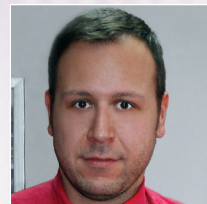


ТРАНСПОРТ ЛОГИСТИКА

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКАТИВЕН МЕСЕЧНИК

ИНТЕРВЈУ



ИГОР ЈАНУШЕВ

Директор на ЈСП – Скопје и претседател на Собранието на
СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ

**МАКЕДОНСКИТЕ ТРАНСПОРТЕРИ
УСПЕШНО СЕ НОСАТ СО
КОНКУРЕНЦИЈАТА
НА ЕВРОПСКИОТ ПАЗАР**



АКТУЕЛНО

МотоАмерит во соработка со РСБСП

**БЕСПЛАТЕН ПРЕВЕНТИВЕН ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД
И ДРУГИ ПОВОЛНОСТИ ЗА ТРАНСПОРТЕРИТЕ**

ТЕМА НА БРОЈОТ

Транспортерите и нивните регионални проблеми

**ШПАРТААТ ПО ЕВРОПА,
ЗАГЛАВУВААТ НА БАЛКАНОТ!**



Mercedes-Benz Tourismo RHD



БЛЕСНА СВЕЗДАТА НА НОВИОТ MERCEDES-BENZ TOURISMO

Во развојот на новата генерација автобуси од туристичката класа, Mercedes-Benz инвестираше 400 милиони евра



Во гамата на Mercedes-Benz за Европа, новиот модел истовремено ги заменува сегашната генерација на Tourismo и знаменосецот Travego

Mercedes-Benz Tourismo е присутен на пазарот повеќе од 20 години и е еден од најуспешните автобуси во својата класа. За тоа сведочи фактот дека од воведувањето на овој модел досега се произведени 26.000 примероци, а само во текот на минатата година на купувачите им се испорачани повеќе од две илјади со кои тој освои 20 % од пазарното учество во Европа. „Mercedes-Benz Tourismo“ е најуспешниот европски туристички автобус на сите времиња и клучен играч, двигател на успехот на автобусите на Daimler. За да ја заштитиме нашата лидерска позиција на пазарот во овој сегмент за во иднина, вложивме 400 милиони евра во развојот и производството на потполно новата негова генерација, со што сега нашиот бестселер стана уште поекономичен, покомфорен и посигурен“, објаснува Хартмут Шик, шефот на Daimler Buses.

Новиот Tourismo пред сè го красат нов атрактивен дизајн и подобрена аеродинамика со коефициент на отпор на воздухот од 0,33 што придонесува за намалена потрошувачка, особено на долги патувања на автопат. Во тоа помага и потпирањето кое при брзини поголеми од 95 km/h го спушта автобусот за 20 mm со што се намалува челната површина. Кога брзината на движење ќе падне под 70 km/h, системот за потпирање ја враќа каросеријата на почетната висина.

Ford Model TT



Слоганот под кој новиот Tourismo беше претставен на публиката: „Ја подигнуваме завесата на нова ера“

За да биде новиот Tourismo RHD што по-економичен, продолжени се сервисните интервали, а во опремата како опција може да се добијат и темпомат со превентивно однесување PPC (Predictive Powertrain Control) и EDF-систем (Eco Driver Feedback) кој го следи стилот на возење во реално време. Ке биде понуден и Active Brake Assist 3 систем што ги препознава подвижните и статичните објекти и препреки и сам запира до колку е тоа потребно, како и Front Collision Guard (FCG)-системот кој нуди заштита на возачите и патниците во случај на судар. Стандардни се AEBS (Advanced Emergency Braking System), ABS (Anti-lock Braking System), ASR (Acceleration Skid Control), ESP (Electronic Stability Program), SPA (Lane Assistant) и EBS (Electronic Braking System) кој ги вклучува и BAS (Brake Assist) и DBL (Continuous Braking Limiter) системите. Големо внимание е посветено и на пасивната безбедност и овој автобус ги задоволува претстојните ECE-R 66.02 норми.

Понудата на погонски агрегати ја сочинуваат редни шестцилиндрични мотори, сите со Еуро 6 стандарди за емисиите. Новиот OM 936 има зафатнина од 7,7 литри и максимални 354 KS, додека поголемиот OM 470 од 10,7 литри е достапен во изведби со 360, 394, 428 и 456 коњски сили. Трансмисијата може да биде механичка шестстепенна, автоматизирана PowerShift 3 со 8 степени или ZF Ecolife 6-степенна автоматска. Модуларниот систем на градба е заснован на две основни меѓуоскини растојанија од 6.090 и 6.910 mm, во комбинација со две или три оски и заден превис од 2.785 и 3.315 mm. На тој начин, се добиваат повеќе конфигурации со капацитет од 53 до 60 патници, багажен простор од 9,9 до 12,1 m³ и максимална дозволена тежина од 19,5 тони за верзиите со две и 24,75 тони за оние со три оски.



ПИКАП ВОЗИЛАТА НАПОЛНИЈА 100 ГОДИНИ

Пред еден век во Ford го приспособија народниот Model T за превоз на тешки товари. Така се роди првиот пикап

Како роденден на пикапот се смета 26 јули 1917 година, кога во Ford го направија првиот примерок од Model TT. Со него се роди и еден сосема нов сегмент возила, кој прерасна во неизоставен дел од начинот на живеење на Амери-

канците. Идејата на Хенри Форд беше да се направи лесен фармерски камионет со отворен товарен дел каков што дотогаш немаше. Беше наречен Model TT и беше заснован на суперуспешниот Model T, но имаше поцврсти шасија и задна оска кои му обезбеду-



Ford Model TT го трасираше патот за цел еден нов сегмент возила



Пикап возилата по Втората светска војна станаа симбол на начинот на живот во Америка

ри), до 1926 година се намали на 325 долари. Најголема заслуга за тоа имаше порастот на производството, кое од неколку десетици илјади примероци годишно до 1925 година се искачи на повеќе од 300 илјади. Во 1928 година беше заменет со многу успешниот Model AA.

До Втората светска војна во Ford беа направени преку 4 милиони пикапи, кога производството премина на воен режим, исклучиво за потребите на армијата. Цивилното производство се врати во 1947 година, а во 1965 година беше понуден првиот пикап од F-серијата, која се произведува и ден-денес. Иако моментално во глобален подем, пикапите во Европа никогаш не се ни доближија на славата што ја имаа во остатокот од светот – за купувачите на Стариот Континент повеќе одговараа доставните возила, кои Ford ги има од сите категории и големини.



Во САД пикапите од F-серијата на Ford се најпродавано возило од 1977 година наваму. Всушност, трите најпродавани возила се пикапи

ваат носивост од еден тон. Во однос на него имаше и зголемено меѓуоскино растојание од 2,5 на 3,2 метри, како и поинаков преносен механизам. Имаше менувач со само два степена на пренос, но често во него се вградеше и дополнителен менувач со што му се зголемуваше употребливоста на терени полни со нагорници.

Ford Model TT важеше како многу издржлив, но беше бавен до бесвест – со моторот со 20 коњски сили едвај постигнуваше 24 километри на час, а постоеше и специјална „брза“ изведба со максимални 35 km/h. Првите години од производството се продаваше само како шасија, без кабина, седишта и надградба, кои купувачите сами си ги обезбедуваа. Неговата цена која на почетокот изнесуваше 600 долари (што е во вредност од сегашни околу 11.500 дола-





Fuso eCanter е развиван со голема помош од португалските власти

ЗАПОЧНА ПРОИЗВОДСТВОТО НА ПРВИОТ ЕЛЕКТРИЧЕН КАМИОН ВО СВЕТОТ

Во своите погони во Јапонија и во Португалија, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation започна со производството на лесниот електричен камион Fuso eCanter

Сè што постоеше досега беа само прототипи или малосериски возила произведени во ограничени количини – првиот камион во светот на електричен погон за кој веќе пристигнуваат бројни нарачки започна да се произведува. Станува збор за Fuso eCanter, кој не создава бучава и не ја загадува околината со издувни гасови заради што е идеален за достава во градските средини. Fuso започна со развој на овој модел уште во 2010 година. Првите количини тест-возила наменети за неколку флотни корисници беа направени во фабриката на овој голем јапонски производител на товарни возила во местото Кавасаки, од каде што на почетокот на јули започнаа да излегуваат и сериските возила. Тестната фаза на моделот наменет за европскиот пазар започна во 2014 година во Португалија, со поддршка и во соработка со градските власти на Лисабон. Затоа и не треба да чуди присуството на свечената манифестација во фабриката во местото Трамагал на околу 150 километри североисточно од главниот град, од страна на претседателот на републиката Марселу Ребелу де Соза и на бројните политичари.

На манифестацијата, претседателот и извршен директор на Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation и шеф на Daimler Trucks Asia, Марк Листосела, изјави: „Со почетокот на производството на eCanter станавме првиот глобален производител кој сериски

произведува електрични камиони. Отсега, може да кажеме дека побарувачката за камиони со нулта-емисија ќе расте, особено во големите градови. Веќе ги примивме првите нарачки од купувачите и ја подготвуваме светската премиера на овој камион во еден од најпознатите мегаполиси, Њујорк, бидејќи нашата португалска фабрика произведува камиони за Европа и САД, а имаме и блиска соработка со властите во земјата и Лисабон, каде што овие камиони се тестираа подолго време.“

Целосно електричниот Fuso eCanter е одговор на потребите за лесни камиони наменети за дистрибуција во градските центри, каде што сè повеќе важат строги

ограничувања во поглед на бучавата и загадувањето. Plus, тој е и многу економичен во споредба со конвенционалните камиони со слични перформанси. Камионот eCanter има пониски оперативни трошоци за околу 1.000 евра на секои 10.000 поминати километри. Има автономија од околу сто километри кои ја обезбедуваат шест блока литиум-јонски батерии со напон од 420 V и капацитет од по 13,8 kWh секој. Во зависност од конфигурацијата и изведбата, носивоста му изнесува помеѓу два и три тони. Значајно е и тоа што батериите се од сопствено производство и доаѓаат од фабриката на Daimler во Каменц, Германија, кој е сопственик на 89,3 % од Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation. До крајот на годината е планирано да се произведат 150 примероци од овој 7,5-тонски камион.



Фабриката на Fuso во Португалија во која работат околу 400 луѓе, извезува 95 % од произведените камиони

Honda Accord



Драматично различниот дизајн е главната карактеристика на новата генерација на Honda Accord

ДРАМАТИЧЕН ПРЕСВРТ

Honda ја претстави новата генерација на Accord за Америка

Американците ја добија новата, десетта генерација на Honda Accord. Првиот впечаток е под силно влијание на дизајнот кој

на оваа таму популарна лимузина ѝ овозможува нов пазарен пристап. Драматично обликувана, таа ќе се обиде да раскине со досегашното позиционирање на моделот



Во своите соопштенија за јавноста, Honda никаде не ги споменува ниту Европа ниту Јапонија

како семејно-конзервативен. Во согласност со тоа, ќе биде и позабавна за возење благодарение на тежината која во зависност од верзијата е намалена за 50 до 80 килограми. Новата конструкција со поголемо присуство на алуминиум обезбедува и пониско тежиште, а адаптивното потпирање, освен за возните својства, ќе помогне и кај комфорот. Подолгото меѓуоскино растојание, на патниците назад им обезбедува повеќе место за нозете. Во новиот ентериер во кој преовладуваат поквалитетните материјали се забележуваат нов трикрак управувач, хромирани детали, head-up дисплеј, безжичен напојувач за смартфон и 4G LTE конекција, а седиштата имаат опција за греење и вентилација.

Што се однесува на погонските компоненти, главниот новитет е 1,5 литарскиот турбо-мотор кој располага со 192 коњски сили, во пар со шестстепен мануелна или CVT трансмисија. Во понудата ќе има уште дволитарски турбо со 252 KS, а нов е и десетстепениот автоматски менувач. Најавена е и хибридна верзија во која дволитарскиот бензинец ќе биде искombиниран со два електромотори, но спецификациите засега не се соопштени.

Toyota & Mazda

НА ПОВИДОК НОВА АВТОМОБИЛСКА АЛИЈАНСА

Соработката меѓу двајцата јапонски производители се проширува и продлабочува

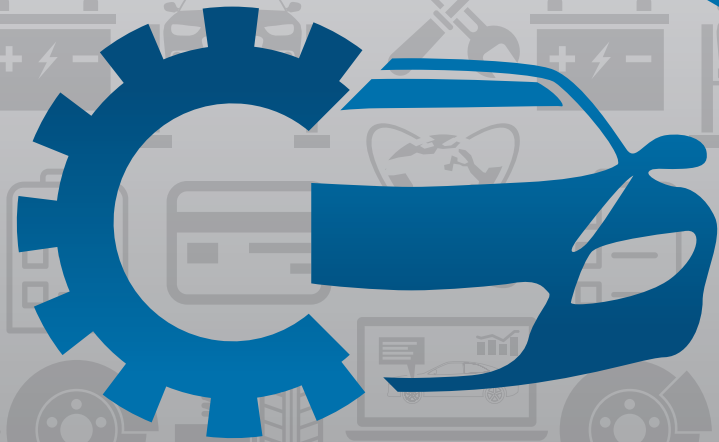


Партнерството помеѓу Toyota и Mazda ќе им го олесни инвестициското оптоварување и ќе им овозможи да ги поделат силите во поедини сегменти на развојот на технологиите

Toyota Motor Corporation и Mazda Motor Corporation потпишаа договор за бизнис и финансиска алијанса на долгорочни основи. Утврдени се неколку области каде што ќе се соработува: основање заедничка фирма во САД за производство на возила, заеднички развој на технологии за електричните возила – за комуникација меѓу возилата, напредни безбедносни системи и проширување на понудата со дополнителни продукти наменети за глобалниот пазар. Во моментот, Mazda за Toyota за некои пазари ја произведува седан-верзијата на Yaris, која всушност, е ребрендирана Mazda2 од претходната генерација. Фабриката во САД се предвидува со годишен капацитет од 300.000 возила, а ќе вработи околу 4.000 луѓе. Инвестицијата би изнесувала околу 1,6 милијарди долари, а планираниот почеток на работа би бил во 2021 година. Финансискиот дел од договорот предвидува меѓусебна размена на акции во еднаква вредност, но и целосно задржување на независноста на компаниите. Официјално објавените детали потврдуваат 5,05 % од акциите на Mazda и 0,25 % од акциите на Toyota, со идентична вредност од 50 милијарди јени.

ВАУЧЕР*

30% ПОПУСТ
НА ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД
НА ВОЗИЛА



РЕГИСТРИРАЈ СЕ НА ВИСТИНСКОТО МЕСТО

- ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД И РЕГИСТРАЦИЈА НА МОТОРНИ И ПРИКЛУЧНИ ВОЗИЛА ■ МЕЃУНАРОДНИ ВОЗАЧКИ ДОЗВОЛИ ■ АТП ПРЕГЛЕД ■
- ОДОБРЕНИЕ ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ТУЌО МОТОРНО ВОЗИЛО ■ КАЛИБРАЦИЈА НА ДИГИТАЛНИ И АНАЛОГНИ ТАХОГРАФИ ■
- ИЗДАВАЊЕ НА ПРОБНИ ТАБЛИЧКИ И ПОТВРДА ЗА ПРОБНО ВОЗЕЊЕ ■ СИТЕ ВИДОВИ НА ОСИГУРУВАЊЕ ОД СИТЕ ОСИГУРИТЕЛНИ КОМПАНИИ ■

* Ваучерот е со важност до 31.12.2017 година.

Zarooq Motors SandRacer 500 GT



„ПЕСОЧНА ЗМИЈА“ ВРЕДНА 450.000 ДОЛАРИ

Изгледа како змија, а така навистина и се вика – Zarooq е арапско име за шокари-змијата, која е најбрза во пустината

Пред две години, светот го обиколи една вест која беше игнорирана – во Емиратите беше најавено раѓањето на новата автомобилска марка Zarooq Motors. Беше познато и името на нивниот модел – SandRacer, а концептот најавуваше бесно баги во кое, на арапски својствен начин, се искombинирани луксузот и брзината. За овој модел, сега подготвен за производство, се знае повеќе и веќе не смее да се игнорира. Не ни може, бидејќи првата бројка која љубопитниот поглед ќе ја сретне е 525, колку што коњски сили развива централно поставениот 6,2 литарски V8 мотор. Последната е 450.000, која ја изразува цената во американски долари. Меѓу нив уште ќе се сретне и тежината од 1.200 килограми постигната благодарение на каросеријата од јаглородни влакна. Тука е и тркачкото потпирање со клиренс од 45 сантиметри, со опција за негово регулирање во зависност од теренот по кој се вози, а секвенционалниот петстепен менувач и покрај теренскиот изглед ја пренесува силната само на задните тркала, што не е случајно, бидејќи на тој начин пустинската забава е брутално загарантирана.



Овој откачен двосед забрзува до 100 km/h за приближно четири секунди и постигнува максимални 220 km/h

Seat Arona

Втора шпанска офанзива

Seat го претстави својот SUV од Б-сегментот, втор во понудата на марката

Шпанците тргнаа во сериозна офанзива – по успешниот старт на Ateca пристигнува и вториот модел од SUV-сегментот. Својата официјална премиера Seat Arona ќе ја има на салонот на автомобилите во Франкфурт овој месец. Во основа е кросовер-изведба на новата Ibiza, со која ги делат подвозјето и моторите. Тоа автоматски значи и дека Arona нема да биде достапна во верзија со погон на сите тркала што меѓу ваквите модели од Б-сегментот е честа појава. Ваквата стратегија има покривање во фактот дека купувачите од оваа класа се урбани луѓе кои немаат скоро никакви амбиции за симнување од асфалтот. На него Arona добро ќе се снајде со избраната палета мотори – 1.6 TDi со 95 и 115 KS и еднолитарските бензинци со три цилиндри и истата сила. Секако, за најпорните е наменет новиот 1.5 TSi мотор со 150 KS од Ibiza FR.

Должината од 4,14 метри ја истакнува урбаната намена на Arona, а за просторноста на ентериерот сведочи висината за 10 сантиметри поголема од онаа на Ibiza. Јасно е дека комфорот е за класа подобар, а целокупниот впечаток го дополнува багажникот од литри. Основната опрема ќе биде збогатена и со додатоците за уживање во возењето и со оние безбедносните.



Arona е вториот кросовер модел на Seat

„Das Kartell“

Германската автоиндустрија дејствувала картелски

Автомобилските производители во Германија се соочуваат со сериозни обвиненија за кои следуваат огромни казни

Германските медиуми изнесоа сериозни обвинувања на сметка на домашната автомобилска индустрија. Според нив, тие наводно со години тајно се состанувале и договарале за своите постапки против заедничките конкуренти. Картелот дејствувал уште од деведесеттите години и го сочинувале германски автомобилски производители: Audi, BMW, Mercedes, Porsche и Volkswagen. Се наведува дека во 60-ина работни групи биле вклучени околу 200 лица. Сите тие меѓу другото редовно ги договарале и техниките, цените и пристапот спрема добавувачите за да ги стават пред свршен чин и да ги прифатат нивните услови. Така била договорена и измамата со издвуните гасови, во која VW го извлече најдебелиот крај. Допрва ќе видиме што ќе се испили од ова, но повеќе од сигурно е дека нема сè. Германската автомобилска индустрија само во Германија вработува 800.000 луѓе.



Пет големи германски производители на автомобили со години се договарале како да настапуваат на пазарот