



Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

Transport >

JANUAR-FEBRUAR 1-2/2024
LETNIK 23 • ŠTEVILKA 241



LOGISTIKA



www.etransport.si

CENA 3,90 EUR

ANALIZA

PRODAJA GOSPODARSKIH VOZIL V 2023



ZGODBE IZ KABINE
Darjan Karat



VOZILI SMO
Ford Courier



PREDSTAVITEV

Volvo FH Aero



PREDSTAVITEV

Ford F-Max Living



ŠPORT

Rally Dakar 2024

| LOGISTIKA Prevozne pogodbe

| ZGODOVINA 25 let Mercedes-Benz Atega

IVECO

Vozite po poti sprememb



Rojen in zgrajen okoli vas.

IVECO **S-WAY**

Novi IVECO S-Way naredi vaše poslovanje bolj produktivno, bivanje v vozilu pa še bolj udobno, varno in povezljivo. Nova družina motorjev XCursor 13 bo skupaj z visokozmogljivo motorno zavoro in izboljšano aerodinamiko zagotovila do 10 % večjo učinkovitost pri porabi goriva. Popolnoma nova zasnova notranjosti prinaša izjemno ergonomijo in digitalne izkušnje. Vrhunska ponudba vključuje profesionalne storitve za dodatno optimizacijo produktivnosti, neprekinjenega delovanja vozila ter varčevanja z gorivom.

Vozite po poti sprememb.

IVECO
DRIVER
PAL

IVECO
Easy Way

just ask
alexa

BENUSSI

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

Transport

& LOGISTIKA

Izdajatelj
Tehnis Media d.o.o., Ljubljana

Direktor
Janko Zrim

Glavni in odgovorni urednik
Boštjan Paušer, univ. dipl. org.
bostjan.pauser@tehnis.si

Sodelavci
Marko Kroflič, dr. Josip Orbanič,
dr. Bojan Beškovnik, Matej Jurgele,
Janez Kukovica, Boštjan Saje, inž. log.,
Stane Leben, dr. Emil Šterbenk,
Anže Jereb, univ. dipl. org.

Naslov uredništva
Linhartova 3, 1000 Ljubljana
tel.: 01 430 60 60
e-pošta: transport@tehnis.si
www.etransport.si

Tajništvo
tel.: 01 430 60 60
e-pošta: tehnis@tehnis.si

Marketing in oglasno trženje
Martina Kermavner
gsm: 041 913 193
tel.: 01 430 60 65
e-pošta: martina@tehnis.si

Oblikovanje in grafična priprava
Studio Tehnis d.o.o.,
Sebastijan Frumen

Tisk
Schwarz print, d.o.o.
Ljubljana

Distribucija
Delo prodaja, d.d.
in Pošta Slovenije

Revija Transport & Logistika
izhaja enkrat mesečno.
Letno izide 10 števil.

Letna naročnina znaša **39,00 €**.

Cena posameznega izvoda
je **3,90 €**.

Poštnina in DDV sta vključena v ceno.

Revija šteje med grafične izdelke, za katere se
plačuje 5-odstotni davek na dodano vrednost.

ISSN 1580 - 4488.

TISKANO V
SLOVENIJI 

TEHNIS
MEDIA
GROUP

Copyright ©
Revija Transport & Logistika

Kakršna koli reprodukcija
in posredovanje edicije ali njenih
posameznih delov sta dovoljena
le s pisnim soglasjem izdajatelja.

Leto aerodinamičnih novosti

Lansko leto se je zaključilo s celotno prenovo Ivecovih tovornjakov in letošnje se komaj dobro začena, pa že nadaljujemo z novimi modeli, tokrat s severa Evrope. A to je šele začetek ofenzive, saj bo letošnje leto verjetno postreglo z rekordnim številom novosti. Zadnja leta so bila na tovrstnem področju kar nekoliko skromna z novostmi, seveda če izvajamo napovedi prihodov električnih tovornjakov, o katerih poslušamo in o njih pišemo že vsaj dve leti. A to je zelo 'neotipljivo' področje, večine vozil niti še nismo imeli priložnosti zapeljati, temveč smo si jih lahko ogledali le parkirane in jih ni v serijski proizvodnji, proizvajalci pa se hvalijo s prodajnimi številkami, h katerim malce prikrito pogosto dodajo še besedo 'predvideno' ali 'pričakovano' naročilo vozil. In če so evropski predpisi o predvideni prepovedi uporabe dizelskih vozil pospešili razvoj teh električnih tovornjakov, 'ki jih ni', pa je po drugi strani sprememba direktive o dovoljenih dimenzijah, ki dovoli daljša vozila, če gre za podaljšanje na račun boljše aerodinamike in varnostne, odprla povsem drugo zgodbo. Premažovanje aerodinamičnega upora pri dizelskem tovornjaku predstavlja kar okoli ene tretjine potrebne energije za pogon – pri električnih vozilih, pa je, zaradi boljšega izkoristka elektromotorja, ta številka kar okoli polovice vse porabljene energije za premikanje. In kar je z relativno majhnimi vložki v razvoj aerodinamično izboljšanih prednjih delov kabin mogoče hitro doseči velike prihranke, si bodo novosti na tem področju sledile z veliko hitrostjo. Po DAF-u, ki je prvi izkoristil novosti s povsem novo kabino, in Volvu, o katerega prenovi pišemo v tej številki, bosta letos podobne novosti predstavila vsaj še dva proizvajalca – Mercedes tudi za dizelsko gnane modele Actrosa, in Scania – predvidoma oba na jesenskem salonu IAA v Hannoveru. In prav ta sprememba evropskih predpisov je lep dokaz, da gredo stvari, s pomočjo zakonodaje, lahko tudi v pravo smer, takšno, ki prinaša otipljive rezultate takoj in brez velikih vlaganj tako z vidika razvoja kot prevoznikov pri nakupu novih vozil.



Boštjan Paušer, glavni urednik



Revija Transport je imetnik blagovne znamke Slovensko gospodarsko vozilo leta, članica mednarodne žirije Dostavnik in Avtobus leta in članica mednarodne žirije International Trailer Award.



12 Analiza: Registracije novih gospodarskih vozil v 2023



62 Retro: MAN 19 464 (FE 2000)



34 Zanimivost: DAF-ovi tovornjaki za Dakar

6 Novice: Slovenija in svet

42 Vozili smo: Ford Courier

12 Analiza: Registracije novih gospodarskih vozil v 2023

46 Zgodovina: 25 let Mercedes-Benz Atega

20 Predstavitev: Volvo FH Aero

50 Zgodbe iz kabine: Darjan Karat

28 Predstavitev: Ford F-Max Living

54 Šport: Reli Dakar 2024

32 Logistika: Prevozne pogodbe

58 Test: Ford Transit Custom

34 Zanimivost: DAF-ovi tovornjaki za Dakar

62 Retro: MAN 19 464 (FE 2000)

38 OZS: Posvet o prometnih zastojih

Fiat Doblò ZANESLJIV PARTNER PRI DELU

Na voljo takoj za

18.262 EUR + DDV



4LETA
JAMSTVA

**VSESTRANSKI IN MODULARNO ZASNOVAN FIAT DOBLÒ
SE POPOLNOMA PRILAGODI VAŠIM POTREBAM.**

Prilagodljiva in prostorna notranjost je idealna za udoben prevoz potnikov in tovora. Velik in pregleden zaslon na dotik ter napredni varnostni sistemi pa poskrbijo za vaše brezskrbne poti.

Fiat Doblò z vključenim 4-letnim jamstvom je na voljo takoj.

Povprečna poraba goriva: 7,6 – 6,0 l/100 km. Emisije CO₂: 172 – 157 g/km. Uradna vrednost emisijske stopnje: Euro 6d. Specifične emisije NOx: 0,0738 – 0,009 g/km. Ogljikov 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 18.262 EUR velja za model Fiat Professional Doblò Cargo L1 BlueHdi 130 Base in ne vključuje DDV-ja. V navedeno ceno je vključen Fiat Pro bonus v višini 1.000 EUR z DDV in dodatni popust v primeru financiranja (pri Summit Leasing Slovenija) v višini 1.500 EUR z DDV. 4-letno Jamstvo je storitev podaljšanega jamstva, ki je vključena v maloprodajno ceno vozila, za dobo 4 let (24 mesecev od poteka tovarniške garancije / do max. 200.000 skupno prevoženih km, odvisno od tega kar nastopi prej). Podrobnejše informacije in pogoji 4-letnega Jamstva so na voljo na spletni strani fiatprofessional.si. Podatki so bili pravilni v času priprave oglasa. Prizadjemo si pravico do sprememb. Cenik velja do razprodaje zaloge oz. do preklica. Silke so simbolične in lahko prikazujejo opremo, ki je na voljo za doplačilo ali kot dodatna oprema. Avto Triglav d.o.o., Ljubljana, Baragova ulica 7D, SI-1000 Ljubljana.

FIAT
PROFESSIONAL

fiatprofessional.si

DAF Rekordna proizvodnja v 2023

Odlična uspešnost je zaznamovala leto 2023 za DAF Trucks. Nizozemski proizvajalec tovornjakov je izdelal rekordnih 69.800 vozil in je bil vodilna znamka na trgih petih evropskih držav. Skupno je DAF lani v svojih prostorih v Eindhoven in Leylandu proizvedel več kot 69.800 vozil, s čimer je postavil nov proizvodni rekord. Leta 2023 je s proizvodne linije prišlo 57.900 srednje in težkih tovornjakov CF, XD, XF, XG in XG+ (56.100 leta 2022) ter 11.900 distribucijskih tovornjakov LF in XB (podobno kot leta 2022).

MAN Šest novih levov

Gradbeno podjetje Kit-Ak, d. o. o., iz Rogaške Slatine je ob koncu leta svoj vozni park posodobilo s šestimi novimi tovornjaki MAN TGS. Gre za tri- in štiriosne tovornjake opremljene s prekucno nadgradnjo proizvajalca Meiller Kipper. Za njihov pogon skrbijo 12,4-litrski vrstni šestvaljni dizelski motorji D26 z vrha ponudbe, s 520 konjskimi močmi.



RENAULT TRUCKS

Električni tovornjak za Krko

Krka je začela uporabljati prvi električni tovornjak za distribucijo svojih izdelkov po Sloveniji – gre za dvoosni tovornjak Renault Trucks D Wide E-Tech. Z najnovejšim vozilom, ki je pomembno dopolnilo Krkin voznik park električnih vozil, postavljajo nov standard za prihodnost in nadaljujejo izvajanje dolgoročnega načrta razvoja trajnostne mobilnosti. To je namreč v Krki in Sloveniji prvo električno tovorno vozilo z NDM nad 12 ton. Električno energijo bo uporabljal za vožnjo in vzdrževanje natančno predpisane temperature režima v tovornem prostoru.

Andrej Lukan, namestnik direktorja Oskrbne verige za področje logistike, je ob novi pridobitvi povedal: »Nakup električnega tovornjaka za nas pomeni prvi korak k uporabi okoljsko najustrežnejših težkih tovornih vozil. V Krki smo še dodatno dokazali, da kot okolju prijazno podjetje uvajamo sodobno tehnologijo tudi na področju logistike. Smo prvi v Sloveniji, ki smo kot končni uporabnik registrirali težji električni tovornjak za prevoz izdelkov. Z njim bomo prispevali k čistejšemu okolju in dali smernice za podobna podjetja v Sloveniji. V prihodnje bo naš razvoj usmerjen k najnovejši tehnologiji in okolju prijaznim vozilom, ki bodo primerna za dostavo večjih količin izdelkov na daljših razdaljah.«

Prvi težji električni tovornjak za prevoz izdelkov v Sloveniji bo upravljal Krkin voznik Štefan Hočevar, ki je po preizkusu novega vozila rekel: »Vesel sem, da je Krka lastnica prvega težjega električnega tovornjaka za prevoz izdelkov pri nas, in seveda počaščen, da ga lahko vozim prav jaz. Električni tovornjak je prijazen do okolja, vožnja pa je prijetna in lahkotna ter zaradi manjšega hrupa prijaznejša zame in za druge udeležence v prometu.«



eTransport.si



TIB STORITVE

VAŠ PARTNER, ZA VEČJO VARNOST NA CESTI Z NEVARNIM BLAGOM

- ▶ **ADR USPOSABLJANJE ZA VOZNIKE/VOZNICE PRI PREVOZU NEVARNEGA BLAGA**
- ▶ **ADR PREGLEDI VOZIL ZA PREVOZ NEVARNEGA BLAGA**
- ▶ **TLAČNI IN TESNOSTNI PREIZKUSI CISTERN**
- ▶ **TEHNIČNI PREGLEDI IN REGISTRACIJA VOZIL**
- ▶ **KONTROLA TAHOGRAFA IN OMEJEVALNIKA HITROSTI**



modra številka

080 80 19

info@tib-storitve.si

www.tib-storitve.si

TIB STORITVE d.o.o., Šercerjeva 17, 6250 Ilirska Bistrica



TAHOGRAFI

Kmalu nova pravila za voznike avtobusov

Bliža se uvedba novih, bolj prilagodljivih pravil o času vožnje in počitka za voznike avtobusov v turističnih in občasnih prevozi. Svet ministrov EU je soglašal s spremembami predpisov, med drugim glede odmorov in tako imenovanega pravila dvanajstih dni. Toda prometni ministri so proti razveljavitvi zelo kritiziranega pravila o 50 kilometrih za linijske prevoze.

Predlagana pravila o času vožnje in počitka omogočajo, da lahko vozniki avtobusov svoj obvezni 45-minutni odmor razdelijo na tri odmore po najmanj petnajst minut. Skupno trajanje odmorov, do katerih je voznik upravičen, ostane nespremenjeno. Vozniki avtobusov lahko dnevni čas počitka enkrat prestavijo za eno uro za najmanj šestdnevno vožnjo ali dvakrat med najmanj osemdnevno vožnjo. Pogoj je, da skupni čas vožnje voznika v dneh, ko se dnevni počitek odloži, ne presega sedmih ur.

Tako imenovano pravilo dvanajstih dni, ki je doslej veljalo le za mednarodni promet, bo veljalo tudi za notranji promet. Prav tako se pričakuje spremembe beleženja podatkov na tahografu, tako da bo mogoče iz tahografa odčitati vrsto prevoza potnikov. To pomeni, da bo obveznost dokumentacije o prejšnjih vožnjah odpadla takoj, ko bo podatke mogoče pridobiti prek tahografa. Nove predloge mora potrditi le še Evropski parlament.



KÖGEL

NOVUM: LIGHT & STRONG

**LAHKO JE NOVO VELIKO.
BECAUSE WE CARE!**

KÖGEL LIGHT^{PLUS}

- ✓ **več tovara***
- ✓ **dokazano varčevanje z gorivom***
- ✓ **dokazana stabilnost**

Vaš Kogel partner v Sloveniji

Petrans d.o.o.
 Jurčkova cesta 234
 1000 Ljubljana, Slovenija
 E-mail: matej.valenci@petrans.si
 GSM: 051 608 744
 E-mail: tomaz.rajk@petrans.si
 GSM: 041 338 900
 www.petrans.si

*več informacij je na voljo na:
www.kogel.com/CO2

www.kogel.com

IVECO Sodelovanje Iveca in Hyundai

Hyundai Motor Company in Iveco Group sta danes objavila podpis pogodbe o dobavi povsem električnega lahkega gospodarskega vozila z oznako IVECO za Evropo, ki temelji na Hyundaijevi globalni platformi eLCV. Novo vozilo se bo pridružilo liniji električnih lahkih gospodarskih vozil skupine Iveco, s čimer bo poleg vozila IVECO Daily dopolnilo portfelj lahkih gospodarskih vozil skupine. Hyundai Motor in Iveco Group sta začela svoje partnerstvo marca 2022 in od takrat dosegla konkretne rezultate v zvezi z gospodarskimi vozili na vodikov pogon, vključno s skupnim razvojem eDAILY FCEV in lansiranjem mestnega avtobusa E-WAY FCEV. Vozilo z oznako IVECO bo prvi izvozni model, ki bo uporabljal Hyundaijevo novo globalno povsem električno platformo za lahka gospodarska vozila (eLCV), namensko globalno platformo EV, izdelano za gospodarska vozila z največjo dovoljeno maso od 2,5 tone do 3,5 tone. Inovativna platforma vključuje Hyundaijevo najnovejšo tehnologijo za naslednjo generacijo BEV z nizkopodno zasnovo, ki omogoča izboljšano uporabnost za nakladanje in prenašanje tovora, zasnovano tako, da ustreza nastajajočim potrebam prihodnjih elektrificiranih namenskih vozil na trgu.

V okviru partnerstva bo Hyundai izdeloval in dobavljal šasijo s kabino z oznako



IVECO za evropski trg, skupina Iveco pa bo celotno vozilo lokalno prilagajala in distribuirala izključno prek svojih prodajnih kanalov. Novi izdelek skupine Iveco, ki temelji na Hyundaijevi globalni platformi eLCV, bo predstavljen na letošnjem sejmu IAA Transportation v Hannoveru v Nemčiji.

SCANIA Scania odprla servis v Kranju

Scania Slovenija je odprla novo servisno delavnico v Kranju, ki se nahaja na naslovu Struževo 89. Ta razširitev predstavlja pomemben korak v zavezanosti k zagotavljanju kakovostne storitve strankam.

Strateško pozicionirana delavnica se nahaja v neposredni bližini AC izvoza Kranj zahod, natančneje v poslovni coni Polica – v poslovni stavbi partnerja, podjetja Dacar, d. o. o. Gre za sodobno opremljen servis, ki je v skladu z vsemi standardi Scanie, za obravnavo naraščajočega števila tovornih vozil v prometu in bo zagotavljal nemoteno nadaljevanje izvajanja servisnih storitev v regiji.

Delavnica v Kranju se ponaša z najnovejšimi zmogljivostmi, ki omogočajo sočasno vzdrževanje vsaj šestih tovornih vozil in vključuje dobro založeno skladišče z rezervnimi deli. Servisno osebje, ki je temeljito usposobljeno in izkušeno za vzdrževanje ter popravilo tovornih vozil Scania in prikolic, zagotavlja najvišjo raven oskrbe. Servisna delavnica v Kranju je odprta od ponedeljka do petka, od 8.00 do 16.00 ure, v nadaljevanju pa se bo obratovalni čas prilagodil potrebam partnerjev.



Skupaj v digitalno prihodnost.

Strokovnjaki na področju digitalizacije transporta, z več kot 23 let izkušenj na največjih trgih zahodne Evrope.


Upravljanje
poteka dela


Upravljanje
delovnega časa


Spremljanje
parametrov vožnje


Upravljanje
dokumentov



IVECO

Rim naročil 411 električnih avtobusov

IVECO BUS je podpisal svojo največjo pogodbo za dobavo električnih avtobusov v Italiji doslej. V italijansko glavno mesto bodo dobavili 411 baterijskih električnih avtobusov E-Way.

Podpisana pogodba je vredna več kot 300 milijonov evrov in je del strateškega načrta ATAC za zagotavljanje vedno bolj trajnostne, učinkovite in dostopne mobilnosti v Rimu. Razpis ne vključuje le novih električnih avtobusov, ki merijo 12 ali 18 metrov v dolžino, ampak tudi 10-letni načrt celovitega vzdrževanja za vsakega.

Prve dobave se pričakujejo do konca leta 2024, vsi preostali avtobusi pa naj bi bili dostavljeni do sredine leta 2026. Ta pomembna naložba dokazuje, da se Rim zanaša na IVECO BUS pri zagotavljanju izvedljivih rešitev kot enega od zaupanja vrednih dobaviteljev.

DAIMLER BUSES

Drugo življenje avtobusnih baterij v hranilniku

Življenjski cikel pogonskega akumulatorja se ne konča nujno po uporabi v vozilu. To dokazuje pilotni projekt G UW+ družbe Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG, pri katerem podjetje Daimler Buses sodeluje kot partner. V projektu, napovedanem v letu 2021, so akumulatorski sistemi iz mestnih avtobusov Mercedes-Benz eCitaro zaživel drugo življenje kot stacionarni hranilniki energije.

Inovativno rešitev hranilnika energije je razvilo in uvedlo podjetje Mercedes-Benz Energy GmbH. Sistem za shranjevanje v usmerniški postaji Üstra, ki je zdaj začel delovati v Hannoveru, omogoča skupno in hkratno napajanje z energijo električnih avtobusov eCitaro in tramvajev javnega potniškega prometa.

Skupna kapaciteta stacionarnega hranilnika električne energije je več kot 500 kWh. Sestavlja ga 28 akumulatorskih sistemov iz avtobusov Mercedes-Benz eCitaro. Vsak mestni avtobus eCitaro ima zmogljive akumulatorske pakete NMC, ki zdaj, ko dosežejo svojo določeno mejo dosega, dobijo priložnost za drugo življenje v stacionarnem hranilniku energije pilotnega projekta G UW+ v Hannoveru.



INTEGRIRANE EMISIJE CO₂



Izračunana cestnina.

Direktiva EU o stroških cestne infrastrukture bo povzročila spremembe pri cestninah: Cestnina bo razširjena na razrede emisij CO₂. V katero tarifno skupino sodi vaše vozilo, lahko preprosto ugotovite s pomočjo CO₂ kalkulatorja na spletni strani go-maut.at



Izračunajte razred emisij CO₂ zdaj na povezavi go-maut.at/hr



PRODUKT DRUŽBE AISIFIINI|IG

PRIGO

Servisni center Hoče postal že peti center za tovorna vozila Mercedes-Benz v Sloveniji

V sodelovanju z Autocommercem, članom skupine Emil Frey in generalnim uvoznikom tovornih vozil Daimler Truck AG, je Prigo razširil svojo vlogo v podpori lastnikom Mercedesovih tovornjakov v Sloveniji. V servisnem centru Prigo Hoče so odprli sodoben servisni center, ki skupno predstavlja peti tovrstni center za Mercedes-Benz Trucks v državi in že drugi center podjetja Prigo za tovorna vozila znamke Mercedes-Benz.

Širitev servisne mreže odraža povečano povpraševanje po vozilih Mercedes-Benz Trucks v Sloveniji, kjer je bilo v letu 2023 doseženih rekordnih 594 prodanih vozil. Autocommerce je s tem postavil nove standarde kot vodilni ponudnik težkih tovornih vozil v državi, s 22,1-odstotnim tržnim deležem. Z več kot 11.000 registriranimi tovornjaki Mercedes-Benz na slovenskih cestah predstavlja ključno prisotnost, vsak tretji tovornjak pa nosi znamko Mercedes-Benz.

Direktor Autocommerce, Rasto Oderlap, ob otvoritvi novega servisnega centra v Hočah izpostavlja: »Z novim servisnim partnerjem v Hočah želimo strankam še

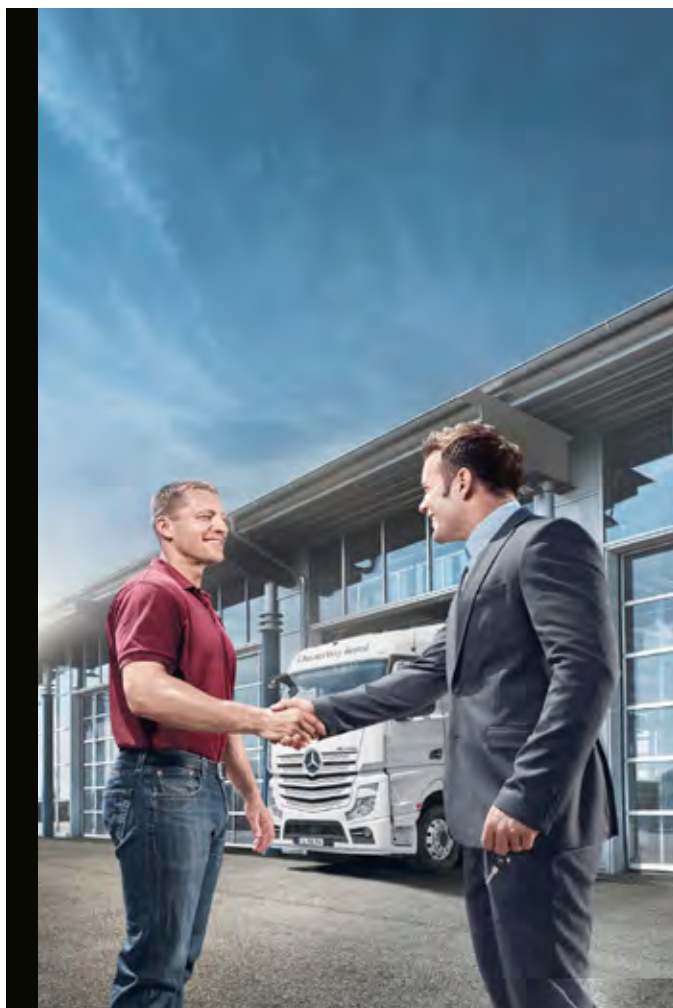


dodatno približati servisiranje tovornjakov Mercedes-Benz v Sloveniji in jim zagotoviti najvišjo kakovost storitev, ki jo pričakujejo od pooblaščenih servisov Mercedes-Benz Trucks. Prigo je naš zanesljivi partner že več kot 22 let in ima bogate izkušnje ter strokovno znanje na področju servisiranja tovornih vozil. Verjamemo, da bo novi servisni center v Hočah postal priljubljena in zaupanja vredna točka za lastnike in voznike tovornjakov Mercedes-Benz v regiji.«



Direktor Prigo, Štefan Pristavec, pa dodaja: »Veseli smo, da lahko sodelujemo s podjetjem Autocommerce pri širitvi servisne mreže za tovorna vozila Mercedes-Benz v Sloveniji. Naša vizija je postati najboljši servisni partner za Mercedesove stranke, ter tako zagotavljati hitro, učinkovito in kakovostno storitev. Z novim servisnim centrom v Hočah bomo bolje zadovoljili potrebe naših strank v tej regiji, saj ponujamo vse prednosti, ki jih prinaša servisiranje pri pooblaščenem serviserju Mercedes-Benz.«

Novi servisni center v Hočah je opremljen s šestimi servisnimi linijami za tovorna vozila, skladiščem rezervnih delov, vulkanizersko delavnico, delavnico za popravila hladilnih agregatov Thermo King, sprejemnico ter čakalnico za stranke. Zaposluje 25 visoko usposobljenih in certificiranih sodelavcev, ki zagotavljajo najvišjo raven storitev strankam.



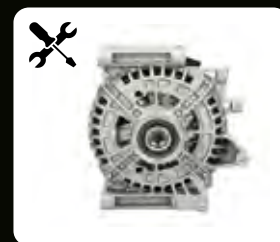
AKCIJSKA PONUDBA ORIGINALNIH NADOMESTNIH DELOV

ALTERNATOR MP4
z zamenjavo

kat. št.: A015154380280

549 € +DDV

cena nadomestnega dela z menjavo



Za rezervacijo termina pokličite: Servisni center Brdo **01 365 82 22**,
Servisni center Hoče **02 606 07 40**

Vse cene so navedene brez DDV-ja. Akcija velja do 29. 2. 2024 oz. do razprodaje zalog. Slike so simbolične. Možne so napake v tekstu.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



PRIGO, d.o.o., Brezovica | Pooblaščen servis vozil Mercedes-Benz | www.prigo.si

Servisni center Brdo, Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana | T 01 365 82 22 | E servis.gv@prigo.si
Servisni center Hoče, Miklavška cesta 53D, 2311 Hoče | T 02 606 07 40 | E servis-hoce@prigo.si

30 let podjetja Avtotransporti Zupančič

V letu 2023 je dolenski podjetje Avtotransporti Zupančič d.o.o. praznovalo trideset let uspešnega delovanja. V podjetju ki je specializirano za prevoze vozil, nudijo pa tudi pralnico, servisne storitve in vulkanizersko delavnico, so se odločili, da to pomembno obletnico proslavijo skupaj s poslovnimi partnerji in zaposlenimi.

Ker so obletnico praznovali v mesecu decembru, so skupaj, ob dobri glasbi, nazdravili še prihajajočemu novemu letu in uspešnemu sodelovanju tudi v bodoče. Da utrdijo tudi sodelovanje z lokalno skupnostjo v kateri živijo, so ob tej priložnosti Zdravstvenemu domu Trebnje podarili dva napredna prenosna ultrazvočna aparata, ki bosta vzpodbuda mladim zdravnikom, da ostanejo in delujejo v domačem okolju.



Zniževanje porabe goriva in emisij CO₂ z novim konceptom EcoGeneration

Aerodinamični polprikloniki 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

**SCHMITZ
CARGOBULL**
The Trailer Company.

DRUGO NAJBOLJŠE LETO

Preteklo leto je postreglo z drugim najboljšim rezultatom prodaje novih tovornih vozil v Sloveniji – večje prodajne številke so bile le še leta 2018, ko je bilo prvič registriranih 2.711 novih tovornjakov. Lani jih je bilo 263 manj, a dobre rezultate moramo vseeno vzeti z rezervo.

Tekst: Boštjan Paušer / Foto: arhiv

V letu 2023 je bilo prvič registriranih 2.448 tovornjakov, 1.433 prikolic, 7.529 dostavnikov in 118 novih avtobusov. Poleg tovornjakov, pri katerih je bila rast šestodstotna, je lani rasel tudi segment dostavnikov z dobrimi 11 odstotki, medtem ko so avtobusi in prikolice beležili 19-odstotni padec.

TOVORNJAKI BLIZU REKORDA

Ko začnemo analizirati prodajo tovornih vozil, moramo že takoj na začetku povedati, da prodajne številke ne odražajo realnega stanja, saj je bilo preteklo leto, zaradi težav in zamud z dobavami komponent v letu prej, dobavljenih še veliko vozil naročenih predlani.

Zanimivo je tudi, da so nekatere znamke lani beležile rast, druge pa padec.

Na prvo mesto se je po nekaj letih spet zavih-tela znamka Mercedes-Benz s skupno 581 registracijami, kar je dobrih trideset odstotkov več kot preteklo leto. Na drugem mestu sledi Volvo Trucks z zelo stabilno prodajo in rastjo

Prve registracije novih tovornjakov

Znamka	Do 7,49 t	Od 7,5 t do 12 t	Od 12,01 t do 17,99 t	Nad 18 t	2023	2022	Delež (%)
1. Mercedes-Benz		8	14	559	581	443	23,7%
2. Volvo Trucks		2	4	482	488	468	19,9%
3. MAN	1	6	9	466	482	537	19,7%
4. Scania		0	0	421	421	297	17,2%
5. DAF		1	0	169	170	234	6,9%
6. Iveco		9	14	110	133	91	5,4%
7. Renault Trucks		8	4	114	126	147	5,1%
8. Ford Trucks		0	0	32	32	75	1,3%
9. Mitsubishi Fuso		12	0	0	12	15	0,5%
10. BMC				2	2	0	0,1%
11. Tatra				1	1	0	0,0%
SKUPAJ					2.448	2.308	

štirih odstotkov, tretji MAN je za njimi zaostal le za šest vozil. Pri Scaniji so lahko zadovoljni – z rastjo dobrih štirideset odstotkov so se močno približali prvim trem. Številčna razlika do petega DAF-a je kar 251 vozil, šesti Iveco je od vseh lani dosegel največjo rast – ta je znašala dobrih 46 odstotkov, s tem so prehiteli Renault Trucks, medtem ko je osmi Ford Trucks od vseh beležil največji padec prodaje, ki je znašal 57 odstotkov. Nišnemu Mitsubishi Fuso Canterju na devetem mestu, s skoraj enakim številom vozil kot predlani, sledita še turški BMC z dvema voziloma in ena češka Tatra, ki je bila namenjena gasilcem.

Rasto Oderlap, Autocommerce



»Gonilna sila za nas je zagotoviti našim strankam najboljšo možno podporo pri njihovem delu. Ponujamo prava vozila in storitve zanje in skrbimo za brezhibno vzdrževanje. Prepričani smo, da je odličen rezultat posledica kakovosti in zanesljivosti tovornih vozil Mercedes-Benz, ki svojo obljubo znamke »Trucks you can trust« uresničujejo pri svojem vsakodnevem delu. Dodatno k uspešnemu poslovanju pomembno prispeva tudi odlična prodajna in poprodajna ekipa, servisna mreža z visoko motiviranimi in usposobljenimi zaposlenimi ter razpoložljivost nadomestnih delov. Za leto 2024 napovedujemo nadaljnjo krepitev vodilnega položaja na trgu in prve prodaje električnih gospodarskih vozil Mercedes-Benz.«



Lari Host, Ford Trucks

»Nenehen trend rasti proizvodnje tovornih vozil Ford se je nadaljeval tudi v letu 2023. Ford beleži rast skoraj na vseh trgih in kljub dejstvu, da domači turški trg še naprej privablja največ vozil, prihaja vedno več naročil iz zahodne Evrope, ki bo v prihodnjih letih prevzela primat.

Leto 2023 si bo tovarna zapomnila kot leto, v katerem je v serijsko proizvodnjo vstopil novi 16-stopenjski menjalnik Ford Ecotorq, ki je plod dolgotrajnega dela Fordovih inženirjev in morda največji test v zgodovini proizvodnje menjalnikov, ki konča proizvodnjo lastnega pogonskega sklopa. Leta 2023 je bil predstavljen novi model F-Line, ki bo na voljo od aprila 2024 za zamenjavo obstoječih modelov Cargo. Olajšanje sledenja šasije s tehničnimi izboljšavami in novo varnostno opremo je namenjeno zahtevnemu evropskemu trgu. Ford nadaljuje z delom na električnem pogonu, vse večji poudarek pa s samostojnim razvojem in razvojem s strateškimi partnerji daje tudi pogonu na vodik, ki ga šteje za pogon prihodnosti. Rezultati razvoja električnih vozil bodo vidni čez dve leti. V letu 2024 namerava tovarna obeležiti pet let proizvodnje modela F-MAX z omejeno serijo vlačilcev F-MAX Select, namenjenih tistim, ki od tovarnjaka želijo več.

Slovenski trg tovornih vozil se je lani povečal. Rast je odraz popolne stabilizacije proizvodnje vseh proizvajalcev in dobave vseh zaostalih vozil iz prejšnjega obdobja ter pozitivnih pričakovanj v zadnjem četrtletju 2022. Kljub rasti trga je bilo leto vse prej kot preprosto. V Sloveniji je Ford Trucks dosegel nekoliko manjši tržni delež kot leto prej. Kljub temu so z dodatnim zaposlovanjem v prodaji in poprodaji ter novimi modeli tovornih vozil postavljeni temelji za rast v prihodnjem obdobju. Konec leta smo podpisali pogodbo z novim servisnim partnerjem iz Maribora, kar bo nedvomno vodilo k povečanju zadovoljstva obstoječih strank, ki gravitirajo v Maribor.«



Iveco predstavnika pisarna

»Ne glede na črnogledne napovedi o ohlajanju gospodarstev ter vztrajnih inflatornih pritiskih, smo bili v letu 2023 priča kar precejšnji okrepitvi trga gospodarskih vozil. Kot že tolikokrat doslej se je ponovno izkazalo, da napovedi kaj malo štejejo. Kljub vsemu pa v leto 2024 vstopamo s precejšnjo mero predvidnosti in pričakujemo postopno umirjanje prodajnih števil. Pri Ivecu smo s prodajo vozil v letu 2023 lahko zadovoljni, saj se je izkazalo, da je posodobljena motorna paleta na družini S-WAY z novim 13-litrskim motorjem v kombinaciji s storitvenimi paketi pravšnji odgovor na vse večje zahteve in pričakovanja naših kupcev ter partnerjev. Tako v mednarodnem prometu kot tudi v lokalni distribuciji. Za leto 2024 smo v Barceloni predstavili osvežitev celotne palete Iveco vozil, ter še naprej pospešeno vlagamo v razvoj alternativnih oblik pogona z namenom zasledovanja ciljev, ki smo si jih zastavili. To pa je, stremenje k bolj trajnostno naravnani družbi.«



Jan Loewhagen, MAN Truck & Bus Slovenija



»Za nami je še eno uspešno poslovno leto. V letu 2023 smo dokazali, kaj pomeni nastopati kot ekipa. Izjemno sem ponosen na vse v celotni ekipi MAN Truck & Bus Slovenija. Skupaj nam je s kar 541 prodanimi tovornimi vozili uspelo doseči novo rekordno prodajo MAN tovornjakov v Sloveniji. Predstavili smo tudi naš WOMAN tovornjak, s katerim želimo še naprej podpirati vsa dekleta v transportni industriji, ki je ena izmed najahtevnejših na svetu.

V segmentu avtobusov smo prav tako dosegli visoke rezultate prodaje in našim cenjenim strankam dostavili visokokakovostne avtobuse ter osvojili nagrado »Slovenski avtobus leta« z našim MAN Lion's Intercity LE. Zelo smo ponosni tudi na to, da se prvi električni avtobusi že vozijo po mestni občini Kranj. V segmentu dostavnih vozil MAN TGE smo prav tako uspešno zaključili leto. Naj še omenim,

da smo bili tudi na področju rabljenih vozil, MAN TopUsed, zelo uspešni. Rabljena tovorna vozila nabavljamo po vsej Evropi, vedno s ciljem, da našim slovenskim strankam ponudimo najvišjo kakovost izdelkov.

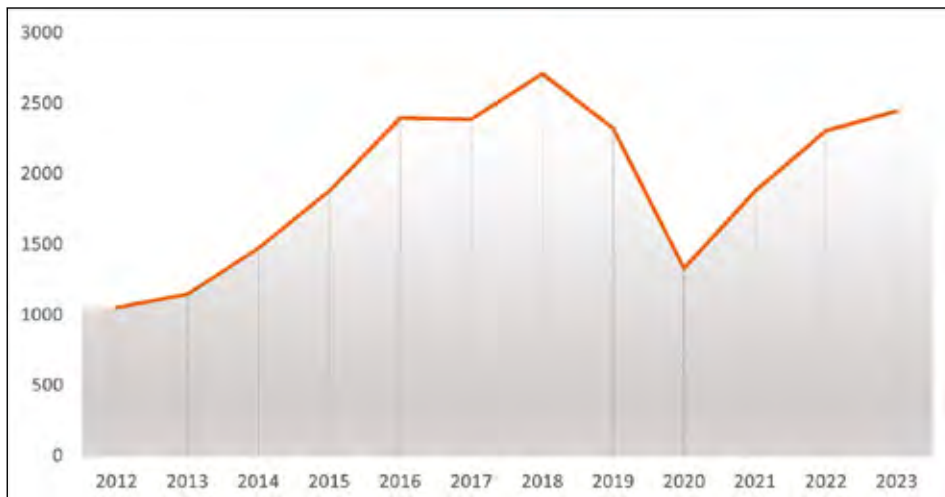
Seveda pa vozila potrebujejo skrb in podporo skozi celotno dobo delovanja. Skupaj z našo partnersko mrežo: PRIGO, AMB in STV Plus smo pripravili ustvariti ustrezne in najboljše rešitve za vaš voznik park.

Letošnjega leta 2024 se zelo veselim. Ne samo, ker obeležujemo 30 let poslovanja v Sloveniji, temveč ker se pričakuje tudi veliko novih posodobitev naših produktov in novih poslovnih rešitev. V prihodnjih letih bosta digitalizacija in e-mobilnost ključni za bolj trajnostno in učinkovito transportno in logistično podporo. Pri tem prehodu bomo stali ob strani našim strankam, da naredimo prave korake ob pravem času, za vse posebne poslovne zahteve.

Iskreno bi se rad zahvalil vsem našim cenjenim strankam, partnerjem, prijateljem in tudi voznikom za njihovo zaupanje v blagovno znamko in v nas. Začnimo letošnjo pot skupaj in nadaljujmo s pisanjem zgodbe o uspehu MAN Truck & Bus v Sloveniji.«



Število prvič registriranih novih tovornjakov v sloveniji



Urška Fon Satler, Scania Slovenija

»Po dveh izjemno zahtevnih letih, ko Scanii zaradi težav z dobavnimi verigami ni uspelo zadovoljiti vseh potreb kupcev, nam je v letu 2023 uspela strateška vrnitev. V vzhodnojadranski regiji smo dosegli najvišje povečanje tržnega deleža izmed vseh blagovnih znamk – za kar 6,5 odstotkov. Dobava več kot 1.300 novih tovornjakov predstavlja izjemno 22-odstotno povečanje v primerjavi s prejšnjim rekordom iz leta 2018. Rast smo zabeležili tudi z dobavo 143 industrijskih motorjev, kar pomeni opazno 36-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2022. V Sloveniji smo tržni delež povečali za 4,4 odstotke, kar utrjuje položaj Scanie med vodilnimi podjetji v industriji.



V tekoče leto smo vstopili ambiciozno in med drugimi razširili svojo servisno ponudbo z odprtjem nove servisne delavnice v Kranju. Ta razširitev odraža predanost Scanie zagotavljanju vrhunskih storitev in podpore strankam. Poleg naših delavnic v Ljubljani, Mariboru in Kozini je to že četrta delavnica v Sloveniji.

Na poti e-mobilnosti smo ponudili našim strankam v Sloveniji demo vozilo – dvoosno dostavno šasijsko, zasnovano za mestne, primestne in medkrajevne prevoze. Vozilo bo do junija 2024 služilo kot testno vozilo v javnem prometu za naše stranke. Scania Slovenija je v pričakovanju prehoda na elektromobilnost proaktivno pristopila s postavitvijo hitre polnilnice za tovorna vozila z močjo do 240 kW v svojem poslovno servisnem centru v Ljubljani.

Scania ostaja neomajna pri svoji zavezanosti trajnostnemu transportu in je v ospredju inovacij. Poleg elektrifikacije, ki žal poteka prepočasi, bomo spomladi 2024 predstavili prenovljen pogonski sklop za vozila na plin. Novi 13-litrski motorji ponujajo impresivnih 5 % prihranka goriva in potreben doseg za prevoz na dolge razdalje. S prehodom od zemeljskega plina na Bio-LNG ali Bio-CNG lahko prispevajo k zmanjšanju emisij CO₂ do 90 %, kar je lahko celo več kot električna vozila.«



Majda Bitenc Menart, DAF Cordia



»Leto 2023 je bilo za Cordio uspešno. DAF je nadaljeval prenavo palete tovarnjakov, saj smo v drugi polovici leta na trg poslali nove modele za distribucijo XB, trg pa je dobro sprejel tudi pred tem predstavljene nove modele XD, XF, XG in XG+, ki z odlično aerodinamiko pripomorejo k znižanju porabe, kar je vsekakor ključnega pomena za kupce. Samo udobje, ki ga nudijo povečane kabine, pa je

postalo že luksuz, ob tem pa je večja tudi varnost za voznika. Nadaljuje se razvoj vozil brez lokalnih izpustov emisij na področju elektromobilnosti z novimi električnimi modeli XB Electric predvsem za mestno distribucijo. Veseli smo, da imamo zadovoljne stranke, kar je seveda velika naložba v prihodnost našega podjetja. Želimo biti še boljši, kar pomeni prisluhniti in izpolniti pričakovanja. Še naprej se bomo trudili z učinkovitimi transportnimi rešitvami in povečevali konkurenčno prednost naših strank, vse z namenom, da smo vredni zaupanja in da stranke dobijo le najboljše.«



Tibor Vintar, Renault Trucks

»Leto 2023 si bomo pri Renault Trucks zapomnili kot uspešno in zelo podobno letu 2022, tako glede števila prodanih vozil kot tudi glede našega tržnega deleža. Kot prvi na tržišču, smo končnemu uporabniku predali električno tovorno vozilo E-tech D Wide.

Prva polovica leta je bila še vedno v znamenju dolgih dobav in omejene količine razpoložljivih enot za naročila novih vozil, v zadnjih dveh kvartalih pa se je situacija s tega stališča zelo spremenila, saj so čakalne dobe bistveno krajše – 120 dni, sprostile pa so se tudi razpoložljive količine.

V letu 2024 smo v segmentu T, C, K začeli dobavljati vozila s povsem novim centralnim zaslonom in standardno vgrajenim sekundarnim ekranom ter sistemom GSR. V segmentu D, D Wide in Master se nam v prvi polovici leta obetajo posodobljeni in novi dizajni, nadaljujemo pa tudi s promocijo električnih vozil, kot edini evropski proizvajalec s serijsko proizvodnjo vozil od 3,1 do 44 ton največje dovoljene mase.«



Tomislav Orehovec, Volvo Trucks



»Leto 2023 je bilo izjemno zanimivo, trgu smo predstavili celotno paleto električnih vozil, namenjenih tako mestnemu prevozu kot prevozu na dolge razdalje ter z možnostjo raznovrstnih nadgradenj. V preteklem letu je bil naziv mednarodni tovornjak leta dodeljen Volvo FH Electric – to je prvič, da je na izboru nagrado prejel električni tovornjak in na to smo zelo ponosni! Poslovno leto 2023 je bilo izjemno uspešno tako za Volvo Trucks globalno kot za Volvo Trucks Slovenija in ob tej priložnosti bi se zahvalili vsem zaposlenim v podjetju.

V letu 2024 na trg lansiramo novo serijo vozil Volvo AERO, ki bodo naša najvarčnejša tovorna vozila do zdaj. Poenostavljena silhueta z razširjeno sprednjo stranjo in sistemom kamer Camera Monitor System, ne da le drzne estetike, temveč prispeva tudi k precejšnjim prihrankom energije. Začetek prodaje bo v prvem kvartalu tega leta, kmalu pa bo vozilo na ogled vsem lokalnim kupcem.«



VSE VEČ ELEKTRIČNIH AVTOBUSOV

V preteklem letu ni bilo nobene večje do- bave avtobusov, zato je pričakovano tudi trg novih nekoliko manjši od leta prej – gre za 19-odstotno zmanjšanje na skupno 118 vozil. Nekoliko spremenjen je tudi vrstni red – po dolgi prevladi se je Mercedes-Benz poslovil iz prvega mesta, kamor je prišel MAN z 38 avtobusi in 32-odstotnim tržnim deležem. Tretji je Iveco z 27 avto- busi, medtem ko so številke drugih znamk občutno manjše.

Večji premik se je lani zgodil na področju ele-



Registracije novih avtobusov

Znamka	Mini do 23 sedežev	Midi od 24 do 41 sedežev	Nad 42 sedežev	2023	2022	Delež (%)
1. MAN			38	38	28	32,2%
2. Mercedes-Benz	6	5	24	35	68	29,7%
3. Iveco		5	22	27	27	22,9%
4. K-Bus	6	2		8	3	6,8%
5. Feniksbus		6		6	1	5,1%
6. Setra			3	3	9	2,5%
7. Renault	1			1	1	0,8%
SKUPAJ				118	146	

ktričnih avtobusov – registriranih je bilo 18 novih, kar predstavlja že 15 odstotkov vseh. Tudi tu je bil vodilni MAN s skupno osmimi 12-metrskimi mestnimi električnimi avto- busi. S po tremi e-busi sledita Feniksbus in Iveco, dva pa je dobavil K-Bus. Za razliko od leta prej, avtobusa s plinskim pogonom lani ni bilo registriranega nobenega.

eTransport.si

MANJ PRIKOLIC

Podobno kot v segmentu avtobusov je tudi pri prikolicah lani zabeležen 19-odstotni padec števila novih registracij. Največji padec je zaznati pri standardnih prikolicah s ponjavo, kjer so vsi največji igralci na trgu beležili velik padec. Pri vrstnem redu prvih štirih ni sprememb – vodilno mesto še naprej ohranja Schmitz Cargobull, katerega minus je znašal skoraj 35 odstotkov. Na drugem mestu sledi Krone s tridesetodstotnim padcem, kakršnega je beležil tudi četrti Kögel. Schwarzmüller na tretjem mestu, ki pa ima zelo široko ponudbo prikolic, je imel od največjih štirih najmanjši padec – le sedem odstotkov. Večji padec se odraža na tem, da prvi štirje tokrat obvladujejo 'sa- mo' še 70 odstotkov trga in ne več osemdeset, kot je bilo po navadi v preteklih letih. Od domačih proizvajalcev se je visoko, na peto mesto, dvignil HTT iz Kostela z 38 regi- stracijami, Bijol je enajsti z dvanajst vozili, MF-CT pa dvanajsti z enajstimi prikolicami.



Marko Proje, Schmitz Cargobull



»V letu 2023 je bil zelo velik upad prodaje novih polprikolic in prikolic. Gospodarstvo se sooča z velikimi težavami (visoka inflacija, visoke obrestne mere, negotove razmere v svetu ...) in to ima zelo velik vpliv tudi na prevoznike ter posledično nas proizvajalce. Kljub težkim razmeram smo z rezultatom zado- voljni, saj smo obdržali vodilni položaj na trgu, za kar se našim kupcem iskreno zahvaljujemo. Naše podjetje se nenehno tru- di z inovacijami in izboljšavami izboljšati naše proizvode in tako našim kupcem in upo- rabnikom naših storitev nuditi vse potrebno, da lahko kvalitetno opravljajo svoj posel. Kot vse kaže bo leto 2024 še eno zelo težko in negotovo leto, vendar zremo z optimiz- mom v prihodnost.«

Boris Zupanič, Schwarzmüller



»Cene prikolic so še vedno relativno nad cena- mi oziroma povprečjem, ki smo jih vajeni izpred nekaj let. Če tukaj dodamo še visoke cene lizing pogodb je razumljivo da je bila prodaja prikolic slabša kot v prejšnjih letih. Kljub temu smo pri Schwarzmüllerju in Hüffermannu zadovoljni s prodajo v letu 2023. Dobavni roki trenutno pri nas so približno štiri mesece in se še daljšajo odvisno od naročil. Cene se sproti prilagajajo padcu cen surovin, ki jih potrebujemo za proi- zvodnjo. V leto 2024 vstopamo optimistično novim izzivom naproti.«

Registracije novih prikolic

Znamka	2023	2022	Delež (%)
1. Schmitz Cargobull	344	525	24,0%
2. Krone	251	358	17,5%
3. Schwarzmüller	245	264	17,1%
4. Kögel	190	274	13,3%
5. HTT	38	18	2,7%
6. Spitzer	30	10	2,1%
7. Wielton	28	14	2,0%
8. Kässbohrer	20	25	1,4%
9. Stas	19	2	1,3%
D-Tec	19	15	1,3%
10. Broshuis	13	1	0,9%
11. Fliegl	12	18	0,8%
Bijol	12	5	0,8%
Benalu	12	22	0,8%
12. MF-CT	11	7	0,8%
Humbaur	11	4	0,8%
13. Wecon	10	10	0,7%
Ostali	168	206	11,7%
SKUPAJ	1.433	1.778	

eTransport.si

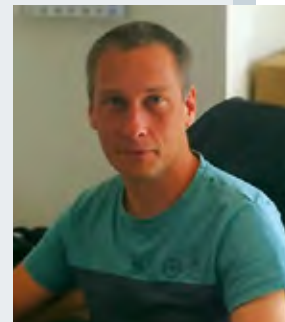
Željko Čurić, TCI Trading

»V preteklem poslovnem letu smo v prvi polovici leta zaznali precejšnji upad povpraševanja in naročil. S celotnim letom prodaje smo zadovoljni glede na razmere na evropskem trgu, saj je bila celotna Evropa v manjši stagnaciji, stroški poslovanja pa so rasli. Isti trend se nadaljuje v začetku tega leta in smo mnenja, da se bo trend v drugi polovici letošnjega leta popravil oz. bo prodaja začela rasti. Krone bo kot vedno stremel, da bomo trgu ponujali odličen produkt kot tudi vse druge poprodajne aktivnosti. V letošnjem letu bomo na sejmu IAA v Hannoveru predstavili tudi vse novosti, kot vedno do sedaj.«



Jure Rečnik, Petrans

»V leto 2023 se lahko obrnemo s ponosom saj nam je lani z veliko truda uspelo odpreti lastno specializirano delavnico za polpriklopnike in vlečna vozila. Le dobro servisirano vozilo lahko učinkovito opravlja svoje delo, hkrati pa zagotavlja kar najvišjo mero varnosti ter ekonomičnost na cesti. Prav zato smo želeli svojim partnerjem v okviru svojih celostnih rešitev, poleg že uveljavljenih znamk prikolic Kögel in Humbaur, ponuditi tudi kakovostne servisne storitve, tako na naši lokaciji, kot tudi pomoč na terenu s pomočjo naših servisnih vozil. Naši serviserji se redno izobražujejo doma in v tujini, zato dobro poznajo najnovejše pristope na področju servisiranja tovornih vozil. Dokaz naše kakovosti je, da smo v tako kratkem času pridobili status servisnega partnerja znamk kot so SAF, BPW, Wabco in Kögel. Z vedno dostopnimi rezervnimi deli in možnostjo najema nadomestnega vozila našim partnerjem omogočamo nemoteno opravljanje svoje dejavnosti.«



NADGRADNJE

**HIDRAVLIČNE
NAKLADALNE
PLOŠČADI**

**+ VSA DODATNA
OPREMA**

**AMK
SERVIS**

Ustvarjamo vozila po vaših merilih.
Več na amkservis.si.

**ZA GOSPODARSKA VOZILA
VSEH BLAGOVNIH ZNAMK**

TUDI ZA VOZILA

DOSTAVNIKI SE POBIRAJO

Po zelo slabem predlanskem letu se je segment dostavnikov lani počasi začel postavljati na noge, še vedno pa, kljub 11-odstotni rasti, ni blizu prodajnim številkam, ki smo jih bili vajeni pred korono.

Renault je z 28-odstotno rastjo ohranil prvo mesto v segmentu, njegov tržni delež pa je dobrih dvajset odstotkov. Z dvesto več registriranimi vozili in 18-odstotno rastjo je drugo mesto zadržal Ford, ki bo letošnje leto v ponudbo prejel več novih modelov, ki bi lahko še pripomogli k prodaji in večanju tržnega deleža. Tudi pri tretjem Volkswagenu se počasi izboljšuje stanje z dobavami vozil, čeprav je ponudba nekaterih modelov še vedno zelo omejena – njihova rast registracij je bila največja izmed prvih treh, s 33 odstotki so svoj tržni delež povečali na 15 odstotkov.

Na četrtem in petem mestu tesno skupaj sledita Citroën in Fiat, Peugeot je šesti, medtem ko je z veliko – skoraj 45-odstotno rastjo, lansko leto končal sedmi Opel.

Podobno kot pri avtobusih je tudi pri dostavniki nekoliko večji skok na področju električnih pogonov – njihovo število se je skoraj podvojilo na skupno 116 vozil, medtem ko je plinsko gnanih manj kar za dve tretjini.

ZAČETEK OHLAJANJA TRGA

Medtem ko so bile, kot že omenjeno, nekatere dobre številke lanskega leta še posledica zamujenih dobav iz preteklosti, pa se je po drugi strani, proti koncu leta, počasi že začelo zaznavati ohlajanje trga. Številni kupci postajajo nekoliko previdni pri naročanju vozil. Vseeno pa lahko pričakujemo, da letošnje leto ne bo prineslo večjih padcev – velike flote zahtevajo redno obnavljanje, ki se bo verjetno nadaljevalo, le z nekoliko počasnejšim tempom, prav tako pa ni pričakovati, da bi prihajalo do večanj vozniških parkov, prej obratno. ■

eTransport.si

Registracije novih dostavnikov

Znamka	Do 2.800 kg	Od 2.801 do 3.499 kg	3.500 kg	Od 3.500 kg do 7.499 kg	2023	2022	Delež
1. Renault	527	382	712	4	1625	1269	21,6%
2. Ford	102	901	281	8	1292	1092	17,2%
3. Volkswagen	499	218	412	0	1129	848	15,0%
4. Citroën	192	116	418	0	726	830	9,6%
5. Fiat	269	36	405	2	712	728	9,5%
6. Peugeot	140	87	298	1	526	467	7,0%
7. Opel	212	136	152	0	500	346	6,6%
8. Toyota	71	171	2	0	244	279	3,2%
9. Mercedes-Benz	26	78	129	4	237	296	3,1%
10. Škoda	141	0	0	0	141	89	1,9%
11. Iveco	0	0	94	36	130	186	1,7%
12. MAN	0	0	110	8	118	97	1,6%
13. Suzuki	32	0	0	0	32	36	0,4%
14. Mitsubishi Fuso	0	0	9	16	25	14	0,3%
15. Dacia	23	0	0	0	23	82	0,3%
16. Ssangyong	0	22	0	0	22	1	0,3%
17. Isuzu	0	10	4	0	14	7	0,2%
18. Maxus	8	0	5	0	13	4	0,2%
19. Piaggio	8	0	0	0	8	15	0,1%
20. Jeep	0	5	0	0	5	36	0,1%
21. Renault Trucks	0	0	2	0	2	6	0,0%
22. Hyundai	1	0	0	0	1	1	0,0%
Dodge	0	0	1	0	1	0	0,0%
Land Rover	0	1	0	0	1	2	0,0%
Goupil	1	0	0	0	1	1	0,0%
Esagono Energia	1	0	0	0	1	7	0,0%
SKUPAJ					7.529	6.764	

Gregor Smole, Renault

»Tako kot vsako leto je bilo tudi to leto na področju prodaje lahkih gospodarskih vozil zelo zahtevno in polno izzivov. Z letošnjimi rezultati smo lahko več kot zadovoljni, saj smo se zopet zavihteli tja, kamor spadamo, na prvo mesto tega konkurenčnega segmenta in povečali prodajo za kar 30 % v primerjavi z lanskim letom. K rasti prodaje in dobrih rezultatom je zagotovo zaslužno dejstvo, da na področju lahkih gospodarskih vozil nudimo našim kupcem široko paleto najrazličnejših vozil, s katerimi lahko zadovoljimo tudi najzahtevnejše potrebe podjetnikov in obrtnikov in se trudimo, da vsakemu kupcu ponudimo prilagojeno ponudbo, ki ustreza njihovim specifičnim zahtevam. V lahkih gospodarskih vozilih Renault Master, Trafic, Kangoo in Express lahko večina najde rešitev za svoje potrebe in posel, ki ga opravlja. Letošnje leto pa bo za nas na področju gospodarskih vozil prav posebno leto, saj bomo jeseni v Sloveniji predstavili povsem nov dostavnik Renault Master četrte generacije. Ta prinaša povsem novi, spektakularni videz, oblikovan z dovršeno aerodinamičnostjo za največjo učinkovitost v svojem razredu in bo poleg dizelskega na voljo tudi s povsem električnim motorjem.«



POPOLN NADZOR na dosegu vaših prstov

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

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



NOVI VIKING



Švedski proizvajalec sledi spremembam evropskih predpisov s prenovljenim modelom, ki izkorišča možnost podaljšane kabine za boljšo aerodinamiko, hkrati pa so predstavili še nov sedemnajstlitrski motor, s katerim prevzemajo mesto najzmogljivejšega serijskega tovornjaka v Evropi.



Od zadnje prenove Volvovih modelov FH so sicer minila le štiri leta in zadnji dve leti so Švedi beležili rekordno prodajo, kljub temu pa na evropske ceste že pošiljajo nove modele Aero z aerodinamično izboljšano kabino. A od uspešnih obstoječih modelov se še ne poslavljajo, saj bodo nekaj časa prevoznikom nudili kar oba modela.

24-CENTIMETRSKI PODALJŠEK

Zračni upor prispeva k največjim izgubam tovnjaka – v povprečju se približno ena tretjina energije porabi za premagovanje zračnega upora, zato so izboljšave na tem področju zelo pomembne pri zmanjševanju porabe goriva in izpustov CO₂. Pri Volvu so postregli s še enim zanimivim podatkom – pri vožnji s hitrostjo

90 km/h zračni tokovi na robovih kabine lahko dosežajo hitrosti tudi do 200 km/h.

Volvo sledi DAF-u pri izkoriščanju možnosti novih evropskih predpisov iz leta 2020, ki dovolijo podaljšanje kabine z namenom boljše aerodinamike ter večje voznikove varnosti. Če kabino pogledamo z boka, je ta, od vetrobranskega stekla navzdol, dobila aerodinamični



Tovornjaki so prejeli novo aerodinamično oblikovano masko, ki je na spodnjem delu podaljšana za 24 centimetrov.



Nov 17-litrski motor je opremljen s turbo polnilnikom z variabilno geometrijo lopatic.

»nos« v obliki trikotnika. Njeno največje podaljšanje pri odbijaču znaša 24 centimetrov, pri tem pa moramo poudariti, da se dimenzije v notranjosti kabine, v primerjavi z obstoječimi, niso spremenile.

Skupaj s podaljšanim sprednjim delom so tovornjaki prejeli tudi posodobljeno masko, ki se razlikuje glede na model (dizelski, FH16 ali Electric), dodan je nov logotip, ter povečana površina za namestitev reklamnega napisa prevozniškega podjetja. V spodnji del maske je vgrajena nova široka stopnica, ki lahko služi tudi kot sedežna klopa v času počitka, na njeni notranji strani pa so predvideli celo odlagalno mesto za pijačo.

Na novo je bil oblikovan začetek strehe nad vetrobranskim steklom, ta je sedaj aerodinamično izboljššan ter izdelan iz enega kosa in vključuje nove pozicijske luči ter nove LED-lučiči dolgega snopa. Vsi elementi maske in zgornjega dela kabine so tudi povsem zatesnjeni, tako da je izboljššan zračni tok ter zmanjšano vrtnčenje zraka. Na boku tovornjaka so bili



Sistem kamer namesto vzvratnih ogledal zmanjšuje mrtvi kot in povečuje preglednost ter posledično varnost.



Mikrovalovna pečica je lahko vgrajena v predal nad vetrobranskim steklom.



Izboljšav je bil deležen tudi predvidljiv topografski tempomat ki sedaj pozna omejitve hitrosti, krožišča in zavoje.



Infotainment sistem ima spremenjeno grafično podobo in omogoča nalaganje aplikacij.

izboljšani še bočni pokrovi šasije, ki so sedaj višji, da je zmanjšan prazen prostor med vlačilcem in prikolico.

Z vsemi aerodinamičnimi izboljšavami se je aerodinamični upor zmanjšal za enajst odstotkov, poraba goriva pa je posledično manjša za pet odstotkov.

TEHNIČNE IZPOPOLNITVE

Poleg izboljšane aerodinamike so novi modeli FH deležni še številnih manjših tehničnih izpopolnitev. Izboljšan je sistem predvidljivega topografskega tempomata I-See, ki sedaj upošteva tudi omejitve hitrosti, krožišča in ovinke.

Zavornim ploščicam je bila dodana vzmet, ki po končanem zaviranju ploščico hitreje in popolnoma odmakne od zavornega diska, ter tako prepreči nepotrebno trenje in s tem povezane izgube ter obrabo.

Izboljšan je še avtomatiziran menjalnik I-Shift, ki je prejel polirane zobnike za manjše notranje izgube, podaljšani so bili servisni inter-



Izgled maske se razlikuje med modeli, v spodnjem delu je tudi nova velika stopnica.



S 780 konjskimi močmi je FH16 sedaj najzmogljivejši serijski tovornjak v Evropi.



XXL kabina ponuja občutno večje ležišče za voznikov počitek.

vali menjave olja v menjalniku na 800 tisoč kilometrov, povečan pa je še največji navor, ki ga menjalnik lahko prenaša – v skladu z novim motorjem D17.

INFRARDEČE KAMERE

Vsi modeli Aero so serijsko opremljeni s sistemom kamer namesto klasičnih vzvratnih ogledal, medtem ko so kamere pri drugih modelih opcijske. Za razliko od drugih proizvajalcev na trgu ta hip, je Volvo edini, ki je rešitvi dodal tudi infrardečo kamero, ki močno izboljšuje vidljivost v slabših svetlobnih pogojih – ponoči ali v območjih z veliko svetlobno razliko, kot je na primer vzvratna vožnja iz svetlega dvorišča v temno halo. Voznik lahko med klasičnim in infrardečim pogledom preklopi s pomočjo gumba na levem zaslonu – ta je velikosti 12 palcev, medtem ko je desni večji, 15-palčni.

Steklo kamer je samodejno ogrevano, ko zunanja temperatura pade pod 6 stopinj Celzi-

ja, dodatno pa je ogrevanje mogoče vključiti s pomočjo gumba – to je namenjeno, predvsem če bi prišlo do zarositve leče zaradi visoke zračne vlažnosti ali nagle temperaturne spremembe – na primer ob vstopu v predor.

Sistem kamer nudi tri poglede, klasičnega, približanega in širokokotnega – ta dva naj bi bila vozniku v pomoč pri vzvratni vožnji in ju lahko ročno vklopi s stikalom na vratih. Tam se nahaja tudi stikalo za vklop samodejnega premikanja pogleda slike pri ostrem zavijanju – če je sistem vključen, bo tako samodejno premikal pogled oziroma sledil prikoliči, tako da ima voznik ves čas na zaslonu pregled na celotno kompozicijo.

Nove tovornjake smo v Göteborgu lahko zapeljali le na kratko, a od vseh do sedaj preizkušenih sistemov kamer, lahko že po prvih kilometrih rečem, da trenutno Volvo nudi najboljšo kakovost slike, kar je tudi pričakovano, glede na to, da gre za najnovejšo re-



Kamere so vgrajene na zložljive aerodinamične nosilce.



Infrardeča kamera omogoča boljši nočni vid.



Voznik si s pomočjo stikal na zaslonu lahko vklopi vodilne črte za pomoč pri določanju konca vozila.

šitev. In to čeprav, kot vsi drugi proizvajalci, uporablja kamere z, za današnje čase, skromno ločljivostjo le dveh megapikslov.

Aerodinamično oblikovani nosilci kamer, široki 375 milimetrov, kar je enako kot vzratna ogledala, so nameščeni na kabino nad vrati in so zložljivi, tako da ne pride do poškodb v pralnicah ali ob manjšem trku z oviro.

ŠE VEČ VARNOSTI

Večanje varnosti je nikoli končana zgodba, Volvo je povezal delovanje dinamičnega krmiljenja VDS ter sistema za ohranjanje vozila znotraj voznega pasu, tako da omogočata že delno avtonomno vožnjo z ohranjanjem vozila v pasu in vzdrževanjem hitrosti in varnostne razdalje. Če voznik spusti volan, ga sistem po 15 sekundah začne opozarjati, naj prevzame nadzor, to se po 30 sekundah stopnjuje z glasnejšimi opozorili, po 45 sekundah voznikove neodzivnosti, pa sistem

samodejno počasi ustavi tovornjak, vklopi varnostne utripalke ter odklene vrata, da je omogočen dostop do voznika, če bi ta morala imeti zdravstvene težave.

Tovornjaki bodo še letos prejeli tudi nove daljinske upravljalce za odklepanje in zaklepanje vrat, ki bodo opremljeni tudi z gumbom za kontrolo delovanja vseh zunanjih luči ter možnostjo sistemskega izklopa baterij, skupaj z novim upravljalcem bo sledil tudi zagon motorja brez ključa.

Med novimi varnostnimi sistemi je treba omeniti še sistem, ki voznika pri odpiranju vrat opozori, če bi mimo prihajalo vozilo ali kolesar. Sistem uporablja vgrajene bočne radarje in deluje tako na voznikovi kot tudi sovoznikovi strani, aktiven pa je še dve minuti po izklopu motorja.

MOŽNOST UPORABE XXL KABINE

Z aerodinamično podaljšano kabino se je v Evropi povsem sprostila možnost upora-

be tudi podaljšane kabine XXL, ki je bila do sedaj omejena le na kombinacije s krajšimi prikolicami, kot so silosi, cisterne in prekućniki. Za 25 centimetrov podaljšana kabina prinaša več udobja za čas voznikovega počitka z večjim ležiščem – to je daljše za 13 centimetrov in širše za 25 centimetrov, prostornina same kabine pa je, v primerjavi s kabino Globetrotter XL, večja za 600 litrov, prostornina odlagalnih predalov pod ležiščem pa za sto litrov.

V vseh kabinah je sedaj mogoče izbrati vgradnjo mikrovalovne pečice v sprednje predale nad vetrobranskim steklom (prej je bila ta možnost omejena le na shranjevalne omariče na zadnji steni).

Udobje bivanja v kabini povečuje še povsem nov zvočni sistem, ki je na voljo v dveh izvedbah, dodani so priključki tipa USB-C, ter spremenjena barvna shema desnega zaslona namenjenega informacijsko-zabavnemu sistemu. Ta sedaj omogoča shranjevanje uporabniških nastavitvev za več voznikov, nudi možnost nameščanja zunanjih aplikacij, ki jih prevozniško podjetje uporablja pri svojem delu in posodabljanje zemljevidov navigacije preko mobilnega omrežja.

NAJMOČNEJŠI SERIJSKI TOVORNJAK V EVROPI

Serija FH16 je prejela nov motor D17, kot namiguje že oznaka motorja, so mu povečali prostornino – motor temelji na bloku predhodnika, a ima povečano vrtino. Od manjšega brata D13 si je sposodil unikatno 'valovito' zasnovano batov, dvojni turbopolnilnik pa je sedaj zamenjal enojni, opremljen z variabilno geometrijo lopatic.



Zahvaljujoč posodobitvam tovornjakov naj bi se poraba goriva zmanjšala za pet odstotkov.

Novi motor je od starega lažji za kar 70 kilogramov, s povečanjem prostornine pa so mu lahko povečali tudi največjo moč, tako da ta sedaj sega do 780 konjskih moči in 3.800 Nm navora, s čimer je Volvo spet prevzel lovoriko najzmogljivejšega serijskega tovornjak v Evropi z dizelskim motorjem, ki izpolnjuje aktualne ekološke predpise. Ko govorimo o motorju D17, je treba poudariti še novo motorno zavoro, ki ponuja kar 520 kilovatov zavorne moči, zato bo lahko v večini primerov nadomestila vgradnjo retarderja.

Poleg najzmogljivejše izvedbe je motor na voljo še v dveh šibkejših izvedbah s 600 in 700 konjskimi močmi – slednjo lahko poganja tudi biodizel.

IZBOLJŠAN LNG

Tovornjaki FH s pogonom na utekočinjen zemeljski plin LNG, kljub visokim cenam plina trenutno, očitno vendarle še niso rekli zadnje besede – pri Volvu so ponudbo dopolnili z modelom s 500 konjskimi močmi, istočasno pa so za okoli sto kilometrov povečali tudi doseg z enim polnjenjem rezervoarjev. ■

Električni FM z nizkopodnim vstopom

V sklopu predstavitve novih modelov FH in FH16 smo si v Göteborgu premierno lahko ogledali tudi povsem nov model FM LE Electric. Gre za tovornjak, ki je opremljen s kabino z nizkopodnim vstopom in bo na voljo kot šasija z do štirimi osmi. Kabina, ki jo poznamo iz serije FM, je na šasijo nameščena 50 centimetrov bolj naprej in 25 nižje, s čimer je mogoče vstop v notranjost preko le ene stopnice. Tovornjak je namenjen predvsem komunalnim službam, ki svoje delo opravljajo v mestnih središčih, ter posadki olajša vstopanje in izstopanje, hkrati pa vozniku izboljšuje preglednost ter posledično varnost.

Novinec v Volvovi ponudbi bo na voljo izključno z električnim pogonom, in sicer z dvema elektromotorjema ter z do štirimi baterijskimi paketi, kar mu nudijo avtonomijo do dvesto kilometrov, kar zadošča za večino dnevnih potreb pri mestnih službah.



Kabina v svoji notranjosti ponuja raven pod in 194,5 centimetra stojne višine. Opremljena je lahko z enim sopotniškim sedežem na klasični poziciji ali pa s klopjo za tri osebe na zadnji steni. Serijska oprema vključuje Volvo Dynamic Steering, ki za do 80 odstotkov zmanjša potrebno moč za vrtenje volana, ter funkcijo zmanjšanja oddaljenosti višine vozila od tal za dobrih deset centimetrov, kar še olajša vstop in izstop iz kabine.



V O L V O

SERIJA VOLVO AERO

RAZŠIRJENA



Ustvarjena, da vas popelje dlje.
Serija Volvo Aero je nov del poti proti ničelnim emisijam.

Volvo Trucks. Driving Progress

volvotrucks.si

GARSONJERA NA PETIH KVADRATIH



Voznikovo delovno in bivalno okolje v tovornjaki s kabinami za prevoze na dolge razdalje se razprostira na približno petih kvadratnih metrih. Skromno odmerjene dimenzije ne omogočajo čudežev, kar se tiče notranje opreme, a je z dobrim pristopom vseeno mogoče v kabini ponuditi več, kot smo vajeni.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Ford Trucks

Za tak lep primer, kaj je danes mogoče ponuditi v kabini tovornjaka, so poskrbeli pri Ford Trucks v sodelovanju s podjetjem Dietrich. Na lanskem sejmu gospodarskih vozil NUFAM v nemškem Karlsruheju so razstavili izvedbo tovornjaka F-Max Living, ki v kabini vozniku ponuja opremljenost manjše garsonjere.

PROSTORNA KABINA

Ford Trucks pri seriji F-Max ponuja le eno izvedbo kabine – velika spalna kabina ima skoraj raven pod in s prostorno zasnovo sodi

med največje na trgu. Kabina v polni širini 2,5 metra ponuja veliko delovnega in bivalnega prostora. Skoraj ravna tla z motornim tunelom višine le devet centimetrov nudijo notranjo stojno višino 2,16 metra.

Zanimivo je, da je dostop do tako visoke kabine rešen s tremi stopnicami namesto s štiri, toda vstopanje in izstopanje nista zato nič težja. Praktično, z gumijastim tesnilom na vratih, je rešeno odlagališče za čevlje na najvišji stopnici za tiste, ki ne vstopijo v kabino z umazanimi čevlji.

MIKROVALOVNA, UMIVALNIK IN SEDEŽNA

Za predelavo notranjosti kabine Living je poskrbelo nemško podjetje Dietrich, ki poleg izdelave nadgradenj za specialna vozila, namenjena vleki in prevozu poškodovanih vozil, izdeluje tudi predelave tovornjakov z vidika vgradnje dodatne opreme ter spremembe videza vozil.

Predelana kabina Driver single cab je namenjena le enemu vozniku, saj so dvojne posadke danes postale že prava redkost. S



Hladilnik s prostornino 38 litrov je prestavljen v omarico na desni strani kabine, kjer je sicer sedež za sovoznika.



Amazonova digitalna asistentka Alexa lahko pomaga vozniku z informacijami, v omarici nad vetrobranom pa je lahko vgrajen zmogljiv zvočni sistem D-Box.

tem, ko v njej ni sopotniškega sedeža, se je na desni strani sprostilo veliko prostora za vgradnjo shranjevalnih omaric, nad katerimi je oblažjen kotni sedalni del v obliki črke L. V lesene izvlečne predale, z varnostnimi zapirali po vzoru avtomobov, se lahko vgradi kavni aparat ali grelnik vode. Na mestu sopotnikovega sedeža pa je svoje mesto našel tudi hladilnik prostornine 38 litrov, s čimer se je sprostil prostor na sredini kabine.

Le eno ležišče se povsem zloži ob zadnjo steno, s čimer ponuja več prostora za gibanje po kabini v času počitka. Za voznikovim sedežem je višja omara, v kateri je vgrajen izvlečni umivalnik – ta se napaja iz rezervoarja s svežo pitno vodo. Nad njim je v omaro vgrajena mikrovalovna pečica, med obema je še izvlečna miza, dodatna dvižna

miza pa je lahko vgrajena na zadnjo steno kabine.

ZABAVNA ELEKTRONIKA

Na armaturni plošči je velika lesena polica, ki od sredine poteka vse do desnega roba kabine, prav tako lesene pa so obloge sten ter poda, kar daje občutek topline in naravnega okolja. V omarice je integrirana še LED-razsvetljava, pri podjetju Dietrich pa ponujajo tudi prilagoditev posamezne predelave notranjosti, glede na želje prevoznika. Odvisno od velikosti ležišča, so lahko na zadnji steni kabine, pod stropom, ohranjeni Fordovi zaprti shranjevalni predali prostornine 105 litrov. Gre za predale letalskega tipa, ki se odpirajo iz stropa navzdol.

V času počitka je dobrodošla tudi zabavna elektronika, v F-Maxa Living so vgradili zmogljiv

zvočni sistem D-Box z aktivnim 600-watnim zvočnikom za nizke tone. Amazonova digitalna asistentka Alexa lahko pomaga vozniku, vgrajen modem pa omogoča hiter prenos podatkov za potrebe ogleda filmov ali prenosa televizijskega programa v živo.

Tovornjaku je moč dodati kamere z nočnim vidom, za nadzor okolice, s čimer se povečuje varnost tako med vožnjo kot tudi v času počitkov. Takrat bo za udobno klimo v kabini poskrbela še strešna nočna klimatska naprava.

ATRAKTIVEN ZUNANJI VIDEZ

Poleg udobne kabine so tovornjaku naredili tudi atraktiven zunanji videz z dodatno opremo v obliki večjega senčnika nad vetrobranskim steklom, kromiranih zračnih hup ter zaščitne mreže za kamenčke pod vetrobranskim steklom. To



Mikrovalovna pečica omogoča hitro pripravo toplih obrokov.



Mizica pod mikrovalovno pečico lahko služi tudi kot delovna površina za pripravo obrokov.



Izvlačni lijak se napaja iz rezervoarja s čisto vodo.



Lesene shranjevalne omarice so opremljene z varnostnimi zapirali kot jih poznamo iz avtomobov.



Dodatni prostor zaradi le enega sedeža je izkoriščen za velik oblazinjen sedalni del pod katerim so lesene shranjevalne omarice. V vgrajene elemente je integrirana LED razsvetljava.

vornjaku pa se lahko doda še cevna zaščita v maski, na strehi ter kot obroba vozila, dodatni LED-žarometi ter spremenjena bočna zaščita.

LAŽJE DO VOZNIKOV

Eden od razlogov, zakaj se je nemško podjetje odločilo za predelavo, je tudi vsesplošno pomanjkanje voznikov v vseh evropskih dr-

žavah. Bogato opremljena kabina, ki ponuja več udobja, kot smo ga sicer danes vajeni v tovornjakih, naj bi bila tudi eden od adutov, s katerimi bi prevozniki lahko v svoje podjetje lažje pridobili ter zadržali voznike.

Pri podjetju Dietrich notranjo predelavo Living, poleg Fordovega F-Maxa, ponujajo tudi za tovornjake znamk Renault Trucks in Volvo. ■



V Fordu F-Max Living so, na zadnji stebi kabine, ohranjeni originalni shranjevalni predali letalskega tipa, ki se odpirajo izpod stropa navzdol. Njihova skupna prostornina znaša 105 litrov.

Mojstrovina.



Kromirana črna nalepka F-MAX



Zračna hupa



Zatemnjena sprednja LED luč



Črno obarvana ročka odpiranja vrat



Črno obarvani okrasni obrobi blatnikov



Nalepka za stranske spojlerje

Z luksuznim paketom dodatne opreme je Ford Trucks F-MAX zdaj postal še privlačnejši.

Izstopajte na vsaki cesti in s stilom delite tovor.





PREVOZNE POGODBE V PRAKSI

Prevozna pogodba opredeljuje pogoje sodelovanja med dvema (po navadi) ali več strankami, po katerih prevoznik (ali več njih) izvede prevoz za naročnika (ali več njih). Razmerja, splošna pravila in vsebina pogodb so opredeljena v Obligacijskem zakoniku ter Zakonu o prevozu blaga in jih je treba upoštevati.

Tekst: Marko Kroflič Foto: Depositphotos

Pogodba je lahko sestavljena na eni ali več straneh, vsebuje lahko tudi priloge, ki so sestavni del pogodbe. Kasnejši dogovori in spremembe v pogodbah se opredelijo v aneksu ali pa z drugo pogodbo, ki prvo delno ali v celoti razveljavi. V pogodbah ni dovoljeno opredeljevati ali sklepati dogovorov, ki zakonsko niso dovoljeni.

OSNOVNI PODATKI

V prvem delu pogodbe sta oziroma so opredeljene stranke pogodbe. Navedeni so osnovni podatki o vsaki stranki (naziv ali ime in priimek, naslov, matična številka,

davčna številka, transakcijski račun, ime in priimek zakonitega zastopnika in morebitni drugi pomembni podatki za identifikacijo pogodbe).

Pri nazivu pogodbe se poskuša čim bolj zajeti vsebino pogodbe, ki se sklepa (npr. nakup nepremičnine, najem, prodaja tovornega vozila, najem skladišča ...), ter jo opredeliti tudi številčno, še posebej, če se sklene več pogodb s podobnim pomenom. V začetku pogodbe se opredelijo uvodne ugotovitve, kjer se navedejo nameni, zakaj se pogodba sklepa, morebitne druge pogodbe ali namen sodelovanja.

PREDMET POGODBE

Predmet pogodbe natančno opredeljuje, na kaj se pogodba nanaša (prevoz gradbenega materiala, prevoz palet med skladišči ...) in kakšne so morebitne posebnosti blaga ali storitev, na katere se pogodba nanaša. Opredelijo se obseg poslovanja in druge morebitne zahteve za izvajanje storitev (npr. zagotavljanje vozil za izredni prevoz – nosilnost, prevoz nevarnega blaga ...). V dogovoru je priporočljivo opredeliti tudi morebitne spremembe (obseg poslovanja, prevozna sredstva, relacije prevozov) in način obveščanja o njih, čas za prilagoditve, če te nastanejo.

OBVEZNOST IN PRAVICE

Stranke v pogodbi imajo svoje obveznosti in pravice, zato je zelo pomembno, da se vse to zelo natančno opredeli – kaj bo zagotavljal prevoznik, kakšna vozila, kdaj in v kakšnem obsegu, kakšne voznike in koliko, kako morajo biti usposobljeni in kako to dokazuje, kako se sprejemajo in potrjujejo sprejeta naročila, do kdaj, katere dokumente in navodila je treba upoštevati, kako predati dokumentacijo za potrditev izvedbe storitve ali prevoza. Tudi druge stranke v pogodbi morajo izpolnjevati določene pogoje, kar je treba natančno opredeliti. Pomemben del pogodbe je opredelitev plačila za opravljeno storitev prevoza. Plačilo je lahko opredeljeno glede na posamezno relacijo prevoza, količino prevožena blaga, števila nakladov in razkladov, časa potrebnega za izvedbo storitve, čakanje na naklad ali razklad, čas izvajanja storitve z dvigalom ali rampo, prečrpavanje ... Končno plačilo je lahko kombinacija več parametrov. Plačilni rok za izvedbo prevoznih storitev je omejen na največ 30 dni od izdaje računa, vendar največ 60 dni od izvedbe storitve, kar opredeljuje Zakon o prevozih v cestnem prometu.

POGOJI

V pogodbi so lahko natančno opredeljeni pogoji za opravljanje prevoznih storitev, posebej če gre za prevoze, kjer so določeni posebni pogoji (prevoz nevarnega blaga, izredni prevozi, žive živali ...). Priporočljivo je navesti relevantno zakonodajo za področje, na katerega se nanašajo prevozi in posebnosti, ki jih je treba upoštevati. V skladu z zakonodajo imata tako prevoznik kot naročnik odgovornosti. Nekatere izhajajo iz same zakonodaje, druge se posebej opredelijo (manko, poškodovanje, kraja blaga), opredeliti je treba tudi, kdaj pogodbene stranke ne odgovarjajo za nastalo škodo (višja sila, izpolnjevanje zahtev iz pogodbe druge strani ...). Odgovornosti za neizpolnjevanje obveznosti opredeljene v Obligacijskem zakoniku, priporočljivo jih je podrobno opredeliti tudi v pogodbi (predvsem posebnosti).

Za nemoteno izvajanje pogodbenih obveznosti so pomembne osebe strank, ki so odgovorne za nemoteno izvajanje pogodbenih določil in odpravo težav, če te nastanejo. V pogodbi se te osebe navedejo, zraven tudi kontaktni podatki (naslov, telefon, e-pošta). Osebam se določijo pooblastila vezana na izvajanje pogodbe.



V pogodbi so lahko natančno opredeljeni pogoji za opravljanje prevoznih storitev, posebej če gre za prevoze, kjer so določeni posebni pogoji (prevoz nevarnega blaga, izredni prevozi, žive živali...).

TRAJANJE POGODBE

V pogodbi je lahko opredeljen rok, za katerega je sklenjena pogodba, ta je lahko tudi za nedoločen čas. Odpovedni rok je pomemben, če pride do situacije, ko ena od strani želi prekiniti sodelovanje. Razloge za predčasno prekinitve pogodbe je treba podrobno opredeliti, prav tako odpovedni rok. V primeru kršitev se opredelijo roki za odpravo kršitev. Pomembna je opredelitev obveščanja, ki je priporočljiva v pisni obliki po pošti s povratnico.

ZAVAROVANJA

Poleg obveznega avtomobilskega zavarovanja z dodatnim kritjem glede na dejavnost in kasko zavarovanja vozil je pomembno zavarovati odgovornosti pri prevozu blaga. To so zavarovanja splošne odškodninske odgovornosti, prevozniške odgovornosti z morebitnimi dodatnimi kritji. Pri vseh zavarovanjih so pomembne zavarovalne vsote za morebitno nastalo škodo – te morajo kriti predvidene višine škode po posameznem škodnem primeru.

POGODBENE KAZNI IN PRILOGE

V primeru kršitev določil pogodbenih strank so predvidene pogodbene kazni.

Te je treba podrobno opredeliti, da ni dvomov, kdaj pride do kršitve in kakšne so posledice (kazni), kako se kršitve zaznavajo, postopki dokazovanja in izvršitve.

V pogodbah običajno ni mogoče navesti vsega, posamezne vsebine so tudi obsežne ali se večkrat spreminjajo. Takšne vsebine se navedejo v prilogah pogodb. Priloge so lahko različnih oblik in vsebin.

PODPISNIKI

Na koncu pogodbe se navedejo podpisniki pogodb – naziv in njihova vloga. Pri podpisnikih pogodb je pomembno, da so to osebe, ki imajo pravico podpisati pogodbo. Običajno so to direktor ali prokurist, lahko je tudi oseba, ki ima pooblastilo za podpis pogodb. Navedi je treba točne podatke o podpisnikih – ime in priimek ter vlogo. Osebe, ki sodelujejo pri postopku priprave pogodbe, po navadi s svojim podpisom parafirajo pogodbo.

Po podpisu pogodbe je treba pogodbo arhivirati na primerno mesto in jo vnesti v seznam pogodb. Pomembni so izvlečki iz pogodbe, še posebej čas trajanja in obveznosti, ki sledijo iz te pogodbe. ■



PUŠČAVSKE POŠASTI

V osemdesetih letih prejšnjega stoletja je bilo marsikaj mogoče, to so bila leta, ko so padale številne meje, motorji v dirkalniki formule 1 so presegli tisoč konjskih moči, v reliju je kraljevala skupina B, na vzdržljivostnem reliju Pariz-Dakar pa so tovornjaki veljali le za podporna vozila, ki so se v cilj pripeljala zadnja. A Jan de Rooy in DAF sta v osemdesetih poskrbela, da se je to za vedno spremenilo.

Tekst: **Boštjan Paušer** Foto: **DAF, Boštjan Paušer**

Jan de Rooy, nekdanji reli kros dirkač in prevoznik, ki se ga je pozneje prijel vzdevek 'medved', je leta 1982 debitiral na dakarskem reliju z, v domači delavnici predelanim, DAF-om NTT 2800 6x6. Tovornjak so za dirko prilagodili kar sami, poganjal pa ga je povsem serijski Leylandov vrstni 11,6-litrski šestvaljnič z 'le' 310 konjskimi močmi.

Zaradi svoje zasnove z motorjem pred kabinno je tovornjak dobil vzdevek 'nos' (the nose). De Rooy je debitiral z zmago v svojem razredu, od 22 posadk pa jih je v cilj prišlo le osem. Nizozemec je bil odločen, da se na reli spet vrne po zmago v skupnem seštevku tovornjakov, uspelo mu je dobiti dobro podporo DAF-a, želel pa si je tudi medijsko,

zato je naslednji dirkalni tovornjak moral biti atraktiven.

DVE KABINI

Leta 1984 se je na dirko podal z DAF-om 3300 4x4, ki je imel na zadnjem delu še eno kabino obrnjeno v vzratno smer. Ta je bila prazna, in čeprav je služila le atraktivnemu videzu, je pod seboj skrivala še en šestvaljni motor s 400 konjskimi močmi. Tovornjak je dobil vzdevek 'dvoeglava pošast'. Dva 11,6-litrška motorja sta poganjala vsak svojo os – prednji motor je poganjal zadnjo, zadnji pa prvo. Skupno je tovornjak tako imel 800 konjskih moči, njegova največja hitrost pa je znašala 180 km/h. Čeprav je bil tovornjak iz-

jemen v vseh pogledih, pa de Rooy tega leta, zaradi tehnične okvare, ni prišel do cilja.

Leto pozneje je tovornjak z dvema kabinama služil kot asistenčni tovornjak, de Rooy pa je dirkal z novim. Zadnja kabina se je poslovila z vozila, zato je postal lažji, boljša je bila tudi aerodinamika, dobil pa je še novo ime – 'bik' (the bull). Motorja sta z dvojnimi turbopolnilnikom ter hladilnikom polnilnega zraka postala zmogljivejša, prvi s 450 in drugi s 420 konjskimi močmi, tovornjaku sta omogočila skupno 870 konjskih moči. V končni razvrstitvi je dosegel drugo mesto. Zanimivost iz tega leta je, da je bil tovornjak tako velik, da je bila pot skozi džunglo ponekod zanj preozka, zato je morala ekipa podreti kar nekaj dreves, da so lahko prišli do cilja.



Prvi obisk vzdržljivostnega relija je bil z doma predelanim modelom NTT 2800 6x6.



Dva šestvaljna motorja s skupno 760 konjskimi močmi sta leta 1985 poskrbela da je ta orjak dosegal hitrosti do 165 km/h.



S TurboTwinom II je leta 1987 Jan de Rooy zmagal na Dakarju s prednostjo ogromnih skoraj 15 ur pred prvim zasledovalcem.

MANJŠANJE MASE

Že na naslednji izvedbi dakarskega relija je sledilo novo presenečenje – Nizozemec je na start prišel v novem tovornjaku 3600 TurboTwin II, ki je temeljil na jekleni cevasti šasiji, z aluminijastim okvirjem na sredini za kabinno, kjer sta bila vzporedno, drug ob drugem, nameščena dva 11,6-litrska vrstna šestvaljna motorja, vsak s po dvema turbopolnilnikoma. Na kolesa se je prenašalo do tisoč konjskih moči, a tovornjak tega leta, zaradi nesreče, ni prišel do cilja. Zato pa je leta 1987 Jan de Rooy z enakim tovornjakom prišel v cilj kot prvi in to s prednostjo skoraj ogromnih 15 ur, pred drugim Karlom Lopraisem s Tatro. V skupni razvrstitvi vseh je dosegel izjemno enajsto mesto.



Pravi občutek o velikosti 'bika' dobi človek šele ko stoji tik ob njem. Takrat tudi ne preseneča več podatek da so zaradi njegove velikosti morali podirati drevesa, da je ekipa sploh lahko prišla do cilja.

S TREMI TURBOPOLNILNIKI DO 220 KM/H

Leta 1988 je DAF na Dakar pripeljal dva tovornjaka modela 95 TurboTwin X1 (s 1.220 konjskimi močmi) in X2 (990 konjskih moči). Vsak od njiju je imel kar tri turbopolnilnike – dodatnega tretjega, da je napajal prva dva, in s tem zmanjševal tako imenovano turboluknjo. Tovornjaka sta imela popolnoma novo šasijo, ki je vključevala veliko aluminijastih komponent, vključno s platišči, da bi čim bolj zmanjšali maso tovornjaka. Največja hitrost tovornjaka je znašala 220 km/h, čeprav nekateri viri trdijo, da je bilo z njim moč doseči celo 240 km/h. Tega leta je nastal tudi znameniti helikopterski posnetek, ko sredi puščave De Rooy z DAF-om pri hitrosti več kot 200 km/h prehiteva štirikratnega zmagovalca Dakarja Arija Vatanena v Peugeotu 405 T16 (posnetek lahko najdete na YouTubu). Zgovoren podatek o zmogljivosti tega desettonskega dirkalnega tovornjaka je tudi njegov pospešek od 0 do 100 km/h, ki je znašal le 7,8 sekunde.

Modelu X1 z Janom za volanom je na dirki kazalo dobro, vodil je med tovornjaki in bil peti v skupni razvrstitvi, ko je prišlo do nesreče drugega tovornjaka X2. Ta se je pri hitrostih 160 km/h šestkrat prevrnil, prvi in drugi voznik sta

bila hudo poškodovana, medtem ko je navigator Kees van Loevezijn, skupaj s sedežem, na katerega je bil pripet z varnostnim pasom, padel 80 metrov iz vozila in umrl na mestu. DAF se je takoj odločil za odstop tudi drugega tovornjaka, Jan pa naslednjih nekaj let ni več

sedel za volan dirkalnega tovornjaka – na Dakar se je vrnil šele leta 2002.

Zaradi izboljšanja varnosti naslednje leto tovornjaki na Dakaru sploh niso tekmovali, nakar so za dirko leta 1990 pripravili nova pravila, ki so med drugim vključevala



Dva turbo polnilnika - vsak za svoje tri valje, sta močno izboljšala zmogljivosti motorja.



X1 s 1.200 konjskimi moči je skozi puščavo dirjal z 220 km/h in bil hitrejši od avtomobilov.

tudi omejitev njihove največje hitrosti – ta je danes omejena na 140 km/h.

NA OGLED V MUZEJU

Znamenite dirkalne tovornjake, kot spomin na čase, ko je bilo vse mogoče, si danes lahko ogledate v DAF-ovem muzeju v Eindhovenu. Šele tam pa boste dobili tudi pravi občutek o njihovih dimenzijah, predvsem to velja za 'bika', ki si še kako zasluži ta vzdevek. Če boste v bližini, vam vsekakor priporočam obisk muzeja, da si te puščavske pošasti ogledate v živo. ■

Tehnični podatki DAF FAV 3300 DKX2 – The Bull

Motor	2x DAF DKX 1160
Največja moč	310 kW (420 KM) in 250 kW (340 KM)
Pogon	4x4
Masa	10.000 kg
Največja hitrost	150–165 km/h
Leto izdelave	1984

Tehnični podatki DAF FAV 3600 DKZ – Turbo Twin II

Motor	2x DAF DKZ 11,6 l
Največja moč	990 KM (2x 495 KM)
Pogon	4x4
Leto izdelave	1986

Tehnični podatki DAF FAV 95.600 – X1

Motor	2x DAF KS 11,6 ATi
Največja moč	1.220 KM (2x 610 KM)
Pogon	4x4
Leto izdelave	1987

Rešitve za vse oblike
transporta.



041 874 471
info@lev.si
www.lev.si



KAJ PREDLAGA GOSPODARSTVO ZA REŠITEV ZASTOJEV?

Prometne razmere v Sloveniji s kilometrskimi zastoji na avtocestnem križu in vpadnicah so se zlasti v zadnjem letu radikalno poslabšale ter so postale nevzdržne, pri čemer pomenijo hudo breme za okolje, ljudi in gospodarstvo. Na pobudo Gospodarske zbornice Slovenije in Državnega sveta je bila v začetku leta posebej o tem problemu opravljena razprava z udeležbo vidnih predstavnikov gospodarstva in stroke, njen namen pa seveda s svojimi spoznanji spodbuditi vladne odločevalce v čimprejšnjemu in odločnemu ukrepanju za izboljšanje prometnih razmer.

Tekst: **Janez Kukovica** Foto: **Benjamin Beci/Fixmedia**

Osnovno sporočilo, ki so ga formulirali udeleženci razprave, je, da je nujno pospešiti postopke umeščanja v prostor in pripraviti izgradnjo tretjih pasov na avtocestah, prioriteto okoli Ljubljane in na vseh vpadnicah proti Štajerski, Primorski, Gorenjski in Dolenjski. Za javni promet in vozila z več potniki naj bi takoj, čeprav začasno, uvedli uporabo odstavnih pasov vse dotle, dokler ne bodo zgrajeni tretji pasovi. Ta ukrep bi vsaj začasno razbremenil najbolj obremenjene dele avtocest. Ob tem pozivajo k preveritvi široke palete zakonov in podzakonskih aktov, ki kakorkoli zavirajo reševanje prometnih zastojev. Spremembe teh aktov so ključne za učinkovito izvajanje projektov in pospešitev postopkov, ki bi omogočili čimprejšnjo izgradnjo tretjih pasov.



Vesna Nahtigal, direktorica GZS

Kljub vsem resnim opozorilom prometne stroke se v zadnjih dveh desetletjih ni skoraj nič storilo na področju zmogljivosti in drugih posodobitev prometne infrastrukture, ki bi hkrati omogočala večjo prometno pretočnost in privlačnost za javni potniški promet. Direk-



torica GZS Vesna Nahtigal je ob tem, ko smo soočeni s prometnim kaosom, ki v najbolj zgoščeni obliki obvladuje ljubljansko vozlišče, izpostavila še dodatni problem – tako rekoč popolno odsotnost projektov za izvedbo ukrepov, ki bi to stanje vsaj malo izboljšali.

OBLEGANO GLAVNO MESTO

Predsednik Državnega sveta Marko Lotrič se je pri orisu problema prometnih zastojev oprl na podatke državnega statističnega urada. Iz njih se da razbrati, da smo v letu 2022 80 odstotkov vozniških kilometrov na slovenskih avtocestah in hitrih cestah prevozili z domačimi vozili. »Samo v Ljubljano se dnevno pripelje več kot 140 tisoč ljudi, na nekaterih najbolj obre-



Predsednik Državnega sveta Marko Lotrič

njenih odsekih, kot sta primorska in štajerska vpadnica v Ljubljano, promet dosega celo okoli 80.000 vozil dnevno,« je povedal in v teh podatkih tem zaznal še en argument več za pravilnost stališč državnega sveta o potrebnosti

organiziranja druge ravni lokalne samouprave (pokrajini) in decentralizacije države. Po njegovem mora projekt reševanja problema zastojev postati eden izmed najpomembnejših državnih razvojnih in infrastrukturnih projektov, saj bomo le tako lahko zagotovili trajnostni razvoj naše države na različnih področjih.

IZGUBLJENE MILIJARDE

O tem, kako zastoji stroškovno bremenijo gospodarstvo, je spregovoril državni svetnik Mitja Gorenšček, ocenil je strošek ene v zastoju izgubljene ure na okoli 120 evrov, glede tega, kako zelo obrtniki in podjetniki poslovno občutijo zastoje na cesti, pa ga je dopolnil še predsednik Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije Blaž Cvar, ki je med drugim opozoril tudi na slabo prometno kulturo slovenskih državljanov. Uporabne rešitve vidi predvsem v boljšem in dostopnejšem javnem prevozu. Iz obrtno-podjetniške zbornice se je oglasil tudi predsednik tamkajšnje sekcije za promet Peter Pišek, ki je povedal, da zastoji močno zvišajo stroške prevoznih podjetij, kar se potem preljuje v višjo končno ceno za potrošnika. Konkreten podatek je prispeval tudi Robert Sever iz sekcije za tovorni promet pri GZS, ki ugotavlja, da se zaradi zastojev poraba goriva poveča za trikrat, strošek pa ocenjuje na 8 do 16 milijard evrov letno ali 0,5 odstotka BDP.

POMEMBEN KORAK BO NOVELA ZAKONA O UREJANJU PROSTORA

Mag. Andrej Rajh, državni sekretar z ministrstva za infrastrukturo, je med drugim izpostavil, da je Slovenija zelo obremenjena s prometom tudi zaradi srečanja dveh mednarodnih koridorjev, ter da so na povečan promet vplivali tudi vstop Hrvaške v šengensko območje, vnovični zažon gospodarstva po pandemiji covid-19 in povečana dejavnost Luke Koper. Daljše zastoje pa povzročajo tudi obnove oziroma vlaganja v obnovo avtocestnega omrežja. Dejal je še, da se na ministrstvu zavedajo, da je predpogoj za boljšo pretočnost prometa izgradnja sodobnejše prometne infrastrukture ter da zgolj spodbujanje mehkih ukrepov ne bo zadoščalo.



Andrej Rajh, ministrstvo za infrastrukturo

Državni sekretar z Ministrstva za naravne vire in prostor mag. Miran Gajšek je poudaril, da je naloga vsakokratne vlade definirati in načrtovati prostorski razvoj. Prva prioriteta države ta hip je obnova po poplavih, druga naloga pa je pospešitev postopkov prostorskega umeščanja, kar bo mogoče s sprejetjem novele Zakona o urejanju prostora, ki bo omogočil, da bodo razvojne regionalne agencije lahko pripravljale prostorske načrte.

ODLOČITEV ZA NACIONALNI NAČRT ŠESTPASOVNIH AVTOCEST

Predstojnik Prometno tehniškega inštituta na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani in predsednik strokovnega odbora za spremljanje reševanja ljubljanskega prometnega vozlišča dr. Peter Lipar je izpostavil veliko prometno obremenitev Ljubljane v primerjavi z drugimi evropskimi mesti, pri tem pa opozoril, da iz študij inducirane povpra-



dr. Peter Lipar

ševanja izhaja, da je reševanje zastojev s povečanjem cestnih zmogljivosti neučinkovito in negospodarno, saj se nekatere prednosti novih ali razširjenih avtocest sčasoma zmanjšajo. Vendar je treba upoštevati tudi spremljevalne prednosti, ki jih prinašajo nove prometne površine, kot sta povečana gospodarska produktivnost ter izboljšanje življenjskih razmer v predmestju. Pozval je k najnujnejšemu oblikovanju nacionalnega načrta šestpasovnih avtocest. O aktivnostih za blaženje cestnih zastojev je poročal mag. David Skornšek iz Družbe za avtoceste. In sicer na ljubljanskem avtocestnem območju uvajajo ukrepe, kot so vzpostavitev sistema upravljanja s hitrostjo, sekcijsko merjenje hitrosti, vzpostavitev vozlišč mobilnosti ob avtocesti, vzpostavitev tretjega pasu s preureditvijo odstavnega pasu za namen vožnje. Po podatkih družbe se je promet v letu 2023 v primerjavi z letom prej povečal za 4 odstotke, rast prometa pa se bo nadaljevala tudi v prihodnje.

TUDI SKUPNE VOŽNJE

Prof. dr. Maja Fošner, dekanka mariborske fakultete za logistiko, je dejala, da moramo



dr. Maja Fošner, Fakulteta za logistiko

pri mobilnosti upoštevati tehnološki, družbeni, okoljski in gospodarski kontekst: »Čeprav je tovorni promet gonilo gospodarstva, dostopnost in mobilnost ljudi ne smeta biti zanemarjeni,« je poudarila in med možnimi rešitvami izpostavila mobilnost kot storitev in delitveno mobilnost ter skupne vožnje, v katerih vidi možnost za 50 odstotkov manj avtomobilov v prometnih konicah.

Med ključnimi ukrepi za izboljšanje prometnih razmer naj bi bili po prepričanju Andreja Jana, direktorja PNZ (projektantska družba), ukrepi na področju trajne mobilnosti in ukrepi na železniški infrastrukturi. S temi ukrepi bi nekako uspevali kratkoročno, do leta 2030, ohranjati vzdržne razmere.

SOČASNO GRADITI TUDI ODSTAVNE PASOVE

Po mnenju mag. Slovenka Henigmana, direktorja GZS – Združenja za svetovalni inženiring, je treba obstoječo štiripasovno avtocesto med Domžalami in Logatcem razširiti na šestpasovno avtocesto z odstavnimi pasovi. S tem bo zagotovljena ustrezna prometna varnost, v času obnov ali hujših neizgodb pa bo omogočeno ustrezno vodenje prometa na eni polovici avtoceste. Etapno gradnjo (npr. brez odstavnih pasov) odsvetuje, saj naj bi zniževala prometno varnost in imela še druge negativne učinke, v končni fazi bi bili večji tudi stroški izgradnje.

Robert Rakar, direktor primorske regionalne gospodarske zbornice, vidi rešitev (vsaj na kratek rok) v skrajšanju izvedbenega roka za polno dvotirnost 'drugega tira' za najmanj dve leti, sicer pa v hitrejših in bolj ambicioznih prizadevanjih za novo, tranzitno progo od Murske Sobote do Sežane, kar bi zmanjšalo tranzitne prevoze s tovornjaki.

Strokovno viharjenje možganov, ki so ga opravili predstavniki prometne stroke in zainteresirane civilne javnosti, bo v nadaljevanju pregledala in pretresla še ustrezna komisija državnega sveta za gospodarstvo, obrt, turizem in finance ter pripravila uradne zaključke oziroma stališča, nato pa bo zadnjo besedo rekel še plenum Državnega sveta, ki bo tam sprejeta stališča oziroma sklepe posredoval vladi. ■

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Hvala, da z našimi vozili ohranjate svet v gibanju.

**ŽELIMO VAM OBILO VARNIH
IN USPEŠNIH KILOMETROV!**

PRODAJNI REKORD IN NOVE STORITVE

Autocommerce, član skupine Emil Frey in generalni uvoznik tovornih vozil Daimler Truck AG, je v letu 2023 dosegel nov prodajni rekord. Prodanih je bilo kar 594 tovornih vozil Mercedes-Benz, kar je največje število prodanih tovornih vozil v zgodovini poslovanja družbe.

Tekst: **Autocommerce** Foto: **Autocommerce**

Stem je Autocommerce dosegel 22,1-odstotni tržni delež in postal vodilni ponudnik težkih tovornih vozil v Sloveniji. To pomeni, da je skoraj vsako četrto novo prodano tovorno vozilo na slovenskih cestah znamke Mercedes-Benz. Hkrati je Mercedes-Benz z dobrimi enajst tisoč registriranimi tovornjaki in skoraj 33-odstotnim tržnim deležem prva znamka v Sloveniji. Vsak tretji registrirani tovornjak je tovornjak z zvezdo.

ACTROS PREVLAĐUJE

Med 594 prodanimi vozili je prevladoval model Actros, ki je bil prodan v 375 primerkih, sledil mu je model Arocs s 199 prodanimi vozili. Preostalih 20 vozil je bilo razdeljenih med modele Atego, Econic in Unimog. Model Actros L, ki predstavlja paradnega konja Mercedes-Benz Trucks ponudbe, je v letu 2023 osvojil tudi laškavi naziv Slovenski tovornjak leta 2023, kar še dodatno potrjuje njegovo priljubljenost med strankami in vozniki.

NAČRTI IN NOVOSTI V LETU 2024

Za prihodnje leto v podjetju napovedujejo nadaljnjo krepitev vodilnega položaja na trgu in prve prodaje električnih gospodarskih vozil. V drugi polovici leta pa lahko stranke pričakujejo nekaj novosti, ki bodo prvič predstavljene na sejmju IAA

v Hannoveru ter lansiranje inovativne storitve Mercedes-Benz Uptime, ki združuje inteligentno povezovanje vozila z intenzivno podporo strankam. Z letom 2024 se Mercedesove stranke v Sloveniji že lahko veselijo začetka prodaje težko pričakovanega eActrosa 600, ki postavlja nove standarde na področju tehnologije, trajnosti, oblike in dobičkonosnosti.

NOVE SERVISNE POGODBE

Pomembno dodano vrednost za Mercedesove stranke predstavljajo tudi nove servisne pogodbe s po meri izdelanimi paketi storitev. V podjetju Autocommerce dodatno učinkovitost in zanesljivost pri vzdrževanju tovornih vozil Mercedes-Benz svojim strankam zagotavljajo z novo brezplačno storitvijo Serviceline AAS, s katero stranke prejmejo odškodnino za dneve, ko njihovo vozilo ne obratuje. AAS je na voljo za večino novih vozil Actros in Arocs, ki so bila prvič kupljena v Sloveniji, in sicer pri generalnem uvozniku Daimler Truck AG, ter so v času uveljavljanja registrirana v Sloveniji in se uporabljajo. AAS velja dve leti od datuma prve registracije vozila za določene primere okvar, ki jih krijeta jamstvo ali kulanca.

Če popravilo traja dlje kot 24 ur, strankam povrnejo pavšalni znesek za izpad vozila v višini 180 evrov za vsak nadaljnji dan od preteka 24 ur po začetku servisnega popravila. Pavšalni znesek

za izpad vozila povrnejo v obliki vrednostnega bona. Bone lahko stranke unovčijo za plačilo servisnih storitev ali nakup originalnih nadomestnih delov in dodatne opreme v pooblaščenih servisnih mreži Mercedes-Benz v Sloveniji.

Pogoj za uveljavljanje je, da so vsi servisni pregledi opravljeni redno, po napotkih proizvajalca in v pooblaščenih servisnih centrih Mercedes-Benz Trucks ter so v skladu z določili in zahtevanimi postopki AAS.

Družba Autocommerce je ponosna na svoj prodajni uspeh in se zahvaljuje vsem svojim strankam za zaupanje. ■

Mercedes-Benz Trucks v številkah

- Vodilni na trgu nad 7,5 t z 22,1 %
- Vodilni na trgu nad 16 t z 22,7 %
- Vodilni na trgu šasij nad 16 t s 36 %
- 18 % tržni delež v segmentu vlačilcev
- Vodilni v slovenskem voznem parku s 33 %
- Vsak 4. prodani kamion znamke Mercedes-Benz
- Vsak 3. registrirani kamion znamke Mercedes-Benz



DOBIČKONOSEN KILOMETER

KL-TF, d. o. o., je mlado, prilagodljivo in hitro rastoče podjetje, ki je bilo ustanovljeno leta 2020 z namenom distribucije oziroma prodaje kovinskih in aluminijastih platišč za gospodarska vozila. Strokovni in prijazni svetovalci s svojim znanjem in izkušnjami znajo odgovoriti na vprašanja strank, jim svetovati in z njimi ohraniti profesionalni odnos od povpraševanja pa vse do hitre dostave.

Tekst: KL-TF / Foto: Alcoa

Svojimi partnerji – tako dobavitelji kot kupci – razvijajo in krepijo prijateljske vezi, zato njihovo sodelovanje ni zgolj suhoparna prodaja ali nakup, ampak prijeten dogodek. So pooblaščen distributer za aluminijasta platišča Alcoa® Wheels ameriškega proizvajalca HOWMET AEROSPACE na področju Slovenije in jugovzhodne Evrope ter pooblaščen distributer nemškega proizvajalca jeklenih platišč MAXION WHEELS, ki so v večini primerov prva vgradnja proizvajalcev gospodarskih vozil.

ZAKAJ IZBRATI PLATIŠČA ALCOA

Alcoa® Wheels je svetovno priznana blagovna znamka in produkt hčerinskega podjetja Howmet Aerospace – Howmet Wheel System – proizvajalca kovanih aluminijastih platišč ter dodatkov za vzdrževanje Alcoa® Wheels platišč. Podjetje Howmet Aerospace konstantno razvija nove načine, kako svojim kupcem ponuditi povečanje izkoristka. Ko stranke prvič kupijo platišča Alcoa® Wheels, gre za posebne razloge, ki se ob začetni stroškovni investiciji kaj kmalu spreobrnejo v dobičkonosen korak. Pri uporabi platišč Alcoa® Wheels odkrijejo nove prednosti, ki jih vzpodbudijo, da postanejo platišča Alcoa® Wheels njihova prva izbira.

PREDNOSTI PLATIŠČ ALCOA® WHEELS:

- | | |
|--------------------------------|---|
| Manjša masa vozila | → Povečanje nosilnosti tovora |
| Kovana iz enega kosa aluminija | → Večja fleksibilnost, odpornost, daljša življenjska doba |
| Lahkotnost | → Manjša poraba goriva |
| Manjše segrevanje platišč | → Daljša življenjska doba pnevmatik in zavor |
| Okolju prijazni | → 100 % obnovljivi material |
| Odličnega videza | → Za kupce, ki jim je videz pomemben |



AUTHORIZED
DISTRIBUTOR
2024





MALI VELIKAN

Ford posodablja svojo ponudbo v segmentu malih dostavnikov s povsem novim modelom Courier, ki je postal občutno večji, tako da sedaj lahko sprejme dve evro paleti in bo na voljo s tremi vrstami pogona – poleg bencina in dizla, prihaja prihodnje leto tudi električna izvedba.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Boštjan Paušer, Ford

Mali dostavniki so se praktično pri vseh proizvajalcih že poslovali iz ponudbe, Ford je edini, ki ne le, da še vztraja z njimi, ampak na trg pošilja tudi popolnoma novo generacijo in to tako v potniški (Tourneo Courier) kot tudi tovorni različici (Transit Courier).

VEČJE DIMENZIJE

Glavna novost so zagotovo večje dimenzije vozila – Courier je občutno zrastel praktično

v vse smeri, dolžino, širino in višino, povečana pa je tudi medosna razdalja. To prinaša največje prednosti pri tovornem prostoru, ki sedaj lahko sprejme dve evro paleti in se s tem dobesedno že spogleduje z razred višje postavljenim modelom Connect. Ravno to dimenzijsko povečanje se zdi, da je ključni faktor za preživetje malega dostavnika, čeprav se njegova ponudba s tem delno že prekriva z večjim bratom. Drugi razlog, zakaj so se pri Fordu odločili, da model ohranijo, pa predvi-

devamo, da je njegova platforma, ki bo, kot že omenjeno, prihodnje leto ponudila električno verzijo, medtem ko malce večji Connect te možnosti ne bo ponujal.

Povečanje dimenzij je seveda povečalo tudi prostornost tovornega prostora, in sicer za 25 odstotkov na skupno 2,9 m³, predelna stena z odprtino za prevoz dolgih tovorov pa omogoča prevoz predmetov do dolžine 2,6 metra. Prav tako se je močno povečala nosilnost – na voljo sta dve izvedbi – standarda (680 kilogra-



Tourneo Courier v dvobarvni kombinaciji izgleda zelo atraktivno in privablja poglede mimoidočih.



Prihodnje leto bo ponudbo dopolnila še električno gnana različica Courierja.

mov) in s povečano nosilnostjo (845 kilogramov), pri tem gre za 45-odstotno povečanje v primerjavi s predhodnim modelom.

SAMOSVOJ VIDEZ

Pri snovanju novega modela so aktivno sodelovali vsi Fordovi evropski oddelki, tako Köln in Dunton, medtem ko je imel vodilno vlogo Ford Otosan v Istanbulu, proizvodnja pa poteka v romunski tovarni Craiova, v prenovi katere so investirali 490 milijonov evrov.

Oblika novince je povsem samosvoja, z veliko pokončno masko ter vertikalno postavljenimi žarometi. Pri strehi in zadku, za doseganje maksimalne prostornosti, prevladujejo ravne linije. Pokončne zadnje luči so nameščene v robove vozila, celoten zadnji del – tako zaključki bokov kot strehe, pa so aerodinamično optimizirani, za zmanjševanje vrtnčenja zraka za vozilom in posledično manjšega zračnega upora.

Atraktiven videz vozila je možno pri modelu Tourneo Courier še dodatno povečati z dvobarvnimi kombinacijami, in priznati moram,



Novinec, ki je že naprodaj, je zrasel v vseh dimenzijah ter prejel sodoben izgled.



Potniški prostor je postal prostornejši ter zato bolj udoben, z več odlagalnimi mesti. Sodobno zasnovajeta dva LCD zaslona.



V ponudbi je tudi priljubljena izvedba s petimi sedeži in ločenim tovornim prostorom.

da je vozilo videti zelo atraktivno ter se za njim celo obračajo mimoidoči. S svojim videzom nekoliko spominja na legendarnega Defenderja.

PROSTORNEJŠA IN SODOBNA NOTRANJOST

Potniški prostor je bil zasnovan povsem na novo, vozniku prinaša dva LCD-zaslona, osrednjega, ki nadomešča analogne merilnike ter desnega namenjenega informacijsko-zabavnemu sistemu. Med obema zaslonoma se nahaja vdolbina, namenjena namestitvi nosilca za mobilne telefone ali tablice, s čimer se še povečuje praktičnost, saj bodo uporabniki

tako imeli svojo napravo ne le na doseg, ampak tudi na očeh.

Večina funkcij se nastavlja preko desnega osempalčnega zaslona, hitremu dostopu do najbolj pogosto uporabljenih funkcij pa so namenjena klasična stikala pod njim. Povečano je bilo število odlagalnih predalov, ki med drugim vključuje tudi odlagalno mesto za mobilni telefon v sredinskem delu armature. To velja tudi za potniškega Tournea Courier, ki nudi udobnejše sedenje za pet potnikov z več prostora za glavo in ramena v drugi sedežni vrsti ter z odlagalnimi mesti v drsnih vratih. V njegovem prtljažniku je še nov predal, namenjen odlaganju drobnarij ali umazanih predmetov



Praktičen shranjevalni predal lahko, skupaj z vsebino, odnesemo tudi domov ali v pisarno.



Poleg desnega zaslona je edinstven nosilec za namestitev držala za mobilni telefon.

– na primer obutve. Predal se lahko preprosto odstrani iz vozila in tako v njem naložena vsebina odnese v stanovanje ter po potrebi nato tudi umije. Prtljažni prostor je povečan za 44 odstotkov, je daljši in širši, naslonjala zadnjih sedežev se lahko zložijo v razmerju 60 : 40, prtljažna vrata pa so enodelna in dvizna.

ZA ZDAJ BENCIN IN DIZEL

Sprva bo Courier na voljo z bencinskimi in dizelskimi motorji, drugo leto pa prihaja v ponudbo še njegova električna izvedba. Za tovornega Transita je na voljo 1,5-litrski dizelski štirivaljnik EcoBlue s sto konjskimi močmi in ročnim šeststopenjskim menjalnikom. Ta je namenjen predvsem poslovnim uporabnikom, ki z vozilom prevozijo več kilometrov. Bencinska ponudba zajema Fordov odlični litrski trivaljnik EcoBoost s sto ali 125 konjskimi močmi, ki se kombinira z ročnim šeststopenjskim menjalnikom ali samodejnim sedemstopenjskim z dvojno sklopko. Pri potniškem Tourneu je na voljo le najzmogljivejši bencinski motor, kupci pa lahko izbirajo med ročnim in samodejnim menjalnikom.

SODOBNA POVEZLJIVOST

Novi Transit Courier je v celoti integriran s platformo Ford Pro, ki s programsko opremo in povezanimi storitvami spodbuja učinkovitost



Povečan tovorni prostor lahko sprejme dve evro paleti, odprtina v predelni steni pa omogoča prevažanje daljših tovorov.

delovanje tako posameznih uporabnikov kot upraviteljev velikih voznih parkov – vključno z orodji za upravljanje programske opreme Ford Pro Software za večji čas dostopnosti vozila in storitvami Ford Pro Service za zmanjšanje stroškov lastništva.

V pomoč lastnikom malih podjetij, ki sami upravljajo svoja vozila, je na voljo mobilna aplikacija Ford Pro. Brezplačna aplikacija za pametni telefon, ki za zdaj v Sloveniji sicer še ni na voljo, uporabnikom omogoča, da na dalja-

vo zaklenejo in odklenejo svoje vozilo, preverijo njegovo lokacijo, spremljajo porabo goriva ter prejemajo opozorila o stanju tekočin, tlaku v pnevmatikah, življenjski dobi olja in stanju zavor ter tako preprečijo drage okvare.

ŽE NAPRODAJ

V vožnji se novi Ford izkaže z zelo udobnim vzmetenjem ter močno zmanjšanim obračalnim krogom, kar je predvsem dobrodošlo pri manevriranju na tesnih mestnih ulicah. Tako

bencinski kot dizelski motor nudita dovolj moči za udobno vožnjo – bencinski glede na svojo skromno prostornino in trivaljno zasnovo navduši z zmogljivostmi in mirnim delovanjem. Ročni menjalnik je zelo natančen, a bi sam vseeno priporočal izbiro samodejnega z dvojno sklopko, ki naredi vožnjo še bolj prijetno.

Transit je na voljo v povsem tovarni izvedbi Cargo Van ali pri obrtnikih zelo priljubljeni kombinirani s petimi sedeži in ločenim tovarnim delom Double Cab Van. Izbirati je moč med štirimi paketi opreme: Base, Trend in Limited, Active pa dodaja tudi spremenjen videz s plastičnimi obrobami blatnikov. Tourneo nudi tri pakete opreme: Trend, Titanium in Active, odločiti pa se je moč tudi za zelo atraktivno dvobarvno izvedbo, pri kateri je streha bele barve.

Prodaja novih modelov je že stekla, cene v Sloveniji se za Transita Courier Trend začnjenjo pri 21.250 evrih, za Tournea Courier Titanium pa pri 24.610 evrih (DDV vključen). ■

Platinasta nagrada za varnost

Novi Courier je s strani evropske organizacije, ki ocenjuje varnost vozil Euro NCAP, prejel platinasto priznanje za vgrajene asistenčne sisteme, ki povečujejo varnost med vožnjo. Zbral je največje število točk, odkar podeljujejo to priznanje.



Za pogon skrbita bencinski 1,0-litrski trivaljnik ter 1,5-litrski dizelski motor, pri menjalnikih pa sta na voljo ročni šeststopenjski ter samodejni sedemstopenjski z dvojno sklopko.



ATEGOVIH 25 LET

Leta 1998 je tedanja družba Daimler-Benz AG predstavila tovornjak Mercedes-Benz Atego na mednarodnem sejmu gospodarskih vozil RAI v Amsterdamu. Atego je po 14 letih izdelovanja nadomestil serijo LK. Njegovi razvijalci so želeli z novo generacijo doseči ključni cilj, v okviru katerega bi možnosti konfiguracije omogočale najrazličnejše možnosti uporabe v segmentu lahkih do srednje težkih tovornjakov.

Tekst: **Boštjan Paušer** Foto: **Daimler Truck**

Širok nabor vozil je takrat vključeval vse od specializiranih vozil za prevoze v izvedbi s ponjavami ali zabojnikom, vozil s kesonom, prekucnih vozil za gradbeno industrijo in z njo povezane sektorje ter modelov s posebno opremo za komunalne storitve.

25 OSNOVNIH TIPOV

Atego je bil na voljo z največjo dovoljeno maso od 6,5 do 15 ton. Družina vozil je s 25 osnovnimi tipi, šestimi razredi zmogljivosti in štirimi izvedbami voznikove kabine izpolnjevala številne zahteve segmenta lahkih do srednje težkih tovornjakov.

Izbirati je bilo mogoče med štirivaljnim vrstnim dizelskim motorjem serije OM 904 LA in šestvaljnim vrstnim dizelskim motorjem OM 906 LA. Motorja s 4,25 oziroma 6,37 litra delovne prostornine sta zagotavljala moč od 90 do 205 kilovatov (od 122 do 279 konjskih moči) in navor od 470 do 1.300 Nm.



S prenovo je, poleg pomlajenega izgleda, dobil tudi sodobnejši pogonski sklop.



S podaljšano kabino za prevoz posadke je priljubljen pri gasilcih ter komunalnih podjetjih.



Kabina nudi udobje kot ga poznamo iz večjih Mercedesovih tovornjakov, letos pa bo dobil tudi najsodobnejše varnostne sisteme.

V podjetju Mercedes-Benz so si vse od začetka proizvodnje modela prizadevali, da bi v tem razredu dosegli nov standard gospodarnosti. V skladu s tem ciljem so podaljšali ciljno življenjsko dobo motorja na 600.000 kilometrov in bistveno podaljšali servisne intervale vzdrževanja, da bi upravljavcem voznih parkov zagotovili čim večjo razpoložljivost vozil in nizke obratovalne stroške.

Raziskave so pokazale, da vozniki med prevažanjem blaga vstopijo v vozilo in izstopijo iz njega povprečno 30-krat na dan. Snovalci vozila Atego so to ugotovitev upoštevali, da bi čim bolj olajšali vstopanje in izstopanje. Štiri izvedbe voznikove kabine so poskrbele za izpolnitev najrazličnejših zahtev v segmentu lahkih in srednje težkih tovornih vozil. Poleg kompaktnih izvedb



S težjo izvedbo in zmogljivejšimi motorji je svoje mesto našel tudi v zahtevnih pogojih dela zimske službe.

za dostavni promet in uporabo na gradbiščih je bila na voljo tudi spalna izvedba za prevoze na daljše razdalje.

TEŽJA IZVEDBA

Zgolj pol leta pozneje je na 57. sejmu gospodarskih vozil IAA Mercedes predstavil novega aduta – težjo izvedbo Atega z višjo šasijo, še zmogljivejšim šestvaljnim vrstnim motorjem OM 926 LA z večjo prostornino (7,2 litra delovne prostornine, 240 kW/326 KM) in največjo dovoljeno maso 18 do 26 ton. Ta model je bil na voljo v 17 osnovnih tipih in dveh razredih zmogljivosti (170 kW/231 KM in 205 kW/279 KM). S tem modelom je proizvajalec zapolnil vrzel do serije težkih tovornih vozil Actros.

Z uvedbo vzdrževalnega sistema Telligent je bilo poskrbljeno za to, da so se vzdrževalna dela izvajala samo še v primerih, ko je bilo to potrebno zaradi dejanske obremenitve vozila. Tako je znamka znova pokazala, kako je mogoče učinkovito zmanjšati stroške obratovanja vozila.

TOVORNJAK LETA 1999

Novi Mercedes-Benz Atego je v hipu navdušil prevoznike in osvojil naziv 'Mednarodni tovornjak leta 1999'. Čeprav je bilo vozilo prodajna uspešnica, si proizvajalec ni mogel privoščiti počivanja na lovrikah, temveč je moral z rednim izpopolnjevanjem zagotavljati novosti v segmentu. Ob prvi posodobitvi modela leta 2004 je Atego med drugim prejel tudi nov, tehnološko dovršen menjalnik. Z novim samodejnim menjalnikom G85-6 Telligent, sistemoma ABS in ASR ter zavornim asistentom BAS je bila dosežena raven udobja pri vožnji, ki je bila prej zagotovljena samo pri težkih tovornjakih Mercedes-Benz, hkrati pa je bila optimizirana prometna varnost.

Tudi program motorjev je bil razširjen in s tehnologijo čiščenja izpušnih plinov BlueTec uskla-

jen z zahtevami emisijskih razredov Euro 4 in 5 oziroma EEV. Kabina je bila še temeljiteje prilagojena zahtevam, specifičnim za uporabo, armaturna plošča pa je odražala videz sodobnega tovornjaka.

PRVI SERIJSKI TOVORNJAK Z VZPOREDNIH HIBRIDNIM POGONOM

Še tik pred prenovno modela se je Atego prve generacije izkazal kot pionir na področju električne mobilnosti v sektorju gospodarskih vozil. Model BlueTec Hybrid 1222L je bil leta 2010 prvi serijski tovornjak z dizelsko-električnim vzporednim hibridnim pogonom in s evropsko homologacijo. 12-tonsko vozilo je imelo poleg motorja OM 924 z močjo 160 kilovatov (218 KM) tudi elektromotor z vodnim hlajenjem in največjo močjo 44 kilovatov (60 KM), ki je pri majhni hitrosti omogočal izključno električen pogon. Pri večji hitrosti in večjih obremenitvah se je vklopil dizelski motor. Elektromotor je imel tudi vlogo generatorja, zato je v fazah zaviranja omogočal regeneracijo kinetične energije, ki jo je do naslednjega postopka pospeševanja shranil v sklopu litij-ionskih akumulatorjev. To je prispevalo k do 20-odstotnemu prihranku goriva v mestnem dostavnem prometu in 10- do 15-odstotnemu prihranku na splošno.

To je bil poglavitni razlog, da je nemška fundacija Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis tovornjaku Atego leta 2010 podelila nagrado za trajnost. Kmalu za tem je bil Atego znova okronan z naslovom tovornjaka leta.

DRUGA GENERACIJA Z VISOKOZMOGLJIVIMI MOTORJI EURO VI

Leta 2013 je na trg prišla druga generacija tovornih vozil z zvezdo, specializiranih za

dostavni promet – tokrat z motorji serij OM 934 LA in OM 936 LA, skladnimi z emisijskim razredom Euro 6, ki v najsodobnejših izvedbah še danes poganjajo vozila Atego. Kljub visokim zahtevam glede kakovosti izpušnih plinov je razvijalcem motorjev uspelo, da so porabo v primerjavi s predhodno generacijo v povprečju zmanjšali za pet odstotkov. To jim je, skupaj z visokimi tlaki ob vžigu, omogočil sodobni koncept vbrizga prek skupnega voda, zaradi katerega odpadejo elementi šobe s tlačilko, ter aerodinamično optimizirana kabina. Servisni intervali so se podaljšali na 120.000 kilometrov, kar je pomenilo 20-odstotno izboljšanje.

Ob predstavitvi druge generacije je bila temeljite prenove deležna tudi voznikova kabina: vozniki tovornega vozila Atego so po novem uživali v udobju, ki je bilo prej rezervirano za modele Actros. Od takrat lahko stranke izbirajo med štirimi izvedbami in tremi dolžinami. Voznikova kabina S ClassicSpace je na voljo v običajni in podaljšani izvedbi, medtem ko je kabina velikosti L razpoložljiva v izvedbi Classic ali BigSpace z visoko streho. Velika voznikova kabina je z enodelnim ležiščem s sedemconsko vzmetnico iz poliuretanske pene primerna tudi za prevoze na daljše razdalje. Na voljo pa je tudi dvojna kabina s šestimi sedeži, ki je idealna za gasilce, gradbenike in komunalna podjetja.

NAJNOVEJŠI VARNOSTNO ASISTENČNI SISTEMI

Od aprila 2024 bo Atego opremljen z najsodobnejšimi varnostnimi asistenčnimi sistemi, med drugim z asistentom za zaviranje v sili Active Brake Assist 6 (ABA6) in asistentom za zavijanje Active Sideguard Assist 2 (ASGA 2). Slednji temelji na novi elektronski platformi in povezani združitvi senzorjev, ki s spajanjem podatkov radarjev in kamere zagotavlja še obsežnejši pogled na območja pred vozilom in ob straneh vozila. Družba Daimler Truck pri svojih varnostnih asistenčnih sistemih na številnih področjih presega zakonske predpise. Primer za to je sistem ABA 6, ki lahko aktivno posega v zaviranje in pri hitrosti do 60 km/h ne omogoča le samodejnega zaviranja pred mirujočimi vozili, temveč tudi pred udeleženci v prometu, ki prečkajo pot, prihajajo naproti ali vozijo po voznem pasu.

Obljubo ob uvedbi modela Atego leta 1998, da bo nova zvezda dostavnega prometa zagotavljala najboljši standard na področju udobja in varnosti v segmentu, Mercedes-Benz Atego vedno znova izpolnjuje tudi po 25 letih in z drugo generacijo vozil. Po vsem tem času ostaja sodoben proizvod, ki je kos najrazličnejšim zahtevam segmenta in voznih parkov. ■

LOGISTIČNI KONGRES

OSKRBOVALNE VERIGE V ZNANOSTI IN PRAKSI

27.-29. marec 2024, GH Bernardin, Portorož

ORGANIZATOR:

SLZ

SLOVENSKO LOGISTIČNO ZDRUŽENJE
SLOVENIAN LOGISTIC ASSOCIATION

Kako regionalna prisotnost vpliva na uspešnost oskrbovalnih verig?

Odpiramo razprave, ponujamo rešitve, širimo trende.

IZ TOKRATNEGA PROGRAMA:

- **Prihodnost logistike iz različnih perspektiv.**
- **Celovita logistična storitev.** Kako nam lahko pomaga umetna inteligenca?
- **Razvoj logistike v regiji.** Kako z regionalno prisotnostjo omogočamo konkurenčnejšo pozicijo svojim naročnikom?
- **Uvedba MES sistemov v proizvodna podjetja vpliva tudi na nižje stroške logistike.** Znamo najti ustrezno rešitev?
- **Avtomatizacija, robotizacija in digitalizacija v transportu in logistiki.**
- **Razvoj prometa v Sloveniji.** Kateri koraki so potrebni in kateri nujni?
- **Raziskovalni dan.** Predstavitve razvojno-raziskovalnih projektov slovenskih fakultet.

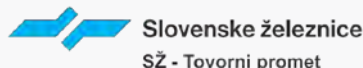
Rezervirajte si čas tudi vi za najpomembnejši logistični kongres v regiji in se pridružite 500+ managerjem in odločevalcem!

PRILOŽNOST: Bralci revije Transport&Logistika in Logistika Magazin do 10 % ugodnejše kotizacije s kodo LOGTL.



logisticnikongres.si

DIAMANTNI SPONZOR:



ZLATI SPONZORJI:



SREBRNI SPONZORJI:



GLAVNA MEDIJSKA PARTNERJA:



PARTNERJA KONGRESA:



Gospodarska zbornica Slovenije
Združenje za promet

#lovegistics



VSAK TOVOR HLODOV JE NOV IZZIV

Vozniki smo največkrat zoprni sopotniki, saj kolegu, ki vrti volan, ne zaupamo kar na 'prvo žogo'. Najdejo se pa tudi takšni kalibri, pri katerih že po nekaj sto metrih rečeš: »Ta pa tako dobro pelje, da bi takoj brez skrbi šel spat.«

Tekst: Emil Šterbenk | Foto: Arhiv Karat, E. Šterbenk

Sredi januarja sem prisedel k Darjanu Karatu v kabino leto dni starega MAN -a TGS 33-510 in si po manj kot minuti rekel natanko to. Po ozki, ovinkasti, z listjem prekriti in hudo strmi gozdni cesti je peljal tako zanesljivo in suvereno, da me ni prav nič motilo, da je pod nama marsikje zijal prepad.

VOŽNJA PO GOZDNIH CESTAH JE PRAVI IZZIV

Tako je najin pogovor začel Darjan: »Gozdarski tovornjak sem začel voziti po večletnih izkušnjah na špediciji. Dokler sem vozil samo po asfaltu, za gozdne ceste in kolovoze nisem hotel niti slišati. Kdo bi pa tam vozil?

Tja vendar sodijo samo traktorji! Dobrega voznika je škoda za takšne neumnosti. Ko sem leta 2011 prvič sedel za volan gozdarskega tovornjaka, sem videl, da sem živel v zmoti. Vožnja po gozdnih cestah je izziv za še tako dobrega voznika. Bodo kolesa zdrsnila med vožnjo navzgor, bo cestni rob prenesel štiri-



Vožnja po ovinkastih in strmih poteh vsekakor ni za začetnike – tudi s praznim tovornjakom ni enostavno pripeljati do skladovnice hlo dov.



Vozniki gozdarskih tovornjakov več kot 16-metrsko kompozicijo obrnejo na 10-metrski razširitvi ceste.

Darjan Karat uživa v svojem poklicu in pravi, da se iz gozda zlepa ne bi vrnil na špedicijo.

deset ton, ali se bo udrl, se bom pred ostrim ovinkom lahko varno ustavil, kje bom lahko obrnil?»

S temi in podobnimi vprašanji se vozniki gozdarskih tovornjakov ukvarjajo nenehno. Verjemite, ni hec 16-metrsko kompozicijo peljati po ozki cesti, ki nudi le slab oprijem – že prazne navzgor ne, kaj pa šele polno natovorjen tovornjak navzdol! Od šestnajstega leta vozim tovornjake in doslej sem mislil, da vožnjo vsaj kolikor toliko obvladam, ko pa sem gledal Darjana, sem ugotovil, da nisem niti začetnik.

TUKAJ PA MENDA NE

Darjan je peljal mimo nekaj kupov lesa, zloženih ob cesti in povedal, da je to najin tovar. Jasno mi je bilo, da mora kompozicijo najprej obrniti. Ustavil je na malo razširjenem delu ceste in rekel: »Tukaj bom obrnil!«



Z gokartom na pedala je vlekli prikolico, na kateri so sedeli brat in sestra ter sosedova otroka – bi pričakovali, da bo postal avtobusni voznik.

Prisežem, prepričan sem bil, da se malo šali. Ko sem videl, kako je ustavil tovornjak, mi je bilo jasno, da ne gre za šalo. Spustil sem se iz kabine in začel fotografirati ter obenem snemati. Ljudje, tovornjak s prikolico je dolg kakšnih 16 metrov, tam pa po moje ni bilo več

kot 10 metrov prostora. Potem sem šele videl, zakaj je ruda tako dolga – zato da lahko prikolico spusti skoraj pod breg. Tovornjak in prikolica sta stala praktično vzporedno. Še nekajkrat je zapeljal naprej in nazaj, in že je bil obrnjen proti dolini. Pa sem mislil, da sem že vse videl!



Ko je vozil pri Mešiču, sploh ni pomislil, da bi počel kaj drugega, še najmanj pa, da bi iz gozda vozil les.



Znanje je ostalo – Darjan si je denar za vozniško dovoljenje prislužil kot sekač in v svojem gozdu še vedno sam opravi večino del.



Verige najprej natakne na prednjo os, potem na eno pogonsko in po potrebi še na drugo). Da ne zdrsne v jarek, v verige 'obuje' tudi eno kolo na prednji osi prikolice, in enega na zadnji osi na nasprotni strani (diagonalno).

KATERO ŠOLO IZBRATI

Darjan tako izurjen voznik seveda ni postal v nekaj mesecih. Prva prednost je, da se je rodil na kmetiji, tako rekoč za volanom traktorja. Tako kot vsak običajen fant se je igral v pesku s plastičnimi tovornjaki. Preden je šel v šolo, so mu kupili gokart na pedala in z njim je bil nerazdružljiv. Na začetku osnovne šole se je preganjal s kolesi, v višjih razredih so prišli na vrsto mopedi. Po osnovni šoli se je vpisal na šolo za zdravstvenega tehnika.

»A zato, ker je bilo tam veliko lepih punc?« sem ga malo zbedel.

»Sem hitro začel razmišljati, da bi se prepisal na frizersko šolo, ker so bile tam še lepše,« je nadaljeval v enakem tonu, se hipoma zresnil in mi pojasnil: »Večino časa sem preživel pri dedku in babici, katerih kmetija je obsegala 36 hektarov zemljišč, od tega več kot dve tretjini gozda. Babica si je želela, da bi jo prevzel, zato me je tudi spodbujala, da vpišem srednjo šolo nekje v bližini. Želel

sem na pomorsko srednjo šolo v Portorož, a sem ugodil njeni želji.«

VOZNIK BOM

Že na začetku srednje šole je Darjan sklenil, da ne bo medicinski tehnik, ampak voznik tovornjaka – ne takšen, ki se bo držal doma, ampak špedicijski, da bo njegova vsa Evropa: »Za vozniški izpit moraš imeti denar. Že v prvih počitnicah po osnovni šoli sem kot sekač šel delat v gozd in to sem potem nadaljeval do osemnajstega leta. Največ sem delal v Gornjem Gradu – pod Menino in na njenih pobočjih. Zbral sem dovolj denarja, da sem takoj pri osemnajstih opravil vozniški izpit kategorije B, potem pa v naslednjega pol leta še kategoriji C in E. Kakor hitro se je dalo, sem poiskal delo kot voznik. Začel sem pri Transportu Mešič in vozil po Sloveniji. Nato sem se lotil nacionalne poklicne kvalifikacije in s papirji v žepu začel voziti v mednarodnem prometu,« pove s širokim nasmehom.

Prvič sem jih natakal uro in pol



Moj prvi mentor, Karel Ficko, mi je nenehno vbijal v glavo, da moram verige natakni, preden se požinem v zasnežen klanec. Najprej jih dam na prednjo os, če je to premalo pa še na obe pogonski. A tam so verige dvojne – za obe kolesi na vsaki strani. Ko sem jih prvič natakal, sem porabil uro in pol. Zadnje so se mi praviloma zagodile med kolesi, nato jih nisem mogel speti. A vaja dela mojstra. Po ne vem koliko ponovitev sedaj celoten tovornjak 'obujem' v verige v približno četrt ure. Če je sila, pa verige dam še na eno os prikolice. Dosti manj se zamudim, kakor če bi vozilo moral vleči iz jarka.



»Pometanje vozila in gurtanje sta opravili, ki jih imam najmanj rad, a brez tega v tem poslu ne gre,« pove Darjan in se ob tem na široko nasmeji.

OD ŠPEDICIJSKEGA DO GOZDARSKEGA VOZNIKA

Leta 2007, pri dvajsetih letih, je dobil delo na drugi strani meje – v Avstriji. Tam so bile razmere bolj urejene kot pri nas in delo voznika so bolj cenili ter ga bolje plačali. Štiri leta je z velikim zadovoljstvom vozil pri Transportu Steindorfer s sedežem dobrih dvajset kilometrov severno od Celovca. Potem se je dedek hudo poškodoval in ostal brez roke. Ni bilo druge izbire, moral je najti takšno zaposlitev, da bo lahko vsak dan doma. Zaposlil se je pri radeljskem podjetju Mara, d. o. o., kjer se je поблиže spoznal s poklicem voznik gozdarskega tovornjaka: »Ne vem, če bi še enkrat želel to ponoviti. Zlasti prvi mesec je bil težak. Po več kot petih letih vozniških

Ko greste v gozd, premislite, kje boste pustili avto

»Včasih se jezim na sprehajalce, lovce in gobarje, ki mi s svojim parkiranim vozilom zaprejo pot. Tovornjak je velik in težak in z njim ne smem zapeljati čisto na spodnji rob gozdne ceste. Razširjeni deli so namenjeni obračanju tovornjaka in ne parkiranju osebnih avtomobilov. Ko se s štiridesetimi tonami skupne teže spuščam po strmih klancu navzdol, ne morem zapeljati vzvratno, zato sem zelo vesel, če se umakne voznik osebnega avtomobila. Zelo vesel bom, če bo morda kdo izmed naštetih tole prebral in upošteval moj nasvet oziroma prošnjo.«

izkušenj sem bil prepričan, da bo to mala malica, a je bilo ravno nasprotno – spet sem bil zelenec. Dali so mi triosni tovornjak s prikolico, približno takšno konfiguracijo kot pri temle MAN-u. Zame, vajenega širokih cest, gladkih podlag, velikih parkirnih prostorov in nakladalno-razkladalnih ramp, je bil to popoln šok. Gozdne ceste skoraj ne zaslužijo imena cesta. Oprijem je slab, težišče naloženega tovornjaka zelo visoko.

Dokler ni dežja, še nekako gre, ko pade sneg, je pa veselica še toliko večja. Prej sem vozil večinoma vlačilce, ki so dokaj okretni, tukaj so mi na dolg tovornjak pripeli še klasično dvoosno prikolico. K sreči mi je šlo vsak dan bolje od rok in sčasoma sem začel uživati. Znanci in prijatelji so menili, da sem z menjavo kabine špedicijskega tovornjaka za kabino gozdarskega nazadoval, a sam sem prepričan, da sem napredoval. Pri tem delu je vozniška spretnost še toliko bolj pomembna, poleg tega se je treba naučiti še dela z dvigalom in ga počeno izpiliti. Super je bilo, a za delo na kmetiji mi je vseeno zmanjkovalo časa, saj pred peto popoldan nisem nikoli prišel domov, pogosteje še kakšno uro pozneje.«

ZA KRATEK ČAS TOVARNIŠKI DELAVEC

Bolj kot je premišljeval, bolj mu je postajalo jasno, da je najbolje, če si najde osemurno delo v tovarni. Ker se je v Avstriji nemščine dokaj dobro naučil, je šel delo spet iskat čez mejo: »Saj ni bilo težko, tudi plača je bila odlična, a ugotovil sem, da nisem za delo med zidovi. Očitno rabim razgled in nenehno

akcijo, te pa v monotonem tovarniškem okolju ni v izobilju. Niti dve leti nisem zdržal.«

NAZAJ NA GOZDNE CESTE

»Delo sem dobil v DMC Biomasa in življenje je spet postalo zanimivo. Tukaj lesa nismo samo prevažali, ampak smo ga drobili v sekanke. Zato smo stroje za njihovo pripravo skoraj vsak dan prestavljali na novo lokacijo. Nato sem hlode pet let prevažal pri Gregor Godec s. p. in se naučil delati še z buldožerji in drugo težko gradbeno mehanizacijo. A spet mi je s časom za kmetijsko dejavnost šlo na tesno. Konec koncev imamo v hlevu deset krav dojilj in pomemben del dohodka dobimo od prodaje telet, s skoraj 30 hektari gozda pa je tudi veliko dela,« se zamisli Darjan.

Ko je zagledal oglas, da pri Slovenskih državnih gozdovih iščejo voznika tovornjaka, je poslal ponudbo in spomladi 2023 so ga sprejeli. Zelo je zadovoljen, saj skoraj vedno pride domov do četrte ure popoldne: »Tukaj imam osemurni delovnik, če pa se zgodi, da moram kakšen dan biti na delu kakšno uro več, to storim zgodaj zjutraj. Tako mi uspeva postoriti vse potrebno tako doma kot v službi.«

AVTOMATIZIRANEGA MENJALNIKA SEM SE OTEPAL

»Svoje gozdarske vožnje sem začel z MAN-om serije F2000 s šestnajststopenjskim ročnim menjalnikom. Ročni menjalnik je imel tudi MAN TGS 26.540, letnik 2013. Med drugim sem vozil Scania R 580, ki je imela menjalnik Opticruise s sklopko in je letela tako, da sem moral včasih celo navzgor zavirati. Ko sem dobil prvi tovornjak z avtomatiziranim menjalnikom brez sklopke, sem bil slabe volje, a sem hitro spoznal, da gre za napredek. Pomemben napredek! V programu offroad bliskovito prestavlja in dovoli motorju, da se zavrti v višje vrtljaje. Že med vključevanjem na glavno cesto avtomatika prestavi do štiri prestave, v zahtevnejših pogojih pa ročno posežem v njeno delovanje. Zlata vreden je tudi retarder, sploh v konfiguraciji 6 × 6, kakršno ima tale tovornjak. Po desetletju izkušenj na gozdnih cestah pri svojem delu še vedno uživam – morda še bolj kot prva leta in se tudi v prihodnje ne vidim drugje kot za volanom gozdarskega tovornjaka,« ob slovesu reče Darjan.

Zlahka mu pritrdim, saj je še mene okužil z izjemno pozitivnim odnosom do svojega dela, predvsem pa znanjem. Veliko sreče in zadovoljstva z vašim poklicem še naprej, Darjan!



MACIK PRVIČ ZMAGAL NA DAKARJU

Tudi letošnja izvedba Dakarja je gostila Savdska Arabija. Prva etapa se je začela v Aluli in končala v mestu Yanbu. Celotna pot je bila dolga okoli osem tisoč kilometrov. Na svoji dvanajsti udeležbi je Martin Macík zmagal na Dakarju v kategoriji tovornjakov za volanom svojega Iveca. Organizatorji so poskrbeli še za novo maratonsko etapo, imenovano 48-urna krono etapa.

Tekst: Boštjan Saje Foto: Buggyra

Prológ, dolg 27 kilometrov je prepričljivo dobil lanski zmagovalec in prvi favorit za ubranitev naslova Janus Van Kasteren z Ivecom. Na drugo mesto se je povzpel Aleš Loprais, ki je bil lani v dramatičnih okoliščinah prisiljen odstopiti iz relija. Tretji je bil Mitchel Van de Brink. Sledila sta dva Tatrina voznika Jaroslav Valtr in Pascal De Baar, Martin Macík je končal kot šesti.

PRVI DVE ETAPI DOBIL JANUS VAN KASTEREN

Prva etapa se je začela dve uri kasneje, kot je bila predvidena, in namesto predvidenih 414 so etapo morali skrajšati na 281 kilometrov. Teren je postregel z ostrimi skalami. Že kmalu po startu je imel Jaroslav Valtr težave s črpalko za gorivo. A kljub tej težavi se je odlično odrezal na skalnatih delih etape in na koncu prehitel tudi Lopraisa. Na koncu je etapo zanesljivo dobil Janus Van Kasteren.



Čeprav tekmujejo za zmago na dirki, si v težavah pogosto medsebojno priskočijo na pomoč.



Uigrana ekipa predrto pnevmatiko sredi puščave zamenja hitreje kot večina od nas popije kavo.

Druga etapa je poleg peska ponudila tudi prve sipine. Z navigacijskimi težavami in preluknjanimi gumami se je soočal Jaroslav Valtr. Ker je zamudil na kontrolno točko, je na cilju prejel 15-minutno kazen, tako je etapo končal na sedmem mestu. Veliko sreče je v tej etapi imel Gert Huzink, ki se je na 44. kilometru, na eni izmed sipin, prevrnil na bok. A je bil takrat v bližini tudi Pascal de Baar s Tatro, ki mu je pomagal, da jim ga je s pomočjo vrvi uspelo postaviti nazaj na kolesa. Tako je Huzink pot lahko nadaljeval in s 25. mesta mu je uspelo končati etapo na osmem mestu. Pascal de Baar pa je, kljub temu da je pomagal Huzinku, končal na četrtem mestu.

KAZEN LOPRAISA

Janus van Kasteren je vodil vse do 310. kilometra, nato pa sta ga prehitela Aleš Loprais in Martin Macík. Etapo je sicer v cilju dobil Aleš Loprais, pred Macikom in Janusom van Kasterenom, a je kasneje Loprais prejel 5-minutno kazen zaradi prekoračitve največje dovoljene hitrosti, zato je padel na drugo mesto. Etapo pa je dobil Martin Macík z Ivecom.

ČETRTO ETAPO SPET DOBIL JANUS VAN KASTEREN, PETO PA MARTIN MACIK

Četrto etapo je najhitreje odpeljal Janus van Kasteren, takoj za njim sta se vozila Martin Macík in Aleš Loprais. Martin Macík je kasneje

prejel 30-minutno kazen zaradi dveh zgrešenih kontrolnih točk in je etapo končal deseti. Tudi Loprais je imel nekaj težav z navigacijo, zato je etapo končal na tretjem mestu. Četrty Jaroslav Valtr se je že na startu spet spopadal s težavami s črpalko za gorivo. Približno 50 km pred ciljno črto mu je ena od črpalk popolnoma odpovedala.

Na sipinah pete etape se je moral ustaviti Aleš Loprais zaradi tehničnih težav z zaganjačem. Napako mu je uspelo popraviti in zamenjati pokvarjeni del, a to ga je stalo več kot 30 minut. Na koncu je etapo končal na 15. mestu. V sipinah je obtičal tudi Jaroslav Valtr, ki pa ga je rešil Pascal de Baar. Valtr je dirko lahko nadaljeval in etapo končal na 12. mestu. A Martin Macík se ni dal premagati in je postavil najhitrejši čas, pred Mitchelom van den Brinkom.

MACIK DOBIL 48-URNO KRONO

Šesta etapa je bila razdeljena na dva dela. Prvi del se je končal ob 16. uri, takrat so se morali dirkači ustaviti na najbližjem prvem bivaku, ki so jih organizatorji postavili na trasi in kontrolnih točkah. Naslednji dan so pot nadaljevali do cilja. Gert Huzink je imel na poti spet težave, saj se je v sipinah prevrnil na bok in poškodoval vetrobransko steklo. Anja Van Loon mu je skušala pomagati, a brez uspeha, saj je bil njegov Renault močno zarit v sipine. Kasneje jim



Letošnja novost je bila dvodnevna etapa, ki se je za vse končala ob 16. uri ne glede na to do kam so prišli in nadaljevala drugi dan do cilja.

ga je le uspelo izvleči, tako da je pot lahko nadaljeval in v bivak A prispel s 6-urno zamudo.

Naslednji dan so posadke nadaljevale pot do cilja maratonske etape. A tu so se začele prve resne težave Janusa van Kasterena, ki je izgubil 2 uri in 30 minut na kontrolni točki in se že poslovil od svojih možnosti za ubranitev naslova. To kaotično etapa je na koncu dobil Martin Macík pred Mitchelom van den Brinkom in Alešem Lopraisom. Huzinku je na poti do cilja pokvarila še krmilna črpalka, a mu je pomagala Anja van Loon. Sledili so počitek in popravila tovornjakov.

ČETRTRA ZMAGA ZA MARTINA MACIKA

V sedmi etapi je po polovici etape Janus Van Kasteren zaradi preluknjane gume izgubil nekaj časa. Po menjavi pnevmatike pa so se začele še težave z osjo in pogonskim sklopom. Loprais je preluknjal obe gumi, zato je izgubil nekaj časa, tako ga je prehitel tudi Macík, ki je bil že drugi. Na koncu je Macík dobil etapa kljub poškodovani pnevmatiki in poškodovanemu vetrobranskemu steklu.

Osmo etapa je dobil Mitchel van den Brink, Martin Macík je končal na drugem mestu. Aleš Loprais, ki je bil v boju za etapno zmago, pa je ob koncu etape zaostal ter na koncu osvojil tretje mesto.

GERT HUZINK DOBIL DEVETO IN DESETO ETAPO

Deveto etapo je dobil Gert Huzink, drugi je Martin Macik, tretji Aleš Loprais. Najhitrejši čas v deseti etapi je na 138. km postavil Gert Huzink pred Martinom Macikom. Kasneje je imel Janus van Kasteren težavo s preluknjano gumo ter mehanske težave zaradi obrabe pogonske gredi. Etapo je dobil Huzink pred Macikom, M. Beцом in Lopraisem.

ALEŠ LOPRAIS ZMAGAL KLJUB TEŽAVAM

Predzadnjo etapo je odlično začel Gert Huzink, a se je moral po 112 kilometrih ustaviti. Pri pregledu je odkril težave s pogonom, tako je moral namesto pogona na vsa kolesa dirko končati le s pogonom na zadnji kolesi, kar mu je na tej etapi prineslo le 21. mesto. Na 333 km je Janus van Kasteren izgubil nekaj časa zaradi preluknjane gume, ki jo je zelo hitro zamenjal. 50 kilometrov kasneje je preluknjal še eno gumo, a na srečo je bil Michiel Becx v bližini, tako jim je posodil svojo zadnjo rezervno gumo. Macik je malo popustil ter le nadzoroval potek dirke. Na koncu je to etapo končal kot drugi. Veliki zmagovalec zadnje etape je bil Aleš Loprais, ki je imel obilo težav s svojim tovornjakom zaradi razbitih ogledal, nato se mu je razbilo še steklo. Pri 80 prevoženih kilometrih so morali zamenjati zadnjo gumo zaradi težav pri ločevanju tekalne plasti. Tik pred ciljem mu je eksplodirala še desna sprednja guma, zato so vozili na platišču. Če bi bila dirka daljša, verjetno ne bi prišli do cilja.



Noč pogosto ni namenjena počitku ampak popravilom vozil.



Dame pišejo zgodovino

Iveco je na letošnji Dakar poslal tudi prvo žensko ekipo z voznico Anjo Van Loon ter sotekmovalkama Flor Maten in Marije Van Ettehoven. S tovornjakom Iveco Powerstar so tekmoval v ekipi Ladies Team De Rooy FPT. Večino etap so končale okoli desetega mesta, na koncu pa v cilj prišle kot 13. v skupni razvrstitvi.



Končni vrstni red

MESTO	EKIPA	ČAS	ZAOSTANEK	KAZNI
1	(CZE) MARTIN MACIK (CZE) FRANTISEK TOMASEK (CZE) DAVID SVANDA	MM TECHNOLOGY TEAM	54H 34' 48"	00H 35' 30"
2	(CZE) ALES LOPRAIS (CZE) JAROSLAV VALTR JR (CZE) JIRI STROSS	INSTAFOREX LOPRAIS PRAGA	56H 29' 27"	+ 01H 54' 39"
3	(NLD) MITCHEL VAN DEN BRINK (ESP) MOISES TORRALLARDONA (NLD) JARNO VAN DE POL	EUROL RALLYSPORT	59H 04' 14"	+ 04H 29' 26"
4	(NLD) JANUS VAN KASTEREN (POL) DAREK RODEWALD (NLD) MARCEL SNIJDERS	BOSS MACHINERY TEAM DE ROOY FPT	59H 56' 52"	+ 05H 22' 04"
5	(NLD) VICK VERSTEIJNEN (NLD) ANDRE VAN DER SANDE (NLD) TEUN VAN DAL	VERSTEIJNEN TRUCK RACING	65H 35' 13"	+ 11H 00' 25"
6	(NLD) MICHIEL BECX (NLD) WULFERT VAN GINKEL (NLD) EDWIN KUIJPERS	BECX COMPETITION TEAM DE ROOY FPT	66H 09' 20"	+ 11H 34' 32"
7	(JPN) TERUHITO SUGAWARA (JPN) HIROKAZU SOMEMIYA (JPN) YUJI MOCHIZUKI	HINO TEAM SUGAWARA	71H 57' 42"	+ 17H 22' 54"
8	(ITA) CLAUDIO BELLINA (ITA) BRUNO GOTTI (ITA) MARCO ARNOLETTI	MM TECHNOLOGY TEAM	73H 07' 22"	+ 18H 32' 34"
9	(NLD) BEN DE GROOT (NLD) GOVERT BOOGAARD (NLD) AD HOFMANS	DE GROOT SPORT	75H 01' 26"	+ 20H 26' 38"
10	(NLD) RICHARD DE GROOT (NLD) JAN HULSEBOSCH (NLD) MARTIJN JOHANNES MARTINUS VAN ROOIJ	FIREMEN DAKAR TEAM	101H 36' 17"	+ 47H 01' 29"
11	(NLD) PASCAL DE BAAR (NLD) GISO VERSCHOOR (CZE) TOMAS SIKOLA	TATRA BUGGYRA ZM RACING	110H 40' 35"	+ 56H 05' 47"
12	(NLD) GERT HUZINK (NLD) ROB BUURSEN (NLD) MARTIN ROESINK	JONGBLOED DAKAR TEAM	115H 41' 59"	+ 61H 07' 11"
13	(NLD) ANJA VAN LOON (NLD) FLOOR MATEN (NLD) MARIJE VAN ETTEKOVEN	LADIES TEAM DE ROOY FPT	117H 21' 01"	+ 62H 46' 13"
14	(CZE) MICHAL VALTR (SVK) JAROSLAV MISKOLCI (CZE) RADIM KAPLANEK	VALTR RACING TEAM	118H 31' 21"	+ 63H 56' 33"
15	(HUN) MIKLOS KOVACS (HUN) PÉTER CZEGLÉDI (HUN) LASZLO ACS	QUALISPORT RACING	119H 51' 49"	+ 65H 17' 01"
16	(NLD) GERRIT ZUURMOND (NLD) TJEERD VAN BALLEGOOY (NLD) KLAAS KWAKKEL	RAINBOW TRUCK TEAM	124H 12' 54"	+ 69H 38' 06"
17	(ITA) GIANANDREA PELLEGRINELLI (ITA) GIULIO MINELLI (ITA) CARLO GALDINI	MM TECHNOLOGY TEAM	134H 04' 56"	+ 79H 30' 08"
18	(AND) ALBERT LLOVERA (AND) MARGOT LLOBERA (ESP) MARC TORRES	FESH FESH TEAM	143H 42' 39"	+ 89H 07' 51"
19	(CZE) JAROSLAV VALTR (CZE) RENE KILIAN (CZE) DAVID KILIAN	TATRA BUGGYRA ZM RACING	146H 56' 30"	+ 92H 21' 42"
20	(NLD) MARTIN VAN DEN BRINK (BEL) JAN VAN DER VAET (NLD) RIJK MOUW	EUROL RALLYSPORT	153H 52' 19"	+ 99H 17' 31"
21	(CZE) DANIEL STIBLIK (CZE) LUKAS KVASNICA (CZE) JIRI TOMEČ	TATRA BUGGYRA ZM RACING	190H 04' 44"	+ 135H 29' 56"



DOSTAVNIK LETA

Povsem nov Fordov Transit Custom, ki je konec preteklega leta zapeljal na slovenske ceste, povečuje udobje za voznika ter prinaša široko ponudbo pogonskih rešitev – poleg najbolj priljubljenega dizla bo na voljo še kot priključni hibrid ter baterijsko električna izvedba.

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Anže Jereb

Ford Transit Custom je najbolje prodajan dostavnik v Evropi v segmentu vozil z nosilnostjo okoli ene tone, v žiriji za izbor dostavnika leta pa smo ga konec lanskega leta okronali z nazivom Mednarodni dostavnik leta 2024. Tudi v Sloveniji znamka Ford, med dostavnimi vozili, zadnja leta vztrajno pridobiva na tržnem deležu in je lansko leto končala na drugem mestu, kar je najboljšo do sedaj.

NOVA ZASNOVA ZA VEČ UDOBJA

Pri novi generaciji gre za povsem novo vozilo, novo podvozje ima prvo os pomaknjeno bolj naprej, s čimer se je povečala prostornost potniške kabine, zadnja kolesa pa so posamič-

no vpeta, kar oboje močno izboljšuje vozne lastnosti in udobje. Že v začetni fazi razvoja so predvideli vse oblike pogona, zato je vozilo temu optimalno prilagojeno, pri tem pa jim je zunanjo višino vozila še vedno uspelo ohraniti pod dvema metroma, s čimer mu je omogočen dostop v večino parkirnih garaž.

Vozilo je od predhodnika dobrih sto kilogramov lažje, ob tem pa je karoserija za več kot trideset odstotkov trdnjša. Zračni upor je zmanjšan za velikih 13 odstotkov, zmanjšana pa je tudi oddaljenost tovornega poda od tal, kar olajša nakladanje in razkladanje tovora. To je inženirjem uspelo, kljub temu da je v tovornem podu predviden prostor za vgradnjo

baterij pri električni izvedbi, ki bo na ceste zapeljala še letos.

V KABINI JE VEČ PROSTORA

Z že omenjenim pomikom prve osi bolj naprej, je postala prostornejša vozniška kabina – voznik ima zato predvsem občutno več prostora za noge. Naprej je pomaknjena celotna (povsem nova) armaturna plošča, vozniški sedež pa je nameščen nižje, s čimer nudi več možnosti nastavljanja. Pod v kabini je po celotni širini raven, brez dvignjenega tunela na sredini. Analogne merilnike nadomešča digitalni LCD-zaslon, ki ga že poznamo iz nekaterih drugih Fordov, osrednji zaslon infotainment sistema



Z višino pod dvema metroma je dostavniku omogočen vstop v večino parkirnih garaž.



Največja možna nosilnost znaša do 1.327 kilogramov, pripravljen pa je za vse oblike pogona, tudi hibridno in električno.

je postal večji, diagonale 13 palcev, in je serijski v vseh izvedbah. Pametni ključ pa omogoča samodejno odklepanje in zaklepanje vozila, ter zagon motorja s pritiskom na gumb. Zelo dober je nov volan s prirezanim spodnjim in zgornjim delom, s čimer je še olajšano vstopanje v vozilo ter povečana vidljivost merilnikov. Inovativna rešitev je namestitev sopotnikove zračne blazine v strop kabine nad vetrobransko steklo, s čimer se je v armaturni plošči sprostil prostor za dodaten zelo globok predal, v katerem je prostora tudi za dokumente velikosti A4. Ta je lahko odprte izvedbe, kot v našem testnem vozilu, še bolj praktična pa se nam zdi zaprta opcija, ki odložene predmete skriva pred očmi radovednežev in nepridipravov.

Sopotniška klopa za dve osebi pod seboj skriva še en velik in praktičen odlagalni predal. Do njega se preprosto dostopa z dvigom sedalnega dela, predmeti v njem pa so varno pospravljeni in se med vožnjo ne premetavajo po kabini.



Volumen tovornega prostora pri izvedbi L2H1 znaša 6,8 kubičnega metra, s podaljšano L2 izvedbo je ob pomoči odprtine v steni moč prevažati predmete do dolžine 3,45 metra.



Potniški prostor ima več prostora za noge, ter ravno zasnovano poda, boljši sta še zvočna izolacija in preglednost.



Pred sopotnikom je velik odlagalni predal, ki je lahko tudi zaprt.



Velik 13-palčni zaslon je serijski v vseh izvedbah.



Prostor pod sopotniško klopjo je na voljo za odlaganje večjih predmetov, ki so varno pospravljeni in skriti očem.

NAJVEČJA BOČNA DRSNNA VRATA

Tovorni prostor je nižji, opremljen z največjimi bočnimi drsnimi vrati v razredu z odprtino 1.030 x 1.301 milimetrov, ki se opcijsko lahko odpirajo in zapirajo z električnim pogonom ter z novo stransko vstopno stopnico. Poleg izboljšane dostopa v tovorni prostor je tu še nova zmogljiva LED-osvetlitev, z možnostjo prižiga dodatne LED-svetilke na zadnjem delu vozila za osvetlitev okolice naklada. V notranjosti so že predpripravljena mesta za vgradnjo dodatne opreme ali nadgradnje, obrtnikom in servisnim ekipam

pa je, pri električni in hibridni izvedbi, lahko opcijsko na voljo tudi električni priključek za napajanje delovnega orodja, ki ga potrebujejo pri svojem delu.

Volumen tovornega prostora pri izvedbi L2H1 znaša 6,8 kubičnega metra, s podaljšano L2 izvedbo je ob pomoči odprtine v steni moč prevažati predmete do dolžine 3,45 metra, medtem ko je največja možna nosilnost do 1.327 kilogramov.

SODOBEN DIZELSKI MOTOR

Sprva so na voljo dizelsko gnani modeli, ki bodo verjetno prevladovali še nekaj let.



Zadek kombija je opremljen z LED razsvetljavo okolice.

Dvolitrski štirivaljni turbodizelski motor EcoBlue je na voljo v štirih izvedbah največje moči 110, 136, 150 in 170 konjskih moči. Šibkejši tri so na voljo z ročnim šeststopenjskim menjalnikom ter sprednjim pogonom z opcijsko zaporo diferenciala mLSD. Motor s 170 konjskimi močmi je na voljo tudi z novim osemstopenjskim samodejnim menjalnikom ter sprednjim ali vsekolesnim pogonom, kar je novost pri Transitu Customu.

Testnega Forda je poganjal drugi najzmogljivejši motor s 110 kilovati največje moči (150 konjskih moči) v kombinaciji z ročnim šeststopenjskim menjalnikom. Ta bo zadovoljil večino potreb uporabnikov, saj ponuja dovolj moči tudi za povsem obremenjeno vozilo in pri tem še vedno ostaja varčen.



Dvolitrski dizelski motor s 150 konjskimi močmi je odlična izbira, saj ponuja dovolj moči ob ekonomični porabi goriva.

Dostavniki so serijsko opremljeni tudi s 5G modemom za komunikacijo in online posodobitve, prav tako je vozilo opremljeno z Googlovim pomočnikom Alexa.

NATOVORJEN Z VARNOSTJO

Seznam varnostnih in asistenčnih sistemov je skoraj daljši od tovora, ki ga lahko prevaža novi Transit, seveda so šli pri Fordu tudi v korak s prihajajočimi evropskimi predpisi glede splošne varnosti vozil, so pa nekatere rešitve za vsakodnevno uporabo moteče – tu imamo v mislih predvsem opozorilnik za prekoračitev hitrosti. Ta se bo s piskanjem oglasil vsakič, ko boste prekoračili največjo dovoljeno hitrost, ki jo je dostavnik prepoznal s prometnih znakov (pri tem pa ni nujno, da je ta vedno točna), prav tako se bo oglasil, ko hitrost zmanjšate in se spet približate omejitvi, a ste še vedno nad njo. Ker je toleranca asistenčnega sistema le dva km/h, je teh piskov hitro preveč, zato se bodo vozniki odločili za izklop, a to morate narediti čisto vsakič, ko zaženete motor, saj stalen izklop v meniju ni mogoč. Da asistenco izklopite, pa boste v povprečju potrebovali (prevelikih) pet pritiskov na desnem zaslonu infotainment sistema – odvisno, v katerem meniju se prej nahajate in kam se želite vrniti. ■

Tehnični podatki

MOTOR

turbodizelski, štirivaljni, vrstni, 4 ventili na valj, vbrizg s skupnim vodom

Prostornina (ccm)	1996
Največja moč (kW/KM)	110 / 150
Pri (v/min)	3.500
Največji navor Nm	360
Pri (v/min)	1.500–2.500

MERE IN MASE

Dolžina/širina/višina (mm)	5.450 x 2.032 x 1.978
Medosna razdalja (mm)	3.500
Masa praznega vozila (kg)	1.949
Nosilnost (kg)	1.276
Prostornina tovornega prostora (m ₃)	6,8

ZMOGLJIVOSTI

Največja hitrost (km/h)	175
Pospešek do 100 km/h (s)	/
Emisije CO ₂ (g/km)	182–270

PORABA GORIVA

Tovarniški podatki (l/100 km)	6,9–10,3
Poraba na testu (l/100 km)	8,9

PRENOS MOČI

pogon na sprednji kolesi, 6-stopenjski ročni menjalnik

Cena testnega vozila 32.984 EUR



KOMAJ UTEČEN 24-LETNI TOVORNJAK

»Z Draganovićem se dobro poznaš, kajne,« me je brez nepotrebnega ovinkarjenja urednik poklical po telefonu. »Seveda, saj smo že sodelovali – tako s člankom kot z videom. Zakaj pa gre?« me je zanimalo. »Na spletu sem zasledil, da Alen prodaja izjemno dobro ohranjen model 2000, bi se hotel z njim dogovoriti za kratek obisk?« je nadaljeval.

Tekst: Emil Šterbenk Foto: E. Šterbenk, A. Draganović, MAN

To je bila takšne vrste informacija, da sem ga brez oklevanja poklical in dogovorila sva se, da kar takoj sedem v avto in se pripeljem v manj kot dvajset kilometrov

oddaljeni Žalec, saj se je Alen naslednji dan odpravil na pot, poleg tega pa je bil tovornjak že prodan. Prvi dan, ko je objavil oglas, se je oglasil kupec z Nizozemskega.

»BELGIJEC«

Ko sem se pripeljal na dvorišče njihovega podjetja, sem rdečega MAN-a takoj zagledal skozi odprta vrata skladiščnega šotora. Počakal



Draganovičevem MAN-u F 2000 nikakor ni videti, da je star 24 let.

sem Alena, da je prišel iz pisarne in neverjetno lepo vozilo sva začela skupaj raziskovati.

»Avto sem kupil po spletni dražbi v Belgiji samo na podlagi opisa in fotografij. To zna biti nevarno, saj prodajalci velikokrat kaj zamolčijo, ali fotografije celo polepšajo. Ko so ga pripeljali na naše dvorišče, pa sem ostal brez sape. Tovornjak je bil v živo še boljši kot na fotografijah,« začne Alen.

Po njegovem mnenju je to bil tovornjak, ki ga je vozil šef manjšega podjetja, saj je izjemno dobro ohranjen, na števcu pa je komaj 92 in pol tisoč kilometrov. Števec je mogoče prevrteti, a tudi vse drugo na vozilu potrjuje to številko. Volanski obroč ni obrabljen, Sedeža sta skoraj kot nova – nista niti umazana niti obrabljena, kaj šele raztrgana. Le voznikemu se vidi, da so sedeli na njem. Na gumijastih oblogah stopalk sklopke in zavor le stežka zasledimo prve sledi uporabe. Pika na i je polivinilna zaščita na tekstilni oblogi



»Samo oprali smo ga, namazali gume in zamenjali cevi za zrak, saj so stare zbledele,« je povedal Alen.



Sedežna prevleka in notranje tapete so brez poškodb, le penasta guma v sedežu se je malce posedla. Postelja je na robu zbledela zaradi sonca – takšnega tovornjaka ne boste zlahka našli.

motornege tunela – še tista je praktično nepoškodovana. Vse notranje obloge so praktično brez sledi uporabe. V kabini sta dve postelji, ki sta videti, kot da na njih nikoli ni nihče ležal.

24-LETNE PNEVMATIKE

Nato me je Alen opozoril na pnevmatike, saj odtis datuma proizvodnje na njihovih bokih ne laže. Vse so iz leta 2000, tako kot tovornjak – torej gre za prvo vgradnjo. Še vedno imajo dovolj profila, kar znova potrjuje, da so s tovornjakom prevozili zgolj dobrih 90.000 kilometrov. Raziskovala sva naprej: posoda za gorivo je kot nova. Podvozje je praktično nedotaknjeno, lak je le tu in tam malo počil in na tistih mestih lahko najdemo malenkost površinske rje. Celovlečni drog je izvi-

ren in nikjer ne kaže, da bi ga bili kadarkoli uporabili.

»Že od mladosti sem v tem poslu, a tako ohranjenega 24 let starega vozila, ki bi bilo v uporabi, še nisem videl. To pravi tudi moj oče, ki se s tovornjaki ukvarja še dosti dlje,« navdušeno razlaga Alen. Ko so ga pripeljali v Žalec, so ga samo oprali in namazali pnevmatike, kabino pa so dvignili šele zaradi moje radovednosti. Pod njo je bilo vse v najlepšem redu – tako kot mora biti in Alen je komentiral: »Mislim, da motorja ne bomo niti oprali, naj se vidi, da ni popolnoma nič masten in da se ga nihče ni dotikal.«

SERIJA 2000 – TOVORNJAK LETA 1995

MAN-ovo serijo 2000 so predstavili leta 1994, torej letos okroglih trideset let. Lansirali so jo kot



Ker sem želel videti motor, smo dvignili kabino.



Do takrat, ko sem ga peljal, je MAN prevozil le dobrih 92.500 kilometrov.



Pnevmatike na pogonski osi so izdelali v osmem tednu leta 2000.

celoto – od lahkih (L 2000) do srednje težkih (M 2000) in težkih tovornjakov (F 2000). Če se osredotočimo na najtežjo serijo, je šlo za temeljito posodobitev enako uspešne serije F 90, ki so jo s tem laskavim nazivom okronali osem let prej. Takrat je F 90 dobila popolnoma novo kabino, ki so jo posodobili za F 2000. Pri tem so pogonske preme vse po vrsti dobile zračno vzmetenje, sprednje pa parabolične vzmeti. Sprednji kolesi sta zavirala zračno hlajena diska, ABS je postal serijska oprema, prav tako klimatska naprava. Čiščenje izpušnih plinov je ustrezalo normi Euro 2.

MAN F 2000 EVOLUTION

Toda 'Draganovičev' F 2000 je letnik 2000 in pripada že posodobljeni seriji F 2000 Evolution (FE 2000). To so predstavili leta 1998 in se je od prve na zunaj najbolj razlikovala po preoblikovani maski. V te tovornjake so vgrajevali učinkovite elektronsko krmiljene 6-valjne motorje D2866 in D2876 s turbinskim polnilnikom, hlajenjem polnilnega zraka in s po štirimi ventili na valj. Prvi so imeli gibno prostornino 11.967, drugi pa 12.816 ccm, njihove moči pa so znašale 310 do 460

KM (228–338 kW). Izpušne pline so čistili v skladu z emisijskim standardom Euro 2 ali 3. Na vrhu ponudbe je bil takrat najmočnejši evropski tovornjak z desetvaljnim motorjem D2640 V10 prostornine 18.273 ccm in še za današnje čase impresivnimi 600 konjskimi močmi (441 kW). Pri seriji FE so ponujali štiri različice kabine z notranjo dolžino do 2.205 milimetrov in tudi s stojno višino 2,17 metra. Najbolje opremljena varianta je bila »Topaz«. Ta je med drugim imela dodatni grelec, ogrevane izdatno nastavljive sedeže in hladilnik, z



Naslovnica prospekta za paradnega konja serije 2000 – model 600 z desetvaljnim motorjem oblike V.

usnjem prevlečene sedeže in lesene dodatke na armaturni plošči ter notranjih oblogah.

VRHUNSKA OPREMA OB NAJMOČNEJŠEM 12,8-LITRSKEM MOTORJU

Motor iz 12,8 litra gibne prostornine iztisne 460 konjskih moči, kar je še dandanašnji solidno – sploh ker dosega emisijsko normo Euro 3. Za čiščenje plinov torej potrebuje manj moči kot sodobnejši sistemi. Do pogonske osi moč prenaša osemstopenjski sinhroniziran ZF-ov menjalnik s polovičkami (splitter), ki ga je tako lahko pretikati, kot bi vozil osebni avtomobil, le prestav je nekajkrat več.

Nisem imel v spominu, da bi bili leta 2000 MAN-ovi tovornjaki tako dobro opremljeni – morda zato, ker so tako visoko raven opreme imeli le redki. Kabina je povišana, opremljena z dvema posteljama in nudi veliko prostora za opremo ter prtljago. Sedeža z integriranimi varnostnima pasovoma sta zračno vzmetena, prevlečena z usnjem in ogrevana. Zelo kakovostne materiale v notranjosti dopolnjujejo furnirani dodatki. Edino volan ni oblečen v usnje. Tovornjak ima dizelski grelec kabine, klimatsko napravo – skoraj kot pri paketu opreme Topaz, le hladilnika za živila in pijačo nima v kabini, od dodatne opreme pa manjkajo samo še plastične oplate na zunanji strani šasije.

VISOKA RAVEN UDOBJA

Najraje imam, če tovornjak najprej pelje lastnik, a Alen je vztrajal, da naj kar poskusim. Pri MAN-u so na področju ergonomije od modela 2000 dalje veliko izboljšali. Že vstopanje



»Lepo bi ga bilo obdržati, a kaj ko niti 'tristoenainšestdesetke' nimamo časa voziti,« je ob slovesu zavzdihnil Alen.



Motor je suh kot poper in jasno se vidi, da se ga doslej niso dotikali.



Že ko sem stisnil pedal sklopke, se mi je zdelo, da sem v novem tovornjaku, tudi vse druge komande so potrjevale, da za njim ni niti 100.000 kilometrov.



Notranjost je izvirna in nedotaknjena, televizor pa je dodatna oprema iz tistega časa in tudi sodi v kabino.

je sedaj enostavnejše in udobnejše. Pri novih MAN-ih se v kabino vzpne čisto naravnost, tukaj pa se moram malo 'zviti'. Ročaja sta močna, a krajša kot pri aktualni seriji TGX. Na sedež nimam pripomb. Tudi volan je nastavljen, a ročno. Odviti in priviti je treba matico na volanskem drogu. Nastavljen je samo po oddaljenosti in obenem nagibu, ne pa tudi po globini. Ročica za upravljanje tempomata in retarderja je na desni strani pod volanskim obročem. Tako za nastavljanje zelene hitrosti ni treba umikati pogleda s ceste, ko se roka navadi, kje jo najde.

LE MENJALNIK JE ROČNI

Motor zanesljivo vžge na prvi zasuk kontaktnega ključa in že po nekaj sekundah je zrak dovolj, da zavore popustijo. Ker sva se na



Tudi ročica menjalnika ni obrabljena in pretikanje je enostavno kakor v osebnem avtomobilu. Le dokler se olje ne segreje, malo zaškrtal pri prestavljanju v peto.

cesto podala samo z vlačilcem, sem speljal v tretji počasni prestavi, takoj prestavil v četrto in nato klofnil prestavno ročico v desno – v hitre prestave – ter nadaljeval s peto. Pri tem je menjalnik malce zaškrtal, tako mi je roka kar odskočila in sem se začel opravičevati. Potem sem pomislil, da je menjalnik še čisto hladen in se spomnil, da pri modelu F8 zelo podobnega menjalnika skoraj nisem mogel predstaviti v peto, preden se olje ni vsaj malo ogrelo. Nato je šlo gladko do osme prestave, šele tam sem prestavil še v hitro (16. prestavo). Pri vožnji brez polpriklonika je treba paziti, da motorja ne zavrtimo v previsoke vrtiljaje, saj v kabino prodre le malo hrupa, počutje pa je skoraj enako kot pri sodobnih tovornjakih. Seveda, saj sta spredaj parabolični vzmeti, kabina in sedeža zračno vzmeteni, zvočna izolacija pa je tudi zelo solidna. Če bi me kar tako posadili za volan, bi bil prepričan, da vozim nov tovornjak. Pred hotelom A ob štrajferski avtocesti je za volan sedel Alen, sam pa sem posnel nekaj fotografij tovornjaka v gibanju. Nazaj do podjetja je odpehjal on in oddahnil sem si, ko mu je pri pretikanju v peto menjalnik malce zaškrtal – torej le ni

bilo zaradi moje nerodnosti – a že pri vsakem naslednjem pretikanju je šlo gladko – očitno se je olje dovolj ogrelo oziroma je prišlo v vse kotičke menjalnika.

ŠKODA GA JE ZA NA CESTO

Alen najino družjenje zaključi takole: »Takoj ko sem objavil oglas, so telefoni začeli zvoniti in za star tovornjak se kupec zlepa ne pojavi tako hitro kot tokrat. Saj živimo tudi od prodaje rabljenih tovornjakov, a pri temle mi ni bistven dobiček. Rad bi, da najde dom, kjer ga bodo imeli radi – sodi v muzej, saj je kljub 24 letom praktično novo vozilo. Najraje bi ga obdržal, a v garaži že imamo starodobni model F8, ki smo ga očetu podarili za 50. rojstni dan in ga zaradi pomanjkanja časa le redko poženemo. Upam, da ga bo kupec, ki je večji prevoznik, ohranil, saj je tovornjak nekaj posebnega in bi bilo najbolje, če bi postal tako imenovani »Show Truck«. Seveda še ima veliko uporabno vrednost, a škoda bi bilo, da bi ga v nekaj letih do konca izrabili, če je 24 let dočakal v tako vrhunskem stanju.«

Alen, po moji izkušnji z njim se popolnoma strinjam, tudi sam iskreno želim, da najde tople dom, da tu in tam 'za rekreacijo' po suhi cesti v toplem delu leta prepelje kakšen tovor, drugače pa ostane razstavni eksponat. ■

LITERATURA IN VIRI:

100 years MAN Truck and Bus – posebna priloga revije Kamion in bus, Ljubljana 2015; MAN F2000 (Commercial vehicles) – Trucksplanet (spletni vir).

Tehnični podatki MAN 19.464, letnik 2000

MOTOR

Turbodizelski, šestvaljni, vrstni

Prostornina (l) 12.8

Moč (kW /KM) 338/460

PRENOS MOČI

Enokolutna suha sklopka, 8 stopenjski sinhronizirani menjalnik ZF s polovičkami.

PODVOZJE

Spredaj kolenasta toga prema na vzdolžnih paraboličnih vzmeteh, zadaj zračno vzmetenje (4 zračne blazine)

MERE IN TEŽE

Dolž. × širina × višina (mm) 6.000 × 2.500 × 3.600 (brez spojlerja)

Medosna razdalja (mm) 3.600

Teža praznega vozila (kg) 7.300

Posoda za gorivo (l) 600

Pnevmatike 315/80 R 22,5

ZMOGLJIVOSTI

Nosilnost (kg) 11.700

Največja hitrost (km/h) 90

DVE GENERACIJI, EN DNA Z MOČJO LEVA.



Izbira je vaša:
dve generaciji tovornjakov, ki
bosta popeljali naprej vaš pose!

Poleg preverjenih in preizkušenih rabljenih vozil, lahko spoznate tudi zadnjo generacijo tovornjakov MAN TopUsed: odlično vzdrževana, temeljito preizkušena, izjemno učinkovita in zanesljiva. Ne glede na to, kaj boste izbrali, z MAN TopUsed boste preprosto v ospredju in boste lahko izkoristili prednosti zmogljivega celotnega paketa. Naši tovornjaki vam zanesljivo pomagajo pri doseganju zelenega dobička in ponujajo inovativne rešitve za nadzorovano, učinkovito in gospodarno uporabo. Več informacij: <http://www.man-slovenija.si>





Mercedes-Benz Trucks



Novi eActros 600.

CHARGED TO CHANGE.

Popolnoma električen, trajnosten in dobičkonosen.
eActros 600 za prevoz na dolge razdalje začenja novo poglavje v zgodovini transportnega sektorja. Spoznajte novo revolucionarno vozilo Mercedes-Benz Truck:
eactros600.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

