

Aktualno

Tahograf za 3 milijone kombijev



Št. 64 | letnik 9 | NOVEMBER 2025

Tranzit

SOLARIS Urbino 10.5 Electric



WINNER

Sby
Sustainable
Bus Award

URBAN 2026

IVECO BUS CROSSWAY NF ELEC



WINNER

Sby
Sustainable
Bus Award

INTERCITY 2026

MAN Lion's Coach 14 E



WINNER

Sby
Sustainable
Bus Award

COACH 2026

Najbolj trajnostni avtobusi v Evropi

Predstavljamo

Nove snežne
verige Tractiva

Primerjava

Volvo FH proti
Volvo FH Aero

eTranzit

Električne dostave
po Sloveniji

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

FIAT DOBLÒ

z jamstvom do **200.000 km**
za **15.566 EUR + DDV**



Pripravljen na vsak izziv.

Fiat Doblò ima z velikim in preglednim zaslonom na dotik, prostorno notranjostjo in naprednimi sistemi za pomoč pri vožnji vse, kar potrebujete za odlično opravljen posel.

Povprečna poraba goriva: 7,5 – 5,7 l/100 km. Emisije CO₂: 172 – 150 g/km. Uradna vrednost emisijske stopnje: Euro 6d. Specifične emisije NOx: 0,0738 – 0,009 g/km. Oglikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Navedena cena 15.566 EUR velja za model Fiat Doblò 1.2 Bencin 110 Furgon L1 81 kW (110 KM) (510.02T.3). Cena že vključuje popust z BONUS Financiranjem pri SKB Leasing SELECT d.o.o. Jamstvo CarGarantie je storitev podaljšanega jamstva, ki je vključena v maloprodajno ceno vozila, za dobo 4-ih let (vključuje dveletno pogodbeno garancijo) oziroma 200.000 km (kar se zgodi prej) in velja od 1. 1. 2024. Podrobnejše informacije in pogoji Jamstva CarGarantie so na fiat.si. Prilazujemo si pravico do sprememb. Podatki so bili pravilni v času priprave oglasa. Slike so simbolične in lahko prikazujejo opremo, ki ni del serijske opreme in je na voljo za doplačilo. Avto Triglav d.o.o., Ljubljana, Baragova ulica 7D, SI-1000 Ljubljana.

FIAT
PROFESSIONAL



ČRNI MESEC. NAKUPOJ NON-STOP!



Pripravite se in odkrijte ekskluzivne ponudbe za izbrane originalne dele in dodatno opremo MAN!

Spoštovane stranke,

V koledarju si označite mesec od **1. do 30. novembra 2025**: takrat je črni mesec – in cel mesec vas čakajo vrhunske ponudbe in popusti na izbrane originalne dele in dodatno opremo MAN.

Kje? Na vseh pooblaščenih servisnih mestih MAN.

Kaj? Veselite se vrhuncev iz ponudbe originalnih delov in dodatne opreme MAN.

- | | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| ■ Črpalke hladilnega sredstva | ■ Vilice sklopke |
| ■ Povratni moduli za izpušne pline | ■ Krmilne enote |
| ■ Turbopuhala | ■ Vetrobranska stekla |
| ■ Hladilniki polnilnega zraka | ■ Jekleni prestrezniki udarcev |
| ■ Injektorji | ■ Zaščitne mreže |
| ■ Visokotlačne črpalke za gorivo | ■ Blatniki |
| ■ Senzorji NOX | ■ Zadnje luči |
| ■ Turbogeneratorji | ■ Zaščitne prevleke sedežev |
| ■ Senzorji tlaka | ■ Predpražniki |
| ■ Dajalniki števila vrtljajev | ■ Žimnice |
| ■ Krmilni moduli vrat | ■ Usmerjevalniki zraka na vratih |
| ■ Sprožilo menjalnika | ■ Loki za žaromete |

Črni mesec na MAN prihaja zelo kmalu. Ste zraven?

Obiščite nas v naših servisnih delavnicah MAN in se pozanimajte o celotni ponudbi.



Napredek in pomanjkanje

Jesen je prinesla hladnejše dneve in meglo. Tudi ura se je prestavila in sredi popoldneva se prevozi blaga in ljudi opravljajo praktično po temi. Mi smo tokrat obiskali razstavo avtobusov BusWorld v Bruslju, kjer so se v soju luči predstavili vsi, ki kaj pomenijo v svetu transporta ljudi. Izreden napredek je čutiti in opaziti med razstavnimi eksponati, izreden napredek v smislu ekonomičnosti, ekologije, varnosti, pogonskih goriv ... Proizvajalci želijo ponuditi potnikom čim več udobja in varnosti, prav tako pa želijo prevozniki poklic čim bolj olajšati in ga narediti prijaznejšega, kar pa ne bo lahko, saj Evropa že nekaj časa bije plat zvona. Pomanjkanje voznikov težkih tovornih vozil se je preselilo tudi v avtobusni sektor, vse skupaj pa upočasnjuje rast gospodarstva. Poklic šofer je bil nekdaj spoštovan, danes pa je voznik tista zadnja »luknja na sviralu«, je strošek in nebodigatreba, nadlegovan z vseh strani: od šefa, od policije, od agentov, od potnikov ... zato ni čudno, da jih primanjkuje, saj ko k tem dodaš še relativno nizko plačo, se v Sloveniji malokdo odloča, da bo cel teden preživel v kabini nekje na severu Evrope. Avtobusni šoferji so morda na nekoliko boljšem, saj ob skupini potnikov tudi oni dobijo sobo v hotelu, a tudi tu agenti poskušajo privarčevati kakšen evro in šoferji so prvi na lestvici varčevanja.

In kako rešiti ta problem? Trenutno ga rešujemo z uvozom delovne sile. Pred leti so ti delavci prihajali iz republik nekdanje skupne države, sedaj pa jih je očitno tudi tam zmanjkalo in nadomestila iščemo v azijskih državah, kot so Indija, Nepal, Filipini ... a tudi to ni lahko. Celoten postopek registracije in prijave voznika naj bi trajal 14 dni, a se včasih zavleče tudi po nekaj mesecev. Opazno je tudi, da manjši prevozniki bolj gledajo na svoje zaposlene, zato pri njih najdemo tudi slovenske voznike, pri večjih prevoznikih pa so Kranjski Janezi bolj izjema kot pravilo.

Mi smo tokrat vzporedno preizkusili običajni Volvo FH in Volvo FH s paketom opreme Aero, kje so prednosti, lahko preberete v nadaljevanju. Opozarjamo tudi na novo uredbo o obvezni vgradnji tahografov v dostavna vozila do 3,5 tone, ki bo začela veljati s poletjem naslednje leto. Če upravljate s tovrstnimi vozili, se pravočasno pripravite na to, saj se lahko v nasprotnem primeru zgodi, da bodo tahografske delavnice polne in vam ne bo uspelo pravočasno vgraditi naprave, kar pa pomeni, da ne boste mogli opravljati čezmejnih transportov.



Borut Štajnahr



KAZALO

AKTUALNO

Tahograf za 3 milijone kombijev	6
Kako pripravljeni so slovenski prevozniki	10

NOVICE	12
--------------	----

ŠOTORI IN HALE

Petre šotori – hale	16
---------------------------	----

NA CESTI: VOLVO FH IN VOLVO FH AERO

Evolucija učinkovitosti na cesti	18
--	----

eTRANZIT

Toyota na trg prinaša tretjo generacijo gorivnih celic	22
--	----

NA CESTI: CUPRA TAVASCAN ENDURANCE

Drugačen od bratov	24
--------------------------	----

REPORTAŽA BUSWORLD 2025

Iz majhne razstave zrasel svetovni sejem	26
--	----

ADBLUE

Zgodba o čistem zraku in zanesljivem transportu	36
---	----

PREDSTAVLJAMO:

GOODYEAR ULTRAGRIP PERFORMANCE 3

Uživajte v zimski vožnji	38
--------------------------------	----

PREDSTAVLJAMO: NLB LEASE&GO

Strateška dejavnost	40
---------------------------	----

NASVETI

Da bo dizel pozimi dober sopotnik	42
Sami poskrbite za odpornost telesa	45

PREDSTAVLJAMO

Električne dostave po Sloveniji z manj hrupa in emisij	46
--	----

PREDSTAVLJAMO SNEŽNE VERIGE TRACTIVA

Za varno vožnjo po snegu in ledu	48
--	----

NA CESTI:

MG HS Hybrid+	50
Audi A5 Avant	51

IZZA OVINKA: TRST

Kaj pa, če bi Trst obiskali s tramvajem	52
---	----

ZGODOVINA:

MERCEDES-BENZ L 6600 IN O 6600

Jekleni velikani povojne dobe	54
-------------------------------------	----

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

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

Lektura: Perfectio

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.

Tahograf za 3 milijone kombijev



Lahek mednarodni prevoz, ki ga opravljajo dostavniki, ki jih lahko vozimo z vozniškim dovoljenjem kategorije B, bo kmalu doživel veliko revolucijo. Čez dobrega pol leta, natanko 1. julija 2026, bo za to vrsto vozil začela veljati elektronska registracija časa vožnje in počitka, ki temelji na inteligentnih tahografih druge generacije. To pomeni, da bodo tudi ta vozila morala imeti vgrajene tahografe in z njimi beležiti delovne čase.

Po izračunih mednarodne organizacije prevoznikov IRU na ravni celotne Evrope govorimo o panogi, ki jo sestavlja več kot 3 milijone lahkih dostavnih vozil. Hkrati je to tudi panoga, v kateri ima večina zaposlenih le vozniško dovoljenje kategorije B in nima strokovnih izkušenj za upravljanje komercialnih prevozov ter uporabo digitalnih tahografov. Zato strokovnjaki napovedujejo, da bo začetna faza novih predpisov polna težav, ki bodo posledica pomanjkanja priprave in neznanja.

Da bi se izognili takšnim težavam, se že govori o pripravljanih ukrepih. Različne inštitucije, kot so IRU, Evropska komisija, Evropski inšpektorat za delo in Evropsko računsko sodišče, so napovedale obsežen program usposabljanja za prevoznike in uporabnike lahkih gospodarskih vozil, ki bo potekal v obliki spletnih seminarjev. Ti dogodki bodo organizirani po vsej Evropski uniji prek nacionalnih organov in združenj. V Sloveniji za zdaj še ni napovedanih seminarjev in prevozniki bodo bolj kot ne prepuščeni sami sebi.

Večje hitrosti

Seveda ostaja vprašanje, ali bo trg ob uvedbi tahografov ohranil povpraševanje po lahkem mednarodnem prevozu. Tu je lahko veliko odvisno od tega, ali bodo dostavniki ohranili ustrezno časovno in stroškovno prednost pred ostrejšo konkurenco. Zelo možno je, da bo odsotnost omejevalnikov hitrosti pri tem igrala ključno vlogo, saj tovrstna vozila ne bodo hitrostno omejena in bodo še naprej lahko vozila s hitrostmi močno prek 100 km/h, boljša aerodinamika in nižja teža pa bosta omogočala nižjo porabo ter cenejše cestnine.

Naj poudarimo, da bo obvezna namestitvev tahografov veljala za dostavnike s skupno maso med 2,5 in 3,5 tone, ki bodo opravljali komercialne mednarodne prevoze v Evropski uniji, na Norveškem, v Švici in Združenem kraljestvu. To zajema tako nova kot že rabljena vozila. Prevoz za lastne potrebe bo iz te zahteve izzet.



1 V kombije bodo vgrajeni identični tahografi kot v tovornjake in avtobuse.



“

»Naš nasvet je, da ne čakajte do zadnjega dneva, uredite si opremo v vozila, še preden nastopi zakonski rok, saj tudi v delavnici potrebujejo cel dan, da pripravijo vozilo.«ozilo.«



2 Mesta vgradnje bodo različna. Nekateri bodo vgrajeni nad vetrobranskim steklom, nekateri na armaturo, nekateri pa v predal pred sovoznikom.

Pripravite se

Za vse, ki uporabljate dostavnike v mednarodnem transportu, je pomembno, da se pravočasno pripravite na prihajajoče spremembe. Seznanite se z zakonodajo in redno spremljajte spremembe ter se prepričajte, da ste popolnoma seznanjeni z vsemi zahtevami glede uporabe digitalnih tahografov. Opremite vozila pravočasno, ne čakajte na zadnji trenutek, da se izognete morebitnim težavam. Zagotovite si ustrezno usposabljanje, tako zase kot za svoje voznike in osebje, glede uporabe tahografov in skladnosti z zakonodajo. Prilagodite svoje poslovne procese, da bodo vključevali spremljanje in analizo podatkov iz digitalnih tahografov, kar vam bo pomagalo optimizirati poslovanje.

Prihod tahografov v kombije prinaša pomembne spremembe za prevoznike v Evropski uniji. Čeprav to pomeni dodatne stroške in prilagoditve, prinaša tudi številne prednosti, kot sta izboljšana varnost in poštena konkurenca. Priprava na te spremembe je ključnega pomena za zagotovitev nemotenega prehoda in skladnosti z zakonodajo.

O pripravi na uvajanje tahografov v kombije smo se pogovarjali s specialistom za tahografe g. **Jožetom Cudermanom**.

TR: Kako potekajo priprave na to, so lastniki (prevozniki) seznanjeni z uredbo?

JC: Lastniki so seznanjeni, saj je bila uredba sprejeta že leta 2020, v 6 letih pa jo moramo udeležiti. Za zdaj le sprašujejo in se zanimajo, kakšen je postopek, predvsem jih zanima, ali naj kupijo kombi z že vgrajenim tahograфом ali je bolje, da ga vgradijo naknadno. Naš odgovor je, da je bolje, da ga naročijo kar skupaj z novim vozilom, saj bo ceneje, pa še videti bo lepše. Mi jih po navadi montiramo v sovozniški predal, ob tem pa postavimo na armaturo opozorilno lučko, da če je kar koli narobe, te ta lučka na to opozori.

TR: Kdaj bodo začeli tahografe vgrajevati v nove kombije in kako je s starimi (rabljenimi)?

JC: Proizvajalci sami od sebe ne bodo vgrajevali tahografov, le če ga boste posebej naročili, saj se veliko kombijev vozi le po domovini in tu ne bodo potrebni tahografi. Tahografi bodo



3 Prihod tahografov v kombije prinaša pomembne spremembe za prevoznike v Evropski uniji.

potrebni le v mednarodnem prevozu. Zanimivo je, da smo pri nas pri tovornjakih morali zamenjati kar 80 % vseh tahografov s pametnimi tahografi druge generacije, v Italiji so recimo zamenjali le 6 % tahografov. To vam pove, koliko prevozniki zapuščajo svojo državo in vozijo izven nje. Naša država je majhna, kar pomeni, da večina opravlja prevoze preko meja. Pri kombijih sicer ta številka ne bo 80 %, bo pa kar precej vozil, v katera bo treba vgraditi tahografe.

TR: Se pripravljajo kakšni seminarji na to temo, da boste ozaveščali stranke?

JC: Država sama od sebe kakšnih seminarjev ne bo organizirala. Po zakonu vozniki kombijev do 3,5 tone ne potrebujejo Kode 95, kar pomeni, da jim ni treba hoditi na izobraževanja in zaradi tega ne bodo poučeni o tem, kako rokovati s tahografi.

Mi ponujamo paket, v katerem jim v vozilo zmontiramo tahograf, zraven dobijo še izobraževanje, ki bo nujno potrebno, saj se vozniki kombijev do sedaj niso srečevali s tahografi, dobijo pa tudi čitalec kartic ter 50 % popusta na program TahoPro za prvo leto uporabe. Vedno smo na voljo tudi za svetovanje, da skupaj rešimo kakšno težavo, seveda pa imajo pri nas zagotovljen servis in rezervne dele za svoje naprave.

TR: Zakonodaja bo enaka kot za tovornjake in avtobuse?

JC: Tako je, tudi vozniki kombijev se bodo morali držati pravil, ki jih narekuje uredba 561, ki govori o časih voženj in počitkov, ter uredba 165, ki govori o tem, kako je treba uporabljati tahografe. Vozniki bodo tako morali po štirih urah in pol narediti 45 minut pavze, če bodo hoteli voziti še nadaljnje štiri ure in pol. Prav tako se bodo morali držati zakonsko opredeljenih počitkov čez dan in čez vikend, kar pomeni, da bodo prevozili precej manj kilometrov na dan kot doslej.

TR: Kaj pa denimo testne vožnje ali uporaba kombija za odhod na dopust na Hrvaško, bom tudi tu moral uporabljati tahograf?

JC: To bo pa izjema, saj boste uporabljali kombi za lastne potrebe in z vozilom ne boste nastopali na trgu dela. Če pa boste v vozilu peljali paleto nekih izdelkov za stranko, pa boste morali imeti tahograf.

TR: In na koncu me zanima, kako je pa s hitrostjo? Dostavniki danes drvijo tudi 160 km/h, bo tu omejitev veljala omejitev 130 km/h ali ...?

JC: V kombije bodo vgrajeni identični tahografi kot v tovornjake in avtobuse. Hitrost, ki je predpisana za posamezno kategorijo, nastavljam v delavnici, to pomeni 90 km/h za tovornjake, 100 km/h za avtobuse, za kombije pa bodo nastavljeni na 220 km/h. Pri nas je sicer omejitev za tovrstna vozila 130 km/h, no, v Nemčiji na določenih odsekih omejitev ni.

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

VRHUNSKA REŠITEV ZA VAŠE PODJETJE VSE NA ENEM MESTU!

Obvezna
uporaba
tahografa v
mednarodnem
tovornem prometu
od 1.7. 2026 v
vozilih nad
2,5 tone.



NAŠE KVALITETE

- Visoko izobraženi kadri
- Hitra odzivnost in pomoč strankam
- Na zalogi vsi rezervni deli
- Dolgoletna tradicija v enem najsodobnejših centrov za tahografe v Evropi

TAHOGRAFI CUDERMAN PREMIUM PAKET

- Montaža tahografskega sistema v vaše vozilo z kalibracijo
- Izobraževanje voznika
- snemalnik kartic in tahografa MyTacho
- program TahoPro
- svetovanje



TAHOPRO

»Ne želimo biti največji, trudimo se biti najboljši!«

TAHOGRAFI CUDERMAN d.o.o., Pot za krajem 35 , 4000 Kranj
T: +386 (0)51 672 315, E: info@tahograficuderman.si, www.tahograficuderman.si



Kako pripravljeni so slovenski prevozniki

Evropska unija z Mobilnostnim svežnjem I uvaja pomembne spremembe v cestnem prometu, katerih namen je povečati varnost, izboljšati delovne pogoje voznikov in zagotoviti pošteno konkurenco med prevozniki.

 **Tina Cvahte Ojsteršek**, Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru

Ena izmed ključnih novosti je razširitev obveznosti uporabe tahografov in posledično tudi pravil glede časov vožnje in počitkov tudi na lahka gospodarska vozila z največjo dovoljeno maso med 2,5 in 3,5 tone, kadar opravljajo mednarodne komercialne prevoze blaga. Za to skupino prevoznikov je licenca Skupnosti obvezna že od maja 2022, medtem ko bo uporaba pametnih tahografov druge generacije postala obvezna julija 2026. Ker spremembe zadevajo velik del slovenskih prevoznikov, smo na Fakulteti za logistiko Univerze v Mariboru izvedli raziskavo o pripravljenosti in pričakovanih podjetij glede uvedbe tahografov v lahka gospodarska vozila ter vplivu sprememb na njihovo poslovanje.

Raziskava

Raziskava je zajela 231 podjetij, ki delujejo na področju cestnega transporta. Stopili smo v stik z vsemi slovenskimi podjetji, ki so registrirana za cestni blagovni prevoz v Sloveniji, in sicer prek elektronske pošte na naslove, pridobljene iz Poslovnega registra Slovenije in portala Bizi. Na tej točki je vredno omeniti, da je bilo od skupno poslanih 3243 vabil uspešno dostavljenih samo 41 % sporočil, kar kaže na neurejenost kontaktnih podatkov v javno dostopnih evidencah. Vključili smo tako podjetja, ki delujejo na trgu mednarodnih komercialnih prevozov z lahkimi gospodarskimi vozili (LGV), kot tista, ki imajo v voznem parku samo vozila z največjo dovoljeno skupno maso nad 3,5 tone. Pomembno je tudi, da transportna dejavnost pri vklju-

čenih podjetjih v povprečju predstavlja kar 89 odstotkov vseh prihodkov, kar potrjuje, da gre za tipične prevoznike, katerih poslovanje bo sprememba zakonodaje neposredno zadevala.

Kako so prevozniki z LGV pripravljeni

Predvsem nas je zanimalo, kako so prevozniki, ki delujejo v segmentu prevozov z LGV, seznanjeni z novimi pravili, ki začnejo veljati čez malo več kot pol leta, kar jim ne daje več veliko časa za prilagoditve poslovanja. Izkazalo se je, da le četrtina podjetij ocenjuje, da so s spremembami v celoti seznanjeni in nanje že pripravljeni. Skoraj enak delež je z novo zakonodajo seznanjen, a se na spremembe še ni začel pripravljati. Medtem pa skoraj polovica zajetih podjetij ocenjuje, da na spremembe še niso pripravljeni, kar 17 % jih celo pravi, da s spremembami sploh še niso seznanjeni. Rezultati tako kažejo, da je informiranost med slovenskimi prevozniki še vedno precej nizka. Še posebej je nepripravljenost opazna pri podjetjih, ki imajo v voznem parku samo vozila, ki trenutno še ne potrebujejo tahografov – v tej skupini je kar 87 % prevoznikov ocenilo, da se na spremembe še niso začeli pripravljati, 62 % tudi z njimi sploh ali deloma še ni seznanjenih.

Merjenje pričakovanih učinkov uvedbe tahografov in zahtev glede razporejanja delovnih časov je pokazalo skrb vzbujajočo sliko pričakovanih vplivov uvedbe tahografov v LGV, saj v povprečju prevozniki pričakujejo zmanjšanja skoraj pri vseh vidikih poslovanja. Najizrazitejša zmanjšanja, gledano v povprečno



pričakovanih odstotkih zmanjšanja glede na trenutno stanje, se kažejo pri številu opravljenih prevozov ($\approx -37\%$) in pri številu lahkih gospodarskih vozil v voznem parku ($\approx -37\%$), kar nakazuje, da del podjetij razmišlja o krčenju aktivnosti v segmentu LGV. Sledijo število voznikov ($\approx -29\%$), število disponentov ($\approx -30\%$) in delovni čas voznikov ($\approx -27\%$), pa tudi celoten obseg transportnih storitev ($\approx -27\%$). Pri obsegu administrativnega dela, stroških in lastni ceni so pričakovani vplivi manj izraziti. Skupna slika kaže, da približno polovica prevoznikov pričakuje zmanjšanje števila voznikov v podjetju in števila vozil v voznem parku, hkrati pa povišanje stroškov in posledično tudi lastne cene prevozov, opravljenih s to skupino vozil.

Kako prevozniki ocenjujejo učinke uvedbe tahografov

Z Mobilnostnim svežnjem I EU sledi ciljem večje prometne varnosti in boljših delovnih pogojev za voznike. Mnenja samih prevoznikov, ki jih bodo spremembe vključevale, pa se glede teh učinkov precej razlikujejo. Rezultati kažejo, da so prevozniki razmeroma zadržani, še posebej se ne strinjajo s tem, da naj bi se zaradi uvedbe tahografov povečala kakovost storitev v segmentu LGV – s tem se strinja samo 11 % prevoznikov. Na splošno rezultati potrjujejo, da sprememba najbolj kritično dojemajo tisti, ki jih bo neposredno prizadela, prevozniki, ki v voznem parku nimajo LGV, pa vpliv sprememb ocenjujejo kot manj kritičen za poslovanje in panogo.

Deloma lahko te relativno negativne napovedi za panogo s strani obstoječih prevoznikov z LGV pripišemo dejstvu, da imajo podjetja, ki pretežno delujejo na trgu prevozov s tovornimi vozili z NDM nad 3,5 tone, več izkušenj z dejanskim vplivom upoštevanja socialne zakonodaje na področju mobilnih delavcev in uporabe tahografov in zato posledice ocenjujejo bolj realno, deloma pa nedvomno tudi očitkom, da so do sedaj prevozniki z LGV potencialno predstavljali nelojalno konkurenco prevoznikom z večjimi tovornimi vozili.

Kako naprej

Uvedba tahografov v lahka gospodarska vozila predstavlja enega ključnih korakov k profesionalizaciji cestnega transporta v Evropski uniji in poenotenju pravil za celotno panogo mednarodnih tovornih prevozov. Cilj sprememb je povečanje varnosti, sledljivosti in poenotenje konkurenčnih pogojev, vendar rezultati raziskave med slovenskimi prevozniki kažejo, da prevozniki spremembe pogosto dojemajo kot omejevanje fleksibilnosti in dodatno administrativno breme. To še posebej velja za podjetja, ki poslujejo z vozili do 3,5 tone skupne mase in doslej niso imela izkušenj z uporabo tahografov.

Rezultati nedvomno kažejo, da izkušnje z uporabo tahografov v podjetjih z mešanimi voznimi parki pomembno vplivajo na zaznavanje sprememb in pripravljenost nanje. Podjetja, ki v katerem od svojih vozil že imajo tahograf in so torej primorana vsaj v delu voznega parka že upoštevati pravila, ki jih Mobilnostni svežnj I uvaja tudi za lahka gospodarska vozila, so pri večini ocen o pripravljenosti in o pričakovanih učinkih sprememb manj pesimistična od tistih, ki tovrstnih izkušenj še nimajo. Analiza potrjuje, da velikost podjetja, struktura voznega parka in predhodne izkušnje pomembno vplivajo na stopnjo ozaveščenosti in pripravljenosti. Nasprotno podjetja brez tahografov pogosteje napovedujejo višje stroške, manjšo konkurenčnost in večjo togost poslovanja po uvedbi novih pravil.

Stopnja pripravljenosti na uvedbo novih zahtev je sicer nizka – skoraj polovica prevoznikov z lahkimi gospodarskimi vozili je ob izvedbi ankete poročala, da se na spremembe še ni začela pripravljati. Čeprav je rok za popolno izvedbo ukrepov oddaljen še približno 8 mesecev, rezultati kažejo, da številni prevozniki še niso seznanjeni z vsebino novih obveznosti, kar potrjuje potrebo po usmerjenem obveščanju in tehnični podpori.

Za učinkovito implementacijo bo ključno redno spremljanje dejanske skladnosti ter ocenjevanje vplivov na delovanje podjetij in voznikov v praksi. Poleg tega rezultati jasno kažejo potrebo po boljših komunikacijskih in podpornih strategijah med pristojnimi organi, panožnimi združenji in prevozniki podjetji – še posebej tistimi, ki uporabljajo lahka gospodarska vozila. Uspešna in pravočasna implementacija nove zakonodaje, ki se ji seveda ni mogoče izogniti, bo zato močno odvisna od informiranja, usposabljanja in praktične podpore tistim prevoznikom, ki z uporabo tahografov še nimajo izkušenj.



Tovornjaki Otokar tudi v Sloveniji

Podjetje Cordia d.o.o. je postalo uradni zastopnik tovornih vozil znamke Otokar v Sloveniji. S tem pomembnim partnerstvom Cordia d.o.o. širi svojo ponudbo tovornih vozil.

Otokar, del skupine Koç Holding, je eden vodilnih proizvajalcev avtobusov, gospodarskih in specialnih oklepnih vozil v Evropi in svetu. Podjetje ima sedež v Turčiji, kjer že več kot 60 let razvija in proizvaja vozila, znana po zanesljivosti, inovativnosti in učinkovitosti. Otokarjeva vozila danes vozijo v več kot 60 državah, med njimi v številnih evropskih mestih, kjer so se izkazala kot okolju prijazna in stroškovno učinkovita.

S prevzemom zastopstva za znamko Otokar v Sloveniji Cordia nadaljuje svojo strategijo širitve na področju naprednih transportnih rešitev. Podjetje bo skrbelo za prodajo, servis, dobavo rezervnih delov in tehnično podporo, s čimer želi zagotoviti celovito storitev za slovenske prevoznike. V Sloveniji bodo na voljo tovornjaki iz serije Atlas 9 in Atlas 11.



Z nizko porabo goriva, nizkimi obratovalnimi stroški in cenovno dostopnimi rezervnimi deli je Otokar Atlas cenovno ugoden. Družino tovornjakov Otokar Atlas sestavljata modela Atlas 9 in Atlas 11. Tovornjaki Atlas z moderno kabino ponujajo vozniku prijazno izkušnjo, ob tem pa imajo garancijo na milijon prevoženih kilometrov oz. 4 leta.

Zamenjaj znamko, uživaj ceneje



Več kot fer. HOFER.

Povprečna cena **klasični trgovci**

1,69

RED BULL
ENERGIJSKA PIJAČA
250 ml

Povprečna cena Red Bulla iz popisa rednih cen v trgovinah Mercator, Spar in Tuš, izvedenega dne 6. 10. 2025. Povprečna cena Red Bulla na enoto je 6,76 €/L.



Redna cena v **trgovini HOFER**

0,39

FLYING POWER
ENERGIJSKA PIJAČA
250 ml

Cena Flying Powerja na enoto je 1,56 €/L. Več na hofer.si/zamenjaj.



Posodobljen F-Max

Potem ko smo že poročali, da je F-Max, ki je na trg vstopil leta 2018 in Fordu omogočil širitev v Evropo, prejel novo posodobitev motorja s 510 KM, je bila zdaj sprememb deležna tudi kabina, kjer na zunanji strani opazimo novo masko, kamere in luči. Prav tako je bila posodobljena notranjost, kjer pa najprej opazimo 12-palčno digitalno instrumentno ploščo in 12,4-palčni multimedijski zaslon, ki omogoča prilagoditev videza in postavitve informacij. Poleg tega novi varnostni sistemi v okviru ADASa izboljšujejo varnost voznika in vozila v vožnji. Posodobljen je bil tudi multifunkcijski volanski obroč.



Maribor z novimi električnimi Iveco busi

Maribor je evropski teden mobilnosti proslavil z nakupom štirih novih povsem električnih mestnih avtobusov. Mestne linije bodo okrepili 9,5-metrskimi avtobusi IVECO BUS E-WAY, ki se tako pridružujejo že obstoječim avtobusom E-WAY.

Novi nizkopodni midibusi E-WAY lahko prevažajo do 64 potnikov in bodo vozili na linijah P7, P17 in P19. S tem novimi avtobusi voznik park Marpoma sedaj šteje že 14 električnih vozil.

Po aktualnih tehničnih podatkih proizvajalca ima midibus E-WAY medosni razmik 4,13 m in elektromotor Siemens ELFA 3 z močjo 310 kW in najvišjim navorom 3.000 Nm. Motor poganja zadnjo os ZF AV 133, napaja pa se iz NMC-baterije (Nikel Mangnesium Cobalt) s kapaciteto 346 kWh.

Vsak kilometer brez emisij, ki ga prevozijo električni avtobusi, pomaga, da je Maribor bolj prijetno in trajnostno mesto za življenje.



Zniževanje porabe goriva in emisij CO₂



Z novim konceptom EcoGeneration

Aerodinamični polpriklopniki generacije **EcoGeneration** znatno zmanjšajo zračni upor in s tem porabo goriva. Z nastavljivim zadkom je mogoče različni EcoFLEX in EcoVARIOS po potrebi fleksibilno prilagoditi na polno tovorno prostornino. Pri praktični uporabi je bil s konceptom EcoGeneration dosežen prihranek goriva več kot 10 %. Več na: www.cargobull.si



5 milijonov električnih kilometrov

MAN je na začetku leta predal v uporabo električne tovornjake logističnim podjetjem DB Schenker, Dachser, Duvenbeck in Draxlmaier, ki so skozi vsakodnevno uporabo do oktobra letos prevozili že pet milijonov kilometrov. Ta podatek poudarja praktičnost električnih tovornjakov MAN za vsakodnevno uporabo in širok nabor delovnih nalog. Ob uporabi 100-% zelene električne energije je 200 baterijskih tovornjakov s povprečno porabo med 90 in 110 kWh na 100 prevoženih kilometrov glede na dizelske tovornjake zmanjšalo celotne izpuste CO₂ za 3600 ton. Če domnevamo, da bodo ti tovornjaki v svoji življenjski dobi prevozili milijon kilometrov, bi lahko teh 200 tovornjakov privarčevalo približno 172.000 ton CO₂. To pa je približno toliko ogljikovega dioksida, kot ga v enem letu v ozračje spusti mesto s približno 30.000 prebivalci.

Avtobusi za ekipe Bundeslige

Več kot polovica nogometnih klubov nemške Bundeslige se je odločila, da bo za prevoz ekip v sezoni 2025/2026 uporabljala vozila znamke Setra ali Mercedes Benz. Glede na zahteve posameznega kluba so vozila med drugim opremljena z usnjenimi sedeži s podporo za stopala in nasloni za noge, vrstami sedežev, ki se lahko postavijo druga nasproti druge, klubskimi mizicami, ki jih je mogoče spustiti, ter luksuznimi kuhinjami s hladilnikom in avtomati za kavo. S sodobno multimedijsko opremo je mogoče že kmalu po koncu tekme začeti prve analize igre, in sicer v popolnoma sproščenem vzdušju.



Celoviti varnostni sistemi in sistemi za pomoč vozniku zagotavljajo, da bodo igralci, osebje in trenerji vsak teden udobno, čim bolj varno in zdravo prispeli na skupno 36 prizorišč po vsej Nemčiji.

DAF XF flotni tovornjak leta

Najnovejša generacija DAF XF tovornjakov je prejela nagrado »Fleet Truck of the Year«. Nagrado je DAF prejel zaradi odlične operativne učinkovitosti, žirija pa je poudarila tudi 7 do 8 % nižjo porabo goriva glede na konkurente. Optimirani so pogonski sklopi, izboljšana je aerodinamika, več je varnostnih sistemov za pomoč v vožnji. Žirija je poudarila tudi udobje v kabini in robustno kakovost izdelave. Na koncu so še zapisali, da je pohvale vredna tudi poprodaja, saj DAFova mreža distributerjev vključuje dobre servise in stalno pomoč na cesti po celi Evropi.



Krone – dialog, udobje in strokovno znanje

Krone Trailer se bo na sejmu Solutrans 2025 v Lyonu od 18. do 22. novembra 2025 predstavil kot partner za sodobne transportne rešitve. Letošnja prisotnost na sejmu bo osredotočena na stojnico, ki vabi k dialogu, na njej pa bosta dva eksponata, ki impresivno prikazujeta Kronejevo strokovno znanje na področju nadgradenj in opreme: Profi Liner in Dry Liner.



Dry Liner s stranskimi stenami iz vezanega lesa predstavlja praktične elemente opreme, ki so popolnoma prilagojeni. Mednje spadajo rolo vrata s širino 2370 mm, ki omogočajo hitro in priročno natovarjanje in raztovarjanje. Med drugimi praktičnimi podrobnostmi so 13 parov pritrdilnih obrobov, vgrajenih v tla, in dve vrsti pritrdilnih tirnic z utori.

Poleg Dry Linerja bo na razstavnem prostoru na ogled tudi preizkušeni Profi Liner – klasika v evropskem prevozu na dolge razdalje, ki navdušuje s svojo visoko funkcionalnostjo, robustnostjo in praktičnimi rešitvami v detajlih. Obe vozili odražata Kronejevo dosledno osredotočenost na stranke in tržno usmerjenost.

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



Petre šotori – hale d.o.o.

Družinsko podjetje »Petre šotori – hale d.o.o.« s sedežem na Vranskem že 35 let navdihuje in vodi uspešna ter povezana ekipa. Začetki obrtniške dejavnosti podjetja segajo v leto 1982, že 35 let pa je podjetje organizirano kot družba z omejeno odgovornostjo.

Poleg zanesljive ekipe zagotavljajo tudi visoko kakovost storitev, hitro ter kakovostno montažo, svetovanje in celovite rešitve. Podjetje »Petre šotori – hale d.o.o.« je poleg ponudbe skladiščnih šotorov in hal z aluminijastimi konstrukcijami tudi eden največjih slovenskih ponudnikov kakovostnih prireditvenih, VIP in ostalih šotorov različnih dimenzij, pagod, paviljonov, hitro sestavljivih paviljonov, odrov, podov, catering opreme in ostalih komponent za uspešno izvedbo najrazličnejših prireditev in dogodkov, v svoji ponudbi pa imajo tudi program za zaščito ter varovanje.

Razpolagajo z več kot 80.000 m² prireditvenih in skladiščnih šotorov za namen najema. Na Vranskem, kjer je sedež podjetja, si je možno ogledati njihove referenčne objekte; skladiščne šotore, poslovno-skladiščno halo in prireditvene šotore.

V podjetju imajo že več let vpeljana standarda kakovosti ISO 9001 in ISO 14001, ponašajo pa se tudi z odličnimi bonitetnimi ocenami ter številnimi nagradami in priznanji s področja poslovanja. Zadnja novost, ki so jo uvedli, je Vento šotor z atiko, ki je edinstven, eleganten šotor z videzom dvorane in je namenjen najrazličnejšim VIP dogodkom.

Podjetje Petre d.o.o. poleg nenehnega razvoja na področju prireditvenih in skladiščnih šotorov v svoje poslovanje tudi redno uvaja ter nadgrajuje digitalizacijo. Pri svojem delu sledijo zelenim trendom, si prizadevajo za ohranjanje okolja, izobraževanje zaposlenih, partnerske odnose, posebno skrb pa namenjajo tudi dobaviteljem ter odnosom do strank. Verjamejo v svojo vizijo, storitve, izdelke, zaposlene in v blagovno znamko »Petre«, kar je ključ do uspeha. Decembra letos bo podjetje praznovalo 35 uspešnih let obstoja, razvoja, rasti in partnerstev.

ALUMINIJASTI SKLADIŠČNI ŠOTORI IN INDUSTRIJSKE HALE



PETRE

Pokrijemo vse priložnosti

ŠOTORI - HALE

- lastna proizvodnja
- maksimalno prilagajanje dimenzij
- kratki dobavni roki
- hitra in enostavna montaža
- mobilnost
- skladnost z zakonodajo
- nakup ali najem




PRIREDITVENI
ŠOTORI


SKLADIŠČNE
HALE


DODATNA
OPREMA


SERVIS IN
PROIZVODNJA

Novo težišče

F-MAX



**Novo težišče, F-MAX,
združuje udobje, tehnologijo in zmogljivost.**

Z novo zasnovo, inovativnimi tehnologijami in učinkovitim motorjem Ecotorq GEN2 novi F-MAX začenja novo dobo.

KAM in BUS Importer d.o.o.
www.fordtrucks.si

Celovška cesta 492, 1210 Ljubljana – Šentvid | Tel. 01 810 75 01 | info@fordtrucks.si



Sharing the load



Evolucija učinkovitosti na cesti

*Ko je Volvo Trucks leta 1993 predstavil prvo generacijo modela FH, si verjetno niso predstavljali, da bo ime FH tri desetletja kasneje še vedno sinonim za zmogljivost, varnost in zanesljivost v svetu težkih tovornih vozil. A leto 2024 je prineslo nov mejnik – prihod modela **Volvo FH Aero**, ki postavlja povsem nove standarde na področju aerodinamike, varčnosti in tehnologije.*

Steber cestnega transporta

Klasični Volvo FH je bil dolgoletni steber evropskega cestnega transporta. Njegova kombinacija močnih motorjev, udobne kabine in naprednih varnostnih sistemov je bila preizkušena v vseh pogojih – od ledenih skandinavskih cest do razgretih avtocest južne Evrope.

Z novim modelom FH Aero pa je Volvo šel še korak dlje. Namesto da bi šlo zgolj za prenovo, gre za evlucijsko izboljšavo obstoječega koncepta. Glavni cilj: zmanjšanje porabe energije in emisij ob ohranitvi legendarne zanesljivosti FH.

Aerodinamika v ospredju

Ključna razlika med klasičnim Volvom FH in novim Volvom FH Aero je aerodinamična optimizacija, ki je vidna v novi obliki kabine. FH Aero ima podaljšan sprednji del za 24 centimetrov glede na klasičen FH. Ta sprememba na prvi pogled deluje subtilno, a v praksi pomeni veliko. Zmanjšan zračni upor izboljša stabilnost pri večjih hitrostih, hkrati zmanjša porabo goriva.

Spremenjeni so tudi sprednji odbijač in maska z bolj zaobljenimi linijami, stranske obrobe in strešni spojlerji, ki izboljšajo pretok zraka okoli prikloice, poleg tega pa je FH Aero na

voljo z novim sistemom kamer namesto klasičnih ogledal (Camera Monitor System). Ta ne le zmanjšuje upor zraka, temveč tudi izboljša vidljivost v dežju in temi.

Rezultat? Po podatkih Volva do 5 % manjša poraba goriva pri dizelskih motorjih, kar izboljšuje doseg in znižuje emisije, oddane v okolje.

Kabina ponuja več udobja

FH Aero ohranja znano udobje modela FH, a z dodatno mero tišine in prostornosti. V notranjosti je bilo izvedenih kar nekaj posodobitev, nekatere so opazne na prvi pogled, druge občutite šele med uporabo. Med glavne izboljšave tako sodijo nova generacija digitalnega vmesnika z večjim zaslonom in povezljivostjo s telematskimi sistemi. Izboljšana je zvočna izolacija za 3 dB v primerjavi s klasičnim FH. Sedeži so sedaj bolj ergonomski in omogočajo dodatno nastavitve z ledveno oporo in možnostjo ogrevanja in prezračevanja.

FH Aero ni samo bolj aerodinamičen – je tudi bolj digitalen. Volvo je v novi generaciji predstavil izboljšan informacijski vmesnik, optimiziran za sodobne logistične potrebe, ter napredne varnostne asistente, kot so samodejno zaviranje v sili, sistem za ohranjanje voznega pasu in opozarjanje na ranljive udeležence v prometu.



↑ **2** V notranjosti je bilo izvedenih kar nekaj posodobitev. Med glavne izboljšave sodita nova generacija digitalnega vmesnika z večjim zaslonom in hitrejša povezljivost.

← **1** Ključna razlika med klasičnim Volvom FH in novim Volvom FH Aero je aerodinamična optimizacija, ki je vidna v novi obliki kabine. FH Aero ima podaljšan sprednji del za 24 centimetrov glede na klasični FH.



3 Volvo FH Aero ni zamenjava za klasični FH, temveč njegova optimizirana različica.



4 Ogledala ali kamere, po želji.

Tudi pod pokrovom se skriva raznolikost. FH Aero bo na voljo v dizelski, plinski in popolnoma električni različici. Pri električnih izvedbah izboljšana aerodinamika pomeni daljši doseg in večjo učinkovitost regenerativnega zaviranja – kar je ključno pri dolgih relacijah.

Napreden I-Save

Volvo FH Aero se lahko pohvali tudi z nadgrajeno stopnjo opreme I-Save, ki je popolna rešitev za zmanjšanje porabe goriva pri mednarodnih prevozi. I-Save združuje učinkovit motor D13 s

tehnologijo Turbo Compound in menjalnik I-Shift, opremljen s sistemom I-See. I-See optimizira hitrost, menjavo prestav in prosti tek glede na pot pred vami. Poleg tega I-Save uporablja učinkovitejšo zadnjo osi in druge komponente, ki varčujejo z energijo, ter programsko opremo za varčevanje z gorivom. Motor D13 s tehnologijo Turbo Compound v vseh fazah izkorišča razpoložljivo energijo in tako zagotavlja večji izkoristek v celotnem razponu vrtiljajev, najboljše rezultate pa doseže v razponu od 900 do 1.300 vrt./min. Rezultat sta enakomernejša, tišja vožnja in bistveno nižja poraba goriva.

Glavne razlike med FH in FH Aero

Lastnost	Volvo FH	Volvo FH Aero
Aerodinamika in oblika	Standardna kabina, sprednji in bočni del brez dodatnih aerodinamičnih izboljšav.	Kabina je 24 cm daljša na sprednjem delu, kar pripomore k zmanjšanju zračnega upora.
Sistem zunanjih ogledal/kamere	Klasična ogledala.	FH Aero lahko vključuje novi Camera Monitor System, ki nadomešča klasična ogledala.
Stabilnost pri bočnem vetru	Učinkovita stabilnost, a nekoliko večji vpliv bočnega vetra.	Zaradi podaljšane kabine in aerodinamičnih dodatkov boljša vzorna stabilnost v bočnem vetru.
Različne izvedbe pogona	FH je na voljo v več izvedbah pogona: dizel, plin, električni, biogoriva.	FH Aero je na voljo v več izvedbah pogona: dizel, plin, električni, tudi biogoriva.

Motorji in pogoni

Različica	Motor/pogon	Moč	Navor	Menjalnik	Gorivo
Volvo FH 420–540	D13K	420–540 KM	do 2.600 Nm	I-Shift	dizel/HVO
Volvo FH LNG	G13C	420–500 KM	do 2.500 Nm	I-Shift	utekočinjeni zemeljski plin (LNG) ali bioplin
Volvo FH Electric	elektromotor	do 490 kW (666 KM)	do 2.400 Nm	2-stopenjski prenos	elektrika (baterije do 540 kWh)

Manj vetra, več stabilnosti

Podaljšana kabina in novi aerodinamični elementi zmanjšujejo vpliv bočnega vetra, kar pomeni mirnejšo vožnjo in manjšo obremenitev voznika. V kombinaciji z izboljšano zvočno izolacijo in ergonomskim sedežnim sistemom FH Aero prinaša še več udobja na dolgih poteh – nekaj, kar vsak poklicni voznik zna ceniti.

Evolucija v najboljši obliki

Volvo FH Aero ni zamenjava za klasični FH, temveč njegova optimizirana različica, kjer šteje vsak liter goriva, vsak gram emisij in vsaka minuta na cesti. Z inovativno obliko, pametnimi tehnologijami in poudarkom na trajnostnosti FH Aero dokazuje, da lahko tudi 40-tonski tovornjak deluje z lahkotnostjo, ki jo sicer povezuje z vetrom.

Volvo FH Aero ni revolucija, temveč evolucija v najboljši možni obliki.

Z manjšim zračnim uporom, tišjo kabino in izpopolnjeno tehnologijo postavlja nove standarde v segmentu težkih tovornjakov. Za voznike pomeni več udobja, za prevoznike nižje stroške – in za okolje korak naprej proti čistejšemu zraku.



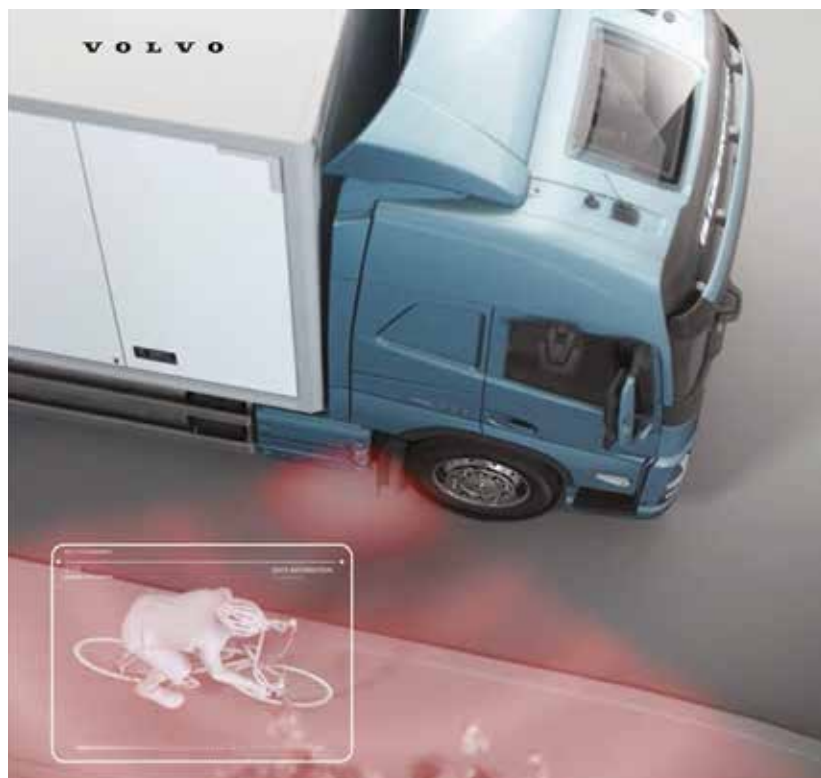
Tehnični podatki v številkah

Parameter	Volvo FH	Volvo FH Aero
Dolžina kabine	2.400 mm	2.640 mm
Koeficient zračnega upora (Cd)	0,54	0,47
Poraba (dizel, povprečno)	28–30 l/100 km	25–27 l/100 km
Teža praznega vozila (vlačilec 4x2)	7.600 kg	7.700 kg
Največja dovoljena skupna masa	44 t	44 t
Zmanjšanje emisij CO₂ (pri dizlu)	–	do 5 % manj

Tehnični podatki

	FH in FH Aero
Konfiguracija	Vlačilec 4x2
Medosna razdalja (mm)	3700
Motor	D13T460A, Turbo Compound, EURO 6
Moč (kW/KM)	338/460 pri 1240–1600 vrt/min
Navor (Nm/min)	2600/900–1240
Motorna zavora VEB+ (kW/min)	435/2300
Menjalnik	I-Shift AT2612
Vzmetenje spredaj	vzmeti
Vzmetenje zadaj	zračne blazine
Redukcija	RSS1244B, Ratio 2.31
Pnevmatike spredaj	385/55 R 22.5 Continental EfficientPro S
Pnevmatike zadaj	315/70 R 22.5 Continental EfficientPro D





Podpora za preprečevanje bočnih trkov

Namen:

Zasnovan za zmanjšanje tveganja nesreč pri menjavi voznega pasu in nesreč z ranljivimi udeleženci v prometu.

Kako deluje?

Uporablja radarske senzorje za zaznavanje drugih udeležencev v prometu in voznika opozori s svetlobnim signalom. Ko se vklopi smernik, sistem opozori z utripajočimi lučmi, zvokom in aktivnim krmiljenjem.

Najnovejše izboljšave Aero (aerodinamičnega) paketa 2025



Voznikova asistenca

Omogočena z dinamičnim krmiljenjem

Namen:

Pomagati vozniku, da ostane na voznem pasu, hkrati pa ohranja varno razdaljo do drugih vozil.

Kako deluje?

Uporablja kamero za branje oznak voznega pasu in voznikom zagotavlja stalno aktivno podporo pri krmiljenju, da ohranijo smer in ostanejo v voznem pasu.



Toyota na trg prinaša tretjo generacijo gorivnih celic

Družba Toyota Motor Corporation je razvila nov sistem gorivnih celic (FC – Fuel Cell). To je že tretja generacija gorivnih celic kot del nenehnih prizadevanj za uresničitev prehoda na **vodikov pogon.**

Popolnoma novi sistem gorivnih celic 3. generacije je zasnovan tako, da izpolnjuje posebne potrebe komercialnega sektorja z enako vzdržljivostjo kot običajni dizelski motorji. Poleg tega novi sistem odlikujejo znatne izboljšave v zmogljivosti, vključno z učinkovitostjo porabe goriva in znatno nižjimi stroški v primerjavi s prejšnjo različico. Poleg osebnih vozil bo sistem FC 3. generacije namenjen tudi za uporabo v težkih gospodarskih vozilih in delovnih strojih. Na trgu naj bi bil sistem na voljo že v začetku naslednjega leta, najprej na trgih na Japonskem, v Evropi, Severni Ameriki in na Kitajskem. Sistem FC 3. generacije je

bil prvič predstavljen v Tokiu na sejmu H2 & FC EXPO (Mednarodna razstava vodika in gorivnih celic). Toyota vodik smatra za pomembno gorivo pri doseganju ogljične nevtralnosti in aktivno sodeluje s partnerji iz različnih panog. Toyota v okviru svojih raziskovalnih in razvojnih dejavnosti spodbuja različne pobude na področju ustvarjanja, transporta, shranjevanja in uporabe vodika. Da bi še pospešili uporabo in sprejetje tehnologije gorivnih celic za doseg vodikove družbe, je potreben nenehen razvoj tehnologije gorivnih celic, zato ta sistem gorivnih celic tretje generacije predstavlja pomemben korak naprej.



1 Od leta 2019 Toyota na trgu ponuja izjemno učinkovit avtobus s pogonom na gorivne celice. Pred tremi leti so ga predstavili tudi v Ljubljani.

Toyotine gorivne celice

Leta 2014 je Toyota predstavila električno vozilo s pogonom na gorivne celice MIRAI (FCEV) in od takrat prodala približno 30.000 enot v več kot 30 državah po svetu. Pet let kasneje je Toyota začela dobavljati na trg sisteme gorivnih celic, ki so bili prilagojeni za uporabo tudi v težjih gospodarskih vozilih, kot so avtobusi, tovornjaki, vlaki, ladje in stacionarni električni generatorji, ter dobavila več kot 2.700 enot več kot 100 strankam po vsem svetu.

Na Japonskem Toyota sodeluje s številnimi partnerji, zlasti v prefekturah Tokio in Fukušima, pri uvajanju teh sistemov v komercialni sektor in ustvarjanju vodikove infrastrukture. Novi sistem gorivnih celic 3. generacije je bil razvit na podlagi povratnih informacij strank in znanja, pridobljenega z uporabo konceptov in demonstracijskih testov v zadnjih nekaj letih.





2 Toyota je predstavila že tretjo generacijo gorivnih celic kot del nenehnih prizadevanj za uresničitev prehoda na vodikov pogon.

3 Popolnoma novi sistem gorivnih celic 3. generacije je zasnovan tako, da izpolnjuje posebne potrebe komercialnega sektorja.



Glavne značilnosti sistema gorivnih celic 3. generacije so naslednje:

1 Glavne značilnosti:

- Povečana vzdržljivost, do dvakrat v primerjavi s prejšnjo generacijo, kar dosega večjo vzdržljivost in moč, primerljivo z dizelskimi motorji, sama zasnova pa ne potrebuje vzdrževanja.
- Povečana učinkovitost moči za faktor 1,2 v primerjavi s prejšnjo generacijo omogoča 20 % daljši doseg vožnje.
- Znatno zmanjšanje stroškov zaradi inovacij v zasnovi celic in proizvodnih procesih.

2 Razširitev asortimaja:

Sistem FC 3. generacije je mogoče vgraditi v različna gospodarska vozila, osebna vozila in splošno uporabna vozila, kot so stacionarni generatorji, železnice in ladje. V osebnih vozilih izboljšana učinkovitost porabe goriva zagotavlja večji doseg vožnje in dodatno varnost. V težkih gospodarskih vozilih novi sistem FC ponuja raven vzdržljivosti, primerljivo z dizelskimi motorji, in veliko moč. Poleg tega je sistem zaradi bolj kompaktne zasnove lažje integrirati v različna gospodarska vozila.

3 Nižji proizvodni stroški

- Toyota je uvedla nove proizvodne tehnike, ki znižujejo stroške proizvodnje skladov gorivnih celic.
- Podjetje je poenostavilo postopek sestavljanja, izboljšalo izkoriščenost materiala in uvedlo modularne elemente zasnove.
- Zaradi teh sprememb je tehnologija gorivnih celic bolj konkurenčna dizelskim motorjem, kar utira pot širši uporabi v panogah, ki so odvisne od prevoza na dolge razdalje.





Drugačen od bratov

Cupra se pridružuje liniji električnih SUV-jev, ustvarjenih na platformi MEB, z modelom *Tavascan*. Toda ali poleg drugačnega dizajna ponuja še kaj več v primerjavi s tehnično skoraj identičnimi Volkswagnom ID.4, Škodo Enyaq in Audijem Q4 e-tron? Odgovor je pritrdilen.



Tehnični podatki

Motor: sinhroni električni motor

Baterija (kWh):	litij-ionska 77
Moč (kW/KM):	210/286
Navor (Nm):	545
Menjalnik/pogon:	1-stopenjski/ na zadnja kolesa

Mere

Dolžina (mm):	4644
Širina (mm):	1861
Višina (mm):	1597
Medosna razdalja (mm):	2766
Prtljažnik (l):	540
Masa vozila (kg):	2200

Zmožljivosti

Pospešek (0–100 km/h):	6,8
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba (kWh/100 km):	18
Normiran doseg (km):	560

V mnogih pogledih, razen pogonskega sklopa, je Tavascan drugačen od prej omenjenih bratov. Najbolj očitna je zasnova, ki jo je navdihnil istoimenski koncept, predstavljen leta 2019, ki je sicer doživel zelo temeljito preobrazbo v skoraj nespremenjen proizvodni model. Tavascan je videti resnično dinamično. Zadnji široki svetlobni trak vsebuje tudi osvetljen logotip Cupra, agresiven sprednji del s trikotnimi detajli v dnevnih lučeh pa bo težko zamenjati z drugim avtomobilom, ko ga vidite v vzvratnem ogledalu. Bočna linija 4,64 metra dolgega vozila s spuščajočo streho proti zadku poudarja kupejevski videz.

Oblikovalci so poskušali v notranjost vnesti tudi odmere edinstvenosti s »hrbtenico«, ki povezuje osrednji del avtomobila s sredinsko konzolo. Nima praktične funkcije, je pa odgovoren za presenetljiv, celo futurističen videz. Namesto usnja in aluminija kraljmeta oblazinjenje iz blaga in mikrovlagen, večinoma recikliranih, ter plastika, ki je trda, a z dodelanimi estetskimi zaključki. Voznik je udobno nameščen v športnem sedežu, pred njim je kompaktni volan z okroglimi gumbi za spreminjanje načina vožnje. Majhen voznikov zaslon prikazuje osnovne informacije, medtem ko velik 15-palčni osrednji zaslon ponuja vse ostalo. Posebej zanimive so prezračevalne reže, ki se skoraj ne vidijo, ter ambientalna osvetlitev, ki je med bolj originalnimi, kar smo jih do sedaj videli.

Izvedba Endurance ima pogon samo na zadnji kolesni par s pomočjo elektromotorja, ki razvija 210 kW oz. 286 KM, napaja pa se iz baterije s kapaciteto 77 kWh. V vožnji je prijetno gladek in tih, na avtocesti ni posebej opaznega hrupa kotaljenja. Dobra kalibracija stopalke za pospeševanje omogoča natančno odmerjanje visokega potenciala pod desno nogo, tako da je vožnja enostavna. Odločilen pritisk na pedal povzroči precej silovito pospeševanje, za ustrezno zaviranje pa poleg regenerativnega zaviranja poskrbijo tudi močne zavore. Kljub visoki moči pa je hitrost omejena na 180 km/h in tako športne težnje niso pretirane, zato Tavascan zagotavlja dobro raven udobja in uporabnosti. Prostora je tako spredaj kot zadaj dovolj, za potniki pa je še 540 litrov velik prtljažni prostor.

Tavascan bi se lahko zdel le še en električni SUV v nizu, vendar se s svojo vizualno podobo in bolj dinamično vožnjo izkušnjo nastavlja mlajšim voznikom.



Renault Trucks E-Tech tovorna vozila

"Z Renault Trucks E-Tech vozili
ste na poti v zeleno prihodnost:
100% električna vožnja že danes!"

"Električna tovorna vozila, pametna odločitev -
75 % prihranek pri cestninah v Sloveniji!"



100% Električni
#JoinTheGoodMove

RENAULT TRUCKS
E-TECH



RENAULT
TRUCKS

Iz majhne razstave zrasel svetovni sejem

Busworld je bil ustanovljen leta 1971 in je ves čas potekal na vsaki dve leti v majhnem mestecu Kortrijk v Belgiji. Leta 2017 pa je prerasel svoje meje, zato se je organizator odločil, da razstavo preseli na bruseljsko sejmišče.

Leta 2019 je Busworld praznoval svojo 25. izdajo. S 50-letnimi izkušnjami je tako najstarejši in najbolj znan sejem avtobusov. Leta 2023 je imel Busworld Europe več kot 500 razstavljalcev in več kot 40.000 obiskovalcev. Letos pa se je predstavilo že 550 razstavljalcev iz 40 držav. Na ogled so postavili 284 vozil, od tega jih je bilo možno 34 tudi preizkusiti na stezi okoli sejmišča. Ob vozilih pa so svoje izdelke predstavili tudi nadgraditelji, izdelovalci pogonskih sklopov, prodajalci opreme ter ponudniki alternativnih virov in varnostnih sistemov. Največ razstavljalcev je prišlo iz Turčije (107), na drugem mestu pa so Nemce (68) prehiteli Kitajci (85).

Zeleni prehod

Na sejmu smo tako lahko opazovali najnovejše trende v avtobusni industriji – od električnih in avtonomnih vozil, prek naprednih baterijskih sistemov in programskih rešitev, vse do konceptnih notranjosti in poprodajnih storitev. Na vsakem koraku pa je bilo čutiti prehod na brezemisijске pogone.

Busworld Europe združuje proizvajalce, dobavitelje in strokovnjake za mobilnost z vsega sveta. Tukaj so predstavljene in obravnavane najnovejše inovacije in trendi v svetu avtobusov, od vodilnih svetovnih blagovnih znamk do lokalnih zagonskih podjetij.





Bogat program na sejmju pa je vključeval tudi razstave v živo, konference, spletne dogodke in večerjo za mreženje, med katero so si lahko vozniki, lastniki in operaterji avtobusov delili izkušnje in najboljše prakse.

Busworld 2025 je končan in vrata največjega avtobusnega sejma na svetu so zaprta. Rezime vsega je, da je Azija pripravljena na vse izzive, Evropa pa ji skuša slediti, vendar brez polnilne infrastrukture in hitrejših dobav Evropa že počasi izgublja bitko. In kaj je odmevalo na sejmju? Vse se je začelo z odmevno predstavitev nove VDL Future že dan pred otvoritvijo.

VDL

Na gala večerji tik pred otvoritvijo je domači proizvajalec **VDL** dvignil zaveso s tretje generacije svojega turističnega avtobusa Futura. Predstavljen naj bi bil že lani, a se je vse skupaj malo zavleklo.

»VDL Futura 3 je rezultat dolgoletnega nenehnega razvoja in predstavlja pomemben korak v potniškem prometu na dolge razdalje, tako za potnike kot za prevoznike in voznike. Futura 3 pomeni znatno izboljšanje obratovalnih stroškov vozila, zlasti zaradi prihranka goriva do 15 %. Pomemben rezultat je dosežen zaradi aerodinamičnih izboljšav in zmanjšane teže vozila. Ponosni smo na svoje zaposlene, ki so pokazali svoje mojstrstvo tako pri razvoju kot pri proizvodnji tega novega modela. Prepričani smo, da bomo s to tretjo generacijo vozil VDL Futura svojim strankam, njihovim potnikom in voznikom ponudili optimalno potovalno izkušnjo,« je povedal **Marc van Doorn**, generalni direktor avtobusov pri VDL Bus Group.

Predstavitve pomeni tudi prvi skupni nastop integrirane skupine VDL Bus Group, ki združuje VDL Bus & Coach in VDL Van Hool, kar je posledica prevzema podjetja Van Hool, ki je končalo v stečaju. Na sejmju Busworld je skupina VDL Bus predstavila pet

vozil: dva avtobusa Futura 3, 13,5-metrski Citea Low Entry ter v imenu podjetja Van Hool še super visokopodni avtobus Astron in dvonadstropni avtobus Astronomega.





BYD

BYD vstopa na evropski trg medkrajevnih električnih avtobusov. Predstavili so modele BYD eBus B12.b HF in BYD eBus B18.b, skupaj z eBusom B12.b LE. Nova modela uporabljata BYD-ovo platformo eBus 3.0, tehnologijo baterij v šasiji z lopaticami, motorje z lasnicami v pestu koles in napredne sisteme za pomoč vozniku.

B12.b HF je medkrajevni avtobus z visokim podom in tremi možnostmi baterij (311 kWh, 429 kWh, 495 kWh), največjim dosegom do 650 km, dvojnim polnjenjem z močjo 520 kW in 5,7 m³ prtljažnika. B18.b je 18-metrski zgibni avtobus z zmogljivo baterijo do 746 kWh, dosegom 630 km, opcijskim štirikolesnim pogonom ter izboljšanim zavornim in vzmetnim sistemom. BYD je že dobavil več kot 5000 električnih avtobusov v 26 evropskih državah.

Daimler Buses

Pri **Mercedesu** so se pohvalili, da je podjetje od leta 2018 do danes prodalo že več kot 3000 primerkov električnega avtobusa eCitaro, katerega smo ob bratu s pogonom na gorivne celice lahko opazovali v zeleni barvi, novost pa je, da je opremljen z generacijo baterij NMC4 s polnilno močjo do 300 kW, kar obljublja večjo energijsko gostoto, daljši doseg in daljšo življenjsko dobo. Svetovno premiero je doživel povsem električni eIntouro. Ta model zaznamuje vstop podjetja Daimler Buses v medmestni promet na električni pogon, ki je na voljo v dveh dolžinah in vključuje posodobitve programske opreme prek spleta. Vozilo ponuja prostor za 50 do 63 oseb in je prav tako opremljeno z novo generacijo baterij, ki naj bi zagotavljale doseg do 500 kilometrov.

Poleg celotne ponudbe Setra – od nizkopodnega MultiClass do dvonadstropnega avtobusa TopClass – podjetje izpostavlja svoj rastoč portfelj e-storitev in digitalnih rešitev.

Daimler Buses je predstavil tudi nove storitve za obnovo in zamenjavo baterij za podaljšanje življenjskih ciklov voznega parka, medtem ko bo z novo blagovno znamko Omniplus Charge ponujal celovite rešitve za infrastrukturo depojev kot dela ekosistema električne mobilnosti podjetja. Hkrati Omniplus On širi digitalne storitve z brezžičnimi posodobitvami in naprednim spremljanjem baterij.



Higer

Na sejmu je Kitajsko podjetje **Higer** predstavilo tri električne modele iz nove serije V: V12E, V12E Pro in V13E, kar je nadaljnji korak v njegovi širitvi na evropski trg. Serija, ki je bila razvita v treh letih in je prilagojena evropskim standardom, se ponaša z modularno arhitekturo, povečano prostornino prtljažnika in naprednimi kompozitnimi materiali za izboljšanje uporabnosti in učinkovitosti.

Še ena novost pa je model MU12E, strogo električen. Gre za trivratni nizkopodni avtobus razreda I, dolg 12.230 milimetrov in s kapaciteto 88 oseb. Kar zadeva baterije, jih dobavlja kitajski CATL in imajo zmogljivost 466 kWh ter elektromotor z največjo močjo 350 kW.





Ikarus

Ikarus, ki je pred kratkim tudi v Sloveniji predstavljal svoj avtobus, je v Bruslju predstavil model Ikarus 180e. Vozilo z dolžino 18,75 metra lahko prevaža do 126 potnikov in ima dve bateriji s kapaciteto 563 ali 640 kWh, centralno nameščen pogonski sistem s tekočinsko hlajenim motorjem PMS in največjo moč 350–375 kW. Avtobus ima razporeditev vrat 2–2–2–2, 45 fiksnih sedežev, 5 zložljivih sedežev, 2 mesti za invalidske/otroške vozičke in 126 stojšč, z bruto težo 30 ton. Vključuje varnostne in asistenčne sisteme za voznika, kot so Mobileye 8 Connect, izredno širokokotne kamere in sistem za spremljanje utrujenosti.

Irizar

Skupina Irizar je predstavila dva nova, popolnoma električna modela iz svoje game Efficient: Irizar ie bus naslednje generacije in Irizar i3 Normal Floor, s čimer so zaokrožili 100-odstotno električno medkrajevno linijo.

Oba modela vključujeta strukturne in materialne posodobitve, ki zmanjšujejo težo, povečujejo prostornino za potnike in prtljago ter izboljšujejo energetske učinkovitost z dosegom do 450 km na polnjenje. Pri zasnovi so prav tako pomislili na dostopnost in udobje za voznika, kar se kaže v širših vratih, optimiziranem pretoku potnikov in neodvisnem upravljanju klimatske naprave. Souporaba komponent v celotni seriji Efficient podpira vzdrževanje in upravljanje rezervnih delov. Lansiranje odraža Irizarjevo nenehno osredotočenost na rešitve z ničelnimi emisijami za evropski in mednarodni trg. Na razstavnem prostoru sta bila tudi dva Irizar i6S Efficient ter najprestižnejši model te znamke Irizar i8.



Iveco Bus

Iveco Bus se je predstavil s tehnološko nevtralno paletto trajnostnih vozil in storitev za podporo energetskega prehoda, vključno z električnim, biometanskim, biogorivnim pogonom ter pogonom na zemeljski plin in rešitvami B100. Znamka je predstavila eDaily LE, električni minibus z nizkim podom in G-Way 9,5-metrski midibus s pogonom na biometan, poleg tega pa še modele E-Way, Crossway Elec, Crossway Low Entry Elec in Evadys.

Predsednik podjetja Iveco Bus Claudio Passerini je povedal, da ima skupina 54 % trga medkrajevnih avtobusov v Evropi (drugo četrtletje 2025) in 21 % trga električnih mestnih avtobusov, kar jo z 20-odstotnim tržnim deležem uvršča na drugo mesto po skupnem evropskem obsegu.



Karsan

Karsan Automotive je predstavil svojo celotno električno ponudbo, vključno z e-Ata Hydrogen, e-Atak in na novo predstavljenim avtonomnim e-Jest. Izvršni direktor Okan Baş je napovedal uvedbo nove generacije baterij v celotno ponudbo, s čimer se zmogljivost poveča na 105 kWh pri e-Jest, 264 kWh pri e-Atak, 528 kWh pri 12-metrskem e-Ata in 800 kWh pri 18-metrskem različici. Po dobavi 547 vozil leta 2024 Karsan za leto 2025 načrtuje 700 enot, kar je 25-odstotno povečanje. V zadnjih sedmih letih je podjetje podeseterilo obseg proizvodnje in utrdilo svoj položaj med ključnimi evropskimi dobavitelji avtobusov z ničelnimi emisijami.

MAN Truck & Bus

MAN Truck & Bus predstavlja svoj prvi popolnoma električni turistični avtobus, Lion's Coach 14 E, kar je bila tudi najbolj pričakovana novost na sejmu. eCoach združuje preizkušeno pogonsko tehnologijo eTruck z novimi MAN-ovimi baterijskimi sklopi NMC, ki ponujajo kapaciteto od 320 do 480 kWh, doseg do 650 km in sedeže za 63 potnikov brez zmanjšanja prostora za prtljago. Proizvodnja naj bi se začela leta 2026 v MAN-ovi tovarni v Ankari.

Na razstavnem prostoru so bili predstavljeni tudi posodobljeni Lion's City 12 E z baterijami naslednje generacije, Lion's Intercity s pogonom EfficientHybrid, Neoplan Skyliner in Tourliner ter MAN TGE Next Level.



MG

Da, pravilno ste prebrali. **MG**, Morris Garage, ta zgodovinska britanska znamka, znana po svojih športnih avtomobilih, je vstopila tudi v segment avtobusov z lansiranjem modela MG iEV12, 12-metrski konceptni mestni avtobus razreda I, razvit v sodelovanju s podjetjem Shanghai Sunwin Bus Company in zasnovan v Evropi. Zgrajen je na električnem podvozju MG B12E in uporablja tehnologijo baterij Cell-to-Pack (417 ali 489 kWh). Projekt je še v fazi koncepta, saj MG še vedno opredeljuje svojo evropsko tržno strategijo, vendar avtobus nakazuje ambicije znamke, da združi britansko dediščino z najsodobnejšimi električnimi inovacijami. močjo 350 KW.





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.

Otokar

Na sejmu je **Otokar** predstavil pet avtobusov, vključno z električnimi in avtonomnimi modeli, s čimer je poudaril svojo tehnološko naprednost. 10,9-metrski e-Kent je bil predstavljen skupaj z avtonomnima prototipoma e-Centro in e-Territo.

Leta 2024 je podjetje doseglo promet v višini 962 milijonov USD, pri čemer je 64 % prihodkov predstavljal izvoz, po svetu pa že vozi več kot 68.000 njihovih avtobusov. Italija, Španija in Francija ostajajo ključni evropski trgi, Nemčija in nordijske države pa so naslednji trgi za širitev. Otokar je poudaril svoj sodobni evropski proizvodni obrat ter stalne naložbe v elektrifikacijo in avtonomne tehnologije.

Scania

V Bruslju je **Scania** predstavila svojo novo platformo za avtobuse z visokim podom in električnimi baterijami, s čimer je omogočila prilagodljivo pot do prevoza z ničelnimi emisijami tako za mestne kot primestne namene.

Platforma je bila predstavljena s karoserijo Caetano z volanom na desni strani, skupaj z Irizarjem i3 Electric in Scanio Touring s karoserijo Higer, s pogonom na bencin. Električne izvedbe ponujajo do 600 km dosega in prtljažni prostor, skoraj enakovreden običajnim avtobusom, hkrati pa podpira različne tipe karoserij. Izhodna moč elektromotorja je 330 kW, baterijo pa ponuja s kapaciteto do 534 kWh bruto oz. 480 kWh neto in polnilno zmogljivostjo do 325 kW (500 A).

Solaris

Solaris je predstavil Urbino 10,5 electric, kompakten model, zasnovan za gosto poseljena mestna središča, s kapaciteto do 85 potnikov, kar ga uvršča med najbolj prostorene avtobuse v svojem razredu. Avtobus vključuje Solarisov modularni pogonski sistem, ki izboljšuje porazdelitev teže, odpravlja motorni stolp za povečanje prostora za potnike in poenostavlja vzdrževanje s standardizacijo komponent v celotni seriji Urbino.

Električni Urbino 10,5, ki ga napajajo baterije Solaris High Energy in je združljiv s polnjenjem prek vtičnice CCS2 in pantografa, je zasnovan za celodnevno delovanje brez vmesnega polnjenja, hkrati pa dosega 97-odstotno možnost recikliranja in ima klimatsko napravo s toplotno črpalko.

Temsa

Evren Guzel, izvršna direktorica podjetja **TEMsa**, je izpostavila močno rast podjetja, ki je do konca leta 2024 poročalo o rekordnih prihodkih v višini 429 milijonov evrov, kar je največ v zadnjih desetih letih, in opozorila, da so se prihodki podjetja TEMsa od leta 2022 povečali za 1,7-krat, k čemur je prispevala 68-odstotna rast v evrih.

Na razstavnem prostoru sta bila na ogled dva turistična avtobusa – Prestij in Maraton – s konvencionalnim motorjem z notranjim zgorevanjem, električni medkrajevni avtobus LD SB in njegova različica Plus ter novost, kompaktni mestni avtobus na baterije, ki pa sliši na ime Avenue Neo.





Anadolu Isuzu

Pet vozil je pokazal turški proizvajalec **Anadolu Isuzu**. Predstavili so tri električne avtobuse: Novo Volt, Novociti Volt in Citivolt 12, ter dva s tradicionalnim motorjem: Citiport in Grand Toro v različici Extra Large. Ponudbo električnih avtobusov so Turki opremili z baterijami LFP, ki jih dobavlja CATL.



Yutong

Yutong, količinsko trenutno največji proizvajalec avtobusov na svetu, prav tako ni mogel zamuditi Busworlda. V Bruslju je predstavil IC12E, električni medkrajevni avtobus, zasnovan za visokofrekvenčne operacije z dosegom do 610 km po standardu SORT2. IC12E je bil dobavljen italijanskemu prevozniku VITA za prevoze v alpski regiji Valle d'Aosta, kjer bo prihodnje leto zimska olimpijada. Poleg njega je kitajski velikan predstavil tudi model U12, 12-metrski avtobus s kapaciteto do 95 potnikov. Razstavljen je bil še električni avtobus Yutong T14E. S 46.918 prodanimi enotami v letu 2024 in 16-odstotnim tržnim deležem v prvi polovici leta 2025 si Yutong po lastnih podatkih utrjuje položaj vodilnega akterja pri razvoju avtobusov z ničelnimi emisijami.

ZF

ZF je predstavil svoje najnovejšo tehnologije za avtobuse, s poudarkom na učinkovitosti, varnosti in trajnostnosti v širokem portfelju rešitev za razogljčenje, avtomatizacijo, inteligentne šasije, varnost in digitalne rešitve, katerih cilj je zmanjšanje skupnih stroškov lastništva (TCO).

Fabian Schlegel, višji podpredsednik in vodja regije EMEA, je ob poudarjanju močne tržne uspešnosti dejal: »Naš avtobusni posel se je v zadnjih treh letih povečal za 30 odstotkov in zdaj imamo v pripravi naročila v višini več kot milijarde evrov. Ta pristop spodbuja močno rast, saj se naš posel s tehnologijo avtobusov širi hitreje kot celoten trg, kar krepi naš položaj vodilnega partnerja za industrijo po vsem svetu.«

Na sejmu je ZF premierno predstavil osi nove generacije, vključno s portalnima osema A134 in AV134, centralno električno pogonsko osjo CeTrax 2 dual in električno portalno osjo AxTrax 2 LF, poleg tega pa še inovacije, kot sta brezoljna enota za dovod zraka e-comp Scroll in programski paket SUMS, hkrati pa je izboljšal varnost z naprednim sistemom za opozarjanje na neopozornost voznika in snemalnikom podatkov o dogodkih.



Cummins

Cummins je predstavil široko paleto energetskih rešitev za avtobuse s ciljem predstaviti svoj pristop k podpori proizvajalcem originalne opreme (OEM) in operaterjem s konvencionalnimi in brezemisijami tehnologijami. Oddelek za rešitve z ničelnimi emisijami, Accelerator by Cummins, je predstavil svojo večstopenjsko baterijsko platformo LFP, namenjeno avtobusom z ničelnimi emisijami. Modularna in optimizirana je za uporabo v omejenem prostoru, kot so nizkopodni mestni avtobusi, platforma pa podpira več konfiguracij, da izpolni operativne zahteve, hkrati pa ohrani varnost in zmogljivost.





Podelili smo nagrade za najbolj trajnostne avtobuse

Solaris Urbino 10.5 Electric, Iveco Bus Crossway Elec NF in MAN Lion's Coach 14 E so zmagovalci v mestnem, medkrajevnem in turističnem segmentu avtobusov kot najbolj trajnostni izdelki.

Ti avtobusi so prejeli nagrado Sustainable Bus Award 2026 na slovesni podelitvi nagrad na gala večeru Busworld Europe 2025 v Bruslju. Mednarodna žirija, ki jo je sestavljala deseterica specializiranih novinarjev iz vse Evrope, je izvedla temeljit postopek ocenjevanja, v katerem je sodelovalo 14 avtobusov, nominiranih v treh kategorijah.

Delo žirije je rezultat večmesečne analize, katere cilj ni le ocenjevanje tehnične učinkovitosti, temveč tudi napredek na področju trajnosti, varnosti, udobja in inovativnosti.

Veliko število finalistov ponovno dokazuje dinamiko in nenehen razvoj sektorja potniškega prometa, ki je vse bolj usmerjen v rešitve, ki združujejo učinkovitost in okoljsko odgovornost.

Solaris Urbino 10.5 Electric je prejel nagrado v kategoriji Urban, mednarodno priznanje, ki poudarja trajnostno mobilnost in inovacije v javnem prevozu.

Solaris Urbino 10.5 Electric izstopa po modularnem pogonskem sklopu, ki optimizira prostor vozila in olajša vzdrževanje. Opremljen je z baterijo z zmogljivostjo več kot 400 kWh in elektromotorjem z močjo 250 kW ter ponuja doseg več kot 600 km (po podatkih eSORT), kar učinkovito izpolnjuje operativne potrebe mestnih vozniških parkov.

Poleg tega je Solaris Urbino 10.5 Electric skladen z varnostnimi standardi GSR2 in je pripravljen na integracijo naprednih sistemov za pomoč vozniku (ADAS). Za udobje in dostopnost model vključuje vzmetenje ECAS s funkcijo klečanja, rampe za potnike z zmanjšano mobilnostjo in tiho notranjost.

Posebna pozornost je namenjena trajnostnosti: delež materialov, ki jih je mogoče reciklirati, presega 95 %, medtem ko je v konstrukciji uporabljeno jeklo s skoraj 97-odstotno vsebnostjo recikliranih materialov. Klimatska naprava s toplotno črpalko je tudi odlična rešitev, saj ima majhen vpliv na okolje.

Iveco Bus Crossway NF ELEC je prejel nagrado v kategoriji Medkrajevni avtobus.

Iveco Crossway je eden najbolje prodajanih medkrajevnih avtobusov razreda II in III v Evropi. Od prvega lansiranja leta 2006 je bilo proizvedenih več kot 65.000 enot v različnih različicah in z različnimi pogonskimi sklopi. Po električni različici z nizkim vstopom (Low Entry) je bil zdaj predstavljen model z visokim podom, ki ustreza potrebam trga na dolgih progah.

Ta avtobus ima centraliziran električni pogonski sklop z močjo 290 kW, z modularnimi NMC baterijami z zmogljivostjo 414 kWh, ki ponujajo doseg do 400 km. Modularna konfiguracija baterije omogoča operaterjem, da prilagodijo zmogljivost potrebam po storitvah in optimizirajo čas polnjenja z močjo do 240 kW. Zaradi varnosti Crossway ELEC v skladu z najnovejšimi evropskimi standardi integrira sisteme, kot so AEBS, ESP, MOIS, BSIS in DDAW.

MAN Lion's Coach 14 E je zmagovalac v kategoriji turističnih avtobusov za dolge razdalje (Coach).

Ta avtobus poganja elektromotor z neprekinjeno močjo 330 kW, baterija z zmogljivostjo 534 kWh pa zagotavlja doseg do 650 km. Zaradi varnosti je MAN Lion's Coach E opremljen s sistemoma za pomoč pri zaviranju v sili Plus in prilagodljivim tempomatom, Stop&Go, opozorilom o zapustitvi voznega pasu, sistemom kamer OptiView in MAN AttentionGuard, ki zagotavljajo skladnost z najnovejšimi standardi aktivne in pasivne varnosti.

Več kot 95 % sestavnih delov je mogoče reciklirati, proizvodnja pa poteka v mednarodno certificiranih obratih.



IVECO BUS

bbsadv.com



Po poti sprememb

IVECO BUS ponuja različne tipe avtobusov in drugih vozil za prevoz potnikov. Naš večenergijski pristop je v jedru naše zaveze. Ponujamo vse naprednejša in okolju prijaznejša vozila za vse razdalje ter tako aktivno prispevamo k izgradnji novega zelenega ekosistema.



Dualis d.o.o.
Cesta k Tamu 24, 2000 Maribor
T: 02 46 00 322, E: info@dualis.si



AdBlue® – zgodba o čistem zraku in zanesljivem transportu

AdBlue® je posebna tekočina, sestavljena iz 32,5 % visoko prečiščene sečnine, raztopljene v demineralizirani vodi. Ni ne gorivo, ne dodatek gorivu – njena funkcija je povsem drugačna. AdBlue® je reagent, ki se uporablja v postopku selektivne katalitične redukcije (SCR – Selective Catalytic Reduction), napredni tehnologiji za zmanjševanje emisij dušikovih oksidov (I. ISO, 2019).

Na pogled gre za prozorno, brezbarvno in nestrupeno tekočino. Toda njena kakovost je ključna – proizvajati jo je treba v skladu s strogimi zahtevami standarda ISO 22241, saj vsaka najmanjša nečistoča lahko povzroči poškodbo občutljivega SCR-sistema.

Zakaj je tako pomembna?

Glavni razlog, zakaj je AdBlue® danes nepogrešljiv, se skriva v škodljivih emisijah dizelskih motorjev. Pri zgorevanju dizelskega goriva nastajajo dušikovi oksidi (NOx), ki pomembno prispevajo k onesnaženju zraka in zdravstvenim tveganjem. Tu nastopi AdBlue®. V izpušni sistem sodobnega dizelskega vozila je nameščen SCR-katalizator, v katerega se pred vstopom izpušnih plinov natančno dozira AdBlue®. Pri temperaturi med 200 in 400 °C se AdBlue® razgradi na amonijak (NH₃) in ogljikov dioksid. Nato amonijak reagira z dušikovimi oksidi in jih spremeni v dušik (N₂) ter vodo (H₂O) – spojini, ki sta naravno prisotni v ozračju. Rezultat? Bistveno manj emisij NOx in skladnost z najstrožjimi okoljskimi standardi, od Euro 5 do Euro 6 in prihodnjih Euro 7.

Kdo ga uporablja?

AdBlue® danes ni več nekaj, kar poznajo le največje transportne družbe. Postal je del vsakdanjika številnih uporabnikov:

- Osebnih vozil: večina novjših dizelskih avtomobilov od standarda Euro 6 naprej ima rezervoar za AdBlue® s kapaciteto 10–20 litrov. Poraba je približno 1–2 litra na vsakih 1000 kilometrov.
- Tovornih vozil in avtobusov: praktično vsi sodobni tovornjaki in avtobusi (od Euro IV naprej) uporabljajo sistem SCR. Pri teh vozilih je poraba večja: na vsakih 100 litrov dizla porabijo še 4–6 litrov AdBlue®.
- Kmetijskih in gradbenih strojev: traktorji, kombajni in gradbeni stroji morajo izpolnjevati evropske standarde Stage IV in Stage V.
- Plovil: Manjše tovarne ladje in trajekti, ki delujejo v bližini obalnih območij ali v pristaniščih z omejitvami emisij. Ladje z dizelskimi motorji, ki izpolnjujejo IMO Tier III standarde – ti zahtevajo znatno zmanjšanje NOx emisij v določenih območjih.

Uporaba AdBlue®

Vrsta vozila/mehanizacije	Povprečna poraba AdBlue®	Opomba
Osebna vozila	1–2 l/1000 km	Ovisno od tipa, mase in načina vožnje
Tovorna vozila	4–6 l/100 l dizla (~3–5 l/100 km)	Višja poraba pri dolgih vožnjah in obremenitvah
Avtobusi	4–7 l/100 l dizla	Višja poraba pri mestnih avtobusih (pogosti postanki)
Kmetijska mehanizacija	6–10 % na porabo goriva	Visoka poraba pri konstantnem delu pod obremenitvijo
Gradbena mehanizacija	5–7 % na porabo goriva	Različna poraba glede na cikel dela
Plovila	Več ton letno (odvisno od tonaže)	Za ladje v območjih ECA (emisijski nadzor)



Napredna rešitev za vaše potrebe – telemetrija

Petrol omogoča namestitve opreme na vaši lokaciji, ki vključuje:

- rezervoar,
- telemetrijo (oddaljeno spremljanje zalog),
- črpalni set,
- elektronski dostop do podatkov o dobavah.

Z uporabo telemetrije spremljamo zalogo AdBlue® v vašem rezervoarju in vas pravočasno oskrbimo – brez vašega posredovanja. Tako se lahko vi osredotočite na svojo osnovno dejavnost, mi pa poskrbimo, da vam tekočine AdBlue® nikoli ne zmanjka. To je rešitev, ki podjetjem prihrani čas, denar in skrb.

Zaupajte kakovosti in varnosti – izberite AdBlue® pri Petrolu. Za dodatne informacije ali pripravo individualne ponudbe stopite v stik z nami.

Ko je AdBlue® napačen

Na trgu se žal pojavljajo izdelki, ki ne ustrezajo zahtevam standarda ISO 22241. Nekateri so celo deklarirani kot »skladni«, čeprav to niso – kar je potrdila tudi Zveza potrošnikov Slovenije, ko je laboratorij odkril tekočino z napačno koncentracijo ureje. Pri Petrolu ponujamo več kot izdelek – ponujamo zagotovilo kakovosti in celovito partnerstvo. Zato je prava izbira AdBlue® hkrati tehnična in strateška odločitev: odločitev za varnejši, učinkovitejši in trajnosten transport.

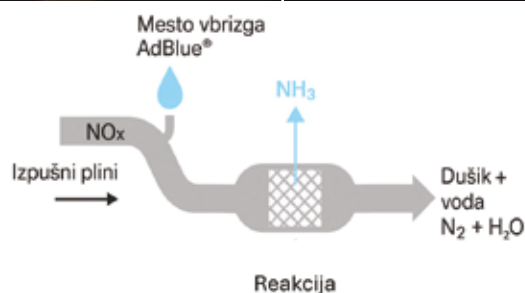
Zakaj Petrol?

Petrol je največji slovenski ponudnik AdBlue® in se zaveda odgovornosti, ki jo ima do svojih strank – tako za transportna podjetja kot tudi ostale dejavnosti.

V zadnjem času se na trgu pojavlja vse več ponudnikov tekočine AdBlue® po nizkih cenah, vendar pogosto z izdelki, ki ne ustrezajo standardom kakovosti, ki jih določa združenje VDA – lastnik blagovne znamke AdBlue®. Uporaba takšnih izdelkov lahko povzroči okvare vozil in dodatne stroške vzdrževanja.

Zakaj izbrati AdBlue® pri Petrolu?

- Izdelek, ki ustreza standardu ISO 22241.
- Zagotavljamo licenciran proizvod.
- Konkurenčna ponudba.
- Zanesljiva dobava in široka ponudba embalaž:
- Maloprodaja: 5 l, 10 l, točenje prek agregata (ročke).
- Veleprodaja: 5 l, 10 l, 205 l – sod, 1000 l – IBC kontejner (povratna embalaža), dostava z avtocisterno.



Vsebinsko zagotavlja Petrol



Kontaktne podatki za več informacij:

Kontaktna oseba	Regija	Telefon	E-pošta
Samer Khalil	Dolenjska, Notranjska	+386 31 639 781	samer.khalil@petrol.si
Tjaša Klemenc	Ljubljana z Okolico	+386 41 701 322	tjasa.klemenc@petrol.si
Miha Kovačič	Gorenjska in del Ljubljane	+386 30 611 707	miha.kovacic@petrol.si
Damjan Cepak	Primorska	+386 41 627 308	damjan.cepak@petrol.si
Breda Merc	Maribor in Koroška	+386 41 745 018	breda.merc@petrol.si
Žan Spolenak	Celje	+386 41 745 017	Zan.spolenak@petrol.si

Uživajte v zimski vožnji

Goodyear letos na trg uvaja svojo najobsežnejšo ponudbo zimskih pnevmatik doslej. Nova generacija pnevmatik UltraGrip Performance 3 je zasnovana za širok spekter vozil, vključno z mestnimi, terenskimi in električnimi vozili. Uporaba naprednih tehnologij zagotavlja zanesljiv oprijem in varno vožnjo tudi v najzahtevnejših zimskih razmerah.

Zimske razmere pomembno vplivajo na vožnjo, zato je izbira ustrezne opreme ključna za varnost in zanesljivost na cesti. Letos je na trgu na voljo razširjena ponudba uveljavljenih zimskih pnevmatik, zasnovanih z mislijo na potrebe sodobnih voznikov – tudi tistih z električnimi vozili.

Linija je zasnovana za mestna, terenska in električna vozila

Razširjena zimska linija odraža Goodyearovo usmerjenost v segment zimskih pnevmatik ter odziv na potrebe sodobnih voznikov, zlasti terenskih (SUV) in električnih vozil (EV). Nova ponudba vključuje dimenzije od 14 do 22 palcev, pri čemer kar 84 % različic presega 19 palcev.



1 Goodyear je zimske pnevmatike zasnoval z vrsto naprednih rešitev.

Zahvaljujoč napredni konstrukciji, ki zmanjšuje notranji hrup in izboljšuje energetske učinkovitost, so pnevmatike primerne za različne tipe vozil – od avtomobilov z notranjim zgorevanjem do električnih vozil, kot so Volkswagen ID.7 Tourer, BMW i5 ter Volvo EC40 in EX40. Številne dimenzije so voznikom že na voljo.

Zanesljiv oprijem v vseh vremenskih razmerah

Pnevmatika ohranja zanesljivost tudi v zahtevnih zimskih razmerah. Tehnologiji Snow Protect in Wet Grip+ nudita izvrsten oprijem na snegu in mokrih cestah, kar voznikom omogoča varno vožnjo v vseh vremenskih pogojih.

ADAC jih je ocenil za dobre

Pnevmatika UltraGrip Performance 3 je med 31 testiranimi modeli zasedla 1. mesto in v dimenziji 225/40 R18 prejela oceno »dobro«. Priznanje na testu zimskih pnevmatik se pridružuje uspehom na številnih drugih testih – med drugim tudi na ADACovem zimskem in letošnjem testu pnevmatik leta 2024 ter letošnjem testu leta 2025 – kar dodatno potrjuje Goodyearjev sloves dosledne odličnosti v vseh segmentih.

Ključni rezultati testa:

- Najdaljša predvidena življenjska doba: do 76.500 km, kar je 10 % več od drugo uvrščene pnevmatike.
- Najkrajša zavorna pot na mokrem asfaltu: pnevmatika se je z 80 km/h ustavila že po 31,7 metra, medtem ko je



2 Goodyear je predstavil svojo najobsežnejšo ponudbo zimskih pnevmatik doslej.

- Učinkovita poraba goriva: le 5,8 litra na 100 km, kar potrjuje prednost Goodyearjeve tehnologije.

Napredne tehnologije za večjo varnost in oprijem

- Tehnologija Snow Protect povečuje gostoto lamel in ustvarja več robov za oprijem snega, kar zagotavlja maksimalen oprijem in vlečno moč. Posebni »snežni kremplji« in podaljšani ramenski kanali dodatno izboljšajo zmogljivost pnevmatike na mehkem in globokem snegu.

- Tehnologija Wet Grip+ z izboljšano zaobljeno naležno ploskvijo omogoča učinkovitejše odvajanje vode, kar zmanjšuje tveganje za akvaplaning in zagotavlja boljši nadzor na mokri podlagi. Tridimenzionalne lamele povečajo togost pnevmatike, kar pripomore k večji stabilnosti in zanesljivemu oprijemu tudi na suhih cestah.

Najširša ponudba zimskih pnevmatik v zgodovini Goodyearja

Linija UltraGrip Performance 3 je na voljo v 269 dimenzijah, kar je 68 različic več kot v pretekli sezoni. Gre za najširšo paleto zimskih pnevmatik v Goodyearjevi zgodovini, kar voznikom omogoča, da lažje kot kadarkoli prej najdejo popolno rešitev za svoje vozilo.

Nasveti za varno zimsko vožnjo

Štirje koraki za brezskrbno vožnjo pozimi

1



Pravočasno namestite zimske pnevmatike

Ko temperature padejo pod 7 °C, zamenjajte letne pnevmatike z zimskimi, ki zagotavljajo optimalen oprijem in zanesljiv nadzor nad vozilom.

2



Preverite **globino profila**
in **tlak** v pnevmatikah

Redno pregledujte globino profila in tlak v pnevmatikah, saj lahko prenizek ali previsok tlak zmanjša prijem in varnost. Priporočene vrednosti tlaka so navedene na notranji strani varnostnih vrat ali pod pokrovom rezervoarja za gorivo.

3



Preverite oznake na pnevmatikah

Prepričajte se, da imajo pnevmatike oznako 3PMSF, ki potrjuje njihovo primernost in preizkušeno zmogljivost v zahtevnih zimskih razmerah.

4



Prilagodite način vožnje

Vozite umirjeno, zmanjšajte hitrost in upoštevajte daljšo zavorno pot. Tudi najboljše pnevmatike za varno vožnjo potrebujejo nižje hitrosti in nežne maneuvre, zlasti v zahtevnih voznih razmerah.



GOODYEAR



Marko Jerič

Strateška dejavnost

Lizing je že nekaj časa ena izmed strateških dejavnosti NLB Skupine, strateško vlogo lizinga pa je dodatno potrdila tudi lansko leto predstavljena poslovna strategija NLB Skupine do leta 2030. V skladu s strategijo se je NLB Skupina odločila za strateški korak širitve finančnih storitev v domači regiji, regiji jugovzhodne Evrope.

Septembra 2024 je tako kupila družbo Summit Leasing Slovenija, ki se je pridružila že obstoječi lizing članici NLB Lease&Go. Naslednji logični korak je bila združitev lizing družb pod okriljem NLB Skupine v enotno družbo NLB Lease&Go. Prevzem družbe Summit Leasing Slovenija je bil za NLB Skupino tudi v simbolnem smislu izjemno pomemben, saj so z lizing storitvijo prisotni tudi na Hrvaškem, kamor se je NLB Skupina vrnila po več kot 30 letih in je tako danes edina finančna institucija, ki je vsaj z eno obliko financiranja prisotna v vseh državah nekdanje skupne države.

Danes je NLB Lease&Go z več kot 100.000 strankami vodilni ponudnik lizing storitev v Sloveniji. Njihove lizing storitve so dostopne na približno 1.500 prodajnih mestih. Ponujajo tako klasični finančni lizing kot tudi operativni lizing. S storitvijo NLB Buy&Go strankam nudijo tudi možnost potrošniškega kreditiranja neposredno na prodajnih mestih številnih trgovcev v Sloveniji. O trenutnem poslovanju in načrtih za prihodnost smo se pogovarjali z direktorjem **Markom Jeričem**.

RT: Ste med večjimi ponudniki lizing storitev v Sloveniji, kakšen je/bo vaš tržni delež?

MJ: Statistične podatke o lizing dejavnosti v Sloveniji na četrtletni ravni zbira Banka Slovenije, objavlja pa jih Združenje bank Slovenije na svoji spletni strani. Žal vse družbe, ki se ukvarjajo z

lizingom, ne poročajo po enotni metodologiji – nekatere namreč poročajo kot banke, medtem ko naša družba, tako kot večina lizing podjetij, poroča po metodologiji za lizing podjetja. Zaradi teh razlik celotna slika trga ni povsem primerljiva, podatki pa so tudi anonimizirani, zato lahko komentiramo le lastne rezultate. V Sloveniji imamo 35-odstotni tržni delež na področju lizing storitev, pri čemer ta delež vključuje tudi financiranje zalog. Če slednje izznamemo, naš tržni delež znaša okoli 36 odstotkov.

RT: Kaj vse financirate, kakšne oblike finančnih pomoči nudite?

MJ: Naše storitve zajemajo vse oblike lizinga – finančni, operativni ter operativni lizing z vključenimi storitvami. Z lizingom financiramo vse vrste vozil, med njimi osebna, lahka gospodarska in tovorna vozila ter prikolice, pa tudi plovila in različne vrste opreme, kot sta kmetijska in gradbena mehanizacija.

Poleg financiranja končnih kupcev omogočamo tudi financiranje zalog za prodajalce vozil. Strankam v sodelovanju z vsemi največjimi zavarovalnicami ponujamo možnost sklenitve avtomobilskega zavarovanja, našo ponudbo pa dopolnjuje še sklepanje potrošniških kreditov na prodajnih mestih naših partnerjev kot tudi na spletu.

RT: Financirate tudi rabljena gospodarska vozila?

MJ: Da, seveda, tudi to je pomemben segment našega poslovanja in to z veseljem počnemo.

RT: Koliko poslovalnic imate v Sloveniji?

MJ: Z osmimi poslovalnicami smo prisotni v sedmih večjih slovenskih mestih – v Mariboru, Celju, Kranju, Kopru, Novem mestu, Novi Gorici ter z dvema poslovnima enotama v Ljubljani. Poleg naših poslovalnic so naše storitve strankam na voljo tudi na približno 1.500 prodajnih mestih naših partnerjev po vsej Sloveniji ter prek spleta.

NLB Lease&Go

Hiter. Preprost. Zanesljiv. Lizing.



RT: Kaj vas dela boljše od konkurence in kdo je vaša največja konkurenca?

MJ: Konkurenco pozdravljamo, saj verjamemo, da je zdrava konkurenca vedno dobrodošla, ker nas vse skupaj krepí in spodbuja k nenehnemu razvoju procesov, storitev ter odnosa do strank in partnerjev. Na trgu je več močnih igralcev, vendar se ne osredotočamo na posamezne konkurente, temveč predvsem nase – kako lahko sami še izboljšamo svoje delovanje in ponudimo več. Poleg drugih lizing družb kot konkurenco razumemo tudi banke, saj mnoge stranke svoje potrebe in investicije financirajo prek njih.

Kar nas razlikuje, je naš pristop. Naš moto »HITER. PREPROST. ZANESLJIV. LIZING.« ni le slogan, temveč način delovanja, ki ga občutijo tako naši partnerji kot končne stranke. Ti nas prepoznavajo kot zaupanja vrednega partnerja, ki mu je njihova izkušnja najpomembnejša. Partnerjem pomagamo pri financiranju zalog, da se lahko osredotočijo na svojo osnovno dejavnost, tesno sodelujemo z uvozniki in njihovimi prodajnimi mrežami, naši prodajni skrbniki pa gradijo osebne odnose ter zagotavljajo stalno podporo.

Pomembna prednost je tudi, da smo del NLB Skupine, enega vodilnih finančnih sistemov v regiji. To nam daje dodatno moč, stabilnost in možnost, da svojim strankam ponujamo inovativne, prilagodljive in celovite rešitve. Vse to skupaj nas dela take, kakršni smo – hitri, preprosti in zanesljivi.

RT: Se tudi pri financiranju čuti manjša kriza v transportnem sektorju?

MJ: V segmentu transporta vidimo velik potencial in tudi sami beležimo rast. Res pa je, da smo opazili, da je bila prva polovica letošnjega leta za ta sektor zahtevna, saj smo, podobno kot drugod po Evropi, zaznali upad aktivnosti. Kljub

temu verjamem, da se bo trend v prihodnjih mesecih obrnil, mi pa bomo ta pozitivni premik z veseljem podprli.

RT: Kreditne obresti se rahlo znižujejo, sledite temu in kakšni so trendi po vaše?

MJ: Svojo ponudbo nenehno spremljamo in jo prilagajamo razmeram na trgu, kadar koli je to potrebno. Po trenutnih napovedih se padec Euribora umirja, pričakovati pa je, da se bo v prihodnjih letih postopno stabiliziral in morda rahlo povečal. Ne glede na gibanja na trgu pa si pri vsaki stranki prizadevamo poiskati rešitev, ki je zanjo najbolj ugodna in primerna.

RT: Zanimiv je tudi trg električnih osebnih vozil.

MJ: Letos ponovno beležimo rast v primerjavi z lanskim letom – skoraj 10 % vseh novo registriranih osebnih vozil je električnih, prav tako opazamo rast pri vozilih PHEV. V tem segmentu, podobno kot v preostali Evropi, vidimo velik potencial. Naše poslanstvo pa ostaja jasno – tu smo zaradi naših kupcev in financiramo tisto, kar oni potrebujejo oziroma želijo kupiti.

RT: Trg električnih avtobusov, predvsem mestnih, vliva optimizem, medtem ko električne tovornjake lahko preštejemo na prste.

MJ: Nedvomno ta industrija ter inovacije na tem področju zahtevajo svoj čas in tudi pomembne investicije s strani proizvajalcev. Obenem pa mora tudi država narediti svoj del – predvsem pri razvoju infrastrukture, ki trenutno še ne dohiteva povpraševanja oziroma potreb trga. Zato je napredek nekoliko počasnejši, a vseeno z optimizmom spremljamo napovedi vodilnih evropskih proizvajalcev, ki prihajajo z novimi rešitvami in inovacijami tudi na tem področju.

RT: Kako nameravate širiti prepoznavnost? Boste podprli (sponzorirali) kakšnega športnika, dogodek ...?

MJ: Prepoznavnost predvsem utrjujemo z močjo svoje blagovne znamke in NLB Skupine ter prek zadovoljstva svojih partnerjev in strank. V skladu s smernicami in dobrimi praksami NLB Skupine aktivno delujemo tudi na področju družbene odgovornosti. Tudi v prihodnje bomo premišljeno vstopali v donatorska in sponzorska sodelovanja – tako na področju športa, kulture in širše družbene skupnosti. S tem bomo hkrati krepili prepoznavnost svoje blagovne znamke ter ustvarjali pozitivne učinke na okolje, v katerem delujemo.



Da bo dizel tudi pozimi dober sopotnik



Vreme in nizke temperature nikakor ne smejo biti ovira pri kakovostnem opravljanju storitev, to pa pogosto vključuje tudi prevoz blaga ali delavcev na izbrano lokacijo ali pa delovanje strojev v ekstremnem mrazu. Zato je ključno, da gorivo v vozilu nemoteno deluje tudi v najzahtevnejših razmerah.

Ravno iz navedenih razlogov je dobro, da se v zimskem času uporablja nizkim temperaturam prilagojen zimski dizel. V hladnih dneh lahko namreč pride do motenj pri uporabi dizelskega goriva, ki pa lahko privedejo do popolne zaustavitve pretoka in tako do popolne prekinitve delovanja motorja.

Pojav »zmrzovanja« dizelskega goriva je posledica njegove sestave. Vsebuje namreč parafine, ki so zelo pomembni sestavni deli goriva, saj se z njimi zagotavlja ustrezna nagnjenost goriva k samovžigu. Gorivo lahko »zmrzne« zaradi kristalizacije goriva, kar lahko vidimo v njegovi večji motnosti. Z nižanjem temperature lahko tako sledijo resnejše motnje in nadalje popolna zaustavitev pretoka. Vozniki to najprej občutijo kot izgubo moči motorja, saj gorivo težje teče skozi filtre, temu pa mu lahko sledi odpoved motorja. Da bi se izognili zmanjšanju moči ali celo odpovedi motorja, je priporočljivo uporabljati kakovostna goriva ali dizlu dodati določene aditive proti zmrzovanju.



Tako boste dosegli, da motor ohranja optimalne zmogljivosti in vitalnost skozi celotno obdobje obratovanja, kar posledično prinaša nižje stroške vzdrževanja. Poleg uporabe ustreznega zimskega goriva redno vzdržujte tudi motor avtomobila. Za zanesljivo delovanje motorja v zimskih pogojih je namreč ključen brezhiben napajalni sistem. Posebno pozornost namenite rednemu in strokovnemu vzdrževanju filtrov ter akumulatorju, ki mora zagotavljati zanesljiv vir energije tudi ob zelo nizkih temperaturah. Ob napovedanih nizkih temperaturah zaščitite iz-



postavljene dele in uporabite aditive. Najbolj izpostavljene dele rezervoarja in cevovodov, kjer je to možno, še dodatno zaščitite pred mrazom ter pri skrajno nizkih zunanjih temperaturah uporabite namenske aditive za izboljšanje filtrirnosti. Če gorivo skladiščite sami, je pomembno, da ga pravočasno in v celoti obnovite z zimskim. Ob daljšem mirovanju in izpostavljenosti mrazu se namreč poveča verjetnost, da pride do odsedanja izločenega parafina, kar poslabša pretočnost goriva na dnu rezervoarja, kjer je običajno mesto odvzema.

Poleg rednega vzdrževanja vašega avtomobila je prav izbira ustreznega in kakovostnega dizelskega goriva ključnega pomena za nemoteno delovanje motorja vašega avtomobila v mrzlih, zimskih dneh. S kakovostnim gorivom izboljšate moč motorja, privarčujete pri porabi, zmanjšate stroške vzdrževanja in poskrbite tudi za daljšo dobo svojega avtomobila.

Dizelska goriva imajo omejeno nizkotemperaturno uporabnost. Zaradi visokega cetanskega števila omogočajo hitrejši vžig motorja in obratovanje avtomobila.

Motorni deli v motorju so zaradi visokih temperatur, naravnih lastnosti goriva ter zunanjih vplivov podvrženi nastajanju zelo viskoznih in trdih oblog. Zaradi njih pride do spremenjenih razmer, ki vplivajo na vse ključne procese v motorju. Vse to se manifestira v izgubi moči in pospeškov, povečani porabi in višjih emisijah. V končni fazi lahko pride tudi do resnejših poškodb motorja.

Z učinkovitim čiščenjem in zaščito nezaželene procese v motorju močno upočasnimo oz. se jim lahko skoraj v celoti izognemo. Rezultat tega je hitra restavracija razmer v motorju, s tem pa dosežemo maksimalno razpoložljivo moč in odzivnost motorja. Zaščitni učinki aditiva poskrbijo, da se sposobnosti motorja ohranjajo ves čas obratovanja, kar pomeni stalno razpoložljivost moči in drugih karakteristik, ki jo glede na tehnološko zasnovo ta lahko nudi.

Poskrbimo za nemoteno delovanje vašega voznega parka



**Vaš zanesljiv partner
za trajnostno in učinkovito
oskrbo z gorivom**

**Interni servisi za točenje
dizelskega goriva in AdBlue**

Sistemi za nadzor točenja

**Cevi, priključki, črpalke,
merilci pretoka, filtri**

Mobilne cisterne



Shellov dirkaški izziv

30x Nahrbtnik znamke
Scuderia Ferrari75x Dežnik z
logotipom Shell105x Shell Heritage
skodelica10x Ekskluzivna
kolekcija vseh
5 Ferrari avtomobilčkov15x Brezžični polnilce z
logotipom Shell

Nagradna igra traja od 1. 10. 2025 do 11. 1. 2026

Vrhunska goriva, pametne rešitve in ekskluzivna Ferrari izkušnja



Rumeno-rdeča školjka je že desetletja sinonim za kakovost, inovacije in zanesljivost po vsem svetu. Mednarodni energetski velikan je v zadnjih dveh letih močno okrepil svojo prisotnost tudi v Sloveniji, kjer danes upravlja že 47 bencinskih servisov in avtomatskih črpalk za tovorna vozila. Vozniki pri Shellu med drugim najdejo vrhunska goriva, med njimi legendarni Shell V-Power, ki ga priporoča tudi Ferrari, ter vse bolj priljubljeno kavo Shell Café. In seveda, kot je prevoznikom že znano, številne rešitve za mobilnost prihodnosti.

Ferrari v malem – zbirka, ki jo upravljate s telefonom

To jesen pa Shell še posebej navdušuje z ekskluzivno promocijo Ferrari avtomobilčkov, ki jih je mogoče upravljati kar s pametnim telefonom prek aplikacije Shell Racing Legends. Ti mali Ferrariji se prek Bluetooth povezave povežejo z aplikacijo in omogočajo tudi vožnjo v virtualni igri. Do avtomobilčka lahko pride vsak, ki na Shellu natoči vsaj 25 litrov goriva. Ob točenju običajnega goriva je cena zanj 19,90 evra, ob točenju goriva Shell V-Power pa le res privlačnih 12,90 evra. Promocijo, ki traja od začetka oktobra do 11. januarja prihodnje leto, spremlja tudi nagradna igra Shellov dirkaški izziv, kjer lahko sodelujoči osvojijo tedenske nagrade – Ferrari nahrbtnike, Shell Heritage skodelice, dežnike in brezžične polnilce – deset srečnežev pa bo prejelo ekskluzivno zbirko vseh Ferrari avtomobilčkov.

Zanesljiv partner za podjetja in prevoznike

Shell pa nikakor ni le ponudnik goriv za osebna vozila – je tudi zanesljiv partner transportnim podjetjem in upravljavcem vozniških parkov. S Shell plačilno kartico omogoča brezgotovinsko plačevanje goriva, cestnin, predornin, mostnin, servisov, parkirščin in drugih storitev na več kot 40.000 lokacijah po vsej Evropi, prav tako pa – tam, kjer je to mogoče – tudi vračilo davka in

trošarin. Prek digitalne platforme Shell Fleet Hub lahko podjetja enostavno spremljajo stroške, urejajo poročila, aktivirajo različne storitve ter so ažurno obveščena o vseh pomembnih novostih. Med Shellovimi naprednimi storitvami za prevoznike je tudi Shellova rešitev za vedno bolj zapleten sistem cestninjenja. Gre za t.i. EETS, ki omogoča enotno plačevanje cestnin v kar 17 evropskih državah. Prevozniki lahko z eno napravo, Telepass ali Toll4Europe, poravnajo cestnine v državah, kot so Avstrija, Nemčija, Italija, Francija, Švica, Poljska, Madžarska, Slovaška, Bolgarija in še številne druge, pa tudi plačila za predore in mostove, vključno s ključnimi skandinavskimi povezavami. Zadnja država, kjer je mogoče cestnino plačati preko Shella, je z oktobrom postala Češka. S Shellovo napravo cestnino plačate hitro, brez ustavljanja in izgube dragocenega časa. Poleg možnosti popustov lahko enostavno dodajate nove države ter imate popoln nadzor nad nastavitvami in transakcijami v spletni platformi Shell Fleet Hub.

Že več kot stoletje je Shell po svetu sinonim za kakovost, inovacije in zanesljivost. Danes te vrednote prinaša tudi slovenskim voznikom – z vrhunskimi gorivi, naprednimi rešitvami in pridihom Ferrarijeve strasti. Ustavite se na najbližjem Shell bencinskem servisu in se prepričajte sami.



Za več informacij skenirajte QR-kodo.

Sami poskrbite

za odpornost telesa

Dvig odpornosti pred zimo je zelo pomembna odločitev, saj je v tem času naš imunski sistem pogosto pod večjim stresom zaradi hladnega vremena, manj sonca in več virusov.

Imunski sistem je zelo kompleksen in izjemno pomemben del človeškega telesa, saj skrbi za obrambo organizma pred različnimi dejavniki. Njegova naloga je, da prepozna tuje snovi ter jih uničiti ali jih odstraniti iz telesa. Sestavljajo ga različne komponente, ki delujejo skupaj v kompleksnem omrežju, kar omogoča hitro in učinkovito odzivanje na vsako spremembo.

Zaradi ključne vloge pri ohranjanju vitalnosti je razumevanje in negovanje imunskega sistema izjemno pomembno. Za krepitev odpornosti lahko preprosto poskrbimo že z urejenim načinom življenja, raznoliko prehrano ter redno telesno aktivnostjo, na pomoč pa nam lahko priskočijo tudi prehranska dopolnila.

Tukaj je nekaj učinkovitih načinov, kako lahko okrepite svojo odpornost:

- 1 **Veliko sadja in zelenjave:** zlasti tiste, bogate z vitaminom C (kivi, pomaranče, paprika, brokoli).
- 2 **Cink in selen:** oreščki, semena, polnozrnata žita, stročnice.
- 3 **Fermentirana hrana:** jogurt, kefir, kislo zelje, slednje je za zdravo za črevesno floro, ki je ključna za imunski sistem.
- 4 **Dovolj beljakovin:** iz rib, jajc, mesa ali rastlinskih virov (stročnice, tofu).
- 5 **Manj sladkorja in procesirane hrane:** oslabi imunski odziv.
- 6 **Redna telesna aktivnost:** vsaj 30 minut vsak dan, na primer hoja, tek, kolesarjenje ali vaje doma, pomagajo izboljšati imunski sistem.
- 7 **Dovolj počitka:** spanje 7–8 ur na noč je ključno za okrevanje in krepitev imunskega sistema.
- 8 **Hidracija:** pijte dovolj vode, čajev in osvežilnih napitkov.
- 9 **Zmanjšajte stres:** tehnike sproščanja, meditacija ali joga pomagajo okrepiti odpornost.
- 10 **Umivanje rok:** redno in temeljito umivanje rok zmanjšuje tveganje za okužbe.
- 11 **Dodatki (po potrebi):**

- Vitamin D3 – pozimi ga pogosto primanjkuje zaradi manj sonca.
- Vitamin C – v stresnih obdobjih ali ob začetku prehlada.
- Cink in probiotiki – za dodatno podporo.
(Vedno je dobro, da se o dodatkih posvetujete z zdravnikom ali farmacevtom.)

Z morem.več



od 6. leta dalje

Prehransko dopolnilo

Floradix Epresat®
multivitaminški tonik

**Dviguje energijo,
krepi imunski sistem**

Vitamini A, B₆, C in D prispevajo k delovanju imunskega sistema, vitamini B₁, B₂, B₆, C in niacin pa k sproščanju energije pri presnovi. Vitamini B₂, B₆ in C prispevajo k zmanjševanju utrujenosti in izčrpanosti.

Prehransko dopolnilo ni nadomestilo za uravnoteženo in raznovrstno prehrano.

V lekarnah in spec. prodajalnah floradix.si **Dr. Gorkič**





Električne dostave po Sloveniji z manj hrupa in emisij

Hofer je svoj vozni park okrepil s prvima najsodobnejšima 100-odstotno električnima tovornjakoma, ki sta že v poletnem testnem obdobju dostavljala izdelke v trgovine po vsej Sloveniji. Diskontni trgovec tako potrjuje zavezanost k še učinkovitejši in trajnostno usmerjeni logistiki, saj električna tovornjaka povzročata manj hrupa in emisij.

Pri Hoferju so električnim službenim osebnim vozilom dodali še prva električna tovornjaka ter tako s strateškim pristopom in sodobno ustrezno tehnologijo pokazali svojo zavezanost k učinkovitemu in trajnostnemu poslovanju. Novi električni tovorni vozili Mercedes-Benz eActros 600 lahko opravljata popolnoma enako delo kot druga klasična tovorna vozila na dizelski pogon, saj lahko obratujeta 24 ur na dan. Še posebej sta učinkovita pri nočnih dostavah zaradi skoraj neslišnega delovanja. »Naši najsodobnejši električni tovorni vozili, ki sta prvi takšni v Sloveniji, lahko opravljata dostave tišje in posledično v stanovanjskih naseljih ne motimo stanovalcev v nočnem času, in vse to brez izpustov emisij,« pojasnjuje Marko Polak, vodja logistike in dobavne verige pri Hoferju.



1 Pri Hoferju so električnim službenim osebnim vozilom dodali še prva električna tovornjaka.

Do vseh 93 trgovin Hofer v Sloveniji

Uporaba električnih tovornjakov prinaša koristi za okolje in podjetje:

- Prihranek goriva: običajni tovornjaki porabijo v povprečju 3.800 litrov goriva na mesec. En električni tovornjak bo tako na letni ravni prihranil 45.600 litrov dizla in s tem pomembno prispeval k zmanjšanju emisij.
- Doseg: do 500 kilometrov, kar je dovolj za dostavo iz upravno-logističnega centra v Lukovici v vse slovenske trgovine Hofer.

Tak električni tovornjak se polni s posebnim 400-kW polnilnikom 45–50 minut in ima enako nosilnost kot klasični tovornjak – 33 evropalet. Oba tovornjaka bodo pri Hoferju v naslednjih mesecih intenzivno preizkušali in se po koncu testnega obdobja na podlagi rezultatov, razvoja tehnologije in stroškovne analize odločili, ali bodo električna vozila dolgoročno zamenjala dizelske tovornjake.

Sončne elektrarne na 80 trgovinah Hofer

Pri Hoferju od leta 2014 v okviru trajnostne iniciative Danes za jutri uresničujejo številne trajnostne ukrepe in projekte, saj, kot pravijo, želijo čim bolj zmanjšati svoj okoljski odtis. V podjetju tako že leta vlagajo v obnovljive vire energije in so samo v zadnjih dveh letih sončne elektrarne namestili na strehah 43 trgovin, s katerimi pokrivajo povprečno 45–50 % potrebne energije posamezne trgovine. Skupno so sončne elektrarne namestili že na vseh strehah Hoferjevih lastniških objektov, kjer je bila postavitve smiselna, oziroma vse skupaj na 80 od 93 trgovin ter na strehi upravno-logističnega centra v Lukovici.



Ob tem bodo na parkiriščih trgovin Hofer zgradili eno največjih mrež električnih polnilnic v Sloveniji. Na 51 lokacijah so že vzpostavili lastne polnilne postaje za lastna električna vozila, do konca leta 2027 pa je predvidena vzpostavitev omenjene mreže hitrih polnilnic, na katerih bodo lahko kupci med nakupi hitro napolnili svoja električna vozila.



» Pri Hoferju neprestano optimiziramo svoje delovanje na vseh področjih. Posodobitev voznega parka z električnimi vozili, implementacija dveh najsodobnejših električnih tovornjakov, namestitve sončnih elektrarn in gradnja ene največjih mrež električnih polnilnic v Sloveniji so logičen korak v smeri še bolj trajnostnega in učinkovitega delovanja našega podjetja,« zaključuje Polak.

eActros 600

eActros 600 je prejel nagrado za Mednarodni kamion leta 2025. Uspešno opravlja prevoze že v 15 državah. Amazon je naročil kar 200 vozil. eActros 600 pa ne izstopa le zaradi učinkovitega, povsem električnega pogonskega sklopa. Blesti tudi zaradi novo razvitih litij-železov-fosfatnih akumulatorjev, ki imajo življenjsko dobo do 1,2 milijona kilometrov in to brez uporabe niklja ali kobalta. Vse to prispeva k temu, da tovorno vozilo ni le dobičkonosno za vaše podjetje, temveč tudi trajnostno.



100.000 evropalet

Tovornjaki pri Hoferju prevozijo okoli 4,5 milijona kilometrov na leto in prepeljejo več 100.000 evropalet izdelkov. Nikoli ne vozijo prazni, saj na poti v logistični center dvigujejo blago pri dobaviteljih, s čimer skrajšajo prevozne poti in zmanjšajo vpliv na okolje.

2 Za pogon se uporabljata dva elektromotorja, ki sta skupaj z menjalnikom integrirana v zadnjo (pogonsko) os. Motorja nudita skupaj 400 kW/544 KM moči.





Za varno vožnjo po snegu in ledu

Leto se bliža koncu in vsi si želimo bel december in božič – vsi, razen voznikov gospodarskih vozil, ki jim sneg povzroča preglavice. No, če so pravilno opremljeni, so te preglavice lahko precej manjše.

V zimskem času so razmere na cestah nevarne in nepredvidljive. Cesta je lahko suha, mokra, prekrita s snežno odejo, zaledenela, in to vse v enem dnevu. V situacijah, pri katerih na vozišču prevladujeta sneg in led, je pametno imeti snežne verige.

Kdaj jih je treba namestiti?

1 Takrat, ko je to zakonsko določeno.

Na večini cest, ki vodijo do smučišč, je predpisana uporaba snežnih verig. V Evropi so ta mesta označena s tablam B26.

2 Ob uporabi letnih pnevmatik v zimskih razmerah.

Če uporabljate letne gume, je namestitev snežnih verig obvezna. Največja dovoljena hitrost z nameščenimi verigami je 50 km/h. Seveda je namestitev potrebna takrat, ko to zahtevajo razmere na cesti.

3 Tudi pri uporabi celoletnih pnevmatik.

Te pnevmatike so narejene tudi za zimske razmere, a to še ne pomeni, da pri njih ni potrebna uporaba snežnih verig. Tako povečamo oprijem gum in si s tem olajšamo vožnjo po nepredvidljivem terenu.

1 Posebni gumijasti zatezni elementi omogočajo zategovanje samo na sprednji strani.



Verige lahko namestimo na katero koli tovorno vozilo in avtobus. Edina razlika je v velikosti pnevmatike. Preden izberete tip verig za svoje vozilo, si preberete navodila proizvajalca vozila, ko pa imate to informacijo, so vam lahko v veliko pomoč v podjetju Veriga d.o.o. iz Lesc. Strokovno vam bodo priporočili pravo verigo. Bo pa odslej lažje, saj je podjetje Veriga d.o.o. na trg poslalo nov, inovativen izdelek, ki vam bo olajšal rokovanje z verigami.

Verige Tractiva

Podjetje Veriga iz Lesc, predstavlja nove verige, ki so jih poimenovali Tractiva in gre za evolucijo klasične snežne verige. Veriga Tractiva je močnejša, preprostejša, odpornejša in učinkovitejša. Združuje številne izkušnje, ure raziskav, testiranje, izboljšav in popravkov, ki so bili potrebni za razvoj najzanesljivejše verige doslej, ki je hkrati enostavna za uporabo.

Verig Tractiva ni treba več vpenjati na zadnji strani, ampak se namestijo na pnevmatiko in vpnejo spredaj na platišče s posebnimi plastičnimi zatiči. Verige Tractiva odlikujejo:

- Hitra in preprosta montaža: učinek vzmeti. Skrivnost hitre samozatezne montaže je v jeklenih rokah, kaljenih po posebnem postopku, ki s svojim vzmetnim učinkom pričvrstijo verigo na kolo tudi v najbolj neizprosnihih pogojih.
- Brez poseganja v kolotek: namestijo se samo spredaj, zadaj ni verige in ne posegamo v kolotek.
- Boljši oprijem na snegu in ledu. S pomočjo posebnih poliuretanskih vodil in bodic iz volframovega karbida ima veriga izjemen oprijem na spolzkih površinah. Dodaten oprijem v najzahtevnejših razmerah zagotavljajo poseb-

ni kvadratno oblikovani odseki verige s prečno postavljenimi kovinskimi profili.

- Samodejno zategovanje: primerno za vse pnevmatike. Posebni gumijasti zatezni elementi na Tractivi omogočajo uporabo in prileganje verige tako na novih kot tudi na že obrabljenih pnevmatikah, pametna samozatezna funkcija pa poskrbi za popolno pričvrstitev.

V ponudbi za gospodarska vozila sta dva modela in Tractiva Cargo in Pro, v ponudbi pa so tudi verige za lahka gospodarska vozila Tractiva Van in pa tudi verige za osebna vozila Tractiva Auto, Sport in SUV.

Tako Tractiva Cargo kot Pro sta opremljeni s 6 milimetrskimi členi D profila. Obe se namešča se z zunanje strani pnevmatike, s sistemom (4 ali 6) ročic in plastičnimi konicami na plastičnih vodilih. Primerne so za najzahtevnejše vozne pogoje, za mednarodne poti in za vse priložnosti, pri katerih je nujna hitra montaža in demontaža. Vsaka polovica para verig je shranjena v posebni torbi iz obstojnega blaga, tako da jih je po uporabi tudi enostavno pospraviti.

Poudariti je še potrebno, da je podjetje Veriga Lesce d.o.o. za svoj izdelek prejelo tudi certifikat ÖNORM V 5119.



- 2 Veriga je opremljena s 6 deli 6-milimetrskih členov D-profila.

Hitra montaža

Sistem pritrdjevanja Tractiva je dokaj enostaven in hiter. Brez vnaprejšnjega nameščanja posebnih vijakov ali nastavkov, brez posebnega orodja za zategovanje verige; vse kar potrebujete za pričvrstitev verige so vaše roke. Celotna veriga ne posega nič v kolotek in se sama scentrira. Za celoten sistem je potrebnih manj sestavnih delov, kar hkrati pomeni tudi optimizirano proizvodnjo, manj porabljenih surovin in manj onesnaževanja okolja.



- 3 Verige Tractiva so primerne za najzahtevnejše vozne pogoje, za mednarodne poti in za vse priložnosti, pri katerih je nujna hitra montaža in demontaža.

TRACTIVA

CARGO | PRO



HITRA MONTAŽA
SAMODEJNO CENTRIRANJE
BREZ VPENJANJA ZADAJ

 **VERIGA®**
SINCE 1922

Veriga k.f., d.o.o., Alpska cesta 43, Lesce, Slovenia | www.veriga-lesce.com



HS v drugi generaciji

Hitrost, s katero zmora kitajska proizvodnja uvesti novo tehnologijo v model in dati potem ta model na trg, je osupljiva. Najnovejši model iz MG-ja, ki je pristal na našem trgu, je najnovejša različica uveljavljenega srednje velikega SUV-ja **HS Hybrid+. Model obljublja učinkovitost hibrida in enostavnost vožnje, kar zagotavlja, da lahko precej prihranite pri računu za gorivo.**



Tehnični podatki

Motor: bencinski, 4-valjen, elektromotor

Prostornina (ccm): 1498

Moč (bencin/elektro kW): 105/60

Navor (Nm): 340

Baterija (kWh) litij-železna 1,83

Menjalnik/pogon: dvostopenjski samodejni/na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm): 4670

Širina (mm): 1890

Višina (mm): 1655

Medosna razdalja (mm): 2765

Prtljažnik (l): 507/1484

Masa vozila (kg): 1656

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h): 9

Najvišja hitrost (km/h): 190

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

To je sedaj že druga generacija tega modela, ki ima zdaj tanke in podolgovate žaromete in velik pokrov motorja. Povejmo, da so vse luči v LED izvedbi, vključno z zadnjimi, ki so modno povezane in kombinirane z letvico, ki skriva kljuko prtljažnih vrat. Celoten zadek je videti precej širok in športen.

In za volanom je precej velika 12,3-palčna digitalna instrumentna plošča, desno naprej od nje pa je prav tako velik multimedijski zaslon. Programska oprema je zdaj veliko hitrejša in enostavnejša za uporabo, škoda pa je, da se klimatska naprava nastavlja izključno prek zaslona, čeprav je nekaj fizičnih gumbov nameščenih tik pod zaslonom.

Zanimiva pa je pogonska tehnologija, ki združuje 1,5-litrski bencinski motor z elektromotorjem in tako tvori učinkovit hibridni pogon. V tem primeru vam ni treba spreminjati svojega načina vožnje. Ni se vam treba učiti novih voznih navad, doma ni potrebna nobena polnilna oprema in prav tako ne boste odvisni od javne polnilne infrastrukture. 1,83-kWh baterija se polni s pomočjo bencinskega motorja in regenerativnega zaviranja. Vozilo tako vedno speljuje s pomočjo elektromotorja, ki pa pomaga tudi pri vožnji v klanec in pri močnejših pritiskih na plin, ko potrebujemo več moči za varno prehitevanje. Bencinski motor ponuja 105 kW moči, električni pa še dodatnih 60 kW. Tudi navor je odličen 340 Nm, vse skupaj pa je dovolj za 190 km/h končne hitrosti ter povprečno porabo, nižjo od 6 litrov, kar je dober podatek za 1,65 tone težak avtomobil.

Na prvi vtis je to dober MG v natrpanem segmentu, ki postaja iz meseca v mesec vse bolj konkurenčen. Z ugodnimi cenami in solidno standardno opremo se splača pogledati tudi za njim, če načrtujete nakup v segmentu srednje velikih SUV-jev.



Prekleta hud karavan

Morda manjša zmeda na začetku, a Audi A4 Avant je bil lani umaknjen iz prodaje, kljub temu da je bil dve desetletji in pol eden najbolje prodajanih karavanov v svojem razredu. Naslednik, ki nadaljuje tržni uspeh, pa se imenuje **A5 Avant.**

Nič čudnega, saj je A5 Avant videti prekleta dobro. V modrosivi kovinski barvi, ki se zdi, kot da se zliva z asfaltom, z velikimi platišči, pa agresivnimi zevajočimi utori v straneh velikega odbijača in dvema izpušnima cevema, je videti zares plenilsko. Hkrati je elegantnejši od predhodnika. Zadnji del ima mehkejša linije, mišičaste stranice mu dajejo športen pridih, sprednji del pa ima dolg, relativno nizek pokrov motorja. V ospredje pritegnejo LED luči, katerih grafiko je mogoče konfigurirati v treh različnih načinih.

Nič manj privlačna, a po svoje bolj družinsko usmerjena, je notranjost. Ponuja več prostora, zlasti na zadnjih sedežih, kar je logično glede na to, da je karoserija za 7 centimetrov daljša in za 1 centimeter širša, medosna razdalja pa je prav tako za 7 centimetrov daljša kot pri upokojenem A4. Tudi sama notranja zasnova je odraz Audijeve premium filozofije na meji elegancije, z visokimi standardi izdelave in materialov, pri čemer obilica opreme znatno okrepi vtis skrbno zasnovanega ambience. Sodobno digitalno okolje je polno zabavnih vsebin, še posebej ko je v igri opcijski zaslon na dotik za sopotnika, ki je za voznika neviden, zato ga sopotnikova digitalna zabava med vožnjo ne moti.

Znani dizelski motor 2.0 TDI z 204 KM in 400 Nm, izpopolnjen z odličnim blagim hibridnim sistemom, ki včasih skoraj daje občutek pravega hibrida in z dodatno močjo in navorom impulzivno pomaga pri pospeševanju. Šprint pod sedmimi sekundami, zelo energičen pospešek (od 60 do 100 v 4 sekundah!) in najvišja hitrost 236 km/h so dovolj, da pokažejo, kako dobro je skrita masa avtomobila, ki je sedaj težak že dve toni. Zavorni koluti s premerom 338 mm učinkovito krotijo vročega karavana, ki se z relativno trdim vzmetenjem, natančnim krmiljenjem in štirikolesnim pogonom Quattro v ovinkih pelje skoraj kot po tirnicah. Poraba je, kot je bilo pričakovati, nizka: pri normalni vožnji okoli 5 litrov na odprti cesti, 6 na avtocesti in okoli 7 v mestu.



Tehnični podatki

Motor: dizel, 4-valjni, turbo polnilnik mild hibrid

Prostornina (ccm): 1968

Moč (kW/KM): 150/204

Navor (Nm/min): 400/1750

Menjalnik/pogon: 7-stopenjski samodejni S-tronic/na vsa kolesa Quattro

Mere

Dolžina (mm): 4830

Širina (mm): 1860

Višina (mm): 1460

Medosna razdalja (mm): 2890

Prtljažnik (l): 448/1396

Masa vozila (kg): 2085

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h): 6,9

Najvišja hitrost (km/h): 235

Kombinirana poraba (l/100 km): 6,0

Izpust CO₂ (g/km): 144

Kaj pa, če bi Trst obiskali s tramvajem

Če želite obiskati Trst brez avtomobila, to lahko storite z edinstvenim tramvajem, ki vas iz Opčin (Villa Opicina) v Italiji popelje po 5 kilometrov dolgi progi z višinsko razliko 329 metrov in največjim naklonom 26 %, in to v samo središče Trsta.

Zgodovinski tramvaj je ponovno pričel obratovati februarja letos, potem ko so ga zaradi okvare odstranili iz prometa leta 2016. In kaj morate storiti za vožnjo s tem znamenitim tramvajem? Gre za edinstven tramvajski prevoz v Evropi, s pomožnim vlečnim vozom s kablom, ki je davnega leta 1902, natančneje od 9. septembra istega leta, začel povezovati središče Trsta z Opčinami na kraški planoti.

Preprosto je: z avtom se zapeljete do Opčin (tržaško-beneško Opicina, italijansko (Villa) Opicina), naselja s približno 8000 pre-



1 Po 123 letih smo se tudi mi s tem istim tramvajem popeljali v Trst in nazaj v Opčine.



2 Do Trsta je 12 postaj in ves čas vožnje se odpira lep pogled na Tržaški zaliv.

bivalci, ki je oddaljeno le par kilometrov od Trsta, največjega naselja tržaške občine in slovenskega Krasa na obeh straneh meje. Do Trsta je 12 postaj in ves čas vožnje se odpira lep pogled na Tržaški zaliv. Zadnji del poti je zelo strm, zato v tem delu tramvaj deluje kot vzpenjača.

Dva evra v eno smer

Tam na brezplačnem parkirišču pustite svojega jeklenega konjiča in se peš, dobrih šeststo metrov, podate do začetne tramvajске postaje v središču Opčin. Tu si v tamkajšnji trafiki za dvakrat po dva evra, kupite dve vozovnici, ki ju potrebujete za prevoz s tramvajem v Trst in nazaj. In nato vas bo ta izjemni tehnološki dosežek, kot omenjeno iz davnega leta 1902, popeljal po strmih pobočju do središča Trsta na tamkajšnjo končno postajo na Piazza Dalmazia.



3 Zgodovinski tramvaj je ponovno pričel obratovati februarja letos.

Kaj boste počeli v Trstu, vam ne bomo namigovali, ker se ve, da imate veliko možnosti, da tam preživite nekaj zanimivih ur, ki jih ponuja nekoč največje slovensko govoreče mesto – iz časov Avstro-Ogrske.

El tram de Opčina

Je pa dobro, da ne bo kaj narobe, da preden se odpravite na to potepanje, pokukate v okvirček v nadaljevanju, kjer je prikazan vozni red tramvaja.

In še zanimivost, stara 123 let, ki pravi, da vsi v Trstu poznajo »El tram de Opčina«, eno najbolj znanih tržaških pesmi. Verzi veselo pripovedujejo o resničnem dogodku, ki se je zgodil 10. oktobra 1902, ko je lokomotiva tramvaja zaradi odpovedi zavor iztirila. No, nihče ni bil posebej poškodovan. Pa tudi mi ne, ki smo se po isti progi po 123 letih s tem istim tramvajem popeljali v Trst in nazaj v Opčine.

Opčine so pomembne tudi zato, ker so tam v preteklosti delovali pomembni slovenski kulturni delavci: Jože Peterlin, Vinko Beličič, Franc Jeza, Alojz Rebula, Zora Tavčar, Ivan Artač, Marko Sosič, Robert Hlavaty. Tu sta se rodila inženir Anton Kuhelj in matematik Ivan Vidav. Če ne bi omenili Slovenca Borisa Pahorja, bi zavozili stvar, saj se ve, da se je ta naš velikan prav s tem tramvajem velikokrat napotil v Trst, da jih je tam malo »poslovenil«.

In še to! Na Opčinah priporočamo tudi postanek pri obelisku Franca I. avstrijskega in prijeten sprehod po Strada Napoleonica (Napoleonova pot).



4 Tramvaj vas popelje po strmem pobočju do središča Trsta na tamkajšnjo končno postajo na Piazza Dalmazia.

Vozni red:

Opčine		07:43	09:09	10:35	12:01	13:27	14:53	16:19	17:45	19:11
Trst		08:14	09:40	11:06	12:32	13:58	15:24	16:50	18:16	19:42
Trst	06:53	08:19	09:45	11:11	12:37	14:03	15:29	16:55	18:21	19:47
Opčine	07:24	08:50	10:16	11:42	13:08	14:34	16:00	17:26	18:52	20:18



Jekleni velikani povojne dobe

Kako sta Mercedesova tovornjak in avtobus iz petdesetih let pomagala postaviti Evropo nazaj na kolesa.

Začetek petdesetih let je bil za Mercedes-Benz več kot le nov začetek – bil je preizkus inženirske moči, vztrajnosti in zaupanja v prihodnost. V času, ko je Evropa še vedno celila rane druge svetovne vojne, je podjetje iz Stuttgarta predstavilo dva modela, ki sta simbolizirala obuditev gospodarstva: tovornjak L 6600 in avtobus O 6600.

Ta dva mogočna stroja nista bila zgolj prevozno sredstvo – predstavljala sta duh nove dobe, v kateri so moč, preprostost in zanesljivost pomenile preživetje.

L 6600 – neuničljivi delavec z zvezdo na maski

Ko je leta 1950 z Mercedesove proizvodne linije zapeljal L 6600, je bilo takoj jasno, da gre za vozilo z značajem. V dobi, ko so bili materiali dragoceni, gorivo omejeno in ceste vse prej kot idealne, je L 6600 ponujal tisto, kar je bilo najpomembnejše – moč, vzdržljivost in preprostost.



1 Do leta 1956 so komercialna vozila že predstavljala več kot polovico vse prodaje Daimler Benza.

Motor OM 315 je postal legenda. Zasnovan je bil, da preživi vse – od hladnih zimskih zagonov do neskončnih poti s polno prikolico. Ni bil hiter, a je bil neustavljiv.

L 6600 je bil pogosto uporabljen v gradbeništvu, transportu lesa in daljinskih prevozi. Njegova kabina z značilnim pokončnim vetrobranskim steklom in robustnimi blatniki, je delovala skoraj kot oklep – preprosta, a elegantna v svoji funkcionalnosti.

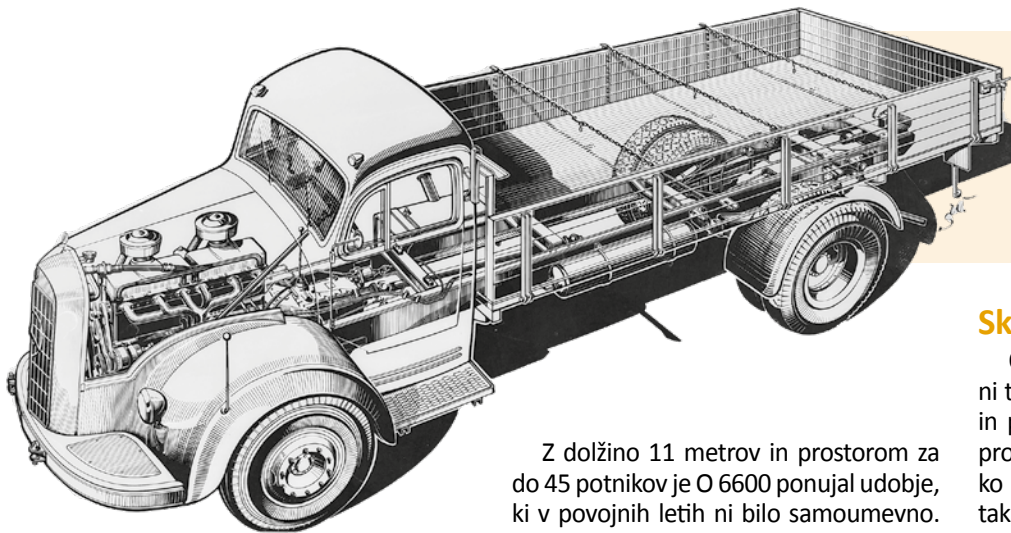
Ime L 6600 pomeni Lastwagen (tovornjak) z nosilnostjo 6,6 tone. Enaka logika poimenovanja je bila značilna za vse Mercedesove gospodarske modele tistega časa.

O 6600 – luksuz na dolgih poteh

Če je bil L 6600 delavec, je bil O 6600 gospod. Predstavljen leto kasneje, 1951, je bil avtobus, ki je Evropi vrnil udobje potovanja. Uporabljal je enako tehnično osnovo kot L 6600, vendar je bil namenjen potnikom – in to v velikem slogu.



2 Tovornjak s kratkim nosom je lahko prepeljal do 6,6 ton tovora.



L 6600 in O 6600 sta pomagala zgraditi most med preteklostjo in prihodnostjo. Sta dokaz, da se odličnost nikoli ne ustavi – le nadaljuje v novi obliki

3 Po koncu druge svetovne vojne je Mercedes-Benz v sektorju gospodarskih vozil sledil strategiji izdelkov in storitev, ki je temeljila na robustnih in cenovno dostopnih vozilih z dobrim razmerjem med težo praznega vozila in koristno obremenitvijo ter dobro vzpostavljeno servisno mrežo.

Z dolžino 11 metrov in prostorom za do 45 potnikov je O 6600 ponujal udobje, ki v povojnih letih ni bilo samoumevno. Velika panoramska okna, zračna notranjost in udobni sedeži so pomenili, da je bila vožnja po alpskih prelazih ali med mestnimi središči končno spet prijetna izkušnja.

Črka O v imenu označuje kratico za Omnibus (avtobus). Leta 1951 je Mercedes predstavil tudi različico O 6600 H – enega prvih avtobusov z motorjem zadaj. Ta zasnova je prinesla tišjo vožnjo in več prostora v kabini, kar je bila prava revolucija za tiste čase.



4 Model O 6600 je bil predstavljen leta 1951 in je Evropi vrnil udobje potovanja.

Tehnični podatki

Lastnost	Mercedes-Benz L 6600	Mercedes-Benz O 6600
Začetek proizvodnje	1950	1951
Motor	OM 315, vrstni 6-valjnik	OM 315, vrstni 6-valjnik
Prostornina	8.276 cm ³	8.276 cm ³
Moč	145 KM	145 KM
Nosilnost / Kapaciteta	6,6 t	45 potnikov
Dolžina	7,7 m	11 m
Menjalnik	5-stopenjski ročni	5-stopenjski ročni
Pogon	zadnja os	zadnja os (O 6600 H: zadnji motor)
Največja hitrost	80 km/h	80 km/h

Skupaj v službi napredka

Oba modela sta bila zgrajena na skupni tehnični osnovi – motorju, menjalniku in podvozju – kar je omogočilo cenejšo proizvodnjo in lažje vzdrževanje. V času, ko je bil vsak vijak pomemben, je bila takšna racionalnost zlata vredna.

L 6600 in O 6600 sta postala simbola povojne obnove – tovornjak, ki je gradil, in avtobus, ki je povezoval. Po vsej Evropi so prevažali gradbeni material, potnike in sanje o boljšem jutri.

Dediščina, ki živi še danes

Čeprav sta L 6600 in O 6600 že davno zapustila proizvodne hale, njun duh živi naprej. Njuna zasnova je tlakovala pot naslednikom, kot sta Mercedes-Benz L 315 in legendarni O 321, ki je postal sinonim za sodoben avtobus.

Danes so ohranjeni primerki prava redkost, a tam, kjer še brnijo, še vedno nosijo tisti značilni zvok Mercedesovega dizla – globok, samozavesten in brezčasen.

Mercedes-Benz L 6600 in O 6600 nista zgolj zgodovinska modela – sta ikoni. Predstavljata čas, ko je bilo vozilo več kot stroj: bilo je orodje upanja, simbol obnove in dokaz, da prava kakovost preživi vsako obdobje.

Danes ju gledamo z občudovanjem – ne le kot starodobnika, temveč kot pričevanje o moči človeškega duha in nemškega inženiringa.



5 Z dolžino 11 metrov je ponujal prostor za do 45 potnikov.