

Najbolj prodajani v 2025

Letni pregled
prvih registracij



Št. 66 | letnik 10 | FEBRUAR 2026

Tranzit



Zadnje poglavje dizelskega razvoja?

Predstavljamo

Formula 1 v tranzitu



Tehnika:

Koliko goriva v resnici
porabijo tovornjaki

eTranzit

E-Transit Courier in
E-Transit Custom

V O L V O

HVALA ZA ZAUPANJE

**VOLVO TRUCKS OSTAJA VODILNI
NA TRGU TEŽKIH TOVORNIH VOZIL**



Volvo Trucks je v letu 2025 dosegel vodilni tržni delež tovornih vozil nad 16t v Sloveniji, že drugo leto zapored pa zaseda vodilni položaj na trgu težkih tovornih vozil v Evropi. Naš cilj je biti najboljši, trenutni položaj pa je dokaz zaupanja, ki nam ga izkazuje vi, naši partnerji. Izjemno smo ponosni, našim strankam in zaposlenim pa se iskreno zahvaljujemo za ta skupni dosežek.

Meteorologi opozarjajo

Meteorologi resno opozarjajo in svarijo, da se mora človeštvo globoko zamisliti in hitro ukrepati. Drugače bo lahko prepozno in se velikim klimatskim spremembam ne bomo mogli izogniti. Že danes to čutimo na lastni koži, saj je snega na nižje ležečih smučiščih le še za vzorec, poletje (in z njim povezane visoke temperature) pa je vse daljše. Tudi avtomobilska industrija se tega zaveda in ob ne najbolj uspešnem uvajanju električnih vozil sedaj pripravlja točno določen nov sistem merjenja izpuhov, ki bo dobil oznako Euro 7. Novi sistem bo meril izpuhe v celotni življenjski dobi vozila, se pravi, da bo moralo osebno ali tovorno vozilo imeti enako vrednost izpuhov, ko bo novo in nato ko bo prevozilo nekaj sto tisoč kilometrov. Proizvajalci bodo zahtevam že ugodili, a zagotovo bodo zaradi tega vozila zopet dražja. Več si lahko preberete v nadaljevanju.

V Sloveniji smo lani prvič registrirali dobrih 57 tisoč osebnih vozil, 7100 lahkih gospodarskih vozil in 2200 težkih gospodarskih vozil. Številke so približno v povprečju zadnjih let, nekje malo višje, nekje malo nižje, a nikakor ne skrb vzbujajoče. Električni avtomobili so po prodaji za zdaj še marginalni, so pa na Slovenijo »navalili« Kitajci, saj je lani k nam prišlo 14 novih znamk s čudnimi imeni in njihovi modeli s še bolj čudnimi imeni. Zanimivo je, da se večina teh Kitajcev proda z bencinskim motorjem.

Ob pregledu trga smo pripravili tudi pregled, koliko dejansko porabijo tovornjaki danes, pa članek za razmislek, kdaj je pravi čas za prodajo rabljenega avtomobila. Za nami je tudi sloviti reli Dakar, kjer je naš motorist Toni Mulec osvojil prvo mesto v kategoriji Rally 2 – čestitamo.



Borut Štajnahr



04



06



36



48

KAZALO

RELI DAKAR 2026

Preko saudskega peska do mučnih zmag 4

AKTUALNO

F1 v tranzitu 6

NOVICE 10

STATISTIKA PRVIH REGISTRACIJ V 2026

Letni pregled prvih registracij..... 14

TEHNIKA

Koliko goriva v resnici porabijo tovornjaki? 24

AKTUALNO – TEHNIKA EURO 7

Zadnje poglavje dizelskega motorja 28

NA CESTI:

E-Transit Courier in E-Transit Custom 32

PREDSTAVLJAMO

Kia v dirko pošilja dobro opremljen električni dostavnik PV5 36

SVETUJEMO

Kdaj je čas za prodajo rabljenega avtomobila?..... 38

PREDSTAVLJAMO KENT DODATKE

Učinkovit način za manj oblog, manj emisij in daljšo življenjsko dobo ključnih sistemov 40

NA CESTI:

Toyota Land Cruiser 2.8 42

Opel Frontera 44

Renault 5 E-Tech Electric 45

IZZA OVINKA:

BIOTERME MALA NEDELJA

Od nafte do kopališča 46

ZGODOVINA:

NEOPLAN JUMBOCRUISER

Velikan na kolesih 48

Revija Tranzit

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

Glavni urednik: Borut Štajnahr

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

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

Oblikovanje in prelom: Spotnet d.o.o.

Lektura: Perfectio

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

Tisk: Schwarz print d.o.o.

Preko saudskega pes



ska do mučnih zmag

Letošnja 48. izvedba Rallyja Dakar (3.–17. jan. 2026) je še enkrat potrdila status ene najtežjih in najbolj nepredvidljivih dirk na svetu. Tudi letos so tekmovalci prevozili več kot 5.000 km skozi zahtevno puščavsko in skalnato pokrajino Saudove Arabije, kjer sta vzdržljivost in navigacija odločali bolj kot hitrost sama.

Dirka ni bila le preizkušnja hitrosti in vzdržljivosti, ampak tudi povezanosti ekip, sposobnosti premagovanja težav ter prilagajanja ekstremnim razmeram.

Mulec najboljši Slovenec do sedaj

Do sedaj je najboljši rezultat na Dakaru držal Miran Stanovnik, ki je zasedel 11. mesto. **Toni Mulec** pa je zadnje dejanje najtežje vzdržljivostne preizkušnje na svetu končal zmagovito, saj je v skupnem seštevku razreda Rally 2 osvojil 1. mesto. V absolutni konkurenci motociklistov pa je skupno pristal na 9. mestu. Pot do najvišje stopničke razreda Rally 2 si je utrl z imenitno predsta-

vo v četrtkovi etapi, v kateri je zmagal v svojem razredu ter prevzel vodstvo, ki ga nato v zadnjih dveh preizkušnjah dakarskega relija ni več izpustil iz rok. Skupno zmago je dosegel Luciano Benavides, ki je za vsega 2 sekundi ugnal Rickya Brabeca.

Dacia najhitrejša

Med avtomobilisti je bil ponovno najhitrejši Katarrec Nasser Al-Attiyah, ki je osvojil že svoj šesti Dakar. Tokrat je slavil z ekipo Dacia Sandriders in na vrh popeljal romunski dirkalni stroj. Njegova izkušnja in hitrost sta bili prevelik zalogaj za tekmece, saj se je najbolje znašel med zahtevnimi sipinami in kamnitimi odseki Saudove Arabije.

Prevladujoča kategorija težkih mašin

Najbolj ekstremna kategorija po težavnosti in mehaničnih zahtevah so tovornjaki. Ogromna, posebej pripravljena vozila, ki morajo kljubovati mehanskim pritiskom, peščenim sipinam in strmim klancem. Na Dakaru je bilo letos v kategoriji tovornjakov 46 registriranih ekip. Na letošnji dirki so dominirali ekipno pripravljene tovornjake z visokozmogljivimi pogonskimi agregati, pri katerih je kombinacija hitrosti, vzdržljivosti in zanesljivosti dokazano odlična.





F1 v tranzitu

Nova pravila, nova razmerja moči, novi tehnični, organizacijski in človeški podvigi. Svet F1 je »v tranzitu« od Avstralije do Abu Dabija: z dirke na dirko, iz države v državo, s celine na celino ...

Formula 1 je nenavaden, čuden splet vrhunske tehnike, športa, organizacije, biznisa in ... logističnih čudežev. Avtomobilске dirke vrhunskega formata z imenom formula 1 potekajo kot najprestižnejša tekmovanja voznikov, dirkačev in avtomobilskih konstruktorjev pod okriljem svetovne avtomobilске organizacije FIA od 1950 leta dalje. V tem času so dirke, tehnika, avtomobili in šport v celoti dosegli neverjeten razvoj, a tehnični čudeži niso skriti le pod pokrovi dirkalnih avtomobilov, pač pa tudi v organizaciji in še posebej v neverjetni logistiki, ki spremlja ves ta avtomobilski športni spektakel!



Z dirke na dirko potujejo dirkalne ekipe s posebnimi tovornjaki, delavnicami, ki s sabo vozijo vso glavno opremo, orodje in dirkalnike.

Športno in tehnično ima svet F1 skozi desetletja svoje cikle: opredeljuje jih tehnični pravilnik FIA s tem, kaj je tehnično dovoljeno in kateri predpisi vzpodbujajo ali omejujejo razvoj tehnologije, ki jo uporabljajo pri zasnovi in izdelavi dirkalnikov. Tako so posebna določila opredeljena za motorje, a tudi za komponente šasije in v zadnjih desetletjih še posebej aerodinamike. Svet F1 in FIA je skozi razvoj želel približati tehniko zasnove F1 serijskim vozilom (tehnologija iz F1 se je tako prej ali slej selila tudi v serijsko proizvodnjo), a so se v FIA pri snovanju pravil v kakšni generaciji tudi čisto izgubili. V zadnjem obdobju so se posvetili tudi razmišljanju, kaj je dobro za razvoj športa in spektakla (določena pravila npr. vzpodbujajo tehniko, ki omogoča prehitevanje), a so dostikrat tudi podlegli vplivu svetovne politike ...

e-Pogon

Uvedba e-pogona (prej 20 %, letos 50 %) je že primer tega. Dirke športnih vozil F1 so bile vedno zasnovane okoli vrhunsko zmogljivih motorjev, ki so segali od legendarnih V8 do neverjetnih V16 ali v nebo vpijočih V12: Ferrari, Honda ... V zadnjem obdobju so prevladali V10, nato pa so jih, zaradi interesa povezave in prenosom tehnologije v serijsko proizvodnjo, preusmerili v V6 s turbo pogonom.

Zadnje obdobje 2014–2025 je spodbujalo pogon V6 turbo motorjev z dodatnimi električnimi in kinetičnimi enotami (za rekuperacijo energije in dodaten električni pogon: enoti MGU-E in MGU-H), od letos dalje pa gre za nov preskok v razvoju pogonske tehnologije: 50 % moči lahko zagotavlja endotermič-



Nova pravila krojijo tudi nove uspehe, a v ožji krog favoritov vedno sodijo štiri najmočnejše ekipe: Mercedes, Red Bull, McLaren in neuničljivi Ferrari.

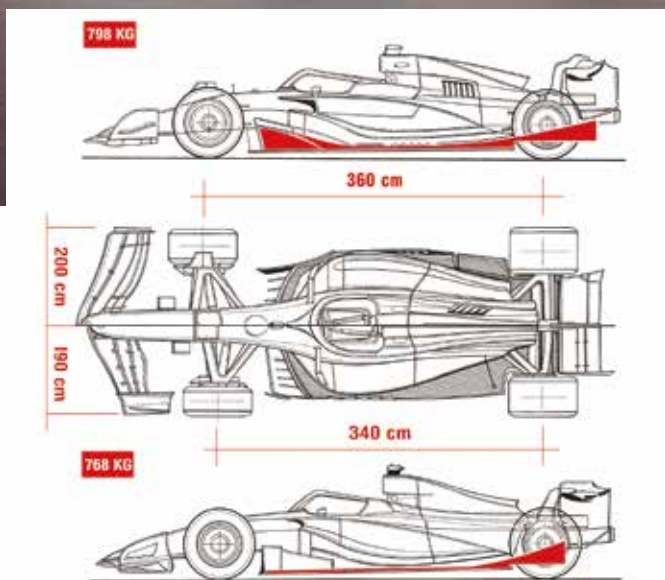


Ekipe v paddocku postavijo posebne bivalnike. Tam imajo poslovno središče, kjer je štab ekipe, prostor za sestanke in počitek dirkačev, a tudi za sprejem poslovnih partnerjev in pogostitev VIP gostov.

Vse to (skorajda) ne bi bilo nič posebnega, če ne bi pri tem šlo za transfer (v tranzitu!) več stotin ton opreme, orodja, delov, pripomočkov in seveda: dirkalnikov. »Cirkus« vsakih štiri najst dni gostuje v drugem kraju, v drugi državi, pogosto tudi na drugem kontinentu!

Življenje in dirkanje v Evropi je enostavno. Z dirke na dirko potujejo dirkalne ekipe s posebnimi tovornjaki, delavnicami, ki s sabo vozijo vso glavno opremo, orodje in dirkalnike. Vsaka ekipa ima dva takšna zelo posebna in po meri narejena kamiona. Za več kot dva ni prostora v paddocku, dirkalnem dvorišču v ozadju, parkirišču vsakega dirkališča. Konstruktorji imajo pravico še do enega posebnega tovornjaka, ki skrbi za prevoz motorjev, opreme za njihovo delovanje, elektronike in dodatne merilne in računalniške opreme. Potem pa na dirkališčih zmanjka prostora.

Toda ekipe vozijo s sabo z dirke na dirko tudi vso možno dodatno opremo, prtljago, pa tudi precej dodatnega tovora za poslovno središče (vsaka ekipa ima svojega), kjer je štab ekipe, prostor za sestanke in počitek dirkačev, a tudi za sprejem poslovnih partnerjev in pogostitev VIP gostov. Poseben zalogaj so tudi naloge organizatorja F1 holdinga v lasti ameriške medijske korporacije Liberty, ki ima od FIA v zakupu vse uradne pravice organizacije in trženja.



Nova pravila, novi dirkalniki.

ni motor z notranjim zgorevanjem, drugih 50 % pa elektro pogon! Toda nova pravila še niti niso obveljala, FIA in F1 Liberty (nosilki komercialnih pravic) pa že iščeta izhod iz te nove zagate (moda e-pogona počasi mineva), zato že sedaj pripravljajo rešitve za 2030! Se bodo takrat vrnila dobri stari »atmosferski« (sesalni) motorji V8 ali V10 brez turbine ali morda znova z njo? Šport je spektakel, ki mora biti privlačen za gledalce širom sveta, poceni za proizvajalce in ekipe, ne pa razvojni laboratorij za vrhunsko tehnologijo. Ali pač?

Politika v športu

Moda se spreminja, določa jo oblast, ki piše pravila, a tudi tam se politika lovi med različnimi idejami, cikli in zakonodajnimi tehničnimi rešitvami. Do takrat pa uživajmo v novi tehniki F1, v modelnem letu 2026. F1 je še vedno najhitrejši športni avto sveta, s pogonom, ki doseže 1000 KM (736 kW), presega hitrosti 350 km/h in pritegne stotisoče gledalcev na dirke, milijone pred TV in milijardo na družbena omrežja!

Zapleten tranzit

Sodobno svetovno prvenstvo F1 poteka na 24 dirkah širom sveta. Dirke se začnejo v marcu v Avstraliji, se od tam selijo v Azijo in na Bližnji vzhod, nakar se vrnejo v Evropo. Spotoma se ves športni »cirkus« preseli na Florido in v Quebec, se spet vrne v Evropo. Na jesen se preselijo v Azijo, nato sledijo dirke v severni in južni Ameriki, za zaključek pa gre na obisk še k bogatim Arabcem: v Katar in Abu Dabi, kjer se prvenstvo zaključuje.

F1 razvija 1000 KM (736 kW), presega hitrosti 350 km/h in pritegne stotisoče gledalcev na dirke, milijone pred TV in milijardo na družbena omrežja!



Medtem ko spremljamo boj 22 dirkačev na stezi v njihovih dirkalnikih, pa v ozadju poteka zelo obsežen in kompliciran organizacijski, logistični in transportni proces.



Vsako dirkališče je tako v času dirke tudi parkirišče za več kot 200 velikih tovornjakov.

Prizorišče vrhunskega spektakla

Le-ta od lokalnega organizatorja, za katerim s svojimi garancijami, podporo in seveda tudi financami po navadi stoji kar lokalna oblast, dobi vso podporo pri tehnični izvedbi dirk, a gre za pravo goro posebne opreme, s katero se navadno dirkališče spremeni v prizorišče vrhunskega spektakla, imenovanega dirke F1! F1 holding skrbi za organizacijo dirke tudi z vsemi spremljajočimi dogodki (F2 in F3 ...), prostori za VIP goste, a tudi za vse oglasne površine, vidne gledalcem in kameram na dirkah. Vsako dirkališče je tako v času dirke za »Veliko nagrado F1« tudi parkirišče za več kot 200 velikih tovornjakov, vlačilcev s prikolicami! Medtem ko spremljamo boj 22 dirkačev na stezi v njihovih dirkalnikih, pa v ozadju poteka zelo obsežen in kompliciran organizacijski, logistični in transportni proces, saj imajo na vsakem dogodku pravo tekmo prav ljudje iz ozadja: delavci, ki vsako dirkališče opremijo po zadnjih standardih, postavijo vse reklame, pripeljejo vse dodatne tribune, opremo, reflektorje, a tudi vse gostinske VIP objekte ter vso prehrano, pijačo in vso pripadajočo opremo.

Dva vlačilca za FIA

A to še ni vse: za športni del (nadzor, meritve in športno plat) skrbi FIA, ki ima v pogonu dva svoja posebna vlačilca, a tudi nekaj dodatnih tovornjakov za vse ostale potrebe in opre-

mo. Toda na dirkah v Evropi, kjer so doma tudi vse F1 dirkalne ekipe, je to nekako enostavno, utečeno. Seveda imajo delavci in vozniki pred dirko polne roke dela, da pridejo pravočasno na cilj in da vse raztovorijo, postavijo na svoje mesto in nato pospravijo in odpeljejo dalje. Dirkačem je lažje, saj imajo za prevoz osebne limuzine ali športne avtomobile ali kar osebna letala, toda tudi oni morajo slediti zelo natrpanemu urniku, obvezam, treningom in tehničnim sestankom. Če že mnogi verjamemo, da je biti dirkač F1 sanjski poklic, pa se za tem skriva zelo veliko skrbno načrtovanega dela, treningov, znanja in spretnosti, a tudi delo velikanske ekipe, ki šteje od 500 do 1500 uslužbencev! Vrhunski šport je tudi vrhunski biznis, a ne le na področju tehnike ali organizacije, pač pa tudi logistike.

Prekomorske dirke

Vse to pa se pomnogoteri, ko gre za prekomorske dirke. Takrat imajo ekipe na voljo dve »jumbo jet« letali, s katerima vozijo dirkalno opremo s celine na celino. En dirkalnik štarta in se vrača v Anglijo (za ekipe na otoku, v Veliki Britaniji), drugi v Milano (za ekipe na kontinentu). Toda tovar vsake ekipe je omejen na 22 ton! Vse ostalo si mora vsaka ekipa organizirati posebej, z lastnim prevozom, z letali, ladjami in tovornjaki na mestu dogodka. Seveda imajo na evropskih dirkah vse s sabo, na prekomorskih dirkah pa tovar karseda omejijo, a tudi organizirajo lokalni najem opreme in prevoz do prizorišča tekme.



Lando Norris, ga bo kdo letos spravil s trona?

Vse to je že dolga leta utečena organizacija, ki pa se je v zadnjih petih letih, kar so celotni F1 posel prevzeli Američani, še dodatno povečala. F1 je na vrhuncu svojega razvoja in na svoj način predstavlja čudež organizacije in logistike, ne le športne, dirkalne in človeške zmogljivosti! Celotni posel ves čas v ozadju teče z zelo velikimi vložki, da bi dirke potekale nemoteno, odlično in karseda uspešno, da bi na koncu slavili svojega prvaka F1, najhitrejšega dirkača sveta tistega leta. Seveda zaslužijo vsi, a gre vsa slava, premije in vzpon v orbito F1 le enemu – prvaku!

Ciklusi v F1

Tudi ko gre za uspeh ekip in dirkačev, ima svet F1 svoje cikle! V zadnjem obdobju pogona V10 je prevladovala ekipa Red Bull, ki je s Sebastianom Vettelom osvojila štiri naslove prvaka med dirkači in štiri med konstruktorji (2010–2013). Ob prehodu na tako imenovani »hibridni pogon« je sledilo obdobje prevlade Mercedes (2014–2021), ki je ob naslovu prvaka med konstruktorji (7-krat) osvojil tudi naslov prvaka med dirkači (7-krat: 1-krat Nico Rosberg, 6-krat Lewis Hamilton), nakar jih je z vrha znova izrinil Red Bull s Maxom Vettelom (4 naslovi prvaka med dirkači in 2 med konstruktorji)!

V letih 2024 in 2025 pa smo videli preporod McLarna z Mercedesovim hibridnim pogonom, ki je 2024 najprej zmagal med konstruktorji, lani pa je temu dodal še naslov prvaka med dirkači! Mladi novi prvak Lando Norris je sloviti novozelandsko-



Karte se letos na novo mešajo, saj veljajo nova tehnična pravila FIA.



-angleško-arabski ekipi povrnil zmagoslavje, saj so le-ti nazadnje slavili leta 2007! Pred tem je zadnji naslov za McLaren (in prvi zase) osvojil danes že legendarni Lewis Hamilton.

Toda letos so karte na novo premešane, veljajo nova tehnična pravila FIA, ki omejujejo aerodinamiko »wing-car« aerodinamičnega podvozja, pogon standardnega motorja se od letos omejuje na 50 %, moč e-pogona pa povečuje na 50 %. Nova pravila krojijo tudi nove uspehe, a v ožji krog favoritov vedno sodijo štiri tehnično, kapitalsko in razvojno najmočnejše ekipe: Mercedes, Red Bull, McLaren in neuničljivi Ferrari.

Nas čaka staro razmerje moči med njimi ali so pred nami nova presenečenja? Zaveze bodo odstranili na testiranju, nato pa se prvenstvo začne v Avstraliji 8. marca, a bo končna odločitev padla šele 6. decembra v Abu Dabiju. Vmesni čas pa je celotni svet F1 v velikem tranzitu, z dirke na dirko, iz države v državo, s celine ne celino ... Le kdo bo na vrhu F1 decembra?

Besedilo: **Veljko Jukič**

Fotografije: **Veljko Jukič, Željko Jeličič, Zoran Živkov**



100 eActros NextGenH2 do konca leta 2026

Daimler Truck je napovedal, da bo pričel serijsko proizvodnjo eActros NextGenH2 in jih bo do konca leta na trg poslal vsaj 100. Ti vlačilci bodo opremljeni z gorivno celico Cellcentric, ki je razvita in izdelana v sodelovanju s skupino Volvo. To je najnovejša generacija BZA150 z močjo po 150 kW. Električna arhitektura je podobna tisti pri Hyundai Xcient Fuel Cell. Vgrajena je baterija s kapaciteto 101 kWh, ki zagotavlja takojšnje pospeševanje in regeneracijo. Še bolj presenetljivo je polnjenje goriva, ki bo zagotovljeno s tekočim vodikom pri izredno nizkih temperaturah ($-253\text{ }^{\circ}\text{C}$).

Osnova je eActros 600, vključno z električno osjo eAxe s 4 prestavami, integriranimi v ohišje ročične gredi. Motor razvija 340 kW v Eco načinu, v načinu Power pa lahko doseže do 370 kW. Doseg z enim polnjenjem vodika, kjer je možno v posodo stisniti 85 kg vodika, naj bi znašal tudi 1000 km.

Predor z oblaki in rožami

Veliki svetovni predori so pravi čudeži sodobne arhitekture. Nekateri potekajo pod gladino morja in oceana, nekateri so vrezani v gore, vsem pa je skupno, da so dolgi in skrajšujejo razdalje potovanja. Dolga vožnja v zaprtem prostoru lahko pri voznikih in potnikih povzroči tesnobo in klavstrofobijo, zato so arhitekti in gradbeniki storili nekaj, da bi te občutke vsaj delno omejili. Leta 2007 je bil na Kitajskem zgrajen 18,02 kilometra dolg predor Zhongnanshan, ki se nahaja na avtocesti Xi'an-Ankang in poteka pod gorovjem Qinling. Gradnja predora je stala 410 milijonov dolarjev in je trajala več kot pet let. Najbolj zanimiva je njegova nenavadna zasnova, saj je opremljen z umetnimi rastlinami in oblaki. Vožnja skozi predor traja 15 minut, kar je povsem dovolj za ogled »narave«.



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



GB Leasing
 Gorenjska Banka



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



IVECO in avtonomna vožnja 4. stopnje

IVECO v sodelovanju s podjetjem PlusAI naznanja prvo uvedbo težkih tovornjakov s sistemi avtonomne vožnje (ADS) 4. stopnje. Program bodo izvedli v sodelovanju s španskim logističnim operaterjem Sesé in regionalno vlado Aragonije v Španiji.

PlusAI je vodilni svetovni ponudnik programske opreme za virtualne voznike avtonomnih tovornjakov, ki temelji na umetni inteligenci. V okviru programa bosta IVECO in PlusAI razvila dva tovornjaka, opremljena z avtonomno vožnjo 4. stopnje, ki ju poganja virtualni voznik PlusAI SuperDrive™.

Dva vlačilca IVECO S-Way bosta avtonomno vozila za Sesé na poti med Madridom in Zaragozo, vzdolž približno 300 km dolgega tovornega koridorja.

Avtonomna vožnja 4. stopnje pomeni, da lahko vozilo vozi popolnoma avtonomno znotraj določenega območja, vendar mora voznik, čeprav ne vozi vozila, biti za volanom in pripravljen prevzeti nadzor, če je to potrebno.

V praksi to pomeni, da bo voznik vozil vozilo vse do prihoda na avtocesto, nato pa bo nadzor prevzel virtualni voznik in vozil popolnoma avtonomno do izvoza z avtoceste, tj. do konca območja, namenjenega avtonomni vožnji.

Pomoč pri celjenju ran in opeklin

MediGel® je lipogel s cinkom in železom, ki pomaga pri celjenju ran in opeklin. Ohranja vlažno okolje rane, kar pospeši naravno celjenje in nastanek nove kože. Vsebuje negovalna olja in vitamin E za obnovo kože. Primeren je tudi za otroke in osebe z občutljivo kožo. Razvito in izdelano v Nemčiji. Na voljo v lekarnah in specializiranih prodajalnah. Medicinski pripomoček izpolnjuje zahteve za oznako CE, 0044. Pred uporabo se seznajte z verjetnim tveganjem, povezanim z njegovo uporabo.



Zapeljite vaš posel na višji nivo s Hunterjevimi stroji za premontažo, centriranje in avtooptiko



NOVO



Šmartinska cesta 218c | 1260 Ljubljana – Polje
T: 01 520 04 50 | T: 01 520 04 66
komerciala@produkt.si | produkt.si

PRODUKT I
AVTOSERVISNA OPREMA

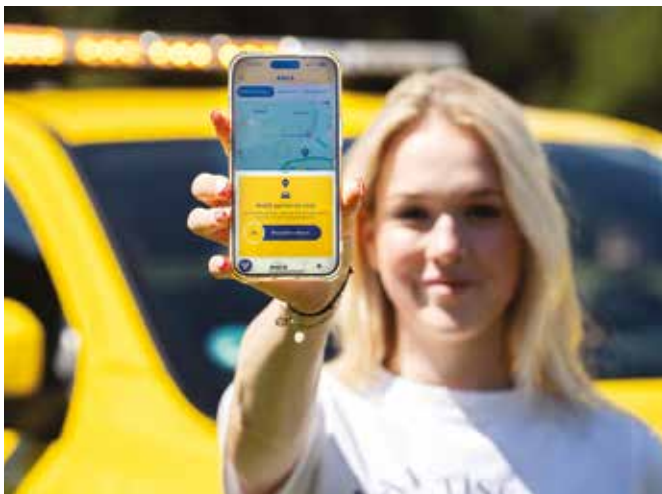




Vrnitev priljubljenih modelov z dizelskimi motorji

Z januarjem se je na slovenski trg vrnila izjemno priljubljena trojica enoprostorskih, družinsko naravnanih modelov – Citroën Berlingo, Peugeot Rifter in Fiat Qubo L (prej Doblo) z dizelskimi motorji. Ta vozila so zaradi svoje prostornosti, vsakodnevne uporabnosti in prilagodljivosti že vrsto let med najbolj priljubljenimi izbirami tako družin in aktivnih posameznikov, ki potrebujejo več prostora za ljudi, prtljago ali športno opremo, kot tudi poslovnih uporabnikov, ki iščejo zanesljive, prilagodljive in cenovno učinkovite avtomobile za vsakodnevno delo. Tudi na slovenskem trgu je bil segment tradicionalno zelo močan, pri čemer je Berlingo pogosto dosegal kar tretjinski delež prodaje.

Več dela v zimskih mesecih



Poletni in zimski meseci so obdobje, ko AMZS klicni center prejme največ klicev, mehaniki za pomoč na cesti pa opravijo največ intervencij. Analiza razlogov za posredovanja v letu 2025 kaže, da so tudi lani prednjačile težave z akumulatorjem in zagonom vozila, z motorjem in izpuhom ter težave s krmljenjem, vzmetenjem in zavorami. Analiza v prvem mesecu letošnjega leta pa je pokazala, da so zimske razmere izrazito vplivale na povečano število posredovanj: AMZS je zabeležil približno 40 odstotkov več primerov pomoči na cesti glede na enako obdobje lani, v katerih so člani AMZS potrebovali pomoč. AMZS ob tem poudarja, da je mogoče številne okvare preprečiti z rednim in ustreznim vzdrževanjem vozila.

Steyer ali Super Panther

Super Panther eTopas 600 je bil premierno predstavljen na avtomobilskem salonu IAA 2024 v Hannoveru. Gre za evropsko različico električnega kitajskega vlačilca, na katerem na sprednjem delu prevladuje tradicionalni logotip Steyr, saj avstrijska tovarna načrtuje lokalno proizvodnjo za evropski trg. Serijska različica je bila bistveno preoblikovana, vendar je logotip kitajskega proizvajalca še vedno vidno prikazan na osrednjem položaju sprednjega dela, napis Steyr pa je premaknjen na levo stran maske. DHL Freight začneja s testiranjem prvih tovornjakov v rednem tovornem prometu po avstrijskih cestah. En primerek naj bi pričelo testirati tudi znano slovensko distribucijsko podjetje.

Pogonski sklop sestavlja električna os, ki jo je razvil Super Panther sam, evropska različica pa vključuje dva elektromotorja. Neprekinjeno zagotavljata relativno visoko moč v tem razredu tovornjakov, ki znaša 394 kW (537 KM). V električno os je integriran tudi avtomatiziran dvostopenjski menjalnik, medtem ko evropski konkurenti v tem razredu večinoma uporabljajo štiristopenjske rešitve. Baterija LFP kitajskega proizvajalca CATL s kapaciteto 621 kWh ima deklariran doseg okoli 500 kilometrov.



Premium gorivo po nižji ceni in nagrade do 1.500 €!

Na bencinskih servisih Shell je začetek leta v znamenju izjemnih ugodnosti za voznike. Najbolj vesel dan v tednu je četrtek, saj lahko stranke v okviru akcije »Veseli četrtki« na veliki večini Shell servisov natočijo vrhunsko gorivo Shell V Power Diesel po ceni običajnega Shell FuelSave dizla. Gre za priložnost, ki je še posebej dobrodošla v zimskem času, ko kakovost goriva pomembno vpliva na zanesljivo delovanje motorja in splošno vozno izkušnjo. Poleg cenovno dostopnejšega premium goriva so vsak četrtek znižani tudi izbrani izdelki za nego vozila. Hkrati pa pri Shellu poteka še privlačna nagradna igra »Zavrti in osvoji«. Sodelovanje je zelo preprosto: po točenu najmanj 25 litrov goriva – katerikoli dan v tednu – je treba račun skenirati na spletni strani shell-nagraduje.si in zavrteti digitalni igralni avtomat. S tem se udeležene uvrsti v žrebne za bogate nagrade: brezplačno gorivo v vrednosti 50, 100 ali celo 1.500 evrov. Nagradna igra poteka do 31. marca 2026.

Veseli četrtki na Shellu!

Na izbranih servisih, premium dizelsko gorivo po ceni običajnega.



Prihaja tovarna katrca – Renault 4

Francozi so predstavili Renault 4 E-Tech Electric v tovarni različici, komercialna različica pa je namenjena predvsem poslovnim strankam, obrtnikom in dostavnim službam. V primerjavi s standardno (potniško) različico tovorni model nima zadnjih sedežev, tovorni prostor pa je ločen s trdno pregrado in ima vgrajena ušesca za pritrditev tovora. Prostornina tovarnega prostora je več kot 1000 litrov, z največjo dolžino tovora do 1,2 metra in nosilnostjo do 375 kg. Glede na tovarniško homologacijo N1 so pravne osebe upravičene do polnega odbitka DDV, tako ob nakupu kot pri uporabi. Tovarna različica je na voljo le z večjo baterijo s kapaciteto 52 kWh, ki jo spremlja zmogljivejši elektromotor z močjo 110 kW (150 KM). Renault trdi, da je doseg po ciklu WLTP do 409 kilometrov.



Novi Ford Trucks F-Line E

V skladu s trenutno modo in vsesplošno elektrifikacijo, se trendom pridružuje tudi Ford Trucks. Prvi električni tovornjak turškega proizvajalca je na voljo v konfiguracijah 4x2 ali 6x2 oziroma različicah z največjo dovoljeno težo 19 ali 26 tonami. F-Line E je namenjen lokalni distribuciji ali komunalnim delom.

Šasija z največjo dovoljeno težo 26 ton ima štiri baterijske sklope s posamezno kapaciteto 98 kWh oz. skupno 392 kWh, kar zagotavlja doseg približno 300 km. Dva pogonska elektromotorja razvijeta skupno 310 kW (415 KM) s trajnim navorom 1370 Nm. Moč se prenaša prek tristopenjskega avtomatiziranega menjalnika.

Krajša 19-tonska različica ima enak menjalnik, vendar nekoliko manj zmogljive motorje in en baterijski sklop manj. Tukaj je moč 235 kW (315 KM), vgrajeni pa so trije baterijski sklopi s skupno kapaciteto 294 kWh (235 kWh neto), kar zmanjša doseg na približno 250 km. Baterije dobavlja ZF, največja polnilna moč je 285 kW pri daljši različici in 213 kW pri krajši različici.



Zniževanje porabe goriva in emisij CO₂



Z novim konceptom EcoGeneration

Aerodinamični polpriklopniki generacije EcoGeneration znatno zmanjšajo zračni upor in s tem porabo goriva. Z nastavljivim zadkom je mogoče 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



Letni pregled prvih registracij

Po nekaj negotovih letih se je trg vozil v Sloveniji ponovno nekoliko okrepil. Lani smo tako registrirali več osebnih in težkih dostavnih vozil, medtem ko je trg kombijev rahlo padel.

Lani smo Slovenci pokupili dobrih 57 tisoč osebnih vozil, kar je za 4500 vozil več kot leto poprej. Prve registracije je prejelo 7100 lahkih dostavnikov do 3,5 tone, kar pa je za 1400 enot manj kot leta 2024. Kako se je kakšna znamka odrezala na trgu in koliko je bilo prodanih vozil po komadih, pa si oglejte v nadaljevanju v priloženih tabelah, stanje na trgu pa so komentirali tudi uvozniki.

Leto 2025 je bilo glede na leto 2024 kar dobro. Pri prodaji osebnih vozil smo zabeležili 57.557 novih registracij, kar je za 4540 vozil več kot v letu poprej. Zanimivo je, da sta si kar 26 % trga razdelila Volkswagen z 8776 vozili in Škoda s 6234 registracijami. Od tega je na trg prišlo 11 % električnih vozil, med katerimi prednjači Tesla z modelom Y, ki je prejel 610 novih registracij. Tesli sledi Volkswagen z modeloma ID.7 in ID.4, prvi kitajski model pa je Dongfeng Box z 290 enotami. Zanimivo je,

da je prve registrske tablice lani prejelo kar 260 Porschejev, medtem ko znamke Audi (2009), BMW (1540) in Mercedes (1408) obvladujejo dobrih 7 % trga.

Po dveh letih, ko je bila v Sloveniji najbolj priljubljena Škoda Octavia (1957), se je na prvo mesto z velikim naskokom vrnil Renaultov Clio (2446).

Trg osebni vozil

	Proizvajalec	2024	2025	Razlika	TD 2025 %
1	Volkswagen	7924	8776	852	15,53
2	Škoda	5538	6234	696	10,81
3	Renault	5910	5886	-24	12,64
4	Hyundai	2770	3281	511	4,72
4	Toyota	3403	3212	-191	6,61
5	Ford	1663	2626	963	3,20
6	Peugeot	2947	2537	-410	2,95
7	Kia	2292	2366	74	2,83
8	Dacia	2349	2074	-275	8,60
9	Audi	1922	2009	87	2,45
10	Citroen	1843	1940	97	3,14
15	Ostali	14457	16616	2159	26,52
	Skupaj	53018	57557	4539	100,00

10 Najbolje prodanih modelov v 2025

	Proizvajalec	Model	2025
1	Renault	Clio	2446
2	Škoda	Octavia	1957
3	Renault	Captur	1756
4	Škoda	Kamiq	1335
4	Škoda	Kodiaq	1257
5	Volkswagen	Tiguan	1172
6	Hyundai	Tucson	1150
7	Volkswagen	T-Roc	1146
8	Peugeot	2008	1041
9	Volkswagen	T-Cross	991
10	Citroen	1843	1940





Lahka gospodarska vozila

Razred lahkih gospodarskih vozil do 3,5 tone je padel za 17 % oz. za dodatnih 1440 vozil glede na leto poprej. Celoten trg je lani sprejel 7140 novih kombijev, pri čemer pa kar polovico trga držijo Ford (1235), Renault (1145) in Fiat (1109 registracij). Slednji je ob Toyoti tudi edina znamka s pozitivno bilanco glede na leto poprej, ostale znamke so prodale manj vozil. Najbolj priljubljen model med lahkimi dostavniki je bil lani Fiat Ducato, ki je odlična osnova za avtodome iz Adrie. Sledi mu Ford z modelom Transit Custom, srednje velik dostavnik, ki pa prav tako lahko zadovolji različne potrebe uporabnika. Ford je lani svoji prenovljeni gami dodal še električne izvedbe k vsem modelom in ima tako najbolj raznoliko ponudbo na trgu.

Trg lahkih gospodarskih vozil do 3,5 t

	Proizvajalec	2024	2025	Razlika	TD 2025 %
1	Ford	1630	1235	-395	17,29
2	Renault	2032	1145	-887	16,03
3	Fiat	988	1109	121	15,53
4	Volkswagen	1365	1030	-335	14,42
5	Citroen	696	593	-103	8,30
6	Peugeot	480	538	58	7,53
7	Toyota	219	506	287	7,08
8	Opel	401	380	-21	5,32
9	Mercedes-Benz	209	196	-13	2,74
10	Man	214	195	-19	2,73
11	Ostali	348	215	-133	3,01
Skupaj		8582	7142	-1440	100,00

Najbolje prodajani dostavniki do 3,5 t

	Proizvajalec	Model	2024	2025	Razlika
1	Fiat	Ducato	789	837	48
2	Ford	Transit custom	1037	673	-364
3	Renault	Master	950	541	-409
4	Volkswagen	Caddy	587	435	-152
5	Citroen	Jumper	341	348	7
6	Renault	Trafic	502	334	-168
7	Volkswagen	Crafter	480	321	-159
8	Peugeot	Boxer	307	272	-35
9	Renault	Kangoo	409	255	-154
10	Fiat	Doblo	134	249	115

Težka gospodarska vozila

Pri programu težkih gospodarskih vozil od 7,5 tone naprej so registracije dosegle skoraj 2200 enot. Številke prvih registracij so se ustavile pri 2197 enotah, kar je za 7 % več kot leta 2024. Razred do 16 ton v tem delu predstavlja zgolj 2,5 %, saj je prve tablice prejelo 50 vozil, kar je le 9 manj kot leta 2024, vse ostale registracije pa gredo v razred nad 16 ton.

To nakazuje, da smo Slovenci še naprej orientirani predvsem na dolgoprogaški, mednarodni transport, kjer poskušamo izkoristiti vsak centimeter in kilogram vozila. Številke kažejo, da se je na prvo mesto vrnil Volvo, ki je žezlo prevzel od MANa, ki je tokrat le za par enot zaostal za prvim mestom. Močno se je popravila Scania, Mercedes pa zaseda 4. mesto. Sledijo Renault, DAF in Iveco ter na koncu še pet registracij novih Fordovih tovornjakov.

Pa še malo razdelajmo segmente vlačilcev in šasij, kjer na vlačilce odpade kar 70 % celotnega trga. Med šasijami Slovenci še naprej najbolj zaupamo Mercedesu, ki s 173 prodanimi enotami zavzema dobro četrtino trga. Sledijo MAN, Volvo in Scania.

Med vlačilci je na vrhu prav tako Volvo, sledijo pa Scania, MAN in Mercedes. Velika nihanja v prodaji so se dogajala tudi po mesecih.

Trg gospodarskih vozil nad 7,5 tone

	Proizvajalec	2024	2025	Razlika
1	DAF	121	116	-5
2	Ford	12	5	-7
3	Iveco	76	40	-36
4	MAN	565	510	-55
5	Mercedes-Benz	396	357	-39
6	Renault Trucks	103	189	86
7	Scania	261	458	197
8	Volvo	499	504	5
	Ostali	20	18	-2
Skupaj		2053	2197	144

Tradicionalno najboljši mesec je januar, ko je bilo lani registriranih 243 vozil nad 16 ton. To gre pripisati tudi dejstvu, da precej kupcev vozila, ki so bila nabavljena v prejšnjem letu, registrira nekoliko kasneje ali pa čaka na kakšno nadgradnjo ali posebno opremo. Drugi najboljši mesec je bil, zanimivo, junij, ko smo registrirali 236 vozil, medtem ko smo najmanj vozil registrirali avgusta, in sicer 121, še posebej malo pa decembra, le 89 vozil.

Ugoden trend se kaže še naprej, kljub temu da se gospodarstvo v Nemčiji ohlaja že več let, da se govori, da ni tovora in da cene prevoznih padajo.

Leto, ki je pred nami, naj ne bi bilo preveč pretresljivo, kar se tiče trga gospodarskih vozil. Prehod na alternativne vire goriv se je že začel z uvajanjem električnih tovornjakov, katerih je sedaj v Sloveniji registriranih »že« 8. Povečanje cestnin

se bo odražalo na cenah končnih izdelkov, zaradi uvedbe novih sistemov ADAS in priprave motorjev na norme Euro 7 pa bodo tudi vozila zopet nekoliko dražja.

Avtobusi in prikolic

Zanimiv je tudi trg avtobusov, ki se že nekaj let vrti okoli številke 100, kakšno leto več, kakšno leto manj. Lansko leto je bilo tisto s predpono »več«, in to konkretno. Trg so zaznamovali le 4 ponudniki, med katerimi je prepričljivo prvo mesto zasedel MAN s 170 registracijami, sledijo Mercedes s 47, Iveco z 29 in Setra z 8 registracijami. Skupaj tako 191 registracij, če k temu dodamo še minibus, pa je številka prvih registracij pri avtobusih 236.

In na koncu omenimo še prikolic. Teh je v lanskem letu prejelo nove registrske tablice 1300. Če sta nekoč Schmitz Cargobull (360) in Krone (244) skupaj prodala več kot dve tretjini vseh priklopnih vozil, se je zdaj na trgu našlo ogromno število manjših dobaviteljev s specializirano ponudbo, kot so denimo Tirsan, Stas ali D-Tec, konstantno močna pa sta še Schwarzmuller (136) in Koegel (153).

Trg priklopnih vozil je zelo oster, še bolj kot trg tovornih vozil, saj kupci zahtevajo vedno boljše in kakovostnejše izdelke za ugodno, da ne rečemo čim nižjo ceno. Se pa tudi priklopna vozila v zadnjem času močno digitalizirajo in ponujajo številne dodatne opcije za lažje odpenjanje in snemanje cerad, tu so že tudi električne osi in električni hladilni sistemi, prikolic pa so tudi še ena od postavk v vlečni skupini, kjer bi se dalo nekoliko znižati zračni upor in tako privarčevati kakšen deciliter goriva.

Tovorna vozila od 7,5 do 16 ton

	Proizvajalec	2024	2025	Razlika
1	DAF	0	2	2
2	Ford	0	0	0
3	Iveco	21	14	-7
4	MAN	20	7	-13
5	Mercedes-Benz	10	21	11
6	Renault	3	4	1
7	Scania	0	0	0
8	Volvo	0	2	2
	Ostali	5	0	-5
	Skupaj	59	50	-9

Tovorna vozila nad 16 ton

	Proizvajalec	2024	2025	Razlika
1	DAF	121	115	-6
2	Ford	12	5	-7
3	Iveco	55	26	-29
4	MAN	545	489	-56
5	Mercedes-Benz	386	336	-50
6	Renault	100	185	85
7	Scania	261	458	197
8	Volvo	499	502	3
	Ostali	5	18	13
	Skupaj	1984	2134	150

Prikolice in polprikolice

	Proizvajalec	2024	2025	Razlika
1	Schmitz Cargobull	299	360	61
2	Krone	220	242	22
3	Koegel	148	153	5
4	Schewartzmuller	141	136	-5
5	Fligel	31	32	1
6	D-tec	22	27	5
7	Tirsan	17	6	-11
8	Wielton	14	18	4
9	Stas	9	19	10
10	Ostali	300	307	7
	Skupaj	1201	1300	99

Novi avtobusi

	Proizvajalec	2025	TD %
1	MAN	107	56
2	Mercedes	47	24
3	Iveco	29	15
4	Setra	8	5
	Skupaj	191	100



DAF – Cordia d.o.o.



Preteklo leto je bilo nepredvidljivo in zahtevno, v prvem polletju je tržišče kazalo na upad in zelo previdne investicije med kupci, medtem ko se je v drugi polovici leta ponovno okrepilo. Za leto 2026 pričakujemo podobno dogajanje na trgu tovornih vozil. Naraščajoči stroški dela in negotove razmere po svetu onemogočajo neko stabilno planiranje za prihodnost.

Leto 2025 je za nas predstavljalo več mejnikov, in sicer 35 let podjetja Cordia d.o.o. in 30 let zastopništva znamke DAF. Razširili smo servisno pokritost po državi s tretjim servisnim centrom v Ajdovščini in tako pokrili še primorski del Slovenije. Poleg tovornih vozil DAF smo pridobili zastopništvo za znamko Otokar za manjša tovorna vozila, ki so namenjena lokalni dostavi, avtovleki, gradbeništvu in komunalnemu segmentu. Vozila Otokar se ponašajo s Cumminsovimi motorji s standardno 4-letno garancijo in nizko lastno težo.

DAF je začel uradno proizvodnjo električnih vozil XB, XD in XF. DAF XD in XF Electric sta bila izbrana za »Mednarodni tovornjak leta 2026«. Z januarjem 2026 sta bila predstavljena tudi XG in XG+ v električni izvedbi, ki se ponašata z najudobnejšo in najprostornejšo kabino. Poleg električnih vozil imamo seveda širok spekter vozil z motorjem na notranje zgorevanje od 7,5 t naprej. DAF konstantno vpeljuje posodobitve in nadgradnje, tako programske opreme v vozilih kot v aplikacijah, ki jih nudi.

Zahvalil bi se vsem strankam in partnerjem za zaupanje.

Matjaž Matjašič

MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o.

Julija sem se pridružila podjetju MAN Truck & Bus Slovenija in zelo sem vesela, da smo skupaj z našo močno ekipo in partnerji ponovno dosegli zelo dobre rezultate.

V segmentu tovornjakov smo s skupno 489 registriranimi vozili dosegli 22,3-% tržni delež. V segmentu avtobusov smo dosegli izjemen prvi položaj in najvišji tržni delež doslej, saj smo dosegli 56,3 %. Tudi naš TGE je nadaljeval svojo močno zgodbo rasti in leto zaključil z rekordno prodajo.

MAN TopUsed je dosegel solidne rezultate, ki nam omogočajo, da svojim strankam ponudimo visokokakovostna rabljena vozila, ki zadovoljujejo širok spekter transportnih potreb.

Zelo se veselim leta 2026. Med ključnimi mejniki, ki so pred nami, so lansiranje MAN e-TGM, posodobitve MAN TGE Next Level in začetek prodaje našega električnega avtobusa MAN Lion's Coach E.



V prihodnjih letih bosta digitalizacija in e-mobilnost igrali vse pomembnejšo vlogo pri ustvarjanju bolj trajnostnih in učinkovitih transportnih rešitev. V središču naše pozornosti je povečanje zadovoljstva strank in nadaljnja podpora kot močan in zanesljiv partner našim strankam s praviimi rešitvami ob pravem času.

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

Evelyn Kassel, generalna direktorica MAN Truck & Bus Slovenija



Iveco pisarna Slovenija

V letu 2025 smo se v Sloveniji soočili s splošnim zmanjšanjem trga oziroma prodaje vozil predvsem na račun vozil v segmentu lahkih gospodarskih vozil zaradi gospodarske negotovosti in slabše ekonomske slike v Evropi, ki je tudi posledica geopolitičnih napetosti. Smo pa v Ivecu zadržali raven prodanih vozil v razmerju na celotni slovenski trg. Hkrati smo v letu 2025 združili moči s Tata motors ter tako z združitvijo moči odpiramo nov potencial za nadaljnje izboljšanje industrijskih zmogljivosti, pospeševanje inovacij na področju prevoza z ničelnimi emisijami in širitev dosega na ključnih svetovnih trgih. Ta kombinacija nam bo omogočila, da bomo svojim strankam bolje služili s širšim in naprednejšim portfeljem izdelkov ter vsem deležnikom zagotovili dolgoročno vrednost.

Iveco Slovenija

Mercedes-Benz – Autocommerce d.o.o.

Črnooglede informacije o razvoju evropskih gospodarstev se lani niso odrazile v kakršni koli pomembni spremembi trga težkih tovornih vozil v Sloveniji. Nižji tržni delež naše znamke je zgolj kratkoročna posledica spremenjene dinamike dobav. Ta trend se je že obrnil v zadnjem delu lanskega leta in se nadaljuje tudi letos. S poslovanjem smo zadovoljni in za letos optimistično pričakujemo pozitiven razvoj naših prodajnih rezultatov, kljub povečanemu povpraševanju po tovornih vozilih Mercedes-Benz na evropskih trgih, ki povzroča daljšanje dobavnih rokov. Verjamemo tudi v pozitiven razvoj slovenskega trga, medtem ko so dolgoročne napovedi zaradi globalnih razmer manj zanesljive. Stabilizacija razmer na vojnih območjih Ukrajine in Bližnjega vzhoda bi lahko prinesla dodatne potrebe po tovornih vozilih, zlasti v gradbenem segmentu.

Inovacije so stalnica pri razvoju naših vozil. V preteklih letih smo posodobili celoten pogonski sklop vozil z motorji z notranjim zgorevanjem, zato so naši tovornjaki najučinkovitejši. Lani smo prodali prve električne vlačilce eActros 600 in s tem jasno pokazali, da želimo na vseh področjih voditi z inovativnimi rešitvami.

Pri tem smo ostali osredotočeni na tisto, kar je za Autocommerce najpomembnejše – na naše stranke. Odziv trga na novi Actros L ProCabin je izvrsten: stranke izpostavljajo njegovo učinkovitost, udobje in napredne varnostne sisteme, kar se odraža tudi v odlični prodaji. Veliko zanimanja ostaja za naša specialna vozila Unimog, ki znova dokazujejo, da se robustnost in izjemna prilagodljivost lahko odlično dopolnjujeta. Poseben mejnik je bila tudi prodaja prvih eActrosov 600, ki jasno kaže, da elektrifikacija v segmentu težkih vozil ni več prihodnost, temveč sedanost – in mi smo pripravljeni podpreti stranke tako tehnološko kot svetovalno.

Ob tej priložnosti se iskreno zahvaljujem vsem našim partnerjem in strankam za izkazano zaupanje – v našo tehnologijo, v našo ekipo in v partnerstvo, ki ga gradimo skupaj. Prepričan sem, da bomo tudi v letu 2026 ustvarili še veliko skupnih uspešnih zgodb.

Rasto Oderlap, direktor, Autocommerce d.o.o.



Scania – Scania Slovenija d.o.o.

Trg težkih tovornih vozil v Sloveniji je v letu 2025 rasel, naša pričakovanja so se uresničila, saj smo napovedovali rast med 3 in 5 % v primerjavi z letom 2024. Trg je zaznamovala dokaj stabilna logistična aktivnost, podprta s tranzitno lego države, kar ohranja visoko uporabo težkih tovornjakov. Opažamo, da so se podjetja oz. naši kupci začeli osredotočati na postopno obnovo flot, predvsem iz naslova učinkovitosti. Tukaj nas predvsem veseli, da so naše stranke prepoznale Scanio kot ključnega partnerja pri nadaljnjem razvoju ter izkazale zaupanje v našo celovito rešitev, ki jim prinaša najnižje skupne stroške lastništva (TCO). Alternativni pogoni so prisotni le v omejenem obsegu, predvsem zaradi visokih stroškov in pomanjkanja infrastrukture, vendar ostajajo del naših razvojnih načrtov. Obstajajo določeni izzivi trga, ki so skupni vsem proizvajalcem, kot so negotova kupna moč, okoljski in regulativni pritiski ter pomanjkanje voznikov.

Naša strategija za nadaljnja leta predvideva stabilno rast trga. Verjamemo v podobno rast za leto 2026, kot je bila 2025. Posledično bomo še naprej investirali v trajnostne rešitve ter celostno ponudbo. V podjetju Scania verjamemo, da se naše poslovno okolje spreminja, zato temu primerno tudi mi spreminjamo svojo ponudbo za naše kupce. Naša celovita storitev, od nakupa vozila, zavarovanja, servisa, financiranja, digitalizirane podpore za lastnika in voznika, bo nadgrajena s storitvami, ki našim kupcem prinašajo najvišje prihranke iz naslova profitabilnosti in hkratnega poudarka na okoljskih standardih. Kljub makroekonomskim pritiskom in negotovosti v podjetjih ostaja povpraševanje stabilno. V podjetju Scania bomo to izkoristili s trajnostnimi in tehnološko naprednimi ponudbami.

Marko Božnik, direktor prodaje, Scania East Adriatic regija



Renault Trucks Slovenija d.o.o.



Leto 2025 je bilo za Renault Trucks v Sloveniji dobro in stabilno, uspelo pa nam je tudi povečati svoj tržni delež v segmentu srednjih in težkih tovornih vozil.

Ob ugodnem in pozitivnem ritmu gibanja novih naročil lansko leto smo tudi v leto 2026 zakorakali z optimizmom in veliko mero pozitivne energije.

30. 06. 2026 se zaključi prvo obdobje merjenja izpustov CO₂, ki jih generirajo tovorna vozila. Nalogo smo kot proizvajalec na nivoju EU zaključili solidno in finančnih sankcij ne gre pričakovati. Prvega julija se prične novo obdobje, pri tem pa so izzivi bistveno večji, saj se z vsakim novim obdobjem dovoljene vrednosti spuščajo. Kot posledica tega dejstva je pri konfiguriranju posamičnega vozila treba biti še posebej pozoren in vozilo optimizirati na tak način, da zgornje vrednosti CO₂ ne presegajo dovoljenih okvirjev, s čimer bi posledično povzročile finančne posledice.

Kljub dejstvu, da v Sloveniji za zdaj še nimamo resnih finančnih vzpodbud za nakup električnih tovornih vozil, smo lani nadaljevali s prodajo le-teh, prav tako imamo zagotovljene dobave tudi že za letos.

Kot edini proizvajalec v Evropi, ki s svojo serijsko proizvodnjo zagotavlja tovorna vozila od 3.100 kg do 44.000 kg bruto mase, nadaljujemo promocijo električnih vozil s posodobljenimi različicami v segmentih T, Cin K, kjer je največji napredek narejen prav na dometu vozila z enim polnjenjem.

Tibor Vintar

Volvo – Volvo Trucks Slovenija d.o.o.

Leto 2025 je bilo za Volvo Trucks Slovenija izjemno pomembno in v več pogledih prelomno. Ob tem, ko smo praznovali 25 let uspešnega delovanja na slovenskem trgu, smo dosegli tudi vodilni 23,84-% tržni delež težkih tovornih vozil nad 16 ton, kar jasno potrjuje zaupanje naših strank in trdno pozicijo znamke Volvo Trucks v Sloveniji. Že drugo leto smo vodilni v segmentu težkih vozil tudi na evropskem trgu. S tem smo zopet dokazali, da so naše strateške usmeritve, osredotočene na kakovost, varnost, zanesljivost in inovacije, pravilne in dolgoročne.

S ponosom izpostavljamo tudi dosežke na področju varnosti, kjer Volvo Trucks ponovno izkazuje vodilno vlogo. Modeli Volvo FH in Volvo FM so ponovno dosegli najvišjo, 5-zvezdično oceno Euro NCAP. Vozila izpolnjujejo stroge kriterije za zaščito voznikov in drugih udeležencev v prometu, kar potrjuje naš vodilni položaj na področju ključne vrednote – varnosti.

V letu 2026 načrtujemo nadaljnjo rast in utrjevanje tržnega vodstva z razširjeno ponudbo električnih in nizko emisijskih vozil. Intenzivno bomo vlagali v usposabljanje kadrov, širitev servisnih zmogljivosti in razvoj celovitih logističnih rešitev za slovenske transportne partnerje. Ob tem ostajamo zavezani k trajnostnemu, varnemu in učinkovitemu transportu v vseh segmentih svojega poslovanja.

Ob tej priložnosti se iskreno zahvaljujem vsem našim strankam za zaupanje in partnerstvo skozi vsa leta, prav tako pa zaposlenim, ki s svojo strokovnostjo, predanostjo in zavzetostjo predstavljajo temelj našega uspeha.

Dušan Mavrič, generalni direktor Volvo Trucks Adriatic North



Ford Trucks – Kamion in bus d.o.o



Preteklo leto so Ford Trucks Slovenija zaznamovale naložbe v krepitev poprodajnih storitev, konec leta pa smo prejeli tudi okrepitev v našo ponudbo. Uvedba prenovljenega modela Ford F-MAX bo obogatila našo ponudbo v Sloveniji. Novi F-MAX prinaša prenovljeno kabino s posebnim poudarkom na ergonomiji, preglednosti in udobju voznika, poganja pa ga zmogljiv in tehnološko nadgrajen motor s 510 KM, zasnovan tako, da zagotavlja manjšo porabo goriva, večjo zanesljivost in optimalno zmogljivost.

V leto 2026 zremo z zaupanjem, saj verjamemo, da bodo uvedene izboljšave pomembno prispevale k večjemu zadovoljstvu naših strank ter nadaljnji rasti in utrjevanju blagovne znamke Ford Trucks na slovenskem trgu.

Ivan Borbaš, direktor

Continental

Medtem ko se regija ohlaja, slovenski trg pnevmatik hitreje okrevaja.

Leto 2025 je bilo za slovenski transportni sektor in z njim povezan trg tovornih ter kombi pnevmatik leto streznitve, a hkrati dokaz izjemne vitalnosti. Čeprav so se makroekonomski kazalci – umirjanje inflacije na vzdržno raven in zmerna rast BDP – stabilizirali, smo v realnem sektorju čutili močan vpliv ohlajanja evropskega gospodarstva.

Kot opozarjajo slovenski ekonomisti, svetovni trendi niso spodbudni. Geopolitična negotovost in šibkejša povpraševanja v osrčju evropske industrije (zlasti v Nemčiji) sta neposredno zmanjšala obseg fizičnih naročil. Globalne dobavne verige se krajšajo, kar za logistiko pomeni manj prevoženih kilometrov na dolgih relacijah. V kontekstu pnevmatik to pomeni podaljšanje ciklov menjave in manjši »sell-out« na trgu prve vgradnje in menjave. Manj tovora preprosto pomeni manjšo obrabo.

Kljub temu slovenski trg izstopa. Podatki združenja Euro-pool (ETRMA) razkrivajo zanimivo divergenco. Medtem ko sosednja Hrvaška beleži globlji padec in počasnejše okrevanje, se je Sloveniji uspelo vrniti na točko, kjer je bila na začetku leta 2025.

To kaže na agilnost slovenskih prevoznikov, ki so hitreje optimizirali svoje rute in zapolnili kapacitete, s tem pa ohranili potrebo po vzdrževanju vozniških parkov. Trg je na splošno v letu 2025 nihal med iskanjem prihrankov (povečan uvoz azijskih pnevmatik nizkega cenovnega razreda) in zavedanjem, da v času dragih goriv in cestnin le premium pnevmatika z nizkim kotalnim uporom prinaša resnični prihranek.

Na ravni Evrope se je Continental na izzive leta 2025 odzval s strateškim premikom k »Fleet Solutions Business« modelu. Poudarek ni bil le na gumi, temveč na digitalizaciji (ContiConnect) in trajnosti (protektiranje ContiLifeCycle), s čimer smo flotam pomagali znižati skupne stroške lastništva (TCO).

V Sloveniji pa je bila strategija bolj »terenska«. Continental se je s pomočjo zvestih distributerjev odzval s povečano prisotnostjo pri končnih kupcih. Namesto zgolj cenovnega boja smo svojim kupcem ponudili tehnično podporo in svetovanje. Ključno je skupaj s kupcem izbrati pravo pnevmatiko za želeni namen.

V letošnje leto vstopamo s previdnim optimizmom. Pričakujemo stabilizacijo volumna prodaje, ki bo sledila dinamiki okrevanja nemškega izvoza. Ključni trend leta pa bo elektrifikacija dostave – povpraševanje po pnevmatikah z visoko nosilnostjo, nizkim hrupom ter kotalnim uporom za električne kombije bo eksponentno raslo.

Zmagovalci leta bodo tisti prevozniki, ki bodo vztrajali pri zniževanju stroškov na kilometer.

Boris Vukicevic, Continental Adria Pnevmatike d.o.o.



Fiat – Avto Triglav d.o.o.

Dober rezultat Ducata je predvsem odraz dolgoletnega sistematičnega dela z različnimi skupinami poslovnih uporabnikov ter dejstva, da Fiat Ducato zelo dobro nagovarja aktualne potrebe trga. Kupci v njem prepoznajo preverjeno zanesljivost, široko paleto izvedb, konkurenčne skupne stroške lastništva ter veliko prilagodljivost za različne dejavnosti.

Ob tem je pomembno poudariti tudi, da Ducato s svojo bogato zgodovino ostaja sinonim za vzdržljivo in zanesljivo vozilo, ki se je skozi desetletja uveljavilo kot vsestranski in nepogrešljiv partner pri najrazličnejših poslih. Veseli nas, da stranke to prepoznajo in potrjujejo tudi s svojo zvestobo. Mnogi se namreč po izkušnjah iz prve roke, ko se prepričajo, da Ducato res izpolni in preseže pričakovanja, vračajo ter svoje vozilo zamenjajo za novega Ducata.

V letošnjem letu bomo ta trend nadaljevali z osredotočenostjo na še tesnejše sodelovanje s poslovnimi strankami, dodatno individualizacijo ponudbe, ki bodo še bolje odgovarjale na spreminjajoče se zahteve trga gospodarskih vozil.

Uroš Mravinec, direktor podjetja Avto Triglav



Krone – TCI Trading d.o.o.

V lanskem letu smo praznovali 25 let sodelovanja s tovarno Krone in ta dogodek smo slavnostno obeležili z našimi poslovnimi partnerji, ki se jim za zaupanje tudi iskreno zahvaljujemo.

Leto, ki je za nami, je bilo dokaj stabilno. Ne bom rekel, da ni bilo izzivov, a vsekakor je bilo boljše kot leto 2024. Prodali smo slabih 10 % več vozil kot leto poprej in v Sloveniji držimo skoraj 20 % tržnega deleža. To pomeni, da nam stranke zaupajo in zaupajo v naše izdelke, saj se Krone nenehno trudi izpopolnjevati svoje izdelke, zato strankam res ponujamo odlična priklonpa vozila po konkurenčnih cenah.

Tudi za letošnje leto bi si upal napovedati rahlo rast trga in povečanje povpraševanja, če bodo razmere na trgu stabilne.

Željko Čurič



Toyota – Toyota Slovenija

Leto 2025 je zaznamovalo postopno okrevanje slovenskega avtomobilskega trga, ki je v primerjavi z letom 2024 zrasel za približno 4 %, pri čemer je Toyota Slovenija rasla hitreje od trga in dodatno okrepila svoj tržni delež. Med vsemi znamkami smo se uvrstili na 4. oziroma 5. mesto, pri prodaji fizičnim osebam pa na odlično 4. mesto, pri čemer nas je od tretjevrščne znamke ločilo zgolj okoli 300 vozil. Posebej ponosni smo na rekordne rezultate na področju rabljenih vozil, kjer smo prodali 2.200 vozil, ter na izjemno rast znamke Toyota Professional – tržni delež v segmentu lahkih gospodarskih vozil se je v nekaj letih povečal z 2 % na 7 %.

V leto 2026 vstopamo zelo optimistično. Pričakujemo nadaljevanje rasti, ki jo bodo podprle nove in posodobljene hibridne, priključnohibridne in električne novosti pri znamkah Toyota in Lexus ter nadaljnji razvoj mobilnostnih storitev, kot je Toyota GO, ki je že prisotna v 10 slovenskih občinah. Naš cilj ostaja jasen: trajnostna mobilnost, močna prodajna in servisna mreža ter dolgoročno zaupanje strank.

Gregor Mauko



Schmitz Cargobull Slovenija d.o.o.

Po dveh zaporednih letih padanja prodaje polprikolic in prikolic v Sloveniji se je v letu 2025 situacija stabilizirala oz. je bilo registriranih celo nekaj več polprikolic in prikolic kot v letu 2024. Kljub stabilizaciji trga v Sloveniji smo v tej panogi še vedno priča izjemo težki situaciji, saj se morajo podjetja nenehno prilagajati spremembam. Pričakujem, da se bo ta negotovost v letu 2026 nadaljevala in se bo naša panoga še vedno soočala z velikimi izzivi. To ne velja samo za Slovenijo, ampak lahko rečemo, da kar za celotno Evropo. Kljub razmeroma težkim časom smo v podjetju Schmitz Cargobull Slovenija z letom 2025 zadovoljni, saj nam je ponovno uspelo povečati svoj tržni delež, na kar smo zelo ponosni. Veseli smo, da podjetje Schmitz Cargobull kljub težkim časom še vedno zelo veliko vlaga v razvoj in kakovost proizvodov ter v nove tehnologije.

Ob tej priložnosti se vsem našim kupcem in poslovnim partnerjem zahvaljujemo za zaupanje.

Marko Proje



Renault Lahka gospodarska vozila – GA Adriatic d.o.o.

Leto 2025 je bilo polno izzivov in sprememb, predvsem zaradi zaostritve regulative emisijskih standardov, kar je botrovalo slabšemu začetku leta. Številne omejitve v proizvodnji so se odrazile v nižji končni prodaji tako pri znamki Renault kot tudi pri znamki Dacia, zaradi česar sta obe znamki v primerjavi z letom 2024 zmanjšali svoja tržna deleža. Pri znamki Renault je bil padec dodatno pogojen z izrazitim upadom trga lahkih gospodarskih vozil, ki je na skupnem trgu zabeležil kar 22-odstotni padec. Ta upad je zaznamoval celoten segment in predstavlja pomemben izziv, s katerim se bo avtomobilistična industrija morala soočiti tudi v prihodnjem obdobju.

Kljub temu smo zadovoljni z izrazito rastjo trga električnih vozil. Glede na zahteve Evropske komisije in znižanje dovoljenega povprečnega izpusta CO₂ na 95 g/km je bil ta trend sicer pričakovan, vendar si kljub temu nismo predstavljali, da bo rast tako izrazita. Posebej smo zadovoljni s prodajo električnega Renaulta 5, ki je na avtomobilistični trg prinesel svežino, ter z zelo dobro prodajo električnega Renaulta Scenic, ki v svojem segmentu izstopa in je bil kot tak prepoznan tudi s strani kupcev.

Za leto 2026 pričakujemo, da bo dogajanje v avtomobilistični industriji potekalo relativno stabilno. Tržni pogoji kljub prisotnosti novih konkurentov in spremenjenim regulativnim okvirjem kažejo na uravnotežen razvoj, kar omogoča bolj predvidljivo poslovanje in načrtovanje aktivnosti. Stabilnost trga bo ključna za ohranjanje konkurenčnosti in zagotavljanje kakovostnih storitev kupcem. Glavni izziv v prihajajočem obdobju bo cenovna konkurenčnost, saj se trg zaradi prisotnosti novih igralcev vse bolj zaostre.

Nujno bo tudi ponovno vzpostaviti rast v segmentu lahkih gospodarskih vozil, kar bomo dosegli z optimizacijo ponudbe, prilagoditvijo cenovne politike ter razvojem prilagojenih paketov vzdrževanja. Hkrati želimo pri znamki Renault ohraniti stabilnost drugega mesta na celotnem trgu ter tretje mesto med osebnimi vozili. Velik potencial vidimo tudi v slovenskem Twingu. Znamko Dacia želimo ponovno vrniti na raven iz leta 2024, torej blizu 4-odstotnega tržnega deleža, ter bolje izkoristiti rastoči C-segment, čeprav se zavedamo, da bo to zaradi vse večjega pritiska kitajske konkurence izjemno zahtevno.

Petar Nevistić, direktor
GA Adriatic



VW Gospodarska vozila – Porsche Slovenija d.o.o.

Leto 2025 za prodajo gospodarskih vozil ni bilo najbolj ugodno. O tem priča tudi obračun preteklega leta, ki se odraža v 15,7 % padcu števila registriranih vozil.

To stanje pripisujemo predvsem dvema razlogoma – splošnemu stanju v gospodarstvu, ki se sooča z dokaj nestabilnim poslovnim okoljem in pa trenutnemu stanju v avtomobilski industriji. Kar nekaj ponudbe je bilo med letom okrnjene prav zaradi negotovosti glede doseganja ciljev direktive o omejevanju emisij.

Kar zadeva prodajo znamke Volkswagen Gospodarska vozila, smo z letom 2025 načeloma zadovoljni. Kljub pozni uvedbi novega Transporterja v marcu nam je uspelo skupno prodati več kot 1.000 vozil v kategoriji N1 in tako ostali med prvimi štirimi vodilnimi znamkami na trgu. Skupaj z izvedenkami M1 pa je skupna prodaja znašala več kot 2.100 vozil na domačem trgu.

V letu 2026 ne pričakujemo nekih drastičnih sprememb. Ocenjujemo, da bo skupni trg LGV obsegal 8.000 vozil. Na tem trgu ciljamo na 17-% tržni delež. Prenova modelov Caddy in Multivan, ki se bo zgodila konec leta, ne bo imela znatnega vpliva na letošnje prodajne številke, bo pa za našo znamko prinesla nekaj dodatne osvežitve.

V povezavi z možnostjo povečanja prodaje si želimo, da bi se poslovno okolje za naše kupce ponovno stabiliziralo – tako v EU kot doma. To bi znatno pripomoglo k zagonu investicijskega cikla – tudi v prenovi voznega parka.

Vladimir Štupica – vodja prodaje



Petrans d.o.o.



Leto 2025 je za Petrans pomenilo utrditev vloge zanesljivega partnerja v transportni panogi. Razmere na trgu potrjujejo, da stranke poleg vrhunske opreme vse pogosteje iščejo celovite rešitve, ki jim poenostavijo poslovanje. Čeprav prodaja prikolic Kögel ostaja na stabilni ravni, beležimo ključen preskok predvsem pri povpraševanju po storitvah, ki zagotavljajo neprekinjeno mobilnost prevoznikov.

Naša glavna prednost ostaja širok nabor povezanih storitev pod eno streho. Strankam ne ponujamo le vozil, temveč celovit servisni ekosistem, ki vključuje specializirano vzdrževanje prikolic in tovornih vozil, sanacijo poškodb ter lastno vulkanizersko delavnico. Operativno prilagodljivost strank povečujemo z možnostjo kratkoročnega in dolgoročnega najema prikolic, hkrati pa s široko zalogo rezervnih delov in nadomestnimi vozili v času popravila skrajšujemo čas zastojev na minimum.

V leto 2026 vstopamo z jasno vizijo nadaljnje krepitve prodajne podpore. Naše naložbe bodo usmerjene v dvig kakovosti strokovnega svetovanja in še hitrejšo servisno odzivnost. Verjamemo, da so prav zanesljivost, tehnična dovršenost in osebni pristop ključni temelji, na katerih bomo z našimi partnerji gradili dolgoročno uspešne zgodbe tudi v prihodnje.

Peter Katrašnik, direktor

Ford - Summitmotors Ljubljana

S prodajo Fordovih lahkih gospodarskih vozil oz. dostavnikov v 2025 smo lahko izjemno zadovoljni; v Sloveniji smo zasedli vodilni položaj v segmentu vozil z N1 homologacijo: s 1235 registracijami smo si odrezali 17,3 % celotnega trga. Polovico količine predstavlja model Transit Custom.

2025 je bilo prelomno leto za Fordove dostavnike še z drugega vidika: popolnili smo namreč ponudbo električnih dostavnikov: poleg E-Transita smo predstavili tudi E-Customa in E-Courierja, tako da je električna skoraj celotna ponudba Fordovih dostavnikov z izjemo Connecta, ki je poleg dizelskega pogona na voljo tudi s priključno-hibridnim pogonom. Prav tako smo v 2025 prvi na trgu predstavili priključno-hibridni pogon v segmentu poltovornjakov oz. pickupov: Ford Ranger je s PHEV pogonom prvi s tovrstnim pogonom v tem segmentu, hkrati pa si je prislužil mednarodno nagrado »pickup leta 2026«, ki se podeljuje vsaki dve leti.

Z nenehnim vlaganjem v razvoj produktov in povezanih storitev bo Ford še naprej ostal vodilni ponudnik na področju lahkih gospodarskih vozil v Sloveniji in Evropi.

Tomaž Oblak, direktor prodaje in marketinga pri Summitmotors Ljubljana



SERVISNI PAKETI S FIKSNO CENO

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



**MENJAVA
DPF FILTRA***

+ DARILO
metlice brisalcev

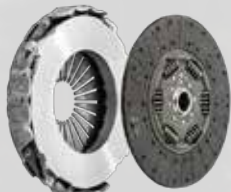
Že od
659 € + DDV



**MENJAVA
ZAVORNIH
PLOŠČIC***

+ DARILO
metlice brisalcev

Že od
219 € + DDV



**MENJAVA
SKLOPKE***

+ DARILO
metlice brisalcev

Že od
2.590 € + DDV

*Paketi vključujejo originalne nadomestne dele Mercedes-Benz in storitev. 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 30. 4. 2026. Navedena cena ne vključuje DDV. Podrobnejše informacije o ponudbi najdete na spletni strani www.mercedes-benz-trucks-autocommerce.si v zavihku akcije.

Autocommerce – servis, ki mu lahko zaupate!



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

Naročilo na servis

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Koliko goriva v resnici porabijo tovornjaki?

Poraba goriva pri tovornjakih je ena najpomembnejših tem v cestnem prometu, saj neposredno vpliva na stroške prevoza, okolje in končno ceno izdelkov. Čeprav proizvajalci pogosto navajajo optimizirane številke, je resnična poraba v vsakdanjih razmerah pogosto precej drugačna. Koliko goriva torej tovornjaki dejansko porabijo?

Poraba goriva pri težkih gospodarskih vozilih predstavlja ključen dejavnik stroškov cestnega prometa in hkrati pomemben vir emisij toplogrednih plinov. Kljub nenehnemu tehnološkemu razvoju ostaja razlika med laboratorijsko izmerjeno in dejansko porabo goriva v realnih voznih pogojih znatna.

Realna poraba težkih tovornjakov

Težki tovornjaki z največjo dovoljeno maso 40 ton v realnih prometnih razmerah porabijo povprečno 25 do 35 litrov dizelskega goriva na 100 kilometrov. Razpon je posledica različnih obratovalnih pogojev, pri čemer je ključna razlika med dolgimi avtocestnimi relacijami in regionalnimi ali urbanimi vožnjami.

- Avtocestni transport (stalna hitrost, raven teren): 24–28 l/100 km
- Mešani režim (regionalne ceste, zmerni vzponi): 28–32 l/100 km
- Distribucijska in urbana vožnja: 32–38 l/100 km

Pri starejših vozilih, neustreznem vzdrževanju ali neugodni aerodinamiki lahko poraba preseže tudi 40 l/100 km.

Tehnični in operativni dejavniki porabe

Masa vozila in tovora – Povečanje skupne mase neposredno vpliva na porabo goriva, zlasti na trasah z več vzponi. Vsaka dodatna tona tovora lahko porabo poveča za približno 0,5 do 1 litra na 100 kilometrov.

Aerodinamični upor – Pri hitrostih nad 70 km/h zračni upor predstavlja največji delež izgub energije. Optimizirani strešni usmerniki, bočne zaščite in pravilna nastavitve priklopnika lahko porabo zmanjšajo za 5–10 %.

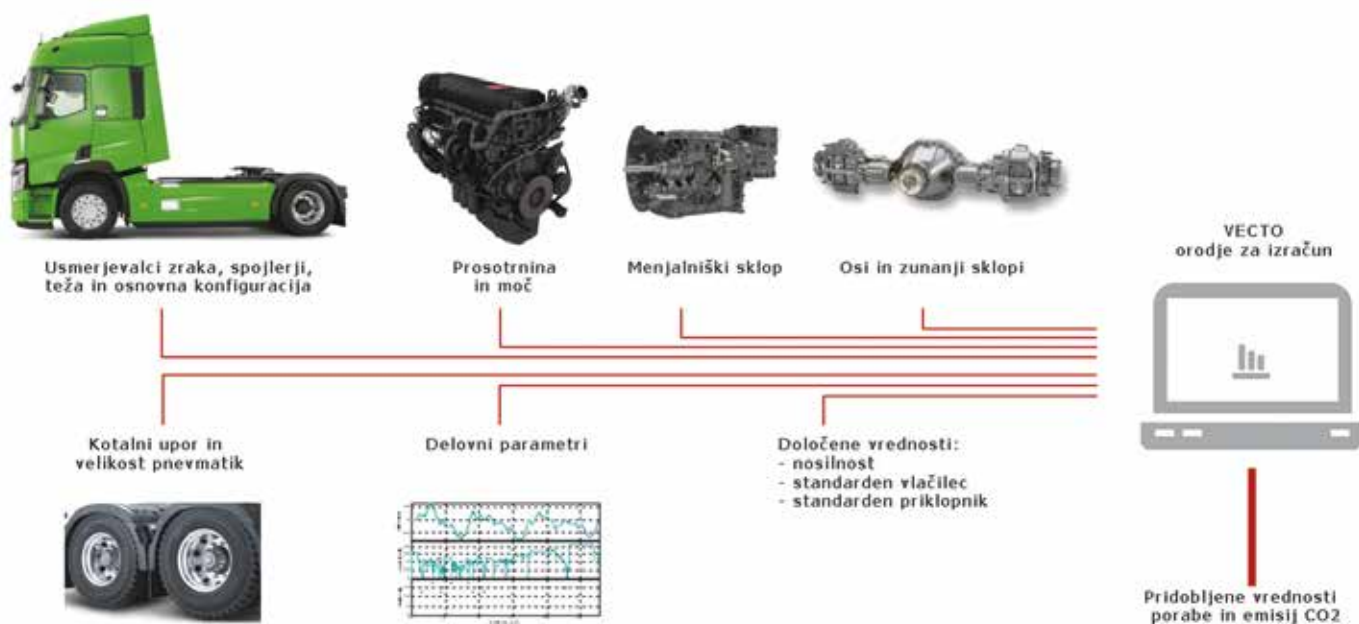
Pogonski sklop in emisijski standardi – Sodobni motorji Euro 6 imajo višjo termodinamično učinkovitost, vendar dodatni sistemi za obdelavo izpušnih plinov (SCR, DPF) v določenih režimih nekoliko povečajo porabo v primerjavi z idealnimi pogoji.

Slog vožnje in prometne razmere – Analize flotnih podatkov kažejo, da lahko razlike v načinu vožnje med posameznimi vozniki povzročijo do 15 % razlik v porabi goriva na isti relaciji.

Primerjava porabe tovornjakov in avtobusov – Avtobusi, zlasti medkrajevni in turistični, so po masi in pogonski zasnovi primerljivi s tovornjaki, vendar se njihova poraba goriva razlikuje glede na namen uporabe.

Povprečna poraba avtobusov:

- Medkrajevni in turistični avtobusi: 20–30 l/100 km
 - Mestni avtobusi (pogosta ustavljanja): 30–45 l/100 km
- Na prvi pogled so avtobusi pogosto varčnejši od tovornjakov, vendar je ključno merilo poraba na prepeljeno enoto:
- Tovornjak (40 t): približno 0,7–0,9 l goriva na tono tovora na 100 km.
 - Avtobus (50 potnikov): približno 0,4–0,6 l goriva na potnika na 100 km.



To pomeni, da so avtobusi z vidika porabe na potnika bistveno učinkovitejši, zlasti ob visoki zasedenosti, medtem ko tovornjaki ostajajo nujni za množični transport blaga, pri čemer je energetska učinkovitost na tono tovora še vedno relativno ugodna v primerjavi z drugimi oblikami prevoza.

Razlika med deklarirano in dejansko porabo

Testni cikli, uporabljeni za homologacijo vozil, potekajo v nadzorovanih pogojih in ne odražajo v celoti realnega prometa. V praksi je dejanska poraba praviloma 5–20 % višja od deklarirane, kar potrjujejo podatki iz telematskih sistemov večjih transportnih flot.

VECTO – orodje za izračun porabe

Orodje VECTO je bilo predstavljeno in uvedeno leta 2019 kot del zakonodaje EU o zniževanju CO₂ (Uredba EU 2019/1242). Gre za obliko programske opreme, ki simulira izpuste CO₂ in porabo goriva za katero koli dano kombinacijo tovornih vozil

na podlagi podatkov, ki jih vnese proizvajalec. To lahko vključuje specifikacije vozila, obremenitve, goriva in poti. Od 1. januarja 2019 morajo biti vsa nova tovorna vozila, prodana v EU, z bruto težo vozila nad 3500 kg, opremljena s certificirano objavo vrednosti CO₂ in porabe goriva, ki jo ustvari VECTO.

Proizvajalci so morali po uredbi EU zmanjšati izpuste CO₂ težkih vozil za 15 % do konca leta 2025 (v primerjavi z ravni iz leta 2019), do leta 2030 pa je ta odstotek 30, čeprav se o cilju za leto 2030 še razpravlja in bi lahko bil celo še višji. Vloga orodja VECTO je ponuditi standardizirano orodje za sledenje napredku posameznega proizvajalca tovornih vozil pri zmanjševanju izpustov CO₂ in zagotoviti skladnost.

Kako orodje VECTO vpliva na lastnike tovornjakov?

Ker je orodje VECTO primarno namenjeno proizvajalcem tovornih vozil, večinoma ne vpliva neposredno na lastnike tovornjakov in prevozniška podjetja. Vendar pa ima pomemben posredni vpliv, saj je spodbudilo razvoj varčnejših vozil in stori-



tev. Neodvisni test je na primer pokazal, da nekateri modeli tovornjakov zdaj porabijo 18 % manj goriva kot pri enakem testu pred samo štirimi leti. VECTO prispeva k temu, da bo EU izpolnila svoje zaveze iz Pariškega sporazuma, hkrati pa pomaga prevoznim podjetjem pri izpolnjevanju lastnih ciljev za zmanjšanje izpustov CO₂ in prihranek pri stroških goriva.

Upoštevati je treba, da orodje VECTO zagotavlja simulirano vrednost porabe goriva na podlagi obremenitev in določenih poti, vendar je dejansko porabo goriva mogoče še izboljšati z ukrepi, kot so usposabljanje voznikov in pametne programske rešitve. Poleg tega lahko lastniki tovornjakov in prevoznika podjetja uporabijo objavljene vrednosti za primerjavo različnih specifikacij tovornjakov glede porabo goriva in izpuste CO₂.

Kaj sledi?

Leta 2021 je EU objavila svoje prvo poročilo na podlagi rezultatov orodja VECTO iz prvega leta uporabe, ki vključuje tovornjake, izdelane leta 2019. Tako je bil določen status evropskega voznege parka težkih tovornih vozil za tisto leto in postavljeno izhodišče za prihodnje cilje za zmanjšanje. Proizvajalci so odgovorni za zmanjšanje svojih izpustov za doseganje cilja EU, ki so do konca lanskega leta morali biti nižji za 15 %.

EU pričakuje, da bo ta novi postopek zagotovil realne podatke o porabi, pri čemer bodo prevozna podjetja lahko sprejela odločitve o nakupu in prihranila pri stroških goriva. Poleg tega komisarij EU upajo, da bo to spodbudilo tudi inovacije med evropskimi proizvajalci.

Dejanska poraba goriva tovornjakov je rezultat kompleksne interakcije tehničnih lastnosti vozila, obratovalnih pogojev in človeškega faktorja. Povprečna realna poraba težkih tovornjakov se tako še vedno giblje okoli 30 l/100 km, medtem ko avtobusi dosegajo primerljivo ali nekoliko nižjo porabo. Z vidika ekonomike in trajnostnega razvoja optimizacija porabe goriva ostaja ključni izziv tako za tovorni kot za potniški cestni promet.

Znižanje porabe v zadnjih 30 letih



SK 1844 LS
Letnik: 1995
Motor: OM 442 LA
Moč: 318 kW/436 KM; EURO 1
Povprečna poraba: 41 l/100 km

1995

Znižanje porabe za 3,5 l/100 km – 8,5 %



ACTROS MP 2 1846
Letnik: 2003
Motor: OM 501
Moč: 332 kW/456 KM; EURO 3
Povprečna poraba 37,5 l/100 km

2003

Znižanje porabe glede na prvo vozilo za 14 l/100 km – 33 %



ACTROS 1853 LS
Letnik: 2025
Motor: OM 471
Moč: 387 kW/530 KM; Euro 6 D
Povprečna poraba 27 l/100 km

2025

Poraba se je v zadnjih 30 letih znižala za 33 %, emisije in trdi delci pa za več kot 95 %.



Zadnje poglavje dizelskega motorja

Ko je standard Euro 6 pred več kot desetletjem stopil v veljavo, je marsikdo menil, da je dizelski motor dosegel svoj tehnološki vrh. Z zapletenimi sistemi SCR, filtri trdnih delcev in natančnim upravljanjem zgorevanja so tovornjaki postali neprimerljivo čistejši kot kadar koli prej.

Zdaj prihaja Euro 7 – in ne prinaša le novih, nižjih števil emisij, temveč novo miselnost. Če je Euro 6 meril, kako čist je motor, želi Euro 7 vedeti, kako čist je tovornjak v resničnem življenju – ves čas.

Evolucija ali administrativni maksimum

Uvedba standarda Euro 7 pomeni pomemben mejnik za proizvajalce tovornjakov in transportno industrijo, vendar hkrati odpira vprašanje, ali gre še za tehnični napredek ali predvsem za regulativno izpopolnjevanje že zelo čistih motor-

jev Euro 6. V nasprotju s prejšnjimi prehodi (npr. Euro 5 → Euro 6) Euro 7 ne prinaša revolucije v mejnih vrednostih, temveč razširja obseg nadzora, trajnosti in realnih pogojev delovanja.

Euro 7 pri tovornjaki ne zahteva bistveno čistejšega motorja, temveč dokazljivo čist motor v vseh pogojih in skozi celotno življenjsko dobo.

Pri osebnih vozilih Euro 7 pogosto velja za kontroverznega, pri tovornjaki pa je slika drugačna. Težka vozila so že danes tehnično zelo izpopolnjena, zato dodatno zniževanje mejnih vrednosti prinaša vse manjši okoljski učinek, največja dodana vrednost Euro 7 pa je v:

- odpravi »emisijskega optimiranja«,
- zagotavljanju čistega delovanja tudi pri:
 - hladnem zagonu,
 - polni obremenitvi,
 - vožnji v klancu,
 - ekstremnih temperaturah.

Ko govorimo o emisijskih standardih, se zdi, da vsaka nova generacija pomeni korak bližje koncu klasičnega motorja z notranjim zgorevanjem. Pri Euro 7 pa je zgodba pri tovornjaki nekoliko drugačna. Ne gre za dramatičen rez, temveč za natančno zategovanje vijakov na že zelo dovršenem stroju – Euro 6 dizelskem motorju.

Euro 7 namreč ne prinaša bistveno nižjih števil na papirju, temveč zahteva nekaj, kar je bilo doslej pogosto prepuščeno dobri volji proizvajalcev: čisto delovanje v vseh pogojih, ves čas življenjske dobe vozila.



1 Euro 7 pri tovornjaki ne zahteva bistveno čistejšega motorja, temveč dokazljivo čist motor v vseh pogojih in skozi celotno življenjsko dobo.

Euro 6/Euro 7: kaj se dejansko spremeni?

Na prvi pogled razlike niso dramatične. Mejna vrednost NOx pri težkih vozilih ostaja blizu tiste iz standarda Euro 6. Ena največjih razlik med standardoma je v tem, kje in kako se emisije merijo. Euro 6 še vedno temelji predvsem na laboratorijskih testih, medtem ko Euro 7 bistveno razširja meritve v realnih voznih pogojih: pri hladnih zagonih, počasni mestni vožnji, vožnji v klanec in dolgotrajnih avtocestnih obremenitvah.

Za proizvajalce to pomeni več kot zgolj optimizacijo motorja – pomeni razvoj celotnega ekosistema: od trpežnejših katalizatorjev do napredne senzorike, ki mora delovati zanesljivo tudi po več sto tisoč kilometrih. A bistvo Euro 7 se skriva drugje.

Euro 6

- Motor je optimiziran za homologacijske cikle.
- SCR in DPF sistemi delujejo odlično – dokler so novi.
- Emisije so nizke predvsem v nadzorovanih pogojih.
- Manjši poudarek je na delovanju pri ekstremnih temperaturah ali polni obremenitvi.

Euro 7

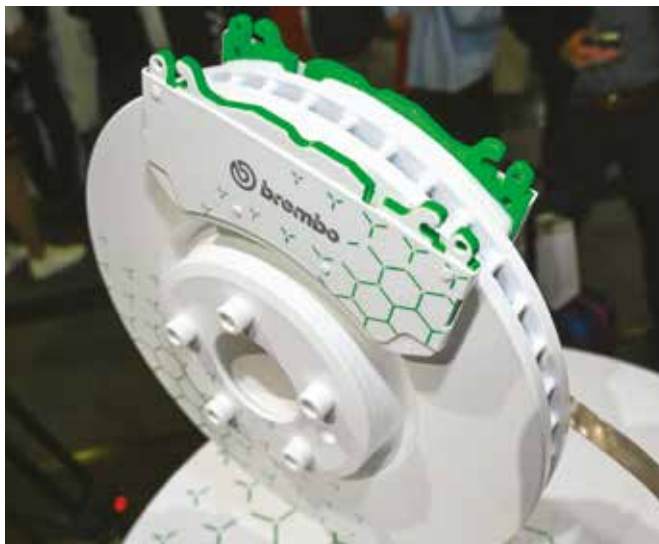
- Motor mora biti čist na klancu, v mrazu, v vročini in pri polni obremenitvi.
- Emisijski sistemi morajo delovati učinkovito tudi po 800.000 km in več.
- Več nadzora v realni vožnji (RDE).
- Strožja in pametnejša diagnostika (OBD).
- Prvič so regulirane tudi emisije zavor in pnevmatik.

Euro 7 ne meri več, kaj zmore motor, temveč kako se obnaša vozilo v realnem času.



2 Za proizvajalce to pomeni razvoj celotnega ekosistema: od trpežnejših katalizatorjev do napredne senzorike, ki mora delovati zanesljivo tudi po več sto tisoč kilometrih.

3 Še vedno ostaja dizelski motor najbolj učinkovita rešitev za dolge razdalje in težke tovore.



4 Pri Euro 7 so prvič regulirane tudi emisije zavor in pnevmatik.



5 Euro 7 naj bi bil most do električnih in vodikovih rešitev.

Euro 7 ne ukinja dizelskega motorja.

Še vedno ostaja dizelski motor najbolj učinkovita rešitev za dolge razdalje in težke tovore. A toleranca do odstopanj se zmanjšuje. Motor mora biti: čist tudi pri neidealnih pogojih, učinkovit skozi celotno življenjsko dobo in stalno nadzorovan z elektroniko. V praksi to pomeni večje in dražje izpušne sisteme, več senzorjev ter bolj zapletene krmilne algoritme. Mehanski deli se spreminjajo manj kot njihovo okolje. Euro 7 bo tovarnjake podražil – o tem ni dvoma. Vprašanje pa je, ali bo višja začetna cena dolgoročno prinesla tudi bolj vzdržljiva vozila, nižje lokalno onesnaženje in boljšo kakovost zraka v logističnih središčih.

Kritiki opozarjajo, da bi lahko standard posredno upočasnil menjavo voznih parkov, saj bodo prevozniki dlje obdržali starejše Euro 6 tovarnjake. Podporniki pa vidijo Euro 7 kot most do električnih in vodikovih rešitev, ne kot konkurenco.

Če je bil Euro 6 tehnični mejnik, je Euro 7 sistemski preizkus. Ne zahteva le čistejših motorjev, temveč drugačen pristop k razvoju, nadzoru in odgovornosti skozi celotno življenjsko dobo tovarnjaka. Euro 7 ni revolucija, temveč zadnji veliki korak klasičnega dizelskega motorja, preden bo v ospredje stopila popolna brezogljijna mobilnost.

Euro 7 leta 2031

Od 1. julija 2031 bodo tovornjaki podvrženi novemu emisijskemu standardu Euro 7. In čeprav se morda ta datum ne zdi ravno blizu, proizvajalci tovornjakov ne prenehajo opozarjati, kako problematičen projekt je to.

Tema se je pojavila na zadnji konferenci Združenja proizvajalcev vozil ACEA, ki vključuje vse vodilne znamke iz Evrope. Ta organizacija je pravkar imenovala svojo novo predsednico, Karin Radström, ki vodi Daimler Truck Company. Iz njenih ust je bilo izrečenih veliko kritik na račun standarda čistosti izpušnih plinov Euro 7.

Kot poroča britanska revija Commercial Motor, je Radström izjavila, da je trenutni standard Euro 6 že potisnil čistost izpušnih plinov do tehničnih zmogljivosti. Če pa bodo motorji prilagojeni standardu Euro 7, bo to še dodatno poglobilo njihovo oblikovalsko kompleksnost, v zameno pa bo okolju prineslo malo koristi. Stroški so prav tako pomembna tema. Radström je ocenila, da bi prilagoditev dizelskih motorjev standardu Euro 7 večino proizvajalcev stala okoli 500 milijonov evrov. Vse to v času, ko oblasti EU prav tako naročajo odmik od dizelskih motorjev in pritiskajo za hiter razvoj električnih tovornjakov.

Kaj bi ta situacija lahko pomenila za prevoznike? Lahko je ugibati – če bodo proizvajalci tovornjakov morali porabiti stotine milijonov evrov za neobetavne naložbe, hkrati pa bodo morali biti motorji še bolj zapleteni, bodo tudi transportna podjetja imela povečane stroške, tako pri nabavi novih vozil kot kasneje pri storitvah.

6 Euro 7 ni revolucija, temveč zadnji veliki korak klasičnega dizelskega motorja, preden bo v ospredje stopila popolna brezgledna mobilnost.



5 Če je Euro 6 meril, kako čist je motor, želi Euro 7 vedeti, kako čist je tovornjak v resničnem življenju – ves čas.

Euro 6/Euro 7 – ključne razlike pri tovornjaki

Področje	Euro 6	Euro 7
Emisije NOx	Stroge meje, a predvsem laboratorijsko preverjene	Podobne ali rahlo nižje meje, veliko strožji nadzor v realni vožnji
Testni pogoji	Homologacija + omejeni RDE testi	Razširjeni RDE testi v širšem temperaturnem, obremenitvenem in višinskem razponu
Trajnost sistemov	Omejena življenjska doba (npr. 7 let oz. 700.000 km)	Bistveno daljša trajnost (do 10 let oz. 875.000 km ali več)
Nadzor po prodaji	Omejen	Stalen nadzor emisij skozi življenjsko dobo vozila
Neizpušne emisije	Neurejene	Prvič vključene (zavore, pnevmatike)
Diagnostika (OBD)	Klasična	Napredna, digitalna, z možnostjo oddaljenega nadzora
Vpliv na zasnovo motorja	Optimizacija zgorevanja + SCR	Optimizacija celotnega sistema (motor + izpuh + programska oprema)

Ena kartica. Ena naprava. Cela Evropa.

Shell kartica podpira vaš vozni
park na vsakem kilometru.



Ključne prednosti plačevanja s **SHELL KARTICO:**

- Gorivo na več kot 38.000 lokacijah po Evropi
- EETS cestninjenje – plačilo z eno napravo v večini evropskih držav
- Vračilo DDV in trošarin z minimalno administracijo
- Shell Fleet Hub za popoln nadzor nad stroški
- Podpora in varnost 24/7

Ko je pot dolga, šteje zanesljiv partner.
To je Shell. Kakovost na poti.

www.shell.si





Majhna elektro omarica

Z najmanjšim članom družine dostavnih vozil Ford je sedaj paleta zaokrožena tudi z električnim pogonom. Od največjega Transit do najmanjšega Courier Transit so vsi na voljo z motorji na notranje zgorevanje in tudi na baterijski pogon. Tokrat smo preizkusili najmanjšega »Kurirčka« in nekoliko večjega Customa.

Po podatkih Forda je podjetje do konca lanskega leta prodalo približno 90.000 novih električnih dostavnih vozil. Dober rezultat? Morda. Pri manjših obrtnikih še vedno obstaja zadržanost, negotovost do električnih dostavnikov, tako da je stopnja elektrifikacije v tem razredu precej počasnejša kot v programu osebnih vozil. In to kljub dejstvu, da Ford po svetu v elektrifikacijo produktne linije vlaga več kot 50 milijard ameriških dolarjev.

Daljši in uporabnejši

Popolnoma električni E-Transit Courier je z novo generacijo, ki je bila predstavljena leta 2024, daljši (4,34 m) in zato tudi bolj uporaben. Je najmanjši med Fordovimi lahkimi gospodarskimi vozili. Medtem ko je dizelska ali bencinsko gnana različica predvsem primerna za terensko osebo z daljšimi, zahtevnejšimi potmi, večjo vlečno zmogljivostjo in manj polnilne infrastrukture, bo e-Transit Courier verjetno boljša izbira za urbane flote, ki dajejo prednost trajnostni mobilnosti, nižjim obratovalnim stroškom in najsodobnejši tehnični opremljenosti.

Takojšnje in hkrati tiho delovanje elektro motorja je čutiti že od samega speljevanja. 100 kW (136 KM) moči in 290 Nm navora zagotavljata neposreden, zmogljiv, a učinkovit pogon. e-Transit Courier še posebej kaže svoje prednosti v mestnem okolju: spontano pospeševanje omogoča sproščeno vključevanje v mestni promet in dinamične prehitevalne manevre. S končno hitrostjo 145 km/h in tipično »vožnjo z enim pedalom« je uporaba zavornega pedala zaradi močnega pojemka, ko spustiš pedal pospeševalnika (plina), odvečna.

Električne pogonske komponente zagotavlja Fordova tovar-

na v Halewoodu na severu Anglije. Litij-ionska baterija ponuja »skromno« kapaciteto 43 kWh, kar po podatkih proizvajalca omogoča doseg do 300 kilometrov. Seveda je v praksi doseg, še posebej v hladnem, zimskem vremenu, bližje 200 kilometrom – odvisno od obremenitve, vremena in načina vožnje.

Lastna elektrarna dobrodošla

Električni Courier je še posebej primeren za podjetja, ki svoja električna vozila polnijo iz lastne elektrarne na sedežu podjetja. Z vgrajenim polnilcem, ki prenese 11 kW izmeničnega toka, se baterija napolni od deset do 100 odstotkov v približno petih urah. Postopek polnjenja je mogoče načrtovati prek zaslona na dotik v vozilu ali posebne programske opreme za polnjenje, kjer lovite ugodnejše tarife. Nenavadno je, da je polnilna vtičnica nameščena na levi strani, čisto zadaj na vozilu, zato morate pri nekaterih polnilnih postajah parkirati vzvratno. Če želite, da stvari potekajo hitreje, se zapeljite do prve hitre javne polnilnice, kjer bo omogočeno polnjenje z enosmernim tokom do 100 kW. Baterija se tako napolni od 10 do 80 odstotkov v dobrih 20 minutah. Z drugimi besedami: na poti proti morju boste v baterijo v samo desetih minutah pretočili dovolj energije za doseganje nadaljnjih 100 kilometrov.

Kar zadeva vodljivost, Courier navduši z vzmetenjem, prilagojenim za udobje in robustnost, ki prav tako z lahkoto parira slabim cestam. Zaradi obračalnega kroga le 10,7 metra je manevriranje enostavno tudi v ozkih ulicah, krmiljenje pa deluje neposredno in nadzorovano. Razkošno standardno opremo podpirajo številni pomočniki, vključno s prilagodljivim tempomatom, opozorilom na utrujenost, vzvratno kamero ...





1 Obsežna standardna oprema novega električnega modela vključuje posebno zasnovano kokpita z dvojno sploščenim obročem volana

Dolgi servisni intervali

Po izračunih Ford Pro bodo stroški rednih in nenačrtovanih obiskov delavnice 35 odstotkov nižji kot pri primerljivem dizelskem modelu. K temu prispevajo tudi dolgi servisni intervali dveh let brez omejitve prevoženih kilometrov. Optimizirano vzmetenje zadnje osi ustvari širino 1220 mm med zadnjimi blatniki. Zato lahko hkrati prevažamo dve evro paleti. Možnost nalaganja skozi pregrado do voznikove kabine omogoča shranjevanje desk ali cevi, daljših od 2,60 metra. Na voljo je skupno 700 kg nosilnosti in 750 kg vlečne zmogljivosti, prostornina tovornega dela pa znaša 2,9 kubičnega metra.

Potniški prostor sledi načelu »praktičnega delovnega mesta«. Obsežna standardna oprema novega električnega modela vključuje posebno zasnovano kokpita z dvojno sploščenim obročem volana, kar optimizira tako prostor za noge kot vidljivost voznika. Ročica menjalnika je na desni strani za volanom, gumb za zagon in elektronska ročna zavora pa na sredinski konzoli, kar ustvarja dodatni prostor za odlaganje drobnarij med sedežema. Digitalni kokpit vključuje dvanajstpalčno instrumentno ploščo in prav tako velik osrednji zaslon na dotik z najnovejšo generacijo komunikacijskega in zabavnega sistema Ford SYNC 4. Vse funkcije se upravljajo prek osrednjega zaslona, saj fizičnih tipk skorajda ni. Polica nad vetrobranskim steklom, sredinska konzola in predali za shranjevanje so zasnovani za odlaganje elektronskih naprav in dokumentov, medtem ko opcijski Office paket po želji spremeni kabino v mobilno pisarno.



2 Prostornina tovornega dela znaša 2,9 kubičnega metra.



3 Na voljo je skupno 700 kg nosilnosti in 750 kg vlečne zmogljivosti.



Ford Transit Custom



ali nekoliko večji brat

Popolnoma električni kombi iz segmenta nosilnosti 1,0 tone je namenjen predvsem podpori malim in srednje velikim podjetjem pri elektrifikaciji flote. Sam po sebi ima *Transit Custom* dobre osnove, saj je eden najbolj priljubljenih kombijev te vrste.

Električna različica združuje tehnologijo električnega pogona z digitalno in fizično programsko opremo in servisno platformo Ford Pro. S tem omreženim ekosistemom je BEV kombi namenjen kot rešitev, zlasti za komercialno uporabo.

Kot pritiče kombiju, ima vozilo preprosto, a funkcionalno notranjost – čeprav v oblikovanju prevladuje plastika, ki je trda, a dobro prilegajoča in zelo kakovostna.

Kabina je podobna kot v osebnem avtomobilu, kar je zdaj prijeten trend v segmentu lahkih gospodarskih vozil. Voznik je dobro zaščiten, sodobna tehnologija pa zelo pomaga pri vožnji tega furgona. Spodbudno je, da osnovna različica že vključuje Park Pilot sistem spredaj in zadaj ter vzratno kamero. V kombinaciji s stranskimi ogledali to ohranja dobro preglednost na vse strani.

Velik 13-palčni glavni zaslon je standard pri vseh različicah E-Transit Custom. Fordov vmesnik SANC 4 je zanesljiv in dovolj hiter ter enostaven za uporabo zahvaljujoč zelo intuitivnemu združevanju razpoložljivih možnosti.

Veliko uporabnega prostora

Za kabino je tovorni prostor, do katerega dostopamo prek drsnih vrat na desni strani, za podobna vrata še na levi strani je treba doplačati. Na zadnjem delu pa so dvokrilna vrata, ki se odprejo do 180 stopinj, tako da je dostop z viličarjem preprost. Ford e-Transit Custom je na voljo le v različici L2, torej v podaljšani obliki. Avto je dolg 5450 mm, širok 2275 mm, z velikimi ogledali, visok 1959 mm in z medosno razdaljo 3500 mm. Tovorni prostor je dolg 3002 mm, širok 1777 mm in 1392 mm med blatniki, visok 1405 mm, nakladalni prag pa je visok 593 mm.

Največja nosilnost je do 1100 kg. S pomočjo posebne lopute se tovorni del lahko še podaljša za pol metra, saj lahko daljše predmete porinete pod sovozniški sedež.

Ko je pedal pospeševalnika pritisnjen do konca, e-Transit močno poskoči. Električna vožnja je zelo mirna. Ni dizelskega ropotanja, ni turbo zamika, ni prestav. To je predvsem zaradi 415 Nm navora, kar je ena izmed največjih vrednosti v razredu gospodarskih vozil, sama moč elektromotorja pa znaša 100 kW. Uporabna kapaciteta baterije znaša 64 kWh. Ford sicer navaja porabo 18 kW na 100 km in doseg do 330 km, na testu pa je poraba nihala med 18 in 28 kW, kar je bila posledica različnih vremenskih in temperaturnih pogojev ter vožnje po mestu ali avtocesti. Realen povprečen doseg je tako 250 km. Glede na namen uporabe je to spoštljiva razdalja. Za paketne ali kurirske storitve ali celo obrtna podjetja, ki dnevno ne prevozijo več kot 150 km, povsem zadovoljivo. Ob vrnitvi pa se vozilo priklopi na polnilno postajo in zjutraj je pripravljeno na nove podvige.

Enosmerno ali dvosmerno polnjenje

Ta e-Transit se lahko polni na hitri polnilni postaji do 125 kW DC, pri čemer lahko v približno 40 minutah opazite, da se raven baterije dvigne z 10 na 80 %. Z drugimi besedami; 10-minutni odmor za kavo v bistvu prinese dodatnih 82 km na potovalnem računalniku. Na polnilni postaji doma ali v službi lahko z 11-kW polnilcem v približno 6 urah skočite z 10 na 100 %. Vse so poštene vrednosti za ta segment, čeprav se sprašujem, zakaj Ford ne namesti večje baterije, saj je na vozilu za to več kot dovolj prostora. Priključek za polnjenje je





4 Velik 13-palčni glavni zaslon je standard pri vseh različicah E-Transit Custom.



5 Zadaj je prostora za 6 in pol kubikov.



na sprednji strani, kar je boljša rešitev kot pri Courierju, kjer je levo zadaj.

Vožnja je enostavna predvsem zaradi majhnega obračalnega kroga in številnih pomagal, najbolj pa sem cenil nadzor mrtvega kota in kamero za vzvratno vožnjo. Vzmetenje si prav tako zasluži pohvalo, saj je presenetljivo udobno. Lahko celo rečemo, da je bolj udobno kot pri mnogih konkurentih. Res pa je, da ni mehak, navsezadnje mora prenesti veliko obremenitev, a vseeno nisem pričakovali tako dobrega pobiranja grbin. Tudi stabilnost je dobra, ne glede na visoko karoserijo. Tu gre zahvala nizko postavljenemu baterijskemu paketu in neodvisnemu zadnjemu vzmetenju, ki omejuje gibanje karoserije.

Zelo uporabna možnost za tiste, ki delate na terenu, je Pro Power Onboard (2,3 kW). To vam omogoča, da orodje, razsvetljavo ali prenosnik napajate neposredno iz baterije prek vtičnic v kabini in v prtljažnem prostoru. Če ste kdaj nosili na teren generator ali raztegovali podaljševalne kable čez dvorišče, je sedaj to preteklost in boste cenili, kako velika prednost je to.

In kaj reči za zaključek? Električnega kombija ne kupujete na podlagi čustev, ampak iz ekološke odgovornosti. e-Transit Custom je zasnovan za predvidljive stroške lastništva. Doseg vožnje je zadosten za dnevna opravila, hitro polnjenje skrajša čakalne dobe, toplotna črpalka pa zmanjšuje porabo v hladnih zimskih dneh. Poleg tega je tu še ena prednost, in sicer je vzdrževanje električnega vozila običajno cenejše kot pri dizlu, kar pri kombiju igra še večjo vlogo.



6 e-Transit se lahko polni na hitri polnilni postaji do 125 kW DC.

Tehnični podatki

Motor: sinhroni električni motor

	e-Transit Courier	e-Transit Custom
Moč (kW/km):	100/136	110/150
Navor (Nm):	245	415
Menjalnik/pogon:	enostopenjski/ na sprednja kolesa	enostopenjski/ na zadnja kolesa

Mere

Dolžina (mm):	4343	5450
Širina (mm):	1876	2000
Višina (mm):	1836	1980
Medosna razdalja (mm):	2692	3500
Prtljažnik (l):	2900	6500
Masa vozila (kg):	1700	2256

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h):	8	10
Najvišja hitrost (km/h):	150	150
Kombinirana poraba (kWh/100 km):	16	20
Kapaciteta baterije (kWh):	43	64
Polnjenje moči (kW):	AC: 2,3–11/DC: 100	AC: 2,3–11/DC: 125





Kia v dirko pošilja dobro opremljen električni dostavnik PV5

Dobro leto po tem, ko je Kia javnosti predstavila prva vozila iz nove strategije »Platform Beyond Vehicle« (PBV) na IAA v Hannovru leta 2024, so prva vozila prišla tudi v Slovenijo v različicah Cargo in Passenger.

V vmesnem obdobju je bila v Južni Koreji zgrajena povsem nova tovarna z učinkovitimi proizvodnimi procesi. Na istem mestu je območje predelav (kot ga poznamo pri drugih uveljavljenih proizvajalcih), kjer se specifične karoserijske in posebne predelave izvajajo neposredno iz tovarne z namenom ohranjanja kratkih transportnih poti in nizkih stroškov, s čimer se drastično skrajšajo dobavni časi.



1 PV5 je opremljen s celovitim naborom naprednih sistemov za pomoč vozniku (ADAS)

Narejen za delo

Kia obljublja vrhunsko funkcionalnost in ergonomijo. V tovrni različici model ponuja prostornino do 4,4 m³, nosilnost do 790 kg (690 kg z baterijo z dolgim dosegom) in izjemno nizko višino nalaganja le 419 mm. Potniška različica doseže najboljšo višino vkrcanja v razredu – 399 mm, kar potnikom zagotavlja enostaven vstop in udobje. Prožna, nizka notranja tla omogočajo prilagodljive konfiguracije sedežev.

PV5 ponuja majhen obračalni krog le 5,5 metra, idealen za ozka mestna središča in omejene prostore. Zasnovan je kot mobilna delovna postaja, zato lahko stranke neposredno pritrdijo dodatke ali posebno opremo v notranjost prek Kia AddGear in sistema za pritrditev L-Track. Tako je PV5 izredno primeren za katero koli nalogo, od dostave na zadnjem kilometru do rekreacijskega vozila in lahkih predelav za avtodome. Poleg tega je Kia PV5 strateško umeščena med segmentoma C in D ter ponuja prilagodljivost z različnimi konfiguracijami dolžine in višine.

Stabilno in udobno na cesti

Pogonska dinamika PV5 je bila razvita tako, da zadosti zahtevam vsakodnevnega poslovanja. Testna vožnja je to potrdila. PV5 se vozi kot sodoben osebni avto. Podvozje ponuja varno, predvidljivo vodljivost, boljše zavorne zmogljivosti in udobje tudi na dolgih vožnjah. Zaradi širokega koloteka in nizko na-



2 V tovorni različici model ponuja prostornino do 4,4 m³ in nosilnost do 790 kg.



3 V paleti bo tudi šasija, pripravljena za različne nadgradnje.

meščene baterije model ohranja odlično ravnesje. Čeprav je visoka karoserija bolj občutljiva na bočne vetrove, nastavitev vzmetenja zagotavlja stabilnost in varnost tudi pri avtocestnih hitrostih.

Ergonomija je del udobja, Kia pa ima na tem področju pripravljenih nekaj presenečenj: praktična polica s tečajnim pokrovom na voznikovi strani za volanom, ki je lahko dosegljiva, ali nadpovprečno nizka sprednja stranska okna, ki omogočajo varen pogled ob vozilu, na primer za boljšo oceno razdalje do robnika.

Pogon in električni doseg

Spredaj nameščen elektro motor zagotavlja 120 kW (163 KM) moči in 250 Nm navora. Med normalnim in eco načinom vožnje ni skoraj nobene razlike. Na voljo so različne možnosti kapacitete baterij glede na zahteve uporabnikov: Potniška različica je na voljo z baterijo s kapaciteto 51,5 kWh ali 71,2 kWh, medtem ko Cargo različica ponuja tudi kompaktnjšo baterijo s kapaciteto 43,3 kWh. Glede na konfiguracijo vozilo ponuja doseg do 416 kilometrov.

PV5 podpira DC hitro polnjenje z močjo do 150 kW (10 do 80 odstotkov v približno 30 minutah). Omogočeno bo tudi AC polnjenje z močjo 22 kW – za prilagodljivo uporabo v vsakdanjem življenju. Polnilni priključek je nameščen spredaj, da je vozilo mogoče polniti brez oviranega dostopa do tovrnega prostora.

Kia razvija tudi rešitve za polnjenje v skladiščih za komercialne flote. Ti omogočajo nižje stroške kWh ob nočnem polnjenju, zmanjšujejo odvisnost od javne infrastrukture in jih je mogoče vključiti v pametne energetske sisteme za znižanje stroškov energije in spodbujanje trajnostnih ciljev.

Varnost in garancija

PV5 je opremljen s celovitim naborom naprednih sistemov za pomoč vozniku (ADAS) (kot to danes zahteva zakon), vključno s sistemom Forward Collision-Avoidance Assist 1.5, navigacijsko osnovanim inteligentnim tempomatom in sistemom Lane Keeping Assist 2.

Strukturno je model zasnovan na dvojni obročasti obliki eksoskeleta z zelo trdnimi jeklenimi ojačitvami. Večdelna sprednja konstrukcija, podprta z robustnim podokvirjem, lahko absorbira energijo udarca in razprši sile iz potniškega prostora. Baterijski sistem zagotavlja 180 mm oddaljenosti od tal in več plasti zaščite pred udarci z vseh smeri.

Električni transporter PV5 ima garancijo sedem let oziroma 150.000 kilometrov. Baterija je posebej zavarovana z osemletno garancijo – popolnoma skladno s prihajajočimi predpisi EU.

Povezljivost

PV5 ima velik zaslon s 7-palčno instrumentno ploščo in 12,9-palčnim navigacijskim zaslonom ter tehnologijo »Digital Key 2.0« (NFC, BLE, UWB) za poenostavljen dostop do vozila. Informacijsko-zabavni sistem, ki temelji na operacijskem sistemu Android Automotive, in tržnica aplikacij zagotavljata dostop do poslovnih aplikacij. Posodobitve na spletu za energetsko elektroniko, sisteme za upravljanje baterij in druge krmilne elemente zagotavljajo, da so najnovejše specifikacije vedno na voljo skozi celotno življenjsko dobo vozila. Ne nazadnje vse bolj pogosta funkcionalnost »vehicle-to-load« (V2L) uporabnikom električnih vozil ponuja dodatne načine za izboljšanje zmogljivosti vozila.





Kdaj je čas za prodajo rabljenega avtomobila?

Odločitev o prodaji starega ali rabljenega vozila ni vedno preprosta. Avto je pogosto več kot le prevozno sredstvo – je naložba, ki z leti izgublja vrednost, hkrati pa zahteva vedno več vzdrževanja.

Ste začeli razmišljati o prodaji, pa niste prepričani, ali je pravi čas? Se sprašujete, ali prodati svoj avtomobil ali investirati v dele in popravila? Vendar kdo ve bolje, kdaj je čas za prodajo rabljenega vozila, kot strokovnjaki za odkup rabljenih avtomobilov z dolgoletnimi izkušnjami?

Prodajte avtomobil, dokler še deluje

Pri vsakem avtomobilu ni vprašanje, ali ga boste prodali, ampak kdaj ga boste prodali. Najboljši čas, da se znebite starega avtomobila, je, ko je še v delujočem stanju in je povsem brezhiben. Logično je, da boste lažje prodali delujoč avtomobil kot pokvarjenega ali poškodovanega. Ljudje pa pogosto počnemo ravno nasprotno in se sprašujemo, zakaj bi prodajali avtomobil, ko pa še odlično deluje?

Eden dobrih praktičnih primerov, kdaj je dobro prodati avto, je izkušnja bralca. Imel je Alfa Romeo Spider letnik 1976, ki ga je podedoval od očeta. Ker je že vozil svoj avto, se ni obremenjeval s starim italijanskim avtom. Potreboval je nekaj manjših popravil, avto je deloval, ampak zakaj bi se s tem obremenjeval, ko imaš delujoč avto, ki ga lahko voziš vsak dan? In tako je Alfa kar nekaj časa stala v njegovi garaži. Ko jo je nekega dne poskušal zagnati, je ugotovil, da se je bencin spremenil v kašo in da je vbrizgalni sistem zamašen.

Točno v tistem trenutku je prepozno za prodajo! Niste



prodali funkcionalnega in uporabnega avtomobila in sedaj boste morali avtomobil popraviti, kar vas bo stalo kar nekaj denarja, razen če ga boste odpeljali na odpad.

Osem do deset let

Na splošno lahko večina sodobnih avtomobilov prevozi več kot 150.000 kilometrov brez večjih težav ali okvar. Mnogi prevozijo tudi do 200.000 kilometrov. To je približno osem do deset let vožnje brez težav. V bistvu je osem do deset let vožnje avtomobila in doseganje 150.000 do 200.000 kilometrov dobro izhodišče za nakup novega.

Seveda ga lahko vozite še naprej, vendar to zahteva nekoliko več truda z vaše strani. To pomeni, da imate avtomobil, ki ga ni priporočljivo uporabljati za dolga potovanja, saj se lahko sredi ceste po kvari in vas pusti na milost in nemilost lokalne vlečne službe in mehanika.



Lastništvo starejšega avtomobila ima svoje prednosti, vendar morate biti iznajdljivi, sposobni in spretni pri vzdrževanju avtomobila, da se vam izplača. Za večino ljudi, ki nimajo toliko znanja o mehaniki, se zagotovo izplača nakup novega avtomobila.

Kdaj torej kupiti nov avto? Najboljši čas za to je po osmih do desetih letih vožnje in/ali 150.000 do 200.000 prevoženih kilometrih.

Nekaj meril za prodajo rabljenega avtomobila

1 Ko stroški popravil začnejo presegati vrednost vozila

Eden najpomembnejših znakov, da je čas za prodajo, so visoki in pogosti stroški popravil. Če letni stroški vzdrževanja in popravil presegajo realno tržno vrednost avtomobila ali obroke morebitnega novejšega vozila, je to jasan signal za razmislek o prodaji.

2 Ko se vozilo pogosto kvari in ni več zanesljivo

Zanesljivost je ključna, zlasti če avto uporabljate vsak dan za delo ali družinske obveznosti. Pogoste okvare, nepričakovani obiski servisa in strah pred tem, ali bo vozilo sploh prišlo do cilja, zmanjšujejo uporabno vrednost avtomobila in povečujejo stres.

3 Ko začne vozilo hitro izgubljati vrednost

Vsako vozilo s časom izgublja vrednost, vendar je padec najhitrejši v prvih letih. Pri starejših vozilih pa lahko vrednost nenadoma močno pade zaradi večje kilometrine, slabšega stanja ali bližajočih se večjih servisov (menjava sklopke, jermena, turbopolnilnika ipd.). Prodaja pred takšnimi posegi je pogosto finančno ugodnejša.

4 Ko se spremenijo vaše potrebe

Življenjske okoliščine se spreminjajo. Povečanje družine, selitev, nova zaposlitev ali sprememba življenjskega sloga lahko pomenijo, da obstoječe vozilo ne ustreza več vašim potrebam. Morda potrebujete več prostora, nižjo porabo goriva ali bolj varno vozilo.

5 Ko je trg ugoden za prodajo

Tržne razmere imajo pomembno vlogo. Povpraševanje po rabljenih vozilih je pogosto sezonsko – spomladi in zgodaj poleti so cene običajno višje. Prav tako lahko na ceno vpliva pomanjkanje novih vozil ali večje povpraševanje po določenih tipih (npr. varčni dizli, mestni avtomobili ali SUV-ji).

6 Ko želite še iztržiti razumno ceno

Vsako vozilo ima točko, ko njegova vrednost začne zelo hitro padati. Čeprav avto še deluje, je lahko finančno pametno prodati vozilo, dokler je še estetsko ohranjeno, tehnično solidno in zanimivo za trg.

Pravi čas za prodajo starega ali rabljenega vozila je kombinacija tehničnega stanja, stroškov vzdrževanja, tržnih razmer in vaših osebnih potreb. Redno spremljanje vrednosti vozila in realna ocena stroškov vam lahko pomagata sprejeti odločitev, ki bo dolgoročno najbolj smiselna – tako finančno kot praktično.

Učinkovit način za manj oblog, manj emisij in daljšo življenjsko dobo ključnih sistemov

V sodobnem času, ko vozila postajajo vse bolj tehnološko zahtevna in okoljski standardi strožji, je pomembnost kakovostnega goriva in dodatkov za njegovo izboljšavo večja kot kdaj koli prej. KENT dodatki so med uveljavljenimi rešitvami, saj pomagajo izboljšati učinkovitost motorja, zmanjšati emisije in podaljšati življenjsko dobo ključnih komponent.

Kaj so KENT dodatki?

KENT je priznana blagovna znamka, ki že desetletja razvija profesionalne kemične proizvode za avtomobilsko industrijo. Njihovi dodatki so namenjeni čiščenju, zaščiti in vzdrževanju sistemov vozila – od gorivnega sistema (rezervoar, injektorji, ventili) do izpuha, AdBlue in hladilnega sistema. Primerni so za bencinske in dizelske motorje ter so posebej uporabni pri kratkih relacijah, mestni vožnji ali vozilih, ki dalj časa stojijo.



1 KENT dodatki so učinkovit način za zmanjšanje oblog, manj emisij in daljšo življenjsko dobo ključnih sistemov.

Prednosti redne uporabe

1. **Boljša poraba goriva:** čiščenje injektorjev in gorilnih komor omogoča optimalno doziranje goriva.
2. **Višja zmogljivost:** motor deluje enakomerneje in tišje, brez izgube moči.
3. **Daljša življenjska doba:** manj oblog pomeni manj obrabe in nižje stroške vzdrževanja.
4. **Manj dima in emisij:** pomembno za okolje in tehnično brezhibnost.

Izdelki, ki pokrijejo najpogostejše težave

- **Fuel Guard 2** – Edinstveno in visoko koncentrirano čistilo bencinskega in dizelskega goriva za čiščenje sistema ter pomoč pri vlagi/kondenzu v gorivu.
- **Fleet Treat 950** – Dodatek h gorivu za odstranjevanje vode in nečistoč. Oblikovan za vse vrste goriv, še posebej primeren za gorivo z visoko vsebnostjo etanola. Priporočljivo za vozila, ki pogosto mirujejo ali delajo kratke relacije.
- **Engine Flush** – Čistilo pri menjavi olja je dodatek za čiščenje motorjev, menjalnikov in diferencialov. Čistilo uporabimo pred menjavo olja, saj vsebuje mazivo za ekstremne pritiske ležajev in s tem omogoča največjo možno zaščito mehanskih delov med čiščenjem.
- **DPF Cleaner Ultra** – DPF čistilo je specialno razvita dvojna formula čistila, ki jo vlijemo v posodo za dizelsko gorivo. To sredstvo opravi regeneracijo, čiščenje DPF filtra, obenem pa očisti sistem za dovod goriva.
- **Urea Anti Crystal Additive** – Dodatek za AdBlue®



2 Visoko koncentrirano čistilo Fuel Guard 2.

Koncentriran dodatek za raztapljanje in preprečevanje nastanka kristalov sečnine. Čisti sistem SCR dizelskih motorjev, predvsem posode AdBlue® in injektorje sečnine.

- **Radiator Oil Emulsifier** – čistilo hladilnega sistema – odstranjevalec olja

Odstranjevalec olja odstranjuje oljno emulzijo iz hladilnega sistema, čisti hladilni sistem. Odstranjevalec vodnega kamna je biološko razgradljivo čistilo, ki odstrani vodni kamen z eno samo potezo na vseh standardnih avtomobilskih sistemih.

Redna uporaba KENT dodatkov je preprost in cenovno dostopen način, kako ohraniti motor in povezane sisteme v optimalnem stanju. Zmanjšujejo stroške goriva, povečajo učinkovitost in prispevajo k čistejšemu okolju – kar so ključni dejavniki za vsakega odgovornega voznika.

KENT dodatki so na voljo v različnih specializiranih trgovinah z avtodeli. Za hiter pregled ponudbe, podrobne opise izdelkov in naročilo pa je na voljo tudi spletna stran www.at-team.si.



3 Dodatek h gorivu za odstranjevanje vode in nečistoč Fleet Treat 950.



4 Čistilo pri menjavi olja Engine Flush.



5 Čistilo za DPF filtre in dovod goriva DPF Cleaner Ultra.



6 Dodatek za AdBlue Urea Anti Crystal Additive.



Neustavljivi terenec še živi

Land Cruiser je že na prvi pogled videti mogočen in velik kot pravi »tank«. Ta avto ostaja »kralj« terena. Ima dve zapori diferenciala (sredinsko in zadnjo), off-road reduktor in nov način Auto za sistem Multi-Terrain Select, ki samodejno zazna zahtevno površino, na katero ste pravkar zapeljali, in prilagodi pogon, krmiljenje in zavore.



Tehnični podatki

Motor: dizel, 4-valjen, turbo polnilnik

Prostornina (ccm): 2850

Moč (kW/KM): 151/205

Navor (Nm/min): 500/1550

Menjalnik/pogon: samodejni 8-stopenjski/na vsa kolesa

Mere

Dolžina (mm): 4925

Širina (mm): 1980

Višina (mm): 1935

Medosna razdalja (mm): 2850

Prtljažnik (l): 740/2000

Masa vozila (kg): 2400

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h): 11

Najvišja hitrost (km/h): 170 (omejena)

Kombinirana poraba (l/100 km): 10,5

Izpust CO₂ (g/km): 272

Land Cruiser lahko premaga vodo, globoko do 70 centimetrov, ima vstopni kot 23 stopinj in odstopni kot 31° spredaj in 23° zadaj. Tako imenovani nadzor počasne vožnje vzdržuje stabilno hitrost po ravnem, navkreber in navzdol. Druga terenska poslastica je mehanizem za odklop stabilizatorja (SDM), ki s pritiskom na gumb odklopi sprednji stabilizator in avtomobilu omogoči večji hod vzmetenja, ko se stvari resnično zapletejo.

Motor Land Cruiserja je še ena klasična poslastica. Gre za izboljšan velik štirivaljni dizelski motor s prostornino 2,8 litra. Razvije 204 KM in ogromnih 500 Nm navora, po potrebi deluje precej živahno, še posebej v primerjavi z motorjem predhodnika. Pohvale vreden je tudi novi osemstopenjski samodejni menjalnik, ki resnično izkorišča največji potencial motorja v velikem in težkem avtomobilu. S krajšimi prestavnimi razmerji in novim kompaktnim pretvornikom navora ta menjalnik zagotavlja odlične zmogljivosti pri nizkih hitrostih pri vožnji po terenu, medtem ko na cesti zelo hitro in gladko menja prestave.

Pred voznikom je 12,3-palčni zaslon instrumentne plošče, kjer lahko spremlja vse informacije o nastavitvah vozila, osrednji multimedijski zaslon pa je enake velikosti in ima enako programsko opremo kot preostali del Toyotine ponudbe. Poleg fizičnih gumbov za klimatsko napravo imajo vozniki, ki bodo ta avtomobil resnično uporabljali, kot se spodobi, na voljo množico možnosti vožnje, od klasičnega športnega, običajnega in eko načina, so na voljo tudi izbire prek stikala MTS (Multi Terrain Select), kjer izberete samodejni način, globok sneg, blato, pesek in umazanijo. Obstaja tudi možnost vklopa pomoči pri spuščanju navzdol, pa tudi Crawl oziroma »plazenje«, ko se po težkem terenu samodejno počasi vzpenjate.

Z velikim 80-litrskim rezervoarjem lahko računate na doseg približno 800 kilometrov, kar skupaj s terenskimi zmogljivostmi pomeni, da je pri načrtovanju naslednjega overland potovanja lahko meja le vaša domišljija.

DulcoLax®

bisakodil

Odplakni zaprtje stran za lepši dan



Deluje čez noč, spodbudi
naravno gibanje črevesja
in olajša zaprtost.

Samo 1 tableta pred spanjem.*

Na voljo brez recepta v lekarnah.

*Začni z eno in če je potrebno, povečaj na dve tableti.

**Pred uporabo natančno preberite navodilo!
O tveganju in neželenih učinkih se posvetujte z
zdravnikom ali s farmacevtom.**

Vrnitev Frontere

Po Renaultovi petici se je na trg vrnilo še eno veliko ime iz devetdesetih let – **Opel Frontera**. Vrnila se je lani, vendar tokrat ne kot kleni terenec, temveč kot petvratni SUV. Pri novi Fronteri ni več povezave z Isuzujem, temveč s Fiatom Grande Pando in Citroënom C3 Aircross matičnega podjetja Stellantis.



Tehnični podatki

Motor: 3-valjni bencinski, turbo polnilnik/sinhroni električni motor s trajnimi magneti

Prostornina (ccm):	1199
Moč (kW/KM):	100/136
Navor (Nm/min):	230/1750
Menjalnik/pogon:	6-stopenjski samodejni/na sprednja kolesa

Mere

Dolžina (mm):	4385
Širina (mm):	1849
Višina (mm):	1635
Medosna razdalja (mm):	2670
Prtljažnik (l):	460/1600
Masa vozila (kg):	1332

Zmogljivosti

Pospešek (0–100 km/h):	9
Najvišja hitrost (km/h):	190
Kombinirana poraba (l/100 km):	5,5
Izpust CO ₂ (g/km):	118

Popolnoma nova Opel Frontera je sodobna reinkarnacija modela zelo znanega imena iz ne tako daljne preteklosti nemškega podjetja iz Rüsselsheima. Nova Opel Frontera ne izstopa le kot izjemen in vsestranski SUV z robustno zasnovano in številnimi praktičnimi rešitvami v notranjosti. Zahvaljujoč učinkovitemu pogonu pa ta družinam prijazen avtomobil spremeni vsakodnevno vožnjo po mestu ali počitniška potovanja v čisti užitek.

Črna »vizor« maska daje Fronteri edinstveno Oplovo identiteto in brezhibno integrira Eco LED žaromete, ki vključujejo funkcijo avtomatskega preklopa med dolgimi in kratkimi lučmi.

Pogonski sklop testirane Frontere je že dobro znan in ga sestavlja 1,2-litrski trivaljni bencinski motor PureTech s turbopolnilnikom tretje generacije ter 21-kilovatni električni motor (v ohišju menjalnika) s 55 njutonmetri navora. Baterija z neto kapaciteto 0,4 kWh zagotovo ne ustreza električnemu pogonu, namen je predvsem pomagati bencinskemu motorju in ga ohranjati pri nižjih vrtljajih. Bencinski motor zmore okroglih 100 kilovatov, elektromotor pa jih doda še 7. Skupna moč tako znaša 107 kW (145 KM) in 230 Nm največjega navora. Moč na kolesa prenaša šeststopenjski samodejni menjalnik z dvojno sklopko, kar je idealna rešitev za mestne vožnje, ko Frontera do 50 % časa preživi v električnem načinu vožnje. Takrat je tudi poraba nizka in se vrti okoli petih litrov.

Sama vožnja je pokazala, da je Frontera idealen spremljevalec na dobrih cestah, kjer dokaj togo, a ne neudobno vzmetenje ohranja telo pod nadzorom v ovinkih. Pravzaprav se Frontera od vseh bližnjih sorodnikov vozi najbolj podobno Alfi Junior. V čemer jo prekaša, pa so odlični AGR sedeži. Z odlično ledveno oporo in stranskim oprijemom.

Ne nazadnje je močna stran Frontere tudi cena. Osnovna različica s 110 KM stane 21.990 evrov. V današnjem svetu je to zelo dobra ponudba glede na vse, kar kupec dobi.



Legenda živi naprej

R5 je nazaj. Kot električni Renault 5 E-Tech Electric z ikoničnim retro dizajnom ter najsodobnejšo tehnologijo.

Ko je bil Renault 5 predstavljen leta 1972, je povzročil senzacijo s svojo prepoznavno zasnovo. S plastičnimi odbijači in karoserijo v svetli barvi je bil takoj velika uspešnica, še posebej pri mladih. In novi Renault 5 E-Tech Electric je prav tako zasnovan kot majhen, cenovno dostopen mestni avto – z avantgardnim dizajnom, vsestranskostjo in ekonomičnostjo originalnega Renaulta 5.

Renaultu je z novim modelom 5 uspelo ustvariti pravo atrakcijo. To zagotavlja kombinacija retro in modernega dizajna. To podpira kombinacija svetle barvne rumene sheme in črne strehe z rdečo okrasno linijo. Tudi notranjost vzbuja retro občutke. Predvsem zaradi velike količine prostora in splošnega vzdušja, ki ga ustvarja črna imitacija usnja z rumenimi dekorativnimi šivi po armaturi. Dva vodoravna zaslona dajeta sodoben, tehnološki in prijeten videz. Na digitalni 10-palčni instrumentni plošči so številke prikazovalnika hitrosti sestavljene iz več različnih fragmentov.

Za Renault 5 E-Tech Electric je na voljo izbira med dvema različnima litij-ionskima baterijama. Večji ima kapaciteto 52 kWh, kar omogoča doseg do 400 kilometrov po standardu WLTP. Električni motor ima največjo moč 110 kW/150 KM in prenaša 245 Newton metrov navora na sprednja kolesa. To je dovolj, da Francoz, ki je presenetljivo lahek za električni avto in tehta 1,5 tone, pospeši na 100 km/h v 8,3 sekunde. To je dovolj, da ste pri pospešku od semaforja hitrejši od večine avtomobilov v mestu.

R5 E-Tech se polni z največ 100 kW na DC vtičnici. V najboljšem primeru se po 30 minutah čakanja baterija napolni od 15 do 80 odstotkov. Če se priključite na AC polnilec, morate načrtovati vsaj 4,5 ure za polnjenje pri standardnih 11 kW. Renault določa standardno porabo 15 kWh na 100 km, mi pa smo v precej hladnem vremenu izmerili porabo 19 kWh, kar je še vedno dovolj za skoraj 300 kilometrov.

S tega vidika je E-Tech bolj mestni avto kot električni avto za dolge razdalje. To podpira tudi majhen obračalni krog. Na voljo so tudi dobre zavore in gotovost, da je mali Francoz zelo varen za vožnjo.



Tehnični podatki

Motor: Sinhroni električni motor	
Moč (kW/KM):	110/150
Navor (Nm/min):	245
Menjalnik/pogon:	enostopenjski/ na sprednja kolesa
Mere	
Dolžina (mm):	3922
Širina (mm):	1744
Višina (mm):	1498
Medosna razdalja (mm):	2540
Prtljažnik (l):	326/1106
Masa vozila (kg):	1500
Zmogljivosti	
Pospešek (0–100 km/h):	8
Najvišja hitrost (km/h):	150
Kombinirana poraba (kWh/100 km):	16
Kapaciteta baterije (kWh)	52
Polnjenje moči (kW)	AC: 2,3–11,0/DC: 100,0

Od nafte do kopališča

Na vzhodu Slovenije, v Prlekiji se nahajajo majhne, a nadvse prikupne toplice. Terme, Bioterme in to z razlogom.

Dolgo nazaj je tukaj obstajala mlaka s toplo vodo, kamor so se ob večernih urah po napornem delovnem dnevu kmetje hodili umivat in družiti. Konec petdesetih let prejšnjega stoletja pa so tu pričeli iskati črno zlato. Vrtali so luknje, da bi iz njih pritekla nafta. Nafta sicer ni bilo, iz globin zemlje pa je pritekla topla voda. Leta 1973 so krajani z delovno akcijo zgradili prva dva bazena, saj ima voda, ki priteka na površje, od 42 do 51 °C).

Vse je naravno

Organiziran turizem pa se je v Mali Nedelji pričel, ko je leta 2002 zemljišče z vso pripadajočo infrastrukturo kupilo podjetje Segrup iz Ljutomeru. Leta 2004 so zgradili nov zunanji bazen, kmalu še pokrit notranji bazen, temu pa so sledile še nastanitvene kapacitete v obliki hotela, ki je bil odprt leta 2010. Hotel danes razpolaga s 73 sobami, ki so pretežno dvoposteljne, na voljo je tudi nekaj družinskih sob in komfortnih sob, ki so malo večje. Za tiste, ki si želijo več razvajanja, pa sta v najvišjem nadstropju tudi dve suite z lastnim masažnim bazenom na terasi. V bližini zunanjega bazenskega kompleksa je leta 2018 nastalo še glamping naselje s hiškami in šotori, ki so umeščeni na vzpetino, ki jo greje čudovito jutranje sonce in popoldne hladi senca velikih teras pred vhodom.



1 Bogato okoliško ponudbo je možno raziskati tudi s kolesi.

Terme se nahajajo na območju nekdanjega krajinskega parka, iz tega je nastala tudi ideja, da se poimenujejo Bioterme. Hotel je zgrajen po standardih eko marjetice, kar pomeni, da je zgrajen samo iz naravnih materialov (kamen, les, steklo), stene so pobarvane z bio barvami, toplo vodo iz dveh vrtin pa uporabljajo tudi za ogrevanje hotela, tako da je bivanje tukaj povsem v sožitju z naravo. Piko na i predstavlja lokalni bio zajtrk, ki je na voljo kot dodatna ponudba k vsakodnevnomu klasičnemu samopostrežnemu zajtrku, jedi pa so označene s certifikatom, da je njihov izvor znan.

Mir na prvem mestu

Kdor išče luksuz in prestiž, ga tu ne bo našel. V Biotermah prisegajo na avtentičnost, bivanje v naravi, domačnost, sprostitve in mir. Tu si z lahkoto naberete nove energije in stresete s sebe odvečen tovor ter odidete domov spočiti. Ob zunanjih bazenih je na voljo bosonoga, čutna pot, kjer si s hojo na podplatih aktivirate čutila, ki nato aktivirajo notranje organe, da bolje delujejo. Obiščete lahko tudi energetske točke, ki jih je določil priznani bioenergetik.

Sama voda pa je bogata z natrijem, kalijem in hidrojenkarbonatom in ima več zdravilnih učinkov, še posebej za vse, ki imajo težav z gibanjem, za vzdrževanje zdrave hrbtenice, prijazna pa je tudi za vse, ki so imeli kakršne koli posege na sklepah in kosteh. Temperatura vode je med 28 in 36 °C.

Poleg hotela Bioterme, ki razpolaga s 73 različnimi sobami, je tudi glamping naselje Sončna dolina z 22 hiškami ter 11 šotori. Slednji so na voljo od 26. 4. do 30. 9., tu pa je tudi postajališče za do 50 avtomobov.



2 Glamping naselje Sončna dolina z 22 hišicami ter 11 šotori.



3 Ob hotelu je tudi postajališče za do 50 avtomotov.

Veliko dogajanja

Gostje v Biotermah so pogosto deležni kakšne degustacije okoliških dobrot, v času večerje in zajtrka pa se v hotelu predstavljajo tudi lokalni rokodelci, ki na stojnicah ponujajo svoje izdelke. V bližini term je na voljo apiterapija, kjer predstavijo delo s čebelami, spečejo domače medenjake, pripravijo medico, limonado z medom ... Blizu pa je tudi jelenov grič, kjer se lahko srečate z jeleni in košutami.

Poleg termalne vode so na voljo tudi klasične in ajurvedske masaže, ki jih izvaja indijski zdravnik z licenco. Poudariti je treba, da Bioterme niso zdravilišče, ampak termalno kopališče, pa imajo vseeno na voljo tudi fizioterapije in personalizirane ajurvedske terapije.

Mala Nedelja

Kraj Mala Nedelja leži v osrčju Prlekije. Prvič se omenja leta 1441. Ime naj bi nastalo po cerkvi sv. Trojice, ki naj bi bila zgrajena že v 9. stoletju na temeljih nekakšnega templja poganskega, slovanskega boga.



4 Notranji in zunanji bazeni.

Prvi slovenski film

Iz teh krajev prihaja tudi Karol Grossmann, pionir slovenskega filma, ki je leta 1905 posnel prvi kratki dokumentarni posnetek Odhod od maše v Ljutomeru, kar velja za prvi primerek filma v Sloveniji. Njemu na čast obstaja v bližini Grossmannova pohodna pot, označene so tudi različne kolesarske poti v okolici, kolesa pa si je možno tudi izposoditi.

Hotelska maskota je Bioraček, ki pozdravlja vse otroke, v poletnih dneh ali med počitnicami pa pripravljajo tudi druženje z Bioračkom, pa ples z Bioračkom ... kar nadvse razveseljuje otroke. Animacija v hotelu se prilagaja tudi praznikom, tako za božič organizirajo peko piškotkov in polnočni pohod z baklami k polnočnici, za veliko noč z gosti barvajo jajca in nosijo hrano k žegnu ...



Velikan na kolesih

Sedemdeseta leta prejšnjega stoletja so bila čas optimizma in velikih inženirskih ambicij. Evropa si je opomogla od povojnih travm, življenje na kolesih pa je postajalo sinonim za svobodo. Avtobus je bil kralj na cestah. Zanesljiv, dostopen in nekakšen simbol sodobnega načina potovanja. Potovalne agencije so tekmovalle med sabo, katera bo ponudila več udobja in boljšo ponudbo destinacij, avtobusi pa so postajali večji, hitrejši, zmogljivejši in bolj razkošni. V tem kontekstu se je v Stuttgartu, v osrčju nemške avtomobilske industrije, rodila ideja, ki je kljubovala vsem dotedanjim standardom cestnega prometa.

Podjetje Neoplan, ustanovljeno leta 1935, je že od samega začetka slovelo kot proizvajalec, ki se ne drži pravil. Njihovi oblikovalci in inženirji so bili znani po tem, da so podirali meje v gradnji avtobusov, pa naj gre za materiale, aerodinamiko ali razporeditev sedežev. Toda tisto, kar so zasnovali konec šestdesetih let, je prešlo iz sfere inženiringa v sfero mita. Njihovo vprašanje je bilo preprosto, a revolucionarno: Če znamo izdelati dvonadstropni avtobus in če znamo izdelati mestni zgibni avtobus, zakaj ne bi teh dveh konceptov združili v eno vozilo?

Tako se je rodil projekt Jumbocruiser, tehnični čudež, ki je bil v trenutku predstavitve videti, kot da je prišel iz prihodnosti. To je bil dvonadstropni avtobus z enim zglobov in štirimi osmi, ki

je ponujal prostor, večji od povprečne družinske hiše, in zmogljivost, na katero bi bila ponosna celo manjša letalska družba. Ko se je prvič pojavil v javnosti na avtomobilskem salonu v Frankfurtu leta 1975, je bilo občinstvo razdeljeno: nekateri so ga gledali z navdušenjem, drugi z nezaupanjem.

18-metrski dvonadstropni avtobus

Že sama logistika njegove predstavitve na sejmu je bila velik izziv. Jumbocruiser je bil namreč dolg 18 metrov, širok 2,5 metra in visok skoraj štiri metre. Avtobus je bil triinpolkrat daljši od takratnega BMW serije 5. Notranjost Neoplanovega Jumbocruiserja je imela dvonadstropno razporeditev, pri čemer je zgornji del

služil kot glavni prostor za sedenje, spodnji pa je nudil prtljažnik, potniške prostore in opsijski dodatni prostor. Ta razdelitev je ponujala približno 93 m² uporabne notranje površine, kar je omogočilo vsestranske konfiguracije tako za luksuzna potovanja kot tudi za operacije z večjo gostoto prometa. Notranjost je omogočala postavitve do 144 sedežev, čeprav so imeli številni modeli zaradi večjega udobja in razkošja »le« 110 sedežev.

Namesto dodatnih vrst sedežev so nekatere prostore v avtobusu uporabili za mini bare, salone in celo majhne kuhinje, vse pa zato, da bi imeli potniki občutek, da ne potujejo v avtobusu, temveč v mobilnem hotelu.

Poklon Boeingu

Ime Jumbocruiser je bilo poklon Boeingovim Jumbo Jet reaktivnim letalom modela 747, ki so v tistem času predstavljali simbol globalne mobilnosti. V Neoplanu so želeli ustvariti cestni dvojnik teh nebesnih velikanov. V tovarni je avtobus nosil tehnično oznako N 138/4: »N« za Neoplan, »1« kot oznako luksuznega razreda, »38« za največje število vrst sedežev in »4« za število osi.



1 Sprva ga je poganjal 12-valjni Mercedesov motor OM404 z močjo 400 KM, kasneje pa sodobnejši V8 OM442 turbodizelski motor, ki je razvijal 440 KM.



2 18 ton prazen, najvišja skupna dovoljena teža 28 ton.



3 Velikan je imel obračalni krog 24 metrov.



4 Teoretično je lahko prepeljal do 170 potnikov. Realneje je bilo 144, zaradi povečanega razkošja pa jih je bila večina opremljena s 110 sedeži.



5 V 16 letih je bilo naročenih in narejenih 11 Jumbocruiserjev, zadnji 1992.

Štiriosna zgibna šasija je ohranjala okretnost v mestnem in avtocestnem okolju. Struktura je uporabljala okvir z medosno razdaljo 5800 mm za prvi del, 1230 mm med drugo in tretjo osjo ter 6570 mm razdalje do zadnje osi. To je omogočalo, da je druga os služila kot pogonska os, tretja kot pomožna os, četrta pa je nosila priklopni del. Ta postavitve je v kombinaciji z vrtljivim zglobovom, nameščenim na ravni tal zgornjega nivoja, zagotavljala vertikalno fleksibilnost in gladko vrtenje v zavojih.

Mercedesovo srce

Pod masivno karoserijo se je skrival pogon, vreden prave križarske ladje. Prve modele je poganjal Mercedesov V12, 19,1-litrski turbodizelski motor, ki je razvil približno 400 konjskih moči in za tiste čase neverjetnih 1280 Nm največjega navora. Motor je bil nameščen v srednjem delu vozila, blizu pregiba, in je poganjal kolesa na drugi osi. Kasnejše različice so dobile tudi V8 turbodizelske motorje (440 KM) z naprednejšim samodejnim menjalnikom in boljšo porazdelitvijo teže, kar je še izboljšalo stabilnost in udobje vožnje.

Moč se je prenašala prek petstopenjskega samodejnega menjalnika ZF, povezanega z zračno krmiljenim sistemom prestavnih mehanizmov, ki je omogočal nemoteno delovanje po celotni dolžini vozila. Ta rešitev je bila nujna, saj takrat ni bilo ročnega menjalnika, ki bi lahko prenesel tako ogromen navor. Obenem pa je ta nastavitve zagotavljala zanesljivo dobavo moči in ustrezala zahtevam mestnega in medkrajevnega prometa.

Pogonski sklop je imel na zgibnih delih konfiguracijo 6x2, pri čemer je moč usmerjal predvsem na zadnje osi, da bi se obvladala obremenitev dvonivojske konstrukcije in potniška zmogljivost. Zaradi prevelikih dimenzij in teže – ki jih je še poslabšala skupna masa vozila, se je Jumbocruiser soočal z znatnimi izzivi glede učinkovitosti porabe goriva, saj je bila poraba dizelskega goriva bistveno višja kot pri standardnih avtobusih in je pogosto presegala povprečne vrednosti v mestnem prometu.

Posebno doživetje

Vožnja z Jumbocruiserjem je bila že sama po sebi doživetje. 110 potnikov, zlasti na dolgih turističnih poteh iz Nemčije v Sredozemlje, je potovalo v premium konfiguracijah, z ergonomskimi sedeži s polno oporo za noge, kar je bilo primerljivo s standardi letalskih prevoznikov v poslovnem razredu, in razmikom med sedeži vsaj 800 mm za večje udobje.

V spodnjem delu je bila garderoba, prostor za druženje, pogosto označen kot družabno »središče«. Ugodje je zagotavljala klimatska naprava za nadzor temperature, namensko stranišče in bar ali prostor za osvežilne pijače, včasih z majhno kuhinjo, ki se je nahajal predvsem na spodnjem delu. V nekaterih različicah so bili v spodnjem delu avtobusa na voljo celo spalni prostori. Ti prostori, dostopni po notranjih stopnicah v bližini sprednjega, srednjega in zadnjega vstopa, so prispevali k slovesu avtobusa kot luksuznega prevoznega sredstva.

Vozniki so morali biti za vožnjo posebej usposobljeni. Vožnja skoraj 19 metrov dolgega vozila z zglobom in ogromno maso je namreč zahtevala izjemno koncentracijo in tehnično spretnost.

Zid realnosti

Vendar pa je Jumbocruiser, tako kot mnoge velike ideje, nalezl na zid realnosti. Konec sedemdesetih let prejšnjega stoletja so se cene nafte zvišale, stroški vzdrževanja prav tako, cestnoprometni predpisi pa so postajali vse strožji. Leta 1980 je Francija prepovedala vožnjo zglobnih avtobusov po določenih cestah, pri čemer je navedla varnostne razloge.



6 S kapaciteto do 170 potnikov je Jumbocruiser vpisan v Guinnessovo knjigo rekordov kot največji avtobus iz serijske proizvodnje.



7 Spodnji del je bil namenjen druženju, pogosto označen kot družabno »središče«. Ugodje je zagotavljala klimatska naprava, namensko stranišče in bar, včasih tudi manjša kuhinja. V nekaterih različicah so bili na voljo celo spalni prostori.



8 Voznikov prostor je bil ločen od potniškega, v njem pa je bil še prostor za vodiča in sovoznika.



9 Struktura avtobusa je bila močno ojačana in prilagojena skupni teži 28 ton.

S tem je praktično prekinila glavno pot, po kateri so nemški turistični avtobusi vozili v Španijo in Portugalsko kot priljubljeni destinaciji popotnikov iz srednje Evrope. Edina alternativa je bila potovanje s trajektom čez Italijo, kar je potovanje podražilo in logistično zapletlo.

11 Jumbocruiserjev

Konec osemdesetih let je bil Jumbocruiser že redkost na evropskih cestah. Zadnji primerek je šel iz proizvodnje leta 1991, registriran pa je bil leto kasneje. Skupno je bilo izdelanih le enajst primerkov tega velikana. Danes jih je po pričevanjih ljubiteljev zgodovine avtobusov fizično ohranjenih še devet. V devetdesetih letih je bil eden predelan v ogromen avtodom z garažo za mali osebni avtomobil v zadnjem delu.

Drugi je bil turistični avtobus priljubljene glasbene družine »The Kelly Family«, ki je zaslovel po svoji značilni obliki in razkošni notranjosti. Vsaj en primerek je zdaj v muzeju, drugi pa so bili spremenjeni v promocijska ali prireditvena vozila in si ustvarjajo novo kariero kot atrakcije na dogodkih po vsej Evropi.

Nič več ekstravagance

Kar zadeva samo podjetje Neoplan, se njegova pot z Jumbocruiserjem ni končala. Še naprej so izdelovali klasične avtobuse. Leta 2008 je znamka postala del koncerna MAN, le-ta pa je prešel v last Volkswagna. Veliko pozornosti so poželi s turističnim modelom Cityliner, ki je na trgu še danes in ga zaznamuje veliko, dvojno vetrobransko steklo, a vseeno ta model ni požel enakega odmerka ekstravagance in vizionarstva.

Danes, pol stoletja pozneje, se zdi Jumbocruiser kot ostanek bolj optimistične dobe, ko so inženirji verjeli, da je vse mogoče, in ko je potovanje imelo romantičen prizvok pustolovščine. Je simbol dobe, v kateri so bile sanje o tehnološkem napredku večje od cest, po katerih so vozila vozila. Čeprav ne grmi več po evropskih avtocestah, pa njegova legenda živi naprej. Obstaja kot opomin, da so bili tudi na kolesih velikani, ki so si drznili razmišljati o večjih razsežnostih.

3 LETA
PODALJŠANE
GARANCIJE*



Vi vozite, mi skrbimo.

IVECO S-WAY

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

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

BENUSSI

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



NOV PROGRAM ŠOLANJA

GENERATOR ZNANJA

Tehnična in praktična znanja za izvrstno poslovanje vsakega servisa

- Najmodernejša oprema
- Vrhunski predavatelji



Cenik in ponudba seminarja

PRIJAVE NA

TEHNIČNO IZOBRAŽEVALNI CENTER - TEC / Slavonska avenija 3 / HR-10000 Zagreb / mob: +385 91 2033 117

e-naslov: infoteccentar@tokic.hr

www.tokic.ht/tec

Seminarji se izvajajo po programu in so verificirani s strani ZIRS fakultete. Na koncu se izda certifikat o uspešno zaključenem seminarju.

