



BG

КАМИ 20 НИ

години

Брой 7 • септември • 2021 МЕСЕЧНО ИЗДАНИЕ ЗА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВТОМОБИЛИ

Цена 5,95 лв.

**+ СТРОИТЕЛНА
ТЕХНИКА**
НЕРАЗДЕЛНА КНИЖКА КЪМ БРОЯ

Електрическият
eActros – в серийно
производство



MAN OptiView и други новости

БГ Тест: Mercedes-Benz eSprinter



Дигиталното списание – на www.transport-press.bg



NEW GENERATION DAF

Start the Future

10%* ПО-НИСЪК
РАЗХОД НА
ГОРИВО
+
НЕНАДМИНАТА
БЕЗОПАСНОСТ
+
ИЗКЛЮЧИТЕЛЕН
КОМФОРТ,
ПРОСТРАНСТВО
И ЛУКС

Очаквайте ни във Варна, Севлиево, Пловдив, Благоевград и София.

За повече информация:
www.turbotrucks.bg



С новото поколение XG и XG+, DAF представя изцяло нов тип превозни средства. Изключителната горивна ефективност и ненадминатата безопасност са съчетани с уникално ниво на комфорт на водача, отбелязвайки нова ера за в индустрия. Влезте вътре и започнете бъдещето на автомобилния транспорт днес.

* В зависимост от трафика, товара и вида на превозното средство.



DAF

Въпреки всичко...

Краят на лятото приближава. Ще запомним летните месеци на 2021 г. като едни от най-горещите изобщо – и в прекия, и в преносния смисъл на думата. Това беше второто ни лято в условията на пандемия. За съжаление, колкото и да ни се иска, не можем да избягаме от думата пандемия. Защото новите реалности, които донесе тя, слагат отпечатък върху всичко – включително и върху света на автомобилите за работа и автомобилния транспорт.

Та и в условията на пандемия автомобилният транспорт продължава да е жизненоважен и да се развива. Въпреки трудностите на автомобилните производители с доставките на компоненти и чипове, със забавеното производство, със закъснението на поръчките на нови товарни автомобили...

Дори на този фон равностметката от регистрациите на нови камиони в България за първите седем месеца на 2021 г. са повече от оптимистични.

Друг е въпросът, какво би било положението, ако доставките на техника не се бавеха, защото е видно, че нуждите от автомобилен транспорт в Европа растат, а оттам и нуждите от нови камиони. Доказват го и анализите за растящите цени на автомобилните превози на Стария континент.

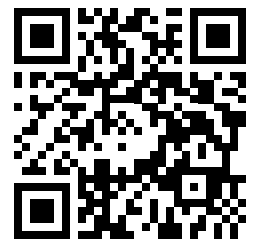
Пак на този фон европейската автомобил-

на индустрия продължава да върви неотклонно към електрическото си бъдеще. Достатъчно е да разлистите новия брой на списание КАМИОНИ, за да се убедите в това – електрически камиони, електрически ванове, електрически автобуси, електрически магистрала за камиони... В света на автомобилите за работа се говори все повече и за хибридни, и за водородни задвижвания. Както и за невиджано чистите дизелови двигатели от емисионен стандарт Euro 7, на които обаче все повече се гледа само като на преходен етап към пълната декарбонизация на транспорта. Така че в бранша ще продължи да е интересно.

А за да сте в крак с всички новости от света на автомобилите за работа, отворете любимото си списание КАМИОНИ. Всичко интересно от света на автомобилите за работа, случило се през последните два месеца, ще откриете не само в печатното издание на септемврийския брой, но и в онлайн варианта му, който можете да „разлистите“ на компютър, таблет и дори на телефон, ако все още сте на плажа в последните летни дни. След абонамент онлайн списанието е достъпно по всяко време и навсякъде на адрес: <https://www.transport-press.bg/>, както и с приложението Bulgarian Transport Press, което можете да сваляте безплатно от App Store и Google Play. 📱



Лъчезар АПОСТОЛОВ



На <https://www.transport-press.bg/> може да намерите електронен вариант на списание КАМИОНИ



YEARS IDEAS IN MOTION

PRINT DIGITAL

FACE-TO-FACE

www.transport-press.bg



Съдържание



10



22



24



44



54



58



79

Ново в BG

Електрическият „трабант“ от Аахен	12
Дом на камиона присъедини Чехобул	14

Премиера

Електрическият eActros влезе в серийно производство	16
MAN OptiView и други новости	20

Представяме

Renault Trucks пуска D Wide Z.E.	22
Новите модели на DAF – ефективни и комфортни	24

Производители

Какво движи камионите на MAN	28
--	----

Тенденции

Автономност с нежното име ANITA	34
---	----

Пазар

Оптимизъм на пазара за камиони и ремаркета	36
--	----

ВАНОВЕ

БГ тест: Mercedes-Benz eSprinter	40
Arctic e-Vans Test 2021	44
4271 нови лекотоварни автомобили са регистрирани у нас през 2021 г.	50
MAN eTGE – вече с различни надстройки	52

Н.В. Клиентът

Мирослав Петков: В лицето на IVECO и Булавто намерихме стабилен и верен партньор	54
Младен Ганчев: Конфигурирането на тежък влекач не е елементарен процес	58

Производители

ZF по пътя към световен № 1	57
---------------------------------------	----

Юбилей

Да работиш на инат	62
------------------------------	----

Технологии

Европа се готви да въвежда технологиите WIM	64
---	----

Прикачна техника

Thermo King представи новите агрегати V-1000	67
--	----

В аванс

SOLUTRANS 2021: Иновации за отговорен транспорт	68
---	----

Транспорт

Каца без дъно ли е тол системата?	70
Пакетът Fit for 55 слага край на ДВГ	72

Екология

Евро-7 – новият двигател на автомобилна Европа	74
--	----

Спорт

Дълга лятна ваканция за ETRC и скъсен маршрут на Silk Way Rally	77
---	----

АВТОБУСИ

В София се движат 30 нови тролейбуса на koda Solaris	79
Пореден антирекорд на пазара на нови автобуси	80

Втора употреба

2779 употребявани тежки камиони са регистрирани през 2021 г.	82
--	----

Следващото ниво нагоре.

Новият Actros L. За по-спокойно шофиране, по-ефективна работа и по-комфортен живот. Новият Actros L предефинира премиум класата на камионите Mercedes-Benz.

Научете повече на www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Turbos Hoet строи завод за рециклиране на турбокомпресори край София



Най-големият завод за рециклиране на турбокомпресори в системата на Turbos Hoet ще е в България. Това стана ясно след символичната първа копка на новото съоръжение на ТУРБО ГАРАНТ ЕООД край София.

Новият завод ще бъде изграден в Индустриален парк София-Божурище. Той ще бъде най-големият в системата на Turbos Hoet. Повече от 40 години белгийската компания трупа опит в рециклирането на турбокомпресори за двигатели с вътрешно горене – от такива за леки автомобили до турбини за тежки камиони и за плавателни съдове. Turbos Hoet е най-голямата компания в Европа в сектора за ремонт на турбокомпресори, както и за дистрибуция на нови и рециклирани тур-

бини, като има производствени и складови бази в няколко европейски държави. Освен изцяло реновирани турбокомпресори – с гаранция 2 години, компанията предлага и нови турбини на всички водещи производители. В България вече от доста години тази дейност на компанията е представена от Турбос Хют България. Всичко у нас започва с малък цех, постепенно дейността е разширена, за да се стигне до новата инвестиция.

С инвестицията в България компанията възнамерява да концентрира по-голяма част от дейността по рециклиране на турбокомпресори в новото си съоръжение край Божурище. Освен производствената база там ще бъде изграден и централният склад на Turbos Hoet за Европа.

Целият терен край Божурище е с площ около 14 000 кв. м, от които застроената площ ще е 3210 кв. м. Производството ще е върху 1200 кв. м, складовите площи са 1650 кв. м, а офисите – 360 кв. м.

Основната дейност на групата Turbos Hoet в Европа и в България е дистрибуцията на автомобили за работа. Чрез фирмата си Турботракс България ООД компанията е официален представител у нас на холандската марка DAF и отдавна има репутацията на един от най-успешните ди-

лъри на товарни автомобили в страната.

Първата копка край Божурище бе направена от управителите на ТУРБО ГАРАНТ ЕООД Пийт Ваутерс и Георги Загоров, както и от Стамен Янев, изпълнителен директор на Агенцията за чуждестранни инвестиции, и Антоанета Барес, изпълнителен директор на Национална компания индустриални зони ЕАД.

В кратката тържествена част управителите на ТУРБО ГАРАНТ подчертаха съдействието и разбирането, което са получили от държавните институции у нас, за да стане инвестицията възможна. По традиция бе извършен водосвет за успеха на начинанието. Строителството край Божурище трябва да бъде завършено за 8 месеца.



Renault отвори поръчките за новия Kangoo

Renault отвори поръчките за новия компактен пътнически ван Kangoo. В България моделът вече е достъпен за поръчки в най-високото ниво на обо-



орудване Intens с бензинов двигател TCe 100 на цена от 41 790 лв. с ДДС. Поръчките за по-ниските нива на оборудване Life и Zen ще бъдат отворени през 2022 г. Новият Kangoo е оборудван с четиринадесет помощни системи за управление и се предлага с 1,3-литров турбо бензинов двигател TCe (с мощност 100 и 130 к.с.) и 1,5-литров турбо дизелов двигател Blue dCi (с мощност 95 к.с.).

Новото поколение на Kangoo има здрав и атлетичен дизайн с хоризонтален оребрен преден капак, отсечена предница и силно изразени рамене. Kangoo разполага с LED предни и задни светлини още от първото ниво на оборудване Life.

Интериорът е трансформиран и подобрен с ново арматурно табло, елементи от тъмно матирано дърво и хромирани вложки. Седалката на водача е по-ергономична и в интериора се предлагат до 49 л място за съхранение.

Товарната версия на модела пък вече носи означението Kangoo Van за отлика от пътническия Kangoo и ще бъде лансирана на пазара скоро.

НИВО НА ОБОРУДВАНЕ	ДВИГАТЕЛ	ЦЕНА С ДДС
Intens	Tce 100 к.с.	41 790 лв.
	Tce 130 к.с.	41 890 лв.
	dCi 95 к.с.	46 390 лв.

FROTCOM
INTELLIGENT FLEETS

**ЗНАЕТЕ ЛИ НА КАКВА
ТЕМПЕРАТУРА СЕ
ПРЕВОЗВАТ
ВАШИТЕ СТОКИ?**

ФЛИЙТ МЕНИДЖМЪНТ ОТ
WWW.FROTCOM.COM
INFO@BG.FROTCOM.COM
0700 45 145



VOLVO FH FUEL RACER



Изображението е с илюстративна цел.

23.16 л/100 км*

вкл. AdBlue

Volvo FH 460 I-Save Fuel Racer е нашето решение за превози на дълги разстояния, създадено с фокус върху разхода на гориво, без компромис в динамиката и управлението на камиона.

В допълнение, осигурете си безпроблемна собственост и спокойствие със специалното ни предложение за сервизен договор Volvo Gold с включена услуга „Наблюдение в реално време“ на цена от 299 лв/м**

За повече информация се свържете с
Вашият търговски представител.



* Разходът е постигнат по тестовото трасе на Trucker.de

** Цената е изчислена на база годишен пробег от 120 000 км и за срок на договора от 36 месеца

Volvo Trucks. Driving Progress



32 нови пикапа Nissan Navara за пожарната

Ключовете на 32 нови пикапа Nissan Navara получи Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“. Доставените високоскоростни автомобили са с двойно предаване и електромеханична блокировка на задния диференциал и са оборудвани с познатия 2,3-литров турбодизелов двигател с максимална мощност от 160 к.с. Пикапите са снабдени с 6-степенна механична предавателна кутия. Оборудването на автомобилите е от високото ниво N-Connecta и включва климатроник, система за подпомагане на спускането по наклон, асистент за потегляне по наклон, спирателен асистент, навигация, безключов достъп...

На кратка церемония по връчване на ключовете за новите придобивки директорът на ГД ПБЗН, главен комисар Николай Николов, е посочил, че фирмата доставчик е спасила всички условия и в срок е предоставила високопро-



димата и надеждна техника, която ще бъде от голяма полза на структурите на пожарната.

Доставката на новите Nissan Navara е по Европейски проект за оптимизиране на превенцията, готовността и реагирането при риск от природни бедствия. В изпълнение на проекта в началото на 2021 г. вече бяха доставени други 32 мобилни комуникационни технически системи.

Scania ще обнови гамата си през ноември

За да предостави на своите клиенти по-добра основа за вземане на решения, Scania разкрива, че представянето на новия етап от развитието на гамата камиони Euro 6 е планирано за ноември 2021 г.

„Предвид ситуацията с рекордно търсене, недостиг на полупроводници и предстоящо въвеждане на нова продуктова гама решихме да сложим картите на масата“, казва Александър Власкамп, изпълнителен вице-президент и ръководител на продажбите и маркетинга в Scania. Scania има рекордни продажби през първото тримесечие на 2021 г. от настоящата гама камиони

Това ще бъде най-голямото ни представяне на шведската марка от 2016 г. насам. От Scania не разкриват точния момент или нововъведенията, но освен всичко друго обещават „забележителни“ подобрения в разхода на гориво в сравнение с актуалната гама от камиони, както и актуализации на шасито.

Клиентите могат чрез своите контакти в Scania вече да заявят интереса си и да поръчат камиони от новото поколение. Системата за поръчки на тези камиони ще отвори до ноември, но клиентите, които предварително са заявили своя интерес, ще бъдат обслужени първи. Производство на новото поколение трябва да започне през второто тримесечие на 2022 г.

Байерн Мюнхен с ново електрическо попълнение от MAN

Германският рекордьор по шампионски титли и победител в УЕФА Шампионска лига 2020 ФК Байерн Мюнхен обяви ново електрическо попълнение в своя автопарк. Отсега нататък брандиран в цветовете на клуба MAN eTGE ще кръстосва баварския мегаполис без локални емисии. Това е първият електрически автомобил в парка на тима, като новият MAN eTGE в цветовете на баварския колос замества аналогично превозно средство с ДВГ. Игралците и мениджърите на ФК Байерн Мюнхен вече карат предимно чисто електрически автомобили, но клубът още нямаше електрически превозни средства във флота си. С MAN eTGE Kombi германският шампион по футбол ще превозва персонал и оборудване в рамките на Мюнхен в дните на мачове от Бундеслигата. В ежедневието 100% електрическото превозно средство с батерии



ще се използва и при обиколки в града и ще се движи например между централата на клуба, центъра за обучение на юношите и Allianz Arena.

MAN eTGE Kombi е точно подходящият играч на Байерн за целта. Проектиран за градски трафик, той може да превозва до 8 пътници, както и багаж тихо и екологично, право във вратата, извинете...

до дестинацията. MAN eTGE е оборудван със синхронен електродвигател с максимална мощност от 100 кВт при максимален въртящ момент от 290 Нм. Капацитетът на литиево-йонната батерия е 35,8 кВт часа, което осигурява пробег с едно зареждане от 115 км според тестовия цикъл на WLTP. Реалният пробег в градски условия варира от 120 до 140 км.

СТЕМАР ЛОГИСТИКС

Официален представител на

AUTOClima

тел.: 0889 21 77 69
и 0887 46 77 55
e-mail: autoclimaticbg@abv.bg
www.stemarlogistics.com

Великобритания тества електрически път за камиони

Правителството на Обединеното кралство обяви 2 милиона британски лири финансиране за изпитание на Електрическа пътна система, в която камиони ще се зареждат чрез пантографи по 20-километров участък от магистрала M180 близо до Скънторп. Опитът е част от плановете на правителството за декарбонизация на транспорта, които включват и проучване за осъществимост на транспорт с камиони на водородни горивни клетки. Водено от Arcola Energy Ltd, проучването ще проектира възможното бъдещо изпитание на камиони с водородни горивни клетки и нова инфраструктура за зареждане в Шотландия.

MAN NOW.

Научи повече на
www.digital.man

Дистанционно актуализиране на софтуера.
Лесно и удобно.



- Активирайте в платформата RIO приложението за дистанционно актуализиране на софтуер.
- Без да посещавате сервизен център MAN имате възможност да промените софтуерни параметри на Вашия автомобил.
- Оптимизирайте планирането на маршрута посредством MAN OnlineTraffic и MAN MapUpdate
- Безплатно при първоначалното активиране на MAN OnlineTraffic*

Услугата е безплатна до края на първата година след активация за автомобили, оборудвани с 7" MAN Navigation Advanced мултимедийна система и до края на втората за автомобили, оборудвани с 12,3" MAN Navigation Professional мултимедийна система.



Новият Fuso Canter дебютира в Европа

Fuso, японското дъщерно дружество на Daimler Trucks и Mitsubishi, преработи кабината на Canter и осигури на лекотоварния автомобил още безопасност и комфорт.

Новият Fuso Canter, подобно на своя предшественик, се предлага в пет теглови класа (от 3,5 до 8,55 т), с шест междуосия (от 2500 до 4750 мм), три мощности на двигателя (от 130 до 175 к.с.) и три варианта на кабината (стандартна – с ширина 1700 мм, комфортна – 2000 мм и двойна кабина). Според Daimler новото е, че FUSO сега предлага и 3,5-тонния Canter със S кабина на всички пазари с десен волан. Освен това е оптимизирана модификацията на моделите 3 S с междуосие от



3400 мм. Fuso са работили и по изпускателната система, за да може моделът да отговори на емисионния стандарт Euro 6e.

Подобно на предишния модел, новият Canter разполага с всички системи за пасивна и активна безопасност. Новото е,

че моделът може да се поръча и със системата за безопасност Sideguard Assist, която предупреждава водача за движещи се обекти и неподвижни препятствия от страната на пътника с помощта на радарни сензори.

Благодарение на най-малкия радиус на завои в своя клас, големия си полезен товар и гъвкавостта FUSO Canter е международен бестселър сред лекотоварните камиони от десетилетия. От пускането му на пазара през 1963 г. над 4,5 милиона FUSO Canter са произведени по целия свят. Производството на ново поколение превозни средства в европейския завод на FUSO в Трамагал, Португалия, е планирано да започне през декември 2021 г.

Volvo Trucks придоби JMC Heavy Duty Vehicle Co.

Volvo Trucks даде съгласие да придобие JMC Heavy Duty Vehicle Co., Ltd., дъщерно дружество на Jiangling Motors Co., Ltd., което включва производствен обект в Тайюен, провинция Шанси, Китай, за сумата от 0,8 милиарда юана (приблизително 105 млн. евро). Целта е от края на 2022 г. в Тайюен да започне производството на новите модели на Volvo FH, Volvo FM и Volvo FMX за клиенти от Китай. Volvo Trucks е активен на китайския пазар от 1934 г. През последните няколко години силният ръст на логистичните услуги, включително електронната търговия, доведе до скок в продажбите на Volvo Trucks в страната. През 2020 г. над 4500 тежкотоварни камиона Volvo бяха внесени и доставени на клиенти в Китай. В съответствие с дългосрочната стратегия на Volvo Group Volvo Trucks сега разширява дейността си в Китай. Операциите в Тайюен ще включват щамповане, заваряване, производство на кабинни, боядисване и окончателно сглобяване на камиони Volvo. След инвестицията, в рамките на няколко години, заводът ще има капацитет да произвежда 15 000 единици годишно с потенциал за нарастване. Сделката в момента е в обичайната фаза на приключване, като чака и регулаторни одобрения.

Професионални диагностични решения и станции за климатични системи



ТЕХА

ДАЛКО МОТОРС

автосервизно оборудване и професионални инструменти

А: 1517 София, ул. Саранци 3

E: tools@dalkomotors.com

T: +359 2 931 22 20; +359 2 8310 194

www.dalkomotors.com

Първи реални изпитания на прототипа Volta Zero

Производителят на електрически автомобили за работа Volta Trucks обявява, че започва реални тестове на първия прототип на 16-тонния електрически камион Volta Zero, използвайки компоненти за производствена спецификация. Прототипът Volta Zero е разработен само за осем месеца след старта на първите проекти на превозното средство. Серийното производство трябва да започне през декември 2022 г.



Тестовите на прототипа започват в Нюетон, Великобритания, след като неотдавна бе разкрито първото прототипно шаси на Volta Zero. Превозното средство е проектирано специално за логистика в града.

Прототипът е наречен галено от инженерите, участвали в разработката, Volta Minus One, за да личи, че е предшественик на производствената спецификация Volta Zero. Той използва рамата и силовата линия на камиона, който ще влезе в производство в бъдеще. Така ще бъдат тествани всички електромеханични и температурни показатели на модела.

Силовата линия се състои от батерията с високо напрежение, доставена от Proterra, и компактния заден мост с електродвигател и трансмисия eAxe от Meritor.

Неконвенционалната кабина на прототипа е изцяло проектирана да предпазва екипажа. Серийното превозно средство ще бъде с надстройка товарен фургон, но прототипът е с плоска платформа, за да може по време на тестовите инженерите да пробват различни нива и местоположения на товарите, за да тестват товароносимостта.

Volta Zero е първият в света изцяло електрически 16-тонен автомобил, конструиран изцяло за логистика в рамките на града. Проектиран е от самото начало с работен обхват на ток от 150–200 км (95–125 мили) с едно зареждане.

Volta Trucks е стартираща компания за производство и обслужване на изцяло електрически превозни средства с офиси в Швеция, Франция и Великобритания.



„Зелен камион“ е всеобхватен и независим сравнителен тест на Търговска преса, организиран и публикуван ежегодно от водещи индустриални списания „VerkehrsRundschau“ и „Trucker“.



ПЕТКРАТЕН НОСИТЕЛ НА НАГРАДАТА „ЗЕЛЕН КАМИОН“



Да управляваш най-екологичен камион на пазара помага не само за климата, но и за крайния резултат. Scania R 410 Highline е победителят в цялостната и строга екологична класация Green Truck 2021. Решението в полза на устойчивия транспорт не трябва да бъде компромис между опазване на климата и икономическата ефективност.

SCANIA

Daily Van Life Adventure тръгва на приключение

IVECO представи IVECO Daily Van Life Adventure, проект, който ще следва приключенския път на испанската професионална кайтбордистка Нурия Гома и Леонар. Нурия ще предприеме седеммесечно пътуване из Европа със своя напълно персонализиран Daily van 4x4. Започвайки през август, Daily ще отведе Нурия и нейното семейство до най-красивите места за посещение, където тя може да практикува и кайтсърф – ветроходен спорт, създаден през 1999 г. като вариант на сърфинга.

Автомобилът беше официално предаден на дилъра на IVECO Zona Franca в Барселона в присъствието на генерален мениджър Джорди Сардина.

Приключението на Нурия е разделено на два етапа. Първата част от пътуването ще продължи пет месеца, от август до декември 2021 г., докато останалите два месеца от турнето са планирани за пролетта на 2022 г. Маршрутът има различни етапи.



Започва от Барселона през Европа, Islandия и Мароко. Всеки етап ще има свои собствени предизвикателства, но благодарение на здравината и функционалността на Daily Нурия и нейното семейство ще пътуват безопасно и комфортно.

Daily, един от най-универсалните автомобили в своя клас, е единственият ван с допустима максимална маса от 3,5 до 7 тона, който предлага товарни обеми от

7,3 м³ до 19,6 м³. Широката гама двигатели с максимална мощност, варираща от 116 к.с. до 210 к.с., предлага избор от нива на ефективност за всяко приложение.

Версията Daily 4x4 van се задвижва от трилитров двигател Euro 6 с максимална мощност 180 к.с. В допълнение Daily 4x4 предлага избор на ръчна скоростна кутия с 12 предавки за движение напред и 2 на заден ход или автоматична трансмисия Hi-Matic с 16 предавки за движение напред и 2 за заден ход. Daily 4x4 разполага с усъвършенствани системи за безопасност като дискови спирачки с ABS и ESP.

Гамата от ванове Daily 4x4 се предлага с тегло 5,5 и 7 тона и с полезен товар до 4300 кг. Версията на микробуса предлага значително товарно пространство с обем от 9 до 18 м³ при офроуд автомобил с единични задни колела и от 16 до 18 м³ за версия със сдвоени задни колела за всякакви пътища.

Цените на автомобилния транспорт в Европа растат

Средните ставки в европейския автомобилен транспорт са се увеличили с 3,2% на годишна база през първото тримесечие на 2021 г., съобщават анализатори от Transport Intelligence (TI) и Uprly. В сравнение с последното тримесечие средният процент се е увеличил с 0,4%. В свое изследване за развитие на цените на автомобилните товари, анализатори от TI и Uprly изчислиха, че средната европейска ставка в периода април-юни 2021 г. за маршрут е 1147 евро. За първите три месеца на годината са отчетени 1118 евро. Индексът на тарифите, използван в доклада, се изчислява въз основа на приблизително 250 милиона транспортни цени и ставки в Европа. Годишното увеличение през втората четвърт на 2021 г. е значително по-високо от ръста през първото тримесечие на тази година, който е 1,6%. Това се дължи на доста ниска база в периода април-юни 2020 г. – най-ограничителният период на пандемията.

Средната ставка на километър в Европа през второто тримесечие на 2021 г. е € 1,6 – с 0,9% по-висока в сравнение с първото тримесечие на 2021 г. и нараства с 2,8% на годишна база. Анализирайки основните европейски маршрути, анализаторите на TI и Uprly отбелязват, че тарифите за прави дестинации са се увеличили с 0,4% до 1,77 евро/км, докато за обратния маршрут са нараснали с 1,4% до 1,43 евро/км. По-бързото нарастване на ставките при връщане показва, че икономиката се възстановява от пандемичната криза. Това се доказва от нарастващото търсене на транспорт, за разлика от разгара на пандемията, когато много камиони се връщаха празни.

Увеличаването на тарифите в европейския автомобилен транспорт е следствие от подобрената икономическа ситуация на Стария континент. През второто тримесечие повечето европейски икономики премахнаха ограниченията, свързани с пандемията, което доведе до увеличаване на потреблението.

Нарушенията във веригата на доставки също допринасят за нарастващите тарифи на континента. Анализаторите на TI посочват проблема с недостига на полупроводници, който се отразява негативно на растежа на производството в някои отрасли (особено в автомобилната индустрия). Превозвачите чакат с месеци за нови камиони, което от своя страна се отразява на предлагането на транспортен капацитет и резултатът е повишаване на ставките.

Cummins ще прави Евро 7 двигатели за Daimler

Cummins ще поеме разработването на двигатели Euro 7 за камионите от средния клас на Daimler Truck. Двете компании вече са подписали рамково споразумение за сътрудничество. Cummins ще създаде съоръжение за производство на двигатели на територията на завода на Mercedes-Benz в Манхайм с цел разработване и производство на двигатели за автомобили за работа от Daimler Trucks & Buses с емисионен стандарт Евро 7 от втората половина на десетилетието.



Компании подписаха рамковото споразумение, което регламентира сътрудничеството им. Според Daimler Truck & Bus като част от стратегическото партньорство в бъдеще двигателите на Daimler Truck по целия свят ще идват от Cummins. Сътрудничеството между Daimler Truck и Cummins е едно от трите големи партньорства, с които производителят на камиони с тризвездната звезда възнамерява да продължи след разделението на Mercedes-Benz и Daimler Truck.

Сътрудничеството прави производството на двигатели в Манхайм възможно в бъдеще и в същото време засилва конкурентоспособността на Daimler Truck. Като част от стратегическото партньорство Daimler Truck и Cummins възнамеряват да анализират допълнителни възможности за разширяване на сътрудничеството. За целта Cummins възнамерява да използва мрежите си за производство и доставка във всички други региони на света, за партньорство с другите марки на Daimler Trucks. Компанията възнамерява да разшири допълнително продуктовото си портфолио, в което влизат дизелови двигатели, двигатели на природен газ, електрически, хибридни и водородни задвижвания.

Grünwald с официален представител в България

Grünwald е модерен производител на търговски превозни средства, стремящ се към водеща позиция в транспортния сектор в Източна Европа. Компанията предлага на своите клиенти полуремаркета и надстройки за максимална ефективност и ниски разходи. Оборудването на Grünwald спечели доверието на превозвачи от Скандинавия, балтийските държави и Източна Европа. На руския пазар самосвалните ремаркета Grünwald заемат първото място. Изгодното местоположение в Южнобалтийския регион край Калининград позволява успешно взаимодействие с клиенти от различни европейски страни.

През 2021 г. марката Grünwald придоби официален представител в България – МАН Сервиз ЕООД. Компанията ще извършва поддръжка на договори, доставка на готово оборудване, изпълнение на сервизни и гаранционни задължения. Освен това е осигурен минималният срок за доставка на оборудването до клиента.

В технологията за самосвални полуремаркета, линията на моделите Grünwald има две



основни посоки на развитие – усъвършенствани, леки и технологично подобрени модели, от една страна, и мощни, надеждни модели за трудни условия на работа, от друга.

Моделите с обем от 22 куб. м и 24 куб. м са доказали високите си характеристики на градски строителни обекти и при пътно строителство. Второто направление на Grünwald са полуремаркета за работа в трудни условия с големи маси строителни материали. Тези модели имат товарен обем от 27 куб. м до 38 куб. м.

Словения забранява изпреварването от камиони по всички магистрала

Транспортният министър на Словения Джерней Вртовец заяви, че забраната за изпреварване на камиони над 7,5 тона по магистрала Шентилж – Копер е дала толкова добри резултати, че тя ще важи за всички магистрала в страната от ноември в пиковите часове сутрин и следобед. Също така на камионите е забранено да изпреварват в тунели, както и по някои градски обходни пътища.

Нарушенията се следят от полицията, а глобата е 300 евро.

Daimler Truck се отделя като независима компания

Управителният съвет и Надзорният съвет на Daimler AG (със символ на борсата DAI) дадоха одобрение за историческо разделяне на Daimler Truck и Mercedes-Benz Passenger Cars



като независими компании. След планираното отделяне на Daimler Truck до края на тази година акционерите на Daimler AG ще имат 65 % дял в новоосновената Daimler Truck Holding AG. След това тя ще се котира на борсата като независима компания. Акционерите на Daimler трябва да получат по една допълнителна акция от Daimler Truck Holding AG за всеки две акции на Daimler AG. Daimler ще продължи да притежава миноритарен дял от 35 % в Daimler Truck Holding AG и възнамерява да прехвърли пет процента от тях на Daimler Pension Trust e.V.

Акционерите на Daimler ще вземат решение за реструктурирането на компанията на извънредно общо събрание на 1 октомври тази година. В този контекст преименуването на Daimler AG на Mercedes-Benz Group AG също ще бъде гласувано след 1 февруари 2022 г. Тази стъпка има за цел да подчертае бъдещия фокус върху бизнеса с леки автомобили и ванове с марката Mercedes-Benz и субмарките Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach и Mercedes-EQ.

Daimler Truck Holding AG, която ще бъде независима в бъдеще, ще има около 100 000 служители в повече от 35 основни локации, като над от 17 000 от тях ще са в Daimler Buses. Бизнесът с камиони ще включва марките Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, FUSO и Bharat Benz. Mercedes-Benz, Setra, Thomas Built Buses и FUSO са марките автобуси. Сегашното подразделение на Daimler Trucks & Buses генерира продажби от 18,7 млрд. евро и оперативни постъпления от 1,9 млрд. евро през първата половина на 2021 г.

Busworld India ще се проведе през август 2022 г.



Busworld и Messe Frankfurt India обявиха, че деветото издание на Busworld India ще се проведе от 25 до 27 август 2022 г. в Бенгалуру.

Сегментът на обществен транспорт отбеляза голям спад по време на пандемията, тъй като пътуването с автобуси и нивата на обслужване бяха силно засегнати, а операторите на обществен транспорт бяха притеснени поради липса на приходи. Тъй като нещата постепенно се нормализират през последните няколко месеца, общественият транспорт вече започва да се възстановява и заинтересованите страни в автобусната индустрия очакват да се върнат силно на пазара.

Анализирайки промяната в тенденциите в сектора на мобилността през последните три месеца, доклад, публикуван от Google, показва постоянно възраждане на центровете за обществен транспорт, включително автобусни и жп гари в Индия. Според доклада общественият транспорт се е възстановил до -9%, а през следващите месеци се очаква да се върне към нивата преди COVID-19.

Целта на индийското правителство да добави максимален брой електрически автобуси по пътищата на страната даде повод за огромни възможности както за производителите, така и за доставчиците на компоненти и на инфраструктура за зарядни станции. Компанията за обществен транспорт в Мумбай – BEST, наскоро получи 25 чисто нови електрически автобуса, които добави към своите 206 такива, и планира да закупи още 115 в рамките на следващите два месеца. Според източниците BEST ще закупи общо 1800 електрически автобуса до средата на 2023 г.

С новите възможности пред индустрията, Busworld India 2022 има за цел да бъде важно събитие за бранша, което да събере на едно място частни и обществени автобусни оператори, производители на превозни средства, доставчици на компоненти, аксесоари и софтуер.

Електрическият „трабант“ от Аахен

В България, в Ловеч, започва да се строи модерен завод на NEXT.e.Go, в който ще се асемблира компактният градски електромобил e.GO Life, разработен в Германия



Проектът за производство на компактният градски електромобил e.GO Life в мощности, които предстои да бъдат изградени на територията на машиностроителния завод Балкан АД в Ловеч, бе представен през юли. Да припомним на по-младите читатели: на същото място между 1966 г. и 1990 година се произвеждаха леки автомобили Москвич предимно чрез монтиране на компоненти, идващи от СССР. Част от вгражданото оборудване и комплектация (стартери, динама/алтернатори, акумулатори, осветителни тела и много други) се произвеждаше в България. Пак в Балкан бяха монтирани ограничен брой автомобили Пирин-FIAT. Най-многобройната продукция бяха велосипедите, мотоциклетите и мотоциклетите с марката Балкан.

Подписаните документи финализират процедурата по започване на инвестиционния проект на компанията Next.e.GO в България. Новото съоръжение ще бъде кибер-физичен близък на интелигентна фабрика в Аахен, Германия. Базирана на принципите на Индустрия 4.0, тя е първата по рода си, напълно свързана цифрова микрофабрика в индустрията BEV (електромобили, задвижвани само от батерии), която използва способите на „интернет на производството“ и усъвършенствана автоматизация. Както и преди 6 десетилетия, става въпрос за асемблиране на компоненти, постъпващи отвън, а не за цялостно производство. Възможно е, при благоприятно развитие, някои от тях да започнат да се произвеждат у нас.

Очакваната инвестиция на компанията в Next.e.GO у нас ще е около 140 млн. евро. Фабриката в Ловеч ще се разпростре на индустриален терен с площ над 160 000 кв. м, а застроената площ ще надхвърли 65 000 кв. м. Началото на серийното производство е насрочено за първото тримесечие на 2024 г. Предвижда се в региона да бъдат създадени до 1000 нови работни места.

Очаква се проектът да послужи като основа за формиране на индустриален клъстер, който ще даде възможност на местни производители на компоненти да навлязат в системата от глобални доставчици на автомобилната промишленост, след като се сертифицират.

Разумните идеи не остаряват

Преди 30 години заводът в Цвикау, ГДР, преустанови производството на Trabant, а повече от четвърт век след това e.GO Life заимства част от практичните идеи, заложили в средата на 50-те в първите Trabant P 50 (500). И сега, осъществени с правилно подбрани съвременни технологии, тези идеи изглеждат още по-добре – e.GO Life го потвърждава. Търсено е създаването на практичен, компактен и непретенциозен градски електроавтомобил, захранван само от акумулаторна батерия (BEV). За да бъде той с умерена цена и ограничен въглероден отпечатък, изборът на капацитета на батерии е ограничен, но достатъчен за градски или крайградски автомобил.

Конструкцията

на e.GO Life е специфична, съобразена с цялостната концепция на Next.e.GO за отказ от класическото едросерийно производство на автомобили. Съвременното производство на леки автомобили, основано на използване на големи мощности за ковашко-пресови, заваръчни и други операции, изисква големи инвестиции и е рентабилно само при много големи серии. Моделът на работа, избран от Next.e.GO, позволява децентрализирано производство с умерена серийност по най-модерните технологии към момента, като почти всички възли и детайли идват от външни производители. При това инвестициите са 5 пъти по-малки, а изграждането и пус-

кането на мощностите е два пъти по-бързо. С около 30 на сто намаляват разходите и времето за проектиране. Друго преимущество е, че всяка такава „микро“ фабрика може да произвежда всички модели от линия, ползваща една платформа.

Прогнозният производствен капацитет на „Завода на бъдещето NEXT.e.Go“ в Ловеч – до 30 000 електромобила годишно, ще бъде достигнат на етапи.

Конструкцията се основава на пространствена рамка от алуминиеви детайли, заварявани на място от роботи. Взаимното им разполагане в много случаи се осигурява от специфично оформяне, подобно на това при Lego. Получената носеща конструкция е здрава и не се поддава на корозия. Поставена на една от многото роботизирани колички, на нея се монтира останалото оборудване.

И ето, стигаме до една от натрапващите се прилики с Trabant: детайлите от външната „облицовка“ – капаци, калници, врати и т.н., са от здрав, устойчив термопластичен материал. Те са оцветени още при производството им (напр. син или червен металик) и са с UV защита. Термопластът има няколко съществени предимства: нечувствителен е към драскотини и натиск/вдлъбнатини, старее много бавно, не кородира.

С изключение на необходимостта да бъде боядисан, същите качества притежаваше някогашният Duroplast, с който в ГДР „обличаха“ всеки Trabant. Няма как обаче

да не признаем: новата реализация на старата идея изглежда много по-добре!

Резултатът

е. GO Life, който у нас ще бъде произвеждан в изпълнения Cross и Sport, е типичен градски автомобил с 2+2 места, 2 врати и задна „клапа“. Двигателни са задните колела. Електродвигателят е с ниска степен на вибрации при невисоки обороти. Три са вариантите: е. GO Life 20, е. GO Life 40+ и е. GO Life 60 кВт, първият с Li-Ion батерия с капацитет 14,5 кВтч, другите – с 21,5 кВтч.

Привеждаме данните за е. GO Life 60: номинална мощност 29 кВт (57 кВт пикова мощност). Батерия с напрежение 374 В и капацитет 21,5 кВтч. Време за зареждане – от 0 до 95% от контакт Шуко/230 Волта: 9 часа 36 минути.

Разход: 18,3 кВтч/100 км. Автономност, определена по комбинирания цикъл спо-

ред актуалната норма WLTP – 132 км. Максимална скорост 130 км/ч и ускорение от 0 до 50 км/ч за 4,3 секунди. Диаметър на завои 9,9 м.

Размери: междусосе 2200 мм, дължина 3345 мм, ширина 1747 мм и височина 1588 мм. Отпред е достатъчно широко за хора с наднормено тегло. Собствена маса е 1231 кг (вкл. 75 кг за водача). Полезният товар е 259 кг (385 кг при Trabant 601). Натоварването се разпределя между предния и задния мост в съотношение 48/52. Показаните модели бяха с алуминиеви 17" колела.

Ще бъде манипулация да прогнозираме цена на изделие, чието производство се предвижда за след около 2 години и половина, особено при сегашния стрес на пазара на суровини. Към момента в Германия за е. GO Life 60 се чака около 4 месеца и цената му е приблизително 25 500 евро.

инж. Радослав ГЕШОВ



Мъникът е елегантен, но скъповат и с ограничена функционалност

300 kg повече полезен товар!

По-малко собствено тегло – по-голяма ефективност: 300 kg повече – това отговаря приблизително на теглото на малък слон – предлага новата платформа със странични завеси S.CS MEGA спрямо нашия победител в тестовите от 2017*. Това повишава Вашата рентабилност и създава повече гъвкавост в разпореждането – при постоянна товароносимост, стабилност и надеждност на Вашето ремарке. www.cargobull.com/bg

* Седлова платформа със завеси S.CS 24/L - 13.62 MEGA с оборудване в Trailer Test International, KFZ Anzeiger 07/2017

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

Фирмата Хер 1 ЕООД, по-известна като Дом на камиона, прохода през 1993–1994 година, като продава резервни части за камиони от бившите социалистически страни – Škoda, IFA, Ikarus. На новата фирма ръка подава Чехобул, тогава един от най-големите вносители на части за Škoda, Tatra и Avia

Дом на камиона присъедини Чехобул



Дом на камиона става техен дистрибутор първоначално за Варна, а впоследствие и за Стара Загора, Плевен и други градове, в съответствие със собственото си разрастване. „Чехобул има една от най-големите заслуги да станем това, което сме в момента“, разказва Иван Христов, управител на Дом на камиона.

На границата между двата века дейността се пренасочва към внос на части за западните марки камиони и автобуси и Дом на камиона е от първите фирми, които бързо и успешно се преустройват. Още оттогава собствениците на двете фирми са в приятелски отношения. През 2020 година дългогодишните собственици на Чехобул решават постепенно да се оттеглят от бизнеса. Сервизът работи, но търговията с части е преустановена. От Чехобул предлагат на управителя на Дом на камиона да поеме бизнеса. Първата стъпка е наемането на магазина за части в Пловдив, на бул. Васил Априлов № 152. В града на тепетата Чехобул в областта на резервните части е име, познато на всички, с множество клиенти, които новият собственик се надява да запази.

Дом на камиона не е открил в Пловдив магазин за части поради етични съображения – не желае да конкурира Чехобул на собствения му терен, независимо че вторият по население град е може би българската „столица“ на камионите.

Партньорството е лоялно и добро, националната верига Дом на камиона пренасочва към сервиза на Чехобул свои клиенти с възникнали проблеми в района на Плов-

див. След още няколко месеца от пловдивската фирма предлагат на Дом на камиона да поеме собствеността и управлението и на сервиза. Споразумението е постигнато лесно и варненското дружество влиза в Чехобул, от който излизат досегашните собственици. Сега тук търговската дейност се развива от Дом на камиона, а сервизната – от Дом на камиона и Чехобул.

Новият собственик запазва досегашния персонал на Чехобул, а вече е назначил и нови хора. Подобрява условията за труд, оборудването, инструментите, предвижда и освежаване на сградите.

Най-голямата частна БГ верига

Дом на камиона е национална верига, отлично допълнена от вливането на Чехобул, чиято сервизна база в Пловдив е проектирана специално за бизнеса с товарни превозни средства и автобуси. Сега Дом на камиона е най-голямата частна верига от сервизи и магазини в страната, с обекти във Варна, София, Пловдив, Плевен, Бургас и Стара Загора. В почти всичките си сервизни центрове обслужва техниката на превозвачи от национално значение.

Фирмата е Златен сервизен партньор на WABCO, оторизиран търговски партньор на Knorr-Bremse, а и сервизен такъв за Варна и Плевен (към 2022 година – и в Пловдив), оторизиран партньор на SAF-Holland, оторизиран сервиз на Wielton, на VDL Bus & Coach, оторизиран дилър на Webasto и Eberspacher. Всред основните доставчи-

ци са и утвърдени лидери като Contitech, Götze, Jost, Kolbenschmidt, Kongsberg, Mahle, Meritor, Nüral, Luber-Finer, Sachs, Valeo, ZF.

Ползи за клиентите

Дом на камиона е един от големите български вносители на части за камиони и автобуси и всички части, които внася директно, ще могат да се получат и от магазина в Пловдив на преференциални цени. Съответни отстъпки ще получават и сервизите. Клиентите, използващи сервиза на Дом на камиона в Пловдив, при възникване на проблем вече могат да разчитат на сервизите на веригата в останалата част на страната.

В условията на пандемията и затрудненията, които тя породила, вливането на пловдивския сервиз и магазин за резервни части в Дом на камиона дава ново ниво на стабилност и за персонала, и за клиентите на фирмата. Клиентите в региона могат да разчитат на по-бързо обслужване от надеждна структура.

Новият собственик преговаря с Grantex – марка гръцки спирачни накладки, която бе силно представена при Чехобул и досега не влизаше в листата на Дом на камиона.

„Ще повишим нивото и качеството на обслужване в обектите на Чехобул. Обновили всички диагностични уреди. Предстои закупуване на апаратура за Knorr-Bremse и WABCO, ще има и станция за обслужване на климатици“, категоричен е г-н Христов. 📞

инж. Радослав ГЕШОВ



Тук сте част от семейството.

360° грижа за товарния Ви Mercedes-Benz

За да върви бизнесът Ви само напред и нагоре - доверете грижата за Вашите товарни автомобили на компетентните специалисти в оторизираните сервизи на Mercedes-Benz в България.

Този избор означава качество и дълготрайна мобилност, благодарение на специалните услуги и гаранции, осигурени от производителя Даймлер АГ и официалния му представител в България Силвър Стар Моторс ЕАД.

Възползвайте се от преференциални услуги и пакети като:

- Гаранция до 5 години
- Actros/Axor-Serviceline (AAS)
- Програма Welcome Back
- Денонощна асистенция: Service 24h
- Сервизни договори за техническо обслужване и други.

Научете повече на www.mercedes-benz.bg

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Електрическият eActros влезе в серийно производство



Независимо дали сме настроени положително или не към електрически задвижваните камиони, те настъпват. И една от важните стъпки по пътя на това настъпление е фактът, че 5 години след обявяването на първия прототип задвижваният изцяло с батерии eActros, предназначен за тежка дистрибуция, започва да се произвежда серийно

Ако сте от скептиците, които си мислят – в България скоро няма да има електрически камиони, а и то няма смисъл, защото така или иначе няма изградена инфраструктура, може и да не четете тази статия. Но истината, поне според мен, е, че електрическите камиони ще навлязат в ежедневието ни по-скоро, отколкото очакваме, и затова е по-добре да сме подготвени и да знаем какво предлагат те. И е добре да видим какъв е подходът към електрическата мобилност на един от лидерите.

Преминаване към електрически камиони до 2039 година

Това е целта, която си е поставила Mercedes-Benz Trucks (а и другите производители на товарни автомобили, но те говорят за 2040 г.). Защо?

Защото приетите вече от Европа изисквания за намаляване на CO₂ емисиите до 2050 г. налагат поне десет години преди това да започнат да се продават изцяло CO₂ неутрални камиони. Да, знам, основният аргумент на скептиците е, че произвежданата електроенергия не е „зелена“, но и това ще се промени дори и у нас, въпреки че в момента България е една от държавите в ЕС, която най-силно се съпротивлява на т.нар. Зелена сделка.

eActros от Mercedes-Benz Trucks е първият изцяло електрически камион с логото на трилъчката звезда, но той е част от дългосрочната стратегия за електрификация на производителя от Щутгарт. Тази стратегия включва: серийно производство на нископодов Mercedes-Benz eEconic през 2022 г.; задвижван от батерии влекач за превози на дълги разстояния – eActros LongHaul през 2024 г.; производство на GenH2 Truck, задвижван

от водород, през втората половина на настоящото десетилетие.

5 години от прототип до серийно производство

Mercedes-Benz Trucks представи своята първоначална концепция за електрически камион за тежка дистрибуция в градските райони още през 2016 г. на изложението IAA за индустриални превозни средства в Ханوفر. Две години по-късно първите прототипи бяха предадени на клиенти в Германия и някои други европейски държави за тестване в реални практически условия. Това беше т.нар. eActros innovation fleet.

Наученото от повече от две години тестове от този пилотен проект е приложено в разработването на крайния продукт, който влиза в серийно производство. Така серийният eActros е със значително оптимизирани характеристики като обхват, мощност и безопасност.

Серийният модел на Actros ще започне да се продава от октомври тази година и първоначално ще се предлага в 12 държави – Германия, Австрия, Швейцария, Италия, Испания, Франция, Нидерландия, Белгия, Великобритания, Дания, Норвегия и Швеция.

Техническата концепция на eActros

eActros е наличен като двуосен или триосен камион съответно с 19 или 27 тона бруто тегло. Шасито е взето от стандартния Actros. За силовата линия на eActros Mercedes-Benz Trucks използва архитектурата на глобалната си платформа, наречена ePowertrain. Основното в нея е задвижващата част – електрическа ос с два вградени към нея електродвигателя и двускоростна трансмисия. Според експертите от Mercedes-Benz Trucks този вариант предлага редица предимства в сравнение с концепциите с централен двигател. Едно от предимствата е, че когато електродвигателите са към оста, конструкцията е по-компактна и така остава повече място за инсталиране на повече батерии. Освен това директното предаване на мощност го прави по-ефективно.

Двата електродвигателя са разположени централно на задния мост, където генерират непрекъсната мощност от 330 кВт и максимална мощност от 400 кВт.

Батериите са литиево-йонни и могат да бъдат монтирани в три или четири блока. Всеки блок тежи около 750 кг и осигурява 105 кВт мощност. При четири блока батерии капацитетът е 420 ▶

eActros е наличен като двуосен или триосен камион съответно с 19 или 27 тона бруто тегло, а полезният товар е съответно 10,6 тона и 17,7 тона



Малко повече от час е необходим за зареждането на трите блока батерии от 20 до 80% при свързване към стандартна зарядна станция 400 А постоянен ток



кВтч и тогава пробег до 400 километра без зареждане е напълно реалистичен. Ползният товар е около 10,6 тона при двуосен eActros, и между 16,6 и 17,7 тона за триосен вариант.

Комбинацията от мощните блокове батерии с мощните електродвигатели има и друг положителен страничен ефект – значителни възможности за рекуперация на енергията. С всяко натискане на спирачките електродвигателят може да преобразува кинетичната енергия в електрическа. Рекупериранията енергия се връща към батериите на eActros, където се съхранява за по-нататъшна употреба. В зависимост от ситуацията водачът може да избира между 5 различни нива на спиране и съответно на рекупериране на енергията.

eActros има мултимедийно контролно табло, същото като при най-новия модел Actros. На него водачът може непрекъснато да следи както нивото на заряда на батериите и съответно оставащите километри до следващото зареждане, така и моментната и средната консумация на енергия в кВтч на 100 км.

Освен за силовата линия батериите подават и необходимата енергия за цялото превозно средство. Така например допълнителни блокове като въздушния компресор за спирачките, компресора за климатичната инсталация или за хладилната настройка, ако има такава, също се захранват с електрическа енергия. Ако и когато е необходимо, блоковете с батерии могат лесно да бъдат подменени.

eActros има мултимедийно контролно табло, същото като при най-новия модел Actros

Как и за колко време се зарежда

За зареждане на eActros се използва стандартът Combined Charging System (CCS). eActros може да бъде зареждан с до 160 кВт: когато е свързан към стандартна зарядна станция 400А постоянен ток, е необходим малко повече от час за зареждането на трите блока от батерии от 20 до 80%. За да се зарежда eActros, е необходим конектор тип CCS Combo-2 и зарядната станция трябва да поддържа зареждане с постоянен ток (DC).

Нисковольтната бордова електрическа мрежа с два обикновени 12-волтови акумулатора се захранва от високоволтовите батерии с помощта на конвертор. По този начин, дори и ако високовольтната част от електрическата система се повреди или изключи, функции, свързани с автомобила, като светлини, мигачи, спирачки, въздушно окачване, остават работещи.

Цялостно решение за електромобилност

Ясно е, че преминаването към електрически камиони не е проста работа и че в случая не става дума просто за смяната на един вид задвижване с друг, а става дума за процес, който ще промени изцяло логистиката и начина на работа на превозвачи и спедитори.





С 4 блока батерии пробегът с едно зареждане е до 400 км



На този етап първоначалната цена на eActros е три пъти по-висока от тази на конвенционален дизелов автомобил в същия теглови диапазон. Основният въпрос е как електрическият камион може да носи печалба на транспортното предприятие в неговата ежедневна работа. Освен това покупката на електрически камион поставя и редица други въпроси, например по кои маршрути може да се използва, има ли налична инфраструктура за зареждане, какви промени и допълнителни инвестиции трябва да се направят?

Затова няма никакво съмнение, че електрифицирането на товарния транспорт изисква различни подпомагащи мерки и стимули на държавно и на европейско ниво. Според експертите от Mercedes-Benz Trucks общите разходи за притежаване на електрически и на дизелов камион ще се изравнят най-късно до 2025 г., което е след малко от 4 години.

За да подпомогне превозвачите при преми-

наването им към електрически товарни автомобили, Mercedes-Benz Trucks е създава специален екип за eConsulting. Този екип може да предложи най-различни съвети – от анализ на маршрутите, проверка на всички възможни субсидии и начини на финансиране, съдействие за интеграция на електрическите камиони към действащата в момента флота, оптимизиране на общите оперативни разходи.

Mercedes-Benz Trucks си партнира с фирми като Smart Infrastructure, ENGIE и EVBox Group, които също са на разположение да подпомогнат клиентите. Те могат да предложат анализи какво би трябвало да се направи в техните депа, така че да се създаде подходяща инфраструктура и да се внедрят интелигентни хардуерни и софтуерни решения за зареждане на автомобилите.

Добре дошли в ерата на електрическите камиони. 🚚

Снежина БАДЖЕВА

На контролното табло водачът може непрекъснато да следи нивото на заряда на батериите и оставащите километри до следващото зареждане

MAN OptiView и други новости



В средата на горещото лято MAN представи редица нови акценти в обявеното си в началото на миналата година ново поколение камиони. Система за замяна на огледалата MAN OptiView, асистент за шофиране MAN CruiseAssist, допълнителни икономии на гориво до 3,7% са само част от нововъведенията, които идват поетапно през втората половина на 2021 и началото на 2022 г.

MAN OptiView

Тази система заменя всички традиционни огледала на камиона с 5 камери. Камерите се подгряват автоматично в съответствие с температурата вътре в кабината, така че е осигурена ясна визия и при много студени температури. Специални филтри пък осигуряват ясната визия и когато слънцето е ниско над хоризонта или светлините от задните превозни средства са твърде силни. Изображенията от страничните камери се показват в HD качество на два големи екрана в кабината, монтирани на А колоните. Яркостта и контрастът на екраните се настройват автоматично в зависимост от осветлението в околната среда, а могат да се настройват и ръчно от управляващи модули, разположени във вратите на водача и пътника – там, където нормално се намират бутоните за настройване на огледалата.

MAN OptiView може да генерира три различни изображения на екрана – стандартно, увеличено и широкоъгълно. Изображението се превключва автоматично в зависимост от скоростта, ъгъла на завиване и от това дали превозното средство се движи напред или назад. Водачът може да зададе собствените си предпочитания или по всяко време да настрои изображението ръчно от контролния модул във вратата.

Това, което се вижда при стандартния изглед,

е сравнимо с видимостта при традиционните огледала.

Хоризонтална и вертикална разделителна линия разделят екрана на четири квадранта, изображенията на които съответстват на видимото от външните огледала за обратно виждане, широкоъгълните огледала и огледалото за бордюра. Зрителните полета на камерите са дигитално обединени в съгласувано изображение, така че водачът да може да види областите отстрани и отзад на автомобила бързо и уверено с един поглед. В изображението, което се генерира, няма слепи петна. Чрез премахване на конвенционалните огледала се увеличава и непосредственото зрително поле на водача през страничните стъкла.

При мащабиране страничните камери осигуряват увеличен изглед. В този случай квадрантът на външното огледало за обратно виждане става значително по-голям на екрана. Този изглед се активира автоматично при скорост 60 км/ч, но може да бъде избран и ръчно от 50 км/ч нагоре. С тази функция превозните средства, които се приближават бързо в съседната лента, могат да бъдат забелязани на ранен етап. Увеличеният изглед може да се използва и като помощно средство за маневриране при заден ход. Поради факта, че изображението се осигурява от камера, няма слепи петна на екрана нито от страната на водача, нито от страната на пътника.



Широкоъгълният изглед е третата възможна настройка. Ако е избран този изглед, на екраните се показват само широкоъгълните камери. Това може да бъде особено полезно при по-ниски скорости при шофиране в града или при заден ход. Широкоъгълният изглед се активира автоматично, когато е избрана предавка за заден ход, но освен това има два други избираеми режима. Ако шофьорът избере „градски автоматичен“ режим, широкоъгълният изглед се активира автоматично до скорост 50 км/ч. В режим „автоматична крива“ системата автоматично превключва към широкоъгълнен изглед веднага щом се достигне определен ъгъл на пречупване между превозното средство и полуремаркетото или ремаркетото или е избран индикаторът за завой. Това позволява на водача да вижда околностите на превозното средство без слепи петна и да забелязва велосипедисти, пешеходци или препятствия в зависимост и навреме, дори ако са много близо. Зоната отблизо пред превозното средство, която е почти невъзможно да се види при нормални обстоятелства, се улавя от предната камера, която изпраща изображението на 12-инчовия екран на медийната система MAN с висока разделителна способност, когато превозното средство се движи със скорост до 10 км/ч.

В допълнение към различните изгледи на екрана MAN OptiView разполага и с други помощни функции. Например водачи за ширина и дължина могат да бъдат поставени отгоре върху изгледите на страничните екрани, което улеснява водача да прецени разстоянията и размерите при изпреварване или маневриране. Друга полезна и повишаваща безопасността по време на почивка допълнителна функция е режимът на наблюдение. Този режим позволява на водача да вижда на страничните екрани и на екрана на медийната система какво се случва около автомобила, особено през нощта, когато завесите са затворени. Режимът на наблюдение може да се активира незабавно по всяко време с помощта на модула за управление на долното легло.

MAN вече представи и на живо системата си OptiView през август по време на роуд шоу в 6 европейски държави – Германия, Франция, Италия, Испания, Белгия и Полша. По време на роуд шоуто участниците можеха да тестват всички нови функции и да се убедят сами в качествата им. MAN OptiView ще се предлага като опция от октомври 2021 г.

MAN CruiseAssist

Тази система осигурява помощ на водача при всякакви скорости. Тя вече може да се поръчва от юли 2021 г. Това е система за активен круиз контрол, но и нещо повече. Тя управлява силовата линия, спирачките и управлението на камиона по магистралите или по пътища, подобни на магистрални, където има ясно очертани ленти на движение. Системата използва и MAN ComfortSteering – електрическо съдействие при управлението, за да задържа камиона в лентата на движение. Също така поддържа разстоянието до предното превозно средство и ако е необходимо, намалява скоростта или спира камиона, ако пред него има спряло превозно средство, например при задръствания. При чести кратки спириания системата се рестартира автоматично, т.е. облекчава значително водача при движение с чести спириания и тръгвания. Независимо от всичко водачът е този, който носи отговорност при всяка ситуация. А системата се деактивира автоматично, когато пътните условия не позволяват точно отчитане на ситуацията.

Има и други нови системи – Асистент за предотвратяване на колизии при смяна на лентата за движение, както и Асистентът за завиване и Асистентът при смяна на лентата на движение, които вече са налични за TGX и TGS, могат да бъдат поръчани и за TGM от октомври тази година.

Още по-пестелив

Що се отнася до ефективността, новото поколение MAN Truck Generation, което със своите икономии на гориво до 8,2% вече е пестеливо, е на път да се подобри още. Новата функция за динамично регулиране на въртящия момент, която може да бъде поръчана от юли тази година, и намаляването на скоростта при пътуване на празен ход оказват допълнително влияние върху намаляване разхода на гориво. В комбинация с високоефективната скоростна кутия MAN TipMatic 12, която сега се използва по подразбиране в стандартните влекачи, и аеродинамиката, която е допълнително подобрена чрез премахване на външните огледала, и с новия сенник за GM и GX кабините могат да бъдат постигнати допълнителни икономии на гориво до 3,7 процента при транспорт на дълги разстояния със серията от двигатели D26.

Снежина БАДЖЕВА

**Системата MAN Optiview
заменя всички традиционни
огледала общо с 5 камери и
големи дисплеи
на А колоните**

Renault Trucks пуска D Wide Z.E.



Renault Trucks предлага най-обширната гама електрически камиони на пазара с превозни средства от 3,5 до 26 тона

Паркът от електрически камиони на Renault Trucks се разширява допълнително с европейския дебют на D Wide Z.E. кабина с нисък вход

Това изцяло електрическо превозно средство е оборудвано с нова ниска кабина, специално проектирана да улесни операциите по събиране на отпадъци и да защити безопасността на операторите и уязвимите участници в движението.

С превозни средства от 3,5 до 26 тона Renault Trucks предлага най-обширната гама електрически камиони на пазара. Производителят допълнително разширява гамата си с пускането на D Wide Z.E. LEC (кабина с нисък вход). Тази ниска кабина е специално проектирана да отговори на изискванията на сектора за събиране на битови отпадъци, улеснявайки работата на операторите и оптимизирайки тяхната безопасност, комфорт и в крайна сметка ефективност.

Renault Trucks D Wide Z.E. LEC е оборудван така, че да позволи на операторите достъп до превозното средство – без усилия и безопасно. Входът в кабината е с 200 мм по-нисък в сравнение със стандартния камион за дистрибуция и разполага с единично противоплъзгащо се стъпало и врати, които се отварят на 90 градуса.

Това значително намалява умората на екипажа от влизане и излизане от кабината над 100 пъти на курс.

Ниското положение на кабината осигурява отлична директна видимост на водачите, което води до оптимална защита за уязвимите участници в движението. За по-голяма видимост Renault Trucks препоръчва допълнителни странични стъкла, разположени в задната част на кабината, които се предлагат като опция.

Просторната кабина на този изцяло електрически камион може да побере водача и до трима допълнителни членове на екипажа. Опционалният му плосък под позволява свобода на движение в автомобила и качване и слизване от лявата и дясната страна.

Разработен в тясно сътрудничество с Estepe, Renault Trucks D Wide Z.E. LEC се доставя във версия 6x2 с управляема задна ос и е достъпен за поръчка в цяла Европа. Тъй като е изцяло електрически, камионът не отделя изгорели газове и е одобрен за употреба в градски райони с ограничения за движение. 

Shell
FuelSave
Diesel

30
години
ПЪТУВАМЕ ЗАЕДНО

ГОРИВОТО, КОЕТО ДАВА ПРЕДИМСТВО НА БИЗНЕСА ВИ



ПОДОБРЯВА ЕФЕКТИВНОСТТА НА АВТОПАРКА



НАМАЛЯВА ОПЕРАТИВНИТЕ РАЗХОДИ



НАМАЛЯВА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

Вижте повече на www.euroShell.bg
или вземете Вашата оферта
на 0800 13 483.



Новите модели на DAF –



XF



XG

В миналия брой на КАМИОНИ очертахме някои от новостите в новите модели на DAF – удължените кабини, подобрената силова линия, подобрената горивна ефективност... Днес обаче искаме да ви представим пътя, който е извървял DAF, докато стигне до това ново поколение, а също и какво е направено за комфорта на водача

Всички светлини в новото поколение на DAF са изцяло LED

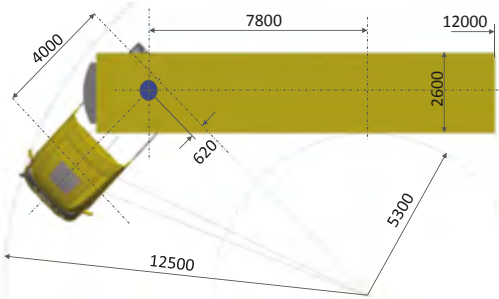
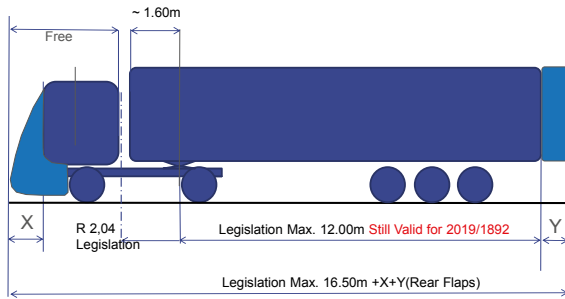
Свикнали сме да казваме за всеки нов модел, че е изключителен, подобрен, революционен... И в повечето случаи това е така, защото всеки нов модел се появява след много, много работа от страна на производителя. Някак обаче сега ми се иска да подчертая, че това ново поколение на DAF не е просто само ново поколение, а е и нещо различно. То очертава един нов хоризонт, слага вододел, променя парадигмата. А това е явление, което не се случва често в света на товарните автомобили. Умният ход на DAF е, че нейните специалисти много внимателно са проучвали и следили развитието и обсъждането на законодателството във връзка с новите размери на товарните камиони и композиции.

Колко по-дълги може да са камионите днес?

Да, прочетохте фактите, че в новото поколение на DAF кабините са удължени. На какво законодателство се базира това решение? Ето изминатите стъпки:

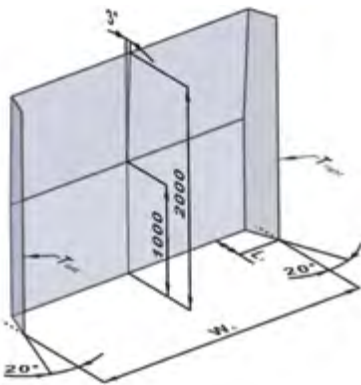
- ♦ 2012 – първи дискусии на европейско ниво за т.нар. „клик“ като най-добрата аеродинамична форма за товарните автомобили, като фокусът е поставен върху аеродинамиката, безопасността и комфорта.
- ♦ 2015 г. – публикуване на изменение за международния транспорт, което проправя пътя на

ефективни и комфортни



Радиусът на завиване трябва да остава същият, за да не се налагат промени в съществуващата инфраструктура

Максималната дължина на композицията може да е 16,5 м + X + Y, като стойностите на X и Y не са точно дефинирани, а цялата композиция трябва да отговаря на определени условия



Т.нар. „плик“ осигурява най-добрата аеродинамична форма на съвременните товарни автомобили



Кабината на XG+ е удължена отпред със 160 мм и с 330 мм в задната част

регулациите за новите маси и размери на товарните автомобили (2015/719)

- ♦ 2019 – публикувано е изменение в наредбите за типовото одобрение по отношение на масите и размерите – финализирани са спецификациите на техническите изисквания (2019/1892)
- ♦ 2020 – от 1 септември 2020 г. по-дългите превозни средства са разрешени.

Ако очаквате обаче да намерите с колко по-дълги могат да бъдат днес композициите, няма да намерите точни цифри. Защото те не са дефинирани. На фигурата може да видите какво е разрешено днес от законодателството като удължение. Колко точно ще са стойностите на X и Y, не е фиксирано, но... има задължителни други изисквания. А те са:

- ♦ удължените превозни средства да допринасят значително за подобряване на ефективността, сиреч на разхода на гориво,
- ♦ удължението на кабината трябва да е интегрирано в цялостната концепция на кабината, включително светлини, огледала, защитата под превозното средство и т.н.
- ♦ удължените превозни средства да не изискват изменение в съществуващата инфраструктура, т.е. радиусът им на завиване да се запазва
- ♦ удължените превозни средства да предлагат по-добра сигурност.

На фигурата може да видите и какви са и изискванията за т.нар. „плик“, които са приети с регулациите 2019/1892. Кабината трябва да

„влиза“ в този плик, като са разрешени до 20 градуса стесняване навътре с цел по-добра аеродинамика и 3 градуса наклон на кабината с цел подобряване на безопасността на уязвимите участници на пътя.

Ето точно всички тези изисквания са поставили DAF в основата на разработката на новите модели и затова те са с по-добра горивна ефективност, по-безопасни и напълно пригодни за сегашната инфраструктура.

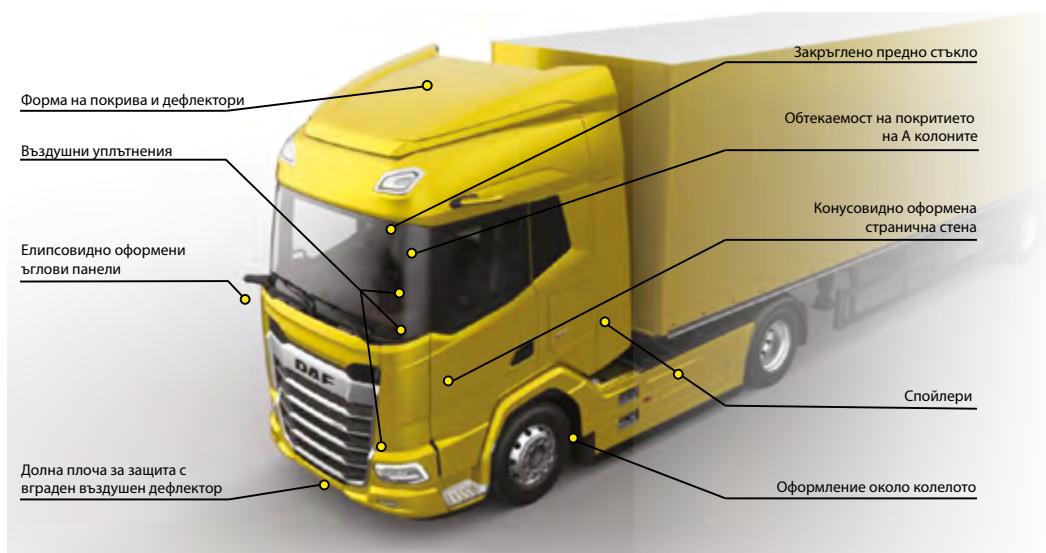
Дългосрочна стратегия

Колко дългосрочна е тази стратегия, се вижда най-добре от казаното от Рон Борсбюм, изпълнителен директор Продуктово развитие на DAF: „Вместо да се борим със законодателите и да се опитваме да налагаме нашите изисквания, ние оставихме законодателството да работи за нас, като го използвахме по най-добрия възможен начин. Инвестициите, които правим днес, не могат да бъдат правени на всеки 3 години, така че с новото си поколение очертаваме един хоризонт напред за следващите 15 години“.

Комфорт на водача

В момента DAF предлага кабината с най-големия вътрешен обем на пазара – 12,5 куб. м е обемът на кабината на флагмана XG+. Едно е обаче да имаш голямо пространство, друг въпрос е как

Аеродинамиката на новите модели е подобрена с 19%, което води до много по-нисък разход на гориво



Вътрешните височини в кабините на новите XF, XG и XG+

го оползотворяваш. За да го използват по най-добрия възможен начин, дизайнерите на DAF в продължение на две години и половина са работили съвместно с водачи и клиенти, за да могат да отговорят на всички техни изисквания.

Един от противоречивите въпроси например е бил, че водачите предпочитат равен под на кабината, но още повече предпочитат достъпът до нея да е само с три стъпала. В крайна сметка достъпът до новите кабините на DAF е с три стъпала, а тунелът над двигателя е 17 см в XF и само 5 см в новите модели XG и XG+. На графиката може да видите съответните височини в кабините на различните модели. Височина 2145 мм над тунела на двигателя си е впечатляващ факт.

Видимостта е една от основните предпоставки за комфорт на водача и за безопасност. Благодарение на новия дизайн на кабините повърхността на предното стъкло е увеличена с 33%, а на страничните – с 15%. А това определено увеличава видимостта.

Вследствие от променените кабините и позицията на водача е по-удобна и позволява позициониране, както в лек автомобил. Стандартно седалката на пътника се сгъва, а като опция при моделите XG и XG+ седалките на водача и на пътника могат да са въртящи се.

Ново контролно табло и панел с инструменти

Новото контролно табло е разработено така, че да спомага за увеличената видимост. Прибор-

ното табло е всъщност 12-инчов дисплей, визията му може да е в два различни дизайна и да съдържа три нива на информация. Настройките на дисплея могат да се персонализират. Така или иначе на него водачът може да види цялата информация, свързана с превозното средство. Опционално може да се монтира и 10-инчов touch screen, на който се показват навигационната система и информацията от системата за озвучаване и забавление. Кормилото е с нов дизайн, който позволява лесна и интуитивна работа.

Отлични легла и големи багажни отделения

Новото поколение на DAF продължава традицията на едни от най-удобните легла при товарните автомобили. Дължината на леглото е 2200 мм при всички варианти, а при XG и XG+ широчината е 800 мм по цялата дължина. Като опция може да се поръча т.нар. Relax Bed, при което водачът може да настройва механично или електрически максимално релаксираща позиция за главата, гърба и краката.

Управляващият панел на задната стена на кабината е нов и предлага управлението на множество функции: осветлението, климатичната инсталация, звуковата система, прозорците и люка на покрива. От този панел може да се включи и режим на наблюдение (който активира системата от камери, ако са налични), а също и да се натисне паник бутон, който активира клаксон и аварийни светлини.

Достъпът до новите кабините на DAF е само по три стъпала





Логично е при уголемените кабини да има и повече пространство за съхранение. Под леглото може да има едно или две чекмеджета или един или два хладилника, в които се събират изправени бутилки от 1,5 л. В новите XF, XG and XG+ има и повече място за документи или лаптоп. Известната сгъваема масичка е с по-големи размери.

Осветлението в кабината е изцяло LED с множество опции за настройки.

Винаги с идеалната температура

За най-висок комфорт моделите от новото поколение на DAF – XF, XG и XG+, са оборудвани със система за автоматично регулиране на температурата като стандарт или напълно автоматизирана система за контрол на климата като опция. Нова е и изцяло интегрираната система Park Airco, предлагана като опция при XG+, която автоматично охлажда или отоплява кабината при шофиране или при работа на празен ход.

Как се постига доброто управление при по-дългите кабини

Кабините на новото поколение са със 160 mm по-дълги отпред. Това е наложило да се разработи и нов дизайн на шасито. Той включва новопроектирани и усилените напречни елементи и новата алуминиева защита отпред отдолу. Има и ново окачване на кабината. Окачването на зад-

ния мост е с нова геометрия, положението на седалото е ново и това води до удължено междусие (4000 mm) за XG и XG+. Системата за управление също е нова и композицията се управлява по-лесно.

Готови за бъдещето

Светът, в който живеем, се променя с бързи темпове, а новите модели XF, XG и XG+ са отговорът на DAF на тези промени. Те са по-енергийно ефективни, а по-ниският разход води съответно до по-малко отделени CO2 емисии. Те са подготвени за бъдещите енергийни носители като батерии и водород, разработват се и бъдещите силови линии, включващи електродвигатели, plug-in хибриди, горивни клетки и двигатели с вътрешно горене, използващи водород. Дизеловите двигатели на новото поколение могат да работят и с най-новите поколения биогорива, включително HVO, както и с възобновяеми е-горива с цел по-нататъшното декарбонизиране на автомобилния транспорт.

Старт на производството

DAF стартира серийното производство на влекачи 4x2 и 6x2, както и на различни варианти шаси-кабини от новите поколения XF, XG и XG+ през последното тримесечие на 2021 г.

Снежина БАДЖЕВА

В следващия брой на КАМИОНИ очаквайте впечатления от първи драйв тест на новите модели на DAF

1 – Визията на новия инструментален панел може да се персонализира

2 – Като опция може да се поръчат въртяща се седалка за водача и пътника, както и т. нар. релаксиращо легло

3 – Новото контролно табло е разработено така, че да спомага за увеличената видимост

4 – Новият панел над леглото предлага управлението на множество функции

DAF разработва и камиони, задвижвани с водород



Какво движи камионите на MAN

Компанията MAN Truck and Bus вече от доста време демонстрира подчертаното си внимание към изцяло електрическо задвижване – разбираемо поведение за германски производител в страната, минаваща за един от двигателите в прехода към нисковъглероден товарен автотранспорт.



Електрическите MAN

MAN Truck & Bus към момента предлага на клиентите 2 модела с електрическо задвижване: eTGM (електрическа разновидност на TGM) и електрическа версия на TGE.

Целевата ниша на MAN eTGM са сферите на логистиката, търговията и производството. Първите електрически TGM постъпиха в търговска експлоатация при доверени клиенти преди близо 3 години. Моделът спечели европейската транспортна награда за устойчивост 2020/European Transport Award for Sustainability 2020.

Задвижването на MAN eTGM е напълно електрическо, с нула локални емисии, с трансмисия, в която няма степенна предавателна кутия, и с централно разположен електрически двигател. Максималната му мощност е 264 киловата/360 к.с., а въртящият момент е 3100 Нм. Захранването му е поверено на 12 високоефективни литиево-йонни NMC батерии (Nickel-Manganese-Cobalt) – един от типове Li-Ion батерии, които се сочат за най-сполучливи. Общият им капацитет е 185 кВтч. Начинът, по който са инсталирани, пести ценно място. За необходимото им охлаждане е монтиран съответен охладител.

Полезният товар на MAN eTGM е същият като на товарен автомобил с конвенционален двигател с вътрешно горене. Автономността – до 190 км, съответства на потребностите на вътрешно-градска дистрибуция и е достатъчна за големи градски райони.

За бавно зареждане, което щади батериите, са необходими 8 часа при използване на инсталация с променлив ток и мощност 22 кВт. Около един час отнема бързото зареждане от постоянно токово устройство с мощност 150 кВт.

Другият товарен автомобил с електрическо задвижване е разновидност на лекотоварния TGE. TGE се предлага в различни версии със стандартна или с дълга база, с предно предаване или със задни двигателни колела: Panel Van с капацитет до 18,4 куб.м, с бордова надстройка, шаси-кабини (единични или двойни), Комби – 8+1 места, както и пътнически Минибус с 18+1 места и маса до 4000, до 5000 и до 5500 кг.

Вариантът с електрическо задвижване има синхронен електродвигател с постоянни магнети, неговата максимална мощност е 100 кВт в диапазона от 3300 до 11 700 об./мин. Характеристиката на въртящия момент – 290 Н.м от 0 до 3300

об./мин, осигурява необходимата динамика, без да се използва степенна предавателна кутия. Захранването е от Li-Ion батерии с капацитет 35,8 кВтч. Производителят съобщава следните данни за зареждане на батериите:

- ♦ време 5 часа и 20 минути при до 7,2 кВт към таблото;
- ♦ 45 минути за зареждане до 80% при използване на комбинирана система за зареждане CCS до 40 кВт.

Интересното допълнение Fuel Cells

Д-р Михаел Бернат, който ръководи разработването на нови задвижвания в MAN, изглежда твърде резервиран относно скорошната приложимост на водородните горивни клетки (Fuel Cells/FC) и се аргументира с необходимостта от изграждане на необходимата инфраструктура. Въсъщност същият този проблем стои и пред зареждането на батерии. Бернат е убеден, че развитието в технологията на батериите ще позволи увеличаването на гамата за електрически камиони през идните години, но съществуват важни факти, които няма как да се игнорират, особено при трафика на дълги разстояния:

- ♦ камионите с горивни клетки могат да изминат разстояние от около 800 километра с пълен резервоар с водород;
- ♦ зареждането с водород отнема само няколко минути, докато това на батериите трае от около един до няколко часа в зависимост от за-



рядния ток, като по-бързото зареждане скъсява живота им/броя цикли;

- ♦ по-голямото пространство, което заемат батериите, както и по-високото им тегло пречат да се доближат по показатели до камионите с горивни клетки.

Според д-р Бернат „MAN вижда водорода като интересно допълнение“ на камионите с батерии. Това обяснява защо MAN възнамерява да пусне два прототипа на камиони с FC на водород през лятото на т.г., т.е. когато ще четете този брой на КАМИОНИ. Изводи ще бъдат направени едва след като те изминат хиляди километри.

Според „пътната карта“ следваща стъпка би

Като всички електрически камиони от първите поколения и MAN eTGM потвърждава, че екологията е нещо скъпо

Актуализация на системите: **Унгария**

**ОЧАКВАЙТЕ
СКОРО!**



била разработването на парк от демонстрационни камиони до около 2024 г., за да се даде възможност на транспортни компании да ги тестват при експлоатация в реални условия.

Природният газ – запазен за автобуси

MAN е с почти 80 години традиции при двигателите на природен газ, но вече две десетилетия единствените наземни транспортни средства, в които ги вгражда, са автобусите. CNG задвижване може да се избере като алтернатива за всеки модел от серията Lion City – от 12-метровия соло вариант до познатите съчленени 18,00– и 18,75-метрови автобуси: актуалните версии на хоризонтално разполагания E2876 LUN 07 и 08 (12,8 л) имат варианти с мощност 272 (08) и 310 к.с. (07). По-малкият, 6,9-литров E0836 LOH, който се вгражда вертикално/изправен, има варианти от 220 до 280 к.с.

От гледна точка на третирането на отработените газове двигателите Евро-6 на метан са максимално прости: електронно управлявано впръскване на газ и 3-пътен катализатор, вместо сложните решения при дизелите (система за впръскване Common Rail + EGR + CRT (окислителен каталитичен конвертор и филтър за частици)+ SCR (хидролизен каталитичен конвертор,

редукционен каталитичен конвертор и окислителен каталитичен конвертор с AdBlue).

Дизеловите двигатели

Гамата от камиони, влекачи и шаси-кабини с лъв на решетката се състои от пет линии: TGX – за дългите разстояния, TGS – готов за различни приложения, вкл. за строителството, TGM и TGL – специалистите в дистрибуцията, и многостранният лекотоварен талант TGE. В таблицата е посочено кои дизелови двигатели на кои модели автомобили се монтират. Агрегатите са без изключение редови, 6-цилиндрови в преобладаващата си част. Застъпване на мощности има единствено при 4-цилиндровите, което се дължи както на различния им генезис, така и на предназначението.

D1556, най-скорошното попълнение на гамата, създадено от инженерите на MAN Engines, е компактен двигател с високо съотношение мощност/тегло, напълно подходящ и за изискванията на офроуд приложения. Първият 9-литров двигател от MAN Engines запълни празнината в гамата между утвърдената линия MAN D0836 с обем 6,9 литра и изключително успешния 12,4-литров D2676.

Значително по-богата и разнообразна е гамата от агрегати за други приложения – индустриални, селскостопански машини, малки плавателни съдове и т.н.

Камион	ДВГ	Раб. обем	Мощности – кВт (к.с.)
TGX	D3876	15,2 л	471 (640); 427 (580); 397 (540)
TGX	D2676	12,4 л	375 (510); 346 (470); 316 (430)
TGX	D1556	9,0 л	294 (400); 265 (360); 243 (330)
TGS	D2676	12,4 л	375 (510); 346 (470); 316 (430)
TGS	D1556	9,0 л	294 (400); 265 (360); 243 (330)
TGM	D0836	6,9 л	235 (320); 213 (290); 184 (250)
TGL	D0836	6,9 л	184 (250)
TGL	D0834	4,6 л	162 (220); 140 (190); 118 (160)
TGE		1,97* л	75 (102); 90 (122); 103 (140); 130 (177)

* Първите 2 – само с механична предавателна кутия 6+1, другите 2 могат да имат и 8-степенна автоматична кутия

Где е Киро на кирия

Поне тройно по-големи са инвестициите за закупуване на онези от електрическите камиони на батерии, които са вече търговски факт, отколкото за дизеловите им аналози. И това не включва сериозните разходи за изграждане на адекватна електрическа инфраструктура. Няма никакви основания да очакваме, че машините с горивни клетки ще бъдат по-евтини от изцяло електрическите. Независимо от благите, но неизпълними обещания за 0 емисии, силовото налагане на тези два типа решения ще струва много скъпо. Всички ще плащаме много скъпо за тях, но най-засегнати на първо време ще са превозвачите.

У нас мнозина вярват, че в богатите европейски страни държавата компенсира на превозвачите едва ли не цялата разлика между цените на „еко“ и конвенционалните товарни автомобили. Дали е така? И ако е вярно – докога?

През 2021 г. в Германия компаниите, занимаващи се с товарен транспорт, могат да спестят до 33 000 евро, като се възползват от държавно финансиране чрез програмата De minimis на BAG (Германската федерална служба за транспорт на стоки). Производителите на товарни автомобили предлагат на превозвачите да се възползват от различните мерки за субсидиране от страна на федералното правителство, да организират още по-икономично автомобилния си парк, за да могат да претендират за до 80% от разходите, свързани с това. BAG приема онлайн заявления до 30 септември 2021 г.

Основата за изчисляване на субсидията е 2000 евро, умножена по броя на превозните средства или композиции с брутно тегло ≥ 7,5 т, регистрирани от компании в съответствие с § 1 от Закона за автомобилните превози (GüKG) на 1 декември предходната година или след това. Максимумът е 33 000 евро или 17 превозни средства.

ОПТИМИЗИРАЙТЕ ВАШИТЕ ПЪТУВАНИЯ С ВАШИЯ ТОЛ ПАРТНЬОР!



Свободно преминаване през ЦЯЛАТА платена пътна мрежа на Гърция с едно устройство!

- Покритие на всички 8 платени пътни участъци за улеснение на Вашето пътуване
- Една фактура за по-добро проследяване на разходите за пътни такси
- Отложено плащане за оптимизиране на паричния поток
- Комбинируйте с възстановяване на ДДС за постигане на максимална възвръщаемост

**ОБОРУДВАЙТЕ СЕ СЕГА!
ОБАДЕТЕ СЕ:**

Easytrip Transport Services може също да Ви помогне с фериботни, влакови и тунелни резервации, юридическо представителство за Франция и Италия, горивни карти.

+359 2 991 62 40



Your Toll partner
throughout Europe

БУЛЕВАРД БРЮКСЕЛ 11Б
BLU OFFICES BUSINESS
CENTER, ЕТ. 5, ОФИС 8
1592 СОФИЯ

www.easytrip.eu/bg

* Attiki Odos / Olympia Odos / Moreas Odos / Ionia Odos / Nea Odos / Aegean Odos /
Egnatia Odos / Most Rio- Antirio

DKV Mobility предлага гранично обслужване в Сърбия



Increased efficiency: DKV Mobility offers border clearance in Serbia

Mobility service provider creates customer-specific transport documents for a fast onward journey. DKV Mobility customers can now quickly and easily register their transport at all border crossings to Serbia and conveniently settle the transaction via their DKV CARD. CDA service is available at all border crossings with Serbia.

Доставчикът на услуги за мобилност организира издаването на специфични за клиента транспортни документи с цел по-бързо пътуване

Клиентите на DKV Mobility вече могат да регистрират транспорта си бързо и лесно на всички гранични пунктове в Сърбия и удобно да заплатят обслужването, като използват своята DKV CARD. Чрез DKV Mobility ще получите специфични за клиента транзитни документи (T1 и NT), които се предоставят от надеждни експерти. По този начин спестявате дългото време на изчакване поради неочаквани формалности и имате възможност да преминете бързо през тази балканска държава. Така наречената услуга

CDA (Customs Documents Application – Заявление за митнически документи) е достъпна на всички гранични пунктове към Сърбия.

„Щастливи сме, че с тази услуга можем да спестим на нашите клиенти дългото време за изчакване на граничните пунктове“, казва Перо Гърнич, ръководител EETS услуги към екипа „Управление на тол продукти“ в DKV Mobility. „Нашата услуга CDA ви позволява да продължите бързо пътуването си и да бъдете по-ефективни при преминаването си през Сърбия.“

Допълнителна информация ще намерите на: www.dkv-mobility.com



DKV Mobility

Повече от 85 години DKV е един от водещите доставчици на услуги за логистиката и транспортната индустрия с над 1300 служители. От безкасовите разплащания на над 230 000 приемащи пункта на различни марки, до отчитане на пътни такси и възстановяване на ДДС, DKV предлага широка гама от услуги за оптимизиране и управление на автомобилни паркове в цяла Европа. През 2020 г. групата постигна обем на транзакциите от 9,3 милиарда евро. В момента повече от 5,1 милиона DKV карти и бордови устройства се използват от над 213 000 активни клиенти. През 2020 г. DKV CARD беше отличена за най-добра марка в категорията горивна и сервисна карта за 16-ти пореден път.



Без усилия през Европа.

С ДВЕ ИНТЕЛИГЕНТНИ РЕШЕНИЯ.

Насладете се на свободно пътуване на много пунктове за таксуване в Европа с **DKV BOX EUROPE**. Спестете време, отчитайки седем държави от ЕС само с едно боргово устройство.

Повишете значително ефективността на Вашия автопарк с нашия дигитален асистент **DKV LIVE**. Освен всичко друго, той Ви подкрепя в реално време в управлението на горивните зареждания и в търсенето на товари, за да се избегнете празните курсове.

dkv-euroservice.com/bg



YOU DRIVE, WE CARE.

Автономност с нежното име ANITA

Не, не е намесена жена. Ситуацията е много по-прозаична – ANITA е аббревиатура от Autonomous Innovation in Terminal Operations и е проект, който, както показва името му, проучва възможностите изцяло автономни камиони да изпълняват операции във и между терминали. Ето какви са резултатите от развитието на този проект



Първата стъпка към дигиталното бъдеще в претоварния терминал Ulm Dornstadt е завършена, като е създадена научната база за напълно автоматизиран транспорт в съоръжението. В проекта са включени Deutsche Bahn, MAN Truck & Bus, Университетът за приложни науки Fresenius и Götting KG. Крайната цел е в бъдеще напълно автоматизирани камиони да се движат независимо и между контейнерното депо на DB Intermodal Services и терминала DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH).

Университетът за приложни науки Fresenius е извършил цялостен анализ, за да изготви платформа за автономен транспорт между DUSS и DB IS в Улм. По време на изследването учените в сътрудничество с MAN Truck & Bus са анализирали поведението на хора и машини на място, за да ги превърнат в цифрови процеси и набори от правила. Така са създали модулна диаграма за автономен транспорт. „За да се използват автономни камиони в логистичните процеси, е важно да се разберат типичните експлоатационни изисквания и да се обмислят необходимите интерфейси на ранен етап. Ето защо ние постоянно се фокусираме върху конкретната практическа значимост и логистична и научна експертиза в нашите проекти за автономно шофиране.

„Като част от проекта ANITA логистичните процеси в терминала се преконфигурират иновативно, така че транспортирането да се извършва по-

бързо, по-ефективно и по-предвидимо и да се увеличи капацитетът на съществуващата инфраструктура“, обяснява Андреас Шулц, управляващ директор на DUSS. „Дигиталната система за управление позволява камионът без водач да се интегрира безпроблемно в логистичните процеси на терминала“, казва проф. д-р Кристиан Т. Хаас, ръководител на Института за изследване на сложни системи към Университета за приложни науки Fresenius.

Преди началото на проекта Хаас и неговият екип са анализирали и сравнили логистичните процеси и в други контейнерни терминали на DB AG в Германия. В края на краищата цифровата платформа трябва да бъде създадена по такъв начин, че да може да се използва като основа за други обекти, където автономни камиони се използват за транспортиране – например в контейнерни терминали, в пристанища или на промишлени обекти. Ето защо е необходимо цифровата платформа да е с модулна структура. „Нашата цел е да започнем да използваме автономни камиони и да сведем до минимум всички необходими корекции в инфраструктурата, тъй като те обикновено са скъпи и отнемат много време“, добавя Хаас. „Така ще направим възможно най-лесното и рентабилно прилагане на автономните технологии в реалния свят.“

Етапът на анализ на процеса вече е завършен в Улм и в цялата страна и може да започне со-



фтуерното разработване. За първи път при разработка като тази ще се използва език на компанията Deon Digital, като целта е да се осигури възможно най-голяма степен на надеждност при обмена на информацията. Резултатите от анализа се включват и в процеса на разработване на автономния камион, за който отговаря MAN в сътрудничество с Götting. След като фазата на разработване и внедряване приключи, софтуерът за планиране и камионът ще бъдат тествани в реални операции в Улм с шофьор на борда, за да се осигури безопасност при всякакви условия.

Пътуванията между терминала DUSS и контейнерното депо DB Intermodal Services също служат за установяване на техническите предпоставки за автономно транспортиране между отделни хъбове. „Фиксираните маршрути меж-

ду логистичните центрове са идеални за работа с автономни камиони и затова са фокус в усилията на MAN в разработването на системи за автономно шофиране“, казва Андреас Цимерман, обяснявайки допълнителен аспект на проекта ANITA. В допълнение DB AG анализира прехвърлянето на натрупания опит и към други терминали, за да разработи пътна карта за т.нар. Терминали 4.0. Правната рамка за такива операции едва наскоро беше приета от германския парламент като Закон за автономното шофиране, който по принцип позволява използването на такива автономни системи за превозни средства в Германия в определени оперативни зони, например маршрути между логистични центрове.

Фиксираните маршрути между логистичните центрове са идеални за работа с автономни камиони и затова MAN фокусира точно там усилията си в разработването на системи за автономно шофиране

Снежина БАДЖЕВА

BRIDGESTONE

РЕВОЛЮЦИОННО

ПОДОБРЕНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ИЗНОСВАНЕ
НАЙ-ДОБРА В СВОЯ КЛАС ПРИ СЦЕПЛЕНИЕ НА МОКРО



**DURAVIS
R002**



ПОДОБРЕНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ИЗНОСВАНЕ
МИНИМИЗИРАНИ РАЗХОДИ НА КИЛОМЕТЪР¹⁾



НАЙ-ДОБРА В СВОЯ КЛАС ПРИ
СЦЕПЛЕНИЕ НА МОКРО²⁾



ОПТИМИЗИРАНА ГОРИВНА
ЕФЕКТИВНОСТ³⁾



Изпитвания, извършени от TUV SUD по искане на Bridgestone през ноември 2019 г. в съответствие с EUCPA, Април (Италия) за изпитвания на влажна пътна настилка, на MAN TGS 26.500, с размер на гумата 315/80 R 22.5, Bridgestone DURAVIS R-STEER 002 / R-DRIVE 002 в сравнение с характеристиките на основните конкуренти в същия сегмент: Michelin X Multiway 3D XZE / X Multiway 3D XDE, Continental Hybrid H53 / Hybrid H03, Goodyear Kmax S Gen.2 / Kmax D Gen.2. Допълнителен доклад № 1713168488) Сравнен път върху влажна пътна настилка (60 км/ч до 0 км/ч) в метри: Bridgestone DURAVIS002 (24.9), Continental Hybrid (25.3), Goodyear Kmax Gen-2 (25.5), Michelin X Multiway 3D (26.1) Устойчивост при странично сцепление с влажна пътна настилка (измерено в метри/секунда): 2. Bridgestone DURAVIS 002 (3.30), Continental Hybrid (3.14), Goodyear Kmax Gen-2 (3.14), Michelin X Multiway 3D (3.15).

1) 45% по-голям пробег в сравнение с предшественика. 15% по-ниски разходи на километър в сравнение с предшественика.
2) Първата тежестоварна гума, която получава клас А на откритата на ес по отношение на сцеплението (размер: 315/80R22.5).

3) Включва b-c-i комбинация за управляващите и задвижващите колела, както и за колелата на ремаркетото.

Бриджстоун България

За информация за най-близкия оторизиран доставчик на Bridgestone, посетете нашия уебсайт www.bridgestone.eu



Оптимизъм на пазара за камиони и ремаркета

След една много тежка година, белязана от пандемия, локдауни и карантини, спрени производства, проблеми с логистиката и граничния контрол, пазарът на тежкотоварни камиони и ремаркета в България уверено възстановява позициите си

Кризисната година бе „гарнирана“ и с рестрикциите на Пакет Мобилност, както и с проблемите на превозвачите с полуфункционалната нова тол система в България, зато-

ва най-позитивната новина е, че браншът успя да превъзмогне всички трудности и да остане конкурентоспособен на европейския пазар.

Разбира се, проблемите, породени от Ко-

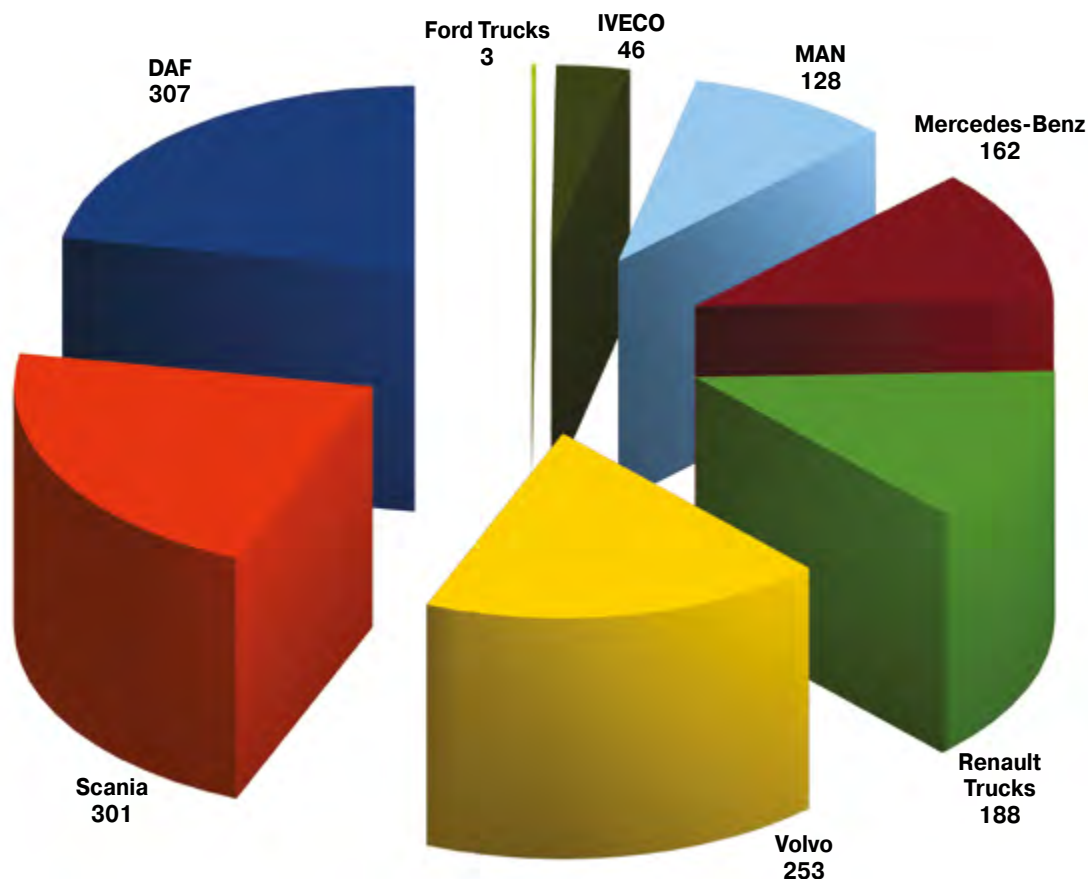
Регистрации на нови камиони от кат. N2 и N3 в периода 1 януари – 31 юли 2021 г.

Марка	Модел	N2	Общо N2	N3	Общо N3	Общо
Astra	HD9			1	1	1
BMC	Tugra 1832			2	2	2
DAF	XF			325	331	331
	CF			5		
	LF			1		
Ford Trucks	F-Max			3	86	86
	Ford Trucks			79		
	Cargo			4		
Fuso	Canter	3	3			3
IVECO	S-Way		9	9	111	120
	S-Way CNG			40		
	Trakker			53		
	Eurocargo	9		7		
	Magirus AG			2		
MAN	TGX		4	127	216	220
	TGS			74		
	TGM			15		
	TGL	4				
Mercedes-Benz	Actros		3	173	214	217
	Arocs			41		
	Atego	3				
Renault Trucks	T			189	204	204
	K			10		
	C			4		
	D Wide			1		
Scania	S730			1	352	352
	S			55		
	R			237		
	P			5		
	G			54		
Volvo Trucks	FH			257	287	287
	FH 16			3		
	FM			26		
	FL			1		
Общо		19	19	1804	1804	1823

ABSTRACT IN ENGLISH

Optimism Has Returned to the Market for Trucks and Trailers

After a very difficult year marked by a pandemic, lockdowns and quarantines, suspended production, problems with logistics and border controls, the market of heavy trucks and trailers in Bulgaria is confidently recovering in 2021.



Регистрирани нови
влекачи през 2021 г.

DAF	307
Scania	301
Volvo	253
Renault Trucks	188
Mercedes-Benz	162
MAN	128
IVECO	46
Ford Trucks	3
Общо	1388

вид-19, съвсем не са приключили, тъй като рестрикциите, свързани с вируса, се отразяват пряко на европейското икономическо развитие, оттам съответно и на транспортния сектор. Но все пак Брюксел, изглежда, „научи урока си“, осъзнавайки, че без работещ пътен транспорт, доставящ храна, вода, лекарства и ваксини, физическото оцеляване на жителите на Стария континент е заложено на карта.

Пазарните резултати за първите 7 месеца на 2021 година показват, че регистрираните нови камиони от тежкия клас N3 (над 12 тона) в страната за периода 1 януари – 31 юли, по данни на Министерството на вътрешните работи, са 1804.

За последния влизащ в статистиката месец юли новите регистрации са 244. Това е доста положителен резултат за един от двата най-активни отпускарски месеци. Да припомним, че за месец юни новите регистрации бяха 344. През април и май общо 500 нови тежки камиона се сдобиха с нови номера в страната ни. През март новите камиони бяха 227, през по-краткия месец февруари 203 тежкотоварни превозни средства от тази категория получи първа регистрация у нас, докато за януари 2021 г. новите тежки камиони бяха 286. Така от началото на 2021 г. се забелязва една тенденция на стабилност в доставките на нови тежки камиони, като във всеки един месец са отчетени минимум 200 регистрации. И това, при положение че световната автомобилна индустрия, включително и при камионите, изпитва затруднения с навременното изпълнение на поръчките заради забавени доставки на компоненти и материали от своите доставчици.

Резултатът е значително по-добър от този през предходната година. За първите 7 месеца на 2020 г. едва 1110 нови тежки камиона от категория N3 (над 12 т) се сдобиха с регистрация в България.

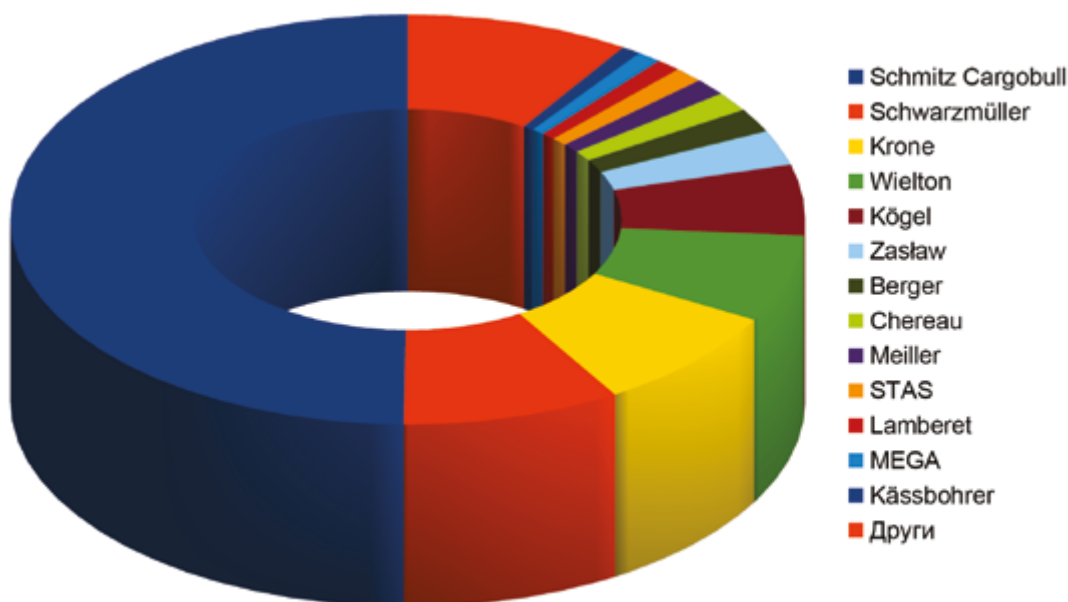
Все пак пазарът има още какво да навакства спрямо рекордната предпандемична 2019 г., когато за седемте месеца бяха регистрирани 2253 товарни превозни средства в категорията над 12 т. Но след отчетения през 2020 г. спад от над 50% свиването вече е редуцирано до 20 пункта.

Ако погледнем под лупа съревнованието между големите производители за пазарен дял в България, се вижда, че борбата е много оспорвана и почти всеки месец своеобразното класиране търпи промени. Към края на месец юли 2021 г. в челната тройка на брандовете първи е Scania с 352 регистрации, втората позиция е за DAF с 331 регистрации, а трети в надпреварата е Volvo с 287 продадени у нас единици. Следват MAN с 216 броя, а до първите марки плътно се доближават и Mercedes-Benz с 214 броя, както и Renault Trucks – 204. Фактът, че шест от големите производители са преминали кота 200, означава, че конкуренцията в този сегмент става все по-ожесточена с развитието и внедряването в камионите на иновативни технологии и дигитални системи за управление и контрол. По всяка вероятност резултатите щяха да бъдат още по-добри, но заради трудно възстановяващите се в пълните си обеми производства все още се изпълняват завяки, направени месеци назад.

Да припомним, че за седеммесечието на 2020 г. пазарен лидер при тежките камиони беше Volvo ▶

Регистрации на нови ремаркета и полуремаркета, кат. О4 в периода 1 януари – 31 юли 2021 г.

Марка	Броя
Schmitz Cargobull	448
Schwarzmüller	80
Krone	73
Wielton	62
Kögel	50
Zastaw	25
Berger	17
Chereau	14
Meiller	12
STAS	11
Lamberet	9
MEGA	9
Kässbohrer	7
Yalcin	5
LAG	5
Van Hool	5
VECA	4
Fliegl	4
MAX Trailer	4
OZ Trailer	4
Lider	4
Knappen	3
Mirsan	3
Faymonville	2
NEKA	2
Benalu	2
D-TEC	2
Rolfo	2
Spitzer	2
LeciTrailer	1
Ceylan	1
Други	27
Общо	899



Trucks с 265 регистрации, а шведската марка бе следвана плътно от традиционно силната в сегмента нидерландска марка DAF с 241 регистрации. Френските братовчеди на Volvo от Renault Trucks бяха трети със 150 нови камиона.

При влекачите новите регистрации за периода януари-юли 2021 са 1388. В тази категория начело е DAF с 307 броя, следва Scania с 301 броя, Volvo е с 253 и Renault Trucks със 188 отчетени единици. В статистиката на MBP за новите регистрации по вид превозни средства за първите 7 месеца на 2020 г. бе отчетено, че на пътя в България са пуснати общо 909 нови влекача. Начело на колоната бе Volvo Trucks с 248 броя, DAF – 237 и Renault Trucks – 139. Ръстът от 35% и тук със сигурност също щеше да бъде по-сериозен, ако нямаше забавяне на производството.

Новите регистрации в по-леката категория N2 (от 3,5 до 12 т) са едва 19. Тук говорим само за типични камиони, като от общия брой N2 са извадени вановите. Лидер е IVECO с 9 регистрации, следва MAN с 4, а Mercedes-Benz и Fuso имат по 3.

899 нови регистрирани ремаркета за януари-юли 2021

В сегмента на ремаркетата и картината е „огледална“ и пазарните данни сочат стабилизация и растеж на пазара на годишна база. По официални данни от MBP през първите 7 месеца на 2021 година у нас са регистрирани 899 нови ремаркета и полуремаркета от най-тежката категория О4.

И тук българските представители на европейските производители на прикачна техника поддържат доста прилични нива на продажби въпреки проблемите за бизнеса, породени от пандемията и свързаните с нея нарушени графици за производство и доставки.

На месечна база за юни повишението е със 108 ремаркета, което е обяснимо заради активния сезон за отиди. Рекордът (засега) за регистрации през 2021 г. – 218 ремаркета повече, бе записан през юни. 189 бяха новите прикачни единици общо за месеците април и май срещу 112 за март и 107 за предходния месец февруари.

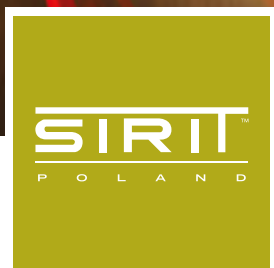
Ако сравним цифрите, за първите 7 месеца на 2020 г. в страната ни са влезли 778 нови ремаркета и полуремаркета. За първите 7 месеца на силната 2019 г. бяха регистрирани 1094 нови единици, което показва, че пазарът се е възстановил на над 80% спряно върховете си обем. Като цяло за последните 11 календарни месеца новите регистрации вече надхвърлят 1600 броя при нормални пазарни нива около 1800 единици на годишна база.

В статистиката по регистрирани марки ремаркета за периода януари-юли 2021 г. безапелационен пазарен лидер отново е Schmitz Cargobull с 448 доставки. След първата позиция битката също е много оспорвана, като към края на юли втори е Schwarzmüller – 80 броя, следват Krone с 73 и Wielton със 62 доставки. Kögel е с 50 броя доставки, Zastaw има 25, а Berger е със 17 единици.

За януари-юли 2020 лидер бе Schmitz Cargobull с 403 доставки, следван Wielton със 103 броя, Kögel и Krone бяха с по 36 и Schwarzmüller с 25. В челото на класацията бяха и Meiller-21, Berger – 20 и MEGA Trailers – 18.

Прави впечатление успехът на Schwarzmüller и Krone, които на годишна база са подобрили представянето си съответно над три пъти и над два пъти. Друга любопитна тенденция е все по-масираното навлизане на пазара на доскоро непопулярни у нас турски марки. Тази тенденция може да се обясни както с по-ниските цени на техниката, така и с по-достъпния от логистична гледна точка пазар на южната ни съседка.

**SIRIT Полша, лидерът във свръзки за въздушни
спирачки търси дистрибутор на
българския пазар.**



“Вие дистрибутор на части за камиони, ремаркета, автобуси и трактори ли сте? Ние търсим фирма, която ще комерсиализира нашите продукти.“

Пишете ни на: sales@siritpoland.pl

Air Brake Fittings - www.siritpoland.pl

SIRIT POLAND OOD | Weselna 7A, 46-300 Świercze_ тел. (+39) 347 901 6535_ sales@siritpoland.pl

БГ тест: Mercedes-Benz eSprinter



160 км с едно зареждане? Прави ги!

Първи тест в България на новия напълно електрически ван Mercedes-Benz eSprinter направи списание КАМИОНИ. И можем да кажем, че eSprinter впечатли, а декларираният пробег с едно зареждане на батерията от 160 км е реалност

На разположение за еднодневния тест беше вече регистриран в България електрически Mercedes-Benz eSprinter, предоставен от Силвър Стар, генерален дистрибутор на немската марка у нас.

Моделът

Големият ван вече бе показан през юни пред широката публика, а след теста на КАМИОНИ заедно с още един eSprinter замина при клиенти на немската марка у нас за тестове в реална експлоатация.

Първият електрически голям ван на Mercedes-Benz стъпва на новата универсална платформа за електрически превозни средства на немския производител. Електродвигателят е с мощност 116 к.с. (85 кВт), разположен е над предния мотор и задвижва предните колела. Максималният въртящ момент е 295 Nm.

На практика eSprinter се изгражда върху конвенционалния модел с втората от четирите на-

лични дължини – версия „Стандарт“, и с втората от трите предлагани височини – „висок“ вариант.

В случая при теста разполагаме с по-голямата от двете налични батерии с капацитет 47 кВтч. Тя е четири модулна и е разположена под пода на товарното отделение. Това позволява при електрическия ван да не се правят компромиси с товарния обем, от една страна, като фургонът остава същият като при конвенционалния модел. От друга страна, снижава центъра на тежестта и допринася за допълнителна стабилност на пътя.

При тестовия eSprinter товарноносимостта е 891 кг, но ако се избере по-малката батерия с капацитет 35 кВтч, тя достига 1045 кг. И в двата случая има фургон с товарен обем от 11 куб. м.

Всъщност намирането на баланс между пробег с едно зареждане, зависещ от големината и тежестта на батерията, и запазване на максимално възможната товарноносимост е основната задача, която трябва да решават конструкторите на големи електрически ванове. На фона на средните и компактните електрически ванове



BG Test:

Mercedes-Benz eSprinter

The first test in Bulgaria of the new fully electric van Mercedes-Benz eSprinter was made by KAMIONI magazine. And we can say that the eSprinter impressed us, and the declared mileage with a single battery charge of 160 km is a reality.

декларираният при eSprinter пробег от 160 км не е особено голям, но това е така, за да бъде запазена някаква оптимална товароносимост на модела. А се вижда, че и товарният обем не е пострадал.

Оборудването

Като цяло на пътя eSprinter си е Sprinter. Комфортен, ергономичен, стабилен при всякакви скорости. В случая с тестовия автомобил максималната скорост е ограничена на 120 км/ч. Другите варианти, ако се цели по-дълъг пробег с едно зареждане, са 100 или 80 км/ч.

На разположение при електрическата версия на Sprinter е цялата гама от богатото оборудване на Mercedes-Benz, включващо системи за сигурност и в помощ на водача – активен спирачен асистент, функция HOLD срещу самопотегляне на автомобила, електрическа паркинг спирачка, асистент за потегляне по наклон, аудиосистема с дигитално радио, камера за заден ход с дисплей в централното огледало, полуавтоматичен климатик TEMPATIC, асистент срещу страничен вятър, асистент за поддържане на пътната лента... От съображения за икономия на енергия липсва само емблематичната информационно-развлекателна система MBUX, но както се убедихме на пътя – това не е толкова страшно, особено когато говорим за функционален автомобил за работа.

И така – пробегът с едно зареждане при eSprinter, измерен по цикъла WLTP, деклариран от производителя, е до 120 км или до 160 км, в зависимост коя от двете батерии е избраната, от пътните и атмосферните условия, от стила на шофиране....

Пробегът

След първия БГ тест на eSprinter, проведен от КАМИОНИ, може да се каже при идеални условия – температура на околната среда от около 25 градуса по Целзий, можем да заявим, че това е повече от реално. При теста, стартиран със 100% заредена батерия, eSprinter измина 130 км – основно в градски и крайградски трафик, като по 12-те километра на Северната скоростна тангента на София бе тестван на максималната скорост от 120 км/ч. Средната скорост по време на теста бе 31 км/ч, средният разход – 28 кВтч/100 км. Оставаният заряд в батерията позволяваше пробег от още 28 км – или общо 158 км. Това прави модела изключително ефективен за бизнеса, а дневните градски логистични и дистрибуторски задачи са изпълними с едно зареждане на батерията.

Батериите на eSprinter могат да се дозаредят бързо по време на работа. Бавното зареждане от 0 до 100 % в зависимост от капацитета на тяговия акумулатор и зарядното устройство е 6 или 8 часа. Стандартното променливотоково AC зареждане е при 7,4 кВт, а постояннотоковото DC – при 20 кВт. eSprinter опционално може да бъде снабден с оборудване за бързо зареждане. С него батерията се зарежда от 10% до 80% за около 25 минути със зарядно устройство DC с мощност 80 кВт. Mercedes-Benz предлага и стенно зарядно устройство eBox за всичките си електрически модели. Заводската гаранция на батерията е 8 години или 160 000 км.



Мястото на водача в eSprinter е комфортно и ергономично

Гаранция за постигане на максимален пробег с едно зареждане е силовата линия на модела, както показва тестът. И по-специално – интелигентното ѝ управление. Нещо, между другото, характерно за всички електромобили на немския гигант. При eSprinter, освен че има три режима на настройка на силовата линия – С (комфортен), Е (икономичен) и Е+ (икономичен+), са налични и четири нива на интензивност на рекуперацията на енергия – от най-силната рекуперация D– през D– и D до най-ефективната степен D+.

Интелигентност във всичко

Водачът може да избира режима на силовата линия от бутон на централната конзола. Степента на рекуперация пък се задава по всяко време както на място, така и в движение от пера на кормилната колона, подобни на тези за управление на автоматична предавателна кутия. Функция позволява дозиране на разхода на енергия и освен че допринася за намаляване на разхода, позволява автомобилът да се шофира по-динамично. ►

Фургонът е със стандартния за тази версия товарен обем от 11 куб. м





От съображения за икономия на енергия липсва само информационно-развлекателната система MBUX

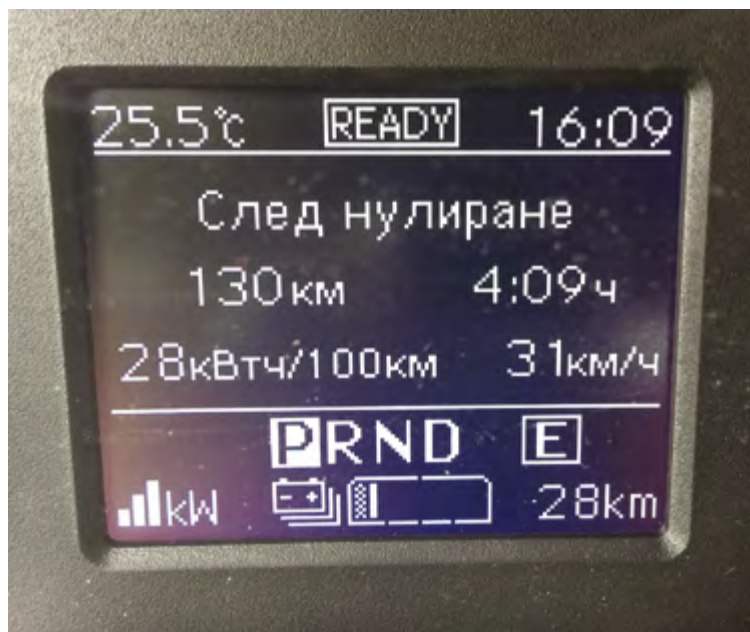


Куплунгът за зареждане е под емблемата на предната решетка



Вляво – Дисплеят пред водача дава богата информация – режим на силовата линия, изминат пробег, оставащ пробег с моментния заряд на силовата линия...

Вдясно – Резултатите от еднодневния тест показват, че мисията е възможна



След стартиране на автомобила с бутон на централната конзола от лост вдясно на кормилната колона се избира режимът на силовата линия – D – за движение напред, R – назад, P – паркинг и N – неутрално. Положението на силовата линия се индикира на приборния панел пред водача.

По подразбиране след стартиране на автомобила нивото на рекуперация е D. Както казахме – най-слаба е рекуперацията при режим D+, а най-ефективна – при D-. Разликите се усещат отчетливо, а уелото боравене с различните степени води до наистина сериозно нарастване на пробега с едно зареждане, както се убедихме по време на теста. Ако при отпускане на педала на газта в режим D се усеща някакво забавяне и спиране на автомобила, то в режим D+ закъснението е едва доловимо или почти го няма, ако спускаме наклон. И обратно, в режимите D- и особено в D-- закъснението е толкова чувствително, че педалът на спирачката изобщо може да не се ползва за спиране.

Логично при слизване надолу е добре да се из-

ползват високите степени на рекуперация, за да се зареди батерията. Обратно – при изкачване на наклон е добре да се отиде на ниска рекуперация, за да не се забавя излишно автомобилът. Защото рекупериранията енергия при намаляване на скоростта никога няма да е достатъчна за последващото ускорение на автомобила до същата скорост. Високите нива на рекуперация е добре да се ползват и в натоварен градски трафик, където скоростите и без това са ниски, а движението е с чести тръгвания и спирания.

При eSprinter термпомпа се грижи за охлаждането и отоплението, което също щади батерията.

В заключение може да се каже, че в сегмента на големите ванове eSprinter до момента е отличник в решаването на задачата на новата градска мобилност по отношение на баланс между товарносимост и пробег с едно зареждане. Производството на eSprinter е в завода на Mercedes-Benz Vans в Дюселдорф, Германия.

Лъчезар АПОСТОЛОВ



12. 10. 2021

Sofia Event Center (SEC)



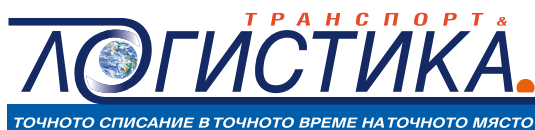
Live and online

9. Логистична бизнес конференция

Интелигентна логистика: Спечели бъдещето

Предизвикателствата моделират успеха!

Организатор:



БЪЛГАРСКА ТРАНСПОРТНА ПРЕСА



Arctic e-Vans Test 2021



По време на горещините у нас през това лято мисълта за арктически студ може би действа разхлаждащо. Затова си позволяваме да ви върнем малко назад – в началото на април тази година, когато далеч на север, във Финландия, бе проведен паралелен тест на напълно електрически ванове. Текстът и снимките ни бяха предоставени от колегата Анри Пакаринен, редактор във финландското специализирано издание Auto, tekniikka ja kuljetus и член на Международното жури Ван на годината. Тестови водачи са негови колеги

Участници в уникалния тест бяха Citroën ë-Jumpy, Maxus e-Deliver 3, Nissan eNV200, Renault Kangoo EZ, Mercedes-Benz eSprinter и Volkswagen e-Crafter. Или на старта застанаха два компактни, два средни и два големи електрически вана, които вече са на пазара.

Електрификацията вече навлезе по-стремително при леките автомобили. Вановите, които са по-големи и по-тежки, изискват по-големи батерии, за да постигнат приличен пробег с едно зареждане. Това ги оскъпява и намалява полезния им товар. Но сегментът на лекотоварните автомобили също е в трескава електрификация и редица изцяло електрически модели бяха въведени на пазара през последните години.

Участниците

Електрическите средни ванове на PSA бяха представени в теста от Citroën ë-Jumpy, но Opel Vivaro-e и Peugeot e-Expert, а вече и Toyota Proace EV използват същата силова линия. С по-голям стаж на пазара са компактните ванове Nissan eNV200 и Renault Kangoo EZ. Сред новобранците е средният китайския ван Maxus e-delivery 3, който се прави във Великобритания. Големите електрически ванове в теста бяха представени от Volkswagen e-Crafter и Mercedes-Benz eSprinter, като E-Crafter също има близък – MAN eTGE.

С най-голям капацитет на батерията – 75 кВтч бе Citroën, който предлага 330 км пробег с едно

зареждане по WLTP. Според производителя батерията от 52,5 кВтч на Maxus трябва да осигури 356 км, а батерията на Nissan – 40 кВтч – 301 км. С най-малкия капацитет на батерията – 33 кВтч, беше Renault, което му осигурява според производителя 220 км пробег с едно зареждане.

Най-мощен електродвигател при по-малките ванове със 136 к.с. имаше Citroën, следван със 122 к.с. от Maxus и Nissan – със 109 к.с. Renault беше с мощност от само 60 к.с.

При големите ванове капацитетът на батерията на Mercedes-Benz от 55 кВтч трябва да покрие пробег от 150 км, а тази на Volkswagen с 36 кВтч – от 117 км. Mercedes-Benz се задвижва от електродвигател с мощност 116 к.с., а Volkswagen е със 136 к.с.

При вариантите за зареждане единствено Renault не предлага бърз заряд с постоянен ток. При всички останали участници в теста батерията може да се зареди от 0 до 80 за по-малко от час. При зареждане с променлив ток батериите на всички се зареждат за под 8 часа. Куплонгът за зареждане при всички ванове с изключение на Nissan е CCS, а японецът използва CHAdeMO.

Портовете за зареждане бяха разположени на предната маска, под логото на колата при повечето автомобили. При Citroën портът за зареждане е на предния ляв калник, а при Volkswagen – зад лявата предна врата, на същото място, където е резервоарът при дизеловата версия. Установено е, че порт за зареждане, разположен от-

Технически данни на вановите от теста

Показател	Citroën ë-Jumpy	Maxus e-Deliver 3	Nissan e-NV200 Evalia	Renault Kangoo ZE 33	Mercedes- Benz eSprinter	Volkswagen e-Crafter
Макс. мощност, кВтч	136	122	109	60	116	136
Макс. върт. момент, Нм	260	255	254	225	295	290
Капацитет на батерията, кВтч	75	52,5	40	33	55	38
Зареждане АС, мощност, кВт / време, ч	11,0 / 8	7,2 / 8	6,6 / 7 ч и 30 мин	7,4 / 6	7,4 / 8	7,2 / 5 ч и 20 мин
Зареждане DC, мощност, кВт / време, мин (0-80%)	100 / 45	60 / 45	50 / 40-60	няма	80 / 30	40 / 45
Пролег с едно зареждане, км (WLTP)	330	342	301	220	150	117
Височина, мм	1920	1895	1845	1836	2909	3055
Дължина, мм	5300	4555	4560	4688	5932	6154
Ширина, мм	1920	1780	1755	1829	2020	2040
Собствено тегло, кг	2128	1630	1694	1585	2704	2502
Товароносимост, кг	927	830	558 (при карго версия 742)	605	796	998
Капацитет на теглене, кг	1000	1090	н.д.	322	н.д.	н.д.

Пробег и консумация на енергия

Автомобил	Citroën ë-Jumpy	Maxus e-Deliver 3	Nissan e-NV200 Evalia	Renault Kangoo ZE 33	Mercedes- Benz eSprinter	Volkswagen e-Crafter
Оставащ пробег на старта, км	318	238	267	163	143	123
Оставащ пробег след теста, км	222	168	186	89	43	45
Разход на енергия за теста, кВтч	23,78	17,41	15,96	17,9	34,2	23,5
Пробег при теста, км	106	103	102	102	103	104
Среден разход на енергия, кВтч/100 км	22,43	16,9	15,65	17,55	33,2	22,6

Шум в кабината по време на движение при вентилатор на отоплението на първа степен, дБ

Автомобил	Citroën ë-Jumpy	Maxus e-Deliver 3	Nissan e-NV200 Evalia	Renault Kangoo ZE 33	Mercedes- Benz eSprinter	Volkswagen e-Crafter
При 40 км/ч	63	65	63	63	59	60
При 60 км/ч	64	67	65	65	62	63

пред, е по-практичен, особено при вановите, защото улеснява достъпа при тесни зарядни станции.

При теста по-малките ванове бяха заредени на зарядната станция на Defa и използваха кабел за зареждане eConnect, специално проектиран за северни условия. Големите електрически ванове използваха мобилна станция за зареждане T-Series на Kempower, която осигурява мощност до 40 кВт.

Тестът

Тестът премина при сухо време, при дневна температура около 9 градуса и частична облачност. Условията са важни, защото климатизацията и отоплението имат решаваща роля за дължината на пробега.

Тестовите автомобили изминаха 100-километровото трасе в района на Хелзинки. Средната скорост беше малко над 20 км/ч, а максималната скорост достигаше до около 80 км/ч. ►

През първия ден от теста на старта застанаха по-малките ванове



Citroën ë-Jumpy



Maxus e-Deliver 3



През първия ден бяха тествани четирите по-малки автомобила, а през втория ден дойде ред на двата големи микробуса. По-малките носеха товар от 200 кг, а по-големите – от 300 кг.

Целта на теста бе постигане на максимален пробег с едно зареждане и всички автомобили бяха в режим ECO на силовата линия, като Volkswagen единствено не предлага тази функция. При възможност за избор на нивото на възстановяване на енергия при спиране се избираше степен на най-силна рекуперация. При Renault и Volkswagen рекуперацията не може да бъде изключвана.

Лъжливото финландско слънце заблуди в началото водачите, че тестът може да мине без ползване на отопление в автомобилите. След първите 20 км е решено отоплението на всички превозни средства да бъде поставено на 18 градуса при вентилатор на позиция 1.

Пробеget, разбира се, е основен фактор, но не единствен при избора на електрически автомобил за работа. По-важен е изборът на подходящ електромобил за всяка конкретна задача. Защото по-голяма батерия означава повече пробег, но означава също – по-висока първоначална цена и по-ниска товароносимост.

Отчетените пробежи при теста на отделните превозни средства варират от 117 км до 356 км. Като цяло може да се каже, че всички участници са изминали без проблем 100-километровия сравнителен тестов участък. При градско движение средната скорост е ниска, пътуването отнема много повече време, така че задачите са изпълними и с по-малка батерия. Градското шофиране с много спирания също така води до по-ефективна рекуперация. Например след изминаване на 103 км оставащият пробег по бордовия компютър на Maxus е спаднал само със 70 км.

Nissan e-NV200 Evalia



Renault Kangoo ZE 33



Резултати и оценки

Най-нисък среден разход при по-малките ванове имаше Nissan – 15,65 кВтч/100 км. С 16,90 кВтч/100 Maxus е втори. Renault е със 17,55 кВтч/100, а Citroën – с 22,43 кВтч/100. Но Citroën имаше най-мощния двигател, най-голямата батерия и бе най-тежкия от по-малките ванове. При големите ванове средният разход на Volkswagen е 22,6 кВтч/100, а на Mercedes-Benz – 33,2 кВтч/100.

При електромобилите шумът в кабината идва главно от гумите и от други автомобили. Разликите при измерванията на този показател при участниците в теста са незначителни. Измерванията са направени при скорост от 40 км/ч и 60 км/ч. Citroën е най-тих при по-малките ванове, следван от Nissan, Maxus и Renault. Mercedes-Benz пък е малко по-тих от Volkswagen.

Шофирането в града на малките електрически ванове Citroën, Maxus, Nissan и Renault е без усилия и е приятно. Високият въртящ момент на електродвигателите при ниски обороти прави ускорението от място бързо, дори максималната мощност на конкретния автомобил да не е впечатляващо висока. По тези показатели Citroën беше най-харесван от тестовите водачи, тъй като беше оборудван с най-мощния двигател. Триместната кабина на Citroën също получи похвали, както и информационно-развлекателната система на модела. Забележките при Citroën бяха за кормилното управление и превключвателя на силовата линия.

При Maxus ускорението и мощността на двигателя също бяха харесвани от водачите. Шофьорската седалка на китайския автомобил също бе определена като удобна. Изненадващо много информация може да бъде извлечена от

Mercedes-Benz eSprinter



Volkswagen e-Crafter



бордовия компютър на автомобила, но информационно-развлекателната система не удовлетворява водачите. Възможностите за регулиране на отоплението са значително по-малки при Maxus, отколкото в другите модели.

Nissan бе възприет като особено тих автомобил с плавен ход, но се усеща като леко мързелив в екорезим. Водачите бяха доволни от доброто ниво на оборудване, информационно-развлекателната система и кормилното управление в Nissan. Настройката на огледалата е скрита от волана, а седалката на водача и ефектът на А-колоната върху видимостта също бяха обект на критика. Renault бе най-малкият от участниците и бе оборудван с най-слаб двигател, и автомобилът е малко ленив при ускорение. Габаритите дават усещане за шофиране на лек автомобил. Моделът предлага добра видимост заради големите прозорци. Прецизното кормилно управле-

ние на Renault също се хареса на тестовите водачи. Информационно-развлекателната система бе критикувана, а сензорният екран е дълбоко в таблото и е труднодостъпен.

Въпреки по-малките си батерии големите електрически ванове на Mercedes-Benz и Volkswagen изминаха стотите километра без проблем с пробег. След тестовото шофиране бордовият компютър на Volkswagen обещаваще още 45 км пробег, въпреки че в началото на теста оставащият пробег бе само 123 км! При Mercedes-Benz сметката показва, че при стартиране с оставащи 143 км и изминаване на 100 км остават още 43 км.

Воланът, седалките и тишината в кабината на Mercedes-Benz бяха харесани от водачите. Автомобилът има и гъвкави настройки за рекуперация на енергията от спиране. Двигателят на eSprinter е малко по-малко ефективен пред-

Двата големи вана застанаха на старта през втория ден



Тестовите автомобили изминаха 100-километровото трасе в района на Хелзинки

По-малките ванове бяха заредени на зарядната станция на Defa с кабел eConnect, специално проектиран за северни условия

вид факта, че при Volkswagen няма ECO режим. eSprinter беше единственият участник в теста с информационно-развлекателна система без сензорен екран.

От друга страна, информационно-развлекателната система на Volkswagen бе възприета като най-добрата от всичките шест електрически вана. Двигателят на Volkswagen е приятно мощен и прави големия ван пъргав в града. Volkswagen получи добри оценки за комфорт на водача.

В заключение от теста може да се каже, че електрическите ванове с по-големи батерии вече изминават доста дълги разстояния с едно зареждане, като това може да се усети основно при градски движение и внимателно планиране на задачите. При по-дълги превози планирането по принцип е по-добро, така че електрованите имат своето място и там. 🚐



Плюсове и минуси

Citroën ë-Jumpy 75 кВтч XL

- + Пробег
- + Управляемост
- + Инфотейнмънт и скоростометър
- Най-голямо потребление на енергия (при по-малките ванове)
- Леко лениво реагиращ селектор на режимите
- Цена

Maxus e-Deliver 3 90 кВтч

- + Двигател
- + Седалки
- + Товароносимост и капацитет на теглене
- Малко възможности за управление на отоплението
- Информационно-развлекателна система
- Видимост

Nissan e-NV200 Evalia 40 кВтч

- + Най-нисък разход на енергия
- + Плавен и безшумен ход
- + Оборудване
- Разхвърляни уреди за управление
- Мързелив в ECO режим
- А-колоната ограничава видимостта

Renault Kangoo ZE 33 кВтч

- + Усещане за автомобил
- + Видимост
- + Управление
- Най-слаб двигател
- Пробег с едно зареждане
- Липсва бързо зареждане

Mercedes-Benz eSprinter 55 кВтч

- + По-голям пробег двата големи микробуса
- + Регулиране на силовата линия и рекуперацията
- + Комфорт на водача
- Консумация на енергия
- Мощност на двигателя
- Цена

Volkswagen e-Crafter 35 кВтч

- + Ниско потребление на енергия
- + Двигател
- + Инфотейнмънт
- Липсват различни режими на задвижване
- Без регулиране на рекуперацията
- Малък капацитет на батерията

4271 нови лекотоварни автомобили са регистрирани у нас през 2021 г.

4271 нови лекотоварни автомобили са регистрирани в България за периода 1 януари – 31 юли 2021 г. В тази бройка влизат ванове, пикапи и малки камиони от категория N1* (до 3,5 т), както и големи ванове от категория N2* (от 3,5 до 12 т)

Очертава се в лекотоварния сегмент 2021 г., макар и трудна, да е по-добра от 2020 г., когато за 12 месеца бяха регистрирани едва 5103 лекотоварни автомобили от категория N1 и N2.

Категория N2 обхваща големите ванове и леките камиони – товарни превозни средства с допустима максимална маса от 3,5 до 12 т. От таблицата на регистрациите са извадени типичните камиони от категория N2, които са само 19 през седемте месеца на 2021 г. (виж на стр. 34). Добавени са обаче, без да бъдат включвани в общата бройка на регистрираните лекотоварни автомобили, някои модели от категория M1*, в която по принцип влизат леките автомобили. Така в таблицата са оставени пътническите (с до 8+1 места) „баничарки“, средни и големи ванове, чиито модели по принцип се предлагат и като лекотоварни версии от категория N1. Присъствието им в таблицата не променя статистиката, а е чисто информативно, тъй като при почти всички марки тези модели се произвеждат и продават от лекотоварните подразделения. От таблицата се вижда, че в категория N1 все още попадат и открито леки автомобили, чиито производители са получили за тях хомологация като лекотоварни. В статистиката присъстват и няколко кемпера, които са в категория N1.

Ако се тръгне от горе надолу за поредна година, може да се каже, че пазарът на големи ванове от категория N2 в България си остава традиционно слаб. Новите регистрации в тази категория са едва 51, като традиционно най-силно е

представянето на тежките версии на Mercedes-Benz Sprinter (19 бр.) и Iveco Daily (16 бр.). На общия фон през тази година се откроява и Peugeot Boxer (10 бр.).

Далеч по-пъстра и обнадеждаваща е картината в сегмента N1, където новите регистрации са 4220 – при 5060 за цялата 2020 г. Данните дават повод за оптимизъм, че за пазара втората пандемична година ще е далеч по-добра от първата. За пореден път безспорен хегемон в категорията е Dacia Dokker Van. Въпреки че бе спрял от производство неотдавна и бе заменен от Renault Express Van, за първите седем месеца на годината Dokker е най-продаваният лекотоварен модел у нас с 1332 регистрации, което прави над 31% от регистрираните нови автомобили от категория N1 и нови лекотоварни автомобили изобщо. Със солиден дял в статистиката е и „братовчедът“ Renault Master с 520 броя, а на трето място в категория N1 са хомологираните като лекотоварни версии на другия бестселър на румънската марка – Dacia Duster. Като добро може да се окачестви представянето и на традиционните големи ванове Peugeot Boxer (189 бр.) и Iveco Daily (164 бр.). Следват доказани модели като Peugeot Partner, Citroën Berlingo, Ford Transit, Volkswagen Caddy, Citroën Jumper, пътническият Peugeot Rifter, Opel Combo, Volkswagen Crafter, Mercedes-Benz Sprinter... Не можем да не отбележим присъствието в статистиката на първите два напълно електрически Mercedes-Benz eSprinter, регистрирани у нас, както и на два електрически малки вана Renault Kangoo Express Z.E. С това и с още

**Dacia Dokker
отново е най-
продаваният ван**



ABSTRACT IN ENGLISH

4,271 New Vans (LCV) Were Registered in Bulgaria in 2021

For the period January 1 – July 31, 2021, 4,271 new vans were registered in Bulgaria. This number includes vans, pickups, and small trucks of category N1* (up to 3.5 tons), as well as large vans of category N2* (from 3.5 to 12 t).

Регистрации на нови лекотоварни автомобили в периода 1 януари – 31 юли 2021 г.

Марка	Модел	M1	N1	N2	Марка	Модел	M1	N1	N2
Amelin	Ducato		1		Paragan	Eurobox R XXL		1	
BMW	320 D X-Drive		2			Boxer	9	189	10
	Berlingo	3	93			Expert		9	
	Jumper	1	92		Peugeot	Expert Traveller	7		
Citroën	Jumpy		2			Partner		101	
	Jumpy Spacetourer	12	1			Rifter	4	91	
	C 3		57		Piaggio	Porter NP 6		2	
	Dokker	4	1332			Master	14	520	
Dacia	Logan		3			Trafic	28	16	
	Duster		375			Kangoo	1	24	
	Sandero		54		Renault	Express		29	
Dodge	RAM 1500		2			Kangoo Express Z.E.		2	
	Ducato		27	3		S 150.08		3	
FIAT	Doblo		34			Clio		31	
	Ranger		51		Škoda	Kodiaq		1	
	Transit	10	93	1	Suzuki	Suzuki Jimny		38	
	Transit Custom	28	46			Hilux		88	
	Tourneo Custom	3				ProAce	6	3	
	Transit Connect	1	24		Toyota	ProAce City		31	
	Tourneo Connect	2				ProAce City Verso	20		
	Transit Courier		23			Aygo		5	
	Tourneo Courier	8				Crafter	5	67	2
Great Wall	Steed 6		21			Transporter		52	
	Steed 7		10			Caddy	47	93	
Hyundai	i10		10			Amarok		24	
	H 350		1			Multivan	8		
Isuzu	D-Max		1			California	1		
	BTF		11			California Beach	1		
Iveco	Daily		164	16		Tiguan		2	
Kia	ProCeed		1			Up		6	
MAN	TGE		21			УАЗ ХЪНТЕР		3	
	Sprinter	1	50	19		УАЗ 3962		1	
	eSprinter		2			УАЗ 3909		3	
	Citan	3				УАЗ 1501		2	
	Vito		1			УАЗ 2206	6		
	Vito Tourer	1			Общо		261	4220	51
	V-Class	11							
Mitsubishi	L 200		28						
	Navara		60						
Nissan	e-NV 200		1						
	Movano		11						
	Vivaro	10	6						
	Combo		71						
	Zafira Life	3							
	Combo Life	3							
Opel	Grandland X		1						

* Категория M1 – превозни средства за превоз на пътници с не повече от 8+1 места за сядане и без места за правостоящи пътници;

* Категория N1 – превозни средства за превоз на товари с технически допустима максимална маса до 3,5 т;

* Категория N2 – превозни средства за превоз на товари с технически допустима максимална маса над 3,5 т, но не повече от 12 т.

един нов Nissan e-NV 200 обаче се изчерпва приносът на новите регистрации на ванове към електрификацията на лекотоварния сектор у нас през първите седем месеца на 2021 г.

Общо 285 са регистрираните нови пикапи у нас през първите седем месеца на годината. Всички са в категория N1. Както и през миналата година при еднотонните поклаи най-до-

бре се представя Toyota Hilux (88 бр.). Следват Nisan Navara (60 бр.) и европейският хегемон Ford Ranger (51 бр.). В статистиката фигурират и два пикапа RAM 1500. Типично американският модел бе лансиран неотдавна и на европейския пазар от Fiat Chrysler Automobiles.

Лъчезар АПОСТОЛОВ

MAN eTGE – вече с различни надстройки



В сътрудничество с известни производители на каросерии MAN Truck & Bus предлага нови надстройки за MAN eTGE за разнообразни приложения. Електрическата версия на лекотоварния автомобил вече е налична като фургон – тип кутия, бордова платформа или като самосвал с тристранно разтоварване

С тези предложения от MAN отговарят на нарастващото търсене на екологични решения в градските райони. Чрез новите надстройки стават възможни допълнителни приложения на модела – за транспорт на мебели, в комуналната сфера, в строителството, градинарството и озеленяването.

MAN eTGE с надстройка фургон вече се използва от верига магазини за мебели в Холандия за доставки без локални емисии в мегаполиса Амстердам. С тази стъпка местна мебелна компания допринася за подобряване на качеството на въздуха в града на Амстел, като по този начин реагира и на увеличени брой доставки по домовете при корона кризата.

Все повече компании мислят по този начин и това се отразява в статистика за регистрациите в Европа. От януари до май 2021 г. броят на вановите на ток (BEV) в сегмента от 3 до 6 т се е увеличил повече от два пъти в сравнение със същия период на миналата година до около 2200 единици (+135%).

Досега MAN eTGE беше на разположение само като панелен ван за товарен транспорт и като ми-

нибус в сектора на пътническия транспорт. За да предложи на клиентите си още по-широка гама от електрически превозни средства, MAN Truck & Bus, в сътрудничество с известни надстройчици, вече предлага eTGE и като бордова платформа или самосвал с тристранно разтоварване.

„С новите версии eTGE става още по-привлекателен за доставчиците на стоки. Много клиенти търсят при градските доставки висок товарен обем – било то за доставки на големи обеми онлайн поръчки или за доставки на мебели. В същото време става все по-важно, особено в града, намаляването на емисиите на отработени газове и на шума. MAN eTGE с надстройка е идеалната комбинация за това“, обяснява Мартин Имхоф, ръководител на отдел за маркетинг на продукти в MAN Truck & Bus.

С надстройка фургон MAN eTGE има товарно пространство с дължина 3280 мм и ширина 2060 мм, и височина 2000 мм, а по избор и 2200 мм. Това осигурява щедър товарен обем от 13,5 куб. м. Височината на товарене е 1050 мм. Товарната зона може лесно да бъде достигната с помощта на разтегателна 4-степенна стълба за вли-

зане отзад. В интериора има релси отстрани и отпред за безопасно укрепване на товара. Фургонът идва от компанията SPIER Fahrzeugwerk от Щайнхайм, Германия, и се монтира на eTGE от производителя на каросерията.

Втората новост в гамата MAN eTGE е насочена към комуналните фирми и общините, строителната индустрия, градинарството и озеленяването, където тристранните плоски самосвали често са най-търсени. MAN вече ги предлага в кооперация с производителя Schoon Fahrzeugsysteme от Wiesmoor, Германия. Самосвалната платформа е с размери 3255 мм дължина и 2040 мм ширина. Сгъваемите странични стени са високи 300 мм. В платформата са интегрирани 10 фиксиращи отвора, всеки със сила на изтегляне от 500 дН. При платформата полезният товар е 820 кг, а при самосвала – 750 кг.

Техническите данни за производителността на MAN eTGE остават непроменени с новите надстройки. Той има капацитет на батерията от 35,8 кВтч и електрическа мощност на задвижване от 100 кВт. Задвижващият му въртящ момент от 290 Нм му дава висока гъвкавост за използване в градски транспорт. Според процедурата за тестване на WLTP пробегът с едно зареждане е 115 км, но може да се увеличи до 120 до 130 км при реална употреба в града, в зависимост от условията. Основно предимство на eTGE е обширното оборудване за безопасност и комфорт, от което новите варианти на каросерията също се възползват. Като стандарт са включени функциите асистент за аварийно спиране, асистент за активно поддържане на лентата, асистент за потегляне по наклон, асистент за дълги светлини, асистент за умора у водача, асистент за страничен вятър. Сензорите за паркиране отпред и отзад осигуряват безопасно маневриране по време на товарене и разтоварване, докато основните LED фарове и дневните LED светлини осигуряват добра видимост. Що се отнася до комфорта, електрическият ван на MAN впечатлява с информационно-развлекателната система MAN Media Van Navigation, климатроник, многофункционален волан и шофьорската седалка Comfort Plus.

За да направи прехода към електрическа мобилност възможно най-плавен, MAN предлага на операторите на автопарка съвети от експертите



Електрическият MAN eTGE вече се предлага като самосвал (горе) или надстроен с фургон (долу)

на MAN Transport Solutions. Наред с други неща, въпроси относно планирането на ресурсите, зрядното устройство, управлението на батерията и разходите, операторите на електрически превозни средства на MAN също могат да разчитат на професионална подкрепа, когато става въпрос за обслужване. Сервизните екипи на MAN са специално квалифицирани за поддръжка и ремонт на електрически превозни средства и цеховете са специално оборудвани съответно.

ГРИЖА ЗА КАМИОНА ГРИЖА ЗА БИЗНЕСА

ТОВАРНИ АВТОМОБИЛИ И РЕМАРКЕТА, НОВИ И ВТОРА РЪКА, ЛИЗИНГ, ЗАСТРАХОВКИ, ДОГОВОРИ ЗА ОБСЛУЖВАНЕ, ОБРАТНО ИЗКУПУВАНЕ, ТЕХНИЧЕСКИ И АДР ПРЕГЛЕДИ, ЗАВЕРКА НА ТАХОГРАФИ, ОБУЧЕНИЕ НА ВОДАЧИ И ВСИЧКО НЕОБХОДИМО ЗА ЕФЕКТИВНОТО УПРАВЛЕНИЕ НА ВАШИЯТ АВТОПАРК.



SCANIA



IVECO

Мирослав Петков, мениджър автопарк в Орбико България:



В лицето на IVECO и Булавто намерихме стабилен и верен партньор

Орбико България е доказан лидер и водещ дистрибутор на голям брой продукти, като фирмата непрекъснато се развива и разширява. Орбико България завършва изграждането на нов логистичен център, който ще бъде разположен на близо 60 000 кв. м. През последните години част от големия автопарк на фирмата е от бусове Iveco, като взаимоотношенията между Орбико България, IVECO и Булавто се превръщат в устойчиво и приятелско партньорство. По този повод разговаряме с Мирослав Петков, мениджър автопарк в Орбико България



– Г-н Петков, Орбико България е известна фирма, но все пак представете я накратко.

– Орбико България е част от семейството на международната компания Орбико Груп. Оперирайки на българския пазар от 2003 г., ние сме доказан лидер и водещ дистрибутор на голям брой продукти в областта на козметиката, хранителната и нехранителна промишленост, електрически уреди, фармацевтичната промишленост, играчки, битова химия, тютюневи изделия и моторни масла.

Като социално отговорна компания ние се стремим да насърчаваме ангажираността на своите служители, подкрепяйки различни външни и вътрешни инициативи, както и зелени кампании, следвайки и изповядвайки семейните ценности на Орбико.

Ние сме компания, ориентирана към иноваторство и откриване на нови възможности, която се развива с бързи темпове както на българския

пазар, така и на европейския, обхващайки територията на 20 страни. Във всяка една от тях се стремим да се фокусираме върху задоволяване на нуждите на клиента. По този начин искаме да създадем здрави и трайни отношения, помагайки в израстването на нашите партньори.

– Какъв е автомобилният парк на Орбико към днешна дата?

– Компанията има на разположение складови бази в повечето областни градове, откъдето правим доставките на нашите партньори в страната. В момента разполагаме с около 500 превозни средства, от които 160 товарни и 350 леки автомобили. С тях оперираме само на вътрешните пазари, покривайки цялата територия на България.

– Кога започна партньорството ви с IVECO и Булавто?

– Нашето партньорство с IVECO и Булавто да-

Орбико България разполага с 27 броя IVECO Daily 50C35 и 6 броя IVECO Daily 70C15 – шаси-кабина, оборудвани с хладилен фургон. Марката IVECO е избрана след дълго проучване на пазара и сравнение между марките лекотоварни автомобили



През годините взаимоотношенията ни с IVECO и Булавто от професионални станаха приятелски. Булавто разполага с голяма сервизна мрежа в цялата страна, а в сервизите срещнахме добре обучен и квалифициран персонал, което допълнително затвърди избора на марката IVECO



През 2021 г. предстои да завърши изграждането на нов логистичен център на Орбико България, разположен на близо 60 000 кв. м, което ще го превърне в един от най-големите логистични центрове на Балканите

тира от 2014 г., когато закупихме първите бусове за компанията. Оттогава досега сме се сдобили с 27 броя IVECO Daily 50C35 и 6 броя IVECO Daily 70C15 – шаси-кабина, оборудвани с хладилен фургон.

– Защо се спряхте на Булавто и на марката IVECO и доволни ли сте от експлоатацията на тези автомобили?

– На марката IVECO се спряхме след дълго проучване на пазара и сравнение между марки-те лекотоварни автомобили. Установихме, че с голямото разнообразие на модели и модификации IVECO покрива нашите изисквания от високо качество и приемлива цена.

През годините взаимоотношенията ни с Булавто от професионални станаха приятелски, вследствие на коректната работа между двете компании. В тяхно лице ние намерихме стабилен и верен партньор в нашите начинания. Много е лесно да се работи с хора, които разбират нуж-

дите на партньора си и знаят какво да ти предложат. Булавто разполага с голяма сервизна мрежа в цялата страна, с което улеснява следгаранционната поддръжка и ремонтите на бусовете. В сервизите срещнахме квалифициран персонал, което допълнително затвърди избора на марката IVECO.

– Орбико България е изключително динамична фирма. Какво ново предстои при вас?

– През 2021 г. предстои да завърши изграждане на нов логистичен център на Орбико България, разположен на близо 60 000 кв.м, което ще го превърне в един от най-големите логистични центрове на Балканите. Той е съставен от офис сграда и складова база за близо 40 000 палетоместа. В новия център ще бъдат използвани най-новите технологии в складовото оборудване, с което целим да повишим качеството на предлаганите от нас услуги и бързината на доставките към клиентите. 



ZF по пътя към световен № 1



Вилхелм Рем



Искусствен интелект, какъвто е показаният модул, ще има особено важна роля при товарните превози

Съчетавайки технологичната мощ, опита и възможностите на ZF, новото подразделение – Commercial Vehicle Solutions, ще разполага с мащаба и ресурсите, необходими за понататъшното осъществяване на амбициозната стратегия на ZF за продължаващ глобален растеж при превозните средства с търговско предназначение (CV).

Като обединява опита и способностите на ZF, новото подразделение ще продължи да надгражда комбинираните технологични постижения на компанията. Техният списък включва неотдавна пуснатата система OnGuardMAX – най-модерната фирмена автономна система за аварийно спиране, както и първата цялостна и разработена изцяло от ZF система, която интегрира камера, радар, ECU и задействане за търговски превозни средства. В съответствие със стратегията на ZF „Мобилност от следващо поколение“, новото подразделение ще помогне на ZF да прескоки и към лидерството на пазара в областта на електрическата мобилност, операционните системи за превозни средства, автономното шофиране и цифровизацията.

След двете грандиозни сделки, при които на ZF Friedrichshafen AG последователно придоби TRW Automotive през 2015 година (за приблизително 13,5 млрд. долара) и WABCO през 2019 година (за около 7 милиарда долара), това е следващата голяма крачка към налагането на ZF като доставчик № 1 за света на товарните автомобили, автобуси и ремаркета.

ZF назначи за ръководител на новосъздаваното подразделение Вилхелм Рем, член на Управителния съвет от 2012 година, който следи бизнеса със CV, индустриалните технологии и управлението на материалите. Неговото назначение, заедно с факта, че оглавява ръководен екип, който е избран от двата отдела, осигурява силна приемственост в структурата на групата на ZF. С този напредък компанията ще продължи да надгражда настоящата си позиция като най-голям световен доставчик на технологични компонен-

ти и системи за сектора на търговските превозни средства.

Според Вилхелм Рем отделът за търговски превозни средства на ZF, чието стартиране е предвидено за 1 януари 2022 година, ще бъде уникално позициониран, за да подкрепи амбициите на производителите на камиони, автобуси и ремаркета, както и автопарковете по целия свят. Разполагайки с добре дефинирани стратегии за получаване на информация за търговските превозни средства, отделът ще бъде структуриран така, че да поддържа непосредствена близост с клиентите във всеки регион. „Вярваме, че този подход, съчетан с широчината и дълбочината на възможностите, които можем да внесем в иновациите, снабдяването и интегрирането на бордови системи и технологии, ще предложи на клиентите нови нива на полза и повишаване на стойността от взаимодействие“, е заявил г-н Рем.

При обявяването на новия ръководен екип на подразделението г-н Рем е благодарил на двамата досегашни ръководители на сливането на подразделенията на ZF за силната подкрепа, която са оказали на стратегическата логика, и за усилията им за интегриране на придобити мощности. Андреас Мозер, който ръководи отдела за търговски превозни средства на ZF като изпълнителен вицепрезидент, е преназначен да ръководи отдела за индустриални технологии на ZF. Фредрик Щадлер, изпълнителен вицепрезидент на отдела за системи за управление на търговски превозни средства, е предпочел да напусне ZF „по лични причини“.

В ръководния екип на новото подразделение на ZF д-р Кристиан Бренеке ще ръководи изследователската и развойна дейност и системните решения, Ник Ренс и Клебер Винхас ще отговарят за ЕМЕА, други трима служители ще отговарят за Азия и Пасифика, за Америка и за Индия.

За досегашните две подразделения работят около 25 000 служители, разположени на 61 места в 28 държави. 🇪🇺

инж. Радослав ГЕШОВ

От началото на 2022 г. ZF ще стартира ново подразделение за търговски превозни средства. То съчетава досегашните подразделения на ZF за технологии за превозни средства с търговско предназначение и за системи за управление на търговски превозни средства. За ръководител на новото подразделение е назначен Вилхелм Рем

Младен Ганчев, управител на Холлеман България ООД:

Младен Ганчев е управител на Холлеман България ООД. Той създава компанията за превоз на тежки и извънгабаритни товари през 2006 г. В този брой на списание КАМИОНИ г-н Ганчев разказва за спецификата на превозите, които предлага Холлеман България ООД



Конфигурирането на тежък влекач не е елементарен процес



ABSTRACT IN ENGLISH

Configuring a Heavy Tractor Is Not an Elementary Process,

says Mladen Ganchev, manager of Holleman Bulgaria Ltd. He founded the company for transportation of heavy and oversized cargo in 2006. In this issue of KAMIONI magazine. Mr. Ganchev tells us about the specifics of the transportation offered by Holleman Bulgaria.

– **Холлеман България ООД, която е част от мултинационалната група Holleman? Как стана навлизането ѝ на българския пазар?**

– Фирмата е създадена през 2006 г. Това беше първата фирма на групата извън Румъния, където се намира централата ни. Последваха дъщерни фирми в Сърбия, Молдова, Украйна и за известно време в Унгария. Навлизането стана много бързо, тъй като през 2006 г. – 2008 г. икономиката беше под пара и имаше изключително много работа, така че се наложи аз и първите ми колеги да учим този нов за нас бизнес в движение. След настъпването на финансовата криза дохода и проектите с вятърните генератори в България и Румъния, така че и тогава няхмахме много свободно време.

– **Какви са основните транспортни услуги, които предлагате, и защо се насочихте към тази специфична дейност?**

– Холлеман България се занимава изключително с превоз и логистика на тежки и извънгабаритни товари. Основната ни дейност са превозите между Източна и Западна Европа със собствени ни автомобили, както и превозите по вътрешните водни пътища на Европа, където сме ексклузивен превозвач на редица производители и дилъри на селскостопанска и строителна техника.

В последните години все по-важна част от бизнеса ни е логистиката на селскостопански машини, която включва и складирането им в наши собствени складове в Русе (около 65 000 кв. м) или в наети такива в Пристанище Русе-Из-

Тежък влекач на Холлеман България с тежък товар – това е често срещана гледка по европейските и българските магистрала



ток (около 15 000 кв. м). От няколко години извършваме и предпродажбени инспекции и леки ремонти на техниката за част от клиентите, складиращи машини при нас.

Насочих се към тази дейност, тъй като на предишната ми работа се занимавах с превоз на извънгабаритни товари по река Дунав. С течение на времето започнахме да предлагаме и допълнителни услуги на клиентите ни – претоварване, митническо оформяне, подвоз до пристанища или последващ транспорт до клиента. Така се запознах и със сегашните ми съдружници от Германия и Румъния, а след това реших да продължа да се развивам и да изуча още един вид транспорт – сухопътния.

– По какви дестинации оперирате – вътрешни и международни, и какви са най-честите товари, които се налага да транспортирате?

– Основните ни дестинации са държавите от Западна и Северна Европа. Не извършваме превози до Русия и голяма част от бившите съветски републики. Основният товаропоток е от земеделска и строителна техника, инвестиционно оборудване и вятърни генератори.

– От какви и колко автомобили се състои автопаркът ви?

– В момента автопаркът ни се състои от 14 автомобили – 3 броя Mercedes-Benz и 11 броя Volvo. Преди два дни поръчахме и още един влекач Volvo. Mercedes-ите са от последния период, през който вземахме тази марка. Два от тях са Евро-5 и един е Евро-6, като по-старите са триосен и един четириосен. Спецификата при тежките влекачи е, че те не въртят много километри и физическата им амортизация е по-малка, поради което могат да бъдат експлоатирани по-дълго и държат сравнително високи цени на вторичния пазар.

От тези на Volvo имаме четири броя двуосни влекачи, всичките с две височини на лафета, един хенгер, като три броя са 6x2, един е 6x4 и два са 8x4. Последните два са и най-интересните, тъй като са за най-големи теглителни усилия – 225 тона, а и са най-сложни. Но пък са и най-красиви. Като възраст два от влекачите са 2016 г., останалите са от 2018 г. до 2021 г.

– Нови или употребявани камиони купувате и през последните години само подменяте или и допълвате парка си?

– От шест години насам фирмата ни закупува единствено нови автомобили. В миналото се е налагало поради рязък скок на заявките да търсим решения на пазара на употребявани влекачи, но след това започнахме по-внимателно да планираме нуждите си в аванс. Отделно от това българският пазар в този бранш не е толкова голям, че да налага някакво експлозивно нарастване на парка, което да не е предвидено своевременно. Например в момента подписваме договор за редовна линия с наш клиент, за която сме поръчали две композиции, но всичко това става с достатъчен времеви аванс, за да можем да поръчаме и получим необходимата ни техника дори и в тези несигурни за доставките времена.

– С каква сервисна база разполагате и как са организирани обслужването и поддръжката на автопарка ви?

– Ето това е големият проблем на много колеги, не само на нас. По моя преценка при този размер на автопарка не е удачно да организираме собствен сервис и се налага да използваме услугите на външни такива. За съжаление, качеството в повечето пада и това налага да преосмислим вижданията си и да закупим още един терен, на който да изградим собствена база. Иначе имаме договори за обслужване с Волво България и се стремим да поддържаме техниката в добро състояние посредством правилна експлоатация и превантивни действия. За ремаркетата е малко по-сложно, тъй като няма сервиси на отделните марки, с които работим, поради което ги обслужваме в сервиси в Русе, с които сме изградили добри отношения и на които вярваме за качеството на услугата.

– В последните години сте се ориентирали основно към Volvo, защо?

– От една страна, цялата група от фирми се насочи към тази марка и в началото с групови заявки получавахме по-добри цени от конкурентните марки. От друга страна, в един момент съотношението цена – качество при Volvo стана най-добро, поне що се касае за автомобилите с нужните ни спецификации. Отделно в течение на го-

Визитка



Младен Ганчев е на 43 години, семеен, с 3 деца. Завършил е езикова гимназия в Русе, а след това и Русенския университет „Ангел Кънчев“. Дипломант е от първия FIATA курс (дипломата е международно призната като стандарт за компетентност в спедицията – б.а.) в България през 2002 г. Преминува през специализираните курсове за превоз и претоварване на тежки товари на лидерите в бранша Richard Krabbendam и Marco van Daal. Организира курс на Marco van Daal в България за членовете на Националното сдружение за превоз на извънгабаритни товари, чийто съосновател и председател на УС е от основаването му.

В транспортния бизнес влиза през 1999 г., започвайки работа в голяма българска корабоплавателна компания. През 2006 г. предприема важната стъпка да смени бранша и със съдружници създава Холлеман България ООД.



През последните години Volvo е предпочитаната марка в автопарка на компанията

дините успяхме да изградим много добри отношения с Волво България – както търговски, така и със сервизите им. Това също много натежава при вземането на решения. И не на последно място – стараме се да имаме унифицирани композиции, тъй като в някои от държавите това ни позволява да включим повече композиции в едно годишно разрешително, което ни дава конкурентно предимство като време за реакция на заявки, а и пести разходи.

– Кажете малко повече за последния влекач от шведската марка, който сте закупили и чиято спецификация е доста интересна.

– Да, това е втората ни такава покупка, като, доколкото съм запознат, това е третият такъв влекач изобщо в България, без да претендирам да съм на 100% прав. Разликата с другия, поръчан в България, е, че нашите два са с теглително усилие от 225 тона. Четириосен, FH16, тип FH84PT. Две задвижващи и две управляеми оси. Допълнително монтирахме хидравлична система и бутилки за въздух, за да можем да конфигурираме влекача за очакващата го тежка работа – много рядко общото тегло на композицията и товара му ще бъде под 90–100 тона.

– Какви са минималните изисквания към един влекач, който е предназначен за тежки товари?

– Конфигурирането на един камион не е елементарен процес, тъй като спецификата на работата ни е различна и обикновено се търси различен ефект. При нас невинаги цената е водещ фактор, а това за какво се взема влекачът. С изключение на малките ни влекачи останалите работят поне с две различни полуремаркета и това задължително се взема предвид, така че да има съвместимост и при двата варианта. Най-малките са с две височини на лафета и теглително усилие от 50 тона. В комплект с четириосни полуремаркета това е и максималното им допустимо тегло по годишни разрешителни в Западна Европа. В последните години в Германия натискът на редица големи клиенти е общото тегло и размери на натоварена композиция да не надхвърля тези по параграф 70, което налага да се търсят редица нови решения както с производителите на влекачи, така и с тези на ремаркета. Имаме такива случаи, когато с Волво България, и конкретно с г-н Светлин Петков, сме започвали от ремаркетото да градим влекача. Това важи изключително силно за автомобилите ни 6x2 и в голяма степен за тези 4x2.

При най-големите нещата са малко по-раз-

лични, те са по-бутикови, по-скъпи и там си позволяваме повече екстри, тъй като са предназначени за дългогодишна употреба. Не е тайна, че ползваме опита на колегите ни от групата, както и ние споделяме нашия, така че да достигнем до най-подходящата конфигурация, която търсим. Понякога дори взаимно се учим с местния дилър, но считам това за полезно и за двете страни. Но като цяло важни са теглително усилие, скоростна кутия, предавателни числа, мощност... Не на последно място и комфорт за водача – стремим се влекачите ни да разполагат с екстри, тъй като това е дом за част от колегите ни, а и се ползват по-дълго време.

– С какви, какъв тип и от кои марки полуремаркета оперирате?

– Тук нещата стават още по-сложни и интересни, тъй като наистина са много комплексни. Има колеги, които купуват едно по-голямо ремарке, което ползват с малък влекач, и смятат, че могат да превозват големи товари. Освен че така убиват влекача, убиват и бизнеса, да не говорим, че често го правят и нелегално. Ние вярваме, че правилната конфигурация е важна както за влекача, така и за ремаркетото. А правилната композиция често е ключът към осъществяване на сделка.

Като брой оси ремаркетата ни са разделени на такива с от две до 12 оси. Като вид – имаме полуремаркета, лоубет, модулни оси и едно ремарке. Като марки – по-малките са Meusbürger и Recker, по-големите са Broshuis, Faymonville и Mercedes-a в бранша – Goldhofer. Общият им брой е 31.

– Споменете някои от най-интересните и предизвикателни товари и транспортни задачи, които сте изпълнявали.

– О-о-о, това е наистина сложна задача, тъй като през тези 15 години сме видели много неща и сме минали много предизвикателства. Бих разделил задачите на два вида – единични транспортни с много големи размери или тегло, от една страна, и проекти, от друга. При първите адреналинът наистина е висок, тъй като става въпрос за нещо сложно – дължина, височина и т.н. Има задачи за решаване, организация, но все пак това е еднократно. Наистина сложното е организирането на проект, да речем, 50 вятърни генератора или 300 комбайна в рамките на няколко месеца. Там нещата са доста по-различни – има смесица от всички указани по-горе неща като параметри, но има много повече организация, дълготрайност, много повече проблеми за решаване. Не на последно място е необходим и немалък ресурс като техника, хора и финанси, за да организираш нещо такова.

– С колко водачи работите, усещате ли недостиг на шофьори и искат ли се по-специални умения за управление на тежковоз за извънгабаритен товар?

– До преди година поддържахме един водач в плюс, но в момента бройката е изравнена с камионите. Радостно е, че повечето от колегите ни са с нас повече от 10 години и не ни се налага да търсим нови хора често. В интерес на истината често получаваме запитвания за постъпване на работа. Предпочитанията ни са свързани с лични препоръки, тъй като водачите се познават по-

между си и могат да преценят кой би паснал на работата и фирмата ни. По-голямата част от тях са хора, които са се върнали от чужбина, за да са по-близо до семействата си или за да изградят такива. При всички положения управлението на извънгабаритен камион изисква по-специални умения, но такива се изграждат с времето. Важни са желанието, вниманието, концентрацията и избягването на подценяването, породено от рутината. В началото новите ни колеги работят на двойка, а след това започват сами на малък камион. С течението на времето се преминава на триосен и евентуално на четириосен. В правния ни свят няма регламентирани изисквания за водачите на такива композиции (да не говорим, че в списъка на професиите липсва водач на ескортен автомобил), така че всичко е в желанието и възможностите, естествено.

– Има ли конкуренция на българския пазар в предлагания от вас транспорт?

– Разбира се, че има и тя се увеличава. Има фирми, които като нас специализират основно в такъв вид дейност, някои от тях доста професионално. Има и такива, които развиват това като съпътстваща дейност, а и такива, които само плюят в супата, както казват иранците, и развалят пазарните навла, без да са в състояние да реализират превоза. За съжаление, има фирми, които за един пробит долар вповече вкарват редица чужди камиони в България, като ги подпомагат в избягването на заплащането на реални разрешителни, ескорти и т.н. Но това е друга тема.

– Как се отразяват на сегмента на извънгабаритните превози пандемията и финансовата криза?

– Предходната година беше най-добрата в историята на фирмата, което се дължи на големия обем работа, свързан с логистиката на строителните машини за газовия проект. Но при всички положения пандемията се отрази в генерално намален обем работа, забавяне преминаването на гранични пунктове, карантина и невъзможност за ползване на шофьорите, което в крайна сметка създаде несигурност за всички участници в процеса и генерира загуби. Не е тайна, че в момента в България няма значим проект, който

да ангажира фирмите от нашия бизнес, и работата основно е на парче, като прави впечатление, че големите проекти не само в България, но и в световен мащаб като цяло, се отлагат за 2022 г., тъй като планираното възстановяване не се реализира, а и страховете от нова вълна на COVID-19 са съвсем реални, което кара инвеститорите да изчакват. Надеждите ни са, че през 2023 – 2024 година ще започнат значими проекти в страната, което ни кара да планираме и инвестиции през следващата година в по-големи ремаркета.

– Имат ли отражение върху вашата дейност изискванията на Пакет Мобилност и как с справяте с тях?

– Пакет Мобилност се отразява на целия бранш, и то основно негативно. В него има абсурдно много безсмислици, но това е тема за цяло списание. Тъй като ние работим по стандартна схема прав – обратен курс, не срещаме проблеми с времето за престой извън страната на превозните средства или водачите. Интересното е, че за фирми като нашата последиците от тази мярка са явяват и възможност за наемане на качествени водачи, прибиращи се в България поради невъзможност или нежелание да работят по новата схема. Това се случи и с други кадри за офиса и складовете ни през миналата година, т.е. за нас кризата и последиците ѝ се превърнаха и в опция.

– Членувате ли в браншова организация на превозвачи и има ли полза от това?

– Холлеман България е член на два от най-големите световни съюза на фирми, занимаващи се с извънгабаритни товари. На местно ниво сме членове на Националното сдружение за превоз на извънгабаритни товари, което, за съжаление, все още не може да заеме мястото си в нашия бранш, срещайки неразбиране или нежелание от страна на администрацията относно предлаганите промени в нормативната уредба. Извън това не членуваме в браншова асоциация на превозвачи, но проявяваме интерес, тъй като за мен членството в сдружения и браншови съюзи е не само желателно, но и задължително.

Въпросите зададе Лъчезар АПОСТОЛОВ

Параметри на доставения влекач

Нов модел FH16 750 к.с. 8x4 с Tridem Pusher Axle. Двигателят D16K750 е 16,1-литров, 6 цилиндри, редови, с максимална мощност 750 к.с. и максимален въртящ момент 3550 Нм. Силовата линия и шасито са пригодени изцяло за теглене на товари с тегло над 100 т. Шасито е подсилено по цялата дължина с допълнителна рама. Предното окачване е с допустимо натоварване от 10 т, а задното – от 35 т.

Предавателната кутия е оборудвана с механизъм за плъзяща и ултраплъзяща предавка, позволяващи тегленето на товари до 225 т бруто на композицията. Комбинацията от VEB+ – усилената моторна спирачна система на Volvo при 16-литровия двигател, и ретардер осигуряват максималните 920 кВт спирачно усилие.



Лафетът е Heavy Duty с плъзгащ подлафетен механизъм.

Кабината е Globetrotter XL. Основните светлини са Full LED с включена опция за автоматично регулиране спрямо насрещното движение на дължината на светлинния сноп при дълги светлини.

Управлението на окачването на влекача е безжично. Водачът разполага с камера за наблюдение на спящата зона, която е монтирана дискретно в основата на дясното огледало, както и с модул за 6 броя допълнителни камери по шасито. Камера е монтирана и на гърба на кабината.

Влекачът е оборудван със система за следене на спящата зона и с новата навигационна система на Volvo с разпознаване на пътните знаци. Луксозното оборудване и материалите от най-висок клас в кабината при модела FH16 са задължителни.

Да работиш на инат



Част от заводския колектив през годините

Световният спорт трескаво опитва да навакса времето, пропуснато заради Covid-19 и през тази година провежда шампионати, непроведени през 2020 година. Възползвам се от прецедента, за да припомня на нашите читатели със същото закъснение, че през миналата година се навършиха 50 години от създаването на ПРК – българския производител на полуремаркета и контейнери

В началото на 1970 година на икономическата карта на Добрич (тогава Толбухин) официално се появява Машиностроителният завод за полуремаркета и контейнери (МЗ ПРК). А идеята за производството на първото българско полуремарке се ражда няколко години преди това в ТПК (Трудово-Производителна Кооперация) Георги Сотиров, след като нейният председател Радослав Радичков вдъхновява хората, които му вярват и са сред основателите на бъдещото предприятие. Стремешът към създаване на нов завод се засилва след произвеждането на първото полуремарке, последвано от успешни изпитания. Заводът е създаден с решение на стопанското обединение Автопром. Преди официалния му старт се обединяват филиалът към МЗ Маяк и предприятието Тексим-промишленост – стъпка, отново иницирана от Радичков.

Заводът започва със състав от 180 души, но с много беден и амортизиран машинен парк. В ПРК разработват документацията за товарен контейнер и изработват опитен образец. Той е оценен по-високо от конкурентния модел на НИПКИДА (Научно-изследователски и проектно-конструкторски институт по двигатели и автомобили) и СО Автопром го одобрява за серийно производство.

Под ръководството на техническия директор, инж. Недялко Тонев, който впоследствие оглавява СО Балканкар, е създадена и първата технологична линия за производство на контейнери. Реализирана е панелна технология за производство на голямотонажни контейнери с дневен капацитет 10 броя. Заводът развива и производството на ремаркета и полуремаркета, което достига до 1200 броя годишно. Във връзка

ка с него усвоява и производството на ходови оси за натоварване 4, 6, 8 и 10 тона, част от които се изнасят.

В годината на създаването ПРК произвежда промишлена продукция за 2 млн. лева, 20 години по-късно стойността ѝ надхвърля 27 млн. В първата половина на 80-те години, вече на новата площадка, основният корпус на завода е разширен с 50 на сто, изградени са дробометна инсталация и административната сграда. С валута от полуремаркета, произведени за СО МАТ, е доставено от водещи производители оборудване за разкрояване, автоматично заваряване на лонжерони и автоматично плазмено заваряване на листове за контейнери. Подготвя се поръчването на линия за производство на панели за хладилни полуремаркета. Внедряват се нови технологии, увеличава се броят на инженерно-техническите и изпълнителските кадри. Номенклатурата се обогатява с нови и усъвършенствани изделия. Подобрени са конструкциите на полуремаркетата ПР-25 и ПР-29, на цистерните за гориво-смазочни материали и битум, създадено е ново бордово полуремарке ПР-38. Модернизирани са ходовите агрегати. Разработени са нови конструкции на 24-тонен контейнери – универсален и за насипни товари.

Към 1990 година модификациите надхвърлят 30: бордови и самосвални полуремаркета, изотермични и хладилни полуремаркета за палетираните товари със съоръжение за саморазтоварване, контейнери, мостове за полуремаркета и др. През периода ПРК произвежда годишно по 950 полуремаркета и повече от 1100 контейнера. Важно се оказва създаването на технологична екипировка, особено на универсална, която

дава възможност за бързо пренастройване от един продукт към друг.

Тези фактори помагат на завода да издържи кризисния период след 1991 година. От началото на „промените“ започва битка за оцеляване. За първи път фирмата се занимава не само с целия цикъл от създаването до внедряването на изделията, но и с тяхната реализация. ПРК, от 1 юни 1992 г. вече ЕАД, с персонал около 500 човека, изнася полуремаркета в Кипър и Македония.

Промените са динамични, конкуренцията е жестока, правителствата без оглед на партийна принадлежност и цвят не защитават националното производство в безмилостната битка за запазване на дял на местния пазар. ПРК започва да произвежда триосни полуремаркета, цистерни за хранителни течности, пропан-бутан, контейнер-цистерни. През 1996 г., след като изкупува 51,2% от акциите, дружеството става ПРК АД и впоследствие е приватизирано изцяло.

Орел, рак и щука

И когато в началото на новия век се обсъжда разширяване дейността на дружеството посредством цехове в София и Силистра, г-жа Ив. Калинова, отговаряща за маркетинга и продажбите и член на Съвета на директорите, предлага ПРК АД да се раздели. Срещу предложението се обявява изпълнителният директор инж. Петър Михайлов, но то е подкрепено от още двама членове на Съвета – инж. Белчо Белчев и Кр. Русев. Разделянето започнало в началото на 2002 г. и продължава 2 години. Болезнената делба на хора, машини, сгради, активи и задължения разкъсва неголямата, но до-

бре работеща и успяваща фирма на 3 новосъздадени дружества с ограничени възможности, които взаимно се конкурират. Резултатите, естествено, не бяха добри. Не след дълго едно от тях (БМД 2000) престана да съществува.

Както казва инж. Михайлов, чийто глас против разделянето остава глас в пустиня: „... през двете години на разделянето, вместо да вървим напред, се върнахме назад. От трите новосъздадени дружества ПРК АД бе най-зле, но и на другите им бе трудно да оцелеят и това е една от най-големите грешки, които сме правили“. Така мисли и инж. Венцислава Писарова, изпълнителен директор на ПРК АД от 2015 година, която работи в завода от 30 години: „Разделянето беше грешка – разделена на три, една фирма, колкото и да е добра, няма потенциал. Станаха три малки, слаби фирми, които трябваше да инвестират, за да достигнат нивото от преди разделянето.“

ПРК АД въпреки всичко съществува – благодарение на хората, които работят там и са свикнали да се борят, тъй като и преди 10 ноември 1989 година заводът не е бил галеник на държавата. Сега произвежда основно специални полуремаркета и контейнери, по-различни от идващите от Запад. Това производство е много трудно, тъй като всяко изделие е само за себе си и всеки път се започва от нулата – конструиране, осигуряване на материали, производство, узаконяване... Другите две направления са ремонти на техника, основно закупена от Западна Европа, и услуги.

Продължава да съществува и БМД АД, където произвеждат надстройки и ремаркета.

инж. Радослав ГЕШОВ, по материали на ПРК

IPO DIESEL CENTER



ДИАГНОСТИКА И РЕМОНТ

НА ВСИЧКИ ДИЗЕЛОВИ СИСТЕМИ:

Горивни системи дизел с ел. управление

Радиобутални помпи с ел. управление

Механични ГНП и дюзи

CR помпи и дюзи

Система помпа-дюза

Общи ремонти на автомобили, ванове, автобуси



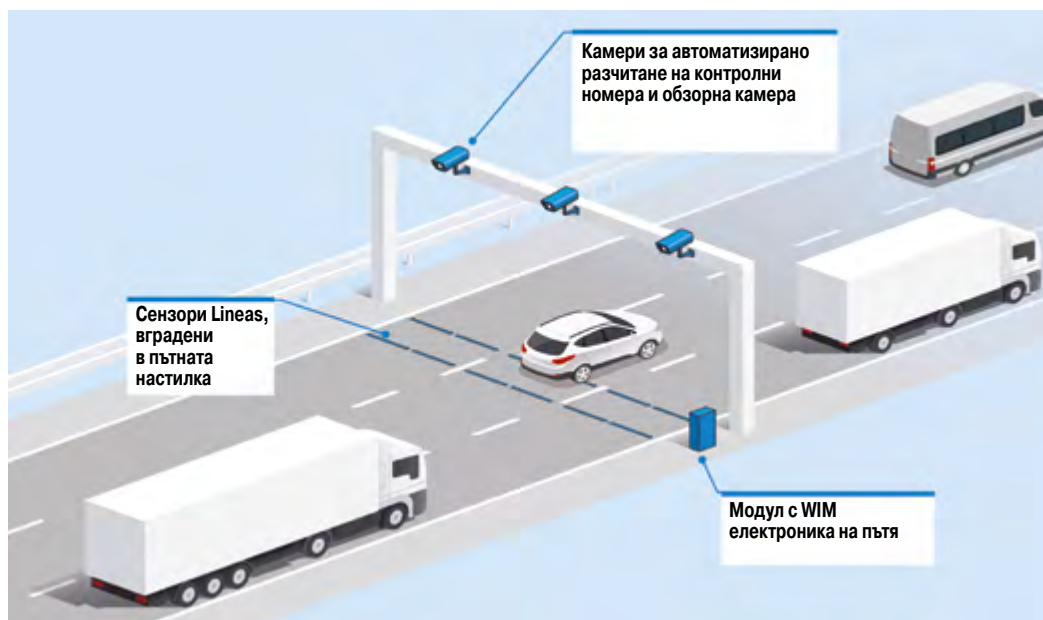
София 1517, ул. Резбарска 47
тел. 02 971 9549, office@ipo-bg.com
www.ipo-bg.com

30 години
надеждни
индустриални
решения



Европа се готви да въвежда технологиите WIM

Не е лесно да се контролира растящият трафик на автомобилите, пренасящи стоки. Претоварването на товарни автомобили е практика в немалко страни от Стария континент, която не само ускорява износването и повреждането на пътната инфраструктура, вкл. мостовите, но увеличава и рисковете от тежки произшествия. За да се справят, все повече собственици на пътища, оператори и други органи търсят надеждни решения за автоматизирано наблюдение на трафика, особено на товарни превозни средства



Статичното измерване на общо тегло и натоварване на мостовите е неподходящо за съвременните условия по различни причини. Най-важните от тях са:

- ◆ ниска производителност;
- ◆ невъзможно е да се обхване ако не целият, то поне достатъчна част от трафика;
- ◆ за да бъде проверено едно ПС, то трябва да бъде извадено от движението, отклонено на подходящо, обезопасено място с достатъчни размери за престой и за сетнешно включване в движението;
- ◆ не навсякъде е възможно изграждане на подходящи места;
- ◆ отклоняването и включването на ПС в общия трафик носи рискове;
- ◆ намалява се скоростта на движение дори и на ПС, които не се проверяват.

Решение на проблема дава претеглянето в движение (Weigh In Motion/WIM). То позволява автоматизирано да се наблюдават и рисковите категории – камиони и композиции. Претеглянето в движение (WIM) се извършва от устройства, които отчитат и регистрират натоварването на всяка от осите на камиона/композицията, както и брутно тегло на превозното средство, докато то преминава над/през сензор. WIM системите от новите поколения са много по-ефективни от по-старите станции за статично претегляне, тъй като не изискват ПС да спират. Мониторингът на брутно тегло на ПС средство и на натоварването върху отделните му оси е полезен в редица дейности, включително: проектиране, наблюдение и проучване на настилки, тунели и мостови съоръжения; прилагане на изисквания към размерите и теглото на превозните средства, кон-

трол на спазването на законодателство и разпореждби, и санкциониране на нарушителите; администриране и планиране.

Най-разпространените средства за WIM са пиезоелектрически сензори, кварцови пиезоелектрически сензори и различен формат плочи (с датчици за деформации или с хидравлично отчитане на натоварването).

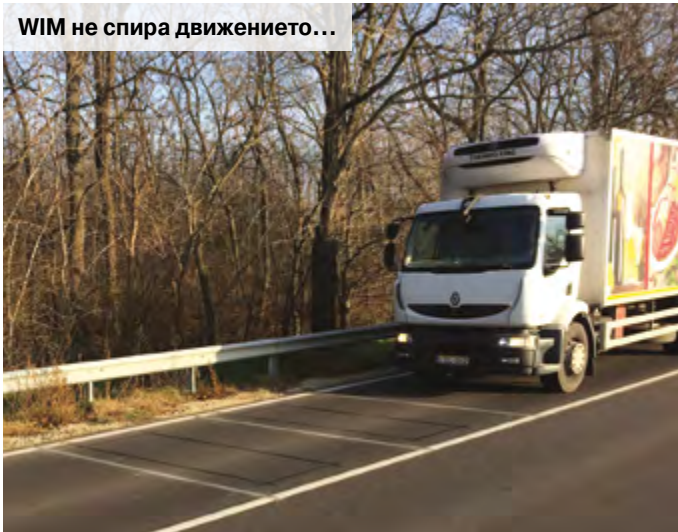
Пиезоелектрически сензори се вграждат в настилка и създават електрически заряд, пропорционален на деформацията, предизвикана от преминаването на натоварените гуми. Този тип WIM системи при правилно инсталиране и калибриране позволява измерване на пълната маса на преминаващите камион с отклонение до 15% за 95% от преминалите товарни автомобили.

Пиезоелектрическите кварцови сензори са най-използваното средство за събиране на точни WIM данни. Сензорът е вграден в слот, врязан в настилка, като пиезоелектрическите кварцови дискове генерират електрически заряд, пропорционален на приложените сили. Усилвател преобразува сигналите в точно пропорционални напрежения. Точността на измереното натоварване на колелата не се влияе от типа гума, броя на гумите или налягането в тях. Усъвършенстваните системи от този тип събират и обработват данни за трафика с точност до 2,5% за общото тегло, не се влияят от трафика и имат много дълъг живот.

Предимства и недостатъци на WIM

- ◆ Бързодействие – камиони и композиции могат да се претеглят, докато се движат с скорости-

WIM не спира движението...



те, характерни магистралите. Така за кратък период от време се проверяват значително повече ПС, отколкото в станциите със статично измерване;

- ♦ Подобрена безопасност, тъй като се намалява натрупването на ПС в лентите, водещи към пунктове за статично измерване;
- ♦ Претеглянето се извършва непрекъснато и на целия поток, докато за статично претегляне ПС се отклоняват от трафика;
- ♦ Контрол с по-висок обхват и по-ниски разходи;
- ♦ WIM може да наблюдава трафика на камиони, без да предупреждава шофьорите.

Доскоро точността на най-скъпите, често използвани WIM устройства бе 6% от действителното тегло на автомобила за 95% от измерените камиони – грешка, която е неприемливо висока. Затова в немалко страни се ползват „хибридни“ системи – WIM посочва „съмнителните“ ПС, които след това се спират и измерват статично с точност, приета за достатъчна.

Според Националното бюро за стандарти на САЩ (National Bureau of Standards) средствата за измерване на натоварване на колелата трябва да имат точност от $\pm 1\%$, когато се тестват за сертифициране, и след това трябва да се поддържат на $\pm 2\%$.

WIM не дава допълнителна информация, каквато може да се получи при спиране за статично мерене, напр. за вида гориво, кога е регистрирано ПС, какъв модел е, откъде идва и къде отива и т.н.

WIM системите са чувствителни към електромагнитни смущения, причинени най-вече от удари на мълнии в близост до оборудването. ►



... за разлика от проверката в спряно състояние



АВТОМАТИЧНИ ЧЕТКОВИ АВТОМИВКИ ЗА ЛЕКОТОВАРНИ, ТОВАРНИ АВТОМОБИЛИ И АВТОБУСИ

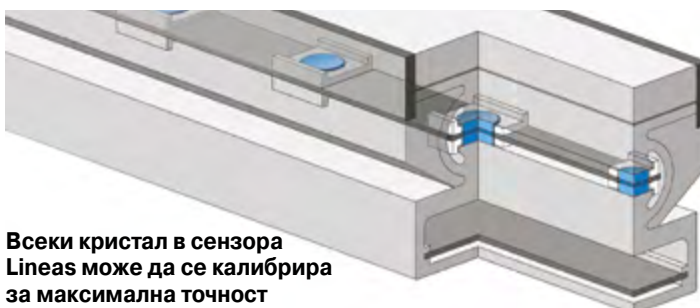
За обществения транспорт, транспортните компании и фирмите с голям автопарк от товарни автомобили и автобуси, добре измитият автомобил отдавна е ефективна реклама за самата компания.

MAGNUM НА OTTO CHRIST AG, ГЕРМАНИЯ Е ПЕРФЕКТНОТО РЕШЕНИЕ:

- Автоматична четкова автомивка.
- Бързо и качествено измиване с минимален разход на човешки ресурси, пестейки време и пари.
- Възможност за индивидуална конфигурация и дизайн.
- Изцяло галванизирани шаси.
- Конфигурация с 2, 3 или 5 четки.
- Височина на измиване до 5.00м.
- Нископрофилни механизми за пълно измиване на ниските части.
- Голям избор от програми и възможност за конфигуриране на собствени.
- Бърза възвръщаемост на инвестицията.



Различни данни, интересувачи и водачите, могат да бъдат визуализирани



Всеки кристал в сензора Lineas може да се калибрира за максимална точност

Модулна система KiTraffic Plus, използваща пиезоелектрически кварцови сензори Lineas



WIM печели позиции

В резултат на постоянните усъвършенствания точността на WIM достига нива на прецизност, които удовлетворяват изискванията на отделни страни в ЕС. През миналата година Kistler получи от OIML (Organization Internationale de Métrologie Légale) сертификат „Най-добър в класа си през 2020“ за системата KiTraffic Basic Weigh In Motion, Тип 9835A. В основата на тази система са доказали надеждността си пиезоелектрически кварцови сензори Lineas от Kistler. Освен че измерва точно теглото на превозното средство при високи скорости, това WIM решение осигурява и ред други предимства: може да се справя безпроблемно с високи натоварвания на мостовете (до 30 тона на всеки!), като няма общо ограничение на максималното измервано тегло. Надеждната работа в температурен диапазон от -40 до +80°C е гарантирана в почти всеки климат.

OIML официално потвърди, че системата от Kistler може точно и надеждно да измерва брутното тегло на превозното средство и натоварването на осите на товарните автомобили при скорости до 120 км/ч и дори до 140 км/ч при ванове.

Благодарение спазването на стандартите на OIML KiTraffic Basic вече е успешно хомологиран в Латвия, така че решението на Kistler е готово за използване в приложения за директно право-прилагане в тази прибалтийска република. Това е важен прецедент, тъй като дори в ЕС всяка страна има свои правила и разпоредби за работа със системите за претегляне в движение, които правят всеки процес на хомологиране различен и винаги сложен. Международният стандарт OIML обаче е обща отправна точка, която улеснява получаването на одобренията, необходими за инсталиране на WIM системи. KiTraffic Basic също

получи местно типово одобрение в Чешката република. В ход е аналогична процедура и в Италия.

Отворена софтуерна платформа

Функцията Weigh In Motion може да бъде разширена с добавяне на системи за разпознаване и измерване на ПС. Това е възможно чрез новата софтуерна базирана модулна система KiTraffic Plus, в която е вложен опитът на Kistler Group в събирането на данни за трафика. В нея е заложен принципът на „отворена“ система – наред с усъвършенствани WIM функции могат да се интегрират допълнителни устройства за изчерпателно наблюдение на трафика: камери за разчитане на номера (ANPR/ Automatic number-plate recognition), за наблюдение, за контрол на скорост, скенери за размери, детектори за височина.

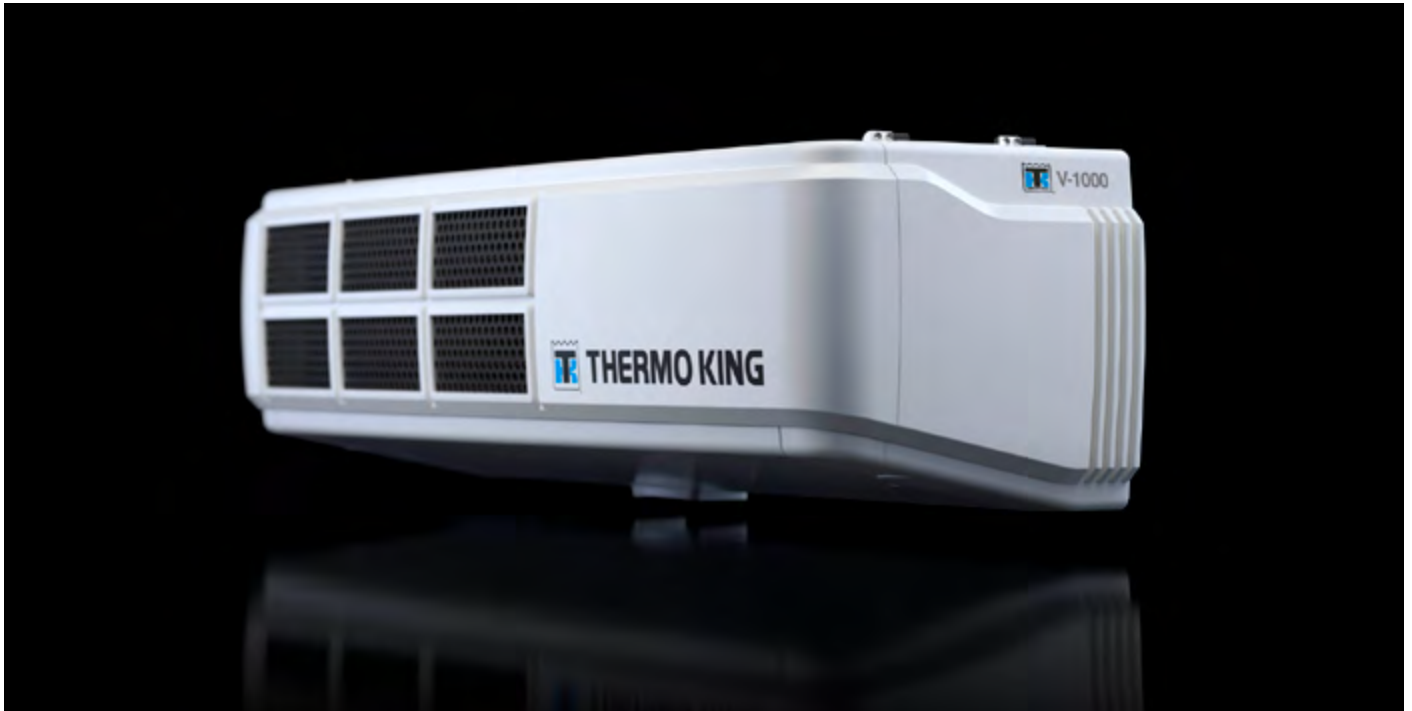
Модулната архитектура позволява KiTraffic Plus да бъде разширена по всяко време по-късно, без да изисква големи разходи или усилия. Като автоматизира мониторинга на трафика, KiTraffic Plus помага да се защити инфраструктурата и да се предотвратят произшествия.

Стандартните опции за KiTraffic Plus са следните модули, които могат да се комбинират:

- ♦ WIM система за отчитане натоварването на мост, общото тегло и класа на превозното средство;
- ♦ Интегрирано измерване на скоростта;
- ♦ Камера ANPR за снимки на автомобила и разпознаване на регистрационната табела;
- ♦ LIDAR скенер, който улавя ширината, дължината и височината на превозното средство;
- ♦ Софтуер Kistler DataMatcher за получаване и синхронизиране на данни от полеви устройства.

инж. Радослав ГЕШОВ

Thermo King представи новите агрегати V-1000



V-1000 е мощна алтернатива на дизеловите агрегати за камиони с тегло между 3,5 и 25 тона

Според производителя новият задвижван от компресор мултитемпературен агрегат V-1000 е почти 25% по-мощен, осигурява 33% по-висок въздушен поток и има 67% по-голям капацитет в режим на готовност (stand-by) от еквивалентните дизелови агрегати. Други предимства на новия модел са компактният размер, ниското тегло и намалените експлоатационни разходи.

V-1000 използва компресор, специално разработен за Thermo King, който се задвижва от двигателя на камиона и осигурява ефективност, непостижима досега от агрегатите от този тип. Това се отразява положително на общите експлоатационни разходи за гориво и за поддръжка, което прави V-1000 конкурентна инвестиция в сравнение с дизелов агрегат с еквивалентна производителност.

Thermo King V-1000 е подходящ дори за камиони с по-високи кабинни, като агрегатите са съвместими и с множество типове превозни средства, включително такива, които се задвижват със CNG, LNG или биодизел.

„Традиционно компаниите, използващи големи камиони, търсят дизелови агрегати със самостоятелно захранване. Тази традиция е на път да се промени“, казва Енеко Фернандес, продуктов лидер в отдел Камиони на Thermo

King. „Проектирахме V-1000 така, че да осигури изключителна производителност, да се конкурира и понякога да надминава самозахранващите се устройства. Високият капацитет за охлаждане и големият въздушен поток на V-1000 ще предпазят товара на нашите клиенти дори при най-тежките условия. И ще го направят със значително по-ниско въздействие върху околната среда, отколкото дизеловите агрегати – без вредни емисии и с по-малко шум при работа“, допълва той.

За да са сигурни, че са се съобразили с нуждите на клиентите по време на разработването на новото решение, от Thermo King си сътрудничат с няколко транспортни компании в Европа, които са тествали агрегатите V-1000 в реални условия. Една от тези компании е Verny, верига за хранителни стоки в Русия.

„В продължение на няколко месеца работихме с устройства Thermo King V-1000, доставяйки продукти в различните ни магазини“, казва Александър Олейник, ръководител на транспортния отдел във Verny. „Бяхме изключително доволни. Със зададен температурен диапазон уредът доказа своята способност за бързо повишаване и надеждно поддържане на желаната температура. Нямаше повреди или неизправности при работата“, споделя той.

SOLUTRANS 2021: Иновации за отговорен транспорт



Шестнадесетото издание на изложението за автомобили за работа SOLUTRANS, което ще се проведе от 16 до 20 ноември 2021 г. в Lion Eurexpo, Франция, се оформя като платформа за възстановяване на бизнеса

Засега SOLUTRANS 2021 се очертава като единственото международно събитие през годината с акцент върху иновациите в сектора на камионите. Предварителните очаквания са за успешно издание, на което ще присъстват 60 000 професионални посетители и 1000 изложители от различни марки. С резервираните 70% от изложбените площи досега и допълнителната зала в сравнение с последното издание търговското шоу е по-привлекателно от всякога и предлага още по-широк спектър от иновации и по-обширно съдържание, фокусирано върху отговорния транспорт.

SOLUTRANS 2019 бе най-успешното издание в историята на шоуто и отчете 56 000 посетители, което бе увеличение с близо 11% в сравнение с 2017 г. На изложението през 2019 г. бяха представени деветстотин изложители и марки, което е с 47% повече от 2017 г., като в това число влизаха 31% нови изложители.

За изложението през 2021 г. 70% от площите вече са резервирани. Към днешна дата на изложението се очакват много водещи имена от сек-

тора на тежкотоварните автомобили – производители на камиони, ремаркета и полуремаркета, каросерии, лекотоварни автомобили, гуми и компании от сферата на услугите в сектора на транспорта.

След кризата, породена от пандемията, прогнозите са за ръст в сектора от 4,2% през 2021 г. и 3,6% през 2022 г. Това възстановяване върви с прехода към нисковъглеродна икономика и новите задължения за намаляване на въглеродните емисии, което трябва да бъде постигнато чрез енергиен микс, с увеличаване на регистрациите на превозни средства, които не са на дизел.

25% от изложителите, регистрирани до момента, идват от чужбина, с което изложението потвърждава международния си характер. Представени са 15 държави, начело с Германия, Италия, Белгия, Обединеното кралство и Нидерландия.

Освен това през 2021 г. SOLUTRANS предлага като допълнение към реалното изложение и дигитално издание – SOLUTRANS DIGITAL SHOW. Като огледало на физическата изложба онлайн

версията ще предложи на посетителите възможност, когато пожелаят и където и да се намират, да се потопят в интерактивно пространство, като те ще могат да посетят щандовете на изложителите, да влязат в контакт с тях и да разгледат техните нови продукти с едно кликване. DIGITAL SHOW SOLUTRANS ще гарантира на изложителите посетителска аудитория от целия свят.

Общата тема на шоуто през 2021 г. е енергийният преход, който ще бъде разгледан в серия от акценти. Презентацията на проучването Vision'Air, проведено от Le BiPE и BDO Advisory, за първи път в Европа ще направи анализ на комбинацията от силови агрегати от няколко ъгъла – по държави, по сегменти, по години, по основна категория превозни средства и техния принос за намаляване на въглеродния отпечатък. То ще предложи на професионалистите от сектора прогноза за пазарите през 2040 г., която ще им позволи да се приведат в съответствие с целите на Европейската комисия.

Богата на съдържание и всеобхватна е програмата за дискусии. Откривашото пленарно заседание е на тема за водорода в бъдещето на тежкотоварните автомобили. Разговорите и кръглите маси ще бъдат фокусирани върху свързаността, електрификацията, заетостта и киберсигурността.

Платформата SOLUTRANS ON AIR ще включва подкасти и поредица от видеоклипове на актуални теми.

Закуските по време на SOLUTRANS 2021 предлагат три изключителни събития под формата на дебати, които ще бъдат публикувани в медии.

За да запази инерцията си, SOLUTRANS 2021 е нова организация, която да помогне на изложителите да изпъкнат и да предложат на гостите приятно изживяване.

SOLUTRANS 2021 отваря нова изложбена зала, за да отговори на нарастващото търсене на иновации от страна на изложители и посетители. Зала 1, преименувана на SOLUTRANS 4.0, ще представи забележителни иновации и нови име-

на в сектора от инженеринг, индустрия и обучение.

По време на изложението ще има нова и разширена тестова писта. Демонстрационната зона е изцяло преработена. В нея производителите на камиони и лекотоварни автомобили ще могат да представят в реални условия превозните си средства с „нова енергия“ – газове, хибридни, електрически, с горивни клетки...

Специална зона, организирана в партньорство с Френската асоциация на производителите на гумите (SPP), ще събере всички играчи от сектора на едно място със сцена за лекции и зона за тестови шофираания на открито.

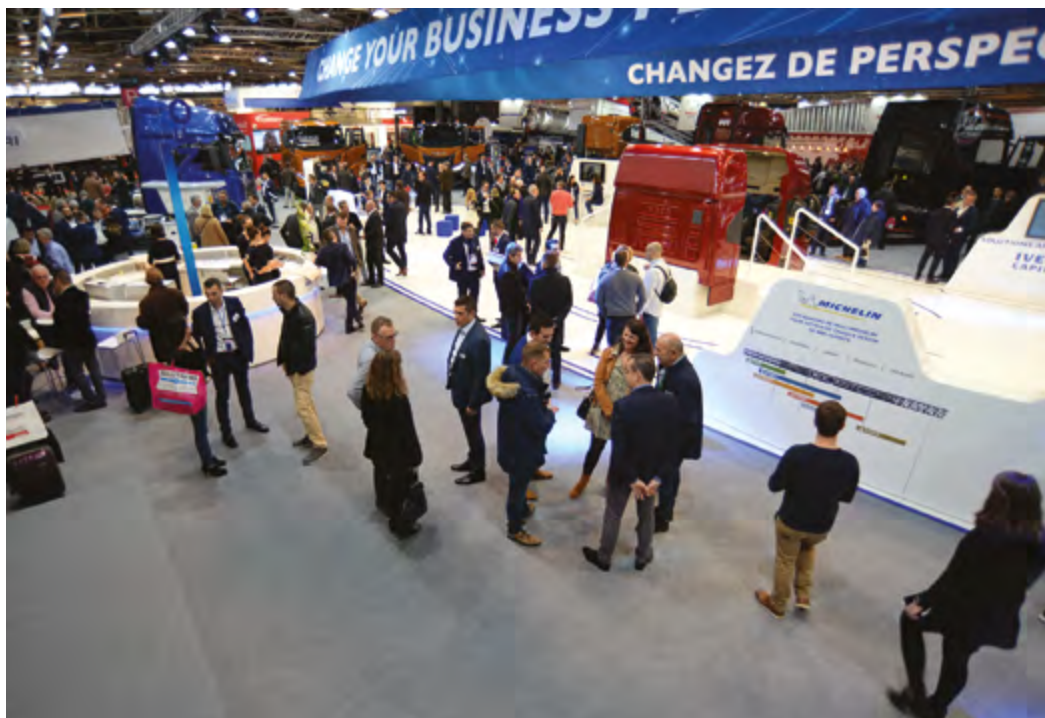
Като платформа за иновации SOLUTRANS 2021 отново ще проведе редица инициативи и ще ги представи на следващото си издание.

Наградите Innovations AWARDS ще бъдат връчени на вечерна церемония на легендарния стадион Лион Групама. Новата Цифрова награда ще отличи компания, работеща в областта на компютърните технологии или свързаността в транспорта.

Носителите на престижните международни награди Международен камион на годината, Международен ван на годината и Награда за международен пикап ще станат ясни по време на престижната гала вечер.

Ще бъдат връчени и награди за личност на годината в индустрията за 2020 и 2021 г., които отдават почит на институционална фигура за техните действия и ангажираност към индустрията.

SOLUTRANS е изложение, сертифицирано от Международната организация на производителите на моторни превозни средства (OICA). Изданието през 2021 г. е на над 90 000 кв. м изложбена площ и идва с мотото „Устойчиви и свързани решения за отговорен транспортен сектор“. SOLUTRANS се провежда по традиция на всеки две години в Лион, Франция, с амбицията да подкрепя сектора на автомобилите за работа и да насърчава търсенето на решения на предстоящите предизвикателства. 🇪🇺



На изложението през 2019 г. бяха представени 900 изложители и марки

Каца без дъно ли е тол системата?



Покрай горещото лято на политическите борби и липсата на постоянно и стабилно правителство проблемът с неефективната тол система логично остана на заден план. Но факт е, че от текущата ситуация са недоволни всички

Българските превозвачи негодуват, че те плащат повече за сметка на транзитния трафик, системата събира все по-малко приходи от тол такси и винетки, а уж интелигентният софтуер, който трябваше да управлява тол системата, се оказва не толкова умен... Не на последно място голяма част от средствата все още отиват към компанията монополист, изградила и реално управляваща системата...

Неотдавна бе разкрито, че от изградените контролни рамки за автоматично засичане на тол такси и нарушители в реално време на практика работят по-малко от половината. И това принуждава Националното тол управление да контролира с човешки ресурс плащането, което пък излиза доста солено. По тази причина щатът на въпросното управление бе доста раздут през последната година, съответно и бюджетът му.

„Изпълнителят е трябвало да изработи софтуер, който да се самообучава и да обработва всички контролни точки, но той не го прави. Въпросните се обработват ръчно и за една година са се натрупали към 200 хиляди необработени нарушения за около 70 млн. лева“, коментира заместник-министърът Захари Христов.

Новият шеф на Националното тол управление Иво Иванов допълни, че структурата няма физически капацитет да обработи тези нарушения. Той изчислява, че служителите могат да обработват по около 500 наказателни постановления

на ден, а 24 часа се трупат по 2000 нови. И дори когато нарушението е засечено от камерите, вероятността да бъде изпратен актът за нарушение с няколко месеца закъснение е много голяма. Според Иво Иванов, ако винетките се върнат в АПИ, Националното тол управление дори няма да може да се самоиздържа.

Що се касае до приходите от всички видове пътни такси за 2019 г. и 2020 г. – те спадат, вместо да се увеличават, след като камионите и автобусите започнаха да плащат не за време, а на база брой оси и изминатото разстояние.

Изградената тол система трябваше да спомогне за подобряване на управлението на трафика, безопасността, националната свързаност, както и да увеличи сигурността по пътищата. На практика тя се превърна в заложенник на политически и корупционни зависимости, се посочва в публично оповестен анализ на Института за пътна безопасност. Според текста, парадоксално или не, България е единствената страна в Европейския съюз, в която тол системата работи на загуба.

От института посочват, че приходите от събраните такси до май 2021 г. са 205 млн. лв., което е наполовина по-малко от събраните 392 млн. лв. приходи от електронни винетки през 2019 г. И трябва да се съберат поне още 185 млн. лв. до края на годината, за да може системата поне да не е на загуба.

Комплексни решения от № 1 в Европа

Като основна причина за това е посочена напълно погрешната концепция за управление на тол системата. Това се изразява в няколко аспекта. На първо място е необосновано раздутият щат от служители – 912 души, на база на похарчените 180 млн. лв. за видеонаблюдение и сателитен контрол. При общ брой от 295 рамки за установяване на нарушения работят само 28, в резултат на което не са обработени над 200 000 нарушения. И накрая, необосновано е намален обхватът на тол системата, както е налице и „престъпно ниска тарифа“ на изминат километър.

Затова от Института за пътна безопасност настояват незабавно да се оптимизира обхватът на таксуваната мрежа, както и да се съкрати необосновано големият брой служители в тол управлението.

Да припомним, че в анализ на Световната банка, която бе консултант по изграждане на тол системата, бе посочено, че тя ще работи ефективно и ще промени трайно и устойчиво приходите от пътни такси само ако в обхвата на пътищата, за които камиони и автобуси плащат тол, се включат 10 хиляди километра магистрали, първокласни и второкласни пътища. Съответно и заложените тарифи бяха по-високи.

В крайна сметка, след протести на браншовите транспортни организации, обхватът на тол системата бе намален до около 3 хиляди километра, а тарифите бяха свалени с над 30 процента.

Според договореностите трябваше да се изчислят приходите за първите три месеца след въвеждането на системата и ако въпросните са под 450 млн. лв. на тримесечие, трябваше да бъдат актуализирани обхватът и тарифите за тол такси. Съответно тол системата стартира през март и едва достигна 200 млн. приходи до юни.

Според експертите финансовите постъпления от тол такси няма как да са по-високи, при положение че камиони не плащат нищо за някои основни пътища. Например по пътя Сливен – Ямбол всекидневно минават около 1000 камиона, и то напълно безплатно, защото в тази отсечка няма тол рамка, която да отчита платените тол такси.

Пътят Бяла – Варна е друг пример. Единият начин да се стигне от Русе до Варна е през Велико Търново и оттам по първокласния път до Варна, което обаче е платената опция. Но има и алтернативен безплатен път от Русе през Бяла, Попово и Търговище. По него всеки ден също минават над 1000 камиона, без да плащат нищо.

Резултатът е, че от януари 2019 г. насам, вместо обещаните ни по 1,3 млрд. лв. годишно, тол системата е вкарала в хазната едва около 900 млн. лв., и то общо за двете години... В същото време в тол управлението работят близо 1000 души, но управлението, контролът на системата и приходите от нея реално са в ръцете на чуждестранна компания. Която в „мътните води“ на безвластието у нас дори успя (символично) да смени собствеността си.

Австрийската фирма Капш ТрафикКом, собственик на компанията, изградила българската толсистема – Капш Трафик Солюшън България, е сменила собственика си. Това става ясно от уведомление, което австрийската фирма майка е изпратила до българската Антимонополна комисия. Купувачите са две австрийски фондации – Традицио-Приватцифтунг и Чилдрън ъф Елизабет Приватцифтунг, които са свързани с фамилия Капш.

Заявлението бе подадено на 23 юли със 7-дневен срок, в който всяко трето заинтересовано лице може да изпрати в КЗК информация или мнение за предстоящата сделка. В уведомлението на австрийската фирма се казва, че предстоящата концентрация няма да окаже въздействие върху продуктови или географски пазари в България, но заключението дали това е така, трябва да се направи от КЗК.

Да припомним, че Капш изгради за 180 млн. лв. базата на българската тол система, а в края на 2020 г. подписа допълнителен договор за мониторинг на системата (която уж трябваше да мине на самоуправление) в продължение на 5 години срещу още 120 млн. лв. 



- Врати и товаро-разтоварна техника за безопасни работни процеси



- Товарни шлюзове с СЕ маркировка



- Сервиз, поддръжка, ремонт

HÖRMANN
ВРАТИ ЗА ДОМА И ИНДУСТРИЯТА

Пакетът Fit for 55 слага край на ДВГ

Пакетът на Европейската комисия Fit for 55 бързо ще затегне емисионните стандарти за автомобили, като на практика до 2035 година ще забрани продажбата на превозни средства, оборудвани с двигатели с вътрешно горене. Германските производители на автомобили са предвидили този ход, но доставчиците им на части и служителите на тези компании са силно притеснени за бизнеса си и за работните места



„Този пакет е враждебен към иновациите и е точно обратното на технологично неутрален“, казва Хилдегард Мюлер, президент на мощната германска Асоциация на производителите на автомобили VDA, добавяйки, че въздействието му върху работните места в индустрията ще бъде значително. Нейната реакция на предложението на Комисията разкрива различните интереси, които VDA поддържат. От една страна, са компаниите като Volkswagen, които сглобяват автомобилите, а от друга, са доставчиците на разнообразни резервни части и двигатели като Bosch.

Например Volkswagen приема, че бъдещето е в електрическите превозни средства и се ангажира да спре да продава двигатели с вътрешно горене в Европа до 2035 г. „Нашата електрическа офанзива набира скорост“, заяви изпълнителният директор Херберт Дийс в края на юли, когато бе обявено, че VW отчита по-големи печалби от очакваните.

Картината не е толкова розова за големите германските доставчици на части, които се чувстват недобре представени в политическия дискурс на преговорите в Брюксел поради доминацията там на гигантите в производството на автомобили.

Спирането на производството на ДВГ означава край на десетилетия технологичен опит и на

процеси, управлявани от високоспециализирани доставчици, много от които са малки и средни предприятия, предупреждават експерти.

Разделението между монтажниците на автомобили и доставчиците на части допълнително се подклажда и от страховете на служителите в двата сектора. През 2020 г. доклад на германската Национална платформа Бъдеще на мобилността (NPM) предвижда най-лош сценарий, при който автомобилната индустрия ще загуби 400 000 работни места. Това накара синдикатите да поискат разяснение как точно ще се осъществи трансформацията.

Докладът е много оспорван и повечето експерти смятат, че загубата на работни места няма да бъде толкова катастрофална. Асоциацията по машиностроене VMDA например прогнозира загуба на 180 000 работни места, ако двигателите с вътрешно горене бъде забранен през 2040 г.

„В момента сме изправени пред сценарий за няколко по-малки Детройт-а“, предупреди в интервю за Kontext Роман Цицелсбергер, регионален шеф на Профсъюза на металообработващите работници IG Metall. Той добави, че доставчиците, концентрирани на няколко места, са изправени пред сериозни съкращения с евентуални пагубни резултати за някои региони.

Йорг Хофман, председател на IG Metall, дава пример със западногерманската провинция За-

арланд. Той отбелязва, че в региона има четири големи доставчика, работещи в бранша на двигателите с вътрешно горене: Bosch, ZF, Eberspächer и Festo, като всички те ще загубят много от постепенното премахване на конвенционалния двигател.

Тези бизнеси трябва да се адаптират към променящите се обстоятелства и да си сътрудничат, например чрез създаване на регионален клъстер за горивни клетки, добави той. Работните съвети, които представляват интересите на служителите в компанията в tandem със синдикатите, също имат решаващо значение за прехода на германската автомобилна индустрия. Те имат определена важна роля при преобучението на служителите, тъй като усвоените от тях умения ще се окажат остарели поради постепенното премахване на двигателя с вътрешно горене. IG Metall призовава да се създаде фонд за подпомагане на работническите съвети на малки и средни предприятия, за да се подпомогне тяхната роля в прехода към Fit for 55.

Трансформацията на автомобилната индустрия в Германия ще протече много по-противоречиво спрямо ентузиазма на Volkswagen към електрическата мобилност. Доставчиците основателно се опасават, че най-големият им източник на доходи ще изчезне.

Повече от 50 милиона европейци живеят в енергийна бедност, неспособни да осветят, отоплят или охладят домовете си, затова пакетът на Еврокомисията с енергийни и климатични закони Fit for 55 беше шанс да се докаже, че Зелената сделка на ЕС няма да загърби нито един гражданин. За съжаление, ЕК не се справи с теста.

Това смята Марта Майерс, която води кампании за климатична справедливост за Friends of the Earth Europe и е координатор на Right To Energy Coalition.

Според нея предложените регламенти биха могли да направят хората с ниски доходи още по-бедни и да добавят още финансов стрес към този, причинен от пандемията.

Майерс казва, че от 2026 г. сметките за електроенергия ще се увеличат за европейците с най-ниски доходи в резултат на разширяването на схемата на ЕС за търговия с въглеродни емисии до сгради и транспорт. Това може да изтласка бедните домакинства до ръба, принуждавайки хората да си споделят енергия или да не плащат сметките си. Това не е добра перспектива нито за ЕС, нито за климатичните цели.

Това означава и, че тези, които са най-малко отговорни за настоящата климатична криза, ще платят най-високата цена за енергийния преход.

Това е жалко, тъй като без този основен недостатък пакетът иначе би включвал обещаващ набор от предложения за справяне с енергийната бедност.

Предложението за въвеждане на Схемата за търговия с емисии (СТЕ) в сградите и транспорта предизвика бунт от много страни – съюзникът на Макрон, евродепутатът Паскал Канфин, го нарече „политическо самоубийство“. В Комисията срещу това има открита враждебност от нарастващ брой държави членки, в допълнение към профсъюзите, природозащитниците, потребителските групи...

И с право. Схемата прехвърля разходите за разрешителни за въглеродни емисии на потребители, които не могат да си позволят да плащат за подобряване на енергийната ефективност, и на хора от региони без приличен обществен транспорт. Според една предварителна оценка сметките за битова енергия на едно домакинство ще се повишат средно с 429 евро годишно, което е недостъпна цена за мнозина. А икономите на въглерод дори няма да бъдат значителни.

Тежката промишленост продължава да се възползва от преференции и безплатни квоти съгласно съществуващата схема за търговия с емисии. Но домакинствата с ниски доходи няма да получат такива привилегии. Тъй като домакинствата с по-високи доходи могат да преминат към възобновяеми източници, бедните ще платят разходите, тъй като те продължават да бъдат вързани към инфраструктурата за пренос и доставка на газ.



Хилдегард Мюлер, президент на германската Асоциация на производителите на автомобили – VDA

THE INTERNET OF TRUCKS
ГОРИВОТО ВИ Е ЗАЩИТЕНО!

IOT
CONNECTIONS

GENESIS
FORGING THE FUTURE

Защита, сигурност, ефективност.

ZIPPER
Интелигентен капачици за гориво

SENSARMOUR
Защита за неметални съдове

KOCKON MACH II
Защита против изтопяване

Една интензивна изследователска и развойна дейност даде началото на най-новата система, която позволява обединение на всички решения на Genesis: Kockon, Zipper, Sensarmour и други.

Всеки елемент от каталога може да работи като самостоятелно решение на отделни аспекти на управлението и защитата за горивото или да работи в синхрон с други продукти и услуги от серията Genesis или с предложения на трети страни.

Резултатът е: взаимно свързани решения за сложните нужди, пронизващи от разнообразието на транспорта и логистиката, автобусите и машините, чиято работа се основава на операции.

Продуктите са съвместими със системата за флит мениджмънт Frolicon.

Дистрибутор: **ДАК-22 ЕООД** | orders@dak-22.com | 032/398-964

GENESIS is a brand of LagorGENESIS s.r.l. | www.lagorgenesis.it

Евро-7 – новият двигател на автомобилна Европа



Като част от Европейската зелена сделка в края на 2021 г. Европейската комисия следва да представи ново законодателно предложение, касаещо по-строги стандарти за вредните емисии на леки автомобили, ванове, автобуси и камиони

Разработването на новите регламенти за понижени емисии на превозните средства е в ход, а финалният резултат ще бъде пакет Евро-7. Като цяло той ще изисква възможно най-ниски вредни емисии за всяко едно новопроизведено превозно средство.

Въпреки че в процеса участват много заинтересовани страни с различни гледни точки и интереси, несъмнено обединяващата нишка е желанието на всички за по-чист въздух в градовете. Според експертите тази цел може да бъде постигната само ако през следващите десетилетия към превозните средства се приложи комбинация от ефективни технологии за контрол на емисиите.

Статистиката сочи, че в началото на 2020 г. само 3,7% от всички нови автомобили, продавани в Европа, са били изцяло електрически. Останалите са с конвенционални двигатели с вътрешно горене или с електрифицирани двигатели с вътрешно горене (хибриди). Прогнозите показват, че електрифицираните двигатели с вътрешно горене ще продължат да бъдат използвани в по-голямата част от леките автомобили в средносрочен план. Това потвърждава необходимостта от регламентиране на по-ниски емисии на замърсители, включително и за тежкотоварните превозни средства.

Въпреки значителното подобрене след въвеждането на реалните емисии при шофиране (RDE) и мобилните системи за измерване на емисии (PEMS) в рамките на законодателството за Евро-6 стандарт за емисии регламентите ще бъдат подобрени в новото законодателство за Евро-7.

Вече се работи усилено по проектиране и разработване на двигатели и системи за контрол на емисиите на бъдещето. Допълнителното намаляване на емисиите от различни замърсители е все по-осъществимо технически, което ще осигури допълнителни еко ползи за обществото.

Същевременно то трябва да бъде и икономически обосновано за автомобилната и транспортната индустрия.

Регламентът за Евро-7 е уникална възможност за прилагане на регулаторна рамка, която би могла да разгледа три всеобхватни принципа за подобряване на качеството на въздуха и гарантиране на здравето и благосъстоянието на всички участници в процеса.

От него се очаква да постави допълнителен акцент върху емисиите в реалния свят, да бъде неутрален по отношение на горивото и технологиите и да даде началото на законодателство в съответствие с пълната промяна на системния подход, който вече ще е на база цялото превоз-

но средство, а не само на някои от неговите компоненти и системи.

На първо място, тъй като стандартите Евро-6 не отчитат всички емисии, генерирани от превозното средство, емисиите в реални условия на шофиране ще бъдат на фокус при Евро-7.

Тестовото измерване на данни за емисиите на замърсители по време на път в момента е ход, както е предписано от регламента. Процедурите на Евро-6 досега изключваха някои относително високи емисии, особено тези, измерени при градска експлоатация на тежкотоварни превозни средства. Освен това емисиите на превозни средства при нормални ускорения се отчитаха с усреднени стойности.

Поради това новите стандарти Евро-7 трябва да установят действителните емисии на изпускателната система чрез измервания на превозните средства по време на ежедневната им употреба. Това ще гарантира, че системите за контрол на емисиите продължават да се развиват.

От друга страна, при Евро-6 емисионните лимити и тестовите процедури могат да вариат в зависимост от типа превозно средство. Например на бензиновите автомобили е разрешено да отделят повече въглероден оксид (CO) от дизеловите автомобили, докато на дизеловите превозни средства са разрешени по-високи нива на азотни оксиди (NOx). Съществуват и несъответствия между ограниченията при камиони с газово и дизелово задвижване. Бъдещите Евро-7 трябва да гарантират, че критериите ще бъдат

еднакви и унифицирани за всички приложения.

Някои нерегламентирани в момента замърсители и парникови газове също ще бъдат взети под внимание. Поставянето на граници за вредни ултрафини частици, по-малки от 23 нанометра (PN₁₀), на амоняк (NH₃) и на азотни оксиди (N₂₀) към новите регламенти Евро-7 ще даде увереност, че превозните средства са възможно най-чистите.

И накрая, лимитите на Евро-6 са приложими само към ограничен период от време или от изминатото разстояние. Актуализацията на тези стандарти предоставя възможност за контрол на емисиите през целия живот на превозното средство.

Асоциацията за контрол на емисиите от катализатори (АЕСС) следи отблизо резултатите от текущите тестове и предоставя любопитна информация, показваща как автомобилите и камионите, оборудвани с двигатели с вътрешно горене, ще могат да допринесат за екологичните цели.

Главният въпрос тук е – технически възможно ли е допълнително да се намалят вредните емисии от дизеловите и бензиновите превозни средства?

Според експертите това със сигурност е така. АЕСС и други ключови играчи в сектора са фокусирани върху демонстрирането на това как автомобили, оборудвани с двигатели с вътрешно горене, могат да постигнат „свърхниски“ емисии и в реалния свят. ►

Kässbohrer

ПОЛУРЕМАРКЕ С ТРИСТРАННА ЦОРА KÄSSBOHRER MULTI-RIDE ЗА МАКСИМАЛНО ОПОЛЗОТВОРЯВАНЕ НА РЕСУРСА НА АВТОПАРКА



Kässbohrer Sales GmbH

Ulm | Im Katzenwinkel 5, 88480 Achstetten - Ulm, Deutschland T +49 (0) 7392 96797-0 | F +49 (0) 7392 96797-67

Goch | Siemensstraße 74, 47574 Goch, Deutschland T +49 (0) 2823 9721-0 | F +49 (0) 2823 9721-21 | E info@kaessbohrer.com

Kässbohrer Customer Support | 00 800 527 72 647 37 | www.kaessbohrer.com



Engenuity, since 1893

Като се абстрахираме от екологичните цели, Евро-7 може да представлява инвестиционен и пазарен проблем за производителите на автомобили.

В тестовете се използват редица усъвършенствани технологии за контрол на емисиите и на задвижването както за бензинови, така и за дизелови превозни средства. Например катализатори, поставени по-близо до двигателя, с цел по-бързо запалване и загряване, както и нови стратегии за отопление, които да поддържат системата за контрол на емисиите на необходимата температура. Те осигуряват възможно най-ниски емисии на замърсители в широк диапазон от условия за шофиране, особено при градска експлоатация.

Развитието на технологиите показва, че както бензиновите, така и дизеловите автомобили могат да постигнат сходни ултраниски нива на емисии. АЕСС демонстрира как емисиите от бензинови и дизелови превозни средства могат да бъдат допълнително намалени при „студен старт“ и градски операции.

Неутралният подход спрямо горивата и технологиите ще бъде от полза за бъдещото законодателство по Евро-7. Рамката на Евро-7 ще стимулира иновациите в технологиите за контрол на емисиите. Както беше демонстрирано при дизеловия демонстрационен двигател с ултраниско ниво на емисии на АЕСС (ULED), емисиите могат да бъдат намалени в широк диапазон от условия, но някои ограничения остават. Например много кратките пътувания все още са проблем и предизвикателство, като освен това е необходимо допълнително намаляване на емисиите при „студен старт“ на двигателя.

За тежкотоварните превозни средства – камиони и автобуси, тестовете показват, че дори при значително подобрение спрямо регламентите на Евро-6d все още са възможни високи нива на емисии. АЕСС провежда програма на демонстрации, за да покаже, че по-добрата интеграция, включително близко разположените катализатори, както и подходящите технологии за контрол на емисиите могат да намалят емисиите в широк диапазон при реални условия на работа.

Подобна програма е проведена от Югозападния изследователски институт (SwRI) в САЩ, където екип от инженери постига много ниски (около 26,8 мг/кВтч) емисии на азотни оксиди (NOx). Най-ефективната система използва допълнителен катализатор за селективна каталитична редукция (SCR), поставен близо до двигателя. Това показва в коя посока може да се върви и следващите емисионни стандарти ще дадат начало на бъдещи иновации.

Очаква се тежкотоварните превозни средства да се възползват най-ефективно от стандартите на Евро-7. Дори и при най-оптимистичния сценарий обаче почти една четвърт от тях ще останат задвижвани от двигатели с вътрешно горене до 2050 г. Приемането на стандартите Евро-7 ще бъде от особено значение за ограничаване на емисиите на азотни оксиди в дългосрочен план, като за периода 2027–2050 г. редукцията им следва да бъде с 37 процента.

Като се абстрахираме от екологичните цели, Евро-7 може да представлява инвестиционен и пазарен проблем за производителите на автомобили.

Неотдавна анализатори от Международния съвет за чист транспорт (ICCT) изчислиха, че спазването на новите стандарти може да доведе до значително увеличение на цените на камионите – с от 1500 до 4700 евро.

За да отговорят на новите изисквания, производителите ще трябва да приложат редица скъпи технически решения. Компаниите, произвеждащи камиони, трябва да използват редица системи, познати от леките автомобили, например меки хибридни системи, работещи на 48 В, или системи, изключващи цилиндри на двигателя, когато той работи при по-ниски натоварвания.

Друг пример е впръскването на AdBlue в големи дози, двукратно или след предварително загряване. Това би подобрило параметрите на емисиите на отработени газове, но генерира допълнителни разходи. Същото се отнася и за катализаторните преобразуватели, които трябва да бъдат по-големи, или с подгриване.

Освен това според новите изисквания на ЕС превозните средства трябва не само да бъдат по-екологични, но и по-надеждни. Докато сега действащите разпоредби предполагат, че 700 000 км пробег са възможни без необходимост от подмяна на системата за третиране на отработените газове, то стандартът Евро-7 може да вдигне тази граница. Новата стойност може да бъде между 970 000 км и 1,3 милиона км (т.е. почти два пъти повече!).

Всичко това означава по-високи разходи за производителите и следователно ще окаже влияние върху клиентите с повишена крайна цена на камионите.

Крайната цена на превозните средства ще бъде повлияна и от разходите за увеличаване издръжливостта на оборудването. Тук може да се очакват допълнителни 700–1000 евро на превозно средство. Като цяло новите по-екологични камиони могат да бъдат с до € 5700 по-скъпи от тези с Евро-6.

За да съкратят разходите си, все повече от големите производители влизат в алианси или подписват договори за сътрудничество. Емблематичен пример е неотдашното рамково споразумение между Daimler Trucks и Cummins за производство на двигатели на територията на завода на Mercedes-Benz в Манхайм. Двете компании ще разработват и произвеждат двигатели за автомобили за работа от Daimler Trucks & Buses с емисионен стандарт Евро-7 от втората половина на десетилетието.

Според Daimler Truck & Bus, като част от стратегическото партньорство, в бъдеще двигателите на Daimler Truck по целия свят ще идват от Cummins. Сътрудничеството между Daimler Truck и Cummins е едно от трите големи партньорства, в които производителят на камиони възнамерява да влезе. Според Мартин Даум, председател на Управителния съвет на Daimler Truck, сътрудничеството с Cummins прави производството на двигатели в Манхайм възможно и в същото време засилва конкурентоспособността на Daimler Truck. Според Даум производителят на камиони и експертът по двигатели ще разработят съвместни решения, които ще имат предвид интересите на клиентите, служителите и компанията.

Том Лайнбъргър, главен изпълнителен директор на Cummins, повтаря същата линия. „Нашето партньорство е чудесна възможност и двете компании да станат по-конкурентоспособни, да стимулират глобалните иновации, да разширят предлагането за клиентите и да намалят емисиите.“

Като цяло новите по-екологични камиони могат да бъдат с до € 5700 по-скъпи от тези с Евро-6.

Дълга лятна ваканция за ETRC и скъсен маршрут на Silk Way Rally

Сполучлив дебют на новия КАМАЗ-43509 1 по Пътя на коприната. Така ли ще бъде и по пясъците на Dakar 2022



Silk Way Rally 2021

По-точно ще бъде да наречем 11-ото издание на популярното състезание Short SWR: Covid-19 принуди организаторите да скъсят маршрута от 10 на 5 етапа, като отпадна частта в Монголия, вкл. степите и преминаването през част от пустинята Гоби.

Немалко състезатели бяха огорчени и разочаровани, но още по-неприемлива бе алтернативата – състезанието въобще да не се проведе. За част от опитните и улегнали маратонци, каквито имаше и при мотоциклетите, и при камионите, и при ATV, се оказа трудно да сменят в движение стратегията си и да се пренастроят към вихреното темпо на късите специални етапи – средната им дневна дължина бе около 130 километра, т.е. поне двойно по-къси от специалните етапи в Dakar. Спечелиха тези, които „стъпиха на педали“ още от старта и оцеляха във всички етапи.

При камионите топконкурентите бяха познати: КАМАЗ-мастер и МАЗ СПОРТАуто плюс холандецът Мартин Ван ден Бринк с Renault. Седем КАМАЗ-а и екипажи, които са сплав от опитни бойци, вкл. победители в Dakar, и амбициозни млади хора, които работят, за да дойде и техният ред за участие в Dakar. Сотников № 501, Николаев (504), Каргинов (507) и Мардеев (505), Шибалов (500), Куприянов (508) и Каримов (513) срещу Вязович (502), Вишньоски (506), Мурильов (511) и Ден Бринк (503).

Три екипажа печелиха етапи в ралито – Сотников, Вязович и Каргинов, но като цяло състезанието мина при лидерство на Сотников, победителя в Dakar 2021, който спечели с време 06:59:53. На 04:36 минути след него завърши Вязович, следван от Шибалов на 05:37, Николаев на 17:42, Мардеев на 28:26, Ван ден Бринк на 43:14, Куприянов на 46:41, Вишньоски на 50:56, Каргинов на 01:01:51, Мурильов на 01:39:20 и Каримов на 02:04:03.

Различен КАМАЗ за DAKAR 2022

Много внимание привлече КАМАЗ с № 501 – новият състезателен камион от фамилията K5 с индекс КАМАЗ-43509 1. От КАМАЗ-мастер го обявяват за нов модел, отчитащ опита от предишни години и създаден, за да отговори на предстоящите промени в техническия регламент на FIA, който ще е в сила за световния шампионат по офроуд рали от 2022 година.

КАМАЗ-43509 1 тежи 8600 кг, пълната му маса е 10 200 кг. Резервоарите за гориво побират 950 л. Форсиран, редовият 6-цилиндров DCEC ISZ 13, произвеждан в Китай по лиценз на Cummins, развива 1050 к.с. при 2400 об./мин и момент от 4500 Н.м при 1500 об./мин. Автоматичната предавателна кутия е допълнена от двустепенен редуктор ZF VG 1600. Окачването е зависимо, на

И през този сезон състезанията с камиони се оказаха най-засегнати от непредвидими фактори като природни бедствия и Covid-19. Заради разпространението на корона вируса организаторите на състезанието „По пътя на коприната“ премахнаха от маршрута трасетата в Монголия. А незапомнените проливни дъждове и наводнения в германската провинция Рейнланд-Пфалц наложиха да се отменят стартовете от II и III кръг на надпреварата между най-бързите пилоти на камиони, насрочени за 17 и 18 юли на пистата Нюрбургринг

Руският участък от Пътя на коприната постави състезателите пред трудности, различни от тези в Саудитска Арабия



листови ресьори, с газови амортизатори. Гумите са Goodyear ORD 375/90 R 22,5, на алуминиеви колела със система за регулиране на налягането. Спирачките са барабанни. Максимална скорост 165 км/ч.

Няма съществени промени, видими отвън, освен новия вид на кабината, който ще послужи на програмата за лансиране на ново семейство KAMAZ за международния и вътрешния пазар. Това обаче не изключва съществени подобрения, водещи до по-добро поведение на автомобила, напр. при летеж над многобройни гърбици или други усъвършенствания, които са ценни при изтощителния супермаратон в пясците на Саудитска Арабия.

От сравнително късото трасе на SWR не бива да се правят сериозни изводи, но е факт: № 501, който е завършен седмица преди SWR, в ръцете на Сотников не показва дефекти по време на надпреварата. KAMAZ-43509, с който сега участва част от останалите екипажи на KAMAZ, през 2019 година бе сериозно модернизиран, за да се оптимизира работата на двигателя, да се подобри разположението на центъра на тежестта и да се улесни управлението.

Състезанието на Нюрбургринг не се проведе

Заради природното бедствие в региона бе обявено извънредно положение. Аварийните служби работиха денонощно, за да спасяват човешки животи.

ETRA, местният организатор ADAC Mittlerhein и FIA (Международната федерация по автомобилизъм) констатираха, че при тази ситуация и от съображения за безопасност е невъзможно да се проведат състезанията Nürburgring 1 и Nürburgring 2 от FIA European Truck Racing Championship, планирани за 17 и 18 юли 2021 г. Напомняме, че организаторите се бяха престарали с алтернативен формат, предвиждащ през всеки от двата дни състезателите да стартират в по 3 състезания, вместо в 2, както е според регламента на ETRC.

„При трагедията от такъв мащаб всяко спортно събитие е второстепенно“, заяви председателят на Комисията на FIA за състезания с камиони Мануел Видал. „В този момент мислите ни са за тези, които загубиха семейства, приятели или тези, чиито домове пострадаха. В същото време изразявам подкрепа си за състезателите, организаторите и всички останали, ангажирани в събитието на Нюрбургринг.“

Така лятната ваканция се оказа твърде дълга. Календарът за ETRC, утвърден от FIA, предвижда следващото състезание да се проведе на 28 и 29 август на пистата Мост в Чехия. 🇨🇪

инж. Радослав ГЕШОВ

В София се движат 30 нови тролейбуса на Škoda Solaris



Хиляди пътници в София вече използват новите тролейбуси, доставени на Центъра за градска мобилност от чешката група Škoda Transportation



ABSTRACT IN ENGLISH

30 New Škoda Solaris Trolleybuses Are Running in Sofia

Thousands of passengers in Sofia have already used the new trolleybuses delivered to the Center for Urban Mobility by the Czech group Škoda Transportation.

Новите 30 осемнадесетметрови съчленени тролейбуси са завършени и доставени от Škoda Transportation, след като чешката компания спечели обществената поръчка на Столичен електротранспорт.

Както е обичайно през предишните години, новите тролейбуси за София са плод на дългогодишното сътрудничество между Škoda и полския производител на автобуси Solaris. Силовата линия, управляващата електроника и системите, използвани при тролейбусите на чешкия производител при модела Škoda 27 Tr, са интегрирани в последното, актуално в момента поколение на иновативния градски автобус Solaris Urbino.

Първоначално пуснатата на пазара 12-метрова версия на новия Urbino още с появата си в изцяло електрически вариант през 2016 г. спечели престижната международна награда Автобус на годината 2017 след паралелни тестове в Брюксел.

За покупката на тролейбусите Центърът за градска мобилност използва финансиране от фондовете на Европейския съюз.

„Доставката на всички тридесет осемнадесетметрови съчленени превозни средства, тип Škoda 27 Tr, беше завършена през юни. Първите тролейбуси от тази серийна поръчка се появиха по улиците на София още през март и от Центъра за градска мобилност получаваме много позитивни оценки за тях“, казва Олдрих Хуса, мениджър проекти в Škoda Electric.

Новите тролейбуси Škoda Solaris за София, освен че се хранят по обичайния начин от контактната мрежа, са оборудвани и с тягови батерии. Това им позволява да се движат автономно в участъци, където липсва въздушна контактна мрежа за тролейбуси или където се правят ремонт и използването ѝ е невъзможно. Това е нова стъпка напред в екологията, след като предиш-

ните съчленени тролейбуси Škoda Solaris, доставяни в София през годините, разчитаха в подобни ситуации на добавен към силовата линия малък дизелов двигател. С едно напълно заредена батерия тролейбусът изминава около 5 километра, без да ползва контактната мрежа.

Новите съчленени тролейбуси побиращи до 123 пътници – седящи и правостоящи. Превозните средства са оборудвани модерно и комфортно – с усъвършенствана диагностична система с дистанционно предаване на данни, информационна система за пътниците, климатична система...

„Само в столицата имаме доставени 80 нископодови съчленени тролейбуси и тридесет дванадесетметрови тролейбуса. Превозни средства наше производство се използват и в други български градове – Бургас, Варна, Стара Загора и Плевен“, допълва Петър Касенчак, мениджър продажби в Škoda Electric.

Групата Škoda Transportation е един от значимите европейски производители на превозни средства за градския транспорт и железниците. Фирмата проектира и доставя най-вече нископодови трамваи, електрически локомотиви, влакове за градска среда, вагони за метро, електробуси и тролейбуси, както и системи за управление и задвижване на транспортни системи.

Групата има четири производствени предприятия в Чехия и Финландия, а посредством свои фирми присъства и в Германия, Полша, Унгария и Русия. В своите дружества тя има повече от 5500 служители и за своята повече от 160-годишна история е доставила продукти в повече от 50 страни по света. Škoda Electric, член на групата Škoda Transportation, с 14 500 произведени бройки е най-големият европейски производител на тролейбуси. Чешки тролейбуси се движат в повече от тридесет страни по света – в Европа, Азия и Северна Америка.



Пореден антирекорд на пазара на нови автобуси

Само 55 нови автобуса от категория М3* са регистрирани в България за първите седем месеца на 2021 г., показват данните от официалната статистика на МВР – Пътна полиция. Още 36 са регистрираните нови малки автобуси от по-леката категория М2



Another Anti-Record on the Market of New Buses

Only 55 new buses of category M3* are registered in Bulgaria for the first seven months of 2021, according to data from the official statistics of the Ministry of Interior – Traffic Police. Another 36 are the registered new small buses of the lighter category M2.

Статистиката показва, че пазарът на автобуси в България, който никога не е бил особено силен, пропада все повече. И ако до края на годината обществени поръчки за градски автобуси или за доставка на превозни средства

за различни държавни институции не раздвижат пазара, то през 2021 г. ще бъде подобрен антирекордът на 2020 г., когато бяха регистрирани само 129 автобуса от категория М3 и 51 от по-леката категория М2.

Регистрации на нови пътнически превозни средства в периода 1 януари – 31 юли 2021 г.

Марка	Модел	M1	M2	M3
Akia	Ultra L9			16
Alfa Bus	ECITY L08			3
Citroën	Jumper	1		
	Jumpy SpaceTourer	12		
Ford	Transit	10	6	
	Transit Custom	28		
	Tourneo Custom	3		
Isuzu	Turquoise			23
	Novo			1
Iveco	Daily			6
Karsan	Jest			2
Mercedes-Benz	Sprinter	1	3	1
	Vito Tourer	1		
	V-Class	11		
	Sprinter Altas		18	
Opel	Vivaro	10		
	Zafira Life	3		
Peugeot	Boxer	9		
	Expert Traveller	7		
Renault	Master	14	9	
	Trafic	28		
Sor	EBN 9.5			2
Toyota	ProAce	6		
Volkswagen	Crafter	5		1
	Multivan	8		
	California	1		
УАЗ	2206	6		
Общо		164	36	55

* Категория М1 – превозни средства за превоз на пътници с не повече от 8+1 места за сядане и без места за правостоящи пътници;

* Категория М2 – превозни средства за превоз на пътници с повече от 8+1 места за сядане, с технически допустима максимална маса до 5 т, в които освен местата за сядане може да има места за правостоящи пътници;

* Категория М3 – превозни средства за превоз на пътници с повече от 8+1 места за сядане, с технически допустима максимална маса над 5 т, в които освен местата за сядане може да има места за правостоящи пътници.

Категория М3 обхваща пътнически превозни средства с повече от 8+1 седящи места и допустима максимална маса над 5 т, където влизат и типичните големи градски, междуградски и туристически модели. В категория М3 обаче освен класическите големи автобуси с дължина над 10 м попадат и мидибуси под тази граница, но с допустима максимална маса над 5 т, някои от които са изградени на базата на големите ванове, предлагани от автомобилните марки.

В категория М2 са пътнически превозни средства с над 8+1 седящи места и допустима максимална маса до 5 т. В повечето случаи това са мини- и мидибуси изградени на базата на лекотоварни модели. В таблицата са показани и някои пътнически превозни средства от категория М1, където по принцип са леките автомобили. За да се добие обаче по-реална представа за пазара, сме оставили в тази графа популярните като микробуси средни и големи пътнически ванове с до 8+1 седящи места, регистрирани в България от началото на годината.

Преглед на статистиката на регистрациите в категория М3 за 2021 г. показва, че пазарът в този сегмент продължава да е силно зависим само и единствено от обществените поръчки. На това се дължи доброто на общия фон представяне на Akia и Isuzu, които про-

дължават с доставките по рамков договор с образователното министерство.

Резултат на поръчки за градския транспорт в различни градове са и едва петте електрически градски автобуса от категория М3, регистрирани у нас през първите седем месеца на 2021 г. Трите осемметрови Alfa Bus ECITY L08 са за Велико Търново, а двата 9,5-метрови Sor EBN 9.5 – за Русе, като доставките за крайдунавския град трябва да продължат до изпълнението на цялата поръчка за закупените 20 електрически автобуси.

При мидибусите от категория М2 и при микробусите от категория М1 ситуацията през 2021 г. като брой регистрации е съизмерима с тази през 2020 г. Там доминират модели на Ford и Renault, а добро включване в категория М2 прави и литовският бодибилдер Altas с мидибуси, базирани на Mercedes-Benz Sprinter.

В статистиката на MBP са включени и данни за регистрациите на нови превозни средства според вида, марката и екологичната им категория. В нея в графата Автобуси (в малката таблица) би трябвало да са включени пътническите превозни средства от категории М2 и М3. Според тази таблица общият брой на регистрираните у нас автобуси за седемте месеца на 2021 г. е едва 89. 🚍

Регистрации на нови автобуси през 2021 г.

Марка	Броя
Akia	16
Alfa bus	3
Ford	6
Isuzu	24
Iveco	6
Karsan	2
Mercedes-Benz	22
Renault	7
Sor	2
Volkswagen	1
Общо	89



30 години
надеждни
индустриални
решения



ФИЛТРИ И ФИЛТРИРАЩИ СИСТЕМИ



Довереният партньор на пътя

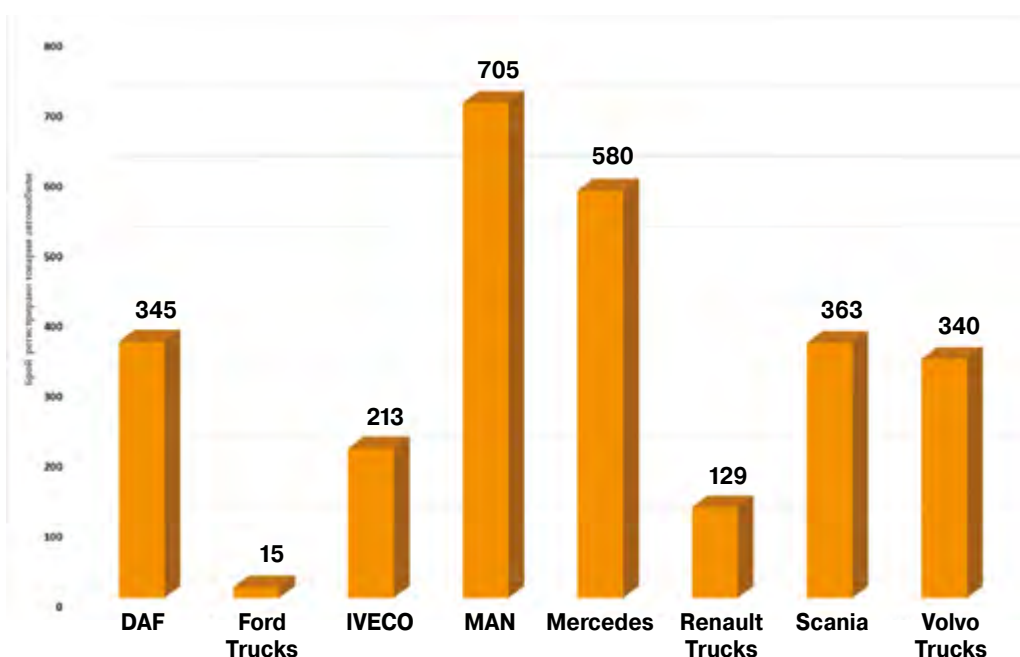
Официален дистрибутор на пълната гама за България

София 1517, ул. „Резбарска“ №47, тел. 02 / 971 95 49
e-mail: office@ipo-bg.com, www. ipo-bg.com

2779 употребявани тежки камиони са регистрирани през 2021 г.

Глобалното разпространение на Covid-19 в различните му варианти преобърна много от традиционните представи и начини на действие, но не и генералните направления, по които работим и съществуваме. В най-голяма степен това е вярно за товарните автомобилни превози, чието значение в новите условия се увеличи

Регистрация на употребявани N3 по марки от 01.01 до 31.07.2021 г.



В класирането „по нации“ българските клиенти поставят употребяваните влекачи и камиони от категория N3 на двете германски компании значително пред конкурентите им

„Транспортът е кръвоносната система на стопанската дейност“, е казал един вече отречен български политик в средата на миналия век. Статистиката сочи, че за вносителите на нови товарни автомобили и ремаркета настоящата година не е от слабите, но повечето българските превозвачи, особено работещите по-близо до региона, по силата на различни причини залагат и на използването на употребявани превозни средства. Допълнителни и важни фактори в полза на придобиването на употребявани товарни автомобили вместо на нови са продължаващата неопределеност и финансовата несигурност, породени от пандемията.

Пазарът и на нови, и на употребявани превозни средства бе допълнително обхванат и от:

- ♦ разтеглените срокове за доставката на нови машини;
- ♦ намаляването и дори изчерпването в някои случаи на количествата налични употребявани автомобили и ремаркета;
- ♦ чувствителното повишаване на цените.

Автомобили N2 и N3

На българския пазар на товарни превозни средства се запазват някои традиционни закономерности. Една от тях е традиционно голямата разлика между двете категории – N3 и N2, в количествата и на новите, и на употребяваните автомобили за работа, регистрирани през тази година. Докато в категорията N2 (превозни средства от категория N с технически допустима максимална маса над 3,5 т, но не повече от 12 т) на един регистриран нов автомобил се падат повече от 10 употребявани (точното съотношение е 1:10,25), в по-тежката категория N3 (ПС от категория N с технически допустима максимална маса над 12 тона) съотношението е приблизително 2:3 (1:1,54). Между различните причини за запазването на тази много голяма разлика между двете категории са малко по-късият експлоатационен цикъл на машините N2 и преди всичко фактът, че повечето товарни автомобили N3 работят и извън страната, в държави, в които екс-

плоатирането на морално остарели и физически амортизирани превозни средства е неизгодно.

MAN е флагманът в категория N3

Камионите с лъва над решетката остават фаворити в очите на българските клиенти, купуващи използвани машини. Тази трайна тенденция на предпочитане на „германското качество“ положително има не само емоционални компоненти, но и важни аргументи като познати конструкции, възможност за избор, конкурентни цени (при официалния вносител), наличности и срокове на доставка, съществуване на огромна и добре развита мрежа от сервиси в България и Европа. Несъмнено предимство за клиентите, купуващи употребяван MAN от официалния вносител за България, е, че употребяваните влекачи вече имат европейска гаранция до 3 години (или до общ пробег 1 млн. километра). И така MAN е отново и категорично начело със 705 начални регистрации на употребявани товарни автомобили N3 през първите 7 месеца на годината.

Със значителна преднина пред останалите производители, представени официално в страната, е и другата германска марка – Mercedes-Benz (580 регистрации). И тук аргументите за клиентския избор са аналогични, аргументи, които добрият стопанин никога на пренебрегва.

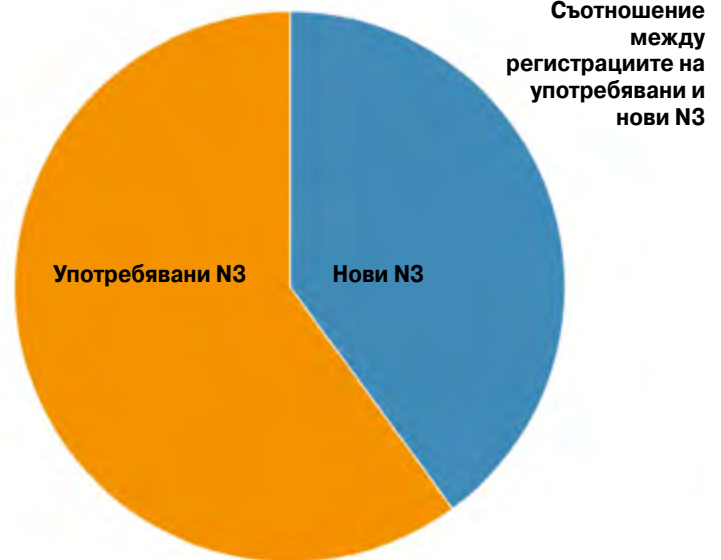
Доста близки са резултатите на други двама производители от голямата европейска седморка: за първите седем месеца на 2021 година в Р България са регистрирани още 365 употребявани DAF от категорията N3. Само с 2 броя по-малко са употребяваните Scania, регистрирани през периода – 363 машини. Другите шведи, с „железната марка“ от Гьотеборг, са на пета позиция с 340 първоначално регистрирани употребявани Volvo Trucks. В тази класация следва IVECO с 213 употребявани камиона и влекачи N3, след тях е Renault Trucks с реализирани 129 употребявани машини. Предвид отскорошното присъствие на Ford Trucks петнадесетте продадени употребявани камиони и влекачи не изненадват.

Над половината N2 са Mercedes

В категорията N2 Mercedes е безспорният фаворит на клиентите, купуващи употребявани машини: с регистрираните 325 бройки марката с трилъчната звезда има дял, надхвърлящ половината от местния пазар в този сектор (50,62%). Втора и трета позиция тук държат IVECO със 129 броя и MAN – 102. С най-малко бройки са Scania, за която това е нетипична категория – 1, Ford Trucks – 7, и FUSO – 8 бр. Такава е местната ситуация с регистрациите на употребявани машини от големите производители.

И ветерани в строя

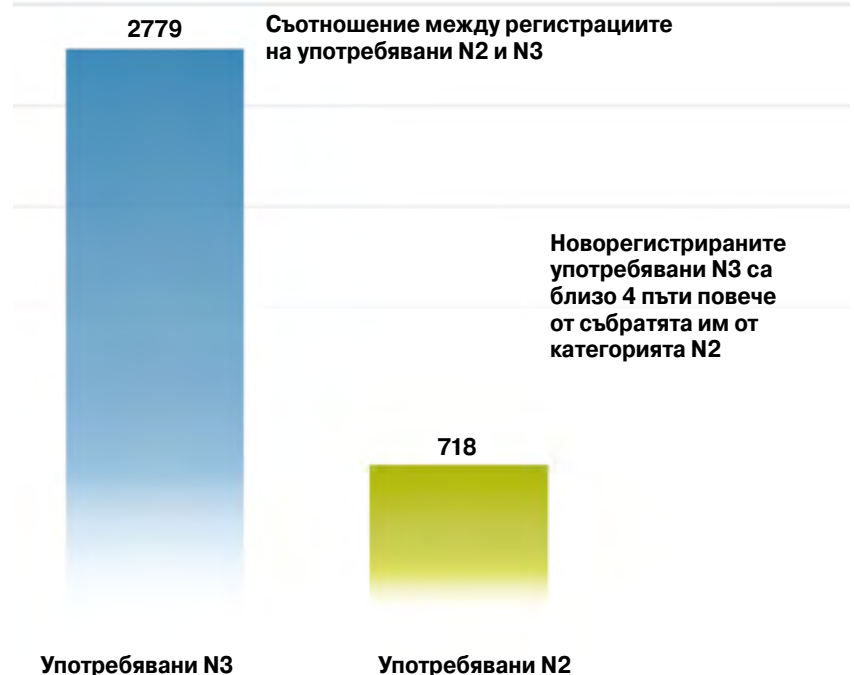
Както знаем, камиони и влекачи се използват не само за превози на средни и дълги разстояния, а и за изпълнение на всевъзможни други задачи, в т.ч. сезонни, локални и т.н. В алеята на ветераните, някои от които очевидно продължават да бъдат търсени за работа в тежки усло-



вия, каквито не са по вкуса на модерните им събратя, виждаме марки, които са вече позабравени по първокласните пътища и магистралите на Европа. Абсолютен рекордьор в този списък е марката ЗИЛ, която не съществува вече от тринадесет години: от началото на 2021 година до края на юли са регистрирани 20 машини с тази марка, в някои райони стари военни камиони са „мулета“ за смъкване на дървени трупи, има и преработени версии на модела 130 на LPG. И ако тези автомобили са от категорията N2, при N3 с 19 бройки категоричен лидер е Steyr – камиони, които са създадени за работа в най-тежки условия.

Ретропарадът продължава с KAMAZ – 6 бр. в N3, австрийските OAF – 4 броя в същата категория, ГАЗ – 5 бр. в N2, с 3 броя Урал и още 3 МАЗ. Единични регистрации напомнят, че съществуват марки като Praga, IFA, Movag, Star, Tatra, GINAF, Terberg, чиито специализирани изпълнения и до днес са ценени като черноработници.

За труднопредвидимото близко бъдеще дори клиенти, които традиционно са работили с нови камиони, предпочитат да купуват употребявани



Първите дванадесет марки имат над 2/3 от пазара на употребявани О4



Не са малко марките, от които няма реализирани нови ремаркета, но имат регистрирани употребявани: Lohr – 19 употребявани, Feldbinder, Kempf и Panav – с по 10 употребявани, Freuhauf – 9, Müller / Müller Mitteltal – 8, Pacton – 7, Meusburger, Orthaus и Stubenberger – по 6 и т.н. На обратната страна са продуктите на Zaslav – 25 нови и нито едно употребявано ремарке.

Ето и останалите 18 марки от 30-те най-внесани употребявани О4 през първите седем месеца на годината

Полуремаркета и ремаркета

Още по-пъстра е картината при регистрациите на употребявани ремаркета и полуремаркета. Десетки са марките, които фигурират в таблицата, публикувана от МВР, но тъй като тази рубрика не е ретроспективна, позволим си да отседем първите тридесет от тях въз основа на резултатите, постигнати през периода.

За никого не е сензация, че за поредна година на първа позиция и при новите, и при употребяваните е Schmitz Cargobull. Повтаря се, очевидно закономерно, и много силният резултат на Krone при употребяваните. Най-вероятното логично обяснение за него е доброто качество и висок остатъчен ресурс на превозните средства с тази марка. Kögel са трети на стълбицата на призьорите, а вторият бронзов медал в категорията е за Schwarzmüller. Петата позиция за първите седем месеца от годината е за Kässbohrer. На следващите пет места, с едно изключение, са производители на прикачни превозни средства, чиито продукти са силно специализирани.

Ще отбележим и следния факт: едва при 3 марки от посочените 30 регистрациите на нови превозни средства надхвърлят тези на употребяваните и това са Schmitz Cargobull – 448 нови/345 употребявани, Wielton – 62 нови/15 употребявани и Chéreau – 14 нови/7 употребявани.

№ по ред	Производител	Броя
13	Fliegl	12
14	Benalu	11
14	LAG	11
16	Feldbinder	10
16	Kempf	10
16	Panav	10
19	Freuhauf	9
20	Müller / Müller Mitteltal	8
20	Langendorf	8
20	Pacton	8
23	Chéreau	7
23	Meusburger	7
23	Orthaus	7
23	Stubenberger	7
27	D-Tec	6
27	Lecitrailer	6
27	Spitzer	6
27	Trackon	6

инж. Радослав ГЕШОВ

ТРАНСПОРТНА БОРСА



www.tollbg.eu

ТОЛ СЕРВИЗ

Централен Офис:
гр. Габрово, ул. Христо Смирненски № 58
тел.: 066 810 820,
GSM: 0884 606 065, 0889 437 282
email: office@tacho.bg, office@tollbg.eu

електронни ВИНЕТКИ

SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FANRZEUGE

Надстройки – Ремаркета – Полуремаркета

**ОРИГИНАЛНИ
РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ
НА СКЛАД**

**МНОГО ДОБРИ
УСЛОВИЯ И ЦЕНИ**

тел.: 02 936 60 67, факс: 02 936 61 50
мобилен: 089 441 91 58, 089 755 60 80

ПЪЛНА ГАМА

- цистерни
- бордови
- контейнеровози
- самосвали
- хладилни
- тифладери

тел.: 02 936 66 26, факс: 02 936 77 10
мобилен: 089 441 91 59

1360 София, ул. Обелско шосе №23 (срещу Практикер Люлин)
e-mail: office@schwarzmueller.bg • web: www.schwarzmueller.bg

АУТОСТАР
МОТЪРС ЕООД

Пловдив 4023
ул. Поручик Боян Ботев
тел./факс: +359 32 68 09 25
GSM 089 995 55 57
www.autostar-motors.bg

**РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ И СЕРВИЗ
ЗА ВСИЧКИ МОДЕЛИ**

MITSUBISHI FUSO ОТ ГАМАТА CANTER



Mercedes-Benz

CERTIFIED

КАЧЕСТВОТО Е ГАРАНТИРАНО.

Обещанието на Mercedes-Benz за **употребявани камиони.**

- Един предишен собственик, до 600 000 км
- Техническа гаранция – 12 месеца
- Изгоден лизинг – до 36 месеца

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Силвър Стар Премиум Мобилити ЕАД

Тел.: 0885 545 088; E-mail: certified@silverstar.bg

silverstar.mobile.bg

Индекс на рекламодателите

Списание КАМИОНИ

АГРИ - М	стр. 53	Силвър Стар	
Ауто Стар Моторс	стр. 84	Моторс	стр. 3, стр. 15, стр. 85
Бриджстоун България	стр. 35	Скания България	стр. 9
Волво Груп България/ Волво Тръкс България	стр. 5	СтеМар Логистикс	стр. 6
Волво Груп България/ Рено Тръкс България	IV корица	СФК - ТРАК	стр. 4
ДАК-22	стр. 73	Schmitz Cargobull	стр. 13
Далко Моторс	стр. 8	SIRIT POLAND	стр. 39
Дом на камиона	III корица	Тахо Венци	стр. 84
DKV Euro Service	стр. 32, стр. 33	Турботракс България	II корица
Емвеко	стр. 65	УТА България Сървисиз	стр. 29
Изи Трип	стр. 31	Фротком България	стр. 4
ИПО	стр. 63, 81	Хьорман България	стр. 71
Логистична Бизнес Конференция	стр. 43	Шварцмюлер България	стр. 84
Kassbohrer	стр. 75	Шел България	стр. 23
МВБ Трак енд Бъс България	стр. 7		



Издание на БТП –
Българска Транспортна
Преса ЕООД

ISSN 1311-8315

Адрес на редакцията:

1680 София, бул. Гоце Делчев № 100,
бл. 22, вх. А, офис 21
088 666-06-09
e-mail: kamioni@btp.bg
Интернет: www.kamioni.bg

Адрес за кореспонденция:

1463 София пк 5

Издатели:

Снежина Баджева – 02/958 00 33
Емануел Икономов – 02/958 00 38

Главен редактор:

инж. Лъчезар Апостолов – 02/958 00 39

Зам.-главен редактор:

инж. Радослав Гешов – 02/958 00 35

Редактори:

Мартин Славчев – 02/808 18 49
Калоян Атанасов – 02/808 18 59

Директор маркетинг и реклама:

Нели Балабанова – 02/958 00 34

Реклама – 02/958 00 30

Борислав Бурлак, Илияна Балабанова,
Стефан Миланов, Асен Христов,
Анастасия Гинева

Мениджър графичен дизайн:

Любомир Баджев – 02/958 00 36

Предпечат: Любомир Баджев

Корица: Николай Райков

Абонамент:

088 82-81-414

Разпространение:

Иван Калев – 087 87-47-691

Печат: РОПРИНТ ЕАД

Други издания на Българска Транспортна Преса:

Логистика, Ванове, Строителна техника,
Кой какъв е в транспорта и спедицията

Партньорски издания от DVV Media Group:

Австрия: Verkehr; Белгия: DeLloyd, Transport Echo;

Германия: DVZ Deutsche Logistik-Zeitung

Дания: Danmarks Transport Tidende, Trans-Info;

Полша: Polska Gazeta Transportowa, Namiary;

Холандия: Nieuwsblad Transport; Чехия: Dopravni Noviny.

Банкова сметка: Уникредит Булбанк,

клон Руски паметник, BIC: UNCRBGSF

IBAN: BG96 UNCR 7630 1051 0354 16

Препечатване на информация е възможно
само със съгласие на редакцията.

Списание не носи отговорност за
съдържанието на публикуваните реклами.

borsa • KAMIONI • bg



Специализирана борса
за автомобили за работа





www.her1.bg



www.parts.her1.bg

ХЕР 1 ИЗВЪРШВА ОФИЦИАЛЕН ВНОС НА ЧАСТИ ЗА ТОВАРНИ АВТОМОБИЛИ, МИКРОБУСИ, АВТОБУСИ И РЕМАРКЕТА ОТ НАД 90 СВЕТОВНО ИЗВЕСТНИ ФИРМИ.



Златен сервизен партньор и оторизиран сервиз на следните марки:



ДОМ НА КАМИОНА Варна МАГАЗИН ул. Петър Дертлиев 2 Тел.: 052 511 144, 0886 100 374, 0888 224 466, 0888 712 367, 0886 100 368 office@her1.bg	ДОМ НА КАМИОНА Варна СЕРВИЗ бул. Сливница 234 (срещу ЯВОР) Тел.: 052 511 060, 0886 100 370, 0886 100 377 ГТП	ДОМ НА КАМИОНА София - 1 МАГАЗИН и СЕРВИЗ жк. Люлин, бул. Европа Тел.: 0886 663 344, 02 9250 241, 0889 900 183, 0886 100 367 - Сервиз, 0882 530 392 - Сервиз sofia1@her1.bg	ДОМ НА КАМИОНА София - 2 МАГАЗИН кв. Враждебна бул. Ботевградско шосе 268 Тел.: 0886 100 378, 02 9458 006, 0888 080 814, 0889 086 868 sofia2@her1.bg	ДОМ НА КАМИОНА Плевен МАГАЗИН и СЕРВИЗ ул. Строител 8 Тел.: 0886 663 355, 064 680 880, 0888 521 665 0886 100 366 - Магазин 0886 100 379 - Сервиз plevan@her1.bg	ДОМ НА КАМИОНА Бургас МАГАЗИН и СЕРВИЗ ул. Чатаджа 45 Тел.: 0888 448 820, 056 530 076 burgas@her1.bg	ДОМ НА КАМИОНА Пловдив МАГАЗИН и СЕРВИЗ бул. Васил Априлов 152 Тел.: 0884 998 070, 0888 712 369, plovdiv@her1.bg	ДОМ НА КАМИОНА Стара Загора МАГАЗИН ул. Загоре, Южна промишлена зона Тел.: 0888 572 719, 042 606 517, 0886 100 381 stzagara@her1.bg
--	--	---	--	---	---	---	--

***7447 Национален безплатен номер**

НОВАТА ГАМА T HIGH EVOLUTION



ПОВЕЧЕ КОМФОРТ И ЕФЕКТИВНОСТ

Свържете се с нас за конкретна оферта!

София и Северозападна България: +359 889 394 723

София и Югозападна България: +359 888 143 396

София и Северна България: +359 888 635 287

Централна Южна България: +359 886 011 010

Североизточна България: +359 886 616 171

Югоизточна България: +359 886 889 166

renault-trucks.bg

