FIAT 500L CNG I LPG

ALTERNATIVA I ZA DOMAĆE KUPCE

Već godinu i po dana u Kragujevcu se za svetska tržišta proizvode automobili na tečni naftni gas i komprimovani prirodni gorivo nudi i našim kupcima, po vrlo povoljnim cenama. Zvanična promocija ovih modela i prve vožnje bili su prilika instalacije za TNG i CNG, koliko se vožnja na gas razlikuje u odnosu na korišćenje benzina, i koliko prostora se gubi u gas, ali se sada fijat "500L" na alternativna da saznamo koje su prednosti fabrički ugrađene prtljažniku zbog dodatnih rezervoara

Uređaji za gas se montiraju tokom uobičajenog procesa montaže, kao i svi drugi delovi!

Nakon montiranja instalacije za CNG, ona se testira tako što se ispuna ve azotom pod visokim pritiskom

Najveći rezervoar se nalazi ispod prtljažnika, a menji ispod sedišta

Verzije na gas se od benzinskog razlikuju po dugmetu kojim se aktivira pogon na benzin

Na instrument-tabli su dva pokazivača količine goriva – jedan za benzin, drugi za gas

TNG verziju ima prilično dinamičan motor od 120 „konja"

Rezervoar za benzin, ali za „500L" to ne važi, tako da ova verzija sa alternativnim gorivom ima „regularan" rezervoar za benzin od 50 litara.

Bez obzira na vrstu gasa, ovo je najbolji izbor za kupce koji žele da u slučaju da nema gasa, može sa svim normalno da vozi kao benzinac

Mada se u Srbiji pravi samo jedan Fijatov model, asortiman ipak nije mali. Staviše, po izboru goriva koje se koristi za pogon, „500L" nadmašuje većinu automobila, i to na samom našem tržištu. Osim uobičajenih benzinskih i dizel, ovaj model se pravi i u verzijama koje koriste dve vrste gasa – tečni naftni gas i komprimovani prirodni gas. Te verzijama se izrađuju u Kragujevcu već godinu i po dana, ali u kod nas nije bilo mnogo poznato jer je do sada sva proizvodnja bila namenjena izvozu. Kolико su verzije na ova alternativna goriva bliže za Fijat, govori i podatak da ove fine čak 30 odsto od svih naprevljenih „500L".

Gas i za domaće kupce

Razlog što baš sada pišemo o CNG i TNG varijantama je što se one odnedavno nude i kupcima u Srbiji. To je bio poseban izazov i da ih na kratke vožnje i pogledamo kako se proizvode. Kao što je uobičajeno, osnova za „500L" na gas je benzinac, ali ne isti. Za pogon na tečni naftni gas koristi se turbomotor od 1,4 litra koji se inače nudi i u čisto benzinskoj varijanti, dok se sistem za komprimovani prirodni gas primenjuje na motoru od 0,9 litara, koji ima dva cilindra i turbopunjač. Zanimljivo je da benzinac od 0,9 litara do sada nije bio u ponudi za „500L" namenjen srpskom tržištu, pa je premijera CNG verzije ujedno i premijera ovog malog motora.

Ovi agregati su posebno prilagođeni za korišćenje jednog ili drugog gasa i u Kragujevcu stižu već opremljeni neophodnim dodatnim komponentama. Dakle, nema nikakvog preprav-ljanja motora, već su oni od početka napravljeni za korišćenje gasa. To vidi i sa ceo automobil jer se rezervoar za gas i drugi elementi gasne instalacije ne dodaju na već gotova vozila, već se montiraju u toku uobičajenog proizvodnog procesa, kao i svi drugi delovi. Sve verzije se izrađuju na istoj proizvodnoj liniji i vreme potrebno za nastanak automobila je praktično isto, bez obzira na gorivo. Često se kod automobila na gas ugrađuje manji rezervoar za benzin, ali za „500L" to ne važi, tako da ova verzija sa alternativnim gorivom ima „regularan" rezervoar za benzin od 50 litara.

Bez obzira na vrstu gasa, za njega postoje dva rezervoara cilindričnog oblika. Manji dimenzijama podseća na rezervoar za benzin, i smešten je uzdužno ispod kabine u takozvanom centralnom tunelu, odnosno ispod grebena ispod kojeg je poluga ručne kočnice. Veći rezervoar je postavljen poprečno, ispod prtljažnika, zauzimajući poprečno ostalog i prostor u kojem

▶ str. 45

CENE – FIAT 500L SA POP STAR OPREMOM (u EUR)

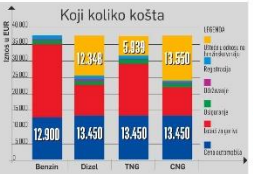
Gorivo	Motor	Redovna cena	Cena sa popustom za firme
Benzin	1.4 / 95 KS	12.900	–
Dizel	1.3 / 85 KS	14.900	13.450
TNG	1.4 /120 KS	15.400	13.450
CNG	0.9 / 80 KS	17.400	13.450

Dostupniji sa popustom

Želeći da potencijalnim kupcima, pre svega firmama, skrene pažnju na „500L" sa pogonom na gas, Fijat in do kraja marta nudi sa posebnim popustom. Prodaju se po istoj ceni kao dizel-verzija, a i ta cena je smanjena za oko 1.500 evra u odnosu na redovnu. Tačnije, cena od 13.450 evra sada važi za „500L", sa dizel-agregatom od 1,3 litra, kao i za TNG i CNG varijante. Ova ponuda podrazumeva „pop star" opremu, što je srednji nivo. Ako se ta cena poredi sa 12.900 evra koliko košta najefiniji benzinski „pop star" koji ima motor od 1,4 litra i 95 KS, izgeda da se TNG uredaj dobija za 550 evra, što je oko 300 evra manje nego kada se naknadno ugrađuje. Međutim, fabrička TNG verzija ima jaču, turbo varijantu 1,4 litarskog motora, sa 120 KS, sa kojim čisto benzinski „500L" košta 14.900 evra. Dakle, ovo je neustobičajen slučaj da se automobil na gas prodaje po nižoj ceni nego benzinac koji mu je osnova.

Do kraja marta, za firme i preduzetnike izjednačene su cene TNG, CNG i dizel verzije

Za CNG verziju nemu direktnog poređenja jer se kod nas inače ne nudi benzinac od 0,9 litara, ali kako god se pogleda, trenutna cena je vrlo povoljna. Redovna cena CNG verzije je 17.400 evra, dakle skoro 4.000 evra više nego sada, a za naknadnu ugradnju bi trebalo platiti oko 1.300 evra, pa bi i tada ukupan izdatak bio veći nego za fabričku verziju.



Evo koliko prema fabričkoj računici iznosi troškovi za automobil koji je vožen četiri godine, prešao/ć 40.000 km godišnje. Dakle, oko za četiri godine prede 160.000 km, onda će, zajedno sa osnovnom cenom vozila, troškovima za gorivo, registraciju, osiguranje i održavanje, vlasnik benzinca ukupno potrošiti skoro 40.000 evra. U odnosu na njega, sa dizelašem će uštedeti 12.348 evra, sa verzijom na TNG 5.939 evra, a sa varijantom na CNG čak 13.550 evra.

HVALIMO

- Povoljna cena
- Rezervoar za benzin jednak kao kod „obične" verzije

ZAMERAMO

- Samo jedan nivo opreme
- Nešto veća buka motora kod CNG verzije

PRVI TEST

Utisci iz vožnje

Pošto na fijatu „500L" inače nema oznaka motora, spolja ćete teško uočiti da li je pred vama verzija na gas. Nema sefne ni da na zadnjem braniku tražite karakteristični priključak za TNG, jer se on nalazi pored čepa za benzin. To vuči i za CNG verziju, pa je najlakši način da spoznja otkrijete da „500L" koristi alternativno gorivo da zavirite iza vratanca koja pokrivaju pokopac rezervoara za benzin.

Ni u kabini nema ničeg upadljivog čto si otkrilo da niste u benzincu. Dok se prepravljeni TNG ili CNG automobili uvek prepoznaju po prekidaču za nekoliko lampica, dodatom negde oko instrument-table na fabričkom „500L" ć samo pažljivi posmatrač primetiti da se među uobičajenim prekidačima na centralnom stubu nalazi i jedan sa naortanom „benzinskom pumpom", koji služi za prebacivanje pogona na benzin. Tek kada date kontakt, postaje očiglednije da automobil ima dva rezervoara, jer se na instrument-tabli nalaze i dva merača količine goriva. Uobičajeni, sa kazaljkom, pokazuje količinu benzina, a odmah ispod njega je digitalni displej koji pokazuje koliko ima gasa.

U vožnji, vozač nema nikakvih dodatnih „obaveza" zbog gasa, niti po bilo čemu primecuje da vozi na alternativno gorivo. Na kratko smo isprobali i TNG i CNG verziju i više puta smo pomemtim prekidačem uključivali pogon na benzin, ali nismo uočili nikavu razliku, niti smo mogli da osetimo kada je u motor umesto gasa krenuo benzin ili obrnuto. Jedina uočljiva razlika koju smo za vreme probnih vožnji osetili bila je izmedu samih TNG i CNG verzija, što je sasvim razumljivo budući da prva ima za polovinu više konjskih snaga.

Kod naknadne ugradnje smatra se za normalno da na TNG motor slabije vuče nego na benzin, ali evde toga nema. I na gas i na benzin, 1,4 litarski turbo motor ima 120 „konjić", koliko ima i čisto benzinska verzija. Nasuprot torne, CNG verzija savremenog dvocilindraša od 0,9 litara je slabija od čisto benzinske koja ima 105 konjskih snaga. U varijanti za CNG, on raspoliže sa 80 KS kada se vozi na metan, a kada se prebaci na benzin dobije još pet „konjić".

Poređenje smo završili u prtljažniku, da bismo videli ne samo koliko se on razlikuje kod verzija na gas, već i da bismo ga uporedili sa eventualno naknadno ugrađenom instalacijom. I CNG i TNG verzija imaju ispod prtljažnika rezervoar koji zalazi i u prostor u kojem je inače rezervni točak, pa i nešto ismad njega. Zato rezervnog točka nema, a pod prtljažnika je podignut tako da je raspoloživa zaremina smanjena za 60 do 80 litara, zavisno od položaja zadnjih sedišta. Dobro je što je ispod poda ostalo dovoljno mesta da se uz rezervoar smeste komplet za krpljenje gume i alat, tako da oni ne smetaju u prtljažniku.

Prema fabričkim podacima, **sa jednim punjenjem TNG-a "500L" može da pređe oko 500 kilometara, a na CNG preko 300**

FAS

Trećina proizvodnje sa alternativnim gorivom

Promociji modela „500L" na gas prisustvovao je i komercijalni direktor kompanije Fijat automobili Srbija, Umberto Janučeli, koji je pored ostalog istakao koliki značaj automobili na gas imaju za Fijat.

– Do sada je širom sveta prodato 650.000 vozila koje zastupa kompanija Fijat Krajsler automobili, a koja za pogon koriste metan. To znači da je kljent navikao da prepozna kvaćet automobila sa motorom na taj pogon. Što se tiče modela „500L", koji se proizvodi u Kragujevcu, oko 30 odsto proizvedenih automobila ima motor sa alternativnim pogonom, odnosno na metan i tečni naftni gas.

Komentarišući marketinge goriva u Srbiji, a naročito TNG-a, Janučeli je rekao da pozdravlja takav program koji zavoli red na tržištu goriva, jer će zahvaljujući njemu porasti poverenje u tečni naftni gas.

POSEBNA PRAVILA ZA CNG

Na kontrolu svake četvrte godine

Kakve su obaveze vlasnika automobila na komprimovani prirodni gas i kako oni mogu da se uvezu

Automobili na CNG se kod nas ne voze masovno, ali ih ipak ima dosta, i to je najčešće upravo jedan Fijatov model – „multipla". Uglavnom je reč o uvezenom polovnjaku, iz Italije, sa već ugrađenom instalacijom za gas. Oni koji ih voze (najčešće taksisti) zadovoljni su što štede na izdacima za gorivo, ali neki od njih imali su probleme u vezi sa obaveznim pregledima i drugim specifičnim pravilima koja važe za vozila na gas. Dešavalo se naime da neka od tih vozila ne mogu da se registruju nakon uvoza ili čak i da se vozilima koja se godinama voze onemogući produženje registracije – naročito od kada su pre nekoliko godina precizirana pravila o tehničkim uslovima i proceduri provere vozila na gas. Kako saznajemo u laboratorijama za ispitivanje, problemi obično nastaju jer uređaji za gas nisu homologovani, i tada nema drugog rešenja nego da se instalacija menja.

U svakom slučaju, po sadašnjim propisima moguće je uvesti i nov i polovan automobil na gas. Ako se radi o modelu kod koga je reč o fabričkoj ugradnji, pravila su ista kao za uvoz bilo kog automobila. To znači da je za novi automobil potrebna homologaciona dokumentacija koja se dobija od proizvođača. Sa druge strane, polovni automobil mora na proveru u laboratoriju, kao i svaki polovnjak koji se uvozi.

> **Interval za obavezne preglede CNG uređaja** je nedavno produžen sa tri na četiri godine

Za automobil koji je u inostranstvu prepravljen za korišćenje gasa treba imati stranu saobraćajnu dozvolu u koju je upisano da je vozilo prepravljeno.

Ipak, ono što verovatno više muči vlasnike automobila na metan jesu periodični pregledi, jer su uslovi nešto zahtevniji nego za TNG. Dobra vest je da je prema nedavno promenjenim pravilima interval između dva pregleda produžen sa tri na četiri godine, što je ipak kraće nego za TNG, za koji iznosi pet godina.

U nekim slučajevima rezervoari treba da prođu i testiranje pri visokom pritisku, koje se obavlja na posebnoj aparaturi, pa rezervoari prethodno moraju da se skinu sa vozila, što donekle produžava vreme i troškove provere. Takav test neophodan je samo ako se pri redovnoj proveri utvrdi da na rezervoaru ima oštećenja, izraženije korozije i sličnih nedostataka koji mogu da ga oslabe.

U svakom slučaju, za one koji sada kupe „500L" na CNG, tih obaveza trenutno nema, niti moraju da idu na „atest" jer je on obavezan samo za prepravljene, a ne i za fabrički proizvedene automobile. Kada dođe vreme, to jest na svake četiri godine, moraće da idu na pomenute kontrolne preglede.

MARKIRA SE I TNG

Za sve vozače sa vozilima koja koriste tečni naftni gas, važan podatak je da se u Srbiji sprovodi program koji obezbeđuje da na pumpe dolazi čist TNG, odnosno onakav kakav isporučuju rafinerije, bez dodataka koji bi mogli loše da utiču na njegove osobine. Radi se o markiranju, koje je država uvela da bi na tržište zavela red, tako što će obezbediti da gorivo na pumpe dolazi samo legalnim kanalima. Markiranje benzina i dizel goriva je krenulo početkom prošle godine i pokazalo je veoma dobre rezultate, a sada će korist od ove prakse imati i oni koji voze na TNG. Princip markiranja je da se gorivo koje dolazi legalnim kanalima obeležava tako što se u njega odmah nakon uvoza ili proizvodnje dodaje mala, ali precizno određena količina specijalne supstance zvane marker. Ako se kasnije pri kontrolama na pumpama, u skladištima ili u prevoznim sredstvima utvrdi da u gasu nema markera, to je znak da je on stigao nelegalnim kanalima. Osim toga, ako je koncentracija markera manja od propisane, to znači da je u regularno nabavljen gas nešto dodato. Za firme koje naprave neku takvu malverzaciju predviđene su stroge kazne, do tri miliona dinara i zabrana rada do tri godine.

OSNOVNI PODACI I RAZLIKE

Verzija	0.9 TwinAir Turbo	1.4 16v T-Jet	1.3 MJTD	1.4 16v T-Jet LPG	0.9 TwinAir Turbo Natural Power
Gorivo	Benzin	Benzin	Dizel	TNG	CNG
Radna zapremina	875	1.368	1.248	1.368	875
Snaga KS/kW	105/77	120/88	85/62	120/88	80/59 85/62*
Ubrzanje 0-100 km/h	12,3	10,2	14,9	10,6	15,7 14,8*
Potrošnja u gradu na 100 km	5,7 l	9,1 l	5 l	11,7 l / 9,1 l *	4,7 kg / 7,2 l *
Potrošnja van grada na 100 km	4,3 l	6,9 l	3,7 l	7,2 l / 5,6 l *	3,3 kg / 5,2 l *
Potrošnja kombinovana na 100 km	4,8 l	5,6 l	4,2 l	8,6 l / 6,9 l *	3,9 kg / 5,9 l *
Kapacitet rezervoara	50 l	50 l	50 l	38,4 l / 50 l*	14,2 kg / 50 l*
Zapremina prtljažnika**	412– 455	412– 455	412– 455	330–396	330– 396

* podatak za benzin ** sa podignutim sedištima, zavisno od položaja sedišta

Revija SAT Plus je mnogo puta pisala o korišćenju alternativnih goriva i poredila ih sa benzinom i dizelom. Tako smo pre šest godina napravili zajednički maratonski test „punta" (tj. zastave „10") na benzin, TNG i CNG. Svakim smo prešli oko 15.000 kilometara i pokazalo se (prema tadašnjim cenama), da se, u odnosu na benzin, upotreba TNG-a isplati nakon 35.000 kilometara, a CNG-a posle 45.000

Priključak za punjenje gasom se i kod CNG i kod TNG verzije nalazi uz otvor za dolivanje benzina

se kod benzinca i dizelaša nalazi rezervni točak.

Fabrički ili prepravka

Upravo u obliku poda prtljažnika je i praktično jedina razlika između karoserije običnih i verzija na gas. Ipak, ono što mnogo više upada u oči u vezi sa rezervoarima jeste koliko se oni razlikuju u odnosu na one koji bi se ugradili kada bi se instalacija za gas ugrađivala naknadno. Uobičajeno rešenje za TNG je da se umesto rezervnog točka stavi takozvani toroidalni rezervoar, koji bi potrošio približno jednak deo prtljažnika kao i fabrički. Za CNG nema toroidalnih rezervoara, pa bi za naknadnu ugradnju trebalo odvojiti znatan deo prtljažnika, ili ugraditi boce male zapremine.

To je jedan od odgovora na pitanje da li je bolje kupiti fabrički automobil na gas (ako takav u ponudi neke fabrike postoji) ili ga naknadno prepraviti. Osim iskorišćenosti prostora, prednost „originala" je i što nema problema sa garancijom, jer u slučaju naknadne ugradnje fabrika može da je poništi.

> **U Fijatu tvrde da za 160.000 kilometara verzija na CNG napravi uštedu** jednaku ceni samog automobila

Za fabričke verzije na gas garantni rok je isti kao za „obične" – dve godine. Servisni interval od 15.000 kilometara je jednak kao za benzinac, dok je za dizelaš 20.000 kilometara.

Postoje još neke dobre strane fabričke ugradnje, ali su u Srbiji do sada prepravke uvek „pobeđivale" jer imaju jednu veliku prednost – nižu cenu. To međutim za „500L" sada ne važi jer je Fijat odlučio da za verzije sa pogonom na gas ponudi popust, tačnije da i TNG i CNG varijanta koštaju jednako kao dizelaš. Za sada ta pogodnost važi samo za firme i preduzetnike (npr. taksiste), ali nije isključeno da će, ako bude interesovanja popust moći da koriste i privatni kupci. ■

V. Lesnikov

SAT plus automobili i putovanja
QUATTROROUTE

Revija o saobraćaju, automobilizmu i turizmu "SAT Plus" • Izlazi dvonedeljno
Broj 362, godina XV • 26. 2. 2015. godine
Cena: 119,00 din.

Osnivač i izdavač:
SAT Media Group

Predsednik komponije:
Mirko Alvirović

Glavni i odgovorni urednik:
Mladen Alvirović

Uredivački kolegijum:
Darko Gigić, Željka Regoda

Redakcija:
Goran Kušić, Aleksandar Đurđević, Boban Trnčić, Natalija Đokić, Vladimir Lesnikov, Igor Marković, Uroš Đedić, Esad Bilalović

Koordinator redakcije:
Dragana Gajić

Sekretar redakcije:
Branka Vujović

Marketing:
Iva Milosavljević

Lektor:
Rastko Sinić

Stručni saradnici i konsultanti:
Miroslav Nikolić, Milica Vesić

Likovni urednik:
Aleksandar Banovčanin

Tehnička uredenja:
Aleksandar Novaković, Vladimir Stankovski

Distribucija i pretplata:
Zoran Radinović, Goran Gočić

Foto-reporteri:
Ivan Perković, Vladimir Pavlović

Administracija:
Danica Petrović, Tatjana Alvirović, Svetlana Damratov, Marija Petković

Štampa:
rotografika

Partneri:
Revija SAT Plus sadrži materijal objavljen u partnerskoj saradnji sa QUATTROROUTE, po odobrenju Editoriale Domus S.p.A. Rozzano (MI) Italija, vlasnika zaštićene marke Quattroroute.

Na osnovu odluke AMSS, revija SAT Plus je proglašena glasilom za članove AMS Srbije

Član Autobest međunarodnog žirija

Adresa redakcije:
SAT Plus, 11070 Novi Beograd, Poštanski fah 116

Telefon:
011/185-73-00

Fax:
011/713-82-10

E-mail:
redakcija@satmediagroup.net

Publikacija je upisana u Registar sredstava javnog informisanja Republike Srbije pod brojem 2943 (br. rešenja 651-03-00042/2000-03) od 11. 02. 2003. godine

IZ SADRŽAJA:

AKTUELNO 8–11
Toyota – **Modernizovani „auris" i „avensis"**
Škoda Superb – **Najbolja iz Češke**
Honda HR-V – **Renesansa starog imena**
Dušan Borković – **Srpska primadona će biti izenađenje**
Mercedes-Benz – **Prestižna limuzina i vrhunski terenac**
Hyundai – **„Tucson" kreće iz Ženeve**
Great Wall – **Kineži šire mrežu**
Ugrađivači TNG uređaja – **Nove inicijative i obaveze**
Kia Sportspace – **Bez žrtvovanja performansi**
S2, MSA i 9. Motopassion – **Spektakl na sajmu**
Pregled akcelnih ušćanih dešavanja
Zatišje pred buru
FAS i Auto-kuća Kole – Zemun
I **Alfa Romeo i Džip u salonu**
Peugeot 208 – **Sa novim Icom**
Nova atrakcija na Zlatiboru – **Gondolom do Tornika**

ISTRAŽUJEMO 12–21
Uvoz polovnih automobila iz inostranstva
Nova granica na Euro 4
Kako se dolazi do sporazuma o priznanju krivice
Korak po korak do manje kazne

EKSKLUZIVNO 22–27
Autobest Gala Evening 2015.
Proslavo velike pobede
Seat SUV/Crossover
Moderna španska armada
Porsche Panamera
Brža, bolja, lepša

VOZILI SMO 28–29
Renault Scenic Xmod dCi 110
Za bezbedniji prevoz porodice

VELIKI TEST 30–41
Audi TT Coupe 2.0 TFSI Quattro
Kape sa posebnom namenom
Citroen C4 Cactus
Francuska avangarda

SPECIJALNI TEST 42–49
Fiat 500L CNG i LPG
Alternativa i za domaće kupce
Opel Mokka 1.6 COTI/Insignia 2.0 CDTI
Dizalati tihi kao benzinci

TEST 50–51
Ford Focus Ecoboost – Test 3 X 1.000 – Vožnja autopatem
Lako brže predrasude

DOBRO JE DA ZNATE 52–57
Istine i zablude o kočionim tečnostima
Zašto propadaju kočnice
Šta sa kompletima za prvu pomoć kojima je istekao rok
Stari propis, nova obaveza

POLOVNJAK 58–59
BMW 116i
Zabavan i pouzdan

VREMEPLOV 60–63
Kragujevac-Kilimanđaro
Avantura za pamćenje

AMSS PORUČUJE 65
Veliki popust novim članovima AMSS
Besplatan tehnički pregled
Kontrola taksimetara u CMV – **Radi i pokretna laboratorija**
Nagrade najuspešnijima u auto-sportu – **Vožnja podrška AMSS**
Sajt AMSS među najpopularnijima – **Adresa za informacije**

TURIZAM 66–69
Na more i sa tanjim novčanikom
20 najpovoljnijih letovanja

VIKEND-PUTOVANJE 70–73
Slatko putovanje vinorodnim Sremom
Čardo, salaši, vinarije...

BESPLATNO SAVETOVALIŠTE 74
PISMA 75
SPORT 77–81
Svetski reli šampionat
Pobedonik nije samo brz
Formula 1
Složno protiv Mercedesa i monotonije

MART 2015.

P	U	S	Č	P	S	N
23	24	25	26	27	28	1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31	1	2	3	4	5

Sledeći broj revije SAT Plus izlazi u četvrtak, 12. marta 2015.

SAT IZ PRVE RUKE

NEMA PRIVILEGOVANIH NA AUTOPUTU

Putarina i za ministre

Od 1. marta sva vozila državnih organa de morati da plaćaju putarinu, osim vozila policije, vatrogasno-spasilačke službe, vojske Srbije i Hitne pomoći, najavila je Zorana Mihajlović, potpredsednica Vlade. Ukidanje besplatne putarine za ministre i druge koji se voze državnim službenim automobilima, trebalo bi u budžet „Putevima Srbije godišnje da slije dodatnih 15 miliona dinara, najavljuju iz Vlade. Ubuduće bi i vozila stranih diplomatskih predstavništava trebalo da plaćaju naknadu za korišćenje autoputa, dok bi humanitarni konvoji bili oslobođeni plaćanja, ali samo kada se prijave na vreme Putevima Srbije. ■

SARADNJA MUP-a I ERSTE BANKE

Potraga za pijanim vozačima

Zbog činjenice da je vožnja u alkoholisanom stanju jedan od najčešćih uzročnika saobraćajnih nezgoda, policija je pojačala kontrolu u gotova svim većim gradovima. Otkrivanje vozača koji prave takve prekršaje je još uvek među glavnim prioritetima, pa se na gradskim ulicama u večernjim časovima raspoređuju brojne patrole saobraćajne policije naoružane alkometrima. U tome im je daleko pomogla i Erste banka, koja je sa Ministarstvom unutrašnjih poslova potpisala ugovor o donaciji automobila reno „klio karavan" i 15 alkometara. Alkometri su predati saobraćajnoj policiji za rad na terenu, dok je „klio" poklon beogradskom Sektoru za vanredne situacije. ■

MARKIRANJE GORIVA

Milijarde litara i hiljade uzoraka

Početkom februara navršilo se godinu dana od kada je u Srbiji počeo program markiranja goriva, uveden da bi se sprečile malverzacije na tržištu i poboljšalo prikupljanje poreza i akcize. Prema podacima kompanije SGS Beograd, predstavnika konzorcijuma zaduženog za pružanje usluge markiranja, u tih 12 meseci dodavanjem specijalne supstance – markera, obeleženo je preko 2,4 milijarde litara goriva koje je legalno ušlo na tržište Srbije. Kontrole pumpi, skladišta i prevoznih sredstava su počele u avgustu i prema podacima Tržišne inspekcije, u prvih šest meseci obavljeno je blizu 1.000 provera, pri čemu je uzeto preko 3.000 uzoraka goriva. Od tog broja, 32 uzorka su pri analizi pokazala da nemaju propisanu količinu markera, čime je otkriveno da je gorivo nabavljeno na nelegalan način ili je u njega nešto dodato, zbog čega je povučeno iz prodaje. ■

CITROEN

Francuska avangarda u Srbiji

Ponudu Citroena na domaćem tržištu obogatio je „C4 kaktus", model koji se ističe neobičnim dizajnom i futurističkim rešenjima kao što su zaštitni „jastučić" na kroseriji. Pogonska gama obuhvata benzinac snage 82 "konja" i dva dizela od 92 i 100 KS, dok je prenos poveren petostepenim ručnim, kao i robotizovanim menjačima sa pet odnosno šest „brzina". U zavisnosti od motora i nivoa opreme, cena, bez popusta, kreće se od 13.990 do 18.500 evra, ali prvi kupci mogu da računaju na promotivni popust koji iznosi 1.000 evra. Naše utiske sa velikog testa osnovne verzije citroena „C4 kaktus" možete pročitati na stranama 36–41. ■

HONDA CIVIC

Sportista dušom i stilom

Na domaće tržište je stigla redizajnirana verzija honde „civik", koja je pored brojnih bezbednosnih sistema predstavila i „sport tajp" paket opreme, koji ovaj model ističe prilikom ultimativnom sportisti, verziji „tajp R". Ove stiliske izmene, pre svega prednjeg dela, primenjene su i na hečbek i na karavan verziji „civika", baš kao i novi bezbednosni sistemi, među kojima se ističe Hondin sistem koji u gradskoj vožnji, pri brzinama manjim od 30 km/h, automatski koči vozilo kada proceni da postoji neposredna opasnost od sudara, a koji se isporučuje kao deo standardne opreme. Redizajniran „civik" nudi izbor između benzinaca od 1,4 i 1,8 litara sa 100 i 142 KS, kao i 1,6 dizelaša sa 120 KS. Sama slabiji benzinac se ne može dobiti sa „sport tajp" paketom opreme. ■

VIDEO-NADZOR SAOBRAĆAJA

Nove kamere u septembru

Kao što je revija SAT Plus već pisala, tokom ove godine će u Beogradu i okolini biti postavljene nove kamere za otkrivanje saobraćajnih prekršaja i to, nedozvoljenih prolazaka kroz crveno svetlo i prekoračenja brzine kretanja. Delom novca prikupljenog od kazni, gradski sekretarijat za saobraćaj finansiraće postavljanje ukupno 13 kamera, od čega najmanje pet na Ibarskoj magistrali. One će, kako saznajemo u MUP-u, služiti isključivo za detekciju prekoračenja dozvoljene brzine, a moći će da snimaju vozila i u dolasku i u odlasku. Ostale će biti postavljene u blizini nekoliko osnovnih škola u Beogradu i dve u Lazarevcu i otkrivaće prolaske kroz crveno svetlo. Nažalost, iako je novac za ovaj projekat bio skupljen još prošlog leta, postupak javne nabavke je tek neslavno pokrenut, pa se očekuje da nove kamere budu u funkciji tek posle 1. septembra. ■

MARKIRANJE GORIVA

Milijarde litara i hiljade uzoraka

Početkom februara navršilo se godinu dana od kada je u Srbiji počeo program markiranja goriva, uveden da bi se sprečile malverzacije na tržištu i poboljšalo prikupljanje poreza i akcize. Prema podacima kompanije SGS Beograd, predstavnika konzorcijuma zaduženog za pružanje usluge markiranja, u tih 12 meseci dodavanjem specijalne supstance – markera, obeleženo je preko 2,4 milijarde litara goriva koje je legalno ušlo na tržište Srbije. Kontrole pumpi, skladišta i prevoznih sredstava su počele u avgustu i prema podacima Tržišne inspekcije, u prvih šest meseci obavljeno je blizu 1.000 provera, pri čemu je uzeto preko 3.000 uzoraka goriva. Od tog broja, 32 uzorka su pri analizi pokazala da nemaju propisanu količinu markera, čime je otkriveno da je gorivo nabavljeno na nelegalan način ili je u njega nešto dodato, zbog čega je povučeno iz prodaje. ■