

februar 2025

letnik 9, številka 58

Tranzit



FORD YOU

STATISTIKA
Pregled prvih
registracij

TEST
Vozili smo novi
Volvo FH Aero

AKTUALNO
Manj za volanom,
več v službi

PREDSTAVLJAMO
Zimske gume
so stare 90 let



SHELL COMMERCIAL ROAD TRANSPORT

Zdaj je **pravi čas**, da postanemo partnerji na cesti!



Shell kartica Vam ponuja varen dostop do Shellovih storitev, izkušenj in znanja:

- Široka mreža bencinskih servisov: več kot 10.000 Shell bencinskih servisov in več kot 40.000 partnerskih servisov po Evropi
- Izkušena ekipa strokovnjakov za cestninjenje in vračilo davka
- Svetovanje pri iskanju najboljših rešitev pri oskrbi z gorivom in plačilom cestnin
- Blokada kartic 24/7
- Dostop do Shell Fleet Hub-a, digitalne platforme za popolno kontrolo in nadzor stroškov pri uporabi Vaše Shell kartice





VZDRŽEVALNI PAKETI S FIKSNO CENO.

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

Mercedes-Benz SPRINTER MENJAVA ZAVORNIH PLOŠČIC

Od **199 €** + DDV

Paket vključuje:

- Originalne zavorne ploščice Mercedes-Benz za eno os
- Delo in test delovanja
- Garancijo na kakovost



Preverite celotno ponudbo servisnih paketov za gospodarska vozila Mercedes-Benz:

VITO od **189 €** + DDV

CITAN od **189 €** + DDV

V razred od **239 €** + DDV

ACTROS od **242 €** + DDV

AROCS od **242 €** + DDV

*Oglaševane cene veljajo za modele Sprinter, Citan, Vito, V razred, Actros in Arocs za servisni paket s fiksno ceno za menjavo zavornih ploščic z delom. Cene se lahko razlikujejo glede na model in opremo vozila. Točnost cene za vaš model preverite na servisu Autocommerce na podlagi številke šasije vašega vozila (VIN). Na navedene akcijske cene se ne priznajo dodatni popusti. Pridružujemo si pravico do morebitnih vsebinskih napak. Slike so simbolične. Akcijska ponudba velja do 31. 3. 2025. Navedena cena ne vključuje DDV.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





Popeljejo vašo floto dalje. In vaše zmogljivosti prav tako.

Nove pnevmatike Conti Hybrid HS5 in HD5.

Nemški inženiring za veliko število prevoženih kilometrov.

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

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



Generation 5. Skupaj ustvarjamo razliko.

Pregled trga

V tej številki smo kar nekaj prostora namenili pregledu trga vozil v Sloveniji, kjer je trg osebnih in lahkih gospodarskih vozil zrasel, medtem ko je trg tovornih in priklopnih vozil padel. Več o tem si lahko preberete v nadaljevanju. Je pa očitno, da se slovenski trg orientira na evropski trg, kjer so trendi podobni.

Leta 2024 se je prodaja novih dostavnih vozil v EU povečala za 8,3 % in dosegla 1.586.688 enot. Dejstvo je, da transport blaga mora teči naprej, in očitno je, da teče naprej v manjših, hitrejših, bolj agilnih in bolj varčnih vozilih, saj kot kažejo statistike, se je trg težkih tovornjakov ustavil na 328 tisoč enot, kar je za dobrih 6 % manj kot leto poprej. Padec bi bil še večji, če se ne bi okrepil trg srednje velikih tovornjakov do 16 ton, kar zopet poudarja dejstvo, da na ceste prihajajo manjša vozila. Pravo nasprotje pa je trg avtobusov, ki se je okrepil za skoraj 10 %. Lani je bilo v EU registriranih 35,5 tisoč novih avtobusov. A proizvajalci si še vedno niso povsem opomogli po koroni, ko praktično dve leti ni bil prodan niti en turistični avtobus. V tem času je kar nekaj kooperantov zaprlo vrata, zato proizvodnja zamuja. Tovarne imajo danes polne knjige naročil, kupci pa na izdobave čakajo tudi leto dni ali več.

Sicer pa novo leto prinaša nov zagon in novo pozicioniranje na trgu. Letos bomo zaznamovali vsaj dve obletnici na našem trgu, in sicer podjetje Cordia slavi 30 let zastopstva znamke DAF, podjetje TCI Trading pa 25 let zastopstva prikolic Krone v Sloveniji. Sejem v Celju je odpovedan, tako da tam priložnosti za druženje ne bo, bo pa zagotovo septembra dogodek Srečanje prevozniških družin, ki bo prevoznikom omogočil, da se družijo in izmenjajo izkušnje, prodajalci pa predstavijo novosti.

Naj bo leto uspešno za vse.



Borut Štajnahr

KAZALO

DAKAR 2025

5000 prašnih kilometrov 6

PREGLED LETA 2024 8

NOVICE 9

PREDSTAVLJAMO

Master obrača nov list 12

Po cesti z Volvom FH 500 Aero

Vesoljski Šved 14

AVTONOMNA VOŽNJA

Manj za volanom, več v službi 20

eTranzit

Koliko dosegate z električnim avtom dejansko potrebujete? 24
Kaj storiti, če vaš električni avtomobil zagori? 26

PREDSTAVLJAMO

Prvi Actros L s ProCabino v Sloveniji 28

STATISTIKA PRVIH REGISTRACIJ V 2025

Letni pregled trga 30

PREDSTAVLJAMO

Podpora za slovenske avtomehanike 40

Po cesti s Fordom Transit Custom

Ford you 42

NASVETI

Zakaj se stekla rosijo 46

PREDSTAVLJAMO

Prigo: 50 let rasti, razvoja in družinskih vrednot 48

Po cesti z Jeepovim Avengerjem 1,2 e

Majhen, pa vseeno Jeep 51

Po cesti s Toyota Proace City Verso Long 1.5 D-4D

Avto za družino in obrt 52

IZZA OVINKA – VAS SORICA

Biser, nesmrten zaradi slike Ivana Groharja 54

PREDSTAVLJAMO

Zimske gume so stare 90 let 56
AS 24: Ključni partner za evropski cestni transport 59



6



20



28



56

Revija Tranzit

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

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

Revija Tranzit izhaja na 45 dni, letnik 9, številka 58, ISSN 2591-0434, Revija šteje med grafične izdelke, za katere se plačuje 5 % davek na dodano vrednost.

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

Lektura: Perfectio

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.

5000 PRAŠNIH KILOMETROV

Udeleženci Dakarja 2025 so se že vrnili domov, mi pa si lahko podrobneje ogledamo njihove nedavne dosežke na poti najtežjega, puščavsko-skalnatega relija.

V najtežji kategoriji je po odsotnosti ruskih Kamazov praktično nepremagljiv Iveco. Ponovno zmago je vknjižil Čeh Martin Macik, ki je dirkal s posebno, tekmovalno različico modela Iveco Powerstars. Ta vozila temeljijo na

klasičnem tovornjaku s sprednjo osjo pred kabino. Deklarirana moč 13-litrskih motorjev FPT je 1050–1100 KM in 5000 Nm navora, teža vozila pa znaša 8–9 ton.

Letošnja izdaja vzdržljivostnega relija

Dakar je bila ena najtežjih doslej. Sestavljalo jo je dvajset etap v skupni dolžini 8000 kilometrov od Bishe do Shubaytha, vključno z več v Savdski Arabiji, od tega je bilo kar 5000 tekmovalnih kilometrov.



Zmagovalni oder pri tovornjakih.



Zmagovalca v razredu avtomobilov – Yazeed Al Rajhi in Timo Gottschalk.

MOTORISTI

MESTO	TEKMOVALEC	MOŠTVO	KONČNI ČAS	ZAOSTANEK
1	DANIEL SANDERS	RED BULL KTM FACTORY RACING	53H 08' 52"	
2	TOSHA SCHAREINA	MONSTER ENERGY HONDA HRC	53H 17' 42"	+ 00H 08' 50"
3	ADRIEN VAN BEVEREN	MONSTER ENERGY HONDA HRC	53H 23' 38"	+ 00H 14' 46"
4	LUCIANO BENAVIDES	RED BULL KTM FACTORY RACING	53H 31' 08"	+ 00H 22' 16"
5	RICKY BRABEC	MONSTER ENERGY HONDA HRC	53H 38' 42"	+ 00H 29' 50"
13	TONI MULEC	BAS WORLD KTM RACING TEAM	56H 34' 29"	+ 03H 25' 37"



Toni Mulec je zasedel odlično 13. mesto v skupnem seštevku med motoristi.





AVTOMOBILI

MESTO	TEKMOVALEC	MOŠTVO	KONČNI ČAS	ZAOSTANEK
1	YAZEED AL RAJHI TIMO GOTTSCHALK	TOYOTA OVERDRIVE RACING	52H 52' 15"	
2	HENK LATEGAN BRETT CUMMINGS	TOYOTA GAZOO RACING	52H 56' 12"	+ 00H 03' 57"
3	MATTIAS EKSTRÖM EMIL BERGKVIST	FORD M-SPORT	53H 12' 36"	+ 00H 20' 21"
4	NASSER AL-ATTIAH EDOUARD BOULANGER	THE DACIA SANDRIDERS	53H 16' 13"	+ 00H 23' 58"
5	MITCHELL GUTHRIE KELLON WALCH	FORD M-SPORT	53H 54' 25"	+ 01H 02' 10"

TOVORNJAKI

MESTO	TEKMOVALEC	MOŠTVO	KONČNI ČAS	ZAOSTANEK
1	MARTIN MACIK FRANTIŠEK TOMASEK DAVID SVANDA	MM TECHNOLOGY IVECO POWERSTAR	58H 42' 58"	
2	MITCHEL VAN DEN BRINK MOISES TORRALLARDONA JARNO VAN DE POL	EUROL RALLY SPORT	61H 04' 11"	+ 02H 21' 13"
3	ALES LOPRAIS DAVID KRIPAL DAREK RODEWALD	INSTATRADE LOPRAIS TEAM DE ROOY FPT	61H 09' 41"	+ 02H 26' 43"
4	KEES KOOLEN WOUTER DE GRAAFF DANIEL KOZLOVSKY	MM TECHNOLOGY	64H 57' 40"	+ 06H 14' 42"
5	VAIDOTAS ZALA PAULO FIUZA MAX VAN GROL	SKUBA TEAM DE ROOY FPT	66H 00' 22"	+ 07H 17' 24"



Zmagovalni Iveco Powerstar, ki hiti proti cilju.



Ključne inovacije proizvajalcev tovornjakov

Industrija tovornjakov je leta 2024 doživela pomembno preobrazbo, pri čemer so evropski proizvajalci spodbujali inovacije na področju trajnostnosti, učinkovitosti in napredne tehnologije. Ti preboji postavljajo nova merila za prihodnost transporta.

Iveco: Napredek alternativnih goriv

Iveco je utrdil svojo vodilno vlogo na področju alternativnih goriv s predstavitvijo 13-litrskega motorja, ki lahko deluje na plin in vodik. S 580 konjskimi močmi in 2800 Nm navora ta inovacija podpira vse večje povpraševanje po čistejši energiji v težkih tovornjaki. Z dajanjem prednosti ogljično nevtralnim tehnologijam Iveco poudarja svojo zavezanost zmanjšanju okoljskega odtisa industrije.

Daimler Truck: Povečanje električne mobilnosti

Daimler Truck je naredil pomemben korak pri elektrifikaciji s proizvodnjo Mercedes-Benz eActros 600. Ta električni tovornjak s 500-kilometerskim dosegom in nosilnostjo 22 ton skrbi za operativno učinkovitost in trajnostnost. Z več kot 2000 prednaročili eActros 600 dokazuje naraščajoče tržno povpraševanje po težkih električnih vozilih.

Scania: Širitev portfelja električnih vozil

Scania je leta 2024 nadaljevala prizadevanje za elektrifikacijo, pri čemer so električna vozila zdaj vse večji segment njene prodaje. Podjetje si prizadeva, da bi električni tovornjaki v letu 2025 predstavljali že 10 % celotne prodaje in 50 % do leta 2030. Kljub izzivom v dobavnih verigah in polnilni infrastrukturi pa Scaniin proaktivni pristop podjetje postavlja na mesto ključnega akterja pri prehodu na prevoz brez emisij.

MAN Truck & Bus: Gradnja polnilne infrastrukture

Ob zavedanju, da je infrastruktura ključnega pomena za sprejem električnih vozil, je MAN Truck & Bus sodeloval s podjetjem E.ON z namenom razširitve evropske mreže polnilnih postaj za električna tovorna vozila. Ta pobuda, v okviru katere načrtujejo dodatnih 80 novih lokacij do konca leta 2025, poudarja pomen sodelovanja pri pospeševanju sprejemanja rešitev trajnostne mobilnosti.

Volvo Trucks: Aerodinamična učinkovitost

Leta 2024 je Volvo Trucks lansiral model FH Aero, revolucionarni model, zasnovan za ponovno opredelitev tovornega prometa na dolge razdalje. FH Aero, opremljen z digitalnimi

ogledali in zmogljivim 17,3-litrskim motorjem D17, ki razvija 780 konjskih moči in 3800 Nm navora, odlikuje tako zmogljivost kot učinkovitost. Ta predstavitev poudarja prispevek Volva k naraščajočemu povpraševanju po učinkovitejših tovornjaki, ki dajejo prednost prihranku goriva in zmanjšanim emisijam.

Obeti za leto 2025: Ključni trendi, ki oblikujejo industrijo

Inovacije leta 2024 postavljajo temelje za transformativne trende, ki naj bi oblikovali industrijo leta 2025:

- **Elektrifikacija pridobiva zagon:** Uporaba električnih tovornjakov bo še naprej rasla, podprta z napredkom v dosegu vozil, tehnologiji baterij in infrastrukturi za polnjenje.
- **Vse pomembnejša alternativna goriva:** Vodik in biogoriva se pojavljajo kot izvedljive rešitve za uporabo na dolge razdalje, pri čemer temelje postavlja Iveco.
- **Digitalna integracija in avtomatizacija:** Tehnologije, kot so digitalna ogledala in delno avtonomni vozniki sistemi, so nastavljene za izboljšanje varnosti in učinkovitosti delovanja.
- **Trajnostnost kot konkurenčna prednost:** Evropski proizvajalci izkoriščajo okolju prijazne tehnologije za izpolnjevanje strožjih predpisov in vzpostavitev vodilnega položaja na svetovnih trgih.



Pogled naprej

Leto 2024 je bilo ključno za industrijo komercialnih tovornjakov, zaznamovale so ga inovacije na področju elektrifikacije, alternativnih goriv in napredne zasnove vozil. Evropski proizvajalci tovornjakov s svojo osredotočenostjo na trajnostnost in učinkovitost ne le redefiniirajo industrijske standarde, ampak tudi utirajo pot za bolj trajnostno prihodnost v transportu. Ker ti trendi leta 2025 pridobivajo zagon, je industrija tovornjakov pripravljena na še večjo preobrazbo, ki zagotavlja čistejše, pametnejše in učinkovitejše rešitve za globalno mobilnost.

PASSango

Izberite zanesljivost in podporo

NOVO:
MADŽARSKA

Cestnine v 12 državah

FR

PT

ES

BE

AT

IT

DE

SE

DK

PL

BG

AS24.com

TotalEnergies

Električni tovornjak za drogerijo

Podjetji dm drogerie markt Slovenija in Kobal transporti d.o.o. sta naredili velik korak v smeri trajnosti v dostavni verigi. Za dostavo blaga do prodajaln uvajajo popolnoma električno tovorno vozilo, ki predstavlja pomemben mejnik v trajnostnem razvoju podjetja.

Na mesečni ravni bodo iz logističnega centra Ljubljana z novim električnim tovornim vozilom prepeljali več kot 20 % vseh palet. Električno vozilo na kilometer proizvede 70 % manj emisij CO₂ v primerjavi z vozilom na dizelski pogon. Prihranek na skupno število vseh opravljenih kilometrov za dostave blaga v njihove prodajalne letno znaša približno 10 % celotnega izpusta CO₂.



Nadzor tovornjakov in avtobusov



Prometna policija bo letos okrepila svoje dejavnosti v smislu nadzora nad težkimi tovornjaki in avtobusi po vsej Evropi s tremi velikimi akcijami, ki jih bo organiziral ROADPOL. Nadzor nad tovornjaki in avtobusi zagotavlja varnost v cestnem prometu in skladnost z evropskimi predpisi v prometnem sektorju. Več deset evropskih držav je pripravljenih na izvedbo treh nadzorovnih operacij, imenovanih Truck & Bus operations, ki bodo potekale od 17. do 23. februarja 2025, od 5. do 11. maja 2025 in od 17. do 23. novembra 2025.

V vsakem od navedenih tednov bo prometna policija pozornost namenila varnosti tovornih vozil in avtobusov, preverjanju tehničnega stanja vozil, upoštevanju časa vožnje in počitka ter pravilni uporabi tahografa. Preverjali bodo tudi pripravljenost tovora in pravilnost dokumentacije.

KRONE PROFI LINER

KER

POTREBUJEM

PRAVEGA

PROFESIONALCA

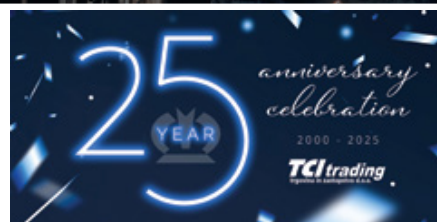
OB SEBI

KRONE
We Deliver the Future

TAKOJ
SKENIRAJTE QR KODO
IN IZVEDITE VEČ!



TCI Trading d.o.o.
Stegne 7, 1000 Ljubljana
Tel.: 041/384-555, 01/511-32-40
E-mail: info@tci-trading.si, www.tci-trading.si



Goodyear in Krone upravljata s TPMS



Goodyear in Krone Trailer sta podpisala pogodbo, ki strankam voznega parka s prikolicami Krone omogoča brezhibno integracijo z Goodyear TPMS Connect, kar izboljša upravljanje pnevmatik in učinkovitost voznega parka brez potrebe po namestitvi dodatne strojne opreme.

Zahvaljujoč temu sodelovanju bo Goodyear TPMS Connect neposredno združljiv z obstoječimi telematskimi sistemi v prikolicah Krone, saj gre za rešitev plug-and-play, ki uporablja obstoječo strojno opremo TPMS v prikolicah Krone in zagotavlja voznim parkom napredno analitiko podatkov in orodja za odločanje.

Švedska zaklepa vozila

1. januarja 2025 so na Švedskem začeli veljati novi predpisi, ki oblastem dovoljujejo, da preprečijo nadaljnje potovanje z zaklepanjem koles, če kazni ne morejo izterjati na mestu prekrška. Globe je torej treba plačati takoj. Prejšnji 36-urni rok je odpravljen in ukrepi veljajo do plačila globe. Če prevozno podjetje globe ne plača takoj, lahko pričakuje lisice na kolesih.

V skladu z zakonodajo se lahko izreče globa in zaklepanje kolesa tudi, če so kršeni predpisi o času vožnje in počitka, predpisih o kabotaži ali če ni predložena izjava o napotitvi, ko je voznik poslan na Švedsko. Zaklepanje kolesa je možno tudi za vozila, ki predstavljajo nevarnost za promet, ali če je vozilo v okvari.



IVECO
BUS
Drive the road of change

Evadys - Vaša pot do udobnega in zanesljivega potovanja!

Spremembe cestnin v letu 2025

Z novim letom so se v več evropskih državah podražile cestnine za težka tovorna vozila in avtobuse. V Avstriji so tako od 1. januarja dalje nove cestninske tarife prilagojene glede na kategorijo vozila in emisijski razred CO₂. Podražitev je občutna, saj so tarife višje za do kar 11 do 12 %. So pa z novim letom v Avstriji v veljavi ločene cestninske tarife za avtobuse, pri čemer se stroški nadomestila za emisije CO₂ zmanjšajo za kar 25 odstotkov. Pri naših vzhodnih sosedih, na Madžarskem torej, se je za 3,4 % zvišala infrastrukturna pristojbina. Cestnine so višje tudi



na Poljskem, in sicer za 3,3 %, v Valoniji v Belgiji pa v povprečju za 2,86 %. V povprečju za 5 odstotkov je cestninske tarife podražila Švica, kjer so pristojbine za težka vozila prilagojene glede na težo, emisijski razred in prevožene kilometre, podražitve pa so napovedali tudi v Franciji. Pomembno spremembo pa je z novim letom uvedla tudi Danska; tam so trenutni eurovinjetni sistem za vozila nad 12 ton nadomestili z novim sistemom cestninjenja, ki temelji na prevoženih kilometrih, je pa zato evrovinjeta še vedno obvezna v Luksemburgu ter na Nizozemskem in Švedskem. Ker je sistem plačevanja cestnin po Evropi zelo zapleten, kazni za kršitve pa visoke, je za voznike in avtoprevozna podjetja priporočljivo, da si pri tem poiščejo strokovno pomoč. Pravi naslov je s svojo evropsko rešitvijo za cestninjenje (t.i. EETS sistem) Shell, ki vključuje dve napravi, Toll4Europe in Telepass, in s katero je mogoče plačevati cestnino v več kot 15 državah po Evropi. Zadnja država, ki je postala del območja Telepass, je Slovaška, v kratkem pa ji bo sledila tudi Madžarska. Za več informacij o tem, kako Shell svojim strankam lajša delo pri plačevanju cestnin po Evropi, poskenirajte QR kodo.



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 različici EcoFLEX in EcoVARIOS po potrebi fleksibilno prilagoditi na polno tovarno prostornino. Pri praktični uporabi je bil s konceptom EcoGeneration dosežen prihranek goriva več kot 10 %. Več na: www.cargobull.si



MASTER OBRAČA NOV LIST

Renault je svojega največjega dostavnika, model Master, predstavil leta 1980 in od takrat do danes prodal več kot tri milijone kombijev, ki jih od samega začetka proizvajajo v tovarni v Batillyju v vzhodni Franciji.

Notranjost je zasnovana kot v avtomobilih, armaturna plošča v obliki črke S pa je obrnjena proti vozniku in prispeva k prostornosti notranjosti. Serijsko je na voljo 10-palčni multimedijski zaslon, če izberete samodejni menjalnik, pa je ročica sedaj nameščena za volanskim obročem. Poleg tega skupna prostornina odlagalnih površin znaša 135 litrov ali 25 % več kot pri prejšnji generaciji. Naslonjalo sredinskega sedea se hitro spremeni v pisalno mizo, na voljo pa je tudi priročen prostor za prenosni računalnik, opremljen je tudi s polnilnimi priključki USB-C, zaradi česar notranjost postane prava majhna mobilna pisarna.

Kar se tiče zunanje videza, so na sprednji strani vpadljive velike polne LED luči z značilno obliko črke C, tu pa je tudi novi logotip Renault. Nos vozila je precej dvignjen, vetrobransko

steklo pa bolj položno, kar izboljšuje aerodinamiko. Na novo oblikovan odbijač ima v vogalih reže za večji pretok zraka, kar zopet izboljšuje aerodinamiko, zato so Mastra poimenovali tudi Aerovan. Izboljšave na karoseriji so vidne tudi na začetku strehe, ki je prav tako bolj položna, zadek pa se nekoliko spusti in zoži. Tudi zadnje luči ponujajo prepoznaven svetlobni podpis, prtljažni prostor pa ima izboljšan občutek kakovosti, vključno z zaobljenimi robovi, posebnimi ojačitvami in dodatki za pritrjevanje tovora. Bočna drsna vrata so za 4 cm širša, tako da je možno skozi njih nalagati evropaleta v obeh smereh.

Za domače kupce bo zagotovo najbolj zanimiv dizelski pogonski sklop, ki je na voljo v različicah s 130 KM, 150 KM ali 170 KM. V povprečju porabi približno 1,5 litra manj kot prejšnja generacija, poleg serijskega ročnega menjalnika pa je na voljo tudi nov 9-stopenjski samodejni konverterski menjalnik EAG9.

Na voljo sta tudi dve električni različici, prva s 130 KM in baterijo 40 kWh z dosegom 180 km ter druga različica s 143 KM in baterijo 87 kW z dosegom



do 410 km. To pomeni, da se novi Renault Master ponaša z visoko nosilnostjo, dosegom in vlečno močjo (2,5 tone). Na voljo bo tudi različica z gorivnimi celicami in pogonom na vodik.

Master bo na voljo v 30 različicah z velikostjo tovornega prostora od 11 do 15 kubičnih metrov, kot šasija za nadgradnjo, s podaljšano kabino za prevoz do 7 oseb ... Obračalni krog je krajši za 1,5 m, kar omogoča lažje krmiljenje tudi v ozkih mestnih središčih. Na voljo je s prednjim pogonom, najdaljša različica L4 pa bo omogočala tudi vgradnjo zadnjega pogona.

Cenovna paleta za dizelsko izvedenko s 130-konjskim motorjem se brez davka prične pri dobrih 31 tisočakah.



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



PO CESTI Z VOLVOM FH 500 AERO

VESOLJSKI ŠVED





Še vedno klasičen dizelski bas, ko obrnete ključ za vžig!



Sprednji del, ki je naprej razširjen za 24 cm, omogoča rahlo klinasto obliko in velikodušno zaobljene vogale. Logotip je premaknjen v rezo hladilnika. Od spodnjega roba vetrobranskega stekla navzgor pa je Aero popolnoma enak staremu FH.



Najpomembnejša vodilna črta je končna oznaka prikolice. Nastavitve vseh funkcij so enostavne.



Držala kamere so ozka in dolga ter se lahko zložijo nazaj.

Po prvem spoznavanju nove generacije Volva Aero v Grčiji je prišel čas, da tovarnjak preizkusimo tudi v Sloveniji. Tehnologija v vozilu je znana, saj je pod kabino 13-litrski motor I-Save s turbo compound tehnologijo in I-Shift menjalnik z vsemi naprednimi asistenčnimi sistemi. Razlika od prejšnje generacije mora torej izhajati iz aerodinamičnih prednosti kamer, ki so nadomestile ogledala, in iz novega, za 24 cm daljšega nosu.

Ocena videza je zelo subjektivna stvar. Enim je novi Volvo všeč, drugi se boste pa morali nanj privaditi, saj je to prihodnost v svetu tovornjakov. Čudovit kovinsko pobarvan traktor je kar vzbujal pozornost na cesti, čeprav je logotip sedaj postavljen precej nizko. Volvo je v skladu z novo zakonodajo postavil aerodinamični nos pred kabino, medosna razdalja je ostala enaka, tako da je tudi sprednja os ostala na istem mestu. Ta večji sprednji previs v kombinaciji z nizkim gumijastim spodnjim spojlerjem nekoliko omejuje oddaljenost od tal. Kakšno skladišče, kjer se na dovozu še nahaja

dezinfekcijski koš, zna povzročiti drsanje nosu po tleh, saj na sprednji osi ni zračnega vzmetenja. Zato priporočamo dokup zračnega vzmetenja na sprednji osi.

Ko sem zapeljal z dvorišča uvoznika Volvovih tovornjakov, se je pričelo nabiranje kilometrov, s tem pa tudi novih izkušenj. Velika prednost nas tovarnjaških novinarjev je, da te kilometre in izkušnje vedno nabiramo z najnovejšimi vozili.

Odličen videz aero nosu, ki je raztegnjen naprej za kar 24 centimetrov, je lepo darilo aerodinamiki. V času oblikovanja ravnih površin hladilnikov in oteklih odbijačev smo

lahko veseli, da je nordijskim inženirjem uspelo ustvariti tako prijetne in poenostavljene krivulje, ki potekajo pod vetrobranskim steklom. Nova čelna površina elegantno in zelo učinkovito, predvsem pa tiho, usmerja zračni tok okoli prostorne kabine. Skupaj z novim sistemom kamer je ostalo zelo malo delov na kabini, okoli katerih bi se zrak vrtinčil in ustvarjal dodaten upor.

Zahvaljujoč ekstra lahkemu krmljenju VDS lahko tovarnjak Volvo Aero brez težav obrnete na mestu, med vožnjo pa vam daje poseben občutek, ne glede na to, da so vibracije precej pridušene.



Užitek v vožnji zahvaljujoč elegantnemu in inovativnemu videzu ter prostorni kabini, opremljeni s CMS in drugimi pomembnimi funkcijami, je odličen.



Različne variacije pogleda na ploščo z merilniki ponujajo različne podatke, tako da je voznik vedno seznanjen z delovanjem vozila.



Naslon voznikovega sedeža se zajeda v posteljo, ki pa je kljub temu dovolj široka in udobna. Nad njo je še ena postelja za drugega člana posadke, zaradi izjemne višine kabine pa so nad posteljo še vgrajene omarice.

Notranjost

FH Aero je morda navzven videti gladek in zelo moderen, toda v notranjosti razen monitorjev kamer za vzvratni pogled ni veliko novega. Večina je že znanega, vključno z armaturno ploščo. Presenetljivo je drugi LCD zaslon postavljen pred odprtino, v kateri je bil nekoč manjši sekundarni zaslon. Sedaj lahko v to dupljo odložite drobnarije, vendar je vse skupaj prikrito z zaslonom. Kar je novo v kabini, so dodatne povezave USB-C. To so nove majhne vtičnice USB, ki bodo od zdaj naprej standard. Še ena novost je izboljššan zvočni sistem, ki prinaša odličen zvok. Razen tega je notranjost res šolski primer ureditve, kjer ne boste srečali niti enega dela pločevine; tako najdemo na otip prijazen material povsod po armaturi in tudi nad vhodnimi vrati.

V notranjosti je veliko prostora, sicer

več v višino kot dolžino, saj voznik zaradi daljšega nosu od tega nima ničesar. Naslon voznikovega sedeža se zajeda v posteljo, ki pa je kljub temu dovolj široka in udobna. Nad njo je še ena postelja za drugega člana posadke, zaradi izjemne višine kabine pa so nad posteljo še vgrajene omarice. Pod posteljo sta dva izvlečna predala s skupno prostornino 130 litrov. Dodatno sta nastala dve manjša prostora pod vzmetnico postelje ob vznožju (10 litrov) in ob vzglavju (15 litrov), ob vznožju postelje pa je držalo za platenko. Dva zunanja predala, vsak s prostornino 30 litrov, sta namenjena shranjevanju orodja in druge opreme nad kolesi, ob strani kabine.

Veliko prostora je tudi nad vetrobranskim steklom, kjer je na levi strani tudi tahograf in stikalo za ambientalno osvetlitev. Serijsko je nad vetrobran-

skim steklom na voljo »omara« s štirimi prekatmi in dvema velikima odlagalnima prostoroma. V desnem je lahko tudi mikrovalovna pečica, na voljo pa je tudi predpriprava za televizor. Kljub stojni višini pa je v Volvu FH Aero še vedno petcentimetrski motorni tunel. Ko stojite na njem, se zagotovo ne boste dotaknili stropa, v katerem pa je tudi strešno okno, ki daje kabini dodatno svetlobo.

Bogat nabor asistenčnih sistemov

Vsi novi tovornjaki morajo biti danes opremljeni s širokim naborom ADAS asistenčnih sistemov. V ta paket spada tudi prepoznavanje prometnih znakov. Vsakič, ko boste prekoračili hitrost, ki jo zazna kamera na tovornjaku, boste na to obveščeni s precej nadležnim »pin-gom«. Nadležno, a vas bo predvsem v



Radarji na boku opozarjajo voznika na objekte v mrtvem kotu.



Za vetrobranskim steklom so kamere, ki spremljajo potek črt na cesti.



Medtem ko so tradicionalni aerodinamični pripomočki, kot so strešni in stranski spojlerji, blatniki, pokrovi podvozja in drsne plošče, še vedno pomembni za maksimiranje učinkovitosti porabe goriva, je Volvo Trucks razvil aerodinamični pripomoček za šasijo z zračnim vzmetenjem, ki samodejno zmanjša oddaljenost od tal pri hitrostih, višjih od 60 km/h.



FH 500 se lepo vozi, za kar je zaslužen 12,8-litrski dizelski motor, ki razvija natančno 500 konjskih moči in 2810 Nm navora že pri 900 obratih.

Aero lahko prihrani do 7 % goriva

Zasnova nove kabine Aero je bila optimizirana tako, da se čim bolj zmanjša zračni upor, ki je ključni dejavnik pri porabi energije tovornjaka, saj zračni upor ustvarja več kot tretjino izgube dizelskega goriva pri prevozih na dolge razdalje. Pri baterijskih električnih tovornjaki lahko te izgube znašajo tudi do 50 %, kar še dodatno poudarja pomen aerodinamike za energetsko in operativno učinkovitost.

Podaljšana kabina Volvo FH Aero, ki je 24 centimetrov daljša od standardnih modelov, izboljšuje aerodinamične učinke, saj izboljšuje pretok zraka okoli tovornjaka. Izboljšana aerodinamika lahko, odvisno od pogojev vožnje, kot so vrste poti, topografija, obremenitev, zunanja temperatura in slog vožnje, prihrani približno 7 % goriva. Ne glede na to, kateri pogonski sklop bodo kupci izbrali – dizelski, zemeljski plin ali električni – bodo vsakič deležni nižje porabe, večjega dosega in višje ravni varnosti, če se bodo odločili za Aero kabino. Prek platforme Volvo Connect lahko upravljavci podrobno spremljajo podatke o zmogljivosti svojih tovornjakov, opremljenih s kabino Aero. To orodje omogoča spremljanje ključnih vidikov, kot so poraba goriva, emisije CO₂ in operativna učinkovitost, v realnem času ter ponuja dragocene informacije za optimizacijo delovanja in povečanje donosnosti.

Aerodinamična zasnova ne temelji le na strukturnih inovacijah, kot je bolj zašiljena kabina, temveč tudi na odpravi ovir, ki omejujejo pretok zraka. Volvo je zato na svojo novo kabino Aero uvedel sistem kamer (CMS). Ne samo, da ta sistem izboljša aerodinamično zmogljivost z zmanjšanjem zračnega upora, ampak tudi optimizira izkušnjo z odpravo mrtvih kotov in zagotavljanjem širšega in jasnejšega pogleda.

Poleg tega zagotavlja varno vožnjo v vseh vremenskih razmerah, izboljšuje vidljivost ponoči in omogoča natančno manevriranje, s čimer krepi svojo vlogo bistvenega elementa operativne učinkovitosti in udobja.



Serijsko je nad vetrobranskim steklom na voljo »omara« s štirimi prekati in dvema velikima odlagalnima prostoroma. V desnem je lahko tudi mikrovalovna pečica, na voljo pa je tudi predpriprava za televizor.



V kabino se vstopa preko treh stopnic, X-Line energy pnevmatike pa poskrbijo za nizek kotalni upor, nizko raven hrupa in nižjo porabo.

naselju opozarjalo na večjo pozornost, ki včasih po daljši vožnji popusti. Med novosti spada tudi kamera na zadnji strani vlačilca. Le-ta je uporabna, kadar nimate pripete prikolice, saj drugače vidite le podporne noge prikolice.

Obstaja tudi kamera za mrtvi kot, predvsem pa so na boku radarji, ki vas bodo vizualno in glasovno opozarjali, da se nekdo nahaja v vašem bočnem mrtvem kotu. Enako velja tudi za dogajanje pred vozilom. Kljub daljšemu nosu in nižjemu vetrobranskemu steklu pa še vedno obstaja mrtvi kot tudi pred vozilom. Če se pred vami znajde objekt, bo tovarnjak samodejno zavrl in poskušal sam preprečiti najhujše. Kljub sistemu kamer in radarjev pa na vozilu še vedno ostajata ogledali za pogled pred vozilo in pogled ob rob sprednjega desnega kolesa. K novim sistemom spada tudi Pilot Assist za vzdrževanje voznega pasu. V kombi-

naciji s prilagodljivim tempomatom omogoča avtonomno vožnjo druge stopnje. To zahteva nekaj časa, da se nanj privadite, potem pa močno razbremeni voznika, saj je treba le še lahkotno držati volan, ostalo dela tovarnjak sam.

Camera monitoring system (CMS)

CMS sistem zamenjuje zunanja vzvratna ogledala. Kamere so sicer bolj natančne, a omogočajo le dvodimenzionalno sliko v nasprotju s tridimenzionalnim prikazom tradicionalnih ogledal. To je izkušnja, na katero se je treba navaditi, a ima za voznika nešteto prednosti. Ena je ta, da ohišje vzvratnega ogledala ne pokriva vidnega polja iz kabine, kar je uporabno v situacijah, kot so križišča ali krožišča, ko je lahko v bližini vozila hkrati več ranljivih udeležencev v

prometu.

Druga od prednosti je ta, da so kamere opremljene s funkcijo ročnega skeniranja, torej kamere sledijo gibanju polpriklonika. Poleg tega ni popačenja slike kot pri konveksnih ogledalih, referenčne črte pa so vozniku v pomoč pri menjavi voznega pasu ali vzvratni vožnji. Objektiv kamere prikazuje jasnejšo in ostrejšo sliko v temi, voznik pa jih lahko aktivira tudi, če na primer zazna premikanje okoli tovarnjaka, ko se zavese zagrejejo.

Pomanjkljivost je lahko v tem, da ima sistem kamer zaslon z omejeno ločljivostjo, medtem ko tradicionalna ogledala prikazuje sliko z enako ostrino, kot jo zazna človeško oko. V primeru sončne svetlobe, ki prihaja od zadaj, pa zaslon ohranja svoj kontrast na enak način, kar pomeni, da sončna svetloba ne zaslepi voznika.



Notranjost je res šolski primer ureditve. Volan se preklopi visoko in omogoča lahkotno premikanje po kabini. Večina tipk je še vedno klasičnih in zahtevajo pritisk. Na sredini so tri odprtine za pijačo in držalo za plastenko, tu pa so tudi trije USB-C priklopi. Ob lepem vremenu se lahko voznik spočije tudi na sprednji maski.

Ekonomična vožnja

Volvo ima programirane tri vozne programe: Standard, Power in Economy. Ker želimo voziti ekonomično, se odločimo za slednje in nastavimo širjenje hitrosti na minus 10. To pomeni, da če je nastavljena hitrost 85, kot v našem primeru, lahko ra-

čunalnik hitrost spusti do 10 kilometrov na uro, če je to bolj ekonomično. Vas pa to včasih znervira, saj se hitrost spusti na 75 km/h in so za vami vsi živčni, zato sem ta program izklopil in vozil na standard.

FH 500 se lepo vozi, za kar je zaslužen 12,8-litrski dizelski motor, ki

razvija natančno 500 konjskih moči in 2810 Nm navora že pri 900 obratih. S pogonom je povezano tudi to, da je novi model Aero dobil novo programsko opremo za menjalnik, večjih posodobitev pa je bil deležen tudi Volvov tempomat za sledenje terenu I-See. Ta sedaj ne le pozna teren pred sabo in ga učinkovito obvlada, ampak upošteva tudi omejitve hitrosti skozi ovinke in krožišča.

Volvo FH Aero ne bo nadomestil družine FH, obe različici se bosta proizvajali vzporedno. Razlog za to je, da je FH Aero dražji za 2.500 evrov. Obenem se je v Aero zlahka zaljubiti, saj nakazuje eleganco, s katero se trenutno lahko pohvali le malokateri vlačilec. Razumljivo je, da ima dodatnih 24 centimetrov svojo ceno, vendar pa se z boljšo porabo goriva odšteti denar zlahka povrne.

Tako so lahko kabine daljše

Proizvajalci imajo možnost večje in prostornejše kabine, saj je Svet Evrope s 1. septembrom 2020 odobril razvoj in proizvodnjo kabin z aerodinamično ugodnejšo zasnovo za proizvajalce gospodarskih vozil. To je pomembno, ker uporaba daljših kabin v prihodnje ne bo več na račun dolžine uporabnega tovornega prostora. Povedano drugače, proizvajalci lahko odstopijo od dolžine sklopa 16,50 ali 18,75 metra, vendar morajo upoštevati, da se nakladalna velikost prikolic ne sme spreminjati in radij obračanja sklopa ne sme biti večji od 12,50 metra. Seveda so kabine, večje od običajne velikosti, obstajale že prej, vendar so takrat morali prevozniki uporabljati krajše prikolicе. EU dovoljuje največjo »podaljšanje« kabin za skupno 90 centimetrov.

MANJ ZA VOLANOM,

Prav vsi proizvajalci danes na veliko testirajo avtonomno vožnjo. Platooning, vožnja v konvoju, je praktično že pred serijsko izdelavo. Kako pa bo takšna vožnja vplivala na voznika in prevozniško podjetje?

Nemški in francoski minister za promet sta že podpisala dogovor za eksperimentalno uvajanje avtonomne vožnje. Za potrebe testiranja sta zakonsko odobrila uporabo odseka avtoceste med francoskim Metzom in nemškim Saarbrücknom. Na tem delu lahko dnevno srečamo tovorna vozila, ki praktično vozijo sama, voznik pa je v

Danes velja

Delovni čas	9 ur
Dnevno prevoženi kilometri	600
Letno prevoženi kilometri	120.000

kabini le »za vsak slučaj«. Avtonomno vožnjo danes delimo v pet nivojev in takšna vožnja spada že v predzadnji,

četrti nivo. Francosko-nemška iniciativa omogoča tudi razvoj potrebne infrastrukture ter pridobivanje potrebnih podatkov za izdelavo zakonodaje, ki bo pokrivala to področje in je ena prioriteten nalog EU. Te zahteve niso toliko pomembne glede same vožnje, temveč zaradi zastavljenega cilja, saj naj bi tovornjaki že v bližnji prihodnosti, vsaj po av-



Med avtonomno vožnjo lahko voznik opravlja različne privatne naloge.





VEČ V SLUŽBI

tocestah, lahko vozili sami. Danes lahko le predpostavljamo, kakšne ekonomske in družbene posledice bodo nastale z uvedbo avtonomne vožnje.

Do 150.000 km letno

Po oceni predpisov v skladu s časi voženj in odmorov ter po razmisleku o vsem, na kar nakazujejo

V prihodnje bo veljalo

Delovni čas	11 ur
Dnevno prevoženi kilometri	750
Letno prevoženi kilometri	150.000

proizvajalci tovornih vozil, dobimo povsem nov profil voznika, ki opravlja vožnje v mednarodnem prometu, to-

rej v najbolj zastopani panogi. Po trenutno veljavnih predpisih, ustaljenih običajih in srednjih vrednostih gostote prometa lahko voznik, zaposlen za polni delovni čas, letno prepelje okoli 120.000 kilometrov. S preračunavanjem novih vrednosti v okvirih avtonomne vožnje četrtega nivoja prihodnosti pa bi se kilometraža lahko dvignila tudi za



Kako definirati delovni čas voznika, če pa tovornjak »vozi sam«?



Z novimi radarskimi sistemi, ki preprečujejo nalet, se takšna situacija ne bo več zgodila.

četrtno. V tem primeru bo voznik še vedno fizično prisoten v kabini, vendar bo le nadziral vožnjo tovornjaka, ki je sposoben samostojno reagirati na večino nastalih prometnih situacij (sam zavira, sam pospešuje, sam se ustavi, se izogne oviri, menja vozni pas, vzdržuje varnostno razdaljo itd.). To bi za lastnike prevoznih podjetij pomenilo velik skok v učinkovitosti, odpira pa tudi niz novih vprašanj, ki jih bo EU še morala rešiti.

Nov delovni čas

Številni proizvajalci že testirajo samostojno vožnjo, zato je eno glavnih vprašanj, kako potemtakem definirati delovni čas voznika, če pa tovornjak »vozi sam«. In še bolj pomembno vprašanje je, ali se bo prisotnost voznika v kabini, čeprav nima rok na volanu, po danes veljavni zakonodaji tretirala kot delo? In ali bo moral voznik, ker bo manj vozil, to kompenzirati s katerim drugim delom (dodatno vodenje papirjev, večja pomoč pri razkladu in nakladu, iskanje novih

naročil itd.). Med predstavitvijo avtonomne vožnje so nam proizvajalci pokazali, da vozniki, medtem ko tovornjaki »vozijo sami«, opravljajo številne privatne naloge, se pogovarjajo po telefonu, jejo, pijejo, berejo elektronske časopise ... Tudi to bo morala EU regulirati, saj avtonomna vožnja četrtega nivoja zahteva, da je v kabi-

Daljši delovni čas

Po predpostavki, da sama vožnja ne bo preveč zahtevna, ostaja vprašanje, kako obračunati delo voznika, če pa tovornjak vse »dela sam«. Skoraj zagotovo se bo to računalo le kot polovični delovni čas, pri čemer se bo računalo le delo, ko bomo sami upravljali vozilo, ostali čas pa bo voznik v pripravljenosti. Zagotovo se bo zato delovni čas podaljšal, kako pa bodo delodajalci ovrednotili pripravljenost, pa nam ni najbolj jasno.

ni še vedno prisoten voznik, buden in pazljiv, zato ni vseeno, kaj tisti čas počne v vozilu.

Dejstvo je, da je tehnologija sposobna samostojnega upravljanja s tovornjaki, bo pa še med prvo fazo treba določiti povsem nova pravila ter spisati novo zakonodajo. Odprtih je veliko vprašanj, ki jih ne smemo podcenjevati, na prvem mestu pa mora biti varnost vseh udeležencev v prometu.

Platooning ali vožnja v konvoju

Tovornjak je danes velik računalnik na kolesih. Na sodobne tovornjake je nameščenih več kot 100 različnih računalniških procesorjev, ki so zadolženi za delovanje tehničnih sistemov. Omenimo, da toliko napredne tehnološke opreme ni vseboval niti Apollo, ki je na luno odpeljal človeško odpravo.

V konvoju je povezanih več vozil hkrati, a le prvo vozilo dejansko upravlja voznik, vsa ostala vozila, povezana v platooning, pa sledijo prvemu. Zato vozniki v ostalih tovornjakih lahko berejo, telefonirajo in počivajo, a še vedno morajo sedeti za volanom. Sodobna tehnologija omogoča, da se ta vozila vozijo na krajši razdalji, s čimer se sprostijo več prostora na cesti ter zaradi vožnje v zavetrju zniža poraba.





LOGISTIČNI KONGRES

OSKRBOVALNE VERIGE V ZNANOSTI IN PRAKSI



ORGANIZATOR:



SLOVENSKO LOGISTIČNO ZDRUŽENJE
SLOVENIAN LOGISTIC ASSOCIATION

LOGISTIČNI KONGRES 2025

Rešitve za prihodnost transporta in oskrbovalnih verig iz prve roke najpomembnejših managerjev v regiji!

2.-4. APRIL 2025, GH BERNARDIN, PORTOROŽ



V treh dneh boste spoznali:

- **odločevalce** s podočja industrije, informacijskih in tehnoloških rešitev, transporta, logistike, šolstva in države;
- **najboljše prakse iz sveta transporta in logistike;**
- **prihodnost logistike in transporta ter pomen sodelovanja;**
- **trende na področju trajnosti** v logistiki in transportu (ESG);
- **uspešnosti upeljave logistike na dvorišču** in pomen **digitalnega dvojčka;**
- **priložnosti v avtomatizaciji in digitalizaciji** logistike in transporta;
- ter **številne zanimive projekte** domačih in tujih fakultet!



IZMENJUJEMO ZNANJA, NAPOVEDUJEMO TRENDE, PREDSTAVLJAMO NAJBOLJŠE PRAKSE V REGIJI!

Pridružite se 700+ managerjem in odločevalcem!

DVOJNA PRILOŽNOST: S prijavo na kongres za isto ceno pridobite še enoletno članstvo v Slovenskem logističnem združenju.

Bralci revije **Tranzit** do 10 % ugodnejše kotizacije s kodo **TRANZIT10**.



logisticnikongres.si

DIAMANTNI SPONZOR



ZLATI SPONZORJI

SPONZOR VEČERA

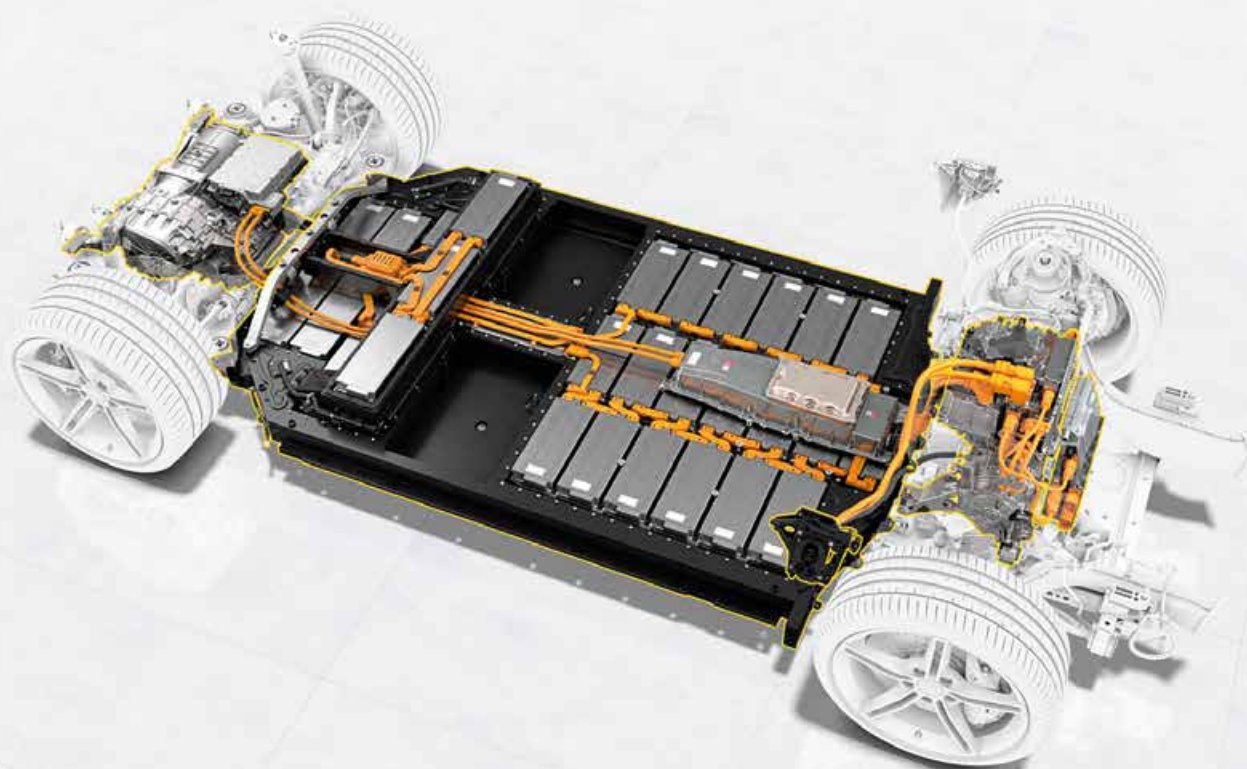
MEDIJSKI SPONZOR

PARTNERJI KONGRESA



SREBRNI SPONZORJI





KOLIKO DOSEGA Z ELEKTRIČNIM AVTOM DEJANSKO POTREBUJETE?

Električni avtomobili so se v zadnjem desetletju razvili z izjemno hitrostjo in ni boljše primerjave napredka, kot če se spomnimo, da je Nissan Leaf iz leta 2011 lahko prevozil samo 150 km, preden mu je zmanjkalo moči.

To je pomenilo, da bi se z njim težko peljali iz Ljubljane v Mursko Soboto, ne da bi vsaj enkrat obupano iskali vtičnico. Toda dandanes lahko električni avtomobili z največjim dosegom prečkajo cele države in imajo še vedno dovolj energije.

Večina ljudi ne potrebuje avtomobila z dosegom 500 km, pa tudi s 400 kilometrov ne, če se vozijo na kratke razdalje in če ga lahko polnijo doma, kadar koli je treba. Ni pa nezamisljiv podatek, da je zaskrbljenost zaradi dosega največji dejavnik pri veliki večini potencialnih kupcev električnih avtomobilov. Velik doseg pomeni, da se vozniki lahko spopadejo z dolgimi vožnjami, se odpeljejo iz Ljubljane v Dubrovnik, ne da bi se morali vmes ustavljati in zapravljati čas za polnjenje.

Daljši doseg je prednost novejših električnih vozil z visokimi specifikacijami, odlično aerodinamiko in veliko baterijo, vendar kupcem svetuje-

mo, naj dobro premislijo o dosegu, ki ga dejansko potrebujejo, namesto da se odločajo za avto z večjo baterijo, ki je posledično tudi dražji.



Mercedes EQS.





Opel Grandland.

Na splošno velik doseg pomeni večjo baterijo, kar poveča težo avtomobila in ceno. Če ne delate veliko kilometrov, lahko povsem udobno živite s poceni električnim avtomobilom, ki ima krajši doseg. S tem lahko prihranite veliko denarja in morda zaradi manjše teže dejansko pridobite nekaj dodatne učinkovitosti. Najcenejši električni avtomobil je trenutno Dacia Spring, ki brez državne subvencije stane 18 tisočakov. Dacia Spring zagotavlja doseg vožnje do 230 km v kombiniranem ciklu, kar ji zagotavlja kompaktna baterija s kapaciteto 26,8 kWh.

Električni avtomobil z najdaljšim dosegom, ki je trenutno na prodaj pri nas, pa je Mercedes EQS: brezemisijaska alternativa direktorski limuzini razreda S. Model EQS 450+ po WLTP standardu obljublja doseg do 770 kilometrov. To je mogoče zaradi

vgradnje ogromnega paketa baterij s kapaciteto 107,8 kWh in zelo nizkega količnika zračnega upora. Visokozmogljiva različica Mercedes-EQS AMG pa na prvo mesto postavlja zmogljivost in ne doseg. Od 0 do 100 km/h pospeši dobri dve tona težka limuzina v manj kot 4 sekundah, zato pa se njen doseg zmanjša tudi za več kot 200 kilometrov.

V naših glavah pa si še vedno predstavljamo, bi moral biti EQS velik luksuzen avtomobil, vendar se je Mercedes na tem področju malo zadržal, saj ne želi stopiti na prste svoji kraljevi limuzini, razredu S. Zato je denimo BMW i7 boljši od EQS, ko

Modeli z najdaljšim dosegom

	Model	Doseg (km)	Kapaciteta baterije (kWh)
1	Mercedes EQS	770	107,8
2	Audi A6 e-tron	750	100
3	Polestar 3	700	111
4	Tesla Model 3	695	82
5	Volkswagen ID.7	695	86
6	Peugeot E-3008	690	97
7	Mercedes EQE	680	96
8	Opel Grandland	670	97
9	Porsche Taycan	660	105
10	Peugeot E-5008	650	97



Audi A6 e-tron.



Dacia Spring.

gre za prostornost, tehnologijo in kakovost. Zaslonski informacijsko-razvedrilni sistem Hyperscreen, ki tako rekoč pokriva celotno armaturno ploščo, je res impresiven in v praksi deluje zelo natančno, vendar pa morate dvigniti voznikov sedež na višino SUV-ja, če želite videti čez armaturno ploščo.

KAJ STORITI, ČE VAŠ ELEKTRIČNI AVTOMOBIL ZAGORI?



Če električnega vozila ne uporabljate v skladu z navodili, lahko posledice vključujejo tudi nevarnost požara, resnih poškodb na električnih napeljavah ali električnega udara zaradi 400-V sistema. Zato se nikoli ne dotikajte oranžnih kablov, ki so vidni znotraj ali zunaj vozila.

Če imate z vozilom nesrečo ali vozilo utрпи udarec v šasijo, je lahko posledica poškodba električnega tokokroga ali pogonske baterije, saj so pri večini električnih avtomobilov baterije nameščene v dnu vozila, pod voznikovim in sovoznikovim sedežem. S tem se bolje izkoristi prostor, hkrati pa se zniža težišče vozila. V primeru nesreče ničesar ne počnite sami, ampak pokličite pooblaščenega serviserja, še bolje vlečno službo, da odpelje avto na servis.

Če je baterija resno poškodovana, lahko pride do izteka tekočin. Nikoli se ne dotikajte teh tekočin in če pride tekočina v stik z vašim telesom, takoj sperite mesto stika z veliko vode, nato pa čim prej poiščite zdravniško pomoč.

Če pride do požara v električnem vozilu, ga takoj, brez čakanja, zapu-



stite in pokličite reševalce ter poudarite, da gre za električno vozilo. Če poskušate požar pogasiti sami, lahko uporabite samo gasilna sredstva ABC ali BC, ki so odobrena za uporabo pri električnih požarih. V nobenem primeru za gašenje ne uporabljajte vode ali drugih sredstev.

Tudi pri pranju bodite pozorni. Nikoli

ne umivajte motornega prostora, pazite, da vode ne nanesete neposredno na polnilni priključek, in se akumulatorju ne približujete s curkom, saj lahko poškodujete električni tokokrog. Prav tako je zelo pomembno, da vozila nikoli ne perete, medtem ko se akumulator polni, ker obstaja nevarnost električnega udara.





NAPIHLJIVE HALE

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



LESENE HALE



PRVI ACTROS L S PROKABINO V SLOVENIJI



Flota prevoznškega podjetja Virnek d.o.o. je od srede, 18. decembra 2024, bogatejša za tovornjak Mercedes-Benz Actros L z novo kabino ProCabine.

Vozni park Virnek d.o.o. družine Novak iz Šoštanja vse od začetkov prevoznništva v veliki večini sestavljajo tovornjaki Mercedes-Benz. Trenutno jih je od skoraj štiridesetih devet desetih te znamke. Ob prevozništvu se ukvarjajo še z žagarstvom in štirje tovornjaki so prilagojeni prevozu hlodovine, drugi pa so namenjeni prevozu blaga na dolge proge.

Mercedes Actros 1848 ProCabine: prvi vtisi

Novi Actros je v januarju 2025 uspešno zaključil svojo prvo 3.000-kilometrsko vožnjo v Francijo in nazaj.

Voznik Ismet Dostović, ki vozi za podjetje Virnek, je delil svoje prve vtise: »Pri Virneku vozim 8 let, kar je več kot polovica mojega vozniskega staža. V tem podjetju že od prihoda vozim

Mercedesove Actrose. Pred tem sem bil na Actrosu 1851, ki so mi ga prav tako zaupali novega. Po tednu dni v novem Actrosu L ProCabine ugotavljam, da so naredili velik korak naprej – tako pri vozniskem udobju kot pri učinkovitosti.«

Ne vem, ali vozim tovornjak ali osebni avto

Ko sem se prvič povzpel v kabino, se mi z notranje strani ni zdelo, da gre za večjo razliko. Potem sem ugotovil, da za volanom zlahka najdem položaj, ki mi odgovarja. Sedim lahko skoraj tako kot v osebni avtomobilu, s to razliko, da je sedež občutno bolj udoben. Dosti večjo spremembo sem občutil, ko sem začel peljati. Hrup je že od speljevanja dalje na nižji ravni kot pri Actrosu s klasično kabino. Ne vem, ali zato, ker je med dnem kabine in motorjem več praznine, ali zaradi boljše protihrupne izolacije. Verjetno zaradi obojega. Še večja je razlika pri večjih hitrostih, dosti bolj aerodinamično oblikovana kabina zrak reže skoraj neslišno. V takšni tišini se s tovornjakom še nisem peljal. Verjetno bi bila vožnja še bolj tiha, če bi



Rudi Novak mlajši je o novi pridobitvi dejal: »Z Actrosi smo v našem podjetju zadovoljni tako z vidika trpežnosti kot porabe goriva.«



V delovanje firme Virnek d.o.o. so vključeni vsi družinski člani, v vedno večji meri mlajša generacija (od leve: Jaka Brudar, Rudi Novak mlajši, njegova partnerica Nuša in sestra Anja. Ob predaji ključev tudi ženski del vodstva podjetja ni skrival navdušenja. Dekleti pravita: »Gre za čisto nov videz tovornjaka z gladkimi in čistimi oblinami in to nama je všeč, pričakujemo pa tudi nižje stroške njegove uporabe, kar je za podjetje vsekakor največjega pomena.«



»Leta 1986 sem v okviru dopolnilne dejavnosti na kmetiji začel voziti z očetovim Mercedes-Benzom 508 in od takrat sem večinoma zvest tej znamki, samo tu in tam preverimo, kakšno je stanje pri konkurenci, in kupimo kakšen drug tovornjak. Vozilo najboljše spoznaš, če ga imaš v floti. Trenutno potrebujemo dva tovornjaka in glede na tehnične podatke smo se odločili za najnovejša Actrosa L. Tukaj ne gre samo za porabo goriva, ampak emisijo CO₂, nižjo od 49 g/km, kar to vozilo v Nemčiji uvršča v najnižji cestninski razred. Vlačilec je že odet v naše barve, šasijo s kabino, namenjeno za tandemski prikoličar za volumenske tovore, pa pričakujemo marca,« je še poudaril Rudi Novak starejši in stopil pred objekt v ženo Sonjo, s katero sta podjetje postavila.



Voznika Ismeta je najbolj prepričala tišina v kabini.



Lastnik podjetja, Rudolf Novak, je z zanimanjem poslušal mnenje voznika Ismeta in bil s slišanim zadovoljen.



O povprečni porabi goriva je še prezgodaj govoriti, a prva vožnja kaže, da je poraba nižja kot pri predhodnem modelu.

namesto ogledal izbrali kamere, a po tehtnem premisleku smo se vseeno odločili za klasiko. Na instrumente se mi ni bilo treba privajati, saj temeljijo na istih principih in so praktično enaki kot v prejšnji kabini.

Kaže, da trditve proizvajalca držijo

Medtem ko je Ismet dotakal gorivo in AdBlue, se nama je pridružil lastnik in direktor podjetja, Rudolf Novak, ki ga je bolj kot udobje zani-

mala poraba goriva. Voznik je sicer povedal povprečje, a skupaj smo ugotovili, da bi bilo po vsega 3.000 prevoženih kilometrih neresno govoriti o absolutnih številkah. Glede na Ismetove dosedanje izkušnje pa povemo le, da se je izkazalo, da je bila povprečna poraba glede na prejšnji model nižja za okoli dva litra. Masa tovora je bila takšna kot navadno na tej relaciji – med 10 in 15 tonami. S prvim rezultatom sta bila zadovoljna tako voznik kot lastnik podjetja.

LETNI PREGLED TRGA



V Sloveniji imamo registriranih dobrih 1,7 milijona vozil. Od tega je 1,24 milijona osebnih vozil, 300.000 je lahkih gospodarskih vozil do 3,5 tone, 104.000 pa je tovornjakov.

To so podatki iz leta 2023, saj za lani podatki še niso objavljeni, zagotovo pa se bo ta številka nekoliko povišala, saj smo lani pokupili 53 tisoč novih osebnih vozil, 8500 lahkih dostavnikov in dobrih 2000 tovornih vozil.

Kako se je kakšna znamka odrezala na trgu in koliko je bilo prodanih vozil po komadih, pa si ogledajte v nadaljevanju v priloženih tabelah, stanje na trgu pa so komentirali tudi uvozniki.

Trg osebnih vozil				
Proizvajalec	2023	2024	Razlika	TD 2024 %
1 Volkswagen	7273	7924	651	14,95
2 Renault	4625	5910	1285	11,15
3 Škoda	5325	5538	213	10,45
4 Toyota	3322	3403	81	6,42
5 Peugeot	2423	2947	524	5,56
6 Hyundai	2328	2770	442	5,22
7 Dacia	2024	2349	325	4,43
8 Kia	2483	2292	-191	4,32
9 Audi	1800	1922	122	3,63
10 Citroën	1874	1843	-31	3,48
11 Ford	1267	1663	396	3,14
12 Bmw	1498	1490	-8	2,81
13 Opel	1506	1468	-38	2,77
14 Fiat	1141	1203	62	2,27
15 Mercedes	1410	1149	-261	2,17
Ostali	8624	9147	523	17,25
Skupaj	48923	53018	4095	100,00

Trg lahkih gospodarskih vozil do 3,5 t				
Proizvajalec	2023	2024	Razlika	TD 2024 %
1 Renault	1748	2032	284	23,68
2 Ford	1293	1630	337	18,99
3 Volkswagen	1164	1365	201	15,91
4 Fiat	744	988	244	11,51
5 Citroën	780	696	-84	8,11
6 Peugeot	529	480	-49	5,59
7 Opel	501	401	-100	4,67
8 Man	107	244	137	2,84
9 Toyota	248	219	-29	2,55
10 Mercedes-benz	233	209	-24	2,44
11 Iveco	93	124	31	1,44
12 Škoda	141	66	-75	0,77
13 Dacia	23	55	32	0,64
14 Ssangyong	22	17	-5	0,20
Ostali	60	56	-4	0,65
Skupaj	7686	8582	896	100,00



DAF – Cordia d.o.o.

Pri podjetju Cordia d.o.o., ki v Sloveniji že 30 let zastopa nizozemske tovornjake DAF, je prišlo do menjave na čelu podjetja. Dolgoletna uspešna direktorica Majda Bitenc je odšla v pokoj in vodstvo predala hčeri Mateji. Z Matejo Menart smo opravili kratek pogovor o tem, kako se počuti na novem delovnem mestu in kako vidi trg gospodarskih vozil v Sloveniji.

S septembrom ste prevzeli vodenje podjetja Cordia, v katerem ste zaposleni že ...

Uf, letos bo 20 let.

Zaradi dolgoletne zaposlitve v podjetju vam je proces delovanja znan, verjetno pa je na vas sedaj večja odgovornost?

Seveda je, ampak z ekipo, ki jo imam sedaj, je veliko lažje. Je pa res, da sem skozi vsa ta leta bila najraje v pisarni servisa, nadomestnih delov ter ser-

visno-vzdrževalnih pogodb. Rada delam s strankami. Neposreden kontakt z njimi mi je dal vpogled v njihove težave, hkrati pa mi je postalo jasno, na katerih področjih se moramo izboljšati, katere novosti moramo uvesti. Novosti pa je najlažje uvesti sistematično (standardizirano). Zato sem prevzela vodenje ISO standarda v podjetju. S pomočjo stalnega izobraževanja ter željo po konstantnem razvoju podjetja sem postala vodilna presojevalka standardov 9001:2015 in 14001:2015.

Matična tovarna me je že nekaj časa pripravljala, da prevzamem vodstveni položaj.

S strani skupine Paccar sem bila predlagana ter izbrana za vodstveni študij na Oxfordu. Tam pridobljeno znanje ter zaupanje matičnega podjetja mi izredno veliko pomenita.

Kako je stopiti v mamine čevlje po tem, ko je ona leta uspešno vodila podjetje?

Ni enostavno, ampak je zaradi najine različnosti to nekoliko lažje. Marsikdo si nikoli ne bi mislil, da sva sploh v sorodu, ker sva si tako različni. Ona je imela svoj način vodenja, svoje poglede. Jaz sem popolnoma drugačna, v razmišljanju, v vodenju. Ona je večino vse vodila sama. Jaz sem za timsko delo. Imam odlično, mlado ekipo, ki je bila dokončno sestavljena lansko leto. Imamo jasne cilje ter tudi strategijo, kako te cilje doseči.

Je kaj drugače, če podjetje, ki prodaja tovornjake, vodi ženska? Po nekem stereotipu je to bolj moška domena.

Absolutno. Ampak mene to ne moti. Zavedam se, da je to večini moški posel, in tudi zato sem, kakršna sem –raje malo bolj v ozadju. Sicer je to na marsikaterem sestanku težje, ker mi venomer govorijo, da imajo ženske prednost. In te izkušnje te pripeljejo



do tega, da moraš biti bolj osredotočen in bolj razmišljati, kaj boš, kako boš, ker najtežji del je biti prvi pri argumentiranju, pri predstavitvah in pri drugih podobnih zadevah.

Se pripravljajo kakšne spremembe pri poslovanju, vodenju, prodaji, servisu – koliko vas je zaposlenih vse skupaj?

Spremembe so se začele že spomladi 2024. Se mi zdi, da se je vse skupaj začelo z novim logotipom podjetja Cordia. Potem je šlo pa vse gladko, s podpisom pogodbe za novi servis v Ajdovščini. Pa z novimi zaposlenimi v prodaji, ki so se nam pridružili septembra. Sedaj imamo končno celoto, ekipa je popolna. Predvsem sem se usmerila v prodajo in samo v prodaji smo zaposlili 4 nove sodelavce. Slovenija je zelo dobro pokrita s servisno mrežo in sem zadovoljna, da lahko strankam nudimo servise na 4 različnih lokacijah. Zaposlenih pa nas je 35.

Kako ste zadovoljni z letom, ki je za nami?

Smo zadovoljni, ampak sem prepričana, da bomo letos boljši.

Kaj se pripravlja v prihodnje? Posodobitve obstoječe game, ki je precej nova, kaj pa elektrika?

Elektrika je in elektrike bo še več, razen če res ne bo kakšne velike spremembe v planiranju Zelene Evrope. Tudi mi imamo seveda načrte, kako v prihodnosti, določene rešitve, ki jih moramo izpeljati v tem letu.



Najbolje prodajani dostavniki do 3,5 t				
Znamka	Model	2023	2024	Razlika
1 Ford	Transit custom	674	1037	363
2 Renault	Master	757	950	193
3 Fiat	Ducato	473	789	316
4 Volkswagen	Caddy	417	587	170
5 Renault	Trafic	437	502	65
6 Volkswagen	Crafter	463	480	17
7 Renault	Express	314	409	95
8 Citroen	Jumper	519	341	-178
9 Peugeot	Boxer	339	307	-32
10 Citroën	Berlingo	190	297	107

Tovorna vozila nad 7,5 tone			
Proizvajalec	2023	2024	Razlika
DAF	181	121	-60
Ford	32	12	-20
Iveco	133	76	-57
MAN	482	565	83
Mercedes-Benz	551	396	-155
Renault Trucks	136	103	-33
Scania	427	261	-166
Volvo	491	499	8
Ostali	27	20	-7
Skupaj	2460	2053	-407

Tovorna vozila od 6 do 16 ton			
Proizvajalec	2023	2024	Razlika
DAF	0	0	0
Ford	0	0	0
Iveco	49	21	-28
MAN	18	20	2
Mercedes-Benz	11	10	-1
Renault	8	3	-5
Scania	0	0	0
Volvo	2	0	-2
Ostali	25	5	-20
Skupaj	113	59	-54

Tovorna vozila nad 16 ton			
Proizvajalec	2023	2024	Razlika
DAF	181	121	-60
Ford	32	12	-20
Iveco	115	55	-60
MAN	464	545	81
Mercedes-Benz	540	386	-154
Renault	127	100	-27
Scania	427	261	-166
Volvo	489	499	-8
Ostali	7	5	-2
Skupaj	2382	1984	-416

Šasijske nad 16 ton			
Proizvajalec	2023	2024	Razlika
DAF	4	27	23
Ford	4	0	-4
Iveco	48	30	-18
MAN	158	247	89
Mercedes-Benz	223	252	29
Renault	28	26	-2
Scania	69	66	-3
Volvo	80	93	13
Ostali	5	13	8
Skupaj	619	754	135

Vlačilci nad 16 ton			
Proizvajalec	2023	2024	Razlika
DAF	177	94	-83
Ford	28	12	-16
Iveco	67	25	-42
MAN	306	298	-8
Mercedes-Benz	317	136	-181
Renault	99	74	-25
Scania	358	195	-163
Volvo	409	406	-3
Ostali	2	0	-2
Skupaj	1763	1240	-523

Ford Trucks

Za nami je dinamično leto, ki ga zaznamuje predstavitev nove palete vozil F-LINE, namenjene distribuciji, gradbeništvu in komunalnemu segmentu. Posebno pozornost je pritegnila omejena serija vlačilcev F-MAX Select, s katero je Ford Trucks znova dokazal, da se zaradi atraktivnega dizajna enakovredno kosa z omejenimi serijami vlačilcev drugih priznanih znamk.

Na sejmu IAA v Hannovru so predstavili nove varnostne pakete na vozilih, kamere namesto vzratnih ogledal ter napovedali električne tovornjake in nadaljevanje dela na motorjih na vodik. Vse predstavljene novosti bodo skupaj z novim motorjem Ecotorq druge generacije, ki zaradi svoje odlične zmogljivosti zagotavlja še nižji TCO, pripomogle k novemu vzletu na trgu po skromnem rezultatu v letu 2024.

Poleg tehnološkega napredka smo v letošnjem letu dodatno razširili svojo servisno mrežo. Kupci gospodarskih vozil Ford Trucks lahko poleg prodajno-servisnega centra v Ljubljani kakovostno in zanesljivo podporo dobijo tudi v servisu Ford Trucks MP3 Truck & Trailer v Mariboru. Na obeh lokacijah si je možno ogledati in kupiti nova in rabljena tovorna vozila, originalne nadomestne dele ter opraviti vzdrževanje, diagnostiko in popravila vozil Ford Trucks ter ostalih vozil naših partnerjev. Nenehno vlagamo v izobraževanje servisnih delavcev in naj-sodobnejšo opremo, da ohranjamo zadovoljstvo naših partnerjev na visoki ravni, ter širimo ponudbo storitev, da bi partnerjem zagotovili vse storitve, ki jih morebiti potrebujejo na enem mestu. V začetku leta 2024 smo na servisu Ljubljana razširili ponudbo storitev z najsodobnejšo optiko za gospodarska vozila.



Prikolice in polprikolice			
Proizvajalec	2023	2024	Razlika
Schmitz Cargobull	337	299	-38
Krone	249	220	-29
Kögel	230	148	-82
Schwarzmüller	199	141	-58
Fliegl	12	31	19
D-TEC	19	22	3
Tirsan	10	17	7
Wielton	26	14	-12
STAS	18	9	-9
Ostali	301	300	-1
SKUPAJ	1401	1201	-200



MAN Truck & Bus Slovenija

Leto 2024 je bilo za MAN Truck & Bus Slovenija pomemben mejnik, saj smo praznovali 30 let. 30 let predanosti, trdega dela in vztrajnosti, veliko nepozabnih zgodb in prevoženih kilometrov.

Izredno sem ponosen na vse v ekipi in hvaležen strankam in partnerjem za zaupanje in podporo. Od 15 letno prodanih tovornjakov v prvih letih do skoraj 600 registracij v 2024. Prevozili smo dolgo, a zelo uspešno pot.

Za nami je uspešno poslovno leto. S skupno 565 registriranimi tovornjaki se nam je uspelo vrniti na prvo mesto z najvišjim tržnim deležem v zgodovini podjetja: 26,2 %. Zahvala gre našim strankam, ki zaupajo nam in našim izdelkom. Njihova zvestoba in podpora nas vsak dan ženeta naprej. Tudi v segmentu avtobusov smo dosegli rekordno število v prodaji. Našim cenjenim strankam smo dobavili visokokakovostne avtobuse in z 52,5-odstotnim tržnim deležem dosegli prvo mesto. V našem tretjem produktnem segmentu, TGE, nam je prav tako uspelo zaključiti leto z rekordno prodajo vseh časov. Zadovoljni smo tudi z rezultati pri prodaji MAN TopUsed.

Zelo se veselim leta 2025. Pričakuje se veliko novih posodobitev naših izdelkov in novih poslovnih rešitev. Med najpomembnejšimi bodo uradni začetek prodaje eTGX in eTGS, nova linija pogonov z motorjem D30, naš MAN TGE Next Level in seveda številne posodobitve na turističnih in mestnih avtobusih.

V prihodnjih letih bosta digitalizacija in e-mobilnost ključni za bolj trajnostne in učinkovite transportne in logistične rešitve. Električni trg v EU in Sloveniji je treba pogledati iz različnih segmentov, kjer bo prehod potekal časovno drugače zaradi razpoložljivosti polnilne infrastrukture. Verjamemo, da se bo segment tovornjakov za lokalno distribucijo do 400–450 km na dan začel hitreje razvijati v naslednjih letih. Tu si bodo stranke lahko zgradile lastno depojsko polnilnico, da bodo manj odvisne od javne polnilne infrastrukture. Tudi znotraj definiranih operacij med vozlišči bomo opazili hitrejši prehode. Tukaj je mogoče nastaviti depojsko polnjenje na obeh koncih vozlišča, da se omogočijo celo razdalje nad 400–450 km na dan.

Pri prevozi na dolge razdalje, kjer so potrebne razdalje do 800–900 km na dan, bodo naše stranke v celoti odvisne od razpoložljivosti javne infrastrukture za polnjenje ob avtocestah. Dokler ta infrastruktura ne bo zagotovljena, bodo slovenski kupci, ki opravljajo mednarodne dolge prevoze, oklevali pri vlaganju v prehod na električna tovorna vozila.



Jan Löwhagen, generalni direktor MAN Truck & Bus Slovenija

Za avtobusni trg pričakujemo, da bo v prihodnjih letih ostal močan tako za medkrajevne avtobuse kot tudi za mestne avtobuse. Elektrifikacija mestnih avtobusov poteka že vrsto let in se bo nadaljevala, saj bo zakonodaja za zmanjšanje emisij CO₂ prisilila mesta in skupnosti k nadaljnjim naložbam v CO₂-nevtralne prometne rešitve. Elektrifikacija avtobusov in medkrajevnih avtobusov se je počasi začela, okrepila pa se bo tudi, ko bo zagotovljena razpoložljivost polnilne infrastrukture.

Naša odgovornost kot proizvajalca tovornjakov in avtobusov ter korak za korakom vse zahtevnejša zakonodaja nas bosta prisilili, da zmanjšamo emisije CO₂ z alternativnimi pogonskimi sistemi v svojih vozilih.

Še enkrat bi se rad iskreno zahvalil vsem našim cenjenim strankam, partnerjem, prijateljem in tudi voznikom za vaše zaupanje in vero v znamko in v nas. Začnimo letošnje pot skupaj in nadaljujmo s pisanjem zgodbe o uspehu MAN Truck & Bus v Sloveniji.

Scania Slovenija

Scania ima v Sloveniji veliko ljubiteljev, kar se vidi tudi iz prodajnih števil. Sredi lanskega leta je vodenje podjetja Scania Slovenija prevzela Urška Fon Satler, ki je prej sedem let opravljala delo regijske direktorice prodaje. Za objavo v reviji smo ji zastavili nekaj vprašanj o preteklosti, o smernicah in nadaljnjem razvoju podjetja v Sloveniji, regiji in globalno.

Lani ste prevzeli vodenje podjetja Scania Slovenija, v katerem ste zaposleni že ...

Res je. Lani sem prevzela vodenje poslovne enote Scania Vzhodno-jadranska regija, ki združuje Slovenijo, Hrvaško, Srbijo, Bosno in Hercegovino, Črno goro, Makedonijo, Kosovo in Albanijo. V podjetju sem zaposlena že od leta 2011.

Izkušenj vam zagotovo ne manjka, bo sedaj na vas večja odgovornost?

Imela sem srečo, da sem dobila priložnost voditi več različnih področij v podjetju, kar mi je omogočilo pridobitev raznolikih izkušenj. V preteklosti sem bila odgovorna za razvoj kadrov, trženje, maloprodajo v Srbiji in Makedoniji, zadnjih sedem let pa sem bila regijska direktorica prodaje. Vodenje podjetja zagotovo predstavlja večjo odgovornost, kar pomeni, da moram skupaj s svojim timom sprejemati ključne odločitve in usmerjati podjetje k doseganju zastavljenih ciljev. Večje odgovornosti ne čutim le do lastnikov podjetja, ampak predvsem do več kot dva tisoč naših kupcev, katerih poslovanje je odvisno od kakovosti naših proizvodov in storitev, ter skoraj tristo zaposlenih in njihovih družin.

Boste uvedli kakšne spremembe pri poslovanju, vodenju, prodaji, servisu?

Živimo v času, ko so spremembe stalnica. Transport in z njim posledično tudi mi kot ključni dobavitelj se trenutno soočamo s številnimi izzivi, povezanimi z gospodarsko situacijo, ki je posledica globalnega zaostrovanja razmer in sili podjetje k večji učinkovitosti in konkurenčnosti. Spremembe prinašata digitalizacija in zeleni prehod. Za podjetje Scania je sprememba tudi integracija znotraj skupine Traton. Vse to zahteva prilagajanje tržne strategije in poslovanja podjetja. Ne glede na vse spremembe ali pa ravno zaradi njih je še vedno najpomembnejše poslušati stranke, razumeti njihove potrebe in

imeti dovolj fleksibilnosti, da jim z našimi produkti in storitvami pomagamo do večje dobičkonosnosti. Sama imam rada spremembe. To mi daje energijo in zagon.

Tovornjaki so bolj moška domena, kako je, če jih prodaja ženska?

V spolne stereotipe ne verjamem. Verjamem v kompetence, trdo delo in nekaj sreče. V podjetju Scania se trudimo biti čim bolj vključujoči. Dokazano je, da so raznoliki timi bolj uspešni, zato si prizadevam za uravnotežen tim različnih starosti, spolov, narodnosti in izkušenj. Vsak član prispeva specifičen pogled na stvari, kar vodi do boljših odločitev. V naši industriji je veliko uspešnih žensk, tako v Sloveniji kot v svetu. Morda ni naključje, da je znamko Scania na slovenski trg v devetdesetih letih uvedla prav ženska, Nina Naka.

Koliko časa je že v Sloveniji prisotno podjetje Scania Slovenija oz. kam segajo začetki, še k družini Naka?

Scania je kot blagovna znamka prisotna na slovenskem trgu že od leta 1993, ko je Nina Naka ustanovila družinsko podjetje Scandica. Ključna prelomnica je nastopila z odkupom pravic s strani Scania CV AB, kar je vodilo do ustanovitve podjetja Scania Slovenija leta 1997. Danes delujemo kot poslovna enota Scania Vzhodno-jadranska regija, v kateri združujemo osem držav. V naši mreži od Slovenije do Albanije je trenutno sedemnajst servisnih centrov, čez nekaj mesecev pa bomo odprli še osemnajstega. Razen dveh so vsi servisni centri v naši lasti.

Kaj pa leto, ki je za nami, ste zadovoljni z rezultatom?

Leto 2024 je bilo zahtevno, saj se je na večini trgov, ki jih pokrivamo, prodaja tovornih vozil zmanjšala v primerjavi z letom prej. Izjemno ponosni smo na vodilni tržni delež na hrvaškem trgu in trgu Bosne in Hercegovine. Prav tako sta bili dve naši delavnici (delavnica v Sarajevu in delavnica v Podgorici) s strani voznikov ocenjeni med pet najboljših Scania delavnic v Evropi. V lanskem letu smo posodobili svojo servisno mrežo s popolnoma novo delavnico v Kranju in selitvijo delavnice na Reki v nov, večji in sodobnejši objekt. V letu 2024 smo prenovili notranjost vozila z novo digitalizirano armaturno ploščo. Popolnoma smo prenovili tudi IT arhitekturo vozila, kar nam je povzročilo nekaj težav. S pogonskim sklopom, ki ga imenujemo Scania SUPER in smo ga začeli prodajati konec leta 2023, smo z vidika učinkovitosti še vedno pred konkurenco. V letu 2024 smo pričeli s prodajo dveh novih motorjev na zemeljski in bioplin.

Kako pa naprej, ponujate različne pogone, različne aplikacije, gama vozil pa je precej nova?

Električna tovorna vozila so postala del rednega portfelja in danes lahko kupcem ponudimo skoraj vse modele in aplikacije, ki so na voljo pri dizelskih vozilih – tako za urbano kot regionalno uporabo. Nenehno širimo ponudbo z novimi konfiguracijami in dodatnimi kapacitetami baterij, kar omogoča še večjo prilagodljivost za različne transportne potrebe. V prihodnjem obdobju bodo naša električna vozila pripravljena za polnjenje z močmi do 1 MW (MCS), kar bo bistveno izboljšalo učinkovitost in čas delovanja. Poleg tega po vsej Evropi že potekajo pilotski projekti za najzahtevnejše aplikacije, kot so avtotransporterji, težki kiperji in rudarjenje. Spomladi pričakujemo v Sloveniji prvo Scania električno vlečno vozilo, ki bo našim strankam omogočilo testiranje v realnem prometu.





Od sredine leta 2024 bodo vsa naša vozila popolnoma prilagojena novi evropski regulativi o kibernetiki varnosti, pri čemer varnost že od nekdaj predstavlja temelj Scaniinih vozil. Zato tudi v prihodnje ostajamo osredotočeni na rešitve, ki zagotavljajo varnost v prometu, z nenehnim tehnološkim izpopolnjevanjem in izobraževanjem voznikov. Mi lokalno se bomo tudi v prihodnje trudili izboljševati predvsem naše storitve. Že danes je kvaliteta servisne mreže ključni diferenciator med blagovnimi znamkami, v prihodnje pa bo to še toliko bolj pomembno.

Krone – TCI Trading

V letu 2024 smo zaznali velik upad prodaje novih polprikolic in prikolic. Vse gospodarstvo se sooča s težavami, za katere je kriva inflacija, visoke obrestne mere, predvsem pa negotove razmere, ne le v svetu, ampak tudi v naši bližini, v Evropi. Vse skupaj ima vpliv tudi na prevoznike ter posledično na nas proizvajalce. Kadar se zmanjša trg tovornih vozil, se prav tako skrči trg prikolic. Lani je bil trg priklopnih vozil v Sloveniji manjši za približno 15 %. Kljub težkim razmeram moramo biti z rezultatom zadovoljni, lahko bi bilo boljše, lahko pa tudi slabše. Krone se nenehno trudi izpopolnjevati svoje izdelke, zato strankam ponujamo odlična priklopna vozila po dostopnih cenah. V letošnjem letu bi si upal napovedati nekoliko večjo prodajo v kolikor bodo razmere na trgu stabilne. Obenem pa bi rad napovedal, da letos praznujemo 25 let skupnega sodelovanja s tovarno Krone v Sloveniji in ta dogodek bi želeli obeležiti skupaj z našimi poslovnimi partnerji.



Željko Čurič

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



GB Leasing
Gorenjska Banka



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

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

Iveco pisarna v Sloveniji

V letu 2024 smo v Ivecu ohranili svoj tržni položaj ter nadaljevali s svojo strategijo inovacij in trajnostnega razvoja, s poudarkom na rešitvah za doseganje ničelne emisije v sodelovanju s strateškimi partnerji. Predstavili smo celotno prenovljeno paleto vozil, od lahkega gospodarskega vozila Daily, prek srednje težkega vozila Eurocargo pa vse do težkega programa S-WAY. Kot do sedaj bomo tudi v prihodnje stali ob strani podjetjem, ki vse bolj vlagajo v sisteme za spremljanje flot (GPS, optimizacija poti), kar bo vplivalo na povpraševanje po vozilih s pametnimi tehnologijami, hkrati pa nam vse strožji okoljski cilji EU (npr. zmanjšanje emisij CO₂) predstavljajo dodaten izziv in motiv za še bolj pospešen prehod na električna (EV) in vodikova vozila oziroma vozila na tako imenovani alternativni pogon.



Ivica Djurović

Mercedes-Benz – Autocommerce d.o.o.

Leto, ki je za nami, je prineslo padec trga gospodarskih vozil. Trg je padel predvsem zaradi osnove iz leta 2023, ki je bila zelo visoka. Visoka pa je bila zaradi zamika dobav naročil iz let 2021 in 2022. Potem je tu prvi kvartal, ki prinaša precej registracij, pri čemer se je nakup zgodil leto poprej, registracije pa so se prenesle v naslednje leto zaradi čakanja na nadgradnje ali le zato, da bo vozilo registrirano z boljšim letnikom. Ti prenosi so skupaj z zmanjšanjem zaozankov pri dobavah privedli do tega, da je bilo leto 2023 izjemno. Če gledamo dolgoročne cikle, leto 2024 ni veliko odstopalo od drugih let. Padec je v našem poslu normalen, saj prodaja veliko bolj niha kot prodaja osebnih avtomobilov. So se pa sedaj dobave ponovno normalizirale, v predkoronskem času je bila dobava dva do pet mesecev, odvisno od opreme, in sedaj smo zopet v teh okvirjih. Prihodnost pa bo zanimiva, predvsem zaradi prvih dobav električnih tovornjakov z naše strani. Proizvodnja in prodaja sta stekli in tudi v Slovenijo prihajajo letos vsaj tri električna vozila. Ponudba je bogata, poleg Actrosa e300, 400 in 600 ponujamo tudi Fuso eCanter. Električno smo predstavili trgu, tako da je bilo z naše strani narejeno veliko. Žal pa bodo prodajne številke majhne, dokler trg električnih vozil ne bo pripravljen sprejeti. To pa se bo zgodilo šele, ko bodo prevozniki ugotovili, da se jim električno vozilo izplača.

Seveda pa nismo pozabili niti na dizelsko gnane tovornjake, tudi tu gre razvoj naprej in pred kratkim smo dobavili prvi Actros z novo aerodinamično kabino Procab. Optimiran pogonski sklop skupaj z novo aerodinamično kabino obljublja občutne prihranke pri gorivu in znižanju emisij CO₂.



Rasto Oderlap, direktor Autocommerce

Volvo



Dušan Mavrič, generalni direktor Volvo Trucks Adriatic North

V letu 2024 je Volvo Trucks Slovenija še naprej krepil svoj položaj vodilnega na področju trajnostnega in varnega transporta. V preteklem letu smo namreč dosegli rekordni tržni delež v zgodovini podjetja Volvo Slovenija, odlične rezultate pa smo dosegli tudi po celotni Evropi. V maju smo na Vranskem predstavili paleto novih vozil Aero, ki zagotavlja izboljšano učinkovitost porabe goriva in zmanjšanje emisij ter vrhunske inovacije na področju varnosti v prometu. Pričeli smo prodajo najzmogljivejšega serijskega vozila FH16 s 780 KM, ki poleg ekonomične porabe zagotavlja večjo moč in navor za zahtevne Transporte. V podjetju se zavedamo spodbujanja okolju prijaznih transportnih rešitev in s širitvijo svoje ponudbe tovornjakov na baterije, gorivne celice in obnovljiva goriva ponujamo vrsto alternativ za zmanjšanje ogljičnega odtisa. Z močnim poudarkom na inovativnosti, trajnostnosti in varnosti smo prenovili modele s pogonom na plin in še povečali njihov doseg. Poleg tega je bila osredotočenost družbe Volvo Trucks na varnost voznikov in udeležencev v prometu poudarjena s priznanjem, saj sta njena modela FH in FM prejela oceno pet zvezdic v prvi oceni Euro NCAP za težka tovorna vozila.

V letu 2025 želimo biti še boljši, kar pomeni, da popolnoma izpolnimo pričakovanja svojih strank. Naš cilj ostaja enak: graditi zaupanje in zagotavljati le najboljše. Leto 2025 je za nas prav posebno, saj praznujemo 25 let poslovanja v Sloveniji! Ob tej priložnosti z optimizmom zremo v prihodnost in se obenem iskreno zahvaljujemo vsem cenjenim strankam, partnerjem in zaposlenim za dolgoletno zaupanje.

Schmitz Cargobull Slovenija

Z letom, ki je za nami, moramo biti zadovoljni, prodati 300 prikolic ni slab rezultat, še posebej po močnem letu 2023, ki je bilo prvo pravo pokoronsko leto. Trg je glede na leto poprej res nekoliko zdrsnil, a če gledamo desetletno povprečje, nismo veliko pod njim.

Trg postaja vse bolj zahteven, so se pa dobavni roki sedaj normalizirali, žal pa so se dvignile cene, predvsem na račun povišanja cen surovin. Pomembno je, da imaš dober izdelek, ki mu kupci zaupajo. Mi smo veliko naredili na izboljšavi kakovosti svojih izdelkov, prav tako smo izboljšali svoje storitve v Sloveniji. Kljub rahlemu padcu trga pa smo svoj tržni delež okrepili, obdržali vodilni položaj na trgu, zato se kupcem iskreno zahvaljujemo za zaupanje. Kot vse kaže, bo leto 2025 še eno negotovo leto, vendar zremo z optimizmom v prihodnost, v kateri bomo dodatno implementirali svoje digitalne rešitve, pohvalimo pa se lahko tudi s prodajo prve povsem električne hladilne polprikolice v Sloveniji.



Marko Proje

Kögel – Petrans d.o.o.

Leto 2024 je bilo za nas obdobje stabilnega poslovanja, zato smo s prodajo prikolic Kögel zadovoljni. Naš celostni pristop, ki vključuje prodajo, popravila poškodovanih prikolic in tovornih vozil, servisno vzdrževanje ter možnost uporabe nadomestne prikolice v času popravila, je naletel na izjemno dober odziv na trgu. Poleg tega ponujamo tudi kratkoročni in dolgoročni najem prikolic, kar strankam omogoča večjo prilagodljivost pri poslovanju.

V naši vulkanizerski delavnici zagotavljamo prodajo in montažo pnevmatik za tovorna vozila, obenem pa strankam nudimo širok izbor rezervnih delov z veliko zalogo in hitro dobavo. Posebej ponosni smo, da smo v preteklem letu pridobili zastopstvo za priznane cisterne LAG, in sicer za Slovenijo, Hrvaško in Srbijo, s čimer še dodatno širimo svojo ponudbo.

Z optimizmom zremo v prihodnost ter verjamemo, da bo leto 2025 prineslo še več priložnosti za rast in razvoj. Povečano povpraševanje, odlični odzivi strank in utrditev našega položaja na trgu so jasni pokazatelji, da smo na pravi poti. Še naprej bomo stremeli k zagotavljanju vrhunske storitve in kakovosti, ki ju naše stranke cenijo in pričakujejo.



Peter Kutrašnik

Renault LGV

Tudi leto 2024 je bilo na področju lahkih gospodarskih vozil zahtevno in polno izzivov. Vendar so nam rezultati pokazali, da so kupci – podjetniki in obrtniki – z našimi vozili zadovoljni ter da jim ponujamo modelsko in cenovno ponudbo, ki jo potrebujejo za svoj posel.

Ko smo se leta 2023 znova povzpeli na prvo mesto v prodaji lahkih gospodarskih vozil, smo ta položaj v letu 2024 še utrdili in povečali svoj delež z 21,8 % na 23,5 %. Znotraj tega je bil najbolj prodajan Renault Master, ki v svojem segmentu predstavlja tretjino celotne prodaje. Veliko si obetamo tudi od novega Renault Mastra, ki smo ga lansirali v začetku letošnjega leta. Ta ponuja tako dizelski kot električni pogon, prepričani pa smo, da bodo kupci prepoznali in cenili vse novosti, ki jih prinaša.

Vse to je že prepoznala žirija tekmovanja International Van of the Year, ki jo je Renault Master prepričal s popolnoma novo zasnovo ter visoko ravni inovacij in tehnologije, zato mu je podelila laskavi naslov dostavnik leta 2025. Renault Master sicer igra ključno vlogo pri našem vodilnem položaju na trgu, vendar ni edini model, ki zadovoljuje potrebe naših kupcev. Tudi z vozili Renault Trafic, Kangoo in Express ponujamo širok nabor rešitev, ki ustrezajo različnim poslovnim zahtevam – od prevozov večjih tovorov do okretnih dostav v urbanih središčih. S svojo zanesljivostjo, prilagodljivostjo in sodobnimi tehnologijami omogočajo podjetnikom in obrtnikom, da učinkovito opravljajo svoje delo ter optimizirajo svoje poslovanje.



Gregor Smole, direktor prodaje in marketinga Renault in Dacia Slovenija

Ford LGV

Pri Fordu smo z rezultati na trgu lahkih gospodarskih vozil (LGV) v letu 2024 zadovoljni. V razmerah 12-% rasti slovenskega trga LGV smo pri Fordu zrasli za 26 % glede na 2023. Utrdili smo 2. mesto med konkurenčnimi znamkami in dosegli 19-% tržni delež. Leto poprej je ta znašal 16,8 %. S temi rezultati prekašamo Fordov evropski povprečni tržni delež na trgu LGV.

Posebej dobro smo se odrezali v segmentu lahkih gospodarskih vozil z modelom Transit Custom, ki je zasedel 1. mesto med konkurenti s 46,9-% segmentnim deležem, ter v segmentu pick-up vozil z Rangerjem, ki je z naskokom vodil pred ostalimi konkurenti s 46,5-% segmentnim deležem.

Kar se tiče novih modelov, smo v 2024 na domači trg pripeljali Transita Courierja. V 2025 se bo nadaljevala elektrifikacija naše prodajne game LGV, predvsem pri Customu (električna in priključno hibridna izvedenka). Proti koncu 2025 pa računamo še na priključno hibridnega Rangerja.

Pri prodaji Fordovih lahkih gospodarskih vozil ostaja še naprej naša velika prednost neomejeno število kilometrov pri podaljšanem jamstvu do 5 let.



David Jurič, generalni direktor

Volkswagen gospodarska vozila

Rast skupnega trga LGV je v letu 2024 znašala 12,6 % v primerjavi z letom poprej. Lani je bilo tako na novo registriranih 8.459 vozil. Znamka Volkswagen Gospodarska vozila je s 1.349 novimi registracijami zabeležila 16,4-% rast. Razen v segmentu pick-upov smo uspeli dvigniti prodajne številke v vseh ostalih segmentih. Za leto 2025 ocenjujemo velikost skupnega trga v približno enakem obsegu kot lani. Naša osredotočenost bo skladna z uvedbo novega modela Transporter, ki bo ponovno oblikoval enega od temeljev prodajne palete.



Vladimir Štupica, vodja prodaje Volkswagen Gospodarska vozila

NOVA ČAKALNICA ZA VOZNIKE



UDOBJE NA PRVEM MESTU



V Prigo centru Brdo smo za voznike pripravili novo čakalnico. V udobnem prostoru, kjer si lahko v miru odpočijejo, so na voljo urejeni sanitarni prostori, tuš, TV, brezžična internetna povezava ter avtomati za hrano in pijačo.

Poskrbeli smo, da je čakanje na servis čim bolj prijetno in udobno.



www.prigo.si

PODPORA ZA SLOVENSKE AVTOMEHANIKE

Sprememba trendov in tehnologij v avtomobilski industriji prinaša resne izzive za poslovanje in vsakdanjik servisnih delavnic, ki bo s podporo Bartoga enostavnejši in učinkovitejši.

Čeprav je povprečna starost vozne- ga parka v Sloveniji relativno mlada v primerjavi z Evropo, kar prispeva k naši varnosti in ekologiji, to prinaša tudi iz- zive za mrežo nepooblaščenih meha- nikov in serviserjev. Še posebej zaradi velikega števila vozil na 1000 prebival- cev. Servisi potrebujejo nova znanja in orodja, kot tudi protokole, povezane z digitalizacijo, da se zagotovi trajnostna kakovost mehaničnih storitev. Prav to na slovensko tržišče prinaša distributer delov in gum Bartog skozi seminarje v tehnično-izobraževalnem centru TEC.

S povprečno okoli 30.000 sestavnih delov in okoli 1800 modulov so vozila

najbolj kompleksni velikoserijski sis- temi na svetu. Nove modele z novimi sistemi predstavljajo vsakih nekaj let, programske posodobitve pa prihajajo vsakodnevno. Zaradi tega, skupaj z vse bolj kompleksnimi protokoli diagnosti- ke, mehaniki potrebujejo sistematično izobraževanje in sistematizacijo poslo- vanja. Bartog se je skozi vizijo razvoja podpore svojim strankam intenzivno posvetil temu izzivu. Razvoj izobraže- valnih programov ni nastal naenkrat; seminarji so uveljavljeni in razviti po najvišjih evropskih standardih, z de- setletjem izkušenj v okviru globalne trgovinske organizacije ATR Internatio-

nal, katere član je Bartog postal z inte- gracijo v Tokić skupino.

Certificirani seminarji

Ponudba izobraževanj temelji na več kot 20 enodnevni in dvodnevni se- minarjih, s katerimi lahko mehaniki poslujejo učinkoviteje in natančneje zaračunavajo svojo delovno uro. Samo z boljšo organizacijo delavnice, za kar obstaja poseben seminar, se lahko predvidi letni prihranek okoli 2000 evrov. Posebej zanimivi so seminarji, ki se nanašajo na hibridna in električ- na vozila, ki so po zakonu deklarirana kot vozila, ki delujejo z visokimi na-



S povprečno okoli 30.000 sestavnih delov in okoli 1800 modulov so vozila najbolj kompleksni velikoserijski sistemi na svetu.



Sprememba trendov in tehnologij v avtomobilski industriji prinaša resne izzive za poslovanje in vsakdanjik servisnih delavnic.



Izobraževanja v TEC-u so sestavljena iz teoretičnega dela in konkretnega praktičnega dela, v pogojih, ki ustrezajo resničnim avtomehaničnim delavnicam.

petostmi, in jih ne bi smel popravljati mehanik brez certifikata. Vodstvo izobraževalnega centra TEC, ki ima veliko izkušenj v pooblaščenih mrežah in pri največjih globalnih dobaviteljih, je razvilo prvi takšen seminar, ki ga je verificiralo hrvaško ministrstvo za znanost in izobraževanje in se vpisuje v delovno knjižico kot mikrokvalifikacija delavca. V okviru tega seminarja udeleženci spoznajo osnove in napredne EV-tehnologije, srečajo se z baterijami, TEC pa je opremljen z inovativno maketo – učilom, ki lahko simulira napake.

V okviru seminarja se mehaniki lahko seznanijo tudi z učinkovitim upravljanjem zalog delov, kar pripomore k zmanjšanju težav z denarnim tokom. Vendar je to le uvod v

konkretna tehnična in praktična znanja, ki jih zagotavljajo še vsi ostali seminarji. Mehanikom in skupinam so na voljo seminarji, ki pokrivajo vse od dela z osciloskopom, diagnostiko in iskanjem napak. Pokriti so dizelski, napredni bencinski sistemi, popolna elektrifikacija vozil, komfortna elektronika ter zavorni sistemi. Prav tako management servisa opozarja na priložnosti v upravljanju in potrebno kontrolirano disperzijo znanja med zaposlenimi.

Teorija in praksa

Izobraževanja v TEC-u so sestavljena iz teoretičnega dela in konkretnega praktičnega dela, v pogojih, ki ustrezajo resničnim avtomehaničnim delavnicam. Metodologija dela vključuje



Janez Cvek, vodja tehnične službe.

uporabo tehnično-didaktične opreme in vozil za simulacijo napak ali okvar, ki se jih udeleženci učijo identificirati in odpraviti. S kombinacijo interaktivne metodologije, problemskega učenja in mentorskim vodenjem udeleženci preidejo na praktični del pouka in primere iz prakse. Tehnični trenerji in predavatelji so osebno posvečeni vprašanju in primerom vsakega udeleženca.

Na površini več kot 400 m² se nahaja prijeten in posebej organiziran prostor izobraževalnega centra v Zagrebu, po potrebi pa se je za skupine mogoče dogovoriti tudi za izobraževanje na terenu po Sloveniji. Vse dodatne informacije lahko najdete na strani www.tokic.hr/tec ali se informirate prek predstavnikov Bartoga.

Vodja tehnične službe Bartoga, Janez Cvek: »Bartog je na voljo mehanikom, ne samo s ponudbo delov, ampak tudi z logistično podporo in izobraževanjem. Z vzpostavitvijo vseh seminarjev, ki jih ponuja TEC, smo prepričani, da bomo prispevali h kakovosti storitev servisov v Sloveniji in varnosti voznega parka.«



Na površini več kot 400 m² se nahaja izobraževalni center v Zagrebu, po potrebi pa se je za skupine mogoče dogovoriti tudi za izobraževanje na terenu po Sloveniji.

Kontakti

- **Janez Cvek**, vodja tehnične službe, 040 32 13 12
- **Kristian Krsnik**, vodja izobraževalnega centra, +385 98 429 693
- **Zlatan Damjanović**, tehnični trener, +385 91 2033 117
Slavonska avenija 3A, 10 000 Zagreb, Hrvaška

PO CESTI S FORDOM TRANSIT CUSTOM

FORD YOU



Vsi poznajo Ford Transit, Fordov kombi, ki dominira na evropskih cestah od leta 1965. Od leta 2012 pa Ford prodaja Transit Custom kot manjšo različico tega kombija. Tudi ta različica je kmalu postala priljubljena, saj je Ford v njej združil prostoren nakladalni prostor s športno vožnjo, kot bi šlo za osebni avtomobil.



Drsna vrata na obeh straneh močno olajšajo nalaganje.



Tovorni prostor je obložen, na tleh pa je protizdrsna podlaga. Po celotni notranjosti so pritrjevalna ušesa ter LED osvetlitev, dodatna luč pa je tudi na zunanji strani, da si lahko osvetlite okolico vozila.

Od lani je na trgu povsem novi Ford Transit Custom, ki mora nadomestiti svojega priljubljenega predhodnika. In Custom to počne s popolnostjo, razen če izvajamo neprijetno piskanje varnostnih sistemov. Ampak to ni Fordova krivda in o tem nekoliko kasneje.

Desetletja

Ford takšne kombije izdeluje že desetletja, zato ni presenečenje, da se Ford Transit Custom odlično pelje. Če ne bi bil vozniki položaj nekoliko višji in nekoliko bolj pokončen, bi skoraj pomislili, da vozite velik osebni avtomobil. Podvozje in vzmetenje sta odlična, čeprav moramo opozoriti, da smo vozili le prazen avto. Z dobro tono, kolikor znaša nosilnost, in z 2.300 kilogramov težko prikolico za seboj se Transit

Custom nedvomno pelje drugače, a dvomimo, da se pri udobju kaj veliko spremeni.

Večja nosilnost

Medtem ko si je prejšnja generacija delila podvozje z večjim Transitom, je bil novinec tokrat zasnovan iz nič. Nova zasnova ponuja več možnosti pogona: dizel, priključni hibrid, popolnoma električno vozilo in možnost vgradnje štirikolesnega pogona. Ob tem pa je možno prepeljati več tovora, kar ni pomembno za delo s kombijem.

Luksuzno okolje za voznika

Poleg novega videza, predvsem sprednjega pogleda, ki je postal nekoliko bolj domišljav, je prenovljen tudi voznikov delovni prostor. Malo se moraš povzpeti do kabine, a potem

dobiš občutek, kot da bi se usedel v luksuzni osebni avtomobil. Udobno nameščen in nastavljiv voznikov sedež, pregledna armaturna plošča z digitalnimi merilniki za volanom in velik zaslon na dotik na desni kot komandno središče. Multifunkcijski volan, ki se udobno drži v roki, dopolnjuje odlično delovno območje.

Ob vozniku sta še dva sedeža, ki pa sta fiksna in se naklona njunega naslona ne da spreminjati. Sredinski naslon je možno preklopiti naprej, s čimer dobimo priročno mizico. Pod sedežema je velik odlagalni prostor, kamor je možno spraviti tudi večje predmete, kot so denimo delavski čevlji ali čelade. Na armaturni plošči je velik zaprt predal za shranjevanje prenosnika. Če potrebujete še več delovnega prostora, pa si za doplačilo naročite zložljiv volan,



Notranjost je svetla, pregledna in prostorna. Ergonomija je dobra, le na ročico menjalnika, ki je postavljena desno za volanom, se je treba privaditi, sicer bi ob dežju lahko venomer prestavljali v prosti tek. Pod sovozniskim sedežem je velik predal za odlaganje večjih predmetov, naslon sredinskega sedeža pa se preklopi v priročno mizico.



Z novo generacijo je prišla tudi nova osvetlitev v LED tehnologiji.

ki se popolnoma preklopi navzgor in ustvari delovno mizico, ki je priročna tudi za malico.

Varnostni sistemi, ki te spravijo ob pamet

Osrednji zaslon na dotik je rahlo obrnjen proti vozniku in omogoča dostop do aplikacij, kot so navigacija, avdio, telefon in vsi varnostni sistemi, ki jih ima Transit Custom v vozilu. In teh je ogromno oziroma so vsi, ki jih od leta 2024 zahteva Evropska unija, kar pomeni, da je voznik na vsakem koraku omalovaževan z glasnimi opozorili in zaničevalnimi sporočili. In toliko jih je, da si kar zmeden od vseh piskov na krovu. Vozilo bo piskalo, če vozite prehitro, če ne držite rok na volanu (vsaj po mišljenju sistema), če ste utrujeni (vsaj po

mišljenju sistema), ker vozite preblizu roba ceste ali preblizu vozila spredaj ... Na srečo je te aplikacije možno izklopiti, a le za aktualno potovanje, z vsakim novim zagonom motorja se piski vrnejo.

Moramo pa tu stopiti Customu v bran, saj ti zoprni piski niso Fordova pogruntavščina. Piski so obvezna opozorila, ki jih je treba uporabiti pri vseh novih avtomobilih (osebnih in gospodarskih vozilih) v povezavi z evropskimi predpisi. Morda je to obvezno, vendar dovolite mi, da jaz vozim avto in ne on mene ...

Vožnja s Transit Custom pa je tudi zelo prijetna. Ergonomija je v redu. Stikala in ročice so pri roki. Ja, še vedno je kar nekaj klasičnih stikal. Tudi zaslon na dotik je jasen in svetel ter ima preprosto strukturo menija.

Telefon iPhone ali Android je lahko popolnoma integriran. Zaslon lahko povežete tudi z aplikacijami Ford Pro, da spremljate stanje in vzdrževanje vozila.

Dizelski TDCI Ecoblue s 170 KM

Transit Custom je pod pokrovom skrival najmočnejši dizelski agregat, ki zmore 170 KM in je povezan z 8-stopenjskim samodejnim menjalnikom. In ravno ta kombinacija je ena tistih, o kateri je treba napisati nekaj vrstic. Samodejni menjalnik prestavlja skoraj neopazno, tako da se zdi, kot da ima Custom samo eno dolgo prestavo. 170 KM v načinu Sport ponuja zares športno vožnjo. To je en od načinov vožnje, med katerim lahko izbirate. Neodvisno zadnje vzmetenje zagota-



V B stebričku sta še vedno odprtni za dizel in AdBlue.



Poznate Ford Transit, kombi, ki dominira na cestah vse od leta 1965?

vlja dober oprijem na cesti in s tem prijetno vozniško izkušnjo. Samo hrup vetra bi lahko bil nekoliko manjši.

Če želite imeti porabo goriva pod nadzorom, je bolje uporabljati način Eco. Med testom smo preizkušali različne vozne nastavitve, ki se odzivajo glede na njihov naziv: v Eco bo poraba nižja, a ni dinamike in vozilo bo zelo leno pospeševalo, v režimu Sport bo vožnja precej športna, bo pa poraba poskočila tudi za dva litra.

1300 kilogramov tovora

Tisti, ki boste prevažali tovor, boste hvaležni za bočna drsna vrata, ki se odpirajo dovolj široko, da lahko skozi nakladamo euro paleto z viličarjem. Zadaj pa so dvokrilna vrata, ki se odpirajo do 180 stopinj. Nosilnost je tudi odlična, saj lahko naložite

Poimenovanje

Že nekajkrat smo omenili, da poimenovanja Transit, Custom in Tourneo pri Fordu na prvi pogled niso takoj razumljiva. Zato ponovimo še enkrat: Transit v bistvu predstavlja vse, kar prevaža tovor, in obstajajo trije različni modeli različnih velikosti: Transit Connect (kompaktni), Transit Custom (srednje veliki) in samo Transit (veliki). Tourneo je ime za enako velike modele, a so namenjeni za prevoz potnikov, torej so opremljeni s sedeži: Tourneo Connect, Tourneo Custom in zdaj prihaja tudi Transit Bus.



celo do 1300 kilogramov tovora, ob masi praznega vozila 2200 kilogramov tako skupna masa dosega 3,5 tone. Vozniki različice L2H1, daljše od obeh različic, z medosno razdaljo 3500 mm, bodo deležni 6,8 m³ prostora, v krajši različici L1 z medosno razdaljo 3100 mm pa je na voljo največ 5,8 m³. V podaljšano verzijo gre do tako štiri palete, v krajšo pa tri.

Poleg izboljšane dostopa v tovarni prostor je tu še nova LED osvetlitev, z možnostjo prižiga dodatne LED svetilke na zadnjem delu za osvetljevanje okolice nakladalnega prostora. Po celotnem delu tovarnega prostora so tudi ušesa za pritrdjevanje tovora.

Kdor vozi Ford Transit Custom, ima čudovito delovno mesto na kolesih. Privlačen videz, več kot udobno notranjost, dobro lego na cestišču ter veliko tovarnega prostora in zmogljivosti. Dizelska različica s 170 KM na testu v kombinaciji s samodejnim menjalnikom naredi iz tega avtomobila požiralca kilometrov par excellence.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni, dizel	
Prostornina (ccm):	1996
Moč (kW/KM):	127/170
Navor (Nm/min):	380/1500
Menjalnik/pogon:	8-stopenjski samodejni/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	5050
Širina (mm):	1999
Višina (mm):	1980
Medosna razdalja (mm):	3100
Dolžina tovarnega prostora/prostornina (mm/m ³):	2394
Masa vozila (kg):	2200
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	11
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba (l/100 km):	8,5

ZAKAJ SE STEKLA ROSIJO

Hladno zimsko jutro je. Zamujate v službo. Usedete se v avto, zažene motor in stekla vozila se v trenutku zarosijo. Voznikove jeze zaradi tega ni treba opisovati, občutek je znan vsem.

Ne samo, da jezijo voznike, zarošena stekla so pri vožnji zelo nevarna. Zrak med drugim vsebuje tudi vlago. Ko topel zrak pride v stik s hladno površino, na primer z vetrobranskim steklom, del vodne pare iz zraka kondenzira in ostane na steklu, ker je dosežena tako imenovana temperatura rosišča – delci vodne pare iz zraka se združijo toliko, da na steklu nastane kapljica. Bolj ko je steklo na notranji strani umazano, večja je možnost rosenja, saj prašni delci pomagajo pri tvorbi kapljic. Čista okna se težje zarosijo in se lažje odrosijo. Ena od možnosti za zmanjšanje rose-

nja je torej vzdrževanje čistih oken oziroma redno čiščenje s sredstvi proti rošenju. Ko teh sredstev še ni bilo, so naši očetje in dedje uporabljali alternativne načine, tako da so steklo premazali z limoninim sokom ali medicinskim alkoholom. Večja težava z vlago nastane pozimi, saj v notranjost vozila stopamo z mokrimi obuvami in z vlago napojimo tepehe in sedeže.

In kaj naredimo potem?

V večni dilemi, ali vklopiti ogrevanje ali klimo, ko se stekla zarosijo, je pravi odgovor vedno klimatska

naprava. Meglo povzroča vlaga v zraku, ki jo bo hladen zrak iz klimatske naprave posušil in odstranil. Topel zrak, ki bo nastal, če vključimo ogrevanje, bo sicer delno vplival na izhlapevanje delcev vlage s stekla, prinaša pa dodatno vlago, ki bo ponovno kondenzirala na steklu in situacijo še poslabšala. Naj pojasnimo v številkah: topel zrak pri 20 °C na lasten kilogram vsebuje 24 gramov vlage, ohlajen na deset stopinj pa isti kilogram zraka vsebuje le 12 gramov vlage.

Seveda je pomemben element megljenja človeški faktor. Temperatura človeškega telesa in dihanje namreč dodatno segrejeta zrak v avtomobilu in dvigneta vlago. Da ne govorim o tem, kaj se zgodi, če imate na oblačilih in obutvi sneg in dež. Vsa ta vlaga v stiku s hladnim zrakom v avtu kondenzira na najbližji hladni površini in v mrzlem jutru v mrzlem avtu je to skoraj vedno steklo.

Povedali smo torej že, da je prva in najučinkovitejša pomoč proti rosenju klimatska naprava, kaj pa potem, kako ohraniti stanje brez rosenja? Za začetek vklopite klimatsko napravo na hladno, nato pa, ko se zrak v avtu izsuši, začnite rahlo višati temperaturo klimatske naprave. Mnogi smo pozabili, da klimatska naprava ne samo hladi, ampak lahko proizvaja



Pozimi je treba zmanjšati vnos virov vlage, zato v vozilo ne vnašajte snega in dežja z obutvijo in oblačili.



Kilogram zraka, segretega na 20 stopinj Celzija, vsebuje 24 gramov vlage.

tudi toplel zrak. Znano pa je, da delovanje klimatske naprave dodatno porabi gorivo, zato če vas skrbi segment porabe, ne pozabite izklopiti klime v trenutku, ko se vaša mokra oblačila in zrak v avtu posušijo ter se stekla prenehajo rositi.

Svež, hladen zrak

Seveda pa ne pozabimo, da je ne glede na podnebje ali v primeru, da nimamo časa čakati, da se stekla odrosijo z omenjenimi postopki, vedno priporočljivo, da v avtomobil spustimo svež, hladen zrak na način, da široko odpremo vsa okna. V tem primeru stisnite zobe, ne snemite šala, v celoti odprite okno in obrišite stekla s krpami proti rosenju. To je zahtevnejši način, vendar deluje. In ponovimo snov korak za korakom še enkrat. Poleg klimatske naprave, ki



V večni dilemi, ali vklopiti ogrevanje ali klimo, ko se stekla zarosijo, je pravilen odgovor vedno klimatska naprava.

se vklopi za reševanje zamegljenosti, je tukaj še nekaj nasvetov za preprečevanje vdora dodatne vlage v avto:

- mokre dežnike ali mokra oblačila

- s treninga pospravite v prtljažnik, če zunaj sneži, pa si dobro otresite čevlje, da s snegom ne zmočite avtomobilskih tepihov, ki postanejo dodaten vir vlage;
- vsaj enkrat na teden očistite okna z notranje in zunanje strani, saj je umazanija odlična osnova za rosenje;
- uprite se impulzu, da bi zarošeno steklo obrisali z rokavom. To samo za trenutek odstrani kondenz, ne odstrani pa vlage iz avtomobila. Vлага se tako le prenese s stekla na blago;
- ne kadite v avtu, dim se nalaga na steklu in ga zamasti, na kar se nato lažje veže vlaga;



Uprite se impulzu, da bi steklo obrisali z rokavom, vlaga se le prenese na tkanino, iz vozila pa je niste spravili.

- ne pozabite spustiti svežega zunanjega zraka v avto;
- uporabite silikonski pesek, ki vpija vlago.

Alternativne metode za preprečevanje rosenja stekel, kot so domači triki, da premažete steklo s surovim krompirjem ali peno za britje, ne delujejo. Razen umazanih madežev na steklu s tem ne boste ničesar pridobili. Obstaja pa še ena rešitev, pri kateri pa vam na pomoč priskočijo hišni ljubljenci. V staro nogavico nasujte mačji pesek (silikon), jo zavžite in položite pod sedež. To je vse, kar je potrebno, da naredimo konec rosenju. Mačji pesek namreč vpija vlago tudi takrat, ko avto ali klima ne delujeta, saj tudi takrat vlaga v notranjosti kondenzira. Poleg tega gre za odlično rešitev, ki je še posebej koristna pri avtomobilih, ki morda nimajo vgrajene klimatske naprave.



PRIGO: 50 LET RASTI, RAZVOJA IN DRUŽINSKIH VREDNOT

Podjetje Prigo praznuje 50 let – pol stoletja trdega dela, pogumnih odločitev in zvestobe družinskim vrednotam. Danes podjetje uspešno vodita Štefan in Igor Pristavec, ki skrbno ohranjata ravnovesje med tradicijo in sodobno vizijo podjetja.

Zgodba Priga se je začela skromno, s tremi konji v Podpeči. Iz teh skromnih začetkov je zraslo podjetje, ki danes v svoji floti upravlja več kot 70 tovornjakov in ponuja najsodobnejše servisne storitve na strateških lokacijah po vsej Sloveniji. Prigo pa ni le zgodba o uspehu – je zgodba o ljudeh, nenehnem razvoju in viziji, ki trdno temelji na družinskih vrednotah.

Strateške lokacije – ključni stebri uspešnega poslovanja

Podjetje Prigo danes zaposluje več kot 300 ljudi in posluje na petih ključnih lokacijah.

Na Brdu pri Ljubljani je vrhunsko opremljen servisni center za gospodarska vozila. Tu delujejo pooblaščenimi servisi znamk Mercedes-Benz in MAN, generalno zastopništvo za hladilne naprave Thermo King, servis priklopnih vozil, pralnica, servis tahografov, kleparska in vulkanizerska delavnica, popravila

hladilnih komor ter center za tehnične preglede. Omeniti velja tudi Oštarijo Prigo, prijeten prostor, kjer se vozniki in obiskovalci lahko okrepčajo med svojimi postanki.

»Na Brdu smo vzpostavili pravi 'truck village', kjer lahko vozniki opravijo vse storitve na enem mestu,« pojasni Igor Pristavec, direktor podjetja.

Na Brezovici se osredotočajo na osebna in lahka dostavna vozila znamke Mercedes-Benz. Poleg servisa nudijo tudi prodajo vozil in pralnico, kar predstavlja celovito podporo uporabnikom osebnih vozil.

Za še boljše storitev pa z začetkom februarja na tej lokaciji odpirajo tudi sodoben center za tehnične preglede za vsa motorna vozila, ki bo uporabnikom poleg tehničnih pregledov nudil tudi storitve registracije, zavarovanja in homologacije vozil. To bo strankam omogočilo, da vse potrebne storitve opravijo hitro, enostavno in brezskrbno na enem mestu.

Servisni center Hoče pri Mariboru je ključna točka za vzhodno Slovenijo, kjer strankam zagotavljajo vrhunsko podporo in pooblaščen servise za gospodarska vozila znamk Mercedes-Benz in MAN. Poleg tega so

pooblaščen servis za hladilne agregate Thermo King ter nudijo tudi servis priklopnih vozil, kar zaokrožuje njihovo ponudbo na enem mestu. Najnovejša pridobitev centra je servis in vgradnja tahografov VDO Kienzle in Stoneridge, s čimer svojim strankam zagotavljajo še bolj celovite in kakovostne storitve.

V Prigo centrih na Brdu v Ljubljani in v Hočah pri Mariboru so nedavno uredili posebne prostore za voznike,



Izidor Pristavec, prvi mednarodni prevozi leta 1974.



Tehnični pregledi na Brdu.



Servisni center Hoče.



Servisni center Brdo, dan odprtih vrat 2024.



Delavnica za popravilo in umerjanje tahografov.

kjer lahko med čakanjem na servis ali popravilo svojih vozil uživajo v udobju masažnih stolov, gledanju televizije in brezplačnem dostopu do interneta.

»Zavedamo se, kako naporno je čakanje, zlasti v zimskem času, zato smo želeli voznikom ponuditi prijeten in udoben prostor za sprostitev. Njihovo zadovoljstvo nam pomeni ogromno,« poudari Štefan Pristavec.

Na vseh treh lokacijah Prigo svojim strankam zagotavlja tudi 24-urni servis, pomoč na cesti, s čimer dokazuje svojo zanesljivost in predanost strankam.

Na Vrhniki se nahaja transportno-logistični center, kjer je srce njihove prevozniške dejavnosti. Z lastno floto več kot 70 tovornjakov izvajajo specializirane prevoze plinov (cisterne), temperaturno občutljivega blaga (hladilniki) in klasičnega tovora.

V Podpeči, kraju začetkov, deluje tehnična trgovina, ki ohranja povezanost s svojimi koreninami.

Zgodba, prepletena s tradicijo, pogumom in vizijo

Izidor Pristavec, ustanovitelj podjetja Prigo, z nostalgijo pripoveduje o skromnih začetkih, ki segajo v vas Podpeč. »Naša kmetija ni bila velika. Zaradi tega smo morali iskati različ-

ne načine za preživetje. Že samo ime naše domačije, Pri Žnidarčku, priča o tem, da so se naši predniki ukvarjali s krojaštvom.« Takrat je bil vsak korak povezan z iznajdljivostjo in prilagodljivostjo. »Moja strica sta bila med zadnjimi čolnarji na Ljubljani, ki sta prevažala kamen in grušč. Reka je bila zaradi mehkih barjanskih tal stoletja glavna prevozna pot, še iz rimskih časov, ko so po njej vozili kamen za gradnjo Emone.«

Začetki podjetja tako segajo v čas po drugi svetovni vojni, ko je Izidorjev oče s konji prevažal grušč in material za vzdrževanje cest. Kasneje, z napredkom tehnologije, je v vas pripeljal prvi traktor, nato kombi in sčasoma prvi 2-tonske tovornjake znamke Hanomag Kurier. To so bili pionirski časi, ko je prevoz mleka s kmetij v Ljubljanske mlekarne predstavljal ogromen preskok v primerjavi s tradicionalnim furmanstvom.

Po vrnitvi s služenja vojaškega roka se je tudi Izidor odločil za samostojno pot. Leta 1974 je tako kupil odslužen poštni avtobus TAM 3000, ga s svojo iznajdljivostjo predelal v tovornjak in začel prevažati tovor za podjetja. »Tovornjak je imel 6,5-metrski keson in je bil idealen za prevoz večjih tovorov,« se spominja svojih začetkov Izidor. Med prvimi naročniki so bili

Ljubljanske mlekarne, Saturnus in Paloma. Vsa zaslužena sredstva pa je premišljeno vlagal nazaj v dejavnost in tako povečal svoj vozni park, kar je bil začetek rasti.

Leta 1990 je Izidor ustanovil podjetje Prigo, kar je sovpadalo z obdobjem velikih sprememb v gospodarstvu. Ta korak je bil vizionarski – z jasnimi cilji razvijati podjetje – premišljeno, a pogumno.

Nov mejnik: lokacija Brezovica

»Z rastjo podjetja smo potrebovali vedno več prostora, zato sem začel iskati novo lokacijo. Leta 1994 se je ponudila priložnost – od Auto-commerce sem kupil zemljišče na Brezovici, tik ob avtocesti,« pripoveduje Izidor. Pravi prelom pa se je zgodil, ko sta se v podjetje aktivno vključila sinova Igor in Štefan, ki sta očeta prepričala, da razširijo dejavnost še na servis gospodarskih vozil. Prvotno so načrtovali, da bo servis služil le vzdrževanju njihove flote vozil, a so kmalu začeli nuditi storitve tudi drugim. »Vedeli smo, da je kakovosten servis ključ do dolgoročnega uspeha, zato smo vanj vlagali vse napore,« pojasni Igor.

Štefan nadaljuje: »Leta 2000 smo registrirali hitri servis, ki je obsegal



Servis in prodaja Thermo King hladilnih sistemov.

osnovno vzdrževanje vozil, menjavo tekočin, vulkanizerske storitve ter manjša popravila zavor in pogonskih sklopov. Že po dveh letih smo poslali uradni pooblaščen servis za tovornjake znamke Mercedes-Benz, dve leti kasneje pa še za avtobuse in mala gospodarska vozila. Na tej lokaciji smo letno sprejeli do 28.000 tovornjakov. Leta 2010 smo po desetih letih poslovanja ponudbo zaokrožili še s pooblaščenim servisom za osebnna vozila Mercedes-Benz.»

Leta 2012 jih je k sodelovanju povabilo podjetje MAN in jim ponudilo status pooblaščenega serviserja. Priložnost so izkoristili ter najeli prostore v industrijski coni Rudnik.

Brdo: srce servisne dejavnosti

»Zaradi prostorske stiske na Brezovici je bila selitev neizogibna, zato smo morali poiskati novo lokacijo,« pojasnjuje Igor. »Leta 2013 smo kupili parcelo na Brdu, sedanji servisni center Prigo Brdo. Takrat smo razmišljali tudi o zemljišču in objektih na Rudniku, vendar smo ocenili, da bi bilo finančno tveganje preveliko. Parcela na Brdu je bila brez objektov, kar nam je omogočilo, da smo novi center zasnovali povsem po svojih potrebah in najnovejših standardih naših principalov. Vgradili smo naj sodobnejšo in najnovejšo tehnologijo. Ta odločitev se je izkazala za pravilno, saj smo že leto kasneje pridobili generalno zastopništvo in naziv uradnega serviserja za hladilne naprave Thermo King. Leta 2015 smo se preselili na Brdo, kjer danes poteka večina naše dejavnosti,« še

pojasni Štefan.

Odločitev, da so podjetje postavili na lokacijo ob avtocestnem križu, se je izkazala za strateško. Stranke iz bližnje in širše okolice jih enostavno najdejo, prav tako tujci, ki potrebujejo pomoč.

Prihodnost je že tukaj

»Industrija gospodarskih vozil je izjemno dinamična in se hitro spreminja. Da bi sledili trendom, moramo svoje strokovnjake nenehno izobraževati. V praksi to pomeni, da na primer avtomehanik potrebuje znaten čas izobraževanja letno. A če hočemo ostati uspešni in slediti principalom, se temu ne moremo in ne smemo izogniti,« razlaga Štefan, brat Igor pa k temu še doda: »Na področju prevoznništva so cene že tako zelo okleščene, da je še kako pomembno, da so tudi vozniki dobro usposobljeni. Da vozijo varno in varčno, jih

moramo nenehno usposabljanje, zato smo kupili simulator, ki ga uporabljamo tudi za izobraževanje voznikov drugih podjetij. Če je tak način usposabljanja primeren za pilote, je verjetno dovolj dober tudi za voznike. V začetku gre za strošek, ki se na dolgi rok večkratno obrestuje.«

V podjetju Prigo so pripravljeni tudi na elektrifikacijo. Zaradi pridobivanja izkušenj so kupili nekaj električnih vozil in prvi električni kombi MAN-TGE za prevoz v hladni verigi. Trenutno pa čakajo na prvi električni vlačilec eActros 600.

»Na področju trajnostnega razvoja smo naredili še korak naprej – na objektih imamo tri sončne elektrarne skupne inštalirane moči 700 kW. Da bi bili v čim večji meri samooskrbni, se dogovarjamo za postavitev električnega hranilnika skupne zmogljivosti 1.400 kWh,« razloži Igor.

Družinska vizija, ki povezuje

Izidor Pristavec z zadovoljstvom spremlja delo svojih sinov. »Največji uspeh ni podjetje samo, ampak dejstvo, da sta Štefan in Igor prevzela naše vrednote in jih prenašata naprej. Vedno smo se držali načela, da rastemo premišljeno in odgovorno,« zaključuje Izidor.

Družinsko podjetje Prigo tako ostaja simbol povezanosti, vztrajnosti in vizije. Njihova pot, ki se je začela s skromno konjsko vprego, je danes zgodba o uspehu, na katero se lahko zgledujejo tudi prihodnje generacije.

Prigo – pet desetletij, pet lokacij, ena vizija: povezati tradicijo s prihodnostjo.



Igor, Izidor in Štefan Pristavec.



MAJHEN, PA VSEENO JEEP

Ob sami omembi imena Jeep se bo večina navdušencev in poznavalcev globoko priklonila 80-letni zgodovini te ameriške znamke, znane po odličnih terenskih vozilih. Trenutno najmanjši Jeepov model je bil zasnovan v Italiji, izdelujejo pa ga na Poljskem, v Stellantisovi tovarni v Tychyju.

Oblika z za znamko značilno masko, kratkimi previsi, širokimi odbijači in nekaterimi terenskimi potezami se prilega optimističnemu videzu. Na zunaj je Avenger pravzaprav videti zelo funkcionalen, čeprav je takoj jasno, da gre bolj za mestno kot terensko vozilo. Zaradi 360-stopinjske zaščite, zaščitnih luči in barvnih zaščitnih plošč je univerzalni spremljevalec v vseh situacijah. Avenger je prvo vozilo Jeep s pogonom na prednja kolesa, ki je serijsko opremljeno s sistemoma Selec-Terrain in Hill Descent Control, zaradi česar je skupaj z 200-mm oddaljenostjo od tal, 20-stopinjskim pristopnim kotom in 32-stopinjskim odhodnim kotom vozilo z nepričakovano terensko zmogljivostjo za ta segment in zagotavlja maksimalno zaščito tudi v mestnem življenju, na primer pri vožnji po strmi parkirni rampi.

V notranjosti vas Avenger pozdravi z

velikim merilnikom hitrosti in osrednjim zaslonom. Sredinski del armaturne plošče uokvirja barvna okrasna letev, ki vsaj vizualno razbije območje trde plastike. Multimedijски zaslon se nahaja v voznikovem vidnem polju, spodaj pa sta še dve letvici, na prvi so stikala za klimatsko napravo, na drugi pod njo pa stikala za upravljanje menjalnika, pri čemer je dovolj, da pritisnete gumb D, in vožnja naprej se lahko prične. Notranjost je primerena štirimetorskemu razredu, s solidnim prostorom za glave in rahlo opaznim dvigom tal zaradi v pod vgrajene baterije. Prtljažnik sprejme za 355 litrov prtljage.

Testni avto je poganjal hibridni sistem, ki ga imenujejo 1,2 T MHEV in ga sestavlja trivaljni bencinski motor s turbo polnilnikom in močjo 74 kW/100KM in 205 Nm navora ter 6-stopenjski samodejni menjalnik z dvojno sklopko e-DCT, v ohišju le tega pa je nameščen elektromotor z inverterjem in močjo 21 kW. To je blagohibridni sistem, ki deluje pod napetostjo 48 V in se aktivira pri mestni vožnji hitrosti do 30 km/h in omogoča električno vožnjo, dolgo kakšen kilometer, predvsem pa vedno spelje s pomočjo elektrike, pomaga pa mu tudi pri parkiranju. Sistem ponuja tudi dodatni navor

pri nizkih hitrostih, s čimer se izniči turbo luknja pri speljevanjih, ob tem pa se zmanjšuje tudi poraba za približno 15 %.

Brez V6 motorja in pogona na vsa kolesa, z dolžino niti 4,1 metra napada Jeep evropski trg s simpatičnim vozilom in zvanečim imenom.

Tehnični podatki

Motor: trivaljni, bencinski, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	1199
Moč (kW/KM):	74/100
Navor (Nm/min):	205/1750
Menjalnik/pogon:	6-stopenjski samodejni/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4084
Širina (mm):	1776
Višina (mm):	1534
Medosna razdalja (mm):	2557
Prtljažnik (l):	380
Masa vozila (kg):	1212
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10,9
Najvišja hitrost (km/h):	180
Kombinirana poraba (l/100 km):	5,5
Izpust CO ₂ (g/km):	113





AVTO ZA DRUŽINO IN OBRT

Prenovljena Toyota Proace City Verso s 5 sedeži prinaša veliko prostora, zato prostora za odhod na morje z otroki in vsemi njihovimi dodatki ne bo zmanjkalo. Poganja jo turbo dizelski motor, ki bo marsikateremu vozniku privabil nasmeh na obraz.

Ko ste pred desetimi ali petnajstimi leti kupovali prostoren družinski avto, ste vedeli, da morate kupiti enoprostorca, ki ponuja veliko prostora za potnike in prtljago v dokaj majhnih dimenzijah. Danes pa je bistveno drugače, saj enoprostorca praktično ne moreš več kupiti. Ves tržni prostor so zasedli SUV-ji, za katere se zdi, da ponujajo veliko prostora, a kdor je kdaj koli vozil enoprostorca, ob ponudbi SUV-jev le zamahne z roko. Zato so se takšni kupci morali sprijazniti z manjšo prostornostjo ali pa se obrniti na nekaj

povsem drugega – potniške različice dostavnikov. In prav takšnega smo preizkusili. To je Toyota Proace City Verso, osebna različica, ki je bila opremljena s petimi ločenimi sedeži. In kaj to pomeni? No, ta model ponuja možnost namestitve treh sedežev v drugi vrsti, zadaj pa je še vedno na voljo ogromen prtljažni prostor.

Pozitivno presenečeni

In ko rečemo ogromno, mislimo resno! Prtljažnik ima namreč v osnovni obliki prostornino kar 750 litrov, dolg

pa je tako, da tudi dvometraši z rokami komaj dosežejo naslonjala sedežev zadaj. Vanj lahko spravite otroško kolo, voziček, nekaj velikih kovčkov, zaboj piva, škatlo mleka, napihnjen balon, prostor pa se najde celo za taščo! Seveda se malo šalimo, a zakaj se ne bi, ko pa nas je ta model tako pozitivno presenetil s prostornostjo, ki jo ponuja.

Tudi v drugi vrsti sedežev je dovolj prostora, pri čemer mislimo na prostor za kolena, saj ni človeka, ki na katerem koli sedežu ne bi imel dovolj prostora tudi za glavo. Streha je namreč precej visoka, tako da otroci zlahka stojijo v vozilu brez strahu, da bi z glavo udarili v streho. Poleg tega je v naslonjalo voznikovega in sovoznikovega sedeža vgrajena zložitljiva mizica, da lahko tja odložite drobnarije, na voljo pa je tudi regulacija prezračevanja, manjša kamera pa gre na račun le enega USB vhoda. Res je to bolje kot nič, a lahko pride do prepira, če otroci hkrati izpraznijo baterijo.

Tudi spredaj prostora ne manjka in položaj za vožnjo je res enostavno najti. Poleg tega je tu še vrsta predalov – največji se razteza čez celotno širino vozila nad voznikom in sovoznikom,



Po zadku se vidi, da ima to vozilo kar nekaj bratov (Berlingo, Rifter, Combo, Doblo).



Variabilnost in prostornost sta največji odliki tega avtomobila. Nikoli ni težave s prostorom, tudi če potrebujete le dva od petih sedežev, takrat se prtljažni del meri že v kubikih.



Armatura je pregledna, široka, z veliko odlagalnih mest.



Zadaj je možno ločeno nastavljati intenziteto prezračevanja, žal pa je tam le en USB priključek.

velik zaprt predal je tudi med prednjima sedežema, manjša polička je v sredinski konzoli pod gumbi za klimatsko napravo, nato dve držali za skodelice, ki se nahajata na vrhu armaturne plošče nad zračniki na levi in desni strani, velik zaprt predal za volanom, kamor zlahka spravite torbico za čez ramo, tu je tudi polica za osrednjim zaslonom, pred sovoznikom pa sta dva predala, klasični predal za rokavice in zgornji predal, v katerega spravimo številne drobnarije. A to še ni vse. V voznikovih in sovoznikovih vratih sta še dva predala, eden pa je tako velik in globok, da boste kar pozabili, kaj ste vanj dali. No, upamo, da nismo česa pozabili omeniti, a ne bi nas presenetilo, če bi bil še kje kakšen skrit predal, kot recimo pod nogami potnikov v drugi vrsti.

Kot v enoprostorcih

Voznikov sedež je udoben in dovolj velik, na njem se sedi privzdignjeno kot v enoprostorcih, in ima zložljiv, tako imenovani letalski naslon za roke. Naslonjalo je žal preozko, zato udobje ni na najvišji ravni, enako velja za sopotnika. Toda to je del, ki je bil vzet iz originala, saj ste verjetno že opazili, kako znano je videti Proace City Verso od zadaj. Da, gre za brata Berlinga in vseh ostalih Stellantisovih modelov, a to sploh ni slabo. Nedavna prenova je prinesla pri-

vlačnejši videz sprednjega dela, Toyota pa tudi daje daljšo garancijo za ta model kot njegovi bratje in sestre, cena pa je bolj ali manj enaka.

Znan dizelaš

Iz tega združenja prihaja tudi brundajoči turbodizelski motor, ki nosi Toyotino oznako D-4D, v resnici pa je to znani motor iz Stellantisove družine, ki lahko iz 1,5 litra prostornine razvije 102 KM ali 130 KM. Močnejši je bil vgrajen tudi v testni model. Ponuja 300 Nm navora, sapa pa mu pojenja le na strmih in dolgih vzponih, preostali del vožnje pa opravi brez težav in zamer. Povezan je s 6-stopenjskim samodejnim menjalnikom z dokaj dolgimi prestavami, vendar je treba upoštevati, da je ta model narejen za vzdržljivost, ne za športno vožnjo. Ne gre pozabiti, da je bil primarno razvit kot dostavno vozilo, a ne glede na to še vedno ponuja prijetno vožnjo. Hrup in vibracije so nemoteči, le hrup vetra se nad 135 km/h močno poveča. Proace City Verso se v ovinkih rad nagiba, a to ni nevarno, vseeno pa je najbolj primeren za umirjeno vožnjo, ko bo tudi poraba goriva manjša. Naše povprečje je bilo z veliko mestne in avtocestne vožnje 7 litrov, na odprti cesti pa bo poraba brez težav padla pod 6 litrov. Za več kot tono in pol težak prazen avto z dokaj velikim zračnim uporom to ni slab

rezultat. Toyota Proace Verso je izredno uporaben družinski avtomobil, ki prav tako kot SUV-ji ponuja povišan položaj sedenja in dober pregled na cestišče ter lažji vstop v vozilo in izstop iz njega, ob tem pa vas nagradi z veliko prostora in sodobnim dizelskim motorjem.

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni dizel, turbo polnilnik	
Prostornina (ccm):	1496
Moč (kW/KM):	96/130
Navor (Nm/min):	300/15000
Menjalnik/pogon:	6-stopenjski samodejni/na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	4403
Širina (mm):	1848
Višina (mm):	1880
Medosna razdalja (mm):	2785
Prtljažnik (l):	775/2000
Masa vozila (kg):	1670
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	10,3
Najvišja hitrost (km/h):	185
Kombinirana poraba (l/100 km):	6,5
Izpust CO ₂ (g/km):	119

BISER, NESMRTEN ZARADI SLIKE IVANA GROHARJA

Vas Sorica postaja vedno bolj priljubljena med smučarji, kolesarji, pohodniki in jedci.



Jože Jerman Jeri

Bilo je nekoč, pred mnogimi leti, ko je nad kranjskimi deželami vladal, domnevajo, da je bil to Jožef II. Habsburški, najstarejši sin Marije Terezije in Franca I Lotarinškega, ki je bil eden od razsvetljenih absolutističnih vladarjev, ki je rad potoval po svojih deželah. In tako je nekega lepega dne vladar s polnim imenom Joseph Benedikt August Johann Anton Michael Adam von Habsburg - Lotarinški, s polnim nazivom Rimsko-nemški cesar, kralj Ogrske, Hrvaške,

Slavonije, Dalmacije, Češke in Italije, avstrijski nadvojvoda, prišel z velikim spremstvom in praznim trebuhom v vas Sorica. Nihče ne ve, v kateri gostilni se je ustavil, legenda, omeniti moramo, da podobne legende živijo tudi v nekaterih drugih gorenjskih vaseh, je živa med prebivalci Sorice in pravi, da mu je gostilničar postregel z navadno domačo klobaso, ki jo je cesar z užitkom pojedel in pri tem vzklilnil. »To pa ni navadna klobasa, to je kranjska klobasa.«

Kranjska klobasa

Pa nima le Sorica takšne ali podobne legende o poimenovanju kranjske klobase, lahko bi našli kar nekaj vasi, ki imajo podobno pripoved. Pa ni važno, ali se je v vseh vaseh cesar res ustavil, važno je le, da se je rodil mit o kranjski klobasi, ki ga v vasi negujejo še danes. Ameriška astronautka indijsko-slovenskega rodu Sunita Williams jo je ponela celo v vesolje.

V slovenskem jeziku jo je prvič omenila Felicita Kalinšek v Slovenski kuharici, slovenski izseljenci pa so mit o kranjski klobasi ponesli po celem svetu. Pred leti je Kranjčan Tone Arvaj izdelal celo največjo kranjsko klobaso na svetu, ki je našla svoje mesto tudi v Guinnessovi knjigi rekordov.

Soriška planina

Sorica, tako Zgornja kot tudi Spodnja, je lepa vas z nekaterimi dobrimi gostilnami, ki jih vodijo lastniki, ki hočejo iz njih nekaj narediti. In ki ima na Soriški planini smučišče, ki ni preveč zahtevno in ki ima, verjeli ali ne, dovolj parkirišč. Ima dvosedežnico Lajnar, dolgo 1160 m, pa 750 metrov dolgo vlečnico Slatnik, 820 m dolgo vlečnico Sedlo in 758 metrov dolgo vlečnico Lajnar. Za ljubitelje teka je na voljo 6 km tekaških



Dobrodošli v Groharjevi vasi.



Smučišče na Soriški planini.

prog, pa tudi za ljubitelje sankanja se najde umetna proga.

Slikar svetlobe

Čeprav tu čas mirno teče in je ukapljen v dela domačega mojstra slikarskega platna Ivana Groharja, slikar svetlobe so mu rekli, ki sta ga podpirala tako znameniti slikar Rihard Jakopič kot sloviti pisatelj Ivan Cankar, ta je tudi opisal znameniti Groharjev kovček, v katerem je imel slikar vse svoje premoženje, saj je živel v veliki revščini. Mimogrede, slikar, ki počiva na ljubljanskem Navju, a je velik del življenja preživel v Škofji Loki, je najbolj znan po slikah Sejalec in Macesen. In tudi po tem, da je organiziral prvo slikarsko kolonijo, na katero je privabil Riharda Jakopiča, Mateja Sternena in fotografa Avgusta Bernena.

Dajnarska špraha

Iz Zgornje Sorice se cepijo ceste. Ena

pelje iz Železnikov proti Baški grapi, druga pa desno na Soriško planino. Cest z lepim pogledom je veliko, zato ni čudno, da je tu vedno dovolj pohodnikov, pa tudi kolesarjev. In kako je nastala? Eni pravijo, da je ime dobila po reki, drugi pa, da je reka dobila ime po kraju. Dejstvo je, da so prvi prisejenci prišli v te kraje v 13. stoletju na ukaz greisenškega škofa. Ta je sem naseljeval Nemce iz pustiške občine na Tirolskem, saj je bilo področje prazno. Ti so vse do prve svetovne vojne ohranili stik s Tirolskim mestom Innchen, nakar so domačini nekega lepega dne poslali tja delegacijo in od takrat imajo redne stike. Ima pa vas tudi poseben dialekt, tako imenovano dajnarsko špraho. Danes jo govorijo, tako pravijo, samo še trije domačini in gospod Miha Markel se trudi, da bi govorico obvaroval pred pozabo. Prav zato se s sodelavci trudi in pripravlja spominsko sobo. Leta 1945 so 92 domačinov, po-



Pohodniki se lahko odpravijo na Lajnar, Dravh, Slatnik, Šavnik in druge vrhove.

tomcev Tirolcev, izgnali in jim zaplenili premoženje. O tem neradi govorijo, da so jih po vojni 25 pobili, nemška domača špraha pa se je po vojni kmalu zlila s slovenskim jezikom.

Ne lačen ne žejen ni treba biti nikomur

V vasi so kar štiri gostilne, no, tri in ena brunarica, in nobenemu smučarju, popotniku ali kolesarju ni treba biti lačen ali žejen, še več, izbira lahko med avtohtonimi jedmi. Primož Pintar je doma na ekološki kmetiji, ki je prvič pisno omenjena leta 1283. Tudi njegova gostilna Tolc je med boljšimi slovenskimi gostilnami. Kakšno avtohtono hrano pripravlja lastnik Primož, ki je tudi kuhar? »Sorško malo drugače,« je povedal in dodal, da je danes težko biti avtohton, saj je ta del Evrope, pa najsi gre za avstrijsko, italijansko in našo kulinariko, med seboj povezan. Le v rahlih odtenkih se razlikujejo. Ga pa vseeno jezi, ker pristni soriški sir danes imenujejo kar bohinjki sir, pa to ni.

Tudi Domen Pintar, ki je ne samo lastnik žičnice Soriška planina, ampak tudi gostilne Lajnar in brunarice Brunarica, noče ostati na miru, skupaj s soprogo Polono razmišljata o tem, kako bi gostilno in hotel še izboljšala. Tudi kamp imata, s 40 priključnimi mesti.



Gostilna Lajnar na Soriški planini.



Groharjeva hiša.

ZIMSKE GUME SO STARE 90 LET

Prva zimska pnevmatika na svetu je bila predstavljena leta 1934 na Finskem. Njena ustvarjalca sta bila August Kelhu in Erik Sundqvist iz Suomen Gummitehdas Osaakeyhtio (zdaj Nokian). Pnevmatika je dobila ime Nokian Kelirengas – vremenska pnevmatika.

Bilo je jeseni leta 1934 in takrat je bila prvič zasnovana in izdelana pnevmatika, ki je namenjena izključno uporabi v zimskih razmerah. Pred tem je bilo nepredstavljivo izdelati pnevmatiko iz mehkejšega materiala z bolj izrazitim dezenom. Zasluge za to pripadajo – komu drugemu kot severnjakom.

Snežne verige

Kljub temu da je bil promet že pred drugo svetovno vojno zelo napreden in gost, širilo pa se je tudi cestno omrežje, pa gum takrat še niso delili na letne

in zimske. Vozniki v sneženih razmerah niso mogli računati na ustrezne pnevmatike, njihova kakovost pa je bila tudi v deževnem vremenu na zelo nizki ravni. Zato so bili predvsem ob sneženju prisiljeni nameščati snežne verige.

Medtem ko izum sodobne pnevmatike, torej tiste, ki bi bila napolnjena z zrakom, že od leta 1888 pripisujejo podjetju Dunlop, iznajdbo zimskih pnevmatik pripisujejo finskemu podjetju Nokian. Že leta 1934 je bilo prvo takšno pnevmatiko povsem enostavno prepoznati. Imela je hrapav dezen

za boljši oprijem in možnost boljšega stika s podlago. Pnevmatika je bila tudi dovolj široka, da je med vožnjo izpodrivala sneg, kar je omogočilo boljšo vodljivost na zimskih cestah.

Prva zimska pnevmatika na svetu, Kelirengas, pnevmatika za zahtevne vremenske razmere, je bila namenjena predvsem tovornjakom, dve leti kasneje, leta 1936, pa je bila predstavljena izboljšana izvedba te pnevmatike, ki je bila primernejša za montažo na osebna vozila. Pnevmatika se je imenovala Lumi-Hakkapeliitta ali snežna Hakkapeliitta. Za izpolnjevanje zahtev na spolzkih cestah je bila opremljena z majhnimi priseskami za preprečevanje zdrsa na zasneženih cestah.

Še danes, devetdeset let pozneje, za puščina te pnevmatike živi in tudi ime se ni spremenilo. Nokian Hakkapeliitta je ena najbolj znanih svetovnih znamk zimskih pnevmatik. Njena oblika je primernejša za bolj ekstremne razmere, čeprav obstajajo tudi drugi modeli za srednjeevropske zime.

Revolucija

Ta novost je po drugi svetovni vojni sprožila revolucijo med vozniki in prinesla več udobja v zimski vožnji. Nenadoma je bilo mogoče voziti veliko dlje in varneje, ne glede na vreme. V začetku šestdesetih let prejšnjega stoletja so del konstrukcije pnevmatik postali žeblički, ki so predstavljali še eno novost za obvladovanje zimskih potovanj.

Predhodnik sedanjega podjetja No-



Na fotografiji lahko vidite tovornjak s prvimi zimskimi gumami finskega podjetja.



Tovornjaki z zimskimi pnevmatikami pred tovarno Nokian.

kian Tyres, Suomen Gummitehdas, je svojo prvo avtomobilsko pnevmatiko predstavil poleti 1932. Do takrat je podjetje proizvajalo predvsem druge izdelke iz gume, po tem pa so pnevmatike veljale za jasno industrijo prihodnosti, saj se je vozni park začel izrazito povečevati tudi na Finskem.

Pnevmatika se je imenovala Kesäpin-ta, kar je veliko povedalo o prometnem okolju tistega časa. Posebnih pnevmatik, namenjenih zimski uporabi, ni bilo, zato so avtomobili po hribovitih in zavutih makadamskih cestah drseli po skoraj gladkih površinah ne glede na letni čas. Ko so obstali v puhastem snegu, so posegli po snežnih verigah in drugih pripomočkih za oprijem.

Povpraševanje po novi, bolj oprijemljivi pnevmatiki je strmo naraščalo. Samo dve leti pozneje je Gummitehdas



Različne oblike oglaševanja so predstavljale zmogljivost novih pnevmatik.

pokazal pionirski duh, ko je predstavil prvo zimsko pnevmatiko na svetu. Krstili so jo Kelirengas. Tudi to ime je veliko govorilo. Za razliko od letnih pnevmatik so se tu prečni žlebovi v tekalni plasti veliko učinkoviteje zagrizli v primitivno preorano površino cestišča v tistem času. Nova zimska pnevmatika je bila sprva namenjena tovornjakom, ki so takrat predstavljali večino prometa. Vendar pa se je postopoma začel povečevati tudi promet osebnih avtomobilov, zato je bilo le vprašanje časa, kdaj bodo tudi avtomobili dobili lastno zimsko pnevmatiko.

Rojena je Hakkapeliitta

Zimska pnevmatika za osebna vozila je ugledala luč sveta leta 1936 in je bila spet prva te vrste na svetu. Vzorec tekalne plasti je bil precej bolj grob kot pri Kelityru in je temeljil na vzorcu možganov, saj so bile tekalni plasti nameščene v rednih presledkih. Po mnenju Nokian Tyres obstaja veliko zgodb o izvoru imena Hakkapeliitta. Anekdota pravi, da so se finski konjeniki, ki so služili v švedski vojski v 16. stoletju, imenovali Hakkapeliittas, saj so pri napadu uporabljali krik »Hakkaa on!«.

Ime je, vsaj po mnenju proizvajalca, zelo simbolično, najverjetneje je povezano z bojem zimskih pnevmatik proti slabemu vremenu na severu. V vojnih letih se je Suomen Gummitehdas, tako kot mnoga druga industrijska podjetja, osredotočil na zadovoljevanje potreb finskih obrambnih sil. Vendar pa je bila vera v prihajajoči mirni čas močna, saj se je gradnja nove tovarne pnevmatik v Nokii začela že med vojno leta 1943.



Pehmeä lumi ja vaarallinen lijanne asettavat ajateltavissa kovalle katukselle, mutta jos ette varustanut autoansa Nokian verrattomilla "Kelirengasilla", ajatte hurvallisesti vaihteissakin olosuhteissa. Nokian renkaat eivät petä.

**Nokian
KELIRENGAAT**

KANTAVAT OSAN VASTUUTANNE TALVIAJOKAUTENA.

UUTISURKKAUS:

Hakkapeliitta-renkaat 5.50-16 ja 5.50-18.

Tämäkokoisissa «sissa» rengasuuruksissa vaimenee talvitiellä haitallisen pölyhiivän lähtö ja näkee eteen tervellään lähtäen erittäin nopeasti ajonopeutensa luvunmääränsä.

Liik素auton ja kulkuneuvon 9.75-20 ja 10.50-20. Oikoonne moikot suoraan eteen lähtöänsä moikotun olon merkittävä.

»KELIRENGAS«. Linja- ja kuorma-auton verraton talvirengas, estää liukumisen ja sivutaiston. Se suorittaa liimertyä lakkautuksen täyryntien. Tehokas jarrutus – turvalliset käänteet.

Nokian talvirenkaissa on nyt keuhmonkestäviä cord-korras, joka ei hirtoudu eikä pehmeä.

**LUMITEILLÄ –
KOTIMAISET TALVIRENGAAT.**

NOKIA

Prve zimske pnevmatike je krasil vodoraven dezen.

Od železnice do ceste

Takoj po vojni je na Finskem prišlo do hudega pomanjkanja pnevmatik, povpraševanje prebivalcev po pnevmatikah Nokian se je povečalo tudi zaradi dejstva, da se je promet postopoma začel seliti s tirnic na ceste. V samo enem desetletju po vojni so tovornjaki prehiteli vlake v tovrnem prometu, povečalo pa se je tudi število avtomobilov.



Prvo zimsko gumo so krstili Kelirengas.



Zaradi težkih zimskih razmer so bile na Finskem priljubljene tudi gume z žeblički.

bilov. Povečan obseg prometa se je čutil pri zimskem vzdrževanju cest. Pluženje cest je postalo pogostejše, zato so bile sedaj ceste obdane z gladkim in spolzkim ledom namesto z mehkim snegom kot prej. To je postavilo tudi nove zahteve za zimske pnevmatike, kar se je odrazilo v novi Haka-Hakkapeliitti iz leta 1956. Njena tekalna plast je bila dvakrat širša kot pri predhodniku v Lumi-Hakkapeliitti, pnevmatika pa je že očitno bolj spominjala na zimske gume poznejših generacij.

Protizdrsne pregrade

Vendar pa je bil v pripravi izum, ki je prinesel še boljši oprijem. V 1950-ih letih je Nokian začel preučevati uporabo tako imenovanih protizdrsnih pregrad v zimskih pnevmatikah in leta 1957 je bila trgu ponujena nova pnevmatika, Kometa-Hakkapeliitti. Še desetletje



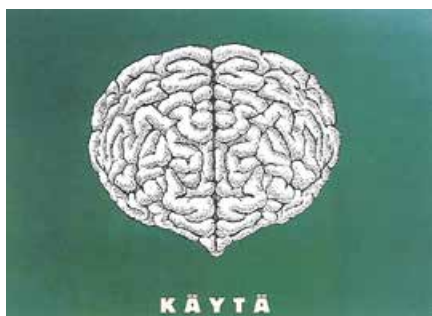
Kelirengas – za razliko od letnih pnevmatik se prečni žlebovi v tekalni plasti veliko učinkoviteje zagrizejo v zasneženo cestišče.

je preteklo, promet se je zgoščeval, zimske razmere na severu so bile težke, Nokian pa je predstavil zimsko pnevmatiko z žeblički. K popularizaciji zimskih pnevmatik je prispevala tudi liberalizacija uvoza avtomobilov na Finsko leta 1962, kar je privedlo do ekstemno povečanega voznega parka. Temu je sledilo tudi povečanje cestne infrastrukture, vse več cest pa je bilo že tudi asfaltiranih. Prodaja zimskih pnevmatik je bila povečana tudi zaradi uredbe o minimalni globini utorov tekalne plasti.

V 1970-ih so v strukturi pnevmatik zapihali novi vetrovi, pri čemer so tradicionalne diagonalne pnevmatike začele prepuščati prostor novim radialnim pnevmatikam. Prva radialna zimska pnevmatika, Hakkapeliitti 06 Radial, je bila predstavljena leta 1971.

Leta 1977 ji je sledila jeklena radialna pnevmatika Hakkapeliitti 08. Izboljšana odpornost radialnih pnevmatik proti obrabi, uvedba omejitev hitrosti in recesija, ki jo je povzročila naftna kriza, so sredi 1970-ih privedli do upada prodaje pnevmatik, vendar se je prodaja proti koncu sedemdesetih let ponovno povečala zaradi uvedbe zakona o obvezni uporabi zimskih pnevmatik, ki je na Finskem začela veljati leta 1978.

Dve leti kasneje je bila predstavljena Hakkapeliitti 09 z nazobčanimi vzorci, združenimi v pokončne vrste. Leta 1989 pa jo je nadomestila nova Hakkapeliitti 10. »Desetka« je imela zopet boljše vozne lastnosti na cesti, bila pa je prepoznavna po tem, da je bil nazobčani vzorec v cik-cak obliki in ne kot prej v ravni vrsti.



nokian
HAKKAPELIITTI 08

Zavita in zmogljiva kot človeški možgani.



AS 24: KLJUČNI PARTNER ZA EVROPSKI CESTNI TRANSPORT



Od leta 1988 je AS 24, hčerinsko podjetje TotalEnergies, namenjeno distribuciji goriva, energij in storitev za poklicne prevoznike.

S svojo mrežo postaj za tovorna vozila je podjetje postalo ključni akter na evropskih cestah in vsakodnevno olajšuje delovanje prevoznikov. Z napovedovanjem razvoja industrije AS 24 stalno prilagaja svojo ponudbo tehnološkemu napredku, obenem pa ostaja uporabniku prijazno, zanesljivo in prilagodljivo.

Za dostop do cestninskih sistemov in obdavčenih cest po Evropi AS 24 ponuja inovativne rešitve: cestninsko napravo PASSango in kartico AS 24 Eurotrafic. Kartica AS 24 Eurotrafic je pametna kartica, ki je zmogljiva, varna in enostavna za uporabo, saj vključuje tehnologijo (čip), ki jo je nemogoče klonirati, kar zagotavlja varnost tran-

sakcij. Ta orodja poenostavljajo prehod skozi cestninske postaje s široko kompatibilnostjo. Od leta 2016 je AS 24 razširil akreditacijo svojih naprav za podporo interoperabilnosti v skladu z evropskimi politikami.

AS 24 pomaga strankam pri upravljanju davkov in cestnin z uporabo centralizirane storitve obračunavanja za vse evropske transakcije, kar optimizira vračilo DDV. Podjetje ponuja tudi večjezično podporo v 45 državah. Poleg tega izboljšuje varnost potovanj z vezavo naprav PASSango na kartico AS 24 Eurotrafic, kar omogoča opozorila za nenavadne razdalje in sledenje vozilom v realnem času. Nazadnje AS 24 omogoča

dostop do največjih popustov pri avtocestnih podjetjih, zlasti v Franciji in Italiji, ter pomaga strankam pri pripravi zahtevkov v primeru sporov in pomoč na cesti.



Matjaž Tašner, vodja kartičnega poslovanja.

IVECO

Vozite po poti sprememb



PORABA GORIVA
ZMANJŠANA
DO **10%**

Biti najboljši se **vedno** obrestuje.

Začnite varčevati takoj.

IVECO  **S-WAY**

Pridite in preverite novi IVECO S-Way, vlačilec z najnižjimi TCO stroški in najboljšim motorjem doslej. Z Novimi motorji Cursor xC13, naprednimi novimi sklopi in zmanjšanim zračnim uporom, znižajte porabo goriva do 10 %. Celotna paleta storitev pripomore še dodatno znižanje porabe goriva do 4 %. Rezultat? Nižji stroški, več trajnostnosti in boljša produktivnost vašega podjetja. Začnite varčevati takoj in pohitite do našega IVECO prodajnega mesta.

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