermenska škripca,
- kovinski potisni jermen ali verigo.

Spreminjanje razdalje med stožci povzroči, da se jermen premakne višje ali nižje po površini, kar spremeni prestavno razmerje. Rezultat: teoretično neskončno število prestav med najnižjim in najvišjim razmerjem.

Prednosti menjalnika CVT

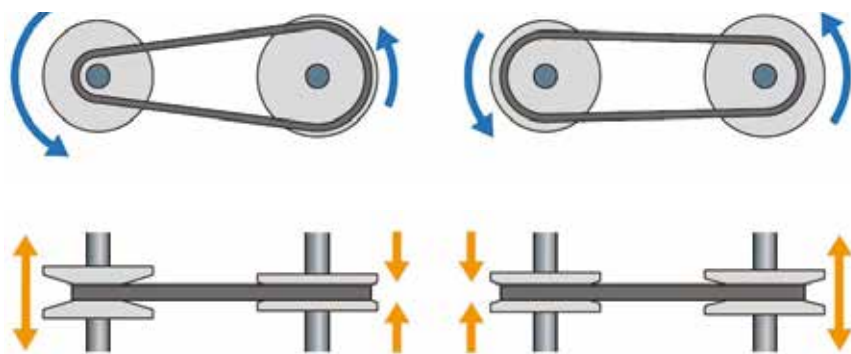
Poleg tega, da ni sunkov, ki so neizogibni tudi pri najsodobnejših in najbolj dovršenih avtomatskih menjalnikih, se lahko CVT pohvali tudi z dejstvom, da je pogosto opazno bolj ekonomičen kot avtomatik. Poleg tega, da je na splošno lažji, je glavni razlog za

to sposobnost CVT-ja, da nenehno spreminja prestavno razmerje v iskanju idealnega, kar pomeni, da praktično vedno deluje na vrhuncu učinkovitosti.

Menjalnik motor ohranja pri idealnih vrtljajih za visoko moč ali nizko porabo. Uporaba menjalnika je zelo enostavna, saj deluje kot klasičen avtomatski menjalnik brez ročnega prestavljanja. V določenih pogojih se menjalnik izkaže tudi z boljšo porabo goriva kot klasični avtomatski menjalnik.

Slabosti menjalnika CVT

Dejstvo, da ni prestav, resda prispeva k bolj gladki vožnji brez sunkov, pomeni pa tudi, da ni občutka pospeševanja, ki se pojavi pri prestavljanju. Poleg tega je po-



1 Spreminjanje razdalje med stožci povzroči, da se jermen premakne višje ali nižje po površini, kar spremeni prestavno razmerje.



2 Uporaba menjalnika je zelo enostavna, saj deluje kot klasičen avtomatski menjalnik brez ročnega prestavljanja.

jav, ki ga vozniki pogosto povezujejo z menjalniki CVT, hrup, ki se pojavi pri pospeševanju, ker je motor prisiljen v visoke vrtljaje. Mnogi jih prav zaradi tega ne marajo, vendar je večja težava s CVT-ji zagotovo dejstvo, da je njihovo vzdrževanje oziroma popravilo lahko dražje od tistega pri klasičnih avtomatskih menjalnikih, ki so spet, samoumevno, tudi dražji od ročnih menjalnikov ...

Novi tip menjalnika CVT

Italijanski inženirji so razvili menjalnik CVT z zobniki. Za razliko od običajnih menjalnikov CVT ta bolje prenaša navor in izgublja manj energije.

Novi menjalnik je edinstven in se imenuje Ratio Zero. Ima novo zasnovo v primerjavi s prejšnjimi CVT-ji in je konstruiran s tremi prestavami, nameščenimi na nastavljivih ročicah,



ki olajšajo prenos moči. Ratio Zero rešuje veliko težavo, ki jo imajo današnji menjalniki CVT, in bi moral veliko bolje obvladovati večji navor. Poleg tega novi menjalnik CVT znatno izboljša učinkovitost prenosa moči in izgublja manj energije. Menjalnik Ratio Zero je bil prvotno zasnovan za električna kolesa, vendar je bil koncept razvit tudi za druga, večja vozila. Še vedno pa ni jasno, ali ga bo mogoče uporabljati tudi v avtomobilih in motornih kolesih.

Mit ali resnica: CVT ni za dolge razdalje?

Eden od pogostih mitov je, da menjalniki CVT niso primerne za avtoceste. V resnici lahko dobro vzdrževan CVT deluje zanesljivo tudi na dolgih poteh – ključna je pravilna uporaba (brez nenadnih in pogostih maksimalnih pospeškov) in pravočasno servisiranje.

Menjalnik CVT je tako tehnološko zanimiva rešitev, ki ponuja udobno vožnjo in lahko prispeva k nižji porabi goriva. Ni pa popoln za vse scenarije – ljubitelji dinamične vožnje ali tisti, ki pogosto vlečejo težke tovore, bodo morda raje izbrali klasičen avtomatski ali ročni menjalnik. Ob rednem vzdrževanju pa je CVT lahko zanesljiv sopotnik skozi mnoge kilometre.

Omeniti je treba tudi omejeno zanesljivost pri visokih obremenitvah, kar pomeni, da niso najbolj primerni za športno vožnjo ali vleko težkih prikolic (čeprav obstajajo izjeme pri robustnejših izvedbah). Menjava jermena je nujna na vsakih 80–150 tisoč prevoženih kilometrov, odvisno od modela. Kot vsaka stvar je tudi menjalnik CVT občutljiv na nepravilno vzdrževanje, še posebej na neuporabo predpisanega olja.

Uporaba v avtomobilski industriji

Menjalniki CVT so še posebej priljubljeni v japonskih vozilih, kot so Toyota, Honda, Nissan in Subaru, pa tudi pri nekaterih evropskih in ameriških proizvajalcih. Pogosto jih najdemo v:

- hibridnih vozilih (ker motor pogosto deluje v optimalnem območju),
- majhnih in srednje velikih mestnih avtomobilih,
- nekaterih SUV-jih z zmerno zmogljivostjo.



3 Pogosto jih najdemo v hibridnih vozilih, da motor deluje v optimalnem območju.

Primerjava menjalnikov

Lastnost	Menjalnik CVT	Klasični avtomatski menjalnik	Ročni menjalnik
Prestavne stopnje	Brez fiksnih stopenj, neprekinjeno razmerje	Fiksno število (običajno 6–10)	Fiksno število (običajno 5–6)
Udobje vožnje	Zelo gladko pospeševanje, brez sunkov	Gladko, a z rahlimi premori pri prestavljanju	Odvisno od voznikove spretnosti
Poraba goriva	Nizka, motor deluje optimalno	Srednja, odvisno od konstrukcije	Lahko nizka, a bolj odvisna od voznika
Pospešek	Lahko deluje »gumijasto«, brez športnega občutka	Bolj »naraven« občutek prestavljanja	Neposreden občutek, voznik ima popoln nadzor
Vzdržljivost	Občutljiv na visoke obremenitve, potreben redni servis olja in jermena	Dobro prenaša obremenitve, a dražje popravilo	Zelo vzdržljiv, če je pravilno uporabljen
Stroški servisa	Višji, menjava jermena/verige	Višji kot pri ročnem, a redkejši servisi	Najcenejši za servisiranje
Primernost	Mesta, hibridi, vsakodnevna vožnja	Vsestranska uporaba, tudi za vleko	Ljubitelji nadzora, športna vožnja



TTN nadgradnje d.o.o. – celovite rešitve za kamionske nadgradnje

Podjetje TTN nadgradnje d.o.o. je zanesljiv partner na področju izdelave in vzdrževanja kamionskih nadgradenj. Našim strankam nudimo celovito rešitev od svetovanja, tehničnega koncipiranja, do izvedbe v proizvodnji. Pri nas dobite vse na enem mestu.

Specializirani smo predvsem za kiper nadgradnje, izdelujemo pa tudi številne druge specialne nadgradnje, med drugim termo zaboje za asfalt in kotle za liti asfalt, katerih namen je ohranjanje ustrezne temperature asfalta od asfaltne baze pa vse do vgradnje.

Naše prednosti so:

- kvalitetna izdelava,
- uporaba sodobnih materialov,
- ter izjemno hiter in odziven servis.

Poleg izdelave novih nadgradenj poskrbimo tudi za popravila poškodovanih in dotrajanih nadgradenj, s čimer vozilom podaljšamo življenjsko dobo in zagotovimo brezhibno delovanje.

Posebnost podjetja TTN nadgradnje d.o.o. je naš koncept »vse na enem mestu«, saj vse ključne procese opravimo v lastni proizvodnji:

- rezanje in krivljenje pločevine,
- varjenje in izdelava konstrukcij,
- površinska obdelava v peskalni komori,
- končno lakiranje v lastni ličarski komori,
- ter montaža na tovorno vozilo.

Na ta način imamo popoln nadzor nad kakovostjo vsakega izdelka in zagotavljamo nadgradnje, ki so trpežne, sodobne in prilagojene potrebam uporabnika.



Termo zaboje



Paletni zaboje



Kotel za liti asfalt



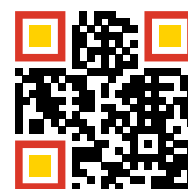
TTN Nadgradnje d.o.o.
Podskrajnik 17
1380 Cerknica

☎ 01 70 97 810 ✉ info@ttn.si 🌐 www.ttn.si



Shell: zanesljiv partner na poti

Za voznike, prevoznike in upravljalce voznih parkov



Shell je v Sloveniji v zadnjih letih močno razširil svojo prisotnost – danes ima že 40 maloprodajnih bencinskih servisov. Odlikuje jih vrhunska kakovost goriv, ki jih uporabljajo in priporočajo najboljši, med njimi prestižni Ferrari, s katerim Shell prav letos praznuje 75 let tesnega partnerstva. A Shell nikakor ni zgolj ponudnik goriv za osebna vozila.

Shell že več kot 30 let lajša tegobe avtoprevoznikov in upravljalcev voznih parkov, saj ponuja celovite rešitve za mobilnost, ki segajo daleč onkraj točenja goriva. Poleg tega Shell sodeluje s številnimi partnerskimi servisi, kjer sprejemajo Shellovo plačilno kartico – v Evropi je teh skoraj 40.000.

Shellova plačilna kartica: vse na enem mestu

Shellova plačilna kartica je nepogrešljivo orodje za vsako transportno podjetje. Z njo lahko vozniki in upravljalci voznih parkov plačujejo gorivo, cestnine, mostnine, predornine, parkirišča, pralnice, servise, olja in maziva ter še mnogo več; vse to brez gotovine in brez skrbi. Prek platforme Shell Fleet Hub je mogoče spremljati stroške, aktivirati storitve, urejati poročila in celo uveljavljati vračilo davka in trošarin za nakupe v tujini.



EETS: prihodnost cestninjenja z eno napravo

Shell transportnim podjetjem omogoča enostavnejše plačevanje cestnin po Evropi tudi z uporabo EETS rešitve. Prevozniki lahko izberejo enega od dveh sistemov, ki ju Shell omogoča prek EETS naprave, to sta Toll4Europe in Telepass SAT oziroma še modernejši K1. Z eno samo napravo je trenutno mogoče plačevati cestnine v 17 evropskih državah, seznam držav pa se vsako leto širi. Najnovejša v vrsti držav, kjer je cestnino mogoče plačevati s Shellovo kartico, je Češka, ki je vključena v oba sistema. To pomeni, da lahko prevozniki z eno napravo plačujejo vse cestninske obveznosti v državah, kot so Avstrija, Nemčija, Italija, Francija, Švica, Poljska, Madžarska, Slovaška, Bolgarija in druge, naslednja, ki se jim bo pridružila v letu 2026, pa bo Nizozemska. Poleg tega sistem vključuje tudi plačilo večine predorov in mostov.

Popusti, obvestila in prilagodljivost

Shellova EETS naprava omogoča popuste, enostavno prestavljanje med vozili, aktivacijo novih držav ter urejanje nastavitvev v Shell Fleet Hubu. Stranke so redno obveščene o novostih – od sprememb cen in kazni do novih servisov, parkirišč in zapor pomembnih cestnih povezav. Shell tako ni le ponudnik goriv, temveč zanesljiv partner, ki razume potrebe sodobnega transporta. Z rešitvami, ki poenostavijo poslovanje, zmanjšajo stroške in povečajo učinkovitost, je prava izbira za prevoznike in voznike, ki želijo brezskrbno vožnjo doma in po Evropi. Več o aktualni ponudbi za poslovne stranke ter voznike osebnih vozil najdete s skeniranjem QR-kode.

Za večji doseg in nižje stroške



KMAX GEN-3

Keep on advancing

Goodyear predstavlja KMAX GEN-3, novo generacijo tovornih pnevmatik, s katero nadgrajuje eno svojih najbolj prodajanih linij. Nova generacija omogoča večjo učinkovitost, nižje stroške in trajnostne rešitve za prihodnost transporta.

Nova generacija pnevmatik, ki nadgrajuje eno svojih najbolj prodajanih linij, še naprej zagotavlja vrhunsko zmogljivost v svojem razredu, ohranja vzdržljivost in oprijem. Nova linija prinaša vodilni doseg z nižjimi obratovalnimi stroški, do 13 % boljši kotalni upor in je izdelana iz vsaj 40 % trajnostnih materialov ter omogoča, po ocenah Goodyeara, letni prihranek goriva do 1.236 € na vozilo.

Z razvojem nove zmesi za tekalno plast in napredne zasnove pnevmatike linija KMAX GEN-3 predstavlja pomemben napredek pri zmanjševanju kotalnega upora, hkrati pa ohranja najvišji doseg in zmogljivost v okviru linije KMAX. S tem lahko več prevoznih podjetij preide na varčnejše pnevmatike brez kompromisov glede oprijema ali vzdržljivosti.



1 Pnevmatike za vodilno in pogonsko os so pripravljene tudi za električni pogon, zato so primerne za uporabo pri dizelskih, hibridnih in električnih vozilih.

Nova linija Goodyear KMAX GEN-3 vključuje KMAX S GEN-3 za vodilno os, KMAX D GEN-3 za pogonsko os in KMAX T GEN-3 za prikolice. Vsaka pnevmatika v liniji je zasnovana za izjemno število prevoženih kilometrov, zdaj še z boljšo učinkovitostjo zaradi zmanjšane kotalnega upora, s čimer podpira zmogljivost voznih parkov na dolgih, regionalnih in urbanih relacijah.

Vse pnevmatike Goodyear KMAX GEN-3 vključujejo:

- **tehnologijo Ecoready:** pnevmatike so izdelane iz več kot 40 % trajnostnih materialov in označene z logotipom ECOREADY TECHNOLOGY. Vsebujejo tudi silikat iz pepela riževih luščin (RHAS), pri čemer je delež trajnostnih sestavin dodeljen po sistemu masne bilance;
- **oznake RFID:** vgrajeni čipi RFID omogočajo natančno digitalno identifikacijo pnevmatik ter poenostavijo povezovanje s sistemi za upravljanje in sledenje pnevmatikam v voznem parku.

Pnevmatike za vodilno in pogonsko os vsebujejo zmes tekalne plasti s polnim deležem silike, kar poveča odpornost proti obrabi in ohranja nizko temperaturo delovanja, kar posledično prispeva k nižjemu kotalnemu uporu in manjši porabi goriva.

Poleg tega so pnevmatike za vodilno in pogonsko os pripravljene za električni pogon, zato so primerne za uporabo pri dizelskih, hibridnih in električnih vozilih. Z izboljšano nosilnostjo in večjo togostjo profila so optimizirane za večjo maso in navor električnih vozil ter podpirajo večji doseg baterije zaradi zmanjšane kotalnega upora.

Predstavitve linije KMAX GEN-3 dodatno krepi vsestranskost Goodyearovega portfelja tovornih pnevmatik, ki zdaj pokriva še



2 Nova linija Goodyear KMAX GEN-3 vključuje KMAX S GEN-3 za vodilno os, KMAX D GEN-3 za pogonsko os in KMAX T GEN-3 za prikolice. Vsaka pnevmatika v liniji je zasnovana za izjemno število prevoženih kilometrov.

širši nabor zahtev in obratovalnih razmer. To potrjuje Goodyearovo zavezanost k razvoju celovitih, na prihodnost pripravljenih rešitev, ki ustrezajo nenehno razvijajočim se potrebam sodobnih voznih parkov.

Za raziskovanje celotne ponudbe KMAX GEN-3, vključno z razpoložljivimi dimenzijami in podrobnimi prednostmi, obiščite <https://www.goodyear.eu/sl/si/truck/knowledge-centre/kmax-gen-3.html>.

1 Usmerjen dezen

Odstranjuje vodo, blato in sneg.
→ Močan oprijem.

2 Odprti kanali in globoke lamele

Oblikujejo dodatne oprijemne robove.
→ Oprijem skozi celo življenjsko dobo pnevmatike.

3 Ramenski povezovalni mostički

Ojačeno področje rame.
→ Enakomerna obraba ramenskega dela.

4 Progressivne sredinske grbine

Omejijo premikanje in obrabo blokov.
→ Optimalno število prevoženih kilometrov in boljši oprijem.



»Z linijo Goodyear KMAX GEN-3 smo nadgradili ponudbo, ki je med našimi strankami znana po odlični kilometrini in izboljšani energetski učinkovitosti, brez kompromisov pri zmogljivosti, kar našim strankam omogoča samozavestno soočanje z vsakodnevnimi izzivi,« je povedal Xavier Fraipont, podpredsednik produktne poslovne enote za tovarne pnevmatike EMEA pri Goodyearu. »S kombinacijo inovativnih zmesi, prilagojenosti električnim vozilom in možnosti digitalne sledljivosti ta linija pomaga prevoznikom znižati stroške poslovanja ter jih približuje trajnostnim transportnim rešitvam.«



» Moje mnenje je, da bo prihodnost bolj ali manj električna, a na različne načine in za različne potrebe.«

Pogovor z novo direktorico MAN Truck & Bus Slovenija **Evelyn Kassel**

Iz Koreje v Slovenijo

Z letošnjim poletjem je vajeti podjetja MAN Truck & Bus Slovenija od Jana Löwhagna, ki se je po treh uspešnih letih v Sloveniji vrnil v Nemčijo in prevzel vlogo vodje prodaje avtobusov za Evropsko regijo, prevzela gospa Evelyn Kassel.

Evelyn Kassel je Nemka, poročena in mati dveh otrok. V Slovenijo je prišla z družino, pri nas pa se bo osredotočila na krepitev položaja MANa na slovenskem trgu in pospešitev strategije rasti podjetja. Njena kariera pri MAN Truck & Bus SE se je začela leta 2014 v vlogi vodje strategije cen. Leta 2016 se je pridružila MAN Truck & Bus Austria kot vodja strategije prodaje in razvoja poslovanja, nato pa leta 2018 prevzela vlogo vodje načrtovanja prodaje pri MAN Truck & Bus UK. Leta 2022 je svojo pot nadaljevala v Aziji kot vodja prodaje tovornjakov MAN za Korejo in regijo Avstralija in Azija. Po kratki, a uspešni azijski zgodbi jo je iz Koreje pot pripeljala

naravnost v Slovenijo. Kakšna bo njena zadolžitev v Sloveniji, nam je razkrila v kratkem pogovoru.

TR: V Sloveniji ste dobra dva meseca, ste tu sami ali z družino?

EK: Zame je družina zelo pomembna, zato smo se v Slovenijo preselili vsi. Sem poročena in mati dveh otrok. Moji novi sodelavci pa so se potrudili in nam hitro našli primerno prebivališče. Otroka tako že hodita tukaj v šolo in se spoznavata z okolico.

Odkar sem prišla, spoznavam slovenski trg, saj vem, da je prav vsak trg specifičen, da imajo kupci različne navade,

zato sem že preživela nekaj časa tudi na terenu, se srečala s strankami, partnerji, nadgraditelji ... Skratka ni bilo veliko prostega časa, zato mi v prvih dveh mesecih tudi ni bilo dolgčas.

TR: Kaj bo vaša prva naloga v Sloveniji?

EK: Vsekakor sem se najprej predstavila v lastni hiši, spoznala vse nove sodelavce, se seznanila s pogoji in načinom dela. Sedaj pa je čas, da spoznam tudi naše stranke in partnerje, da bomo z njimi lahko še naprej sodelovali na tako visokem nivoju kot doslej. Moja naloga bo tudi podpiranje strank skozi celotno



obdobje, od nakupa vozila, prek servisa do prodaje in ponovnega nakupa. Ves čas bomo tu, tudi če bo šlo vmes kaj narobe. Mislim, da lahko za stranke naredimo še več.

Naša dizelsko gnana vozila so na trgu že dobro uveljavljena, sedaj pa imamo še nov motor D30, ki smo ga željno pričakovali in nam bo vsem v korist. V prihodnje se bomo bolj osredotočili tudi na e-mobilnost. Na terenu imamo demonstratorja z električnim tovornjakom, ki strankam omogoča testne vožnje, da se same prepričajo, kako uporabna so lahko električna vozila. S tem želimo olajšati strankam odločitev za prehod na električna vozila. Tako da bo moja zelo pomembna naloga pripeljati električna vozila v Slovenijo, z njimi seznaniti stranke in jih zapeljati na ceste.

TR: Ste prva ženska, ki bo v Sloveniji vodila to podjetje. Je težko stopiti v moške čevlje?

EK: Ne bi ravno rekla, da je težko. Rada imam izzive in se jih ne bojim. Seveda bodo obstajale stranke, ki se bodo spraševale o mojem znanju in izkušnjah, ker morda niso navajene ženske na tem položaju, a sploh ni pomembno, ali je na položaju moški ali ženska, treba je nastalo težavo rešiti, kar pa lahko naredimo z dobro komunikacijo, pogovorom in vključevanjem ekipe za doseganje določenih ciljev. Rada prisluhnem strankam in se potrudim, da je njihovo poslovanje čim lažje, zato mislim, da večjih težav pri vodenju podjetja in sodelovanju s strankami ne bom imela.

TR: Mislite, da je prihodnost v svetu tovornjakov električna? Kaj pa vodik, je MAN pripravljen na vse?

EK: Naša prednost je ravno v tem, da smo pripravljeni na vse izzive, ki sledijo. Imamo baterijsko gnana vozila, ki so že v serijski proizvodnji, in imamo vozila s pogonom na vodik ter seveda odlične dizelske motorje. Moje mnenje je, da bo prihodnost bolj ali manj električna, a na različne načine in za različne potrebe. Vodik bo vedno prisoten v nižnjih segmentih in posebnih aplikacijah. Po mojem mnenju pa ne bo uporaben v širšem transportu, tu bo nastopila elektrika. Trenutno smo že v tranzicijski fazi, na trgu je vedno več električnih avtomobilov, prihajajo pa tudi električna gospodarska vozila.

To se seveda ne bo zgodilo čez noč, saj mora svoje dodati tudi država, zgraditi pa se mora tudi infrastruktura. Mi tehnologijo imamo. Kot MAN Truck & Bus Slovenija smo prav tako vložili veliko v razogljčenje svojega poslovanja, saj smo investirali v sončno elektrarno in lastne polnilnice, uporabljamo pa tudi električne avtomobile za službene potrebe. Kot sem že omenila, pa smo razvili povsem nov dizelski motor, ki bo še nekaj časa hrbtenica naših tovornjakov in nam bo v pomoč pri prehodu na elektromobilnost.

Želimo vam prijetno bivanje v Sloveniji in čim več poslovnih uspehov.





Goljat s prestižno pozlato

Velik, udoben in varčen, a z dušo šestvaljnega samuraja – CX-80 dokazuje, da dizelski motorji še niso rekli zadnje besede.



Tehnični podatki

Motor:	dizel, vrstni šestvaljnik, 48-V blagi hibrid
Prostornina (ccm):	3283
Moč (kW/KM):	187/254
Navor (Nm/min):	550/1500
Menjalnik/pogon:	8-stopenjski samodejni/na vsa kolesa

Mere

Dolžina (mm):	4995
Širina (mm):	1890
Višina (mm):	1710
Medosna razdalja (mm):	3120
Prtljažnik (l):	258/687/1971
Masa vozila (kg):	2136

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h):	8,4
Najvišja hitrost (km/h):	218
Kombinirana poraba (l/100 km):	6
Izpust CO ₂ (g/km):	148

Medtem ko se večina proizvajalcev odloča za downsizing in zmanjšuje kubaturo ter število valjev na svojih motorjih, pa se je Mazda odločila za rightsizing in ostaja zvesta veliki prostornini. V model CX 80 je tako vgrajen vrstni šestvaljni dizelski motor, ki je v primerjavi s konkurenco »ogromen«, saj ponuja kar 3,3 litra delovne prostornine. Motor z oznako e-Skyactiv D razvija zmogljivih 254 KM in impresivnih 550 Nm navora. Glavna posebnost tega motorja je tehnologija DCP-CI oziroma sistem nadzorovanega zgorevanja, ki zagotavlja ne le boljše zmogljivosti, temveč tudi bistveno nižje emisije. Ko k temu dodamo še Mazdin 48V blagi hibridni sistem (M Hybrid Boost), ki dodatno zmanjša porabo goriva in poveča odziv motorja pri nižjih vrtljajih, je jasno, da je ta dizel daleč od klasičnih dizelskih motorjev. Navdušuje tudi fina delovna kultura, motor je tih, neopazen in elastičen, vtis pa še okrepi linearni razvoj moči, ki spominja na bencinske motorje. Seveda ne smemo pozabiti na močan zvok 6-valjnega motorja, ki je tukaj odličen in ki hkrati pomirja in nekako vzbuja veliko mero užitka, ko ga poslušate.

Na cesti se CX-80 obnaša natanko tako, kot bi pričakovali od premium SUV-ja. Pospešek od 0 do 100 km/h traja le 8,4 sekunde, kar je za avtomobil, težek več kot dve toni, zelo impresivno. Osemstopenjski samodejni menjalnik prestavlja gladko, skoraj neopazno, hkrati pa odlično sodeluje z motorjem in vedno zagotavlja dovolj moči, ko jo potrebujete. Ne glede na to, ali vozite v mestnem prometu, po avtocesti ali vijugastih cestah, je CX-80 videti prepričljiv, umirjen in prefinjen.

Vtis moči in velikosti prispeva tudi 17-centimetrski odmik od tal, pa tudi velika 20-palčna lita platišča ter izrazite vzdolžne strešne letve iz sijočega, poliranega jekla. To je pravi »goljat«, vendar s prestižno pozlato.

Notranjost je minimalistična, a materiali so vrhunski – od najfinejšega napa usnja in mehke plastike do brušenega aluminija in posebne tkanine s šivi, podobnimi kimonu.

Vso silo elektronskih voznih pripomočkov združuje »Mazda Proactive Safety«, ki zagotavlja najvišjo varnost in seveda varnih 5 zvezdic na varnostnem testu EuroNCAP.



Mali Touareg ali veliki Tiguan

Tayron je drugi VW po velikosti, ki je zamenjal model Tiguan Allspace, ker pa je Volkswagen napovedal, da bo po 25 letih naslednje leto prenehal proizvodnjo Touarega, bo tako **Tayron postal največji VW.**

Glede na to, da sta si bila prej Tiguan in Tiguan Allspace zelo podobna, se je VW odločil ne le zamenjati ime, temveč tudi dovršen del karoserijskih delov. Videz žarometov je izpopolnjen z izposojeno žarometov HDMatrix iz modela Touareg. Okrogle obloge kolesnih lokov so bile zamenjane z bolj oglatimi, med A- in D-stebričkom pa poteka kromirana letev. Hkrati je v Tayronu na voljo do 233 litrov več prtljažnega prostora kot v Tiguanu.

Tehnično je Tayron dobro opremljen tudi za dolga potovanja. 2,0-litrski TDI s 142 kW/193 KM zagotavlja vrhunske vozne zmogljivosti v kombinaciji s štirikolesnim pogonom 4Motion in 7-stopenjskim DSG. Zahvaljujoč veliki moči in 400 Nm navora že pri 1.500 vrt./min SUV pospeši do 100 km/h v 8 sekundah in doseže več kot 220 km/h. Prestavljanje je skoraj neprekinjeno, navor pa vedno ostaja močan. Prilagodljivo podvozje DCC Pro omogoča opazno stopnjevanje med udobjem in športnostjo. Progresivno krmiljenje, športne pnevmatike in športni volan R-Line dopolnjujejo dinamičen vozni vtis. Tudi akustično je Tayron močno oddaljen od brenčanja dizelskega motorja. Vrhunec je infotainment sistem z velikim zaslonom na dotik, ki med drugim integrira Android Auto.

Druga vrsta sedežev ponuja veliko prostora in udobja, česar pa seveda ne moremo trditi za opcijsko tretjo vrsto. Premikanje med zloženim naslonjalom zadnjih sedežev in C-stebričkom zahteva precejšnjo mero prilagodljivosti, kar je v tem razredu pravzaprav nekaj običajnega. Zložljiva sedeža sta primerna le za otroke, saj odrasli bolj čepijo kot sedijo. Za njima je 345 litrov prtljažne prostornine. Če zložite naslonjalo sovoznikovega in zadnjega sedeža, dobite skoraj tri metre prostora za prtljago, s čimer se Tayron iz tipičnega osebnega avtomobila spremeni v specialista za prevoz daljšega blaga.

Z dolžino nekaj manj kot 4,80 metra, do sedmimi sedeži in močnim dizelskim motorjem pod pokrovom motorja je privlačen predvsem za velike družine in voznike na dolge razdalje.



Tehnični podatki

Motor: dizel, 4-valjen, turbo polnilnik

Prostornina (ccm): 1968

Moč (kW/KM): 142/193

Navor (Nm/min): 400/1500

Menjalnik/pogon: 7-stopenjski samodejni DSG/na vsa kolesa 4Motion

Mere

Dolžina (mm): 4792

Širina (mm): 1866

Višina (mm): 1668

Medosna razdalja (mm): 2790

Prtljažnik (l): 345/850/1905

Masa vozila (kg): 1800

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h): 8

Najvišja hitrost (km/h): 221

Kombinirana poraba (l/100 km): 7

Izpust CO₂ (g/km): 162

Naravna kulisa za zdravje in doživetja

Tuhinjska dolina, zelena predalpska dolina z zdravilno termalno vodo, s svojo neokrnjeno naravo, zelenimi gozdovi in čistim zrakom vabi vse, ki iščejo mir, sprostitve in stik z okoljem. V tej slikoviti dolini delujejo Terme Snovik – najvišje ležeče terme v Sloveniji, ki so skupaj z lokalno skupnostjo razvile celovito zeleno, zdravo in aktivno turistično ponudbo, zasnovano na trajnostnih vrednotah in Kneippovi filozofiji zdravega življenja.

① Slikovita zelena Tuhinjska dolina.



② Zdravilna termalna voda.

Kneippova filozofija za celostno dobro počutje

Terme Snovik nadaljujejo tradicijo knajpanja na petih stebrih Kneippovega pristopa: voda, zelišča, gibanje, zdrava prehrana in uravnotežen življenjski slog. Termalna voda, bogata s kalcijem, kalijem, natrijem in magnezijem ter drugimi materiali, je primerna za pitje in kopanje ter blagodejno vpliva na telo. Kneippovi tretmaji, savne, masaže in bosonoga pot omogočajo obiskovalcem celostno izkušnjo dobrega počutja.

Trajnostni razvoj in prihodnost

Zavezane trajnostnemu turizmu, Terme Snovik nosijo okoljska certifikata Ecolabel in Slovenia Green. Apartmaji iz lokalnega lesa ter novi Eko Kamp Snovik nudijo udobje v naravi. V juniju 2026 se obeta odprtje prvega hotela – NaturHotel Snovik 4*, ki bo združil tradicijo, naravo in sodobne wellness trende.

Aktivnosti v objemu narave

Tuhinjska dolina ponuja številne možnosti za aktivno preživljanje prostega časa: pohodništvo, kolesarjenje, vodno telovadbo, številne delavnice in dogodke ter seveda okušanje lokalne kulinarike. Terme Snovik so idealno izhodišče za raziskovanje bližnje okolice, kot so Menina planina, Velika planina in srednjeveško mesto Kamnik.

Dogodki, ki povezujejo skupnost

Vsako leto dolina zaživi s številnimi dogodki, v pripravi sta dva pomembna dogodka, ki se že pripravljata v organizaciji Turističnega društva Tuhinjska dolina, ki ravno v tem obdobju praznuje

svojo 20. obletnico delovanja. Jesenska prireditev Cvetoča jesen (5. oktober 2025) predstavlja razstavo umetnin iz krep papirja, ki jih ustvarjajo domačinke. V decembru pa obiskovalce očara tradicionalna Božična zgodba z jaslicami, ki pričarajo praznično vzdušje.

Vabilo v dolino zdravja in doživetij

Terme Snovik in Tuhinjska dolina vabijo vse, ki iščejo ravnovesje med telesom in duhom, med tradicijo in sodobnostjo. V naravi, ki zdravi, se vsak dan začne z novo priložnostjo za dobro počutje.



③ Notranji bazeni z zdravilno termalno vodo v Termah Snovik.

TERMALNI POSTANEK V TUHINJSKI DOLINI



TERMALNI UŽITKI

- Plavanje in vodne terapije v notranjih in zunanjih bazenih z zdravilno termalno vodo
- Vstop z 2-urno, 4-urno ali celodnevno karto
- Odpiralni čas: vsak dan od 9:00 do 20:00; nočno kopanje ob sredah, petkih, sobotah od 20:00 do 22:00

WELNESS RAZVAJANJE

- Svet savn s turško, finsko in ledeno savno
- Hišne, tematske, terapevtske masaže za popolno sprostitev telesa
- Negovalni tretmaji (energetska masaža, anticelulitni tretma, limfna drenaža ...)

KNEIPP CENTER

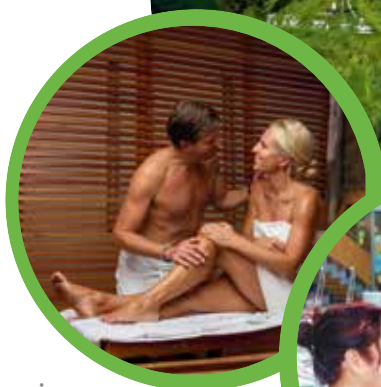
- Spoznavanje s Kneippovo filozofijo zdravega in uravnoveženega življenjskega sloga
- Kneipp tretmaji za krepitev imunskega sistema
- Zvočne kopeli z gongom in sprostitvene tehnike za regeneracijo in popolno sprostitev telesa in uma (savna programi ...)

KULINARIČNA DOŽIVETJA V RESTAVRACIJI POTOČKA

- Lokalna kulinarika s tradicionalnimi okusi Tuhinjske doline
- Dnevna kosila, jedi po naročilu, posebni meniji za skupine za srečanja in številna praznovanja (obletnice, poroke, rojstni dnevi ...)
- Kavarna in restavracija je odprta vsak dan od 7. do 22. ure

AKTIVNOSTI V NARAVI

- Planinarjenje, kolesarstvo, sprehodi v naravi, fitnes v naravi, trim steza
- Top atrakcije v okolici: Velika Planina, Arboretum Volčji Potok, srednjeveško mesto Kamnik



TURISTIČNO DRUŠTVO

TUHINJSKA DOLINA

Le 9 km od
Kamnika in
32 km od
Ljubljane

Terme Snovik - Kamnik 4*
Apartmaji & Eko kamp Snovik
Snovik 7, 1219 Laze v Tuhinju
T: 080 81 23 - [modra številka](tel:0808123)
T: 01 834 41 00
E: info@terme-snovik.si
www.terme-snovik.si





Zakaj v Ameriki ni več tovornjakov brez nosu

Združene države Amerike so bile vedno država, ki se je razlikovala od preostalega sveta. To še posebej velja za avtomobilsko industrijo, kjer prevladujejo veliki pickupi, športni terenci in križanci, in takšen trend se je začel že dolgo, preden so podobna vozila postala priljubljena tudi v preostalih delih sveta.

V današnjem članku o zgodovini pa bomo na kratko analizirali še eno kategorijo vozil, pri kateri se »jenkiji« resnično razlikujejo od ostalega sveta. Govorimo o tovornjaki, saj so tisti »čez lužo« precej drugačni, praktično tam ni tovornjaka brez velikega, dolgega nosu.



1 Z nosom (conventional): Kabina je postavljena za motorjem, spredaj je dolg pokrov motorja (»nos«). Videti je podobno kot osebni avto, samo v večjih dimenzijah.

Zadnjih 30 let

Situacija ni bila vedno takšna in še pred približno štiridesetimi leti so na cestah prevladovali podobni tovornjaki kot v Evropi, brez nosu. Američani jih imenujejo »Cab-Over-Engine (COE)«. Beseda »cab« predstavlja kabino, medtem ko »over« pomeni »nad« ali »zgoraj«, zato je dobesedni prevod »kabina nad motorjem«.

Po drugi strani pa so modele z dolgim motornim delom pred kabino imenovali »long-nosed« ali dolgi nosovi, danes pa jih imenujejo »conventional«. Cab-overji so zaradi svojih kompaktnih dimenzij še vedno zelo priljubljeni po celem svetu, medtem ko se jih Američani večinoma spominjajo po njihovih ne tako pozitivnih lastnostih.

Njihova glavna prednost je, da so bistveno krajši, zato je vožnja po mestih drastično lažja, vidljivost pa veliko boljša. Peterbilt, Freightliner, Kenworth, International, Western Star, Mack in drugi so začeli množično proizvajati Cab-overje že v tridesetih letih prejšnjega stoletja in so ostali prevladujoči v tovornjaški industriji do poznih osemdesetih let.

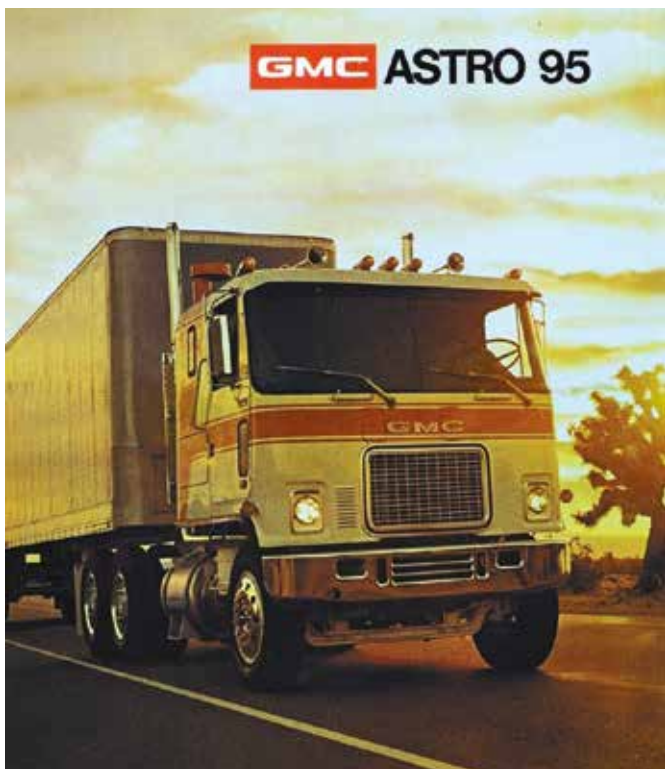
Niso jih množično kupovali le zato, da bi vozniku olajšali vožnjo po mestu, ampak pravzaprav zaradi zakona. Zakonodaja v večini držav Evropske unije namreč zahteva, da morata biti tovornjak in polpriklonik dolga največ 16,50 metra. Tudi v ZDA je bilo enako vse do leta 1982, nato pa se je zgodila velika sprememba zakona.



2 Brez nosu (cab-over): Kabina je neposredno nad motorjem, tovornjak je »spredaj odrezan«, skoraj raven.



5 Z vidika varnosti naj bi daljši sprednji del pomenil boljšo zaščito v primeru čelnega trka, medtem ko je v drugem primeru voznik bližje sprednjemu delu, kar je pri nesreči lahko bolj nevarno.



3 Vozilo brez nosu je bolj kompaktno, pri enaki dolžini omogoča večjo nakladalno površino.



6 Tovornjak brez nosu ima boljši obračalni krog in večjo okretnost v ozkih mestih – zato so pogostejši v Evropi.

Meri se samo prikolica

Politiki v ZDA so se leta 1982 odločili, da ne bodo več merili dolžine celotne kombinacije tovornjaka in priklopnika, temveč le dolžino priklopnika, in ta lahko znaša 16,15 metra. To pomeni, da dolžina tovornjaka spredaj ni bila več pomembna in nenadoma je koncept cab-over izgubil svojo glavno prednost, ki je skozi desetletja privlačila toliko kupcev.

In katere so prednosti različice long-nosed? Teh je več in večina tistih, ki so vozili »originalne« cab-overje, ima pravzaprav veliko kritik na njihov račun, našteji bomo le največje.

- Ker je motor nameščen pod kabino, se del njega zajeda v kabino in zato »zavzema« prostor.
- Med sedežema skoraj ni prostora, zato je prehod v »spalnico« izjemno zapleten.
- Prostor za počitek je majhen, postelja je ozka, na voljo je le opcijsko majhen hladilnik.
- Velik hrup in vibracije, saj je motor nameščen pod voznikom, poleg hrupa in vibracij pa se je v kabino prenašalo tudi veliko toplote.
- Dostop do motorja je težji, kar je pomembno pri vzdrževanju in popravilih.
- Še en razlog pa je varnost, saj naj bi bili tovornjaki z dolgim nosom pri čelnem trku bolj varni.



4 Kabina je običajno manjša, vožnja je bolj trda, saj voznik sedi tik nad kolesi in motorjem.



7 Pri vzdrževanju koncept z nosom omogoča enostavnejši dostop, pokrov motorja se odpre kot pri osebnem avtu. Pri COE se mora celotna kabina nagniti naprej, da dobimo dostop do motorja.

Vse te težave so bile večinoma rešene z napredkom različnih tehnologij, vendar so Američani v tem času že obupali nad cab-overjem in se spominjajo le starejših originalov. Verjetno bi bili presenečeni na tem, kako moderni in napredni so danes cab-over tovornjaki na evropskem trgu.

To pa ne pomeni, da danes takšni tovornjaki na oni strani luže ne obstajajo več. Tisti modeli, namenjeni predvsem mestnemu prometu, so še vedno na voljo v konfiguraciji cab-over, tovornjaki za vožnjo na dolge razdalje pa so v večini primerov long-nosed. Ameriške ceste so na splošno večje in širše od evropskih in vozniki ne gledajo na vsak milimeter prostora, kot smo v to prisiljeni na stari celini.

Navsezadnje ima vsaka celina svoja pravila, tovornjaki pa so izdelani po okusu strank in v skladu z lokalnimi zakoni. Veliko število Američanov se cab-overja spominja iz fantastičnega obdobja, ko so bili tovornjaki videti zelo privlačni, a na koncu koncev bosta praktičnost in udobje tistih, ki sedijo za volanom, vedno zmagali ...



8 Tovornjaki z nosom so danes najpogostejši v Severni Ameriki (ZDA, Kanada), kjer so ceste daljše in širše ter je več poudarka na udobju pri dolgih vožnjah, medtem ko tovornjaki brez nosu prevladujejo v Evropi in Aziji, kjer so ceste ožje, ob tem pa je zakonsko omejena največja dolžina vozila.



9 Zakonodaja v večini držav EU zahteva, da morata biti tovornjak in polpriklonnik dolga največ 16,50 metra, v ZDA merijo le priklonico, ki je lahko dolga 16,15 metra.

Izdelovali so jih 70 let

Slog cab-over se je uveljavil že zelo zgodaj, saj so ga uporabljali za izkoriščanje omejitev skupne dolžine (do 42 čevljev, torej 12,8 metra), zato je omogočal priklon daljše priklonice. Viktor Schreckengost je oblikoval sodobno COE zasnovo v sodelovanju z Rayem Spillerjem že leta 1932, patent pa je bil registriran leta 1934.

Freightliner je leta 1958 predstavil nagibno COE-kabino, ki je prevladovala do zgodnjih 80-ih let. Modeli, kot je GMC Astro (1969–1987) – največji cab-over, ki ga je izdelal General Motors – so bili na ameriških cestah pogosto uporabljeni. Tudi Road Commander (1972–1983) je bil ključni cab-over model v svojem času. Freightliner pa je v začetku 70-ih postopoma prešel na modele z dolgim nosom, saj so ponujali več udobja in boljšo vozno izkušnjo. Ena izmed Kenworthovih legend, model K100, je bil zadnji COE-model, namenjen ameriškem trgu, ki so ga nehali izdelovati leta 2002, s čimer se je po 70 letih zaključilo eno obdobje.

3 LETA
PODALJŠANE
GARANCIJE*



Vi vozite, mi skrbimo.

IVECO S-WAY

Obiščite naše pooblaščen distributerje, sedite za volan IVECO S-WAY, preizkusite tovornjak, izkusite njegovo produktivnost in si zagotovite najboljšo ponudbo za vaš IVECO S-WAY z vzdrževanjem in servisiranjem po meri, ki ustreza vašim potrebam. Vključenih 5 let povezljivih storitev.

* Veljavnost: za vozila, naročena do 31. decembra 2025.

BENUSSI

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