

SERVIS: NAJ VAS VODITA SAMO KAKOVOST IN STROKOVNOST | **VAŠ NOVI DOSTAVNIK:** KAKO IZBRATI PRAVEGA IZ FORDOVE FLOTE? | **FORDPASS:** ZA POPOLNO POVEZAVO Z VAŠIM VOZILOM | **NAJEM LGV:** IZRAČUNI ZA LAŽJO ODLOČITEV | **PNEVMATIKE:** OBUTEV JE VEDNO POMEMBNA

FORD MAGAZINE

POMLAD 2023

FORD E-TRANSIT CUSTOM IN VSI PRIHAJAJOČI ELEKTRIČNI DOSTAVNIKI ZNAMKE FORD



Predstavljamo:

Ford Ranger in Ford Ranger Raptor

Testirali smo:

Ford Tourneo Connect

Pritrjevanje tovora:

Varno in udobno do cilja

5 LET JAMSTVA
BREZ OMEJITVE
KILOMETROV

8 LET
GARANCIJE NA
BATERIJO

NOVI FORD E-TRANSIT



**POPOLNOMA ELEKTRIČNI,
BREZ KOMPROMISOV.**

Ford

Predvidena vrednost dosega vozila je določena v skladu z WLTP. S popolnoma napolnjeno baterijo je na voljo doseg do 317 km, velja za različno furgon L2 H2 350, pri hitrosti omejeni na 90 km/h. Dejanski doseg se lahko razlikuje glede na različne modele, in je odvisen od različnih dejavnikov (npr. vremenskih razmer, načina vožnje, profila poti, stanja vozila, starosti in stanja litij-ionske baterije). V primerjavi z nepovezanimi dostavniki Ford Transit. Za več informacij obiščite ford.si/e-transit.

Ob nakupu vozila prejmete 2 letno tovarniško garancijo, ki ji sledi 3-letno podaljšano jamstvo +3 Ford Protect. Visokonapetostni akumulator je v garanciji osem let ali 160.000 km (kar je prej). Vsi drugi visokonapetostni deli so v garanciji pet let ali 100.000 km (kar je prej). Slike so simbolične. Za napake v tisku ne odgovarjamo. Summit motors Ljubljana, d.o.o., Flajšmanova 3, Ljubljana.



SPOŠTOVANE BRALKE IN BRALCI, LJUBITELJI IN POZNAVALCI ZNAMKE FORD, LEPO POZDRAVLJENI.

Elektrifikacija voznega parka ima v Evropi in tudi Sloveniji izrazito pozitiven trend. Proizvajalci in distributerji smo sprejeli svoj del odgovornosti pri varovanju naše planeta za prihodnje rodove. V prvem koraku gre za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov s hibridizacijo pogonov in drugimi rešitvami, končni cilj pa je popolna elektrifikacija prodajne palete tako osebnih vozil kot tudi zelo pomembnega segmenta lahkih gospodarskih vozil. Ta proces je del transformacije znamke Ford na stari celini.

Zato Ford pripravlja kar štiri nove modele iz družine Transit, ki so ali bodo na voljo s povsem baterijsko električnim pogonom. Taka pogonska rešitev ni le okolju prijaznejša, ampak ponuja tudi številne druge prednosti – od tišje in mirnejše vožnje, odzivnih in z navorom obdarjenih elektromotorjev do naprednih rešitev oskrbe različnih naprav z energijo iz avtomobila in še bi lahko naštevali.

Vendar pa to, kar ste ali pa boste lahko videli na Sejmu gospodarska vozila in logistika v Celju, ni le prikaz naše zaveze k čistejšemu in bolj zelenemu planetu,

ampak tudi zavezanost znamke Ford k snovanju bolj učinkovitih, enostavnih, zmogljivih in seveda stroškovno učinkovitejših novih modelov. V tem trenutku seveda tudi še s sodobnimi, varčnimi in vzdržljivimi motorji na notranje zgorevanje.

Pri novostih ne gre le za izjemne konstruktorske rešitve, ampak vse bolj tudi za vsestranske rešitve za izboljšano povezljivost, ki olajšajo življenje uporabnikov ter upravljanje in servisiranje naših lahkih gospodarskih vozil. Povezovanje in upravljanje vozil na daljavo bo prav na področju dostavnikov korenito spremenilo in posodobilo poslovanje njihovih uporabnikov.

Zato je tokrat novi Ford magazin, ki ga lahko v digitalni obliki prelistate in preberete, posvečen predvsem našemu uspešnemu programu lahkih gospodarskih vozil. Ford je namreč še vedno številka ena na tem področju v Evropi. In glede na prej omenjeno, bo tam ostal še lep čas.

David Jurič,
Generalni direktor
Summit motors Ljubljana



66



26

VSEBINA

Uvodnik	3
Električna prihodnost dostavnikov	6
E-Transit Courier	8
E-Transit Custom	10
E-Tourneo Custom	14
E-Transit	18
Predstavljamo: Ford Ranger Raptor	20
Predstavljamo: Ford Ranger	26
Test: Ford Tourneo Connect	34
Vsestranska povezljivost: FordPass	40
Ford je številka ena v Evropi	44
Pred nakupom: Kako izbrati pravega	48
Stroškovna primerjava: Izбира razum, ne srce	54
Za volanom dostavnika	58
Obutev je še kako pomembna	60
Varno z doslednim pritrdjevanjem	64
Servis: Za zanesljivo in varno vožnjo	68
Poslovni partner: Prevozi Brce	70



10



48



40

FORD MAGAZINE, maj 2023

IZDAJATELJ
AM Ljubljana, d.o.o., 1000 Ljubljana
UREDNIŠTVO
Ford Magazine, Flajšmanova ulica 3,
1000 Ljubljana
FordMagazine@summitmotors.si
Tel.: 01 2525116
LEKTORIRANJE: Saša Erjavec, Polona Potočnik
DTP: Urban Bat

Prispevki postanejo last revije Ford Magazine. Noben del te revije se ne sme uporabljati ali reproducirati na kakršenkoli način brez predhodnega pisnega dovoljenja. Za vse informacije kontaktirajte Ford Magazine. Vse pravice so pridržane.
Dodatne informacije o porabi goriva in emisijah posameznih modelov poiščite na ford.si.

5

LET JAMSTVA
BREZ OMEJITVE
KILOMETROV

NAREDITE GA ZA SVOJEGA



NOVI FORD RANGER,
PICKUP

Ford

BRING ON
TOMORROW

Uradna poraba goriva: 8,2 l - 13,8 l/100 km. Uradne emisije CO₂: 215 - 315 g/km. Emisijska stopnja Euro 6d. Uradne emisije NO_x: 0,0052 - 0,0302 g/km. Specifične emisije trdih delcev: 0,00007 - 0,00144 g/km. Število delcev: 0,02 - 0,82 x 10¹¹. Oglikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Podatki so bili veljavni v času tiska. Summit motors Ljubljana d.o.o., Flajšmanova 3, 1000 Ljubljana.

ford.si

**FORDOVI ELEKTRIČNI
DOSTAVNIKI**

POGUMNO V PRIHODNOST

FORD BO DO LETA 2024 V EVROPI OSVEŽIL IN RAZŠIRIL SVOJO FLOTO S KAR ŠTIRIMI NOVIMI ELEKTRIČNIMI GOSPODARSKIMI VOZILI IN OB TEM RAZŠIRIL PROIZVODNE ZMOGLJIVOSTI V ROMUNSKI TOVARNI V CRAIOVI.

BESEDILO: MATJAZH GREGORIČ, FOTO: FORD



Nobenega dvoma ni, da se je električna prihodnost pri Fordu že začela, saj bo leta 2026 z razširjeno paleto električnih modelov osebnih in gospodarskih vozil letna prodaja električnih vozil v Evropi že presegla 600.000 enot.

Pri tem bodo pomemben delež imeli tudi novi električni dostavniki. Fordova legendarna paleta vozil Transit, ki potrjuje vodilni položaj najbolj prodajane znamke gospodarskih vozil v Evropi, bo vključevala štiri nove električne modele – popolnoma nov enotonski dostavnik Transit Custom in večnamensko vozilo Tourneo Custom ter naslednjo generacijo manjšega dostavnika Transit Courier in večnamens-

skega vozila Tourneo Courier. K novincem je treba prišteti seveda tudi največjega E-Transita, ki je ravno pošteno začel svojo prodajno pot na slovenskem trgu.

Ford tako intenzivno in ciljno hiti s prenovno in razširitvijo svoje palete lahkih gospodarskih vozil, ki jo intenzivno prilagaja predvsem vse bolj prisotni elektrifikaciji in seveda novim potrebam trga z dodatnimi vsebinami, digitalizacijo poslovanja, vesplošno povezljivostjo s spletom in prilagodljivostjo, uporabnostjo, gospodarnostjo ...

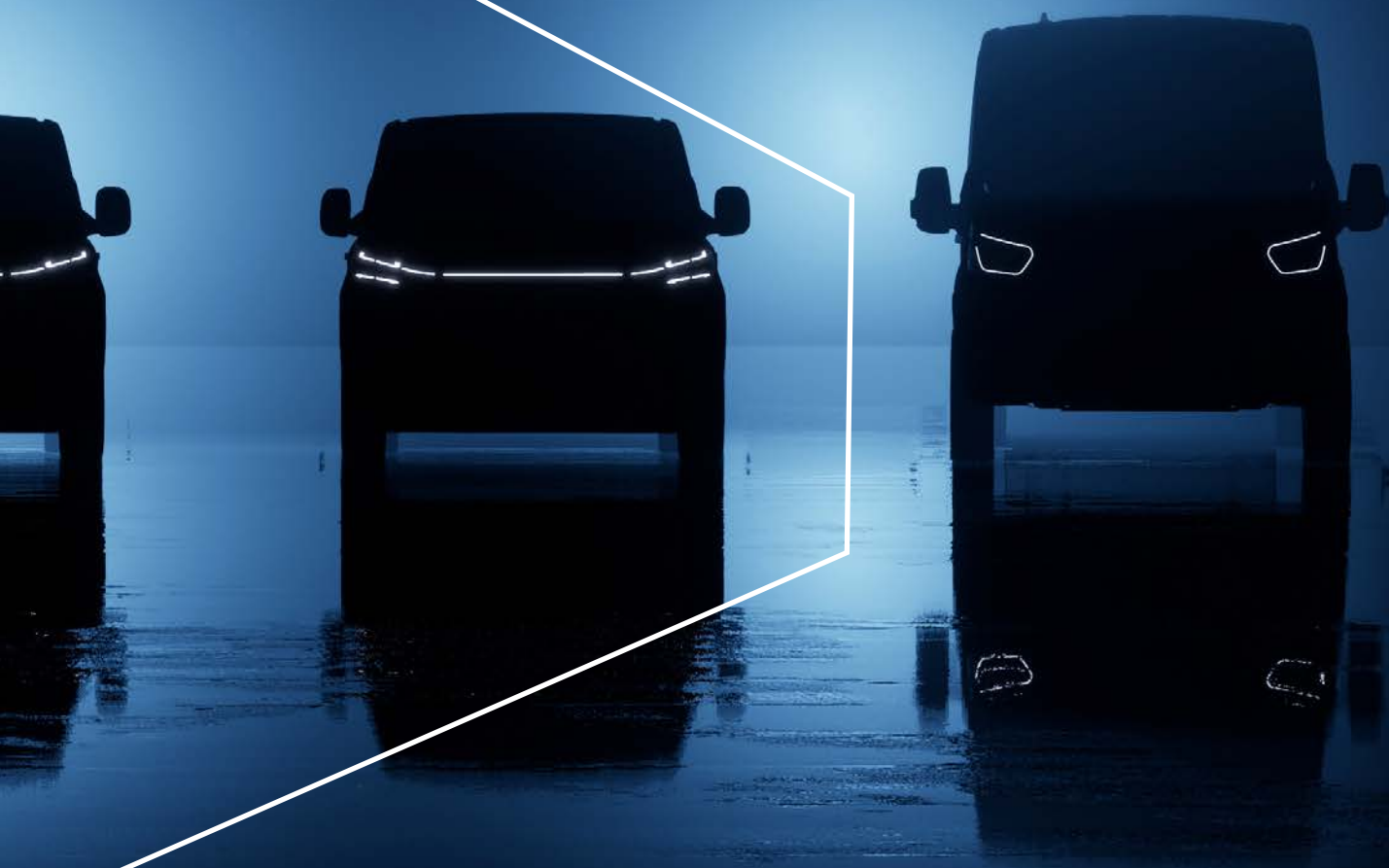
Ford bo za potrebe e-mobilnosti in za potrebe dostavniške e-mobilnosti razširil tudi proizvodne zmogljivosti in proizvodni obrat v mestu Craiova v Romuniji, ki bo imel pomembno vlogo

pri načrtih družbe za rast števila električnih in gospodarskih vozil v Evropi.

V Craiovi bodo izdelovali povsem novi različici priljubljenega lahkega gospodarskega vozila Transit Courier in kompaktne večnamenskega vozila Tourneo Courier, ki bosta leta 2024 na voljo tudi s povsem električnim pogonom.

Za dodatno povečanje zmogljivosti električnih in gospodarskih vozil bo Ford Otosan po odobritvi in posvetovanju s pristojnimi organi prevzel lastništvo tovarne in proizvodne dejavnosti v Craiovi. Ford Otosan, skupno podjetje družb Ford Motor Company in Koç Holding, je sicer eno najdlje delujočih in najuspešnejših skupnih podjetij v svetovni avtomobilski industriji.

Spoznajte Fordove novosti >>



E-TRANSIT COURIER – NAJMANJŠI JE POSTAL VEČJI

POPOLNOMA NOVI DOSTAVNIK IMA V PRIMERJAVI S PREDHODNIKOM VEČJI IN BOLJ PRILAGODLJIV TOVORNI PROSTOR, PRVIČ BO NA VOLJO TUDI Z ELEKTRIČNIM POGONOM.

BESEDILO: MATJAŽ GREGORIČ, FOTO: FORD

Popolnoma električni E-Transit Courier je novi kompaktni dostavnik Fordove družine lahkih gospodarskih vozil, ki so ga zasnovali in konstruirali ekipe v Fordovem raziskovalno-razvojnem centru Sancaktepe v turškem Otosanu v sodelovanju s strokovnjaki za gospo-

darska vozila Ford Pro v Duntonu v Veliki Britaniji in Kölnu v Nemčiji.

E-Transit Courier izstopa s svežo, drzno in prepoznavno zunanjo obliko ter prostorno in praktično notranjostjo, zasnovano glede na potrebe uporabnikov kompaktnih dostavnih vozil. Že serijsko bo na voljo veliko opreme,





vklučno z edinstvenimi elementi, kot so volan z 'ravnim' spodnjim delom, ki izboljša prostor za noge voznika in vidljivost, prestavna ročica ob volanu, zagon motorja z gumbom in elektronska ročna zavora pa zagotavljajo več nastavljivega prostora za shranjevanje.

Nova arhitektura in optimizirana zasnova karoserije v primerjavi s predhodnim modelom zagotavlja novo, višjo raven praktičnosti najmanjšega Fordovega dostavnika, ki je v novi generacijski izvedbi postal večji; v dolžino meri 4,34 metra, nakladalna prostornina se je v primerjavi s predhodnikom povečala za četrtno, torej na 2,9 kubičnega metra in sprejme dve evropaleti. Z novo loputo v predelni steni in zložljivim sovoznikovim sedežem je tovorni prostor mogoče tudi povečati in po potrebi omogoča prevoz do 2,6 metra dolgih desk ali cevi.

HITRO POLNLENJE V 35 MINUTAH

Električni E-Transit Courier lahko naloži do 700 kilogramov in vleče prikolice do 750 kilogramov. Spredaj je 44-litrski predal za shranjevanje, ki ponuja prostor za polnilni kabel ali druge majhne predmete. Na hitri polnilnici je lahko baterija od 10 do 80 odstotkov napolnjena v manj kot 35 minutah, v slabih šestih urah pa z uporabo 11 kW polnilne moči. Podrobnejši podatki o zmogljivosti baterije in dosegu bodo znani pozneje.

Motor z močjo 100 kW (136 KM) in takoj razpoložljivim navorom omogoča tekočo vožnjo in največjo hitrost 145 km/h. Povsem električni pogon E-Transita Couriera ni le ekološko sprejemljivejši, ampak prispeva k znatnemu zmanjšanju stroškov lastništva. Stroški nenačrtovanega vzdrževanja bodo predvidoma vsaj 35 odstotkov nižji kot pri Transitu Courieru z dizelskim pogonom. Za preprostejše in manj naporene delovne dneve v mestnem prometu je na voljo vožnja z eno stopalko. Načrtovano vnaprejšnje klimatiziranje omogoča,

da kabina in baterija že med polnjenjem dosežeta optimalno temperaturo za povečan doseg in čas delovanja, programirati pa ga je mogoče z zaslonom na dotik.

Na instrumentni plošči je pred voznikovimi očmi digitalni prikazovalnik z diagonalo 30,5 centimetra in na sredini enako velik osrednji zaslon na dotik z najnovejšim Fordovim sistemom SYNC 4, ki omogoča dostop do številnih funkcij in storitev.

TUDI BENCINSKI IN DIZELSKI MOTORJI

Poleg povsem električnega modela bo novi Transit Courier na voljo tudi z vrsto preizkušenih motorjev s turbinskim polnilnikom, ki zagotavljajo optimalno kombinacijo odzivnosti pri prevozu tovora in varčne porabe goriva. V motorni paleti bodo 1,0-litrski bencinski trivaljnik EcoBoost z močjo 74 kW (100 KM) ali 92 kW (125 KM) in 1,5-litrski dizelski motor EcoBlue s 74 kW (100 KM); šeststopenjski ročni menjalnik je serijski, bencinski motor z 92 kW (125 KM) je na voljo tudi z novim sedemstopenjskim samodejnim menjalnikom z dvojno sklopko.

Bencinske in dizelske različice modela Transit Courier, ki bodo na slovenskem trgu na voljo konec leta, imajo standardno nosilnost do 678 kg, za doplačilo bo na voljo tudi povečana nosilnost, s katero se največja bruto nosilnost poveča na 845 kg. Največja masa prikolice je 1100 kg pri vozilih z dizelskim in 1000 kg pri vozilih z bencinskim motorjem. Kupci bodo lahko izbrali tudi zaprto tovorno izvedbo z dvojno kabino s trisedežno zadnjo klopjo in preklopno predelno steno za kar največ prostora za tovor in izjemno prilagodljivost pri uporabi.

E-Transit Courier postavlja nova merila v tem segmentu tudi z udobno in varno vožnjo. Obsežen nabor naprednih sistemov za pomoč vozniku je vključen v serijsko opremo, medtem ko so med dodatno opremo aktivni tempomat s sistemom za usmerjanje v sredino voznega pasu in funkcijo Stop & Go, nadzor mrtvih kotov z opozorilom na prečni promet, pomoč pri vožnji v križišču in pomoč pri vzvratni vožnji z zaviranjem.

BESEDILO: VALENTIN STROJINC, FOTO: FORD

E-TRANSIT CUSTOM

REVOLUCIJA V SREDNJI KATEGORIJI

NASLEDNIK NAJBOLJE PRODAJANEGA DOSTAVNIKA V EVROPI Z DOSEGOM DO 380 KILOMETROV, HITRIM POLNJENJEM Z MOČJO 125 KILOVATOV IN NOSILNOSTJO DO 1100 KILOGRAMOV.



Transit Custom je najbolje prodajani evropski dostavnik, vendar je popolnoma novi E-Transit Custom velik korak naprej. Gre za eno od štirih novih električnih gospodarskih vozil Ford Pro, ki bodo v Evropi na voljo do leta 2024. Izdelovali ga bodo v tovarni Ford Otosan v Kocaeliju v Turčiji, proizvodnja se bo začela letošnje jesen. Celotna višina vozila je zdaj manj kot dva metra, kar olajša dostop na območjih z omejeno višino, kot so večnadstropna parkirišča, garaže in podzemne nakladalne rampe. Namenjen je zlasti majhnim podjetjem in samostojnim podjetnikom, ki službeni dostavnik uporabljajo tudi kot družinsko vozilo in ne opravljajo vedno vnaprej načrtovanih poti, kot je to značilno za velike vozne parke.

Baterijska tehnologija naslednje generacije omogoča 380 kilometrov dosega in možnost hitrega polnjenja s 125 kilovati. Dostavniški novinec bo lahko prepeljal do 1100 kilogramov

tovora, ima nižje tovrno dno z lažjim dostopom kot pri predhodniku in v tem razredu največjo vlečno zmogljivost 2000 kilogramov. 400-voltni baterijski sklop z uporabno kapaciteto 74 kWh



M – GORIJI



sestavljajo napredne celice z 82 Ah, ki si jih deli z modelom Ford F-150. Kupci lahko glede na svoje potrebe izbirajo med močjo motorja 100 kW ali 160 kW (135 KM ali 217 KM), oba razvijeta navor 415 Nm.

HITRO POLNLENJE V 41 MINUTAH

Pogonski motor je nameščen neposredno v dno zadnjega dela vozila, zato ne zahteva posebnega pomožnega okvirja; ker je obrnjen za 90 stopinj, omogoča povečanje tovornega prostora ter zmanjšanje teže. Lastniki bodo lahko izkoristili prilagojeno programsko opremo, ki omogoča dostop do podatkov, kot so stanje polnjenja, stanje napolnjenosti in preostali doseg ter tudi ogrevanje ali hlajenje baterije in kabine pred delom z načrtovano temperaturno predpripravo, da vozilo prihrani energijo za optimalen doseg.

Vgrajeni polnilnik z močjo 11 kW za trifazni izmenični tok lahko baterijo E-Transita Custom povsem napolni v 7 do 8 urah, tako da bodo lahko uporabniki po delovniku baterijo napolnili čez noč. E-Transit Custom podpira tudi hitro polnjenje z enosmernim tokom do 125 kW za 15- do 80-odstotno polnjenje v 41 minutah. Nov profil polnjenja omogoča hitro polnjenje; pri laboratorijskem testiranju je sistem s 125-kilovatnim polnilnikom

E-transit Custom ponuja do 380 km dosega s polno baterijo, na hitri polnilnica pa jo je moč polniti z močjo do 125 kW. To pomeni, da je mogoče baterijo napolniti od 15 do 80 odstotkov v zgolj 41 minutah.



Novi E-Transit Custom pounja do 1.100 kilogramov nosilnosti, prostornina tovarnega prostora znaša od 5,8 do 9 kubičnih metrov, pri čemer je največja dolžina tovora lahko do 3,45 metra.





v samo 5 minutah pridobil skoraj 38 kilometrov dosega. Za vse visokonapetostne sestavne dele sicer velja garancija, ki traja osem let oziroma do prevoženih 160.000 kilometrov ter zagotavlja brezskrbnost neposrednim kupcem in optimalno preostalo vrednost za stranke, ki vozilo vzamejo v zakup, in upravitelje voznih parkov z zamenjavo vozil pred potekom osmih let uporabe.

DOSTAVNIK KOT MOBILNA PISARNA

Inovativni volan z nastavljivim naklonom je del paketa opreme za mobilno pisarno in lahko postane ergonomsko stojalo za tablične in prenosne računalnike ter miza z ravnim vrhom za udobnejše pisanje in odmor za kosilo. Paket vključuje tudi nastavljivo osvetlitev LED območja volana, dodatno svetlobno kupolo na strehi in odlagalno površino med sedeži za dokumente in naprave. Digitalni ključ je zasnovan tako, da poenostavi zapleteno upravljanje ključev in deluje kot hotelska kartica. Upravitelji lahko na daljavo dodeljujejo ključne osebam in vozilom ter jih spremljajo, namesto da bi porabili čas in denar za izdelavo dvojnikov, upravljanje in zamenjavo ključev.

E-Transit Custom ima kot zaprti dostavnik prostornino tovornega prostora od 5,8 do 9 kubičnih metrov, nosilnost do 1100 kilogramov in največjo dolžino tovornega prostora 3,45 metra. Na voljo bosta tudi izvedba z dvojno kabino in potniško vozilo, pri vseh različicah pa lahko kupci izbirajo med kratko in dolgo medosno razdaljo ter nizko in visoko streho.

Lastniki, ki želijo prevažati do pet potnikov, pa tudi daljše predmete, kot so cevi, deske ali kajaki, lahko določijo novo pregrado v obliki črke L z drugo vrsto dveh sedežev in prtljažnim prostorom po celotni dolžini s kompozitno pregrado.

Ta edinstvena tovarniška zasnova segmenta odpravlja potrebo po izdelavi lastnih rešitev, če mora lastnik prevažati potnike in dolg tovor.



BESEDILO: MATJAŽ GREGORIČ, FOTO: FORD

FORD E-TOURNEO CUSTOM

– ZA VSE PRILOŽNOSTI

NOV POTNIŠKI DOSTAVNIK PONUJA CELO PALETO SODOBNIH POGONSKIH SISTEMOV, MED NJIMI TUDI NAPREDEN BATERIJSKI ELEKTRIČNI POGONSKI SKLOP, S KATERIM LAHKO PREVOZI DO 370 KILOMETROV Z ENIM POLNJENJEM BATERIJE.

Gre za popolnoma nov Tourneo Custom, ki je najbolje prodajan kombi v Evropi. Nova platforma vključuje tudi tehnologijo baterijskih celic visoke gostote, ki sestavljajo baterijski sklop z uporabno kapaciteto 74 kWh in električni mo-

tor z močjo 160 kW, vozniku pa je na voljo tudi možnost upravljanja z eno stopalko za še učinkovitejšo uporabo energije ter bolj sproščeno in udobno vožnjo.

Vgrajeni trifazni polnilnik z izmeničnim tokom z močjo 11 kW lahko baterijo popolnoma napolni v osmih urah, s

hitrim polnilnikom z enosmernim tokom z močjo 125 kW pa se baterija od 15 do 80 odstotkov napolni v približno 41 minutah. E-Tourneo Custom zmore največjo vlečno zmogljivost 2000 kilogramov in izdatno nosilnost za potnike in tovor. Hkrati novinec potnikom ponuja bistveno več udobja in priročnosti kot predhodnik. Za največje udobje in uživanje na poti je novi Tourneo



STOM



Kot del obsežne ponudbe modela Tourneo Custom lahko kupci izberejo tudi povsem novo različico priključnega hibrida (PHEV), če potrebujejo dodatno prilagodljivost. Poleg tega je novi model mogoče opremiti z najnovejšo generacijo dizelskih motorjev Ford EcoBlue, ki je na voljo z novim visoko učinkovitim osemstopenjskim samodejnim menjalnikom in – prvič – inteligentnim sistemom štirikolesnega pogona.

Custom opremljen s tripodročno elektronsko klimatsko napravo, zmogljivim zvočnim sistemom B&O s 14 zvočniki in basovskim zvočnikom v zadnjem delu prtljažnika, prefinjeno ambientalno osvetlitvijo, brezžično površino za polnjenje mobilnih naprav in ogrevanimi zunanji sedeži v drugi vrsti. Podrobnejši podatki, vključno s merami, bodo sicer znani pred začetkom prodaje letošnje jesen.

TUDI PRIKLJUČNA HIBRIDNA IZVEDBA

Paleta modela Tourneo Custom sicer obsega tudi priključno hibridno izvedbo z vzporednim hibridnim sistemom, sestavljenim iz 2,5-litrskega bencinskega motorja z Atkinsonovim ciklom za vožnjo na dolge razdalje ter električnega motorja in baterijskega sklopa z uporabno kapaciteto 11,8 kWh, ki omogoča izključno električni doseg več kot 50 kilometrov.

Poleg elektrificiranih pogonskih sklopov bo v Fordovi ponudbi tudi Tourneo z najnovejšo generacijo dizelskih motorjev z močjo 100, 110 ali 125 kilovatov (136 KM, 150 KM ali 170 KM) v kombinaciji z osemstopenjskim samodejnim menjalnikom ali šeststopenjskim ročnim menjalnikom. Novi

Tourneo Custom ima tudi možnost štirikolesnega pogona za uporabnike, ki potrebujejo možnost vožnje v vsakem vremenu, in za lastnike, ki morajo uporabljati tudi slabše ceste in poti, kot so dovozne poti gradbišč, gozdni kolovozi, uničene makadamske poti ... Sistem prek elektronsko krmiljene sklopke na zadnji osi navor inteligentno porazdeli med osi, prilagoditev pa zahteva manj kot 20 milisekund.

RAZKOŠNA OPREMA V NOTRANJOSTI

Izboljšana oprema notranjosti se začne s prilagodljivim novim sistemom sedežev z vodili v drugi in tretji vrsti, ki omogoča največjo prilagodljivost pri urejanju kabine in zagotavlja optimalen prostor za potnike in njihovo prtljago. Ker so sedeži na vodilih, jih je mogoče vzdolžno pomikati in po potrebi tudi odstraniti.

Razkošna oprema kabine vključuje dodatne nove funkcije, s katerimi lahko kupci prilagodijo vozilo in izboljšajo svojo potovalno izkušnjo, vključno z veliko stekleno panoramsko streho, ki povečuje občutek prostora in svetlobe za potnike, infrardeča obdelava stekla pa pomaga ohranjati prijeten hlad v kabini med potovanji pod

vročim soncem. Drсна stranska vrata z električnim pogonom vključujejo funkcijo prostoročnega upravljanja, tako da jih je mogoče odpreti z zamahom z nogo ob sprednjem kolesu, če voznik na primer nosi težke predmete.

Lastniki lahko nekatere funkcije upravljajo na daljavo, na primer polnjenje, vnaprej ogrejejo baterijo in kabino, na daljavo zaklenejo vrata in nadzirajo varnost vozila, prav tako pa si lahko prek aplikacije FordPass zagotovijo opozorila o stanju vozila. Poslovnim uporabnikom je na voljo programska oprema Ford Pro za povečanje produktivnosti.





Povsem nova arhitektura pomeni tudi posamično zadnje vpetje koles, ki optimizira vodljivost, vožnjo in udobje za potnike. Hkrati številne različice odlikuje skupna višina pod dvema metroma.



MATJAŽ GREGORIČ, FOTO: FORD

FORD E-TRANSIT

NOVA RAVEN PRODUKTIVNOSTI

FORD PRO, DRUŽBA EVROPSKEGA FORDA, KI SKRBI ZA PRODAJO GOSPODARSKIH VOZIL IN STORITVE, Z NOVIM POVSEM ELEKTRIČNIM E-TRANSITOM TUDI NA SLOVENSKEM TRGU UVAJA NOVO MERILO ZA PRODUKTIVNOST, VREDNOST IN IZKUŠNJO LASTNIŠTVA ELEKTRIČNIH VOZIL.

Prepričljivo zmogljivost električno gnanega največjega Fordovega dostavnika zagotavlja motor z izdatnimi 430 Nm navora in izbiro med 135 kW ali 198 kW največje moči. Nosilnost pri izvedbah z zaprtim tovornim prostorom zna-

ša do 1650 kilogramov, na voljo so z različnimi dolžinami in višinami strehe ter s skupno maso od 3,5 do 4,25 tone.

Zmogljivost dopolnjujejo izboljšana raven serijske opreme z inteligentnimi sistemi za pomoč vozniku in var-

nostnimi sistemi, ki jih priporoča Euro NCAP, ter celovita podpora za polnjenje Ford Pro Charging in širok integriran nabor rešitev Ford Pro za optimizacijo učinkovitosti in stroškov lastništva (te so v Sloveniji še v pripravi).

NIŽJI STROŠKI VZDRŽEVANJA

E-Transit vsem uporabnikom ponuja obsežen serijski paket napredne tehnologije, s katero je elektrifikacija voznih parkov preprostejša in koristnejša kot kdaj koli prej. Vozilo je zasnovano tako, da zadovolji širok spekter primerov uporabe, saj je serijsko opremljeno z baterijo z uporabno kapaciteto 68 kWh, ki z dosegom do 317 kilometrov po standardu WLTP predstavlja najboljši ciljni doseg v svojem razredu. Analitiki pri Ford Pro ocenjujejo, da bodo stroški servisnega vzdrževanja in popravil za 40 odstotkov nižji kot pri enakovrednih modelih z dizelskim motorjem – po podatkih Ford Pro pa ima E-Transit v

primerjavi z neposrednimi konkurenti najnižje vzdrževalne stroške. Kupci lahko pri E-Transitu, ki je na voljo kot furgon ali šasija, izberejo opremo Trend, pri čemer imajo vsa vozila znatno obsežnejši seznam opreme kot primerljivi dizelski model. Oprema Trend vključuje klimatsko napravo s samodejno regulacijo temperature, zagon brez ključa, tempomat z nastavljivim omejevalnikom hitrosti, prednja in zadnja tipala za pomoč pri parkiranju, ogrevane sedeže, ogrevano vetrobransko steklo in ogrevani zunanji ogledali z električnim nastavljanjem. Vse to lahko vozniku bistveno olajša delo, vožnjo naredi manj stresno in varnejšo ter seveda učinkovitejšo.

E-Transit v Fordovo ponudbo gospodarskih vozil v Evropi uvaja komunikacijski in informacijski sistem SYNC 4 z dvakrat večjo zmogljivostjo računalniške obdelave podatkov kot pri predhodnem sistemu in z upravljanjem prek intuitivnega zaslona na dotik z diagonalo 30,5 centimetra (12").

DODATNE UPORABNE FUNKCIJE

Dodatno so na voljo funkcije za povečanje produktivnosti, kot je Fordov s spletom povezani navigacijski

sistem, ki lahko načrtuje najučinkovitejšo pot in voznike obvešča o možnostih polnjenja na poti, prometu, sproti razpoložljivosti parkirišč. Funkcija inteligentnega dosega pa poskrbi za prikaz natančnejše razdalje, ki je še na voljo s trenutno napolnjenostjo baterije. Na voljo je izboljšano glasovno upravljanje, ki voznikom posreduje vse informacije, ne da bi morali odvrniti pogled s ceste, ki za zdaj deluje v angleškem jeziku.

Poleg tega je v vse E-Transite serijsko vgrajen modem FordPass Connect, ki omogoča stalno povezljivost z ekosistemom Ford Pro (še ni na voljo v Sloveniji) in posodobitve programske opreme Ford Power-Up za zagotavljanje dodatnih funkcij in ugodnosti.

E-Transit je, glede na paket opreme in pogonskih specifikacij, cenovno konkurenčen v primerjavi z razrednimi tekmerci in na tej osnovi se lahko kupci hitreje odločijo za uvajanje električnih vozil v svoj vozni park. Vstopni model z močjo 135 kW (184 KM) in s samodejnim menjalnikom ter L2 H2 350 RWD je v Sloveniji na voljo od 60.320 EUR brez DDV. Vozila so na zalogi: prva izbira.si.



**MALOPRODAJNI CENIK ZA MODEL TRANSIT FURGON MY 23-0.3
IN MALOPRODAJNI CENIK ZA MODEL TRANSIT ŠASIJA S KABINO MY 23-0.3**



**PREDSTAVLJAMO:
FORD RANGER RAPTOR**

MOČ ZNAČAJA

RAPTOR, NAJBOLJ KLENA
IZPELJANKA FORDOVEGA
RANGERJA, JE SVOJEVRSTEN
POSEBNEŽ MED ODPRTIMI
TERENSKIMI DOSTAVNIKI
OZIROMA POLTOVORNJAKI.
ČVRST, MOČAN IN ZMOGLJIV,
A HKRATI TUDI ELEGANTEN,
PRESTIŽEN IN VSESTRANSKI.

BESEDILO: VALENTIN STROJINC; FOTO FORD

Ko so pri Fordu leta 2018 potrdili, da bo Ranger Raptor, ki je najtrpežnejša in najzmogljivejša različica najbolj prodajanega odprtega terenskega poltovornjaka, na voljo tudi kupcem na stari celini, se je kmalu našlo dovolj navdušencev, da je postal uspešnica. In to tudi na slovenskem trgu, kjer se je med kupci Rangerja kar 40 odstotkov odločilo za Raptorja.

Takrat so v oddelku Ford Performance razvili vozilo za resnične navdušence in mu namenili 2,0-litrski dizelski motor z dvojnimi turbinskimi polnilnikom, ki razvije 157 kilovatov (213 KM) in 500 Nm navora, pogonski stroj pa je dopolnjeval Fordov novi 10-stopenjski samodejni menjalnik.



3,0-litrski motor EcoBoost V6 z dvojno turbino odlikuje ohišje motorja iz zgoščenega grafičnega železa, ki je približno 75 odstotkov močnejše in do 75 odstotkov bolj togo od železa, ki ga uporabljajo v tradicionalnih ulitkih. Ford Performance je poskrbel, da se motor ob pritisku na stopalko za plin takoj odzove, dirkaški sistem proti zakasnitvi, podoben tistemu s cestnih različic Forda GT in Focusa ST, pa omogoča hitro povečanje tlaka na zahtevo.





Blažilniki z notranjim obtokom so opremljeni z najsodobnejšo tehnologijo krmiljenja, ki ponuja možnost blaženja s prilagajanjem občutljivosti glede na spreminjanje podlage (Position Sensitive Damping). Ti blažilniki so najbolj dovršeni med vsemi, kar jih je bilo kdaj nameščenih na Rangerju Raptorju, in so napolnjeni z oljem z dodatkom teflona, ki v primerjavi s predhodnimi zmanjša trenje za približno 50 odstotkov.

Pri novem Raptorju so šli še korak dlje in tudi evropskim kupcem namenili brutalni trilitrski bencinski šestvaljnik, ki z 215 kilovatni moči (292 KM) skoraj dve toni in pol težko gmoto z mesta do hitrosti sto kilometrov na uro izstreli v 7,9 sekunde in jo na gladkem avtocestnem asfaltu spravi do 180 kilometrov na uro največje hitrosti, poleg tega pa ustvarja vznemirljivo hrumečo zvočno kuliso, ki je kot uglašena simfonija priznanega orkestra.

Za volanom sedite terensko visoko in pri speljevanju, ki niti ne zahteva zelo grobega pritiska stopalke za plin, za seboj pustite vse »navadne« avtomobile, za katere bi bila športnost nekako bolj logična kot za razred, ki mu pripada Fordov uspešni (pol)tovorni velikan. In pri tem v notranjosti ni ve-

liko glasneje kot v avtomobilih, ki so aerodinamično precej bolj izpiljeni.

Desetstopenjski samodejni menjalnik svoje delo opravlja elegantno in brez sunkov, in čeprav se zna Raptor na asfaltu obnašati presenetljivo uglajeno, brez izrazito močnega poskakovanja in odklonov pri krmiljenju, se zdi, da so njegovo pravo okolje brezpotja, tudi takšna z zahtevnimi podlagami, nepredvidljivimi konfiguracijami in, kakopak, tudi večjimi hitrostmi.

DIZELSKI MOTOR MU SPREMENI ZNAČAJ

Alternativa zmogljivemu bencinskemu šestvaljniku je samo ena, a z njo Raptor postane precej bolj krotek. Gre za dvolitrski turbodizelski štirivaljnik, ki postreže s 151 kilovatni (205 KM) moči (nekoliko šibkejši se je vrtel v prejšnjem Raptorju) in ima prav tako desetstopenjski samodejni menjalnik ter nastavljen štirikolesni pogon.

Svoje zmožnosti novi orjak z veseljem predstavi na makadamskih podlagah, kjer se suvereno spopade z vzponi, spusti, prelomnicami in nagibi, za posledek pa si je mogoče privoščiti še kakšen hitrostni sprint po grobem makadamu, ko se za avtomobilom dviga gosta prašna zavesa in se je treba kar dobro osredotočiti na delo z volanom. Kajti Raptor se zna preleviti tudi v pravo divjo zver. Sicer pa njegovo ime tudi jasno naznanja (raptor po angleško pomeni plenilec), da mu je na grobi makadamski podlagi kos le redkokateri model ...

TERENSKÉ NASTAVITVE PO MERI

Pred začetkom vožnje je seveda dobrodošlo kratko teoretično in praktično uvodno spoznavanje za lažje upravljanje. Kajti Raptor premore cel niz nastavitev – od samodejnega delovanja do reduciranega in zaklenjenega štirikolesnega pogona, ki ga voznik skupaj z voznim režimom nastavi z okroglim vrtljivim stikalom, kakor tudi načinov odzivanja podvozja in pogonskega sklopa, ki jih je sedem in se pri-



Ranger Raptor je prvič dobil napreden sistem stalnega štirikolesnega pogona s povsem novim elektronsko krmiljenim dvostopenjskim reduktorjem na zahtevo v kombinaciji z zaporo sprednjega in zadnjega diferenciala. Vsak izbirni vozni način prilagodi številne elemente, od motorja in menjalnika do občutljivosti in umeritve sistema ABS, nadzora oprijema in stabilnosti, delovanja izpušnega ventila, krmiljenja in odzivnosti dušilne lopute. Poleg tega se merilniki, informacije o vozilu ter barvne teme na armaturni plošči in osrednjem zaslonu na dotik spreminjajo glede na izbrani vozni način.



OSNOVNI TEHNIČNI PODATKI

ZASNOVA PLATFORME: šasija v obliki črke H, posamično vpetje spredaj, toga prema zadaj, nastavljivi štirikolesni pogon

MOTORJA: 3,0-litrski šestvaljni bencinski, moč 215 kW (292 KM) in 2,0-litrski štirivaljni dizelski, moč 151 kW (205 KM), pri obeh 10-stopenjski samodejni menjalnik

TEŽA IN NOSILNOST: masa praznega vozila 2.495 kg, dovoljena obremenitev 652 kg

CENA VSTOPNEGA MODELA: 72.120 evrov (2.0 EcoBlue), 76.580 evrov (3.0 EcoBoost)





lagajajo različnim voznim podlagam. Te nastavitve je mogoče aktivirati in shraniti s posebnim stikalom na volanu, seveda pa je poleg vnaprej določenih načinov mogoče individualno prilagoditi tudi spremenljivke, kot so nastavev delovanja menjalnika, krmiljenja ali lopute izpušnega sistema.

Najbrž ni treba posebej poudarjati, da so terenske lastnosti novega Rangerja Raptora dovolj impresivne že na papirju. Pri Fordu obljublajo, da zmore 31-stopinjski vstopni in izstopni kot spredaj ter 27- in 24-stopinjskega zadaj; da lahko brodi po 85 centimetrov globoki vodi in da premore različno nastavljen štirikolesni pogon, terenske pnevmatike ter 360-stopinjske kamere z vizualizacijo za lažje premagovanje strmih brezpotij in tesnih prečenj.

SPOGLEDOVANJE Z ELEGANCO

Notranja arhitektura je precej sodobnejša kot v predhodniku. Pravzaprav so posamezni elementi notranjih oblog in sedeži z elegantnim oblažinjenjem skoraj preveč estetski za avtomobil, ki se veliko giblje po makadamskih cestah in površinah zunaj njih. Armaturna plošča je nekakšna mešanica modne digitalizacije in neuničljive klasike, in čeprav je najizrazitejši del navpično postavljen komunikacijski zaslon na dotik z diagonalo 30 centimetrov, so za večino pomembnih nastavitvev na voljo mehanska stikala. Tudi za nastavev klimatizacije in štirikolesni pogon ter za nastavev načina vožnje, prilagodljivega tempomata, vključitev kamere, ki omogoča vsestransko preglednost, ali pa nastavev glasnosti radijskega sistema z desetimi zvočniki.

Ne gre pozabiti, da je Ranger Raptor odprti terenski dostavnik ali poltovornjak, ki ima lahko tovorni prostor na zadnjem delu pokrit s pokrovom z elektrificiranim odpiranjem in zapiranjem. Poleg tega so v masivnih prtljažnih vratih praktične odprtine za namestitvev primežev in dodatnih nastavkov. Ta pick up je dovoljeno obremeniti s 652 kilogrami, kar v razredni bratovščini velja za eno boljših vrednosti.

Pri Fordu so z Raptorjem pokazali dobrošno mero poguma, da so spravili skupaj kombinacijo obrtniške uporabnosti, športnih zmogljivosti in ne nazadnje bahave pojavnosti. Kajti na asfaltirani cesti, na blatnem podeželskem kolovozu ali pa v mestnem središču ta avtomobil nedvomno pritegne veliko pogledov.



**PREDSTAVLJAMO:
FORD RANGER**

PRIPRAVLJEN NA NOVE IZZIVE

FORD RANGER NOVE
GENERACIJE IMA
SAMOZAVESTNO ZUNANJOST,
VISOKOTEHNOLOŠKE FUNKCIJE,
PAMETNO POVEZLJIVOST,
IZBOLJŠANE ZMOGLJIVOSTI IN
SPET PONUJA VSESTRANSKO
UPORABNOST ZA DELO,
DRUŽINO IN ZABAVO

**BESEDILO: MATJAŽ GREGORIČ
FOTO: FORD**





Ranger velja za enega najbolj uspešnih Fordovih modelov, kar med drugim dokazuje s statusom najbolj prodajane ga terenskega poltovornjaka v Evropi – in tudi na slovenskem trgu. V primerjavi z dosedanjim modelom novi Ranger izstopa predvsem z videzom sprednjega dela, ki so ga oblikovno približali ameriškemu Fordu F150, zaznamujejo pa ga predvsem pokončni žarometi s svetilnimi diodami in dnevnimi svetili v obliki črke C. Bočna linija od pokrova motorja do tovarnega prostora vključuje drznejše blatnike, ki Rangerju zagotavljajo samozavestno držo, zadaj pa so luči oblikovane skladno z značilno grafi-

ko na sprednjem delu.

Novi Ranger ni samo oblikovno drugačen od predhodnika, temveč tudi tehnično naprednejši. Ima tudi za pet centimetrov večjo medosno razdaljo in je prav tako za pet centimetrov širši. Zaradi daleč naprej pomaknjene sprednje osi zmore večje pristopne in odhodne kote, poleg tega pa ima izboljšano smerno stabilnost na terenu. In to seveda sploh ni vse ...

VRNITEV TURBODIZELSKEGA ŠESTVALJNIKA

V motorno ponudbo se vrača turbodizelski šestvaljnik, ki bo ustrezal predvsem tistim, ki si želijo več moči in navora. Motor s 3,0-litrsko gibno

prostornino bo Rangerja poganjal s 177 kilovati (246 KM) in orjaškimi 600 Nm navora. Najmočnejši pogonski stroj bo vedno v kombinaciji z desetstopenjskim samodejnim menjalnikom in stalnim štirikolesnim pogonom.

Novi Ranger je na voljo tudi z izbiro preverjenih 2,0-litrskih vrstnih štirivaljnih dizelskih motorjev z enojnim ali dvojnimi turbinskimi polnilniki. V osnovni izvedbi razvije 125 kilovatov (170 KM) in je povezan s šeststopenjskim ročnim ali desetstopenjskim samodejnim menjalnikom, zmogljivejša različica s 151 kilovati (205 KM), za uporabnike, ki želijo več moči, a vseeno želijo ohraniti varčno porabo



goriva, pa je na voljo z desetstopenjskim samodejnim menjalnikom.

Izbirati je mogoče med dvema sistemoma štirikolesnega pogona – elektronskim z možnostjo izbire prenosa navora med obema osem med vožnjo in naprednim novim sistemom stalnega štirikolesnega pogona, ki je zasnovan za zagotavljanje zmogljivosti, ko in kjer jo uporabniki potrebujejo.

DIGITALEN IN POVEZLJIV

Rangerjeva potniška kabina je prostorna in polna uporabnih rešitev. Na voljo niso le mesta za shranjevanje telefona ali brezžično polnjenje, temveč tudi velik predal v sredinski



Stopnica za dostop do zadnjega dela, ki je prek dveh jeklenih nosilcev pritrjena neposredno na keson, ima močno in trpežno konstrukcijo, zato za dostop na keson ne bo več treba plezati na morebiti blatno in spolzko kolo.





Osrednji element armaturne plošče je velik zaslon na dotik na sredinski konzoli, ki dopolnjuje popolnoma digitalne instrumente in je povezan z najnovejšim Fordovim sistemom SYNC™ 4.



konzoli za različne stvari. Poleg tega so žepi v vratih prostornejši, široka armaturna plošča skriva zgornji predal pred sovoznikom, pod zadnjimi sedeži in za njimi pa so nameščeni predali za shranjevanje.

Osrednji element poveztivosti je velik zaslon na dotik na sredinski konzoli z diagonalo 25 ali 30 centimetrov, ki dopolnjuje popolnoma digitalno instrumentno ploščo in je povezan z najnovejšim Fordovim sistemom SYNC™ 4. Sistem omogoča glasovno upravljanje izbrinikov za komunikacije, razvedrilo in informacije.

Zaslon je povezan tudi s 360-stopinjsko kamero, ki omogoča preprosto parkiranje v utesnjenih mestnih prostorih ali pomaga pri premagovanju posebej zahtevnega terena med raziskovanjem. Prek zaslona na dotik ali aplikacije FordPass je mogoče upravljati Rangerjev novi sistem zunanje osvetlitve, kar pomeni, da ni treba delati, kampirati ali karkoli drugega početi v temi. Poleg tega je na voljo tovarniško vgrajeni modem FordPass Connect, ki v povezavi z aplikacijo FordPass™ omogoča poveztljivost na poti. FordPass izboljša izkušnjo lastništva s funkcijami upravljanja avtomobila na daljavo, kot so daljinski zagon, preverjanje stanja vozila ter možnost daljinskega zaklepanja in odklepanja prek mobilne naprave.

Številna klasična stikala za upravljanje načina vožnje so se z armaturne plošče in sredinske konzole preselili na poseben prikaz na zaslonu. Z enim pritiskom na stikalo lahko vozniki preidejo na namenski zaslon za vse terenske in vozne načine, kjer lahko spremljajo pogonski sklop, kot krmiljenja, kote nagiba in naklona vozila ter druge kontrolne elemente.

IZBOLJŠANA TOVORNA UPORABNOST

Prostornina kesona meri 1200 litrov, največ v tem razredu, kar pomeni, da je mogoče prevažati več blaga. Ker je Ranger zdaj za 50 mm širši, je možno na keson med notranja oboda koles (do 1224 mm) naložiti standardno evropaletu, dolžina pro-

LANI JE PRAZNOVAL 40 LET

Ranger prve generacije je bil predstavljen na začetku leta 1982 in je torej lani praznoval 40 let. Najprej je bil poltovornjak z enojno kabino in zamenjava za model Ford Courier, ki ga je prevzela Mazda. Druga generacija je prišla šele po desetletju, Ranger pa je z dodatki in opremo postajal vse bolj priljubljen. Življenjska doba druge generacije je bila precej krajša, a vmes se je zgodilo veliko; postopno je Ranger dobil dvojno kabino in štirikolesni pogon, Ford pa je (ponovno) združil moči z Mazdo, ki je na Rangerjevi osnovi izdelovala modele serije B in pozneje BT. Leta 2012 so pri Fordu sprejeli odločitev, da Rangerja umaknejo s severnoameriškega trga, in tako je bilo vse do leta 2019, ko je prišla četrta generacija. Pred nekaj leti je iz partnerstva izstopila Mazda, Ford pa je sklenil strateško navezo z Volkswagnom za skupni razvoj in proizvodnjo lahkih gospodarskih vozil.



V SLUŽBI PRI GASILCIH

Ranger je precej pogost spremljevalec gasilcev in pri Fordu so tako pred časom posneli tudi nekaj epizod o delu ekip reševalcev življenj v evropskih državah, ki s svojo predanostjo in žarom pomagajo ljudem v težavah v Španiji, Franciji, Veliki Britaniji, Sloveniji, Nemčiji in na Češkem. V vsaki epizodi so Fordove kamere posnele napore vsakodnevnih izzivov, s katerimi se pri pomoči lokalnim skupnostim srečujejo reševalci. V epizodi Fordove prve serije filmov je zabeleženo delo gasilcev Gasilske brigade Postojna, ki že dolgo uporablja posebej prirejena vozila Ford Ranger. Brigada ima tudi več dostavnih vozil Ford Transit, ki imajo pomembno vlogo pri intervencijah.



stora za tovor pa odvisno od različice znaša od 1638 mm do 2305 mm.

Zaradi povečane širine tudi tovorni prostor ponuja nekoliko večjo nakladalno površino. Tovorni prostor in njegova uporaba sta še bolj enostavna in priročna, pri čemer so v pomoč tudi dodatki, na primer 220-voltna električna vtičnica, nova drsna plošča na zadnjih vratih, stopnica za lažji dostop do tovarnega prostora,

nova pritrdišča za zatezne trakove in pa možnostjo uporabe drsnega pokrova celotnega prostora za tovor. V stranicah so ob tem vgrajena tudi pritrdišča za strešne šotore in podobne dodatke.

Poleg tega Ranger ponuja nov sistem za upravljanje tovora, zasnovan s predelnimi ploskvami za shranjevanje predmetov različnih velikosti – na primer lesa ali zabojčkov za orodje. Lastniki lahko ustvarijo tudi manjše predele za shranjevanje predmetov, ki bi jih sicer morali spravi-

viti v kabini: to jim omogoča sistem močnih vzmetnih zatičev, ki jih pritrdijo na vodila, privita na vsaki strani tovarnega prostora. Zadnja vrata kesona lahko služijo tudi kot mobilna delovna miza z vgrajenim ravnilom in žepi za objemke, ki uporabniku omogočajo merjenje, pritrditev in rezanje gradbenih materialov.

Novi Ranger je torej pripravljen na nove izzive. Na slovenski avtomobilski trg bo zapeljal v prihodnjih mesecih, cene se začenejo pri 43.710 evrih.



KO PROSTOR NI VEČ VPRAŠANJE

KRIŽANCI MED OSEBNIMI AVTOMOBILI IN LAHKIMI DOSTAVNIKI SO ŽE PRED LETI POSTALI ZELO PRILJUBLJENA IN MNOŽIČNA SKUPINA. ZDAJ TA AVTOMOBILSKI RAZRED POČASI IZGINJA, A NEKATERI ŠE VZTRAJAJO. NA PRIMER FORD TOURNEO CONNECT, AVTOMOBIL ZA TISTE, KI ŽELIJO IMETI DOSTAVNIK ZA POSLOVNE ALI OBRTNE NAMENE, KO NISO V SLUŽBI, PA AVTOMOBIL, S KATERIM LAHKO PREVAŽAJO SEBE IN SVOJO DRUŽINO. IN POLEG OSTANE ŠE VELIKO PROSTORA ZA ŠPORTNO IN REKREACIJSKO OPREMO IN CELO ZA KAKŠEN RESNEJŠI TOVOR, KOT JE NA PRIMER VEČJI GOSPODINJSKI APARAT.

MATJAŽ GREGORIČ, FOTO: UROŠ MODLIČ





Najmočnejši 2,0-litrski turbodizelski motor z 90 kilovati (122 KM) je kos lastnostim avtomobila, še zlasti pri pogosti nadpovprečni težnostni obremenitvi in na daljših relacijskih vožnjah. Pogonski stroj s svojo prožnostjo omogoča tekočo vožnjo, pri čemer pomembno vlogo z gladkim prestavljanjem opravlja tudi samodejni dvosklopčni menjalnik.



Nova generacija Fordovega velikoprostorca je prvi rezultat partnerstva med Fordom in Volkswagnom, ki sta se pri lahkih gospodarskih vozilih zbližala pred dobrimi tremi leti, in Tourneo Connect je nastal na enaki osnovi kot novi Volkswagen Caddy, ki je v tem razredu prisoten že štiri desetletja in je prepričal že več kot tri milijone kupcev. Fordova zgodovina je pol krajša, obe dosedanji generaciji Tournea Connecta pa sta s svojimi lastnostmi prepričali žirijo specializiranih novinarjev za lahka gospodarska vozila in

osvojili naslov mednarodni dostavnik leta.

V tem avtomobilskem razredu sta oziroma naj bi bili prostornost in uporabnost v glavni vlogi, vendar je skozi čas postajala vse pomembnejša tudi zunanja podoba, pri kateri so oblikovalci prisiljeni iskati kompromise. Fordovi stilisti so pri tem avtomobilu imeli samo eno skrb – narediti, kar je mogoče, da bo Tourneo Connect prepoznaven. V ta namen so preoblikovali prednji del z masko hladilnika, odbijačem in žarometi ter rahlo spremenili zadnje luči in okrasno letev na

prtljažnih vratih, dodali pa so še plastične obrobe blatnikov, ki poskrbijo za »terenski« videz pri nivoju opreme Active. Tourneo Connect je na voljo v dveh dolžinskih izvedbah in z do sedmimi sedeži v potniški kabini, v zadku pa je seveda prostoren prtljažnik. Z odstranitvijo sedežev v drugi in tretji vrsti je na voljo do 3,1 kubičnega metra prostora za tovor pri daljši in 2,6 kubičnega metra pri krajši izvedbi. A že brez odstranjevanja sedežev prtljažni prostor zadošča za veliko družinske prtljage, če je treba, pa tudi za dimenzijsko večji tovor.



PROSTORNOST IN UPORABNOST

Dodatnih 35 centimetrov dolžine pomeni, da je podaljšani Tourneo Connect dolg 4,85 metra, medosna razdalja meri 2,76 metra in njegov prostor za potnike ter prtljago je naravnost ogromen. Prtljažna vrata so velika, pri odpiranju stranskih drsnih vrat se pokaže široka odprtina za lažje vstopanje v drugo vrsto. Če osnovna prostornina prtljažnika kljub temu ne

zadošča, jo je mogoče še izdatno povečati, in sicer z zlaganjem sedežne klopi na kar 3.100 litrov. Sestavljata jo dvosedežni del in posamični sedež, z nekaj spretnosti in moči v rokah je vse skupaj mogoče tudi povsem odstraniti, če tako narekujejo trenutne potrebe. Pa tudi brez resne telovadbe boste lahko na primer kolo prevažali v prtljažnem prostoru, ne da bi potrebovali prtljažnik za kolesa. Trije potni-



Odlično preglednost izza volana spremljajo še redoljubna ergonomija, udobna sprednja sedeža in položaj za volanom, ki ne povzroča občutka sedenja v dostavniku, ampak je povsem na ravni osebnih avtomobilov. Merilniki so veliki in dobro pregledni, enako velja tudi za osrednji zaslon s Fordovim najnovejšim komunikacijskim sistemom.



ki na zadnji klopi imajo enake sedalne površine, prijazno nastavljive naklone naslonjal in predvsem res dovolj prostora za kolena in glave. Po vzoru nekdanj sila popularnih velikoprostorcev sta na hrbtiščih sprednjih sedežev tudi zložljivi mizici, ki sta zaradi nastavljivega naklona uporabni za matico na poti ali kot podlaga za tablični

računalnik. Celotna notranost je torej podrejena ideologiji sodobnega oblikovanja brez nepotrebnega okrasja in tukaj so Fordovi notranji arhitekti dobro opravili svoje delo. To pomeni ergonomsko obliko volanskega obroča, pregledno grafiko merilnikov in grafiko na osrednjem komunikacijskem zaslonu, logično razporeditev stikal,

med katerimi so nekatera digitalizirana. Z ustreznimi nastavitvami sedeža in volanskega obroča počutje na voznikovem delovnem mestu hitro postane domače. Odlično preglednost spremljajo še redoljubna ergonomija, udobna sprednja sedeža in položaj za volanom, ki ne povzroča občutka sedenja v dostavniku. Poleg prostorske-





ga razkošja voznika čakata zgledna ergonomija in celotno delovno okolje, ki je povsem primerljivo z najboljšimi primerki osebnih vozil. Čeprav Tourneo Connect kljub svoji prvotni potniški namembnosti pokaže tudi povsem dovolj tovarnega talenta, kar še zlasti velja za predelano tovarno različico N1 s predelno steno za drugo vrsto sedežev.

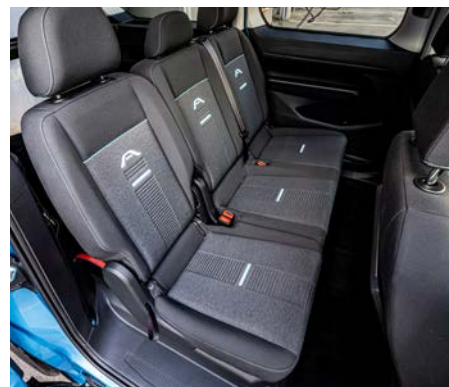
MOTOR IN PODVOZJE: PREVERJENO

Najmočnejši 2,0-litrski turbodizelski motor je kos lastnostim avtomobila, še zlasti pri pogosti nadpovprečni težnostni obremenitvi in na daljših relacijskih vožnjah. Pogonski stroj z 90 kilovat (122 KM) večinoma deluje presenetljivo uglajeno, le pri zelo grobem pospeševanju z rezkim renčanjem oznani, da nima rad visokih vrtljajev na robu delovnega območja, in tja ga zaradi hitrega doseganja največjega navora niti ni treba priganjati. Sodelovanje motorja in sedemstopenjskega dvosklopnega samodejnega menjalnika je v glavnem dobro, prestavljanje poteka gladko, tekoče in brez sunkov, tudi poraba goriva ostaja v sprejemljivih okvirih.

Občutki med vožnjo so skoraj enaki kot v avtomobilih, ki nimajo dostavniških korenin. Podvozje je spredaj skoraj v celoti prevzeto iz osebnega avtomobila, zadaj pa je bilo treba zaradi večje nosilnosti tovarne izvedbe namestiti togo premo, pri kateri pa zdaj za udobnejšo vožnjo skrbita vijalni vzmeti z vzdolžnimi vodili. Z razmeroma neposrednim krmilnim sistemom je avtomobil vodljiv in natančen, pravzaprav dopušča precej aktivno vožnjo s ščepcem športnega pridiha, če vam tega potniki (in prtljaga) ne bodo zamerili.

Na kratke cestne grbine se še vedno odziva precej čvrsto, pohvale gredo tudi zavoram, ki so polno naložen avtomobil tudi pri naglem zaviranju sposobne ustaviti v razdalji, primerljivi tudi z manjšimi in lažjimi avtomobili.

V tem avtomobilskem segmentu ni več prav veliko imen, in Ford ima zdaj povsem konkurenčni model, ki premore številne talente, začenši s prostornostjo in prilagodljivostjo, ter odlične vozne lastnosti.



Z odstranitvijo sedežev v drugi in tretji vrsti se že tako velik prtljažni prostor izdatno poveča, na voljo je do 3,1 kubičnega metra prostora za tovor pri daljši in 2,6 kubičnega metra pri krajši izvedbi. Možnosti prtljažnika so vsebinsko tako rekoč neomejene, vanj gredo poleg družinske prtljage tudi športni rekviziti, brez večjih težav se zadaj peljeta tudi dve kolesi ali pa po potrebi kakšen večji gospodinjski aparat.

FORDPASS



VRSTA UPORABNI REŠITEV NA DOSEGU R

Z MOBILNO APLIKACIJO FORDPASS SO VSI POMEMBNI PODATKI O VOZILU VSELE
NADZOR IN UPRAVLJANJE VOZILA NA DALJAVO S POMOČJO TE ENOSTAVNE AP
PRECEJ OLAJŠATA POSLOVANJE, SERVISIRANJE IN DRUGE VSAKODNEVNE DEJA

BESEDILO: MIHA RUŠNIK, FOTO: FORD

Aplikacija FordPass je brezplačno na voljo lastnikom Fordovih vozil, ki imajo vgrajen modem FordPass Connect. Mobilna aplikacija je na voljo uporabnikom pametnih telefonov z operacijskim sistemom Android™ in tudi iOS® in je na voljo v trgovinah App Store® in Google Play™.

Po prenosu aplikacije na mobilni telefon sledi prijava z uporabniškim imenom in povezava s Fordovim vozilom preko VIN-identifikacijske številke je vzpostavljena. Preprost proces prijave in povezovanja je uporabniku prijazen in enostaven.

Aplikacija ponuja celo vrsto uporabnih rešitev, ki lajšajo uporabo vozila, ko je to parkirano, poleg tega pa so določene funkcionalnosti koristne tudi na potovanjih. V aplikaciji uporabnik lahko preveri, ali je pozabil zakleniti svoj avtomobil, kar stori na daljavo. Če pozabi, kje v mestu je parkirani, lahko svojega Forda poišče na zemljevidu v aplikaciji. V mrzlih zimskih jutrih s pomočjo FordPassa in iz udobja toplega doma predčasno zažene motor in tako ogreje vozilo, pleti pa ga ohladi na prijetno potovalno temperaturo.

V aplikaciji je mogoče preverjati tudi pomembne podatke o vozilu, med drugim število prevoženih kilometrov, čas predvidenega naslednjega servisa in tudi servisno zgodovino. Aplikacija omogoča preverjanje tlaka v pnevmatikah, uporabnik pa se lahko prepriča, da z vozilom ni nič narobe, saj se v aplikaciji izpišejo tudi napake vozila.

Na zaslonu mobilnega telefona bodo izpisani podatki o stanju motornega olja, ki je izjemno pomembno za dolgoročno in varno delovanje motorja.

Pred začetkom vožnje se voznik lahko seznani z nivojem goriva v rezervoarju in si tako prihrani nekaj skrbi pred potjo. Aplikacija pomaga tudi prihraniti čas, ko na primer predlaga obvoz zaradi zastoja na načrtovani poti. Prav tako ponuja možnost načrtovanja postankov za gorivo.

Aplikacija lahko precej olajša proces rednega servisiranja avtomobila, ki zna biti zamuden, ampak nujen opravek. Glede na pretečeni čas oziroma prevožene kilometre od zadnjega servisa uporabnika seznani s predvidenim terminom servisa, ki ga je mogoče rezervirati prek aplikacije ali s telefonskim klicem na pooblaščen Fordov servis.

FordPass je na voljo tudi pri električnih vozilih, kjer je nabor uporabnih funkcij še daljši. Tako omogoča spremljanje procesa polnjenja, kjer postreže s podatki o napolnjenosti in času do zaključka polnjenja baterije. Z aplikacijo lahko načrtujete postanke na poti, da bodo ti najbolj optimalni in da bo vozilo prispelo na cilj brez težav.

Tu je nanizanih le nekaj najbolj uporabnih rešitev, ki jih ponuja aplikacija FordPass. Z njeno uporabo bo lastniška izkušnja Fordovih vozil še boljša, vozilo pa še bolj izkoriščeno.

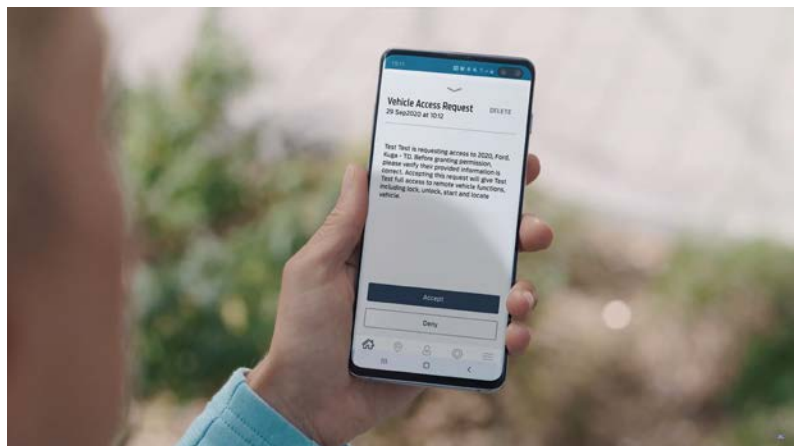
H
ROKE

NA DOSEGU.
LIKACIJE NAMREČ
VNOSTI.



UPORABNA POVEZAVA MED VAMI IN VAŠIM VOZILOM

FORDPASS JE
TEHNOLOGIJA, S KTERO
POSTANE POGON NA
ELEKTRIKO ŠE BOLJ
UPORABEN IN PRIJAZEN.



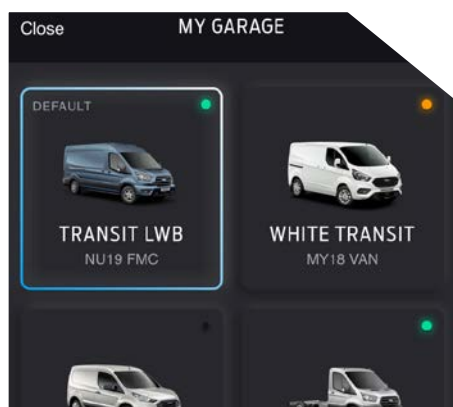
VEDNO SAMOZAVESTNI NA POTI

Niste prepričani, koliko energije je še v avtu? Podatek o skupnem dosegu je pri priključnih hibridnih in električnih vozilih vedno dosegljiv na pametnem telefonu. Pri nekaterih modelih pomaga že umetna inteligenca, ki na podlagi voznškega sloga, vremena, topografije in podatkov v živo zelo natančno napove, kdaj bo čas za naslednje polnjenje.



JE ŽE NAPOLNJEN?

Priklopite in se sprostite. FordPass vas bo obvestil, ko bo stanje napolnjenosti baterije doseglo želeno raven in bo avto pripravljen na odhod. Prav tako bi prejeli obvestilo, če bi med polnjenjem prišlo do napake.



NAJ BO PRIPRAVLJEN ...

Na telefonu nastavite čas naslednjega odhoda, tako da bo električni avto ali priključni hibrid idealno izkoristil čas in način polnjenja. S tem omogočite maksimalno ohranjanje zdravja baterije.

**FORD - ŠTEVILKA ENA
V PRODAJI**

OSEM LET NA EVRO

PO PRIČAKOVANJIH BO EVROPSKI TRG LAHKIH GOSPODARSKIH VOZIL MED LETOMA 2023 IN 2028 ZABELEŽIL NADALJNJO RAST, FORD PRIHAJA S ŠTIRIMI NOVIMI MODELI

BESEDILO: VALENTIN STROJINC, FOTO: FORD



EVROPSKEM PRESTOLU

Po rezultatih tržne raziskave z naslovom Evropski trg lahkih gospodarskih vozil (2023–2028) naj bi trg lahkih gospodarskih vozil zabeležil povečanje povpraševanja. Cestni promet, ki vlada evropskemu trgu lahkih gospodarskih vozil, predstavlja 46,5 % vseh s prometom povezanih delovnih mest.

Povpraševanje po lahkih gospodarskih vozilih je po vsej Evropi v zadnjih treh letih precej naraslo. Kljub temu

se je povprečna starost dostavnikov povečala na 10,9 leta in se še povečuje. Dostavniki z dizelskim motorjem predstavljajo 96 % prodaje, sledijo bencinski z 2,3 % in vozila na alternativna goriva z 1,7 %. Trenutno je v Evropi v uporabi več kot 29 milijonov lahkih gospodarskih vozil.

Med ključnimi akterji na evropskem trgu lahkih gospodarskih vozil je na prvem mestu Ford Pro, ki je prišel do posebnega rekorda – že osmo leto

zapored so prodali največ gospodarskih vozil v Evropi.

Ford Pro, podjetje za prodajo gospodarskih vozil in storitve v okviru družbe Ford, je lani s 15 odstotki zabeležilo največji skupni tržni delež v zgodovini, svoj delež v primerjavi s preteklim letom pa je povečalo v enajstih državah: Veliki Britaniji, Nemčiji, Franciji, Italiji, Španiji, Grčiji, Irski, Portugalski, Romuniji, Švedski in Turčiji.



FORD MED SUPERBRANDS SLOVENIJA

Med dobitniki naslova Superbrands Slovenija 2023 je tudi blagovna znamka Ford. Na podlagi spontanega preklica so bile izbrane in nagrajene tiste blagovne znamke, ki so v Sloveniji najbolj prepoznavne in ki jim potrošniki najbolj zaupajo. Ob prevzemu priznanja Superbrands za Ford Slovenija je Tomaž Oblak, direktor prodaje in marketinga pri Summit motors Ljubljana, povedal: »Ford ostaja zavezan hitrejši proizvodnji električnih vozil, ki nas peljejo v oglično nevtralnost, doživljamo pravi preporod blagovne znamke v električni mobilnosti in Fordovih podpornih storitvah, ki jih prinaša FordPass. Rad bi izpostavil tudi edinstveno konkurenčno prednost petletnega jamstva brez omejitve prevoženih kilometrov za vsa vozila, tudi gospodarska. Ford je tako že osem let številka ena v prodaji gospodarskih vozil v Evropi. S pestro in konkurenčno ponudbo ostaja Ford prava izbira za stranke, kar potrjuje tudi prejem priznanja Superbrand 2023.«





FORD JE ZAUPANJA VREDEN PARTNER

»Da nam je uspelo doseči nov rekord z osmimi zaporednimi leti na vodilnem položaju v Evropi je dokaz, kako zelo se naše poslovne stranke zaneajo na Fordove dostavnike in poltovornjake pri svojem poslovanju. Ko po Evropi uvajamo svojo edinstveno platformo, ki vključuje programsko opremo, polnjenje in storitve, smo odločeni zagotoviti, da Ford Pro ostane zaupanja vreden partner naših strank glede produktivnosti,« je povedal Hans Schep, generalni direktor družbe Ford Pro v Evropi.

Za uspeh ima posebne zasluge Ford Transit Custom, ki je bil lani ponovno najbolje prodajani enotonski dostavnik v Evropi. Poleg tega je bil Transit Custom skupno najbolje prodajano vozilo v Veliki Britaniji, kjer je Ford svojo vodilno vlogo na trgu podaljšal na 57 zaporednih let. Ford Pro je lani napovedal povsem električni model E-Transit Custom, naslednika modela z električnim pogonom.

V okviru obsežnega uvajanja novih izdelkov in storitev je Ford Pro začel prodajati povsem električni dostavnik E-Transit, ki od prihoda na trg junija lani ostaja na prvem mestu mesečne prodaje v segmentu dvotonskih do-

stavnikov z električnim pogonom.

Ford Pro je predstavil tudi svojo integrirano platformo programske opreme, polnjenja, servisiranja in financiranja, po meri pripravljeno za pospeševanje produktivnosti in trajnosti podjetij vseh velikosti po vsej Evropi. Lani je Ford napovedal tudi povsem novi pick up Ford Ranger, saj je ta model še okrepil vodilno vlogo v segmentu in je že osmo leto zapored najbolj priljubljen pick up v Evropi.

USPEŠNO TUDI NA SLOVENSKEM TRGU

Ford je z lahкими gospodarskimi vozili že vrsto let med najuspešnejšimi znamkami tudi na slovenskem trgu. Večkrat je osvojil tudi prvo mesto, lani pa je končal na drugem. Ob tem je treba omeniti, da ima znamka kar dva zmagovalca, ki sta prodajni uspešnici tudi v evropskem merilu: v razredu srednje velikih dostavnikov je na prvem mestu Ford Transit Custom, med odprtimi terenskimi poltovornjaki pa je že dolgo na prestolu Ford Ranger.



5 LET JAMSTVA
BREZ OMEJITVE
KILOMETROV

NOVI POVSEM ELEKTRIČNI EXPLORER



NOVA DIMENZIJA
RAZISKOVANJA

Ford

BRING ON
TOMORROW

Predproduksijsko vozilo. Ni na voljo za prodajo. Končne specifikacije in oprema lahko odstopajo od ponudbe, ki bo na voljo kasneje. Summit motors Ljubljana d.o.o., Flajšmanova 3, 1000 Ljubljana.

ford.si

PRED NAKUPOM NOVEGA LGV



KAKO IZBRATI PRAVEGA?



LAHKA GOSPODARSKA VOZILA SO V ŠTEVILNIH PODJETJIH, NE GLEDE NA NJIHOVO VELIKOST, KLJUČNI ČLEN LOGISTIČNIH VERIG. POGOSTO SO V UPORABI VSAKODNEVNO, ZATO JE POMEMBNO, DA SO ZANESLJIVA, UPORABNA, VARČNA, DA USTREZAJO POTREBAM PODJETJA IN ČIM MANJ OBREMENJUJEJO OKOLJE.

BESEDILO: MIHA RUŠNIK, FOTO: FORD



E-TRANSIT L4H3

- Petletno jamstvo brez omejitve km in 8 let na baterijo
- Do 317 km doseg po ciklu WLTP
- Hitro polnjenje 15–80 % v 34 min na polnilnicah DC z vsaj 115 kW

Med lahka gospodarska vozila uvrščamo tista, ki jih je dovoljeno voziti z vozniškim izpitom kategorije B in ne smejo presegati skupne dovoljene mase 3,5 tone, ter težja od 3,5 tone, za katera potrebujete vozniški izpit kategorije C. So glavni steber logistike marsikaterega podjetja in poskrbijo, da je vse na svojem mestu pravočasno. Če bo vozilo prevažalo tovor ali orodje, je najprimernejši dostavnik z zaprtim

tovornim prostorom, če pa se bo v njem vozila ekipa delavcev, bo boljša izbira kombinirano vozilo za prevoz potnikov in prostora.

VPRAŠANJA PRED NAKUPOM

Pri izbiri ustreznega vozila sta ključni vprašanji naslednji: kakšen tovor bo najpogostejše prevažal dostavnik in kakšne so lastnosti tovora. Za prevoz razmeroma majhnega tovora v urbanih središčih (nekaj škatel ali kaj

podobnega) je najprimernejši manjši dostavnik, ki lahko vozi tudi po ožjih ulicah in potrebuje manj manevrskega prostora. V to skupino se uvršča novi Ford Transit Courier, ki kljub kompaktnim zunanjim meram ponuja do 2,9 kubičnega metra prostora za tovor, poleg tega pa bo na voljo tudi z električnim pogonom. Še več prostora za pet ali sedem potnikov in velik prtljažni prostor premore novi Tourneo Connect, ki je na voljo tudi s štiri-

TRANSIT CUSTOM KOMBI

- Petletno jamstvo brez omejitve km
- Že osmo leto zapored najboljši prodajan kombi v Evropi
- Možnost 9-sedežne izvedbe





RANGER WILDTRAK

- Petletno jamstvo brez omejitve km
- Najbolje prodajani poltovornjak v Evropi in Sloveniji
- Vlečna zmogljivost 3.500 kg

kolesnim pogonom, prihodnje leto pa se mu bo pridružil še tovorni Transit Connect.

Zunaj mest in na težje dostopnih lokacijah dostavnikom lahko v določenih primerih konkurirajo tudi poltovornjaki (popularno in s tujko imenovani tudi pickupi). Tovor je bolj izpostavljen vremenskim vplivom, vendar ta vozila, ki imajo običajno tudi štirikolesni pogon, lažje premagujejo zahtevnejše terene. Novi Ford Ranger, ki ima popotnico najbolje prodajanega pickupa v Evropi, s številnimi rešitvami za nameščanje in pritrjevanje tovora omogoča zanesljiv in varen prevoz tudi v najtežjih razmerah. Že do zdaj se je izkazal tudi s številnimi možnostmi za nadgradnje, na primer kot vozilo za vlečne službe, komunalne dejavnosti in predvsem kot gasilsko vozilo.

Manjša gospodarska vozila, visoka okoli dva metra, so uporabna v številnih situacijah in kljub boljši funkcionalnosti še vedno ponujajo primerno raven vozniškega udobja. Pri tovrstnih kombiniranih vozilih je njihova vsebina odvisna od potreb uporabnikov, ki tehtajo med prevažanjem sku-

pine ljudi in večjim številom sedežev ter velikostjo tovornega prostora, ki se običajno namenja prevozu orodja, opreme ali izdelkov. V tej kategoriji suvereno nastopa Ford Transit Custom, ki je najuspešnejši dostavnik v svojem razredu, skupaj s potniškim Tournom Custom, ki je lahko hkrati udobno družinsko in vsestransko poslovno vozilo.

Največja vozila v tej kategoriji presegajo višino 2 metrov, njihova dolžina pa lahko presega tudi 5 ali celo 6 metrov. Obilen in prilagodljiv tovorni prostor je njihova največja prednost, vendar so prav zaradi te lastnosti tudi večja in manj okretna zlasti v prometnih urbanih središčih. Tu je Ford že vrsto let prisoten s Transitom, ki je največji in glede prevoza tovora najbolj zmogljiv dostavnik. Veliko možnosti je na voljo tudi pri izvedbah šasije s kabino, ki omogočajo različne nadgradnje, in sicer od najbolj preprostega prekucnika do najbolj zahtevnih specialnih vozil za intervencijske službe in komunalna podjetja. Tudi za Transita so razvili električni pogon, ki je na slovenskem trgu že na voljo.

SLUŽBENA IN ZASEBNA UPORABA

Pogosto so lahka gospodarska vozila v uporabi tudi v zasebne namene. V tem primeru je treba še bolje premisliti, katero bo zadostilo uporabniškim potrebam. Najprimernejši so dostavniki, ki imajo ločen potniški in tovorni del in spadajo v kategorijo N1. V to skupino se uvrščajo tudi vozila, ki so bila iz potniških z naknadno vgradnjo predelne stene ali kovinske mreže predelana v tovorna; seveda je pomembno, da je predelavo opravil pooblaščen oziroma uradni izvajalec, ki mora urediti tudi listino o skladnosti (homologacijo). Uporabnik, ki nabavi dodelano oziroma predelano vozilo, ima pravico do odbitka DDV od nabave takega vozila, a le, če ga bo uporabljal za opravljanje obdavčene dejavnosti.

VSE VEČ ELEKTRIČNIH VOZIL

V zadnjem času je na slovenskem trgu vse več lahkih gospodarskih vozil, ki jih poganja električna energija. Prvi pomislek je zagotovo doseg tovrstnih vozil, vendar ni nujno, da ta predstavlja oviro. Če bo vozilo opravljal le krajše dostave in servisne



TOURNEO CONNECT

- Petletno jamstvo brez omejitve km
- Možnost nadgradnje v tovorno vozilo (N1)
- Številni asistenčni sistemi že del serijske opreme

dejavnosti v mestih, je nakup lahkega gospodarskega vozila na električni pogon povsem smiseln. Zlasti če so dostavne poti vedno načrtovane in je znano, kakšno dnevno razdaljo je treba prevoziti, vozilo pa se dnevno vrača v podjetje, kjer ima polnilnico.

Okoljska ozaveščenost je v zadnjih letih postala pereča družbena tema. Električna vozila neposredno ne proizvajajo toplogrednih plinov, zato so primerna za mestna središča in

območja z občutljivo floro in favno. Poleg tega je električni pogon nepriemerljivo tišji od motorja z notranjim zgorevanjem, zato je na primer primeren za dostavna vozila, ki po mestnih ulicah vozijo ponoči. Manj hrupa in vibracij pa tudi bolje vpliva na počutje voznika in potnikov v vozilu.

Večji izziv lahko predstavlja tudi cena novega vozila z električnim pogonom, saj so običajno dražja od dostavnikov s termičnimi motorji. Vse to

lahko odtehtajo nižji operativni stroški, vendar je treba pred nakupom vse skupaj preračunati na podlagi vseh stroškov, ki nastanejo z uporabo, prevoženih kilometrov in drugih dejavnikov. Poleg tega je električna energija trenutno cenejši pogonski vir, sploh če ima podjetje lastno elektrarno. V kalkulaciji je poleg nakupne cene in stroškov energije treba upoštevati tudi druge obratovalne stroške, ki nastanejo z vzdrževanjem



RANGER RAPTOR

- Petletno jamstvo brez omejitve km
- 3,0-litrski bencinski motor EcoBoost V6 z dvojnim turbopolnilnikom (215 kW)
- Ford Performance DNK

TRANSIT CUSTOM FURGON

- 5-letno jamstvo brez omejitve km
- Že 8. leto najbolj prodajan dostavnik v Evropi
- Nosilnost do 1.455 kg



in servisiranjem, pnevmatikami, registracijo, zavarovanjem in ne nazadnje še amortizacijo. Višjo ceno vozila bi lahko delno olajšala nepovratna finančna spodbuda Eko sklada. Ta za nakup novega električnega vozila brez emisij CO₂ pri izpustu in za vozilo, predelano na električni pogon, kategorije N1, ponuja do 3.500 evrov pomoči. Podjetja in podjetniki, ki so davčni zavezanci, ob nakupu lahko uveljavljajo vračila davka na dodano vrednost. Pred nakupom se je treba

glede vsega tega dobro prepričati, saj se pogoji in pravila lahko hitro spremenijo.

POMEMBNOST REDNEGA VZDRŽEVANJA

Pomemben dejavnik so tudi redni servisi in drugo redno vzdrževanje pa tudi razpoložljivi obratovalni čas lahkega gospodarskega vozila. Električna vozila imajo manj gibljivih delov od tistih z motorji na notranje zgorevanje, kar posledično pomeni tudi manj

možnosti za okvaro. Poleg tega so elektromotorji manj zahtevni za vzdrževanje od bencinskih in dizelskih, saj nimajo jermenov, vžigalnih svečk, črpalk, sklopke, filtrov in drugih delov, ki se lahko izrabijo. Tudi zavore se načeloma obrabljajo manj, saj lahko pri električnih avtomobilih zaviranje vključuje rekuperacijo (regeneracijo). To ne pomeni, da električnega vozila ne bo treba peljati na servis, saj ga je za optimalno delovanje treba redno vzdrževati.



TRANSIT ŠASIJA

- Petletno jamstvo brez omejitve km
- Številne možnosti nadgradenj
- Možnost prevoza 10 evropalet

IZBIRA RAZUM, NE

KAKŠEN JE STROŠKOVNIK ZA ELEKTRIČNI
DOSTAVNIK E-TRANSIT 135 KW 350 L3H2 A1 RWD IN
ZA NJEGOVEGA DIZELKEGA SORODNIKA TRANSIT
FURGON 2,0 ECOBLUE 130 KW 350 L3H2 M6 RWD?

BESEDILO: ANDRAŽ ZUPANČIČ, FOTO: FORD



Že od nekdaj velja, da pri odločitvi o nakupu osebnega avtomobila dejansko v 80 odstotkih odloča srce ali čustva, v 20 odstotkih pa razum. Pri dostavniki ali tovornih vozilih, ko je treba prešteti vsak evro in vsak prevožen kilometer, pa je skoraj stoodstotno v igri samo kruta igra števil. Kaj se obrestuje in kaj ne. In kdor tukaj lahko ponudi največ, bo naletel na največje odobravanje – in na koncu nakup.

A tudi znotraj te skupine se alternativni pogoni za določene potrebe tudi v tem segmentu izkažejo kot resna konkurenca klasičnim pogonskim sklopom. Zato preračun nikakor ne bo odveč.

V tej igri števil smo zato primerjali dva Fordova

dostavnika, in sicer električno gnanega E-Transit 135 kW 350 L3H2 A1 RWD ter Transit Furgon 2.0 EcoBlue 130 350 L3H2 M6 RWD z deklarirano porabo 8,7 litra goriva na sto kilometrov.

Stroškovnik za oba kandidata je narejen na dobo uporabe sedmih let in pri dnevno prevoženih 200 kilometrih – pri porabi električnega E-Transita 30,6 kWh na sto kilometrov – in pri ocenjenih 50.000 prevoženih kilometrih na leto.

Upoštevani so predvideni stroški rednega servisiranja s potrošnim materialom in storitvijo ter dva kompleta zimskih ter letnih pnevmatik. Upoštevana je cena dizelskega goriva 1,44 evra na liter in cena elektrike 0,17 evra na kilovatno uro.

SRCE



Cena za E-Transit znaša 61.200 evrov, to je akcijska cena z upoštevanim financiranjem in subvencijo v višini 3.500 evrov, cena za model Transit Furgon pa znaša 37.760 evrov, kar je akcijska cena z upoštevanim financiranjem.

V nadaljevanju so v razpredelnicah navedene primerjave stroškov pri dizelskem in električnem Ford Transitu. Še preden se prebijete skozi podatke, pa je dejstvo: večja investicija pri nakupu električnega dostavnika se povrne v obdobju petih let in štirih mesecev, od takrat naprej pa prevoznik vozi z dobičkom. Kar je glede na povprečno starost evropskih dostavnikov, ki znaša deset let in devet mesecev, povsem izvedljivo, saj bo vozilo na polovici povprečne življenjske dobe.

PRIČAKOVANI PRIHRANKI PRI OBRATOVALNIH IN VZDRŽEVALNIH STROŠKIH ZA E-TRANSIT

- Možnost skupnega prihranka v višini 7.134 evrov
- Možnost prihranka 2,04 evra na 100 kilometrov: strošek električnega vozila 24,08 evra, strošek dizelskega vozila 26,12 evra
- Možnost prihranka pri stroških goriva v višini 25.641 evrov v življenjski dobi vozila
- Možnost prihranka pri stroških vzdrževanja v višini 4.933 evrov v življenjski dobi vozila
- Možnost zmanjšanja CO2 za 71.824 kilogramov v življenjski dobi vozila
- Možnost zmanjšanja škodljivih izpustov za 74 odstotkov v primerjavi z dizelskim motorjem

Seveda pa je treba poudariti še, da način vožnje in drugi 'netehnični' dejavniki igrajo pomembno vlogo pri določanju porabe goriva in izpustov avtomobila. Vsak voznik seveda vozi drugače, sploh v različnih prometnih in vremenskih razmerah (poletje, zima). Svoje odigra še topografija, mikroklima itd. Zato vožnje v 'resničnem svetu' ni mogoče povsem primerjati z uradnimi podatki o porabi goriva, kjer gre za laboratorijske meritve.

Navedeni prihranki CO2 so samo v informativne namene. Poraba goriva in emisije CO2 so določene za različico vozila, in ne za posamezno vozilo. Poleg učinkovitosti porabe goriva avtomobila je torej pri določanju porabe goriva in emisij CO2 zelo pomemben način vožnje in drugi 'netehnični' dejavniki.

Fordovo poročilo o prihrankih CO2 prek Orodja za skupne stroške lastništva Ford PRO temelji na neuskaljenih testnih protokolih (ni neposredno primerljivo z uradnimi podatki o porabi energije oziroma goriva).



PRIMERJAVA LETNIH OBRATOVALNIH STROŠKOV
DIZELKEGA IN ELEKTRIČNEGA DOSTAVNIKA PO LETIH

leto	dizelski	električni	razlika
0	37.760 EUR	61.200 EUR	- 23.440 EUR
1	7.664 EUR	3.296 EUR	4.368 EUR
2	7.664 EUR	3.296 EUR	4.368 EUR
3	7.664 EUR	3.296 EUR	4.368 EUR
4	7.664 EUR	3.296 EUR	4.368 EUR
5	7.664 EUR	3.296 EUR	4.368 EUR
6	7.664 EUR	3.296 EUR	4.368 EUR
7	7.664 EUR	3.296 EUR	4.368 EUR
skupaj	91.408 EUR	84.274 EUR	7.134 EUR

Na podlagi izbranih vozil ta izračun upošteva porabo kilovatnih ur na sto prevoženih kilometrov oziroma litrov na sto kilometrov, odstotek voznega cikla, predvideno letno prevoženo razdaljo, predvidena leta uporabe, predvidene stroške goriva, predvidene stroške električne energije, ocenjeno ceno vozila, morebitne Fordove spodbude, morebitne dodatne spodbude za električna vozila, ocenjene preostale vrednosti, ocenjene stroške načrtovanega vzdrževanja, ocenjene stroške nenačrtovanega vzdrževanja

(če so nastali), ocenjeno letno zavarovanje vozila (če je zavarovano), ocenjene stroške polnilne infrastrukture (če so nastali) in ocenjene dnevne pristojbine na poti (če so zaračunane). Preostala vrednost je enakomerno deljena s številom let delovanja in dodeljena kot letni prihranek glede na letne obratovalne stroške. Negativne vrednosti v stolpcih se pojavijo, ko je letna dodelitev preostale vrednosti večja od letnih obratovalnih stroškov, kar predstavlja neto prihranek.



PRIMER
LETO
leto
1
2
3
4
5
6
7
sku
Gled
letno
vide

PRIMERJAVA STROŠKOV NAČRTOVANEGA NENAČRTOVANEGA VZDRŽEVANJA

	dizelski	električni	razlika
1	443 EUR	202 EUR	241 EUR
2	443 EUR	202 EUR	241 EUR
3	443 EUR	202 EUR	241 EUR
4	443 EUR	202 EUR	241 EUR
5	443 EUR	202 EUR	241 EUR
6	443 EUR	202 EUR	241 EUR
7	443 EUR	202 EUR	241 EUR
skupaj	3.100 EUR	1.412 EUR	1.688 EUR

Glede na izbrana vozila ta izračun upošteva: predvideno letno prevoženo razdaljo, predvidena leta uporabe in predvidene stroške načrtovanega vzdrževanja.



Za več podrobnosti pri izračunih se obrnite na vašega pooblaščenega trgovca z vozili Ford



PRIMERJAVA STROŠKOV NENAČRTOVANEGA LETNEGA VZDRŽEVANJA

leto	dizelski	električni	razlika
1	957 EUR	494 EUR	464 EUR
2	957 EUR	494 EUR	464 EUR
3	957 EUR	494 EUR	464 EUR
4	957 EUR	494 EUR	464 EUR
5	957 EUR	494 EUR	464 EUR
6	957 EUR	494 EUR	464 EUR
7	957 EUR	494 EUR	464 EUR
skupaj	6.700 EUR	3.455 EUR	3.245 EUR

Glede na izbrana vozila ta izračun upošteva: predvideno letno prevoženo razdaljo, predvidena leta uporabe in predvidene stroške nenačrtovanega vzdrževanja.

PRIHRANKI PRI NAČRTOVANEM IN NENAČRTOVANEM VZDRŽEVANJU

Načrtovani stroški vzdrževanja E-Transita so 40 odstotkov nižji od povprečja načrtovanih stroškov vzdrževanja v primerjavi z dizelskim Transitom. Načrtovani stroški vzdrževanja temeljijo na priporočenem urniku servisiranja, kot je objavljen v servisni knjižici.

Nenačrtovano vzdrževanje je ocenjeni strošek zamenjave komponent, ki se obrabijo skozi celotno življenjsko dobo vozila. Življenjska doba teh komponent se lahko razlikuje glede na uporabo vozila, topologijo in podnebne razmere. Stopnje obrabe lahko vključujejo nakladanje vozila, vleko vozila in so odvisne od načina uporabe oziroma glede na mestno, podeželsko in avtocestno vožnjo.

Analiza odraža Fordovo standardno metodo za izračun stroškov načrtovanega in nenačrtovanega vzdrževanja po podatkih za leto 2021.

**ZA VOLANOM
DOSTAVNIKA**



VOŽNJA JE SEVEDA

BESEDILO: VALENTIN STROJINC
FOTO: FORD

DRUGAČNA KOT PRI AVTOMOBILU

ČEPRAV SO VOZNIŠKI OBČUTKI ZA VOLANOM DOSTAVNIKA VSE BOLJ PODOBNI TISTIM V OSEBNIH AVTOMOBILIH, JE V VOŽNJI ŠE VEDNO NEKAJ RAZLIK. ČE NE DRUGEGA, SE JE TREBA V LAHKEM GOSPODARSKEM VOZILU NAVADITI NA VELIKOST, MRTVE KOTE, DOSLEDNO UPORABO BOČNIH OGLEDAL IN NA POSEBNOSTI TOVORA, DODATNE MASE IN/ALI POTNIKOV.

Čeprav sta si za volanom oba razreda precej podobna, dostavnik na cesti nikakor ni enak osebnemu avtomobilu. Treba se je privaditi na drugačen položaj za volanom, na dolžino vozila, previse, na preglednost in pogled na cesto z višje pozicije ter na uporabo velikih bočnih ogledal namesto kabinskega vzvratnega ogledala. Za vse prilagoditve si je treba vzeti nekaj več časa in si pripraviti vozniki položaj, ki bo omogočal tako varno kot udobno vožnjo.

Nič manj pomembno ni, da se voznik, še zlasti tisti, ki je prvič sedel za volan lahkega gospodarskega vozila – kar je denimo predvsem pomembno pri občasnem najemu – seznani, kje so stikala in ročice, kako delujejo informacijski sistemi, kako se nastavi klimatizacija in tako naprej. Ugotavljanje, kje je kaj šele med vožnjo, odvrta voznikov pogled s ceste in hitro se lahko zgodi, da spregleda prometni znak ali pa pozneje odreagira na nevarno prometno situacijo. Ne nazadnje je pri dostavniki z višjimi strehami treba posvetiti pozornost tudi višinskim oviram, ki so pogoste zlasti v ozkih mestnih središčih, a tudi na podeželskih cestah.

Pod poglavje o pripravi na vožnjo spada tudi natovarjanje. Vsekakor je treba preveriti, ali je teža tovora v okviru dovoljene obtežitve posameznega vozila oziroma ali je potnikov toliko kot sedežev. Poudarjanje, naj bo tovor pravilno naložen in pričvrščen, ni odveč, saj vozniki temu pogosto ne posvečajo dovolj pozornosti, čeprav lahko tovor, ki drsi po tovornem prostoru, med vožnjo ogrozi stabilnost vozila (več na strani 64).

Zavorni sistem v lahkih gospodarskih vozilih je zasnovan tako, da je sposoben ustaviti polno obremenjen dostavnik, zato je delovanje zavor pri praznem vozilu lahko nekoliko bolj grobo, pri polno obremenjenem vozilu pa ustavljanje traja še nekoliko dlje.

Vse to je pač treba predvideti. Kadar je v vozilu nevaren tovor, je treba poskrbeti za ustrezno označbo.

Ostro pospeševanje, dinamična vožnja skozi ovinke, doseganje največjih hitrosti in podobno niso vozniške vrline, ki bi pristajale lahkemu gospodarskemu vozilu, čeprav lahko v nekaterih sodobnih dostavniki občutek za volanom voznika »prevara«, da sedi v osebnem avtomobilu. In ne nazadnje je treba nekaj pozornosti nameniti tudi vožnji skozi križišča, speljevanju z dvorišč, parkirišč in tako naprej. Ker so dostavniki praviloma daljši in imajo daljšo medosno razdaljo, se vozniku

lahko kaj hitro pripeti, da zaradi napačnega kota zavijanja z zadnjim notranjim kolesom povozi robnik ali celo zadene v oviro. Podobno je z dolgim zadnjim previsom, ki ga je treba upoštevati, pri čemer je treba paziti še na objekte, pešce in kolesarje, ki se lahko nenadejano znajdejo v mrtvem kotu.

Skratka, previdnost in potrpežljivost za volanom dostavnika nista nikoli odveč.



IZBIRA PNEVMATIK

BESEDILO: MATJAŽ KOROŠAK; FOTO: FORD, CONTINENTAL, AVON

OBUTEV JE ŠE KAKO POMEMBNA

IZBIRA USTREZNIH PNEVMATIK JE PRI LAHKIH GOSPODARSKIH VOZILIH ŠE BOLJ POMEMBNA KOT PRI OSEBNIH. OBREMENITVE SO NAMREČ PRECEJ VEČJE PA TUDI ZELO RAZLIČNE IN IZRAZITE.



Pnevmatike za dostavniške namene so seveda izpostavljene precej večjim obremenitvam kot tiste za osebna vozila, čeprav pri tem ne gre le za težnostne obremenitve, ki so seveda najbolj izrazite, ampak tudi za vožnjo po grobi podlagi, robnikih, za dostavo materiala na gradbišča, delovišča ... Predvsem pa za tisoče in tisoče kilometrov s polno obremenitvijo v vseh vremenskih razmerah, zato morajo biti zelo varne, predvidljive in predvsem ekonomsko upravičene.

Morda sodobne pnevmatike za dostavnike res na hitro delujejo kot tiste za večja in težja osebna vozila (na

primer za terence ali modele SUV), toda konstrukcija takih pnevmatik, ki imajo na bočnici vedno oznako C (za Commercial, oznaka XL ali RF je običajna za pnevmatike za težja osebna vozila), je konstrukcijsko drugačna, prirejena robustni uporabi pri večjih obremenitvah, predvsem pa z ojačanimi boki. In seveda z gumenim materialom ter profilom, ki omogoča kar najboljše razmerje med prevoženimi kilometri oziroma nizko obrabo, visokimi obremenitvami, nizko porabo goriva in dobrim oprijemom.

Ker so pnevmatike za dostavnike narejene za zelo različne obremenitve in morajo delovati tako pri neobreme-

Premalo napolnjene pnevmatike se hitro obrabijo v ramenskem delu tekalne plasti, saj ta predel prenese večji del obremenitve. Vožnja s prenapolnjenimi pnevmatikami povzroči večjo obrabo sredinskega dela tekalne plasti. Ohranjanje napolnjenosti pnevmatik do priporočenega tlaka za vozilo in obremenitev zagotavlja enakomerno porazdelitev kontakta in enakomernjšo stopnjo obrabe, kar pripomore k daljši življenjski dobi pnevmatik.



obremenitev ni samo slaba za vozilo, ampak je tudi nevarna. Če je avnik težji, kot je predvideno, bo nestabilen in zavorna pot bistveno daljša. Preobremenitev prav tako dodatno obremeni pnevmatike ga vozila. Prekomerna teža spremeni obliko pnevmatik, kar povzroči kopičenje toplote med vožnjo oziroma pregrevanje. To lahko pri- do katastrofalne okvare pnevmatike z uničujočimi posledicami.



Pnevmatike so kompleksne komponente, ki so bile zasnovane tako, da delujejo v harmoniji z zavornimi, krmilnimi in vzmetnimi sistemi dostavnika. Ko je pritisk v pnevmatiki prenizek, ta vsebuje premalo zraka, da bi pravilno nosila težo vozila. To lahko negativno vpliva na pospeševanje, zaviranje in zavijanje, zaradi česar je vožnja lahko nevarna.

njenem vozilu kot pri polno naloženem, je pri teh še toliko bolj pomembno, da preverjate in po potrebi prilagajate pritisk v njih, saj je od tega odvisno tudi, kako in predvsem kako hitro se bo pnevmatika obrabljala. Pritisk za največjo možno obremenitev lahko



pri praznem vozilu na primer povzroči prekomerno obrabo sredinskega dela pnevmatike in obratno. Seveda pa bo tudi udobje pri takem pritisku precej manjše, ravno tako kot bo slabše obnašanje vozila.

Pri obrabi globine profila je dobro vedeti, da je zakonska meja sicer enaka kot pri osebnih vozilih (min. globina v osrednjem delu 1,6 mm), toda pnevmatika je še povsem uporabna le do približno treh milimetrov globine, zakonska meja je pravzaprav že kritična meja. Pri manj kot treh milimetrih se podaljša zavorna pot (tudi za četrtnino), poveča se možnost splavanja, slabši je oprijem v zavojih in seveda pri speljevanju. Zlasti na mokri ali blatni podlagi. Vse to je še posebej pomembno pri potniških dostavnikih.

Pri izboru je seveda treba vedeti, kdaj, kako in koliko bo vozilo na cesti,

Dostav
mobilo
pnevm
prenes
bilske g
kombije
koli zna
za varn
gotavlj



niki, tudi tisti, ki izhajajo iz avto-
v, običajno zahtevajo posebne
matike, ki so oblikovane tako, da
ejo nosilnost vozila. Avtomob-
gume pogosto niso primerne za
e. Dobre pnevmatike, pa kakršne
amke že, so bistvenega pomena
nost v cestnem prometu, saj za-
ajo edini stik vozila s cesto.

ter tako izbrati model z najboljšo obljublje-
no kilometrino. Predvsem pri flotah, kjer je
čas denar, je včasih smiselno izbrati dražjo
in kakovostnejšo pnevmatiko, ki bo zdržala
dlje in več kot cenejša. Gre namreč tudi za
izpad časa in dohodka pri menjavi, morebi-
tnih poškodbah, ne nazadnje pa gre tudi za
varnost tovora in udobje voznika. Tudi izbor
sodobnih celoletnih pnevmatik je za šte-
vilne uporabnike z vsakodnevnimi krajšimi
potmi lahko zelo smiselna izbira.

Seveda pa je nujno ob izbiri pnevmatike
za dostavniške namene preveriti predvsem
indeks obremenitve (LI – Load Index) in iz-
brati ustrezno pnevmatiko za največjo sku-
pno maso vozila (oznaka na bočnici LI80
denimo pomeni, da zmore ena pnevmatika
prenesti obremenitev 450 kg). Seveda pa
morate ob ustreznih dimenzijah izbrati še
primeren hitrostni indeks (črkovna oznaka
na bočnici – Q označuje največjo dovoljeno
hitrost do 160 km/h, R do 170 km/h ...)



Ker stroški, kot je gorivo, hitro naraščajo, se podjetja soočajo
z vse nižjimi maržami in si ne morejo privoščiti vpliva kakršnih
koli težav, povezanih s pnevmatikami, kot so izpadi vozila,
zamujeni sestanki ali stroški popravil. Redni pregledi lahko pre-
prečijo te težave in podjetjem pomagajo prihraniti čas in denar.

VARNO Z DOSLEDNIM PRITRJEVANJEM



Transit zagotavlja impresiven prostor za tovor v vseh pogledih, tako dolžini tovora, širini (od blatnika do blatnika) in uporabni notranji višini. S 15,1 kubičnega metra tovarnega prostora lahko prepelje tovor, dolg več kot 3 metre. In s 5-tonskega modelom, ki ponuja nosilnost do 2,4 tone, nikoli ne bo zmanjkalo prostora ali možnosti za prevoz. Široka stranska tovarna vrata, optimizirana višina odpiranja in zadnja stopnica za dostop zagotavljajo enostaven dostop do tovora.

PRAVILNO NAMEŠČEN IN PRITRJEN TOVOR V LAHKIH GOSPODARSKIH VOZILIH JE KLJUČNEGA POMENA ZA VARNO VOŽNJO. NAPAČNA ALI POMANJKLJIVA PRITRDITEV LAHKO POVZROČI NESREČO ŽE OB NAGLEM ZAVIRANJU.

**BESEDILO: MATJAŽ GREGORIČ
FOTO: FORD**



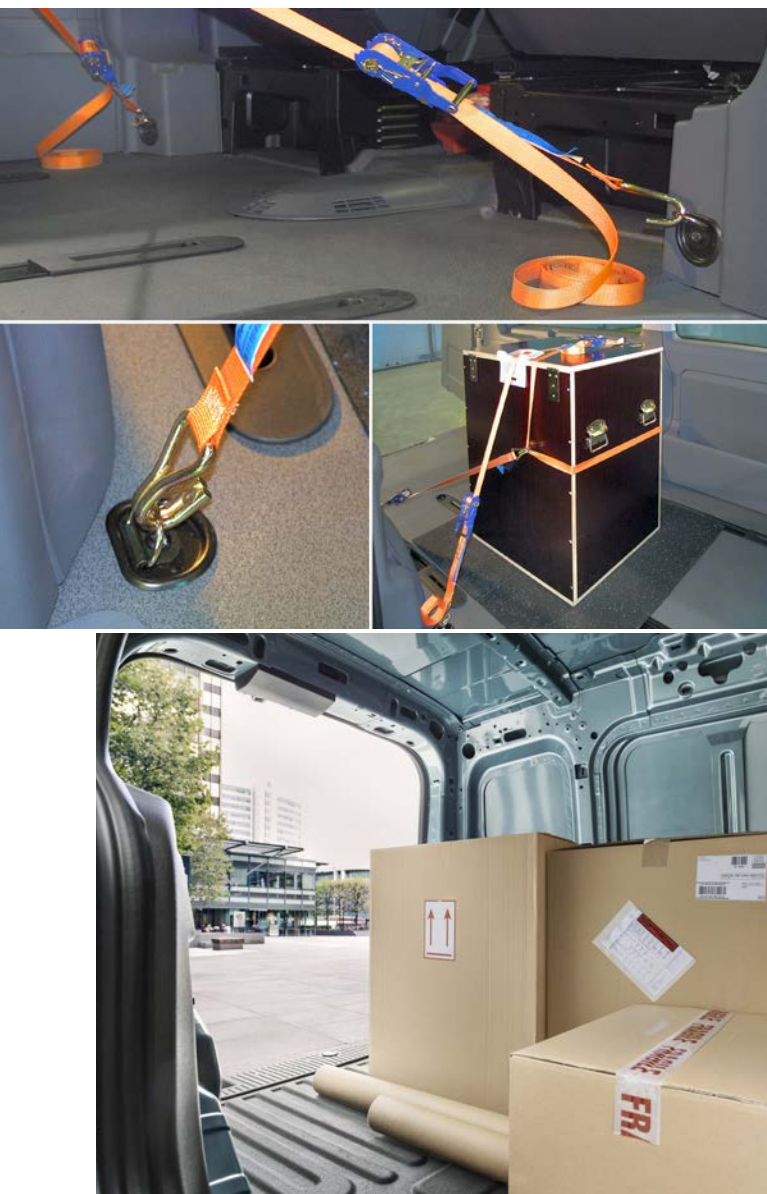
Transit Custom kupcem gospodarskih vozil ponuja možnost izbire med izvedbami z dvema višinama strehe, dvema medosnima razdaljama, skupno maso vozila od 2,6 do 3,4 tone in nosilnostjo do 1450 kg, na voljo pa je kot furgon, kombi in furgon z dvojno kabino. Ohranja tudi Transitov sloves najzmogljivejšega vozila za prevoz tovora v tem razredu, saj ga odlikujejo inovativne možnosti v tovarnem prostoru, kot sta loputa v predelni steni za prevoz daljših predmetov in integriran strešni prtljažnik, ki ga voznik preprosto preklopi navzdol, ko ga ne potrebuje.

Številni vozniki lahkih dostavnih vozil so že okusili neprijetne posledice malomarnosti pri namestitvi in pritrditvi tovora in tudi slovenske zavarovalnice imajo precej zahtevkov za povrnitev škode zaradi poškodb na vozilih, ki jih je povzročilo premikanje oziroma zdrs tovora.

Neustrezno nameščen in pomanjkljivo zavarovan tovor med vožnjo predstavlja veliko nevarnost, saj se usoden premik lahko zgodi že pri naglem zaviranju ali zavijanju pri izogibanju, v primeru trčenja pa tovor lahko predstavlja nevarnost tudi za voznika.

KAJ PRAVIJO PREDPISI?

Predpise v zvezi s prevozom tovora ureja Pravilnik o nalaganju in pritrdjevanju tovora v cestnem prometu, ki med drugim določa, da mora biti med prevozom v cestnem prometu tovor na vozilu naložen, pritrjen in zavarovan tako, da ne predstavlja nevarno-



PRAVILA NATOVARJANJA IN PRITRJEVANJA

- Tovor mora biti zavarovan vedno, tudi na krajših razdaljah.
- Upoštevat je treba največjo dovoljeno obremenitev elementov za zavarovanje tovora.
- V vozilu naj bodo vedno pritrilni trakovi, ločevalne mreže, zaporni drogovi in drugi pripomočki za zavarovanje tovora.
- Posebna pozornost naj bo namenjena delom tovora, ki so naloženi drug na drugega, da pri odpiranju vrat ne padejo iz tovarnega prostora.
- Priporočljivo je dosledno pritrjevanje tovora z upoštevanjem velikosti in teže.
- Uporabljena naj bo oprema, namenjena nameščanju in pritrjevanju tovora, ki je vgrajena v vozilo.
- Način vožnje naj bo prilagojen spremenjenim voznim lastnostim naloženega vozila.
- Upoštevat je treba največjo uporabno obremenitev, dovoljeno skupno maso in osne obremenitve.
- Težki kosi tovora naj bodo naloženi v sprednjem delu tovarnega prostora.
- Tovor, ki je dimenzijsko višji kot širši, naj bo vedno ustrezno zavarovan proti prevračanju.
- Nezavarovan tovor lahko prebije ločilno steno med tovarnim in potniškim prostorom.
- Posebej skrbno naj bo zavarovan tovor, ki spada med nevarne snovi, v tem primeru morajo biti na vozilu tudi ustrezne oznake.
- Pri odprtih nakladalnih površinah je treba upoštevati, da lahko veter med vožnjo odpihne posamezne kose tovora.
- Tovor na priklopnem vozilu naj bo zavarovan enako kot na tovarni površini dostavnega vozila.
- Posebej skrbno je treba zavarovati tovor na strehi vozila, pri čemer je treba upoštevati dovoljeno nosilnost.
- Med posameznimi kosi tovora naj ne bo praznih vmesnih prostorov, saj lahko pride do neželenih premikov.
- Tovor naj se prevaža samo v tovarnem prostoru in ne v potniški kabini, razen pri vozilih z odprtino v predelni steni.
- Redno je treba preverjati ustreznost tlaka v pnevmatikah, saj pravilno napolnjene pnevmatike prispevajo k stabilnosti vozila.
- Tovor naj bo zavarovan pred premikanjem zaradi sunkovitega zaviranja, nenadnega zavijanja ali slabe vozne podlage.
- Treba je upoštevati pravilno porazdelitev obremenitve, tovor ne sme vplivati na stabilnost vozila.

sti ali ovire za druge udeležence cestnega prometa in ne povzroča škode na cesti in objektih.

Prav tako ne sme zmanjševati stabilnosti vozila in ne ovirati preglednosti vozniku. Z varnostnega stališča je pomembno tudi, da tovor ne zakriva naprav vozila, registrskih tablic in drugih predpisanih označb.

SILOVIT POJEMEK PRI ZAVIRANJU

Za ponazoritev nevarnosti strokovnjaki navajajo primer 100 kilogramov težke žage, nameščene v tovarni prostor lahkega dostavnega vozila, ki pri sunkovitem zaviranju ob hitrosti 80 kilometrov na uro zdrsne proti predelni steni, ki ločuje tovarni in potniški

prostor. Sila, ki nastane s premikom, je tolikšna, da žaga brez težav prebije steno, saj njena udarna sila ustreza šestkratni teži, torej 600 kilogramom! Posledice so nepredvidljive, tisti, ki so odgovorni za prevoz tovora z lahkimi dostavniki, pa se nevarnosti pogosto ne zavedajo.

Strokovnjaki namreč menijo, da je kar 70 odstotkov tovora, ki se prevaža z dostavniki, slabo oziroma neustrezno pritrjenega, pogosti pa so primeri, ko tovor sploh ni zavarovan.

KLJUČNI STA VELIKOST IN TEŽA

Velikost in teža tovora imata pomembno vlogo pri pravilnem nameščanju in pritrjevanju. Že samo nepritrjeno vedro z barvo, ki je bistveno

lažje od omenjene krožne žage, ima lahko enako silovit pospešek in je prav tako nevarno.

Način pritrjevanja tovora je treba določati na osnovi teže in oblike. Pri oblikovno prilagojenem vpetju je tovor zložen neposredno ob čelno, zadnjo ali bočno stranico. Zloženi kosi ne smejo imeti vmesnega praznega prostora, kot pomoč je mogoče uporabiti drogove in ločevalne mreže. V tem primeru tovor varuje tudi zgradba vozila, pozornost pa je treba nameniti stabilnosti vseh kosov, da lahko zdržijo pritisk sile.

Pri pritrjevanju s sidranjem se uporabljajo trakovi, ki tiščijo tovor ob nakladalno površino in tako povečujejo koeficient trenja. Vsak povezovalni



Popolnoma nova oblika karoserije modela E-Transit Courier zagotavlja več prostora za tovor v vseh dimenzijah. Širina med notranjimi obodi zadnjih koles meri 1220 mm, kar kompaktnemu dostavniku prvič omogoča prevoz dveh evropalet. Skupna prostornina tovarnega prostora je zdaj 2,9 m³, kar je 25 odstotkov več kot pri predhodniku. Mogoče jo je še povečati z uporabo nove funkcije predelne stene, ki uporabnikom omogoča prevoz predmetov, kot so deske ali cevi, daljše od 2600 mm. Največja nosilnost povsem električnega modela je 700 kg, največja vlečna obremenitev pa 750 kg.



Novi Ranger omogoča preprosto natovarjanje in raztovarjanje. Notranje vodilo z vzmetnimi nastavljivimi sponkami na obeh straneh je prilagojeno za pritrjevanje vseh vrst tovarov. V kesonu je tudi šest fiksni točk za pritrjevanje. Zunanja vodila za pritrjevanje zagotavljajo dodatno prilagodljivost pri prevažanju tovarov in so zasnovana tako, da je nanje zlahka namestiti trakove z zaskočko in vrvi. Trpežno plastično prekrivalo zgornjega dela kesona in zadnje stranice ščiti robove tovarnega prostora in zgornji rob zadnje stranice pred poškodbami.

oziroma pritrdilni trak mora imeti certifikat, ki mora vsebovati podatke o poreklu ali proizvajalcu. Pritrdilni trak, ki je poškodovan, je prepovedan za uporabo oziroma ni zadosten in je ne-učinkovit.

Pred nezaželenim premikanjem je tovor še dodatno zavarovan s pod-

laganjem protizdrsni podlog. Pritrdilni trakovi mora biti dovolj in morajo ustrezati napenjalnim silam in obremenitvam pritrdilnih točk.

Oblikovno prilagojeno vpetje in sidranje je mogoče tudi kombinirati, zlasti kadar je težko izbrati le enega od načinov. V takšnem primeru se seveda oba načina dopolnjujeta.

PRITRJEVANJE KOSOVNEGA BLAGA

Ob prevozu večje količine tovarov različnih in običajno manjših dimenzij vozniki hitro ugotovijo, da z uporabo klasičnih pritrjevalnih trakov tovarov ne morejo ustrezno pritrditi. Za take primere so uporabne mreže za pritrjevanje tovarov.

V kombiniranih in dostavnih vozilih sta voznikov in tovarni prostor v večini primerov že serijsko ločena s pregradno steno, ki opravlja nalogo

zadrževanja tovarov, če tega ni, je zelo primerno za nalogo zadrževanja uporabiti posebno mrežo, podobno kot pri osebnih vozilih.

Mreže za pritrjevanje ali omejevanje nekaterih vrst tovarov so lahko izdelane iz oprtnih trakov ali vrvi iz naravnih ali umetnih vlaken ali pa iz jeklene žice. Mreže so lahko namenjene tudi za ločevanje tovarnega prostora v razdelke, mreže iz vrvi pa kot osnovni pritrjevalni sistem za pritrjevanje tovarov na palete ali neposredno na vozilo.

Tekstilne mreže so lahko tudi kot vmesne pregrade v kombiniranih vozilih, kadar je predvidenih več delnih raztovarjanj. Na takšen način se lahko skrajša čas, potreben za odstranitev pritrditve, raztovarjanje tovarov in ponovno pritrjevanje preostalega tovarov. Prav tako takšen način lahko prepreči tudi pretirano pritiskanje zadnjega dela tovarov na prednji stisljiv tovor.

REDEN SERVIS ZA ZANESLJIVO IN VARNO VOŽNJO



FORD JE ŠTEVILKA 1 MED LAHKIMI GOSPODARSKIMI VOZILI V EVROPI IN POSVEČA SERVISNIM STORITVAM ENAK POUDAREK KOT RAZVOJU NOVIH VOZIL. VRHUNSKÉ SERVISNE STORITVE SO KLJUČNEGA POMENA ZA OHRANJANJE VODILNEGA POLOŽAJA IN ZADOVOLJSTVA STRANK. ZA OHRANITEV VOZILA V NAJBOLJŠEM STANJU IN DA BI SE IZOGNILI DRAGIM POPRAVILOM, JE SEVEDA POTREBNO REDNO IN KAKOVOSTNO SERVISIRANJE. S TEM STA UPORABNIKU ZAGOTOVLJENI BREZSKRBNOST IN GARANCIJA, VOZILO PA BO OHRANILO VISOKO VREDNOST.

BESEDILO: MATJAŽ GREGORIČ
FOTO: FORD





Kot vsako vozilo tudi Fordova lahka gospodarska vozila potrebujejo redno servisiranje, s katerim ostajajo v najboljšem stanju in ohranjajo visoko vrednost. Samo pooblaščen Fordov serviserji imajo za Forde izšolane tehnike, Fordova specialna orodja in najsodobnejšo računalniško diagnostično opremo, posebej prilagojeno Fordovim modelom. Torej nobene dileme, kam odpeljati vozilo na pregled.

ZAKAJ NA POOBLAŠČENI SERVIS?

Servisni intervali za posamezne Fordove modele so predvideni glede na prevožene kilometre oziroma pretečeno časovno obdobje, odvisno od tega, kateri od pogojev nastopi prej. Vsebina servisnega vzdrževanja se razlikuje glede na model vozila, starost in na način uporabe. Podroben načrt predpisanih servisnih intervalov je mogoče pridobiti pri Fordovih pooblaščenih prodajno-servisnih centrih ali na spletni strani www.ford.si.

Pri pooblaščenih Fordovih prodajno-servisnih centrih lastniki oziroma uporabniki vozil lahko pričakujejo visoko konkurenčne izdelke in servisne ponudbe, hiter in ustrezen termin, točno ceno za dogovorjeno delo, ustrezen čas prevzema avtomobila ter podrobno pojasnilo računa in opravljenega dela.

BREZPLAČNA POMOČ NA CESTI

Izbrani pooblaščen Fordov serviser bo z veseljem pomagal odgovoriti na vsa morebitna vprašanja glede servisiranja in rezerviral termin za servisiranje vozila. Hkrati so lastniki in uporabniki vozil v primeru okvare upravičeni do pomoči na cesti. Če je bilo vozilo v garancijskem roku redno

servisirano pri pooblaščenem serviserju vozil Ford, velja povsod v Evropi brezplačna pomoč na cesti.

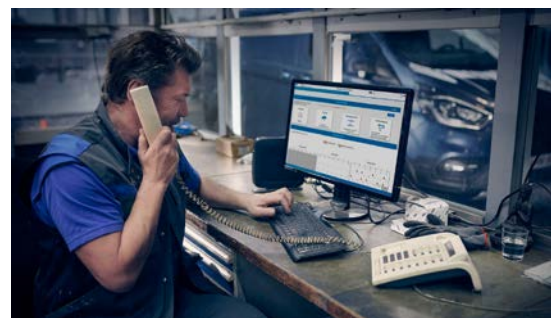
VEDNO ORIGINALNI DELI

Fordova vozila so izdelana z vsemi originalnimi deli, ki so oblikovani in načrtovani tako, da brezhibno in tudi varno delujejo. Vendar lahko zamenjava enega izmed originalnih Fordovih delov, ki ne ustreza vsem kriterijem, bistveno spremeni varno delovanje vozila. Originalni Fordovi deli pomenijo minimalen čas vgradnje in ustrezajo strogim standardom glede kakovosti in varnosti, kar poveča zmožljivost in vrednost vozila ob prodaji.

ECONOMY SERVIS 5+ ZA STAREJŠA VOZILA

Starejša vozila potrebujejo več nege in pozornosti, da ohranjajo varnost in zanesljivost. Le dobro servisirano vozilo se bo na cesti obnašalo enako kot prvi dan lastništva. Zato je za vsa Fordova vozila, starejša od pet let, na voljo poseben program vzdrževanja in servisiranja – Economy Servis 5+.

Program Economy Servis 5+ je namenjen vsem lastnikom osebnih ali lahkih gospodarskih Fordovih vozil, starejših od petih let. Vsako leto pri naša večje ugodnosti, zato je servisiranje z leti cenejše. Široka servisna mreža z 22 lokacijami servisnih centrov pokriva celotno Slovenijo, v njih pa za Fordova vozila skrbi 74 usposobljenih serviserjev. Ti pa seveda uporabljajo najsodobnejša diagnostična orodja z vsemi potrebnimi certifikati in vgrajujejo izključno originalne nadomestne dele ter tako lastnikom in podjetjem prihrani stroške in čas izpada zaradi okvare vozil.



POSLOVNI PARTNER



**POLOVICA VOZNEGA
PARKA JE IZ FORDOVE
TRANSPORTNE DRUŽINE**

LOGISTIKA JE ENA OD MOČNEJŠIH GOSPODARSKIH VEJ V SLOVENIJI, SAJ TA LEŽI NA STIČIŠČU ŠTEVILNIH POSEBNIH GOSPODARSKIH POTI IN TAKO LAHKO SLOVENSKI PREVOZNIKI TO S PRIDOM IZKORISTIJO. SEVEDA POD POGOJEM, DA DELUJEJO HITRO IN ZANESLJIVO, KAR PA LAHKO OPRAVIJO LE Z USTREZNIMI PREVOZNIMI SREDSTVI.

BESEDILO: ANDRAŽ ZUPANČIČ, FOTO: BRCE



Družinsko podjetje Prevozi Brce se je osredotočilo na dostavo manjših tovorov, ki jih dostavijo v roku enega do treh dni, za večje tovore pa svojim strankam ponujajo različne rešitve s pomočjo mreže zanesljivih partnerjev. Na leto tako poskrbijo za dostavo 30.000 pošilk.

»V podjetju Brce se že več kot 23 let ukvarjamo s prevozi v cestnem tovornem prometu po Sloveniji in Evropi. Za organizacijo prevozov skrbi dobro usposobljena ekipa 90 zaposlenih pri organizaciji transporta, skladišča, voznikov in vzdrževanja vozil. Za izvedbo prevoznih storitev uporabljamo sodoben in odlično vzdrževan vozni park,« pravi eden od soustanoviteljev Tadej Brce.

FORDOVI TRANSITI S SODOBNO OPREMO

Od skupaj 60 vozil imajo 30 vozil znamke Ford Transit, ki so opremljena z najsodobnejšo varnostno in ergonomsko opremo. Za pretovore in skladiščenje uporabljajo skladiščne

površine v izmeri 3000 kvadratnih metrov, te kapacitete pa bodo v prihodnje še nadgradili za dodatnih 5000 kvadratnih metrov. »S tem želimo naročnikom zagotoviti celovito logistično storitev, torej prevoz, skladiščenje ter druge aktivnosti v sklopu skladišča,« še dodaja Tadej Brce.

Ker je zanje dostavno ali tovorno vozilo v prvi vrsti delovni pripomoček,

se morajo za nabavo vozil dobro pripraviti in preračunati vse prednosti in slabosti. Prostora za čustva tukaj ni, res pa je tudi, da morajo vseeno misliti tudi na voznike. Ti ure in ure predsedijo v kabinah vozil in ni vseeno, ali je vozilo udobno in vozniku v pomoč ali pa je njegov 'nasprotnik' na cesti. In pod kakšnimi pogoji se odločajo za nakup?



»Pred nakupom vozil naredimo načrt števila vozil, ki jih bomo potrebovali, ter načrtamo proračun za nakup in vzdrževanje. Prav tako je za odločitev o nakupu pomembna oprema, ki jo avtomobilska znamka oziroma vozilo ponuja. Zelo pomembni so varnostni sistemi, in sicer od aktivnega tempomata, samodejnega zaviranja v sili do zadrževanja vozila v voznem pasu,« pravijo v podjetju.

Pomembno je tudi voznikovo delovno okolje oziroma kabina, saj želijo vozniku ponuditi delovno okolje z veliko prostora, udobne sedeže, klimo, zračni grelnik, avtomatski menjalnik

in sisteme, ki ga med vožnjo obveščajo o stanju vozila in o dogajanju v okolici vozila. Pri nakupu vozila se na koncu odločijo za tistega proizvajalca, ki izpolnjuje največ parametrov.

ODLOČAJO CENA IN STROŠKI

In kaj jih je pri Fordu Transitu prepričalo, da so se odločili za ta vozila, ki sestavljajo kar polovico njihovega voznega parka? Za Ford Transit so se odločili na podlagi cene novih vozil in stroškov vzdrževanja. »Zelo pomembna je tudi petletna garancija, ki jo omogoča Summit motors. Prav tako smo zelo pozorni na to, da imajo

vozila varnostne sisteme in ponujajo udobje za voznika. V voznem parku imamo vozila Ford Transit s šasijo z nadgradnjo. V

podjetju smo z vozili zadovoljni, saj tudi po večletni uporabi in prevoženih več 100.000 kilometrih delujejo brezhibno, kar pomeni zanesljivo dostavo za naročnike, brezskrbno vožnjo za naše voznike in zelo malo nepredvidenega dela za vzdrževanje vozil. Vozniki, ki me-
s e č n o

"Zelo pomembna je tudi petletno jamstvo, ki jo omogoča Summit motors. Prav tako smo zelo pozorni na to, da imajo vozila varnostne sisteme in ponujajo udobje za voznika."





prevozijo več kot 10.000 kilometrov, vozila pohvalijo, izpostavijo pa tudi, da bi si želeli imeti vzmeten sedež, saj bi s tem imeli bolj udobno in manj utrujajočo vožnjo,« še pravijo.

Ocene njihovih voznikov imajo veliko težo, saj so to ocene ljudi, ki vedo, kaj mora vozilo ponuditi, kaj oni od vozila zahtevajo in predvsem vedo, pod kakšnimi obremenitvami delujejo. Pri Brcetu njihovi vozniki z vsemi vozili na leto namreč prevozijo približno 5 milijonov kilometrov, v celo-

tnem obdobju delovanja podjetja pa so jih prevozili že 50 milijonov, čeprav večino prevozov opravijo po Sloveniji in državah Evrope do razdalje 1000 kilometrov. »Najpogosteje smo prisotni v Italiji, Avstriji, Madžarski, Hrvaški, Slovaški, Češki, Poljski in Nemčiji ter občasno tudi v drugih državah po Evropi,« pravi Tadej Brce. Seveda razmišljajo tudi o električnih dostavnikih, ki jih bodo začeli v vozni park vključevati, ko bo njihov realni doseg vsaj 350 do 400 kilometrov.

SMO KAKŠNO INFORMACIJO POZABILI DELITI Z VAMI?

*Nič hudega, na vsako vprašanje vam z veseljem odgovorimo.
Obrnite se na katerega od naših prijaznih prodajalcev ali pa
nam pišite na: marketing@summitmotors.si*

