



BG

КАМИОНИ

Брой 4 • май • 2020

МЕСЕЧНО ИЗДАНИЕ ЗА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВТОМОБИЛИ

Цена 5,95 лв.

1000 км
с най-голямата
европейска кабина



+20

допълнителни страници
в дигиталното списание

Arctic Van Test 2020



04



ISSN 1111-1111

9 771311 831003

ТАМ НИ НЯМА, НО СМЕ ТУК ЗА ТЕБ. В СОФИЯ.



Изображението е с илюстративна цел.

**БЕЗПЛАТНА
ДИАГНОСТИКА**

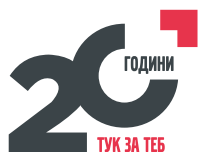
Да, в саваната ни няма, но сме тук за Вас.

Избрахме май за месец на сервизен център София и по случай 20-ия ни рожден ден Ви предлагаме безплатна диагностика през май и други специални предложения.

Мрежата на Volvo Trucks България разполага с пет сервизни центъра, които се намират в София, Пловдив, Бургас, Варна и Велико Търново.

Всички те са оборудвани по последните международни стандарти на компанията и имат екипи от висококвалифицирани специалисти, които да намерят точното решение, за да може Вашите камиони да бъдат там, където им е мястото – на пътя.

За повече информация и записване на час се свържете с нас на тел. +359 889 83 08 36; +359 884 94 38 05 или here4you.sofia@volvo.com



Volvo Trucks. Driving Progress



Пакет Мобилност или Единен пазар?

Измина още един месец на работа при форсмажорни обстоятелства – за всички, в това число и за транспортния бранш. Този бранш, който винаги е генерирал солидни приходи в българската държавна хазна, но никога не се е ползвал с особен комфорт в работата си. Дори напротив – съществувал е и се е развивал въпреки всичко и всички.

Сега на транспортните фирми е още по-трудно. Но във време, когато доставките на стоки са жизненоважни, камионите продължават и продължават да вървят. Въпреки бариерите, издигнати от пандемията, въпреки затворените и задръстени граници... И въпреки намалялата работа, за която отзивите са фрапиращи. Данните са, че малките фирми почти са спрели дейността си, тези от среден калибър работят най-много на половин мощност, а големите са свили превозите с 30 и повече процента.

И точно в момент, когато целият свят усеща важността на автомобилния транспорт, в момент, когато Европа се задъхва в клещите на пандемията, поддръжниците на скандалния Пакет Мобилност в европейските институции продължават тъпо и упорито да бутат недомислените мерки, убиващи автомобилния транспорт в Източна Европа, към окончателното им приемане.

Очевидно неразбрали несъстоятелността на Пакет Мобилност, демонстрирана нагледно по време на пандемията от коронавирус, членовете на Съвета на ЕС приеха този документ на първо четене, а през последната седмица на април се готвеха да го прокарат и втори път през гласуване. А Съветът продължава лицемерно да нарича Пакета основна реформа в сектора на авто-

мобилния транспорт в ЕС, с нови правила, които щели да подобрят условията на труд на водачите и да въведат специални правила за командироване на водачи в международния транспорт. Дискриминацията на превозвачите от Централна и Източна Европа е наречена „актуализирани разпоредби за достъп до пазара на превози“, които щели „да направят изпълнението на операциите по-ефективно“.

И всичко това се случва, когато Европа заговори на висок глас за Единен пазар и Пътна карта, които да помогнат на континента да се възстанови икономически от кризата, предизвикана от пандемията. Какъв Единен пазар, какви 5 евро?! След като ще имаме Пакет Мобилност в този вид, пазарът пак се очертава по-единен за едни и не толкова единен за други.

Иначе в задъхващата се Европа вече се мяркат бледи лъчи на надежда в края на тунела за транспортния бранш и свързаните с него индустрии. Някои от автомобилните производители започнаха плахи опити за възстановяване на производството, но предупреждават, че няма да се бързо и е рано за оптимизъм. Все пак това е добър сигнал за българските превозвачи, много от които разчитат на поръчки от автомобилната промишленост.

Иначе екипът на списание КАМИОНИ и в това трудно време се опитва да ви поднесе най-интересното от света на автомобилите за работа. В броя сме ви приготвили два много любопитни теста, както и новости от България. А разширен брой на списанието – с повече страници и материали, можете да четете по всяко време и навсякъде в електронния вариант на изданието ни на адрес: <https://www.transport-press.bg/>. 📄



Лъчезар АПОСТОЛОВ



На <https://www.transport-press.bg/> може да намерите електронен вариант на списание ЛОГИСТИКА с 18 допълнителни страници

Съдържание



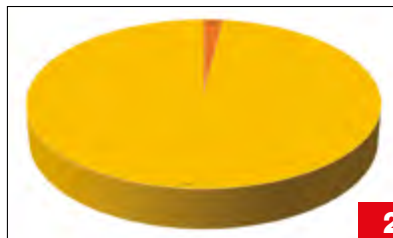
10



12



14



24



37



40



58

Ново в BG

Фредерик Олсон, управител на Волво Груп България:

Действа професионално при всякакъв сценарий	10
Пристигна „Бялата лястовица“	12
Нов сайт на MVB Truck & Bus	14

Ново в ЕС

Daimler и Volvo ще произведат съвместно горивни клетки	18
ACEA отчете с 23% по-малко регистрирани автомобили за работа	20
MAN планира рестартиране на производството	21

Тест

1000 километра с Volvo FH 540 XXL	22
Дизелът продължава да властва при товарите в Европа	24

Юбилей

45 години IVECO	30
-----------------	----

ВАНОВЕ

Arctic Van Test 2020	
Без победител	32
Разнообразни варианти на MAN TGE	
от MVB Truck and Bus Bulgaria	37
92,8% от регистрираните през 2019 г. нови ванове в ЕС са на дизел	38

Н.В. Клиентът

Радостин Панков:	
Кризата пренарежда приоритетите ни	40

Транспорт

ЕС изостава от графика си за намаляване на CO ₂	42
Прецизно и автоматизирано измерване на натоварването	44

Гуми

Защо Европа предпочете евтините гуми	46
--------------------------------------	----

Горива

Започва най-голямото производство на зелен водород	50
--	----

Спорт

Красавицата и звярът	52
----------------------	----

АВТОБУСИ

ACEA: Делът на новите електрически и газови автобуси в ЕС расте	56
Над 30 автобусни производители – готови за FIAA 2020	58
Автобусният сектор иска помощ от правителствата	60
Хибридът Volvo S-Charge вече е с удължен пробег на ток	61

Втора употреба

Пазарът на употребявани в условията на кризата	62
--	----

СПЕЦИАЛНО ПРЕДЛОЖЕНИЕ



Изображението е с илюстративна цел.

Volvo FH, 4x2T, Globetrotter висока спална кабина
13 л. дизелов двигател Евро 6 версия D, 460 к.с.
VEB+ двигателна спирачка

Комфорт за водача:

Шофьорски пакет FH
Медия с развлекателен пакет със сензорен дисплей
My Truck приложение с включен 2 годишен абонамент

Безпроблемна експлоатация:

Специално предложение за Blue или Gold
сервизен договор с услугата Connectivity

Горивна ефективност:

Версия Reloaded, въртящ момент от 2300 Nm или
Версия I-Save, въртящ момент от 2630 Nm
I-Shift автоматизирана скоростна кутия, 12 степенна
Пакет за икономия на гориво
Гуми Michelin X Line Energy F/D2, клас A
Dynafleet, пакет „Гориво и околна среда“ с включен
3 годишен абонамент
Пълен пакет спойлери

За повече информация се свържете с Вашия търговски представител:

София-град, Перник, Кюстендил, Монтана и Видин
София-град, София-област, Ловеч, Плевен, Габрово и Враца
Пловдив, Благоевград, Смолян и Хасково
Пловдив, Благоевград, Стара Загора, Кърджали и Пазарджик
Варна, Шумен, Търговище, Разград, Русе и Велико Търново
Бургас, Добрич, Силистра, Ямбол и Сливен

тел: 0887 288 754
тел: 0885 005 750
тел: 0884 560 685
тел: 0887 890 848
тел: 0886 799 967
тел: 0887 473 417



Volvo Trucks. Driving Progress



Срокът за монтиране на бордови тол устройства е удължен

Заради затрудненията, които браншът изпитва, и необходимостта от време за оборудване на автопарка над 3,5 тона с бордови тол устройства, превозвачите ще имат възможност да направят това до края на извънредното положение. Дотогава ще продължи правоприлагането на терен от мобилните екипи на тол контрола. Основната цел на контролните органи във времето на извънредното положение е за всяко превозно средство над 3,5 т да бъде платена дължимата пътна такса според изминатия маршрут, категория и емисионен клас. Затова нарушителите без регистрирани бордови устройства или без активирани маршрутни карти ще бъдат насочвани как да станат изрядни ползватели на платената пътна мрежа. Мобилните екипи също така ще проверяват дали правилно се използват вече активните и монтирани машинки за отчет на тол такси.

Анализът на данните в Националното тол управление показва, че и в условията на извънредно положение и ограничения срещу COVID-19 превозвачите са продължили да оборудват автопарка си с бордови устройства. От 13 март до средата на април са регистрирани 16 651 машинки, като 3000 от тях са GPS тракери.



До 13 април 35 541 камиона и автобуса на български превозвачи са били с регистрирани в Националното тол управление бордови устройства или GPS тракери за таксуване по платените пътища. За месец и половина след старта на толуването на 1 март въпреки намаления тежкотоварен трафик са били купени 505 843 маршрутни карти. До края на април пък предстоеше доставката на още 20 000 бордови устройства.

Технология за предотвратяване на кражбите от ремаркета

WABCO съчетава своя опит с този на базираната в Белгия Sioen Industries в борбата срещу растящия брой кражби на стоки от ремаркета и полуремаркета посредством системата Detector. Sioen е модернизирал своята техноло-

гия Dynatex PROTECTOR, по която се произвежда интелигентен, многопластов брезент с проводими слоеве, които могат да бъдат монтирани към врати и страници на ремаркетото. WABCO използва тази технология чрез своето усъвър-

шенствано решение за управление на флота (FMS) TX-TRAILERGUARD™. При опит за въздействие върху брезента автоматично се задейства аларма. Шофьорите се известяват чрез звуков сигнал или известие в кабината. В реално време



се сигнализира и офиса на автомобилния парк.

Флийт мениджмънт от

FROTCOM
INTELLIGENT FLEETS

**СИГУРНИ ЛИ
СА ВАШИТЕ
АВТОМОБИЛИ,
КАКТО ТОЗИ?**

www.frotcom.com
info@bg.frotcom.com
0700 45 145

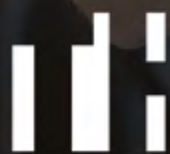
Karsan ще прави автономен Atak Electric



Турската компания Karsan започна да разработва автобуси за градския транспорт, които ще имат автономни шофьорски функции. Започвайки първата фаза на работа с хедлайнера си Atak Electric, Karsan ще надгради автобуса до ниво на автономност 4. С други думи, моделът ще разполага с автоматична система за шофиране, която ще се справи с всички изисквания за динамично шофиране без помощта на водач.

Очаква се прототипът на автономния Atak Electric да е готов през август, а симулационните и валидиращи тестове да бъдат направени във фабриката в Хасанаша, Бурса. Автономният Atak Electric трябва да е факт до края на годината. По проекта Karsan си сътрудничи с ADASTEC CORP, която има предишен опит в автономните превозни средства, и очаква през август да завърши първия прототип на автономния Atak Electric.

ПОСЕТЕТЕ НИ ПРЕЗ МАЙ
ЗА ВСЕКИ РЕМОНТ ВИ ОЧАКВА ПОДАРЪК*



TRUCKS

*За повече информация
www.turbotrucks.bg

DAF

МЕК-ДИЗЕЛ откри в Русе осми магазин у нас

Точно преди да се въведе извънредното положение в България, МЕК-ДИЗЕЛ БЪЛГАРИЯ откри в Русе на бул. Липник № 129 своя осми магазин в България. В магазина се предлага широка гама от резервни части, масла и консумативи за товарни автомобили, селскостопански машини, индустриални агрегати и двигатели. Като част от международна група, резервните части на Мек-Дизел България ЕООД са с високо качество на конкурентни цени.

Компанията разполага с три собствени бранда: MECDIESEL – двигатели, блокове, глави и резервни части за тях; BLINKEN – електрически части – фарове, стопове, мигачи, датчици, сензори, части по въздушната с-ма и др.; ERAR – части по ходова част, окачване и аксесоари за транспортни средства.

В магазина могат да се намерят богат асортимент и наличности от оригинални и алтернативни резервни части за IVECO. За всички марки товарни автомобили магазинът разполага с продукти на марките Bosch, CEI, COVIND, COSPEL, DAYCO, EMMERRE, ERREVI, HIFI, KNORR BREMSE, LE.MA., UNIFLUX, XXL и др. Налична на склад е и пълна гама продукти на PETRONAS LUBRICANTS ITALY с мар-



ките: URANIA, SELENIA, TUTELA, ARBOR, AKROS, ACELA – масла, греси, антифризи и индустриални течности. Поръчките на резервни части за транспортни средства и машини са със срокове за експресно изпълнение под 24 часа при наличност в склада на производителя. Доставят се двигатели, резервни части за тях и консумативи за селскостопанска, строителна и кариерна механизация за марките CASE, CUMMINS, DAF, DEUTZ, FIAT, FORD,

PERKINS, MAN, MERCEDES, RENAULT, VOLVO и други. С новия си обект, компанията има за цел да подобри предлагането на качествени продукти, осигурявайки доставката им до клиента в рамките на 2 часа за територията на град Русе.

Клиентите могат да разчитат на компетентна помощ и консултации от инж. Лъчезар Митев, който е с дългогодишен опит в сервизирането и продажбата на товарни автомобили и резервни части.

Schmitz Cargobull с нов уебсайт

Потребителските навици за четене онлайн и технологичните иновации на Schmitz Cargobull в сегмента на ремаркета са вдъхновили новия уебсайт на компанията, който е базиран на предпочитанията на клиентите. Сайтът www.cargobull.com има нов облик, както и по-интуитивна навигация и структура, които са внимателно проектирани въз основа на данните от предишната версия. Новият сайт е създаден, за да оптимизира оформлението, скоростта и представянето на страниците, и е съвместим с всички устройства. Той предлага цялостна функция за търсене, включително опция за търсене на най-близкия сервизен партньор за ремонт и поддръжка на оборудването на Schmitz Cargobull. Той също така съдържа богата информация за качествените рифъри, ремаркетата със странични щори, самосвалните ремаркета, контейнерните шасита, както и детайли за специализираните екипи, с които да се свържете. Освен това потребителите могат да научат повече за 128-годишната история на компанията. Английската и немската версия на уебсайта вече са налични, като в следващите седмици ще бъдат добавени и версии на други езици.

Безплатна техническа проверка за автомобили Mercedes-Benz

Силвър Стар, генерален дистрибутор на Mercedes-Benz за България, предлага безплатна диагностика на състоянието на всички Mercedes-Benz автомобили. Собствениците им могат да се възползват до края на май от техническата проверка при заявка за смяна на зимни гуми с летни. Новата услуга идва в допълнение на предоставените по време на извънредната ситуация онлайн и дистанционни консултации, услугата „от врата до врата“ и доставките на оригинални резервни части с куриер. Генералният дистрибутор на Mercedes-Benz разширява пакета от безплатни услуги, за да подпомогне своите клиенти при поддържането на изправно състояние на техния автомобил, когато им е най-необходим за безопасно придвижване, и да гарантира сигурността им на пътя.

CISTERNI.BG

София, ул. Резбарска 9, +359 882 381 516, info@cisterni.bg, www.cisterni.bg





**СВЕТЪТ
ПРОДЪЛЖАВА
ДА СЕ ДВИЖИ
ЗАРАДИ ВАС.
БЛАГОДАРИМ ВИ!**



И COVID-19 не спира Пакет Мобилност

В началото на април Съветът на ЕС прие основната реформа в сектора на автомобилния транспорт, известна като Пакет за мобилност. След писмено гласуване Съветът е приел на първо четене своята позиция по скандалния за държавите от Източна Европа, сред които и България, документ. Правните актове предстои да бъдат приети от Европейския парламент на второ четене (след редакционното приключване на броя), преди да бъдат публикувани в официалния вестник на ЕС, се казваше в официалното съобщение на Съвета. Двата регламента ще влязат в сила 20 дни след публикуването им, а директивата – ден след публикуването.

Правилата за регулирането на достъпа до пазара и директивата за публикуването им ще станат приложими 18 месеца след влизането в сила на правните актове. Правилата в регламента, отнасящи се до времето за шофиране, ще се прилагат от 20-ия ден след публикуването, с изключение на изрично посочените крайни срокове, свързани с тахографите.

Очевидно неразбрали несъстоятелността на Пакет Мобилност, демонстрирана нагледно по време на в пандемията от коронавирус, членовете на Съвета на ЕС приеха този документ.

Според Съвета това е основна рефор-

ма в сектора на автомобилния транспорт в ЕС, а новите правила щели да подобрят условията на труд на водачите и да въведат специални правила за командироване на водачи в международния транспорт. Дискриминацията на превозвачите от Централна и Източна Европа е наречена „актуализирани разпоредби за достъп до пазара на превози“. Те щели да направят изпълнението на операциите по-ефективно.

Новите правила били предназначени да гарантират баланс между подобрените работни и социални условия за водачите и свободата на предоставяне на трансгранични услуги за операторите. Вероятно безбройните празни курсове трябва да допринесат за пътната безопасност...

Още от началото по работата по скандалния документ обаче срещу него се обявиха държавите от периферията на ЕС и от Източна Европа. Причината – редица новости, като връщането на камионите на определен период в държавата по установеност на фирмата, и забраната за ползване на почивка от водача в кабината, както и новости при каботажите и командироването на водачите, които целят да изтласкат от европейския пазар компаниите от Източна Европа. Проучване показва, че тези нововъведения ще доведат до над 50



на сто празни курсове от Европа до България и обратно например. И то във временна, когато целият ЕС е на екологична вълна и говори за „зелена политика“.

Междувременно в края на март България и още 7 държави поискаха спиране на Пакет Мобилност. Осем страни членки са поискали от ЕС подкрепа за транспортните фирми, засегнати от мерките срещу разпространението на коронавируса, като предлагат и прекратяване на работата по Пакет Мобилност. В писмо транспортните министри на България, Унгария, Литва, Полша, Кипър, Латвия, Малта и Румъния настояват ЕС да помогне на фирмите от автомобилния транспорт, както обмисля да направи това за авиокомпаниите.

Подобрете флота си

и отведете своите
операции
на ПО-ВИСОКО НИВО

Разберете как свързването на вашите камиони, ремаркета и водачи позволява по-лесни, по-екологични и по-безопасни операции
www.wabco-fleet.com/power-up

WABCO
Mobilizing Vehicle Intelligence

Krone с престижно отличие



Krone получи престижно отличие за най-добрата логистична марка в категория Ремаркета и каросерии. Отличието бе връчено на Krone след проучване, проведено от списание Logistik heute и асоциация Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL). Общо 26567 души са участвали в допитването през периода от 13 декември до 29 февруари 2020 г.

В надпреварата са участвали над 250 марки, разделени в 12 категории като: Ванове и ванове за доставки, Ремаркета и каросерии, Железопътни транспортни услуги, Товарни борси...

Марките са били номинирани от независима комисия, ръководена от проф. д-р Кристиан Кил, логистичен експерт в университета във Вюрцбург-Швайнфурт. Номинациите са били направени на база на това, кои марки генерират най-високи продажби в своята категория в Германия и са особено актуални за тамошния пазар.

Поради настоящата ситуация Krone получи награда по пощата. Отличието бе прието от д-р Франк Алберс, управляващ директор маркетинг и продажби на компанията.

КЪМ СЪДЪРЖАНИЕТО

Volkswagen Nutzfahrzeuge възстановява производството си

Заводите на Volkswagen Nutzfahrzeuge в ХанOVER, както и в Полша – Познан и Вржешня, постепенно възобновяват производството си, но с намален капацитет. Те бяха затворени за повече от пет седмици заради пандемията от коронавирус. Процесът на рестарт ще се базира на новополучената наличност от части според условията, определени от германското правителство и ЕС, необходимостта за развитие на пазарите и оперативния подход в производството. Спазването на сериозни мерки за защита на здравето на работниците ще бъде основен приоритет, изтъкват от компанията.

През последните няколко седмици Volkswagen Group изготви план от 100 точки, чиято цел е да се даде възможност за възобновяване на производството, като същевременно се взема предвид защитата на здравето на работниците. Всички мерки се прилагат и за външните компании и доставчици, които работят на територията на обектите на компанията.

Като част от процеса на възобновяване ком-



панията разширява мерките за предпазване въз основа на препоръките на здравните власти. Процесите в производството се оптимизират, а строгите минимални отстояния и повишените хигиенни стандарти се ще прилагат във всички зони. Списъкът с мерки включва конкретни правила за хигиена и поддържане на безопасно разстояние, задължително предпазване на устата и носа в райони, където не е възможно поддържането на разстояние от 1,5 метра, по-често почистване, фиксиране на началото и края на смените, за да се избегнат контактите.

Вижте всички новини на www.kamioni.bg

Белгия ще увеличава тол таксите

Въпреки призивите на местните превозвачи белгийското правителство няма да се откаже от увеличението на пътните такси. То е планирано за 1 юли тази година за област Фландрия. Според транспортната организация Febetra увеличението на тол таксите по време на пандемията от коронавирус ще има пагубни ефекти за бранша.

Независимо от критиките от белгийската транспортна асоциация Febetra правителството вече одобри увеличението на тарифите и решението вече е публикувано в Официален вестник на Белгия.

Цените на таксите за тежкотоварни превозни средства над 32 т ще се увеличат с около два цента на километър. Най-голямото покачване (+ 16%) е за най-екологичните камиони. Най-малкото (+11%) е за най-старите и най-малко екологично чисти камиони.

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



Фредерик Олсон, управител на Волво Груп България:

Всяко зло за добро, казва българският народ и това обикновено е вярно. Макар че, идвайки в България, новият управител на Волво Груп България Фредерик Олсон едва ли си е представял точно такова развитие на нещата като в момента. Но той е млад и бързо се адаптира към ситуацията и в дните на социална изолация се съгласи да отговори по Skype на въпросите на списание КАМИОНИ, така че да можем да го представим на нашите читатели



Действаме професионално при всякакъв сценарий

ABSTRACT IN ENGLISH

Whatever the scenario, we remain professional
Frederic Olsson, head of Volvo Group Bulgaria

During the state of emergency, the new head of Volvo Group Bulgaria, Frederic Olsson, agreed to answer KAMIONI's questions over Skype so we can introduce him to our readers. His key message is: we are there where businesses need us. In his interview, he speaks about the possible scenarios of business development in the context of Covid-19, celebrating 20 years since Volvo Group Bulgaria was founded, his gratitude towards clients as well as future business plans. Last but not least, he points out that the difficult circumstances seem to have made society appreciate the importance of transport and the role drivers play in particular. And this might be the most positive aspect of the tough situation.

– Г-н Олсон, намираме се в центъра на тази криза с COVID-19. Как Volvo Trucks като глобална компания възприема ситуацията и какво прави, за да запази хората си здрави и бизнеса стабилен?

– Както всички хора и всички бизнеси, и ние се адаптираме към текущото положение. Макар че всичко е толкова несигурно и всекидневно нещата се променят в различни посоки в различни точки от целия свят, компанията ни е тук да подкрепи своите клиенти и служители в тази трудна ситуация и да запази бизнеса. В момента ние виждаме транспортната индустрия и в частност компанията ни като много важна част от обществото, свързани с осигуряването на доставки на жизнено необходимите неща като хранителни продукти и лекарства до всеки един отделен човек в страната.

– Какви промени направи Volvo Trucks?

– Най-голямата промяна беше, че затворихме почти всички производствени звена в Швеция, а и по целия свят. Но не само това – служителите от централите, както в Швеция, така и във Франция, в момента са в така наречените temporary layoffs (програми за временно освобождаване от работа, подкрепяни от местните правителства). За-

водите спряха работа за период от около 6 седмици, като е планирано постепенно „рестартиране“ от края на април.

Междувременно, независимо от ситуацията с корона вируса, веднага след Великден Volvo Group и Daimler Trucks обявиха подписването на споразумение за създаване на съвместно предприятие за производство на горивни клетки и като цяло за развитието и приложението на технологията с водород като задвижващо гориво на бъдещето, което би осигурило транспорт, чист от CO₂ емисии. Следователно дори и в кризата ние не спираме да се развиваме и да мислим за бъдещето на обществото.

– Volvo Trucks обяви най-голямата в историята си премиера на 4 нови модела точно преди началото на кризата с COVID-19. Кога и как те ще бъдат представени наистина на пазарите?

– Принципно отложихме всичко с 6 месеца във времето – както продажбите, така и производството. Ще възстановим продажбите през септември, а реалното производство ще започне в началото на следващата година.

Така или иначе имаме силен бизнес през изминалите 10 години, също така нуждата от транс-

порт с товарни автомобили непрекъснато се увеличава, така че съм сигурен, че ще оцелеем и в тази криза.

– Какъв е основният ви фокус сега в България?

– Основното е да поддържаме сервизната ни мрежа работеща и без риск от коронавирус, за да можем да помагаме максимално на клиентите ни да изпълняват дейността си. А също и да осигурим безопасност както за служителите си, така и за всеки клиент или шофьор на камион, които ни посещават. Взели сме различни предпазни мерки, за да се спазва дистанция и да предотвратим риска от разпространяване на вируса. И аз наистина съм горд от това, което направихме.

– Имате ли някакви доставки през април?

– Да, имаме, но това са доставки по предходни поръчки, които сега бяха доставени от бодибилдърите. Оттук нататък ще има по-малко доставки на нови камиони, но разполагаме с налични камиони и в случай на нужда сме в състояние да доставяме. Също така продължаваме да предлагаме и нови, и камиони втора употреба. Разбира се, пазарът не само в България, но и в цяла Европа е паднал с около 30% в сегашната ситуация. Смятам, че търсенето може леко да нарасне с реалната работа по зелените коридори, обявени от ЕС.

– Можем ли да кажем, че ситуацията не е толкова лоша, както през 2008–2009 г., когато пазарът в България имаше спад от над 80%?

– По-скоро бих казал, че ситуацията сега и тогава е коренно различна. Днес българският пазар на камиони е по-зрял и по-силен и в момента има много професионално работещи и стабилни компании в този бизнес, което със сигурност помага. Т.е. имаме доста по-позитивни сигнали от пазара в сравнение с преди 10–12 години и това ме кара да бъда оптимистичен, че може би възстановяването ще е по-бързо от това, което усещаме днес.

– Вие станяхте управител на компанията по време на една абсолютно нестандартна ситуация. Въпреки това планирате ли някакви промени?

– Когато стартирах на тази позиция в България, имаме планове за определено развитие – например да продължим развитието на сервизната мрежа, като открием нови сервизни точки, за да помогнем по още по-добър начин на клиентите ни да разрастват своя бизнес. Но очевидно сега ситуацията не предполага разширение, а по-скоро мислим как да запазим съществуващия бизнес. Така че със сигурност ще продължим с планираните промени, но най-вероятно това ще се случи през следващите години. И аз наистина ги очаквам с нетърпение. Вероятно първото, което ще направим, след като кризата поотмине, е да отворим още една сервизна точка в София. Но принципно ще бъдем там, където бизнесът има нужда от нас. Така че ще адаптираме плановете си за бъдещето съобразно нуждите на клиентите ни.

– Един възможен подход към кризата с Covid-19 е да бъдем максимално креативни

и да отделим време за проекти, за които нямаме време, когато бизнесът върви с пълна сила. Има ли някакви подобни проекти във Volvo Груп България?

– На пръв поглед сякаш няма и се грижим най-вече за ежедневния бизнес. Но мисля, че дори и без да го осъзнаваме, откриваме нови начини да общуваме с клиентите, не само предоставяйки им сигурно работещи, безопасни и надеждни сервиси. И въпреки че бизнесът с продажбата на нови камиони на практика е сведен почти до нула, нашите търговци непрекъснато поддържат връзка с клиентите ни, интересуват се каква е тяхната ситуация в момента, как се справят и им показват, че сме тук за тях, за да им помогнем с каквото можем.

– Volvo България има важна годишна тази година – 20 години от основаването си. Как ще отпразнувате този повод в текущата ситуация?

– Ние сме горди от нашето развитие и присъствие в България през тези 20 години и искаме да празнуваме заедно с нашите клиенти, което сега е невъзможно. Затова ще отложим тържеството за есента, когато, да се надяваме, ще имаме възможност да бъдем заедно. Все пак цялата ни година минава под мотото „Ние сме тук за вас“, и особено сега, когато фокусът е върху сервизната мрежа, предлагаме на клиентите ни ваучер за безплатна диагностика, с който могат да докарат своите превозни средства до която искат сервизна точка в България. Там ще направим диагностика и ако се открие нужда от някаква поддръжка или ремонт, те ще получат допълнителна отстъпка. Така че това е нещо, което правим по повод нашата 20-а годишнина, и то е напълно изпълнимо при сегашните условия.

– Представете си, че имате кристална топка в ръцете си. Какво бихте видели в нея? Иначе казано, какви са прогнозите на Volvo за развитието и кризата в този момент?

Аз лично смятам, че е възможно да се възстановим сравнително бързо, но като група разглеждаме различни сценарии. Имаме сценарий за бързо възстановяване, според който всичко ще бъде up and running още в началото на следващата година. Имаме и по-песимистичен сценарий, който предвижда, че пълното възстановяване на бизнеса може да отнеме 2–3 години. Наистина е много трудно да се предскажат нещата в този момент, но ние сме готови да действваме професионално и при двата възможни сценария на развитие.

– Какво е вашето послание към клиентите ви?

Искам да изкажа нашата благодарност към клиентите ни. Да, времената са трудни, но обществото в момента разчита точно на тях да доставят навреме медицинско оборудване, предпазни материали, храна и лекарства за всички. И точно трудната ситуация сякаш накара обществото да оцени важността на товарния транспорт и ролята на водачите, да разбере, че камионите не са просто едни големи неща на пътя, които затрудняват движението и забавят скоростта ни. И това е сякаш най-позитивното в нелесната ситуация. 🇪🇺

Снежина БАДЖЕВА

Фредерик Олсон – Визитна картичка от първо лице

Роден съм и съм израснал в Гьотеборг, града на Volvo в Швеция. Започнах работа във Volvo за първи път, когато бях на 16 години – тогава работех по време на ваканциите си. По-късно станах инженер – следвах Индустриално инженерство в университет в Гьотеборг и завърших следването си, работейки в завода на Volvo Trucks в Австралия. Това беше един чудесен завършек на моето обучение и след това веднага започнах работа във Volvo Trucks в Швеция. Така че целият ми живот е свързан с тази марка и тази компания. И намирам това за прекрасно и съм наистина горд с компанията, с нейните продукти и култура.

„...ще бъдем там, където бизнесът има нужда от нас. Така че ще адаптираме плановете си за бъдещето съобразно нуждите на клиентите ни“

Пристигна „Бялата лястовица“

Всъщност не е бяла,
а е жълта, и не е
лястовица, а е красиво
28 куб. полуремарке
Half pipe type U от
полската фирма Janmil,
доставено въпреки
опашките по границите
и строгия медицински
контрол



Осите са усилените SAF-HOLLAND-INTRA CD с дискови спирачки



Двускоростните опорни крака са последният модел на SAF – Hercules



Предвидена е и 3-метрова алуминиева стълба

ABSTRACT IN ENGLISH

Deliveries during a crisis

After the state of emergency was introduced, the first new, custom made semitrailer for delivering inert materials by the Polish firm JANMIL arrived in Bulgaria. The article talks about the characteristics of the 28-cubic semi-trailer „half pipe type U“ which was delivered despite queues at borders and the strict control measures.

След въвеждането на извънредното положение в България пристигна първото ново, поръчково самосвално полуремарке за превоз на инертни материали на полската фирма JANMIL. Специалният жълт цвят RAL Golden yellow му придава свеж и аристократичен вид. Стегнатият му дизайн изобщо не подсказва, че може да пренася безпроблемно до 28 000 кг полезен товар – пясък, чакъл, фракции или добавки. И със скали да го натоварите, няма да го уплашите, тъй като е оборудвано с усилените оси на SAF-HOLLAND-INTRA CD с дискови спирачки – голям диск 430 мм. Това са оси, специално проектирани за офроуд приложения, и с тях нямате проблеми и в най-тежките минни терени.

Кошът е изработен от стомана Hardox-450, а олекотеното, но усилено шаси е изцяло от стомана Domex – MC 700. Първата ос е повдигаема (тип бог), има и кука за теглене. Антиблокираща спирачна система с автоматична регулация на спирачките е WABCO EBS + RSS. Хидравличният цилиндър е HYVA 190 bar. Да не забравяме изцяло LED електрическата система на фирма WAS и проверените в най-тежки условия гуми на фирма Matador – Словакия, марка на Continental AG. Всеки детайл е изпитан до съвършенство, като на болтовете на джантите има поставени специални защитни капачки. Двускоростните опорни крака са последният модел на SAF – Hercules. Голям предпазен калобран е окачен на съгваемата задна греда.



Кошът е изработен от стомана Hardox-450, а олекотеното, но усилено шаси е изцяло от стомана Domex – MC 700



На скосената предна стена на коша е изградена удобна работна платформа

За шофьора са предвидени: 3-метрова алуминиева стълба, кутия за инструменти и казанче за вода и течен сапун. На скосената предна стена на коша е изградена удобна работна платформа, откъдето ръчно се навива брезентът за покриване на товара. Специален манометър контролира налягането при товарене. Задната врата се заключва автоматично след разтоварване.

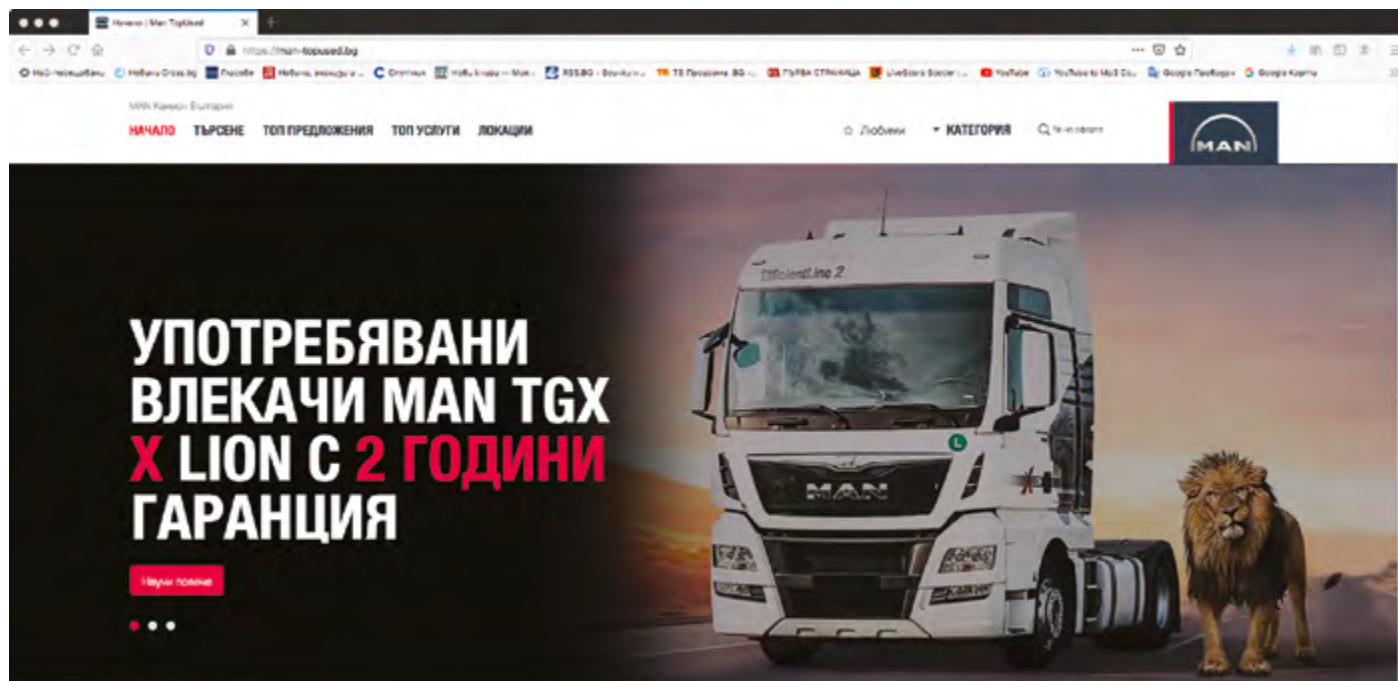
Собственото тегло на полуремаркетото е

6500 кг при стоманени джанти, опорни крака и въздушен цилиндър и може да бъде намалено, ако се поръча с алуминиеви джанти. Третата ос също може да бъде повдигаема, както и при нужда брезентът може да се събира автоматично към предната стена. За по-добър контрол на товарния процес и налягането в гумите има възможност за монтиране на WABCO Smart board – малък бордови компютър.

DURAVIS R002

Изцяло нов продукт
Подобрена устойчивост на износване.
Най-добро поведение на мокра настилка в класа си.

Нов сайт на MVB Truck & Bus



New website of MVB Truck & Bus

In the days of social isolation because of the Covid-19 crisis, MVB Truck & Bus – the official importer for MAN in Bulgaria – has set up a new website for used vehicles and all top offers from the company – <https://man-topused.bg>. A pleasant surprise. The new website aims to deliver information to the clients in a detailed but also user-friendly and easy to work way. KAMIONI's initial impression is that this aim has been achieved.

В дните на социална изолация заради кризата с Covid-19 от MVB Truck & Bus – официалния вносител на MAN за България, поднасят приятна изненада – нов сайт, представящ употребявани автомобили и всички топове на компанията

Новият сайт е разработен изцяло от MVB. Целта е била необходимата информация за клиентите да бъде представена по един приятен и лесен за работа начин, да е подробна и много бързо достъпна. За тези, които веднага искат сами да придобият впечатления, ето и линка – <https://man-topused.bg/>

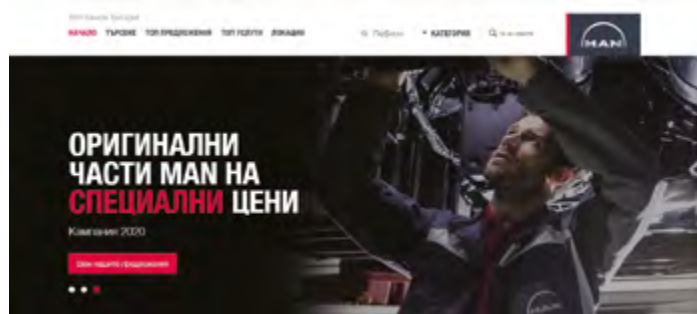
Решението да се инвестира в подобно онлайн представяне е взето отдавна, защото от фирмата смятат, че все повече собственици и шофьори се информират през онлайн медиите. „Имаме нужда от такъв сайт, на който да представяме по най-добър начин наличните ни превозни средства, каза Владислав Атанасов, управител

на MVB Truck & Bus, и освен това имаме нужда от отделно пространство и за всички кампании и други локални инициативи, които MVB провежда и организира. Така ще можем да създадем точното съдържание и да таргетираме правилно нашите клиенти.“

Още при първото кликане се вижда, че сайтът <https://man-topused.bg/> е лек, много бързо се зарежда, с няколко щраквания се достига до всяка необходима информация, т.е. е „приятелски“ ориентиран за всякакъв тип хора, включително и за тези, които по-трудно боравят с най-новите технологии.

Визията на сайта е микс от отличителните бе-

Сайтът съдържа и много допълнителна информация – например петте топове предложения за месеца, както и други промоции и сервисни кампании



лези на MAN и MAN Topused, елегантност, насоченост към хората, за които е предназначен, достъпност и удобство за употреба.

Това, което ми хареса, „разцъквайки“ <https://man-topused.bg/>, е много доброто структуриране на информацията и лесното търсене, както и подробно дадените параметри за всяко едно превозно средство. Всъщност детайлите, върху които е мислено, са тези, които създават отличителност на сайта. Сайтът има малки, на пръв поглед дребни функционалности, но те улесняват много потребителите

Снимките още на първата страница са достатъчно големи, така че човек бързо „мерва“ още от пръв поглед своя фаворит и моментално вижда дали камионът е с малка или голяма кабина, цвят, някакво допълнително външно оборудване – все неща, които още веднага могат да наклонят везните към покупка или не.

Когато се влезе на определена оферта, се вижда, че са представени възможно най-много параметри на превозното средство, но най-отгоре са дадени най-важните и ако те са тези, които клиентът търси, той вече може да разгледа и другите данни.

Филтрите за търсене са направени много опростени, като например в основния филтър са дадени само видовете влекачи, а вече като се влезе при самите обяви, филтрите отново се виждат, за да може бързо, лесно и прегледно да се намира информацията. Интересна възможност е например филтърът за търсене по пробег – информацията за пробега, която се появява, всъщност е от най-ниския до най-високия пробег на камионите, налични в системата, а вече потребителят може да си избере конкретно какъв пробег го интересува. Може да се търси и по референтен номер на офертата, което улеснява както търговците, така и клиентите.

Разбира се, клиентът може да изпрати запитване за допълнителна информация, като може да избира да се свърже с най-близкия офис на MVV в зависимост от своето местоположение. Информацията за връзка е конкретна и подробна с телефони и имейли.

Освен обявите за употребявани автомобили на <https://man-topused.bg/> клиентите могат да видят и петте топпредложения на месеца, като критерият всеки месец ще е различен – примерно топцена, най-нисък пробег и различни други параметри, както и различните промоции и сервизни кампании.



Информацията е много добре структурирана и търсенето е лесно. Филтрите за търсене са направени опростени, но функционални



Снимките още на първата страница са достатъчно големи, така че човек още от пръв поглед вижда своя фаворит

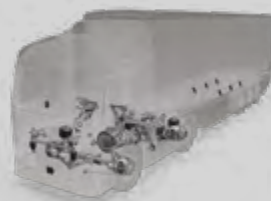


Товарни автомобили Основни услуги



Нашето портфолио за товарни автомобили включва следните услуги:

- Ремонт или замяна на стария агрегат с фабрично рециклиран (exchange program):
- Резервни части
- Техническа консултация
- Диагностика и настройки на място
- Анализ на маслото
- Гаранционно и извънгаранционно сервизно обслужване



Товарни автомобили



Лекотоварни автомобили и ванове

Ремонт, замяна и сервизиране на следните агрегати:

- Механични трансмисии и превключващи механизми
- Автоматизирани трансмисии и управляващи блокове
- Автоматични трансмисии, охладители на маслото и контролни блокове
- Разпределителни предавки
- Ъглови трансмисии
- ПТО
- Кормилни кутии
- Кормилни помпи, валове и цилиндри
- Мостове и диференциали
- Ретардери / Интардери
- Хидродинамични преобразуватели на въртящия момент / Конвертори /

Нашите агрегати и резервни части се влагат в:

DAF, Bmc, Ford, IVECO, Renault, Scania, Hyundai, Hino, Isuzu, Kamaz, MAN, Nissan, MAZ, Volvo Trucks, VW, Mercedes-Benz, Opel, Otakar, Rvi, Foton, Glnaf, Tata Motors, Daimler Chrysler, Mitsubishi Fuso, Ashok Leyland, Asia Motor Works, Beiben, C&C, Camc, Chnht, Dfl, Faw, Force Motors, North Benz, Shanghai Huizong, Dongfeng, Golden Dragon, Jmcg, Vauxhall, Zna (Zhengzhou Nissan Automobile) и други.

Клиентите ни ползват следните предимства:

- Директна връзка с производителя
- Професионален ремонт извършен само с оригинални резервни части, по стандартите на производителя, без компромиси в качеството
- Оригинални части, директно от производителя
- Обслужване на агрегатите само с оригинални консумативи
- Една година гаранция на всички ремонтирани агрегати

Автомотив Текнолджиз

Солушън

София, ул. Андрей Германов 11

тел.: +359 2 4390880

www.ats-world.com



DKV Euro Service обслужва новата тол система в България

Бордово устройство, маршрутна карта или електронна винетка могат да се заявят от платформата за поръчки на DKV



ABSTRACT IN ENGLISH

DKV Euro Service Settles New Bulgarian Toll

As of March 1, Bulgaria has introduced a new satellite-based toll system for motorways and national roads, and all motor vehicles above 3.5 t are subject to it. As of now, customers of DKV Euro Service can conveniently book the toll operator's On-Board Unit and Route Pass via the DKV ordering platform.

На 1-ви март България въведе нова сателитно-базирана тол система за магистрали и национални пътища. Всички моторни превозни средства са обект на тол такса или винетка в България. Към момента клиентите на DKV Euro Service с автомобили над 3,5 т могат удобно да поръчат бордови устройства и маршрутни карти чрез платформата за поръчки на DKV.

Бордовото устройство е предназначено за често пътуващи водачи с общо тегло на превозното средство над 3,5 т. Тук транспортните фирми могат да се възползват от подобрена ликвидност, тъй като, благодарение на процедурата за последващо плащане, те трябва да заплатят тол

таксите след завършване на пътуването. За порядко пътуващите водачи е препоръчително закупуването на маршрутен билет. Изчисленията на тол таксите са различни в зависимост от пропътуваните километри, емисионен клас, брой оси, допустима максимална маса на превозното средство, вид на превозното средство и категория на пътя.

На по-късна дата закупуването на електронни винетки за превозни средства до 3,5 т също ще бъде възможно чрез портала за регистрация на DKV.

За допълнителна информация посетете <https://www.dkv-euroservice.com/gb/toll-bulgaria/>

DKV Euro Service

DKV Euro Service е един от водещите доставчици на мобилни услуги в областта на логистиката и транспорта вече повече от 80 години. От безкасови мобилни разплащания в повече от 80 000 партньорски обекта на различни търговски вериги до отчитане и фактуриране на пътни такси и възстановяване на ДДС, DKV предлага широка гама от услуги за оптимизиране и управление на автомобилни паркове в цяла Европа. DKV е предприятие от групата DKV MOBILITY SERVICES Group, в което работят повече от 1000 служители. През 2018 г. групата реализира оборот от 8,6 милиарда Евро от предлаганите от нея услуги в 42 страни. Понастоящем над 200 000 клиенти използват услугите на DKV с повече от 3,7 милиона DKV карти и бордови уреди. През 2018 година DKV CARD беше отличена за 14-та поредна година като най-добра марка в категорията „Карти за зареждане с гориво и за ползване на услуги“.



ТРОЙНО ПРОСТО

ПОДХОДЯЩАТА ПЪТНА ТАКСА В
БЪЛГАРИЯ ЗА ВСЕКИ



ИЗБЕРЕТЕ, КЛИКНЕТЕ
И ПЪТУВАЙТЕ

Сега поръчвате бързо и лесно:

dkv-euroservice.com/bg/toll-bulgaria

You drive, we care.



Daimler и Volvo ще произвеждат съвместно горивни клетки

Daimler Truck AG и Volvo Group обединяват ресурси в съвместно начинание за разработване и мащабно производство на горивни клетки, използващи водород



Мартин Даум, председател на Управителния съвет на Daimler Truck AG и член на Управителния съвет на Daimler AG



Мартин Лундстед, председател и изпълнителен директор на Volvo Group

Двамата гиганти, които напълно споделят визията на Green Deal за устойчив транспорт и Европа с неутрален въглероден отпечатък до 2050 г., се споразумяха съвместно да разработят, произвеждат и комерсиализират системи с горивни клетки, които да използват в тежкотоварни превозни средства, а и за други приложения.

Daimler ще консолидира всички досега извършвани дейности с горивни клетки в съвместното предприятие. Volvo Group ще придобие 50% от съвместното предприятие за около 600 милиона евро, платими в брой.

Предприятието, в което двете страни ще имат паритетно участие, ще работи независимо и самостоятелно. Във всички останали сфери на дейност Daimler Truck AG и Volvo Group ще продължат да се конкурират. Обединението на силите ще намали разходите за разработка на двете компании и ще ускори въвеждането на пазара на системи с горивни клетки в продукти, които се използват за тежкотоварен транспорт и при превози на дълги разстояния. В условията на сегашния икономически спад сътрудничеството е станало още по-необходимо, за да се постигнат целите на Зелената сделка в рамките на предвидените срокове.

Общата цел на двете компании е да предлагат през втората половина на десетилетието серийно произвеждани тежкотоварни автомобили с горивни клетки за превози на дълги разсто-

яния, както и за превози, поставящи високи изисквания. Не се изключва използването на горивни клетки, дело на съвместното предприятие, и за други приложения.

За да улесни съвместното предприятие, Daimler Trucks обединява всички дейности по горивните клетки, провеждани досега в групата, в нова бизнес единица: Daimler Truck Fuel Cell. Също така дружеството Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH, което има дългогодишен опит в разработването на системи с горивни клетки и в съхранението на водород за различни приложения за превозни средства, се прехвърля към Daimler Truck AG. В структурата Daimler Truck AG от ноември 2019 г. са обединени всички дейности на Daimler Trucks & Buses.

Съвместното предприятие ще включва дейностите в Наберн, Германия (сега там е базирано дружеството Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH), с производствени мощности в Германия и Канада.

Подписаното предварително споразумение е необвързващо. Окончателното споразумение се очаква през третото тримесечие и ще бъде финализирано преди края на 2020 г. Потенциалните транзакции подлежат на проверка и одобрение от отговорните органи за защита на конкуренцията.

„Необходимостта от транспорт ще продължи да расте. Истински CO₂-неутрален транспорт може да се осъществи чрез композиции,

задвигвани с електрическа енергия, която идва или от батерии, или от превръщане на водород в електричество на борда на транспортното средство. Горивните клетки са важен отговор на проблема как камионите да се справят с тежки товари и дълги разстояния. В тази област Daimler през последните две десетилетия натрупа значителен опит чрез Mercedes-Benz Fuel Cell. Съвместната инициатива с Volvo Group е крайъгълен камък при извеждането на камиони и автобуси с горивни клетки по нашите пътища“, каза Мартин Даум, председател на Управителния съвет на Daimler Truck AG и член на Управителния съвет на Daimler AG.

„Електрификацията на автомобилния транспорт е ключов елемент за постигането на т. нар. Зелена сделка, Европа с неутрален въглероден отпечатък и в крайна сметка свят с неутрален баланс на въглеродни емисии. Използването на водород като носител на зелена електроенергия за хранене на електрически камиони при превози на дълги разстояния е важна част от мозайката и допълнение към електрическите превозни средства с батерии и възобновяеми горива. Комбинирането на опита на двете компании в тази област, за да се ускорят темповете на развитие, е добро и за клиентите, и за обществото като цяло. Ясно показваме, че вярваме във водородните горивни клетки за търговски превозни средства. Но за да стане тази визия реалност, други компании и институции също трябва да подкрепят и да допринесат за това развитие, не на последно място като създадат нужната инфраструктура за гориво“, каза Мартин Лундстед, председател и изпълнителен директор на Volvo Group.

Няма време за отлагане

Новината слага край на спекулациите за приложимостта на акумулаторните батерии като решение за товарни превози на дълги разстояния или при тежки условия.

Инициативата, обявена на 21 април, идва няколко месеца след като през декември, по време на представянето на прототипа на тежкотоварния Nikola TRE (електрически, на батерии), бе обявен алиансът между Nikola Motors и CNH Industrial Group – съюз, чиято цел е производството и на тежкотоварни камиони на водород. Според изявления на тези две страни камиони с такива горивни клетки ще има през 2023 г.

Известна е ориентацията на Daimler към камиони и автобуси, хранени от електрически акумулатори или горивни клетки на водород. През октомври м.г. групата обяви, че до 2039 година това ще са единствените варианти за придвижване на най-важните пазари в Европа, Северна Америка и Япония. Според публикации от миналата есен в същите региони акумулаторните превозни средства с комерсиално предназначение ще бъдат в серийно производство през 2022 г., докато тези на водород се очакват към края на десетилетието. Като първа стъпка Daimler Truck ще предложи градския автобус eCitaro във версия, наречена eCitaro REX. Неговият пробег обаче се увеличава с т.нар. „разширител“ – горивни клетки с неголяма мощност, които дозарядват тяговата акумулаторна батерия на електробуса по време на движение.



Интересът към водорода е новост във Volvo Buses

Досега вниманието на Volvo Buses е било концентрирано само върху електрически автобуси на акумулатори. Стратегията за бъдещите градски автобуси не включва водорода, но е оставена отворена вратичка за превозите на дълги разстояния.

През октомври 2018 г. президентът на Volvo Buses Хокан Агневал е посочил, че за момента направлението не се фокусира върху водорода. Логиката на това мнение е, че и днес, и в обозримо бъдеще за произвеждането на водород е необходима електроенергия, а процесите са съпроводени от значителни загуби на енергия. „С електроенергията, необходима за произвеждането на водорода за движение на един автобус, могат да се движат два електрически автобуса на акумулаторни батерии. Енергийната ефективност при производството на водород е по-ниска от прякото използване на електроенергията. Предимство на водорода може да е фактът, че с него може да стигнете по-далеч, без да носите тежки батерии. Вярно е, но не това е решението за градски транспорт“, твърди Агневал. Той прави и уговорката, че водородът може да има приложение при междуградски автобуси и автобуси за по-дълги разстояния, но има предвид не електрически автобус с горивни клетки на водород, а електробус с „разширител“.

Очакваме реакцията на останалите трима от „голямата седморка“.

инж. Радослав ГЕШОВ

Изпълнението на Зелената сделка зависи и от навременното изграждане на мрежа за зареждане с новите горива

АСЕА отчете с 23% по-малко регистрирани автомобили за работа

Асоциацията на европейските автомобилни производители (АСЕА) отчете с 23,2% по-малко регистрации на автомобили за работа през първото тримесечие на 2020 г. За месец март спадът е още по-сериозен – 47,3% общо за целия ЕС



Спадът се обяснява с мерките за предотвратяване на разпространението на коронавируса, които доведоха до закриване на повечето дилършипи и спиране на производството. Всеки един пазарен сегмент беше силно засегнат от мерките, взети за предотвратяване на избухването на COVID-19. Съответно всички 27 локални пазара в ЕС отбелязаха значителни спадове на оборотите си за миналия месец. Най-силните спадове са отчетени от Италия (-66,1%), Испания (-64,4%) и Франция (-63,1%). Данните за България показват намаление на продажбите с 49,2%.

През първото тримесечие на 2020 г. пазарът на автомобили за работа в ЕС се сви с 23,2% до 413 337 превозни средства най-важно влияние оказа значителното забавяне за месец март. Четирите основни пазара – Испания (-31,7%), Франция (-26,9%), Италия (-26,6%) и Германия (-14,4%), са изправени пред угрозата от двуцифрени загуби в статистиката за 2020-а.

Мартенските регистрации на лекотоварни автомобили претърпяха най-сериозен удар от всички сегменти. Търсенето на ванове е намаляло наполовина (-49,8%) в сравнение с предходната година, като регистрациите са спаднали от 165 455 през март 2019 г. до 83 141 бройки за тази година. С изключение на Унгария, която отбеляза по-скромен спад в сравнение с другите държави, всички пазари в ЕС отбелязаха двуцифрен процентен спад за миналия месец. В Италия регистрациите се понижиха драстично със 71,2%, а в Испания спаднаха с 67,2 процента.

От януари до март търсенето на нови ванове в Европейския съюз се сви с 23,1%. Всеки от четирите основни пазара в ЕС се представи по-лошо, отколкото през 2019 г. Испания отбеляза най-голям спад (-33,5%), следван от Италия (-29,4%), Франция (-27,3%) и Германия (-11,8%).

През третия месец на 2020 г. търсенето в ЕС на нови тежкотоварни камиони над 16 тона намалява значително (-38,0%), отбелязвайки девети пореден месец спад. В резултат на пандемията от COVID-19, регистрациите спадат на всички европейски пазари, особено във Франция, където търсенето на тежкотоварни автомобили е по-ниско с повече от половината (-50,2%).

През първото тримесечие на 2020-а продажбите на тежкотоварни камиони над 16 тона са паднали на всички основни пазари в ЕС. Франция (-27,7%) и Германия (-25,9%) отбелязват най-сериозните намаления. За трите месеца на тази година общо регистрирани са 54 168 тежкотоварни автомобили, или с 26,9% по-малко в сравнение със същия период на миналата година.

За март тази година общите нови регистрации на леки камиони над 3,5 тона в ЕС продължиха да страдат от забавянето в общото търсене на тежкотоварни автомобили и намаляха с 35,6%. Четирите най-големи пазара в ЕС отбелязаха значителен спад за миналия месец. Франция отчете с -49,3%, Италия (-33,5%), Испания (-30,8%) и Германия (-27,6%).

В първите три месеца на 2020 г. в целия Европейски съюз са регистрирани 66 376 нови леки камиона, което е с понижение с 24,8% спрямо

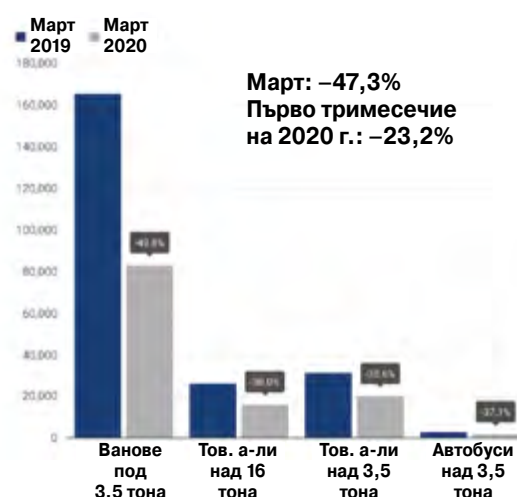
първото тримесечие на 2019 г. Подобно на регистрираните показатели в сегмента на тежкотоварните камиони, Германия (-26,4%) и Франция (-23,1%) отчитат най-големите загуби, следвани от Испания (-15,1%) и Италия (-12,3%) с малко по-малко екстремнен спад.

През март 2020 г. търсенето на нови градски и междуградски автобуси в ЕС е намаляло с 37,1% до 1905 бройки. Германия (+11,8%), Австрия (+12,3%), Естония (+800,0%) и Кипър (+33,3%) са единствените пазари на Стария континент, които отчетоха ръст за миналия месец. Всички останали държави от ЕС отбелязват значителни загуби за март, като в Испания с -68,8% положението е най-тревно.

От януари до март регистрациите на нови градски и междуградски автобуси са се свили общо с 10,3%. 7,637

нови автобуси са регистрирани общо в Европейския съюз. Въпреки спада за март общото търсене остава положително на три от четирите основни пазара в ЕС. Досега през тази година Германия (+12,4%), Италия (+9,5%) и Франция (+6,8%) отбелязват прираст. За разлика от тях испанските регистрации са намалели с 37,2% през първото тримесечие.

Българският пазар също е силно засегнат от мерките, взети за предотвратяване на разпространението на COVID-19. България отбелязва намаление на продажбите с 49,2% процента за месец март. По данни на АСЕА от януари до края на март 2020 у нас са регистрирани 2060 нови автомобили за работа (категория N1, N2, N3, M2 и M3), което е с -20,6% по-малко спрямо отчетените 2593 за 2019-а.



MAN планира рестартиране на производството



MAN спря производството си в средата на март. Сега от 27 април заводите за автобуси и камиони се рестартират с цялостна концепция за безопасност

Спирането на производството се наложи, за да се защитят служителите си, поради скъсани вериги за доставки и поради резкия спад на търсенето на търговски превозни средства. След спиране на производството за около шест седмици, заводите на MAN Truck & Bus постепенно ще възобновят производството си с редуциран капацитет от 27 април 2020 г. Защитата на служителите е основен приоритет, затова са приложени широко обхватни мерки в съответствие с разработен подробен план. Те включват, наред с други неща, осигуряване на по-голямо разстояние между служителите, промяна на маршрути и, когато е необходимо, защитно оборудване, както и обучение и инструктаж на служителите.

„През последните седмици екипът за Управление на кризи работи интензивно върху условията, при които нашите заводи могат да бъдат рестартирани. Сред ключовите предизвикателства тук са надеждната доставка на части от доставчиците ни, както и организацията на собствените ни работни процеси, докато защитаваме нашите колеги, но също така и мерки за стимулиране на търсенето на търговски превозни средства.“ обобщава Йоахим Дреес, изпълнителен директор на MAN Truck & Bus SE. „Нашите доставчици са от всички страни на ЕС – затова молим политиките да ни подкрепят с координиран подход на ниво ЕС за възстановяване на пазара“.

Някои служители както в производство-

то, така и в администрацията ще продължат да работят първоначално с намалено работно време или ще се възползват от съществуващите договорености за гъвкаво работно време и ще работят от дома, когато е възможно. Връщането в офиса също ще бъде поетапно в съответствие с концепцията за безопасност.

MAN Truck & Bus ще продължи да поддържа напълно сервизната мрежа за своите марки MAN и NEOPLAN, за да поддържа аварийните превозни средства, веригите за доставки и местния обществен транспорт. Това се отнася както за собствените сервизни компании на MAN, така и за партньорските компании на MAN Truck & Bus. стига това да е разрешено от властите в съответния регион.

1000 километра с Volvo FH 540 XXL



ABSTRACT IN ENGLISH

Test: 1000 km with Volvo FH 540 XXL

In this test, the three-axle Volvo-FH 540 with a XXL cab in combination with full loaded semitrailer, drove over 1000 km from Munich in direction Sweden. There are two distinct characteristics – very high level of comfort as well as efficiency and smooth gear changing because of its dual clutch transmission. The test was carried out and provided to KAMIONI by Oliver Wilms, the German member of the International Truck of The Year jury. You can find his review of the most high-end cabin you can find in a European truck – called XXL with good reason.

В този тест триосният Volvo-FH 540 с удължената кабина XXL, теглещ натоварено полуремарке цистерна, изминава над 1000 километра от Мюнхен по посока на шведската си родина. Две са най-отличителните му характеристики – висок комфорт плюс икономичност и плавно превключване на предавките благодарение на трансмисията с два съединителя. Тестът е проведен и предоставен на списание КАМИОНИ от Оливър Уилмс, член от Германия на Международното жури Камион на годината. Да, едва ли някой български превозвач ще си купи такъв влекач, но защо да не се насладим на впечатленията от този „екзотичен“ камион по време на коронавируса

КЪМ СЪДЪРЖАНИЕТО

5:45 сутринта, мъглив октомврийски ден в покрайнините на Мюнхен: Не за всеки това е най-любимото време да започне тест. Но всичко тепърва предстои.

За начало в ранната утрин Volvo FH XXL предлага максимален комфорт на кабината с кафемашина и микровълнова печка и това ни позволява набързо да си приготвим питателна закуска. Трудно може да се види по-люксовна кабина в европейски камион и неслучайно тя е наречена XXL – защото кабината е с 25 сантиметра по-дълга и тези сантиметри директно се „превръщат“ в по-дълго и преди всичко в по-широко легло. А добрият сън е толкова важен!

Удължената част на кабината Globetrotter XXL е дискретно скрита зад по-дългите странични капаци на задната част на кабината. Точно там вед-

нага се набива на очи спечеленото пространство в най-голямата „къща на колела“ на Volvo. Новият матрак е с пружини и е широк 107 сантиметра и е дълъг почти 220 сантиметра. Той просто ви прилича да останете по-дълго в задната част на FH. Нещо повече, една трета от матрака може да се повдигне и така той да стане комфортен шезлонг, позициониран пред телевизионния екран... Рядко очакваме с такова нетърпение следващата си почивка, както когато сме във Volvo XXL – удължената версия на бестселъра на Volvo за превози на дълги разстояния.

За съжаление обаче, дългият „швед“ не се вписва в стандартната максимална дължина на ЕС за стандартните композиции с полуремаркета – около 900 милиметра над разрешената дължина няма да получи толерантно отношение и от ▶

Тестът е проведен от Оливър Уилмс, член от Германия на Международното жури Камион на годината



Трудно може да се види по-люксовна кабина в европейски камион от Volvo FH XXL. Новият матрак е с пружини и е широк 107 сантиметра и дълъг почти 220 сантиметра, кафемашината е винаги на разположение, а микровълновата печка можеш да си направиш супа и в полунощ





Видимостта на пътя е добра, погледът в огледалата за обратно виждане осигурява отлична ориентировка в обстановката

Триосният FH XXL освен с голямата си кабина гарантира лукс преживяване зад волана и с много високотехнологични „съставки“: трансмисия с два съединителя, електрохидравлично управление Volvo Dynamic Steering, I-see круиз контрол и разнообразие от помощни системи за безопасност

В предната част кабината XXL е точно като Globetrotter XL, отзад обаче са добавени 600 литра повече обем за комфорт и багаж. Таблото вече не е последният писък на модата, но Volvo има умението да съчетава скандинавски полезен дизайн и практична функционалност



най-добронамерените полицаи. Ето защо за теста Volvo прикачи към този триосен XXL влекач по-къса цистерна и така се вмести в разрешената максимална дължина на композицията.

За предстоящото пътуване от 1000 километра товарът е само пясък и ще тества композицията не по тестовата писта, а в съвсем реални условия по магистралите на Германия и през ферибота ще стигнем до Гьотеборг. Там, в родната страна на Volvo, искаме да се срещнем с „бащите“ на кабината XXL, която първоначално е проектирана изключително за австралийския пазар. Нямаме търпение да тръгнем на пътешествие с най-големия FH на всички времена.

Триосният FH освен с голямата си кабина гарантира лукс преживяване зад волана и с много високотехнологични „съставки“: трансмисия с два съединителя, електрохидравлично управление Volvo Dynamic Steering, I-see круиз контрол и разнообразие от помощни системи за безопасност. Отговорен за задвижването ни по посока на Скандинавския полуостров е якият 13-литров шестцилиндров двигател, чиито максимал-

на мощност от 540 к.с. и максимален въртящ момент от 2600 Нм издърпват без проблеми малко над 40-тонната композиция нагоре по хълмовете. Компактният Voith ретардер и моторната спирачка VEB+ ни осигуряват сериозните 1122 к.с. за спиране без износване на спирачните накладки по нанадолнищата. Накратко, разполагаме с оптимални условия за едно от най-удобните пътувания на дълги разстояния, на които сме били до момента.

И така, потегляме. Композицията изминава комфортно първите километри по посока север, като преди Hollédau има малко по-предизвикателни участъци по магистралата, които налагат малко повече превключвания на предавките. I-See – системата на Volvo за управление на двигателния тракт съобразно терена, владее уверено изкачванията и отнема газта точно преди върхната точка, но така, че да позволи на 40-тонната композиция да се изкачи. След което се задейства системата за спускане по инерция I-Roll, която ни позволява да се спускаме към долината, пестейки гориво, като същевременно моторната



Пълното въздушно окачване на трите оси работи отлично и не оставя усещане за неравностите при шофиране дори и с широки гуми 385 отпред



Резервоарът за измиване на ръцете отвън, говори за мислене за детайлите, а външните багажни отделения са с добър обем



спирачка VEB+ се грижи да не надвишим максимално разрешената скорост. Voith ретардерът се включва рядко.

Нагоре Volvo FH 540 е един от най-бързите на пътя не само благодарение на трансмисията с два съединителя. С добре дозираната мощност от 13-литровия агрегат композицията уверено се движи напред въпреки пълното натоварване. И да, знам – по-големият двигател на FH16 винаги ще има повече мощност и по-висок въртящ момент, но убеден съм – нямам нужда от повече от това, което ми предлага FH 540.

Защото на А9 след Нюрнберг вече сме отишли леко планинския терен, който скоростната кутия с два съединителя е преодоляла с игриво темпо и без излишни превключвания. В кабината е изключително тихо и уверено се насочваме към Franken.

Пътуването по А9 по посока Лайпциг е приятно, докато куркането от стомаха на екипажа не започне едва ли не да заглушава шума на шестцилиндровия двигател. Спираме на Fichtelgebirgshof Kauper в Himmelkron, където

намираме разрешение за проблема с типична местна храна на разумни цени. Да „гълташ“ много километри вече не е задължително, а и на германските магистрали винаги можеш да попаднеш на изненадващи задръствания, така че сме си предвидили достатъчно време.

Следващите четири часа през Лайпциг до крайната ни дестинация за днешния ден Linthe минават без стрес не само поради умерения трафик. Volvo-то осигурява възможно най-добрия комфорт при шофиране – пълното въздушно окачване на трите оси работи отлично и не оставя усещане за неравностите при шофиране дори и с широки гуми 385 отпред. Това е възможно и благодарение на прецизното електрохидравлично управление VDS. То може да бъде програмирано в различни режими – от плътно твърдо до меко деликатно, и така да създаде индивидуално усещане за благосъстояние на водача по добре поддържаната магистрала А9. При най-меката настройка кормилото се завърта без никакво усилие и с твърде малък въртящ момент за връщане, при най-твърдата настройка управле-

Якият 13-литров двигател – 540 к.с. 2600 Нм, издърпват без проблеми малко над 40-тонната композиция нагоре по хълмовете. Компактният Voith ретардер и моторната спирачка VEB+ ни осигуряват сериозните 1122 к.с. за спиране

Технически данни Volvo FH 540 XXL

Двигател

6-цилиндров редови Volvo D13K500, с турбокомпресор и въздушно охлаждане, диаметър/ход на буталото 131/158 мм, обем 12,8 л, електронноуправлявано впръскване Common-Rail, компресия 18:1, Евро-6 D с EGR, DPF и SCR, тегло на двигателя 1116 кг

Мощност

540 к.с (375 кВт) при 1250–1600 об./мин

Максимален въртящ момент

2.600 Нм при 1000–1460 об./мин

Моторна спирачка

VEB + 540 к.с (375 кВт) при 2300 об./мин

Трансмисия

Автоматизирана с два съединителя Volvo Dual Clutch, автоматизирана 12-степенна предавателна кутия с демултипликатор и делител Volvo I-Shift SPO2812, хидравличен ретардер Voith, който в комбинация с VEB+ осигурява 1122 к.с. (825 кВт), предавателно съотношение 11,73-0,78, хипоиден заден мост RSS1370A, i = 3,40

Шаси

U-профилна рама, въздушно окачване с два пневмобалона със стабилизатор отпред, въздушно окачване с четири пневмобалона със стабилизатор отзад, кабина Globetrotter XXL, отпред и отзад с въздушно окачване, дискови спирачки на всички оси, EBS, ESP, електро-хидравлично управление на Volvo Dynamic Steering (VDS), резервоар за гориво 490+ 2850 л, резервоар за Ad Blue 100 л, гуми 385/55 R 22.5 предна / 315 / 70R22.5 задвижваща ос / 385/55 R 22.5 теглеща ос

Тегло

Тегло с пълни резервоари без водач (кг) – 8688 кг

Общо тегло на композицията (кг) – 40 000 кг

Размери на влекача

Широчина x Дължина x Височина (мм) – 2495 x 6940 x 3996

Междоусие (мм) – 3400

Размери на кабината

Външна широчина/дължина (мм) – 2495/2425

Преден надвес (мм) – 1365

Височина на стъпалата (мм) – 430/383/382/384

Обща височина за влизане в кабината (мм) – 1579

Вътрешни размери на кабината

Предно стъкло – Задна стена (мм) – 2200

Широчина от прозорец до прозорец (мм) – 2170

Широчина от врата до врата (мм) – 2010

Вътрешна височина от пода (мм) – 2200

Вътрешна височина над тунела над двигателя (мм) – 2110

Височина на тунела над двигателя (мм) – 90

Легла

Дължина x Широчина долно легло (мм) – 2130/1065

Помощни системи

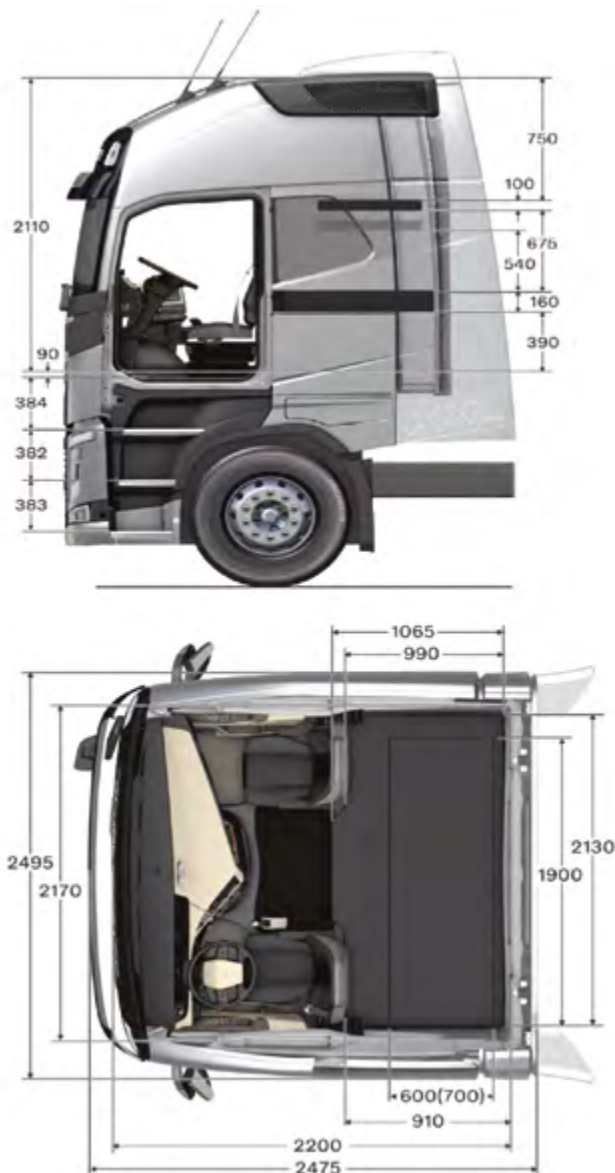
Асистент при смяна на лентите, Асистент за поддържане лентата на движение, Система за предупреждение на водача DAS, Асистент при завиване, Адаптивен круиз контрол с предупреждение за сблъсък и функция за аварийно спиране

то е трудно... Така че след краткия тестов пробег приемаме, че „златната среда“ е най-доброто решение. Толкова бързо се приспособявате към предимствата на чувствителното електрохидравлично управление, че чак след като се върнете към „нормалното“ управление, можете да оцените сериозната разлика в комфорта.

Като цяло Volvo е чувствителен към водача като добър приятел. Ускорението от спряно състояние е мощно, но благодарение на двойния съединител е нежно като при електрически двигател. Ако се изкушавате сами да задействате педала на спирачките, направете го с елегантно докосване, все едно че карате луксозен туристически автобус. Видимостта на пътя е добра, погледът в огледалата за обратно виждане осигурява отлична ориентировка в обстановката.

Таблото вътре в кабината е изпълнено, сякаш да бъде вечно, въпреки че по-малкият дисплей и аналоговите инструменти вече не са последен високотехнологичен писък. Информацията на тях се чете лесно, превключвателите са идеални, с изключение на скрития бутон за мигащи светлини – какво повече искате? Е, големият дисплей с мултимедийно съдържание би бил хубав, но големите превключватели в типичния по шведски изчистен дизайн на Volvo са просто най-добрите, които кабината на товарния автомобил може да предложи. От друга страна, да търсите луксозен блясък в кабината на шведския бестселър е загуба на време. Volvo има уменията да съчетава скандинавски полезен дизайн и практична функционалност.

Точните размери на голямата кабина





Седалката на водача е достатъчно широка и удобна и има добри възможности за регулиране, въпреки че ходът за регулиране назад вероятно би могъл да бъде малко по-голям. Това идва от „нормалната“ Globetrotter кабина, което е компромис, за да не става леглото в нея зад седалката прекалено тясно. Но тази вечер няма какво да се притеснявам – ще спя в king-size легло!

Тестването на новото легло идва на дневен ред след вечерята в Linther Hof. Традиционният ресторант в малкото село Linthe, на около 70 километра южно от Берлин, предлага и настаняване на достъпни цени за тези, които не разполагат като мен безплатно с XXL кабина. Светове разлика има между нормалното 90-сантиметрово легло във FH и комфортният матрак на пружини в XXL. Тук комфортът е като при спане у дома, включително и възможност за обръщане без интимен контакт със стената. В кабина без второ легло има багажни отделения над предното стъкло и над леглото, така че мястото за съхранение на дрехи, храна и индивидуален багаж е предостатъчно. А с микровълнова печка на борда можете да си сготвите супа дори и в полунощ...

На следващата сутрин има какво да докладвам. Никога не съм прекарвал нощта в камиона толкова добре, както в „къщата на коелата“ XXL. Сега вече FH 540 е готов за по-нататъшното пътуване по околновръстния път на берлинската магистрала по посока Хамбург. Двата големи града се изнизват бързо покрай предното стъкло. В Хамбург навигацията ни превежда по най-краткия, но може би най-стресиращ маршрут – през

средата на града. Благодарение обаче на гладката технология с двата съединителя и прецизното управление турът из града не ни затруднява.

Дотук след изминати 1000 километра FH 540 показва икономична жажда за гориво – 27 л/100 км. И сега на кея Schwedenkai в Kiel FH 540 трябва да се справи с последното си изкачване в Германия – по рампата до ферибота Stena Germanica. Фериботът ще ни преведе през нощта с марш на скок до Гьотеборг, благодарение на мощността си от 31 300 к.с., идваща от четири големи осемцилиндрови двигателя. След като камионът е на мястото си, можете веднага да се насладите на красотата на Ost- и Nordsee. 14,5-часа по море с 240-метров модерен ферибот RoPax струва около 700 евро за стандартен товарен автомобил с шофьор с включена вечеря и спретната единична кабина. С това нощно пътуване спестявате около 700 километра, десет часа време за шофиране с пътни такси и разходи за гориво – и печелите пълен работен ден!

Сутринта се намираме отново в луксозната кабина на FH XXL. Шведският автомобил вече усеща родината си и се движи уверено през якия мост на Älvsborgs над пристанището към централата на Volvo Trucks. Леглото му с кралски размери тази нощ ще остане празно след три интересни дни зад волана. Довиждане XXL: Изживяхме една красива приказка с теб! 🍷

Текст: Оливър УИЛМС
Снимки: Ричард КИЙНБЕРГЕР
OWIMEDIA

След изминатите 1000 километра Volvo FH 540 XXL показва икономична жажда за гориво – 27 л/100 км

Дизелът продължава да властва при товарните в Европа

Негово величество дизеловият двигател продължава да е най-търсен от превозвачите в Европа. Статистиката на ACEA, основана не на поръчкови проучвания, а на пазарните реалности, потвърждава: 97,94% от новите камиони, регистрирани в Европа (допустима максимална маса над 3,5 т) през 2019 година, са с дизелови двигатели. Причината: за превозвачите дизеловото гориво остава най-рентабилният и удобен носител на енергия



Статистиката на ACEA отчита какъв е съставът на новите камиони в Европа според вида на носителя на енергия, който използват. Този път, освен за страни като България, Малта, Хърватия, които традиционно липсват в отчетите на ACEA, няма данни и за Австрия, Литва, Словения и Исландия.

Пълната картина за изминалата година показва, че единствено при новите транспортни машини на алтернативни горива бройките се мерят с хиляди – 6553 за Европа и 6371 за ЕС, а делът им се измерва в цели проценти – 1,72 на сто. Годишният ръст тук е 73,7%. Новите регистрации на камиони с електрическо задвижване (батерии) са се увеличили повече от два пъти, за да достигнат точно 0,2% от всички нови през м.г. Основните пречки: висока цена, ограничен пробег, липса на мрежа за зареждане... Вероятно не са единици и тези, които си дават сметка, че автомобилите с батерии могат да помогнат на екологията само когато и електроенергията, която ползват, стане чиста. Търсенето на камиони с хибридно задвижване е в застой, дори е отбелязало намаляване с повече от 10%. Търсенето на дизелови камиони в ЕС се е увеличило с 3,5 на сто и новите регистрации са 361 135.

С най-голям абсолютен принос за увеличението на дизеловите е пазарът на Острова, където са регистрирани 5418 нови камиона повече (+10,2%), отколкото през 2018-а. Превозвачите на Острова са и най-консервативните – почти 100% от камионите са дизелови, нито един хибриден или на алтернативно гориво, изцяло електрическите са едва 10 или 0,0017% от всички нови в страната. Все пак Обединеното кралство е пазар № 2 в ЕС с 58 688 нови дизелови камиона, докато Германия остава най-големият па-

зар: 96 635 нови камиона и годишен ръст от 3 на сто. Франция е категорично № 3, със скромнен ръст от 0,8%, но с внушителните 54 586 нови камиона. Полша отново е № 4, с 27 679 нови регистрации, но този резултат е със 7,1% по-нисък от миналогодишния. От традиционно големите пазари най-чувствителен е бил спадът на Ботуша – 9,5% или общо 22 071 броя. Този резултат определя Италия като шестия пазар на камиони в Европа след Испания, която с 23 648 нови регистрации и увеличение от 0,3% е на пета позиция.

От показаното в останалите графи на таблицата (недизелови новорегистрирани камиони) най-населено е при алтернативните горива (CNG, LPG, биогорива, етанол): 6371 камиона в ЕС и 6553 в Европа. Макар ACEA отново да не дава информация за България, тук следва да прибавим и не по-малко от 195 нови камиона на CNG, реализирани през м.г. от двама от официалните вносители. С това общият брой на тези камиони в Европа надхвърля 6700. Лидер е Италия с 1467 (увеличение от 44,5% спрямо 2018 г.), Франция е вторият пазар с 1615 бр. и ръст от 30,2%, Германия е № 3 с 1078 бр. и увеличение от 372,8%! В Испания бройките са 827 (+29,4%), следват Белгия – 258, Нидерландия – 246, Полша – 244, Швеция – 223, Норвегия – 129, Румъния – 107.

Най-екзотична, поне за нашите представи от последните 25 години, е графата „Нови камиони на бензин“. Разпределението тук е особено неравномерно: 147 във Финландия, 54 в Германия, 9 в Ирландия, 8 в Белгия, по 7 във Франция и Норвегия и по един в Нидерландия, Испания и Швейцария – 235 бр. в цяла Европа. Увеличението надхвърля 63 на сто, но едва ли данните са за камиони от тежката категория.

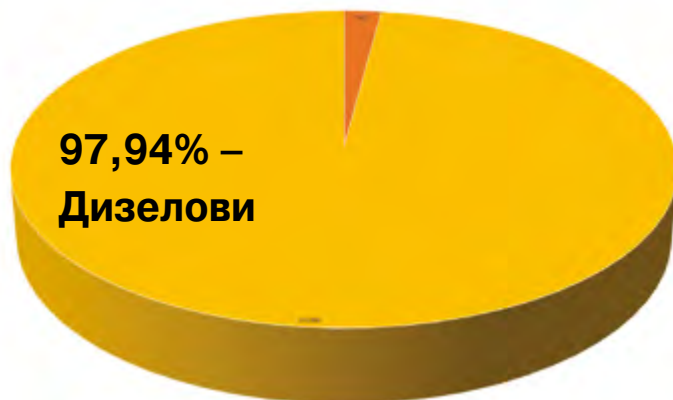
инж. Радослав ГЕШОВ

Регистрации на нови камиони по тип гориво, 2019 година

Страна	Електрически 2019/2018	Хибридни 2019/2018	Алт. горива 2019/2018	Бензин 2019/2018	Дизел 2019/2018
Белгия	0/0	6/0	258/112	8/1	11 259/10 711
Германия	608/279	10/4	1078/228	54/47	96 635/93 832
Дания	3/3	0/0	42/21	0/0	4980/4960
Естония	0/0	0/0	29/3	0/0	1419/1073
Ирландия	0/0	0/0	0/0	9/11	2199/2133
Испания	8/4	91/85	827/639	1/0	23 648/23 577
Италия	10/3	74/138	1467/1015	0/8	22 071/24 398
Кипър	0/-	1/-	0/-	0/-	110/-
Латвия	0/0	0/0	0/3	0/0	1111/1642
Нидерландия	76/25	4/6	246/187	1/0	15 121/15 749
Обед. кралство	10/32	0/0	0/11	0/0	58 688/53 270
Полша	0/0	2/1	244/34	0/0	27 679/ 29 795
Португалия	0/0	9/12	57/49	0/0	4905/5070
Румъния	0/0	0/0	107/5	0/2	7480/7127
Словакия	0/0	0/0	43/1	0/0	3439/4307
Унгария	0/0	0/0	6/6	0/0	5272/6235
Финландия	0/0	5/5	70/25	147/59	3796/3802
Франция	24/9	64/49	1615/1240	7/8	54 586/54 127
Чехия	6/-	0/-	59/0	0/-	9233/-
Швеция	2/2	6/5	223/139	0/2	7077/6654
ЕС общо	747/357	272/305	6371/3726	227/138	361 135/ 348 805
Норвегия	2/10	0/0	129/39	7/0	7246/7016
Швейцария	13/8	1/0	53/7	1/6	4422/4554
EFTA	15/18	1/0	182/46	8/6	11 668/11 570
ЕС + EFTA	762/375	273/305	6553/3772	235/144	372 803/360 375
Всичко	380 626				
Дялове	0,2%	0,07%	1,72%	0,06%	97,94%

Явно превъзходство на дизела: 49:1

2,06% – всички останали

 97,94% –
Дизелови

 Разпределяне на позициите при
недизеловите камиони в Европа през 2019 г.


45 години IVECO



Интензивни промени, реорганизации и сливания в европейското и в световното автомобилостроене – това е характерно за седемдесетте години на XX век. 1 януари е неработен ден в Европа, но тъкмо на този ден през 1975 година започва дейността на IVECO

А предисторията на това събитие е от началото на 70-те. Тогава FIAT, Италия, и KHD AG (Klöckner-Humboldt-Deutz), Германия, започват да търсят нови възможности за разширяване на деловата си активност чрез партньорство в сегмента на индустриалните автомобили между Gruppo Veicoli Industriali (GVI) и Magirus-Deutz.

Производството на товарни автомобили в Западна Европа по това време е като мозайка – отделни марки с различен капацитет, постижения и позиции работят в рамките на своите национални пазари, като ползват всякакви форми на пряк или индиректен протекционизъм. Монополът на националните производители е почти тотален, в някои случаи пазарните им дялове „у дома“ надхвърлят и 90%, какъвто е случаят в Италия.

Кой кой е през 70-те при камионите

Производителите на камиони, чието участие имаше по-голямо значение за пазара в Западна Европа (без страните от социалистическия блок), бяха петнадесетина.

В Италия чрез GVI доминираше FIAT. Освен FIAT товарни в GVI са интегрирани още 2 стари италиански фирми: OM от Брешиа и Lancia от Болцано. Във Франция са държавната група Renault-Saviem, но и FIAT, който притежава френската марка UNIC и има дялове в Citroën и Berliet. Когато през 1974 г. влиянието на Peugeot са разпростира върху Citroën, френското правителство продава Berliet на Saviem (Société Anonyme de Véhicules Industriels et d'Équipements Mécaniques) – дъщерно дружество на тогава държавната компания Renault, което произвежда товарни автомобили. Така се ражда Renault Véhicules Industriels, впоследствие Renault Trucks.

В Германия лидер е Daimler-Benz, който през 1967 г. поглъща Krupp, а през 1969 г. – и Hanomag-Henschel. Другите сериозни играчи са MAN, който по същото време присъединява Bussing, и Magirus-Deutz.

На Острова се конкурират 4 групи: BLMC (British Leyland Motor Corporation Ltd) – „шапка“ на 7 марки, между които са Austin-Morris, Leyland и др., Ford, General Motors (с Bedford) и Chrysler (с Dodge и Karrier). Там са и Seddon-Atkinson, ERF и Foden, чийто капацитет не надхвърля 5000 тежки камиона годишно.

Шведските асове Volvo и Scania изпъкват с ефективността не само на производството си, но и на дистрибуцията, което е продиктувано и от силната им експортна ориентированост – около 80% от продукцията им се изнася.

DAF, производителят от Нидерландия, е започнал сътрудничество с щатския производител International Harvester (Navistar International впоследствие) с надежда да излезе на нови пазари.

Картината допълват още няколко марки, имащи интересни продукти, но ограничено влияние на пазара: Steyr в Австрия, Sauber в Швейцария, Sisu във Финландия, Barreiros, Enasa и Mevosa в Испания.

Коопериране, когато не е възможно изкупуване

През 1963 година MAN и Saviem съгласуват програма за индустриално коопериране.

През 1970-а MAN и Mercedes-Benz договарят съвместно производство на двигатели и мостове.

През 1971 година са създава „Клубът на четиримата“: DAF, Magirus-Deutz, Saviem и Volvo се кооперират в сектора на средно тежките камиони; сключено е и ново споразумение между

MAN и Saviem за производство на товарни превозни средства.

През 70-те години мастодонтът FIAT (Grande FIAT) се преобразува в модерна индустриална група с 11 поделения, работещи в различните сектори. Едно от тях е Veicoli Industriali. През 1974-та FIAT, Alfa Romeo и Saviem създават дружеството SO.F.I.M. (Società Franco-Italiana di Motori), което да произвежда във Фоджа, Южна Италия, дизелови двигатели (през 1981-ва то е купено от IVECO и се превръща във FIAT Powertrain Technologies).

Началото – колко много трудности

Разрастването на търсенето, придружено и от засилване на конкуренцията, радикално променя работната среда, структурата на предлагането и налага да се повиши ефективността на производството и предхождащите го процеси. Като създава GVI през 1969 година, групата FIAT задава и отчасти осъществява план за рационализиране на производството на трите марки – FIAT, OM и Unic (производството на камиони Lancia е спряно поради твърде ниска серийност). Върви се по пътя на постепенно унифициране на рамите, кабините и силовата линия, така че накрая да остане само разликата в марките и емблемите.

Координирането и сътрудничеството между марките с „латинска кръв“ се оказва много по-лесно от това с Magirus-Deutz. Фабриката на дружеството Magirus KG от Улм, основано през 1864-та, дълги години произвежда оборудване за борба с огъня, а когато през 1916-а решава да произвежда и камиони, купува двигателите, тъй като още не произвежда свои. През 1934 го купува австрийското дружество KHD, специализирано в производството на тракторни двигатели с въздушно охлаждане. Ражда се Magirus-Deutz, чиито легендарно здрави камиони още работят тук-там по кариери и др. тежки обекти.

KHD търси сътрудничество с FIAT GVI с идеята да намери нови пазари и за непретенциозните си и много надеждни ДВГ с въздушно охлаждане, и за товарните автомобили Magirus-Deutz. Във FIAT са на мнение, че въпреки някои свои предимства двигателите с въздушно охлаждане са неподходящи за вече оформящите се в Европа големи паркове от товарни автомобили, които работят на дълги разстояния.

Преговорите са трудни, но все пак с компромиси и от двете страни се стига до споразумение. Началото съвсем не е леко: трябва да създават и развиват стратегиите, които да изтеглят Iveco в бъдещето. Основен проблем е как да се унифицират производства, зад които има десетилетни различни традиции. Стои и дилемата „Интеграция или автономия“. Още са силни и последствията от първата петролна криза, а „единна“ Европа е повече лозунг, отколкото действителност, с всички неприятни последствия от гледна точка на законодателство, логистика, митници...

Унифициране

През първите 5 години Iveco действа повече като обединение на марки, отколкото като единен организъм. Логото IVECO носят съществуващите модели на марките, които постепенно се

унифицират. В различни градове на Италия, Германия и Франция се произвеждат 7 семейства двигатели с мощности в диапазона от 72 до 352 к.с., предавателни кутии, двигателни мостове и оси, рами, каросерии. Осем завода в Италия, 4 във Франция и 2 в Германия.

Интеграция и първите 100% IVECO

Расте търсенето на европейския пазар на камиони – към края на седемдесетте години надхвърли огромните за времето си 420 хиляди броя. Между 75-а и 78-а година се ражда новата, интегрирана гама на FIAT, OM и Unic, с унификация на двигателите при различните товароподемности.

Първа, през 1975-а, на пазара излиза новата тежка гама с моделите 170 и 190. Двигателите са с атмосферно пълнене: 6-цилиндровият 8210 с работен обем 13,8 л и 260 к.с. и новият V8 8280, 17,2 л и 330 к.с. През 78-а интеграцията приключва, от гамата отпадат тежките камиони Magirus-Deutz за пътни превози.

През 1976-а дебютира новата средна гама, която се произвежда във Франция. Новият 140 е с наклоняваща се кабина, такива получават и моделите 110 и 130, а изборът на двигатели е между три 6-цилиндрови агрегата с различни обеми и мощност: CP3 – 7,4 л и 145 к.с., 8060 – 8,1 л и 168 к.с. и 8220 – 9,2 л, и 205 к.с. Гамата се допълва с моделите 150 и 159.

През 1978-а Европа вижда гамата S, това е новата „лека кавалерия“ на IVECO. Идеята е за неголям автомобил за индустриални приложения, здрав, с който да се работи лесно, но да има удобства и кабина като на лек автомобил. Началните планове са за машина с обща маса между 2,8 и 4 тона. Двигателят е SOFIM 8140, 2,5 л, с атмосферно пълнене, индиректно впръскване на гориво и мощност 80 к.с. Основните решения са като при камионите: носеща структура с рама, надлъжно разположен двигател в предната част, задни двигателни колела. А независимо то предно окачване осигурява и управляемост, и комфорт. Ражда се шлагерът Daily, който се радва на брилянтна кариера от появата си на бял свят до днес. 

инж. Радослав ГЕШОВ



Arctic Van Test 2020

Без победител

Arctic Van Test 2020 премина с участието на четири от най-популярните във Финландия еднотонни ванове. Традиционният паралелен тест за лекотоварния сегмент се провежда всяка година през февруари в скандинавската страна и се организира от специализираното списание Auto, tekniikka ja kuljetus. Колегите от Финландия любезно ни предоставиха материала за тазгодишния тест, в който се включиха актуалният Ван на годината 2020 Ford Transit Custom, както и Renault Trafic, Toyota Proace и Volkswagen Transporter 6.1



Текст и снимки:
Анри ПАКАРИНЕН



Снимки: Анри ПАКАРИНЕН

3 4-ият арктически тест се проведе в края на февруари в Южна Финландия, като заради необичайно топлата зима арктическо бе само наименованието му. На старта застанаха Ford Transit Custom, Renault Trafic, Toyota Proace и Volkswagen Transporter 6.1.

Автоматични трансмисии и сухо време

Всички тестови автомобили бяха с предно задвижване, с изключение на Volkswagen T6.1 4Motion със задвижване на всички колела. Ford Transit Custom и Renault Trafic бяха с мощност на двигателя 170 к.с., Toyota Proace – със 120 к.с., а Volkswagen Transporter 6.1 – със 150 к.с. Всички ванове бяха оборудвани с автоматична предавателна кутия и зимни гуми.

По превозните средства бяха направени сервизни проверки, проверки на оборудването и различни измервания. Нивото на шума в кабината беше измерено с децибелометър на няколко пъти – на място, при работещ на празен ход двигател и работещ климатик на минимум, както и в движение при скорост 60 км/ч и 80 км/ч с работещ климатик на минимум.

Пътните изпитания преминаха на два етапа. Градският маршрут, който симулираше работа-

та по доставки, бе последван от пътен тест с по-дълго шофиране извън града. Водачите оценяваха поведението на автомобилите в двете ситуации. Разходът на гориво също бе измерван при двете пътувания. При тестовете всички микробуси бяха с товар от 175 кг.

Proace е с товароносимост от 1255 кг, Trafic – 1160 кг, Transit – 970 кг, а Transporter – 818 кг.

Тестовете бяха проведени с дизел GTL (от газ към течност) на Shell, който е получен от втечен природен газ. Цетановото число на Shell GTL е по-високо от това на обикновеното дизелово гориво, поради което се запалва по-лесно и осигурява стабилна работа на двигателя в северни условия.

За съжаление, в южната част на Финландия 2020 г. започна с топло време, характерно за есента. За щастие, тестовата седмица беше малко по-хладна и температурата на въздуха варираше от минус осем сутринта до плюс един градус следобед. Въпреки че през зимата в Северна Финландия имаше много сняг, на юг теренът остана сух. Така че по време на теста пътната настилка беше главно суха, но поради студа на пътя имаше много черен лед. Тъй като слънцето беше слабо и не вали дъжд, нямаше киша и хлъзгави участъци. Студът пък накара отоплението на автомобилите да работи през цялото време, което бе предизвикателство за двигателите и разхода на гориво.

Размери на товарното пространство

Параметър	Ford Transit Custom	Renault Trafic	Toyota Proace	VW T6.1
Обем, куб. м	6,8	6	6,6	6,7
Дължина на 10 см от пода, мм	2860	2850	2750	2880
Дължина на 80–100 см от пода, мм	2780	2670	2505	2880
Ширина на 10 см от пода, мм	1640	1640	1450	1630
Ширина на 80–100 см от пода, мм	1650	1560	1525	1590
Височина, мм	1403	1370	1310	1400
Ширина между калниците, мм	1385	1260	1260	1230
Калници във фургона – ДхШхВ, мм	900x165x340	750x200x280	720x160x320	850x220x400

Габарити и тегла

Параметър	Ford Transit Custom	Renault Trafic	Toyota Proace	VW T6.1
Дължина, мм	5487	5399	5309	5304
Ширина, мм	2032	1959	1920	1904
Височина, мм	1957	1967	1948	1990
Собствено тегло, кг	2230	1890	1845	2182
Товароносимост, кг	970	1160	1255	818
Тегло на ремарке, кг	1950	1650	1800	2500

Мобилен офис

Добре оборудваната кабина помага на водача да изпълнява задачите си при дистрибуция. Дори в силно дигитализиран свят шофьорът все още прехвърля документи на хартия. Тестовите водачи оцениха, че най-добро оборудване за документи с формат А4 има Transit Custom, а най-некомфортно е това в Proace. Мястото за съхранение в Transporter получи известна критика заради трудностите да се намери място за телефона или документите. Transit Custom и Proace разполагат с удобна подложка за писане при сваляне на средната облегалка.

Смартфоните се свързват към мултимедийните системи в автомобилите с bluetooth без никакви проблеми. USB слотове също имаше във всички тестови автомобили. Volkswagen изпреварва времето по отношение на кабелния трансфер на данни, тъй като Т6.1 разпо-

лага с нов и по-бърз порт USB-C. Всички тестови превозни средства имаха универсална мултимедийна система и сензорен екран с удобен размер. Ford и Volkswagen бяха единствените, оборудвани с две закачалки за сако. Transit беше единственият оборудван с калъф за очила.

При дистрибуция на водача му се налага постоянно да слиза и да се качва в превозното средство. Transporter получи най-слаба оценка за удобство при качване. Най-лесно се стига до шофьорската седалка в Trafic, а Transit Custom и Proace получиха почти еднакви оценки.

Кабината на Proace е по-малка и малко по-тъсна. За разлика от лоста при другите превозни средства тук изборът на предавка става с въртящ се кръгъл превключвател. Това осигурява допълнително място за краката и улеснява преминаването през кабината. Най-трудно се преминаваше през кабината на Trafic.

Градската въртележка

Маршрутът за шофиране през града в Хелзинки беше малко под 130 км. Всеки от тестовите шофьори измина по около 30 км с всеки от автомобилите при чести спирания и много градски трафик.

По отношение на управляемостта всички тестови автомобили бяха на добро ниво. Управлението им е леко, а двигателите им ускоряват рязко при нужда – дори най-малкият двигател на Proace със 120 к.с. Със сигурност 170 к.с. при Transit Custom и Trafic, както и високият въртящ момент зарадваха най-много тестовите шофьори, като Transporter не изоставаше много от тях със своите 150 к.с. Контролът в градски условия при Transporter бе оценен като най-ефективен, а Proace получи най-лош резултат. Шумът в кабината по време на шофиране в града се оказа най-приятен в Transit Custom, а Trafic също се възприемаше като тих автомобил. ►



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.



Общата дължина на маршрута по магистрала беше около 300 км

Най-ниската средна консумация на гориво в града е при Transit Custom – 7,47 л/100 км. Trafic е втори със 7,63 л/100 км. Средният разход при Proace беше 7,78 л/100 км, а задвижването на четирите колела на Transporter изразходва 7,82 л/100 км.

При градско шофиране от значение са огледалата за обратно виждане. Определено най-добрите странични огледала бяха тези на Ford. Големите огледала на Transit Custom с ширококогълна секция правят маневрите на заден ход много по-лесни. Страничните огледала на Renault Trafic също получиха одобрение заради ширококогълната секция, докато огледалата при Transporter и Proace са доста малки.

На магистралата

Общата дължина на маршрута по магистрала беше около 300 км. Тук Toyota Proace бе коронясан като най-икономично превозно средство. Средният разход на „японец“ бе само 5,99 л/100 км, с близо 2 литра под разхода в града. На второ място е Renault Trafic с разход 7,01 л/100 км. Volkswagen Transporter зае трето място със 7,87 л/100 км, а Renault Trafic се класира четвърти със 7,88 л/100 км.

Двигателят на Transporter и DSG-трансмисията с два съединителя допаднаха най-много на тестовите водачи. Управляемостта на Transporter също беше оценена като най-добра. Седалката на водача пък е най-удобна в Transit Custom.

Всички автомобили имаха круиз контрол, което прави шофирането много по-комфортно и помага за икономия на гориво. Темпоматът на Proace и Transporter беше адаптивен, което подобрява комфорта с една идея. Управлението на круиз контрола е доста различно при четирите автомобиля, но всяко от решенията работи добре, когато водачът свикне с него.

При високи скорости Transit Custom и Transporter бяха оценени като най-безшумни, като при 80 км/ч децибелите при всички участници в теста бяха почти еднакви.

Товарното отделение

Товарното пространство при Toyota е малко по-малко от това на другите тестови автомобили. Volkswagen се отличаваше с това, че нямаше люк на преградата, който позволява транспорт на дълги стоки.

Във фургоните на всички тестови автомобили има достатъчно халки за укрепване на товара. В Trafic имаше 17 такива, а при Proace в допълнение са монтирани и носещи релси. Обемът на товарното пространство при Transporter беше най-голям. Товарната височина на задната врата е най-голяма при Proace. При страничната врата всички конкуренти бяха с почти еднаква товарна височина. Най-голям светъл отвор на товарните врати имаха Ford и Volkswagen.

Оценките

Тестът беше перфектен във всички отношения. Тестовите водачи бяха изненадани от добрата управляемост на четирите превозни средства. Цялостните им оценки при градското шофиране са много близки, като Transit Custom, Trafic и Transporter получиха еднакви точки. На магистралата Transit Custom получи най-висока обща оценка, но Toyota Proace се отличава по отношение на общата икономия на гориво.

Заклучение

Развитието на еднотонните ванове е забележително. Ако за сравнение се вземе Arctic Test 2015, когато участниците бяха Ford Transit Custom, Renault Trafic и Mercedes-Benz Vito и бе отчетено, че всички те са на най-високо ниво при професионална употреба, може да се каже, че с ъпгрейдите автомобилите са станали още по-добри.

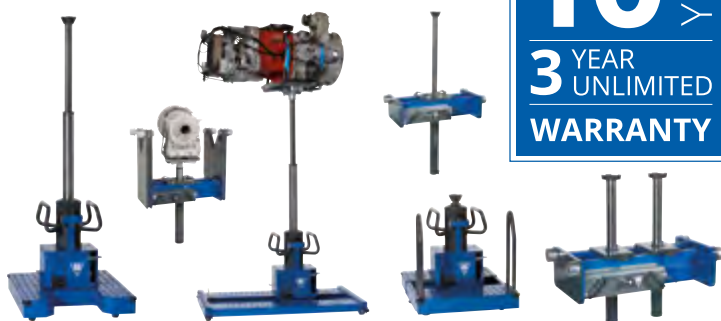
Във вановите вече има повече системи за помощ на водача, мултимедийните системи са по-универсални и са с големи сензорни екрани. С развитието и нарастващото значение на смартфоните се развиват и възможностите за свързаност на автомобилите.

Развитието на двигателите също е забележително, а за пет години средният разход на гориво е спаднал с около литър на 100 км пробег.

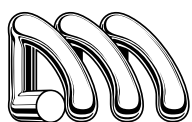
От гледна точка на потребителя от голямо значение е и общата стойност на притежание, която при четиримата участници в този тест е почти еднаква. ►

ПОДЕМНА ТЕХНИКА ЗА РЕМОНТ НА КАМИОНИ И АВТОБУСИ

Канални и подови подемници с товарносимост до 20 т



Безкомпромисно качество от Дания с най-добрата гаранция за подемна техника в света



ДАЛКО МОТОРС

AC Hydraulic ^{AS}
NO COMPROMISE

10 YEAR
3 YEAR UNLIMITED
WARRANTY

ДАЛКО МОТОРС ООД

1517 София, кв. Левски, ул. Саранци 3
офис: 02/ 931 22 20, магазин: 02/ 831 01 94
e-mail: tools@dalkomotors.com
www.dalkomotors.com www.beta-tools.bg

Ford Transit Custom 320 L2H1 Limited 2.0 TDCi EcoBlue

Ford Transit Custom е универсален по отношение на управляемостта – и в града и на магистралата. Големите странични огледала помагат при движение на заден ход. В кабината има сгъваема подложка за писане и големи багажни отделения под седалките. Custom Transit има голямо товарно пространство, но формата му е по-непрактична от тази на другите тестови автомобили. Твърдият пластмасов под във фургона е хлъзгав и товарът трябва да се укрепва надеждно.

- + **Управляемост**
- + **Шум в кабината**
- + **Огледала**
- **Форма на товарното пространство**
- **Скоростният лост отнема място за краката**



Renault Trafic dCi L2H1 EDC Navi Edition

Renault Trafic се оказва добро превозно средство. При градско шофиране микробусът има достатъчно мощност и в същото време е тих. На магистралата се долавят шумове от шасито.

Видимостта при Trafic е добра, а огледалата са прилични. Видимостта е подобрена от допълнително огледало за слепите зони, прикрепено към сенника. В кабината има достатъчно места за съхранение, включително под седалките за пътниците.

Фургонът на Trafic е добре оборудван. 17-те халки гарантират, че товарът може да бъде укрепен сигурно, а LED лампите осветяват фургона. Товароносимостта на Trafic също е добра, а фургонът и вратите му са функционално оформени.

- + **Двигател**
- + **Товарно отделение**
- + **Видимост**
- **Шум от шасито**
- **Седалки**
- **Преминане през кабината**



Toyota Proace L2.0 D 120 Automatic Edition Pro Premium

Toyota Proace беше с двигателя с най-ниска мощност в теста, който обаче демонстрира изненадващо ускорение. Затова пък на магистралата Proace показва най-добър разход на гориво.

Proace беше единственият, оборудван с хед-ъп дисплей. Друга разлика от останалите автомобили бе селекторът на предавките, който представляваше въртящ се диск вместо лост. Това решение осигурява повече място в кабината, но е необходимо време, за да се свикне с него. Toyota имаше най-добрата товароносимост от тестовите автомобили, но товарната височина също бе най-висока. Товарното отделение бе оборудвано с плъзгачи се врати от двете страни.

- + **Разход на гориво**
- + **Товароносимост**
- + **Преминане през кабината**
- **Товарна височина**
- **Контрол на отоплението**
- **Огледала**



TÜV NORD Mobilität

11 години на българския пазар

Заедно към успеха!

- Индивидуални одобрения
- Изменения в конструкцията
- Оценка на употребявани автомобили
- Обезопасяване на товарите
- Обучения
- CoP

1113 София
ул. Фр. Жолио Кюри 16, бл. 155, ет. 2
тел. 0892 264522, 0894 416902

TÜV NORD
Mobilität



Volkswagen Transporter 6.1 Highline 2.0 TDI 4MOTION DSG

Transporter беше обновен до версия T6.1 през миналата година. Актуализацията подобри, наред с оборудването и външния вид, и управляемостта.

Заради 4Motion задвижването на всички колела Volkswagen T6.1 беше оценен високо от тестовите водачи по отношение на управляемостта и особено по отношение на манипулирането и управлението на оборудването. Контролите на таблото са ясни, а отоплителното оборудване – лесно за използване.

T6.1 търпи критика заради по-трудния достъп до кабината. Фургонът и товарните вратите Transporter са големи. T6.1 беше единственият от тестовите автомобили, който нямаше люк в преградата за превоз на дълги товари. Товароносимостта му бе най-ниската от тестовите коли. От друга страна обаче, Volkswagen показва най-добра мощ при ускорение на пътя.

- + Управляемост
- + Контроли
- + Издърпваща мощност
- Качване в кабината
- Товароносимост
- Огледала

Контрапункт

Голям мъж на тясно

Volkswagen T6.1



Еднотонните ванове са за дистрибуция. Адресите на доставките често са наблизко, в градски центрове, в тесни места... На шофьора се налага често да слиза и да се качва и в кабината и във фургона. Затова тествахме участниците в Arctic Van Test 2020 със 190-сантиметров шофьор в дебело зимно яке.

Volkswagen T6.1 се оказва с най-тесното пространство за качване зад волана. Седалката е на височина 98 см, а светлият отвор на вратата – 185 см. Пространството от волана и педалите до седалката и облегалката е малко дори при нормално положение на кормилната колона.

Renault Traffic е втори по трудност за влизане. Шофьорската седалка е на 100 сантиметра над земята. Вратата обаче има светъл отвор с височина 195 см. Зад волана усещането е за повече простор, главно заради по-подходящото положение на кормилната колона.

Седалката на водача при **Ford Transit Custom** беше на 98 см от земята, но големият размер на светлия отвор на вратата – височина 190 см, улеснява качването. Мястото за ръцете и краката при шофиране е достатъчно. Слизането също е сравнително лесно.

Шофьорската седалка при **Toyota Proace** е само на 92 см от земята, но светлият отвор на вратата е само 181 см. От четирите автомобили тук мястото за краката и ръцете на 190-сантиметровия водач е най-много.

Така че изборът на високия шофьор би бил Toyota, а след това Ford, Renault и Volkswagen.

Клаус БРЕМЕР

Renault Traffic



Ford Transit Custom



Toyota Proace



THE INTERNET OF TRUCKS
ГОРИВОТО ВИ Е ЗАЩИТЕНО!

IOT
INTELLIGENT OIL TRACKING

GENESIS
FORGING THE FUTURE

Защита, сигурност, ефективност.

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, прозатичащи от разнообразието на транспорта и логистиката, автобусите и машините, чието работно се основава на операции.

Продуктите са съвместими със системата за флот мениджмънт Frotcom.

ZIPPER
Интелигентен капачици за гориво

SENSARMOUR
Защита на неопонирани сонда

KOCKON MACH II
Защита против изтощение

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

GENESIS is a brand of LagoGENESIS S.p.A. | www.lagogenesis.it

Разнообразни варианти на MAN TGE от MVB Truck and Bus Bulgaria

Кампания за активно предлагане на наличните на склад нови лекотоварни автомобили MAN TGE стартира MVB Truck and Bus Bulgaria, официален вносител на немската марка у нас



Идеята е, че в момента, в условията на мерки срещу пандемията, на изключително високи обороти работят фирмите за доставка на разнообразни стоки. Много често доставките са от врата до врата, а разнообразните версии на MAN TGE са готови решения за такъв бизнес, особено при работа в градска среда.

Другото предимство на най-малкия лъв е, че това е продукт, предлаган от утвърден производител на камиони. И обслужването му става по модела за тежкотоварни автомобили – с фокус върху бизнеса на клиента.

В момента при MVB Truck and Bus Bulgaria е налична почти цялата гама от разнообразните варианти на TGE с допустима максимална маса от 3,5 до 5,5 тона, подходящи за всякакви операции. Предлага се класическият Panel Van с товарен обем от 9,9 куб. м, 11,3 куб. м, 13,6 куб. м, 14,4 куб. м, 15,5 куб. м, 17,5 куб. м. Налични са шаси-кабини – ненадстроени и такива, оборудвани с бордови надстройки с капа-

ци, бордови надстройки с олекотена двустранна щора, хладилен фургон с падащ борд... Предлага се и петтонно пътническо изпълнение с 19+1 места.

При различните версии задвижването 4x2 е предно или задно, като при най-тежките варианти колелата на задния двигателен мост са сдвоени. Двигателят е двулитров турбодизел Евро-6 с максимална мощност 140 или 177 к.с.

С най-малкия си модел в гамата – TGE, мюнхенският производител на товарни автомобили предлага на своите клиенти решения в широкия диапазон от 3 до 44 тона. TGE е наличен с две колесни бази, три височини и три дължини, а максималният обем на товарното му пространство е 18,4 куб. м.

Предлаганите от MVB Truck and Bus Bulgaria в рамките на кампанията разнообразни варианти на MAN TGE могат да бъдат разгледани и поръчани тук: <https://man-topused.bg/vehicles/van?type=>



ABSTRACT IN ENGLISH

Various Offers for MAN TGE by MVB Truck and Bus Bulgaria

MVB Truck and Bus Bulgaria launched a campaign for the active offering of various new MAN TGE. The light commercial vehicles are in stock at MVB Truck and Bus Bulgaria, the official importer of the German brand in the country. The idea is that in the pandemic situation delivery companies are operating at an extreme.

92,8% от регистрираните през 2019 г. нови ванове в ЕС са на дизел

Регистрации на нови лекотоварни автомобили¹ до 3,5 т през 2019 г. в Европа по вид гориво

Вид гориво	Електрически		Хибриди		Алтернативни		Бензин		Дизел	
Страна	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Австрия	504	459	0	0	134	112	1800	2170	49 069	49 104
Белгия	400	263	45	18	1287	890	5418	7039	74 069	69 726
Великобритания	3427	1259	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	4171	3710	358 180	352 356
Германия	6704	6006	312	124	2663	1852	14 942	16 920	280 333	260 279
Гърция	11	13	2	0	178	87	397	152	7384	6653
Дания	267	222	451	397	6	7	1487	1520	30 892	31 702
Естония	3	1	0	0	25	3	449	567	3948	4480
Ирландия	332	84	1	0	0	0	44	44	24 965	25 319
Испания	1937	1825	553	0	6429	3484	20 410	15 661	185 835	193 586
Италия	1046	644	1296	437	10 110	8220	9139	5530	166 134	166 667
Кипър	4	н.д.	0	н.д.	0	н.д.	342	н.д.	1965	н.д.
Латвия	2	0	0	0	11	8	81	136	2602	2249
Люксембург	85	44	2	0	2	2	110	119	4890	4690
Нидерландия	1280	978	4	0	1548	1557	1208	809	72 355	75 831
Полша	130	42	2	1	1646	1595	6910	5528	60 903	61 649
Португалия	213	253	4	9	23	0	90	3	38 116	39 010
Румъния	54	23	8	0	18	20	429	391	22625	18 669
Словакия	23	18	0	0	69	132	352	952	8064	8024
Словения	41	н.д.	н.д.	н.д.	39	н.д.	764	н.д.	10 294	н.д.
Унгария	75	123	7	0	3	11	751	581	25 369	22 008
Финландия	60	55	16	16	58	40	179	161	14 389	15 242
Франция	8087	8153	1861	760	1232	832	22 155	17 317	445 004	430 541
Чехия	33	22	3	0	620	505	1000	1123	18 151	18 101
Швеция	1389	755	10	0	1204	1080	745	844	50 468	53 949
ЕС ²	26 107	21 242	4577	1762	27 305	20 437	93 373	81 277	1 956 004	1 909 835
Норвегия	2016	1774	0	0	25	40	519	678	35 175	34 736
Швейцария	581	298	50	3	119	192	4246	3489	30 431	29 162
ЕАСТ	2597	2072	50	3	144	232	4765	4167	65 606	63 898
ЕС+ЕАСТ	28 704	23 314	4627	1765	27 449	20 669	98 138	85 444	2 021 610	1 973 733

¹ Лекотоварни автомобили до 3,5 тона, включително микробуси; Словения и Великобритания не правят разделение между електрически и хибридни ванове.

² Данни за България, Хърватия, Малта и Литва не са налични.

От регистрираните през 2019 г. в ЕС нови ванове 92,8% са били с дизелови двигатели, 1,2% са били с електрическо задвижване, а 1,3% – на алтернативни горива. Данните са от статистиката на АС

Статистиката на Асоциацията на европейските автомобилни производители (ACEA) обхваща товарните превозни средства с допустима максимална маса до 3,5 т. От нея се вижда, че през 2019 година на пазара в Евросъюза са пуснати и ванове с бензинови двигатели, като делът им е 4,4% от общия брой.

За съжаление, България отсъства от тази статистика, въпреки че фигурираше в годишната статистика за регистрациите на нови ванове с 5985 броя. В статистиката за регистрациите според типа гориво през 2019 г. липсват данни и за Хърватия, Малта, Литва и Исландия.

Електрическите ванове (ECV) съставляват 1,2% от общите продажби през 2019 година, а всички превозни средства с алтернативни задвижвания (APV) държат общо пазарен дял от 2,8%.

Броят на регистрираните през 2019 г. в ЕС нови дизелови и бензинови ванове се е увеличил с 2,4% до 1 956 004 превозни средства. Ако се разглеждат основните пазари в ЕС, търсенето на лекотоварни автомобили на дизел се е увеличило в Германия (+7,7%), Франция (+3,4%) и Обединеното кралство (+1,7%). От друга страна, през 2019 г. регистрациите на дизелови ванове са спаднали в Италия (-0,3%) и Испания (-4,0%).

93 373 нови бензинови вана са регистрирани в ЕС през миналата година, което е с 14,9% повече спрямо 2018 г. С изключение на спада в Германия (-11,7%), търсенето на лекотоварни превозни средства на бензин се е увеличило значително, включително в Испания (+30,3%) и Франция (+27,9%). Регистрациите общо в двете държави съставляват половината от всички бензинови ванове, регистрирани в ЕС. Увеличение има и в Ита-

лия (+65,3%) и Обединеното кралство (+12,4%).

При лекотоварните автомобили с алтернативно задвижване (APV) през 2019 г. с 22,9% е нараснало търсенето на нови електрически ванове. Регистрациите са 26 107 броя, което прави 1,2% от общите продажби на лекотоварни автомобили в ЕС. В числото на ECV влизат обаче не само напълно електрическите ванове, но и автомобили, задвижвани от водородни горивни клетки, както и електрически хибриди с удължен пробег, и plug-in хибриди.

Франция (8087 броя) и Германия (6704 броя) са били най-големите пазари за ECV през миналата година, като формират почти 60% от всички нови електрически, водородни и plug-in хибридни ванове, регистрирани в Европейския съюз.

В същото време регистрираните нови чисто хибридни ванове в ЕС през 2019 година са 4577. Увеличението спрямо 2018 година е 159,8%, но трицифреният ръст се дължи на много ниската база за сравнение. Всъщност хибридните електрически лекотоварни превозни средства (HEV) представляват само 0,2% от регистрациите на всички нови лекотоварни автомобили в ЕС.

Регистрациите на ванове на алтернативно гориво в ЕС през 2019 година, сред които са тези, задвижвани от природен газ, пропан-бутан, биогориво и етанол, са се увеличили с 33,6% до 27 305 броя. Италия (10 110 броя) и Испания (6429 броя) са най-големите пазари в ЕС за ванове с алтернативни горива. В Испания търсенето на лекотоварни автомобили на компресиран природен газ и на втечнен газ се е увеличило с 84,5% през миналата година, докато ръстът в Италия е 23,0%. 



**ПОЛУРЕМАРКЕ С ТРИСТРАННА ЩОРА 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

Kässbohrer

**#БЪДЕТЕ БЕЗОПАСНОСТ
#БЪДЕТЕ ЗДРАВИ**

Ingenuity, since 1893

Радостин Панков, главен мениджър на ПРИМА 91 ЕООД:

Транспортна фирма
ПРИМА 91 ЕООД
оперира на пазара на
транспортни услуги
повече от 29 години и се
ползва с име на стабилен
и коректен превозвач.
Базирана във Варна,
фирмата разполага с
над 160 тежкотоварни
композиции за
международен транспорт.
Членува в Съюза
на международните
превозвачи и е негов
регионален представител
за Североизточна
България. Фирмата
е член и на КРИБ.
Списание КАМИОНИ
разговаря с Радостин
Панков, главен мениджър
на фирмата. Той поема
ръководството през
2011 г. и развива
компанията до сегашното
й състояние



Кризата пренарежда приоритетите ни

ABSTRACT IN ENGLISH
The Crisis Changes Our Priorities,
says Radostin Pankov of PRIMA 91 Ltd. The transport company is on the market of transport services for almost 30 years, and it has the name of a stable and correct haulier. Based in Varna, it has more than 160 heavy duty trucks for international transport. KAMIONI magazine talks to Radostin Pankov, General Manager of the company. He is on this position since 2011, and is responsible for the growth of the company to its current state.

– **Обичайно по какви дестинации работите, какви превози извършвате и на какви товари?**

– Флотът на Прима 91 работи из цяла Европа. Имаме договори с няколко големи европейски спедиции и се стремим да предлагаме качество за сметка на разнообразието. Превозваме главно конвенционални товари – комплектни и групажни доставки, но имаме и дългогодишен опит в спешните доставки с камиони на двойна езда. Основните превози, които изпълняваме, са между Германия и другите европейски страни, като голяма част от композициите се движат и към Скандинавия.

– **С колко и какви автомобили и ремаркета оперирате и защо избрахте марките, с които работите?**

– Автопаркът е от 160 влекача, съответстващи на економите Евро-6, и толкова полуремаркета от марките Schmitz и Krone. Марките камиони, на които залагаме, са Mercedes-Benz, DAF, MAN и Volvo, като едни от доказаните на пазара с най-конкурентните цени и нисък разход на гориво. Не се спираме на една марка, тъй като разчитаме на индивидуалните предимства, които може да предложи всеки един производител, като така успяваме да удовлетворим и разнородните нужди на клиентите и шофьорите ни. Много пъти съм коментирал тази тема, тъй като минахме през доста марки. Всичко е въпрос на правилен анализ на данните и съпоставка на цялостното представяне на всеки автомобил. През годините сме развили добро партньорство с Mercedes-Benz и DAF, за ремонта и обслужването на които нашият сервиз е вече добре обучен.

– **С колко персонал и водачи работите? Шофьорите на единична или двойна езда са?**

– С административна и ремонтна дейност към момента във фирмата са заети над 40 души с дългогодишен стаж и доказан професионализъм. Фирмата осигурява постоянна работа на над 260 шофьори. Те работят както на единична езда, така и на двойна, в зависимост от нуждите на работата. За щастие сме успели да намерим начин да намалим текучеството и към днешна дата не страдаме от липса на кадри, а тъкмо напротив – с коректност и редовно заплащане успяваме да докажем на нашите служители, че трудът им се цени и че всеки един е важен за нас. Това се доказва във времето с над 50 опитни специалисти, които през последните 10 години са останали лоялни към нас, за което, разбира се, са получили заслужено признание. Интересно е също да отбележим, че през последните няколко години наблюдаваме тенденцията доста от кадрите, които ни напускаха в търсене на по-добри условия в чужди европейски фирми, да се връщат при нас, уповавайки се на нашата надеждност и лоялност.

– **Имате ли собствена спедиторска и логистична дейност?**

– Това е нещото, към което се фокусираме и което опитваме да доразвием в момента – спедиторската дейност. В миналото не ни е било приоритет, тъй като ние сме транспортна фирма и сме се притеснявали да не загубим фокус. За наше съжаление обаче, тези дни много отчетливо стана ясно, че това е едно огромно предимство по време на криза. Станахме свидетели на ситуация, при която всеки се стреми главно да натовари собствените си камиони, в което няма нищо лошо, разбира се.

За съжаление, тези, които работят само с външни спедиции, се оказват неподготвени и поставени под силна зависимост от партньорите си.

– **Как се отрази цялостно на дейността ви кризата с коронавируса – каква част от камионите ви работят, прекратихте ли някои дестинации, освободихте ли шофьори и друг персонал?**

– За нас най-важното винаги е било да успеем да съхраним екипа от специалисти, с който работим. До момента не сме освободили нито един от нашите служители, въпреки че една част от нашите автомобили, обслужващи автомобилната индустрия, се наложи да преустановят работата за неопределен период от време.

В момента пазарът в Европа индикира огромна промяна от това, което беше преди само няколко седмици. В началото на годината съотношението между камионите, работещи в Европа, към товариите, предлагани на борсата, беше 30 на 70. Сега е обратното. В ситуация като тази ние се стремим да запазим максимално нашите партньорства както с клиенти, спедиции и доставчици, така и с нашите служители.



Автопаркът на компанията е от 160 влекача Евро-6

Времената са трудни и само правилната преценка и нагласа за справяне и развитие ще ни помогнат да ги преодолеем.

Преглеждайки част от амбициозните си планове и агресивна политика за развитие, считаме, че е време да подредим правилно приоритетите си и да дадем на пауза някои от тях. Наша основна цел сега е да съхраним това, което сме постигнали до момента.

– **Търсите ли нови дестинации, за да компенсирате негативните въздействия на кризата?**

– В началото на кризисната ситуация това беше една от първите мерки, които предприехме. Тя даде резултат, но за съжаление, само временно. Бързо стана ясно, че стагнацията е на целия пазар, а не само на някои конкретни релации, и усилията ни бяха бързо пренасочени към преразпределение на силите ни и наличните активи.

– **Как виждате дейността си след отминаването на кризата? Какви бяха преди и какви ще са сега най-близките ви планове за развитие на фирмата?**

– За мен лично като мениджър на фирма, която е започнала като мечта за моите родители, от близо 10 години основна цел е била да я съхраним и доразвия. Да успеем да се докажем на пазара. Да изградим име и успешни дългосрочни партньорства в Европа. Вярвам, че досега успяхме. Увеличението на флота никога не е било фокус за нас. Да, 160 автомобили не са малко, но не са и много. Считам, че е по-важно организацията на работата да съответства на нивото на растежа, и това е и причината да не гоним бройка, а по-скоро качество. Към момента създадала се ситуация ни кара да дадем приоритет на това да се съхраним и запазим позициите си пред това да се развиваме, както сме планирали. Стандартният ръст от 20%, който реализираме всяка година, вече не е приоритет.

– **Въпреки кризата с коронавируса Пакет Мобилност се придвижва в европейските институции. Готови ли сте да реагирате като компания при евентуално най-негативен развой на нещата?**

– Ние сме изцяло на европейския пазар от дълги години. Вече имаме 2 работещи бази в Германия и доста партньори. Считам, че до голяма степен сме подготве-

ни за реакция и при най-лошия сценарий в развитието на Пакет Мобилност. Имаме план Б, но за съжаление, осъществяването му ще е свързано с много загуби не само за нас като фирма и работодател, но и за държавата. Всички облиги, чисто финансови, които държавата е имала от нас като работодател на над 300 души и собственик на над 350 превозни средства ще бъдат съответно пренасочени към немската държава – данъци, осигуровки, застраховки, наеми, всичко....

Над 260 шофьори, това са над 260 семейства, които неволно ще бъдат принудени да емигрират в името на това да могат да продължат да работят и да бъдат заедно. Това не звучи като добра стратегия за държавната ни политика, но какво ли разбираме ние, превозвачите... Не казвам, че държавата бездейства, но със сигурност не се прави достатъчно според мен.

За нас една такава стъпка ще доведе до съществен скок на разходите заради разликата в стандартите в двете държави, но вярвам, че дотогава и пазарът на транспортни услуги ще се урегулира като обеми и цени и пак ще успяваме да си покриваме разходите.

Със сигурност не желаем този развой на нещата. Никой не желае излишна допълнителна бюрокрация и юридически казуси, но държим да се съхраним на пазара и ще направим каквото е нужно, ако е нужно, за да го постигнем. Пакетът Мобилност е поредният опит на „големите“ да изместят нас – източноевропейците, от пазара заради доказанния ни професионализъм и висока конкурентоспособност въпреки идеологията на Съюза за отворени пазари и граници. Винаги съм бил оптимист и сега вярвам, че ще успеем да преодолеем и това предизвикателство.

Очакват ни нелеки месеци до края на годината. А когато пазарът върне нормалния си ритъм, нищо няма да е каквото е било... Можем само да си пожелаем по-скоро да приключи стагнацията и кризата да отминат по-бързо и по-безболезнено за всички.

Желая на всички читатели на списание Камиони да съхранят здравето си и себе си, да запазят духа си силен и да се пазят много, защото ни предстоят нови предизвикателства, с които ще трябва да се справяме. 🇷🇺

Въпросите зададе
Лъчезар АПОСТОЛОВ

ЕС изостава от графика си за намаляване на CO₂



През 2014 година ЕС прие директивата за изграждане на инфраструктурата за зареждане на автомобилите, използващи алтернативни горива. След повече от пет години Асоциацията на европейските производители на автомобили изнесе тревожни факти за изоставане, което поставя под съмнение изпълнението на целите за намаляване на емисиите на въглероден диоксид (CO₂) до 2025 и до 2030 година от страна на товарните автомобили

Приемането на политически решения, засягащи бъдещето на транспорта, несъмнено е по-лесно от осъществяването им. Публикуваната през 2011 г. Бяла книга на ЕК за обща европейска транспортна зона до 2050-а и изграждане на транспортна система, която да бъде конкурентоспособна и ефективно да използва ресурсите, предвиждаше качествени промени на няколко етапа. Освен другите ефекти се очакваше те да ограничат глобалното затопляне и да намалят чувствително емисиите от CO₂. Няколко години по-късно целите за средата и края на третото десетилетие оптимистично бяха повишени.

С различни технологии в бъдещето

Изходна позиция на движението в тази посока бе категоричното становище, че растеж извън орбитата на петрола не е възможен, ако се разчита само на една технология. Това с особена сила важи за товарните превози, където камионите с алтернативно задвижване се сочат като едно от основните средства за постигане на декарбониран транспорт, с неутрален въглероден отпечатък. И тогава, и днес алтернативите на дизеловите

ДВГ в тази посока са няколко: електрическо задвижване (изцяло с батерии, с горивни клетки и батерии), хибридно (ДВГ + батерии), биогорива, природен газ (компресиран или втечен).

Хибридното направление е единственото, което не изисква допълнително изграждане на специфична инфраструктура за зареждане на товарните превозни средства. С природния газ, дори в страните, където съществува развита мрежа от CNG станции, въпросите на товарния транспорт не са решени: съществуващите станции са създавани основно за леки и лекотоварни автомобили, най-често тяхното пространство и дебит при зареждане са недостатъчни за големите камиони и композиции. А станциите за зареждане с втечен природен газ (LNG) са още по-скъпи и сложни съоръжения, независимо от предимствата на LNG пред CNG. Съвсем малко опит има с експлоатацията на зарядни станции за водород (H₂), който може да се съхранява съгъстен или втечен. Зарядните станции за изцяло електрически товарни превозни средства също продължават да са изключение, тъй като трябва да осигуряват значително по-висока мощност от събратята си за леки автомобили – до над 500 кВт (в някои случаи толкова консумират малки, дори и средни предприятия).

Големи потребности и почти никаква готовност

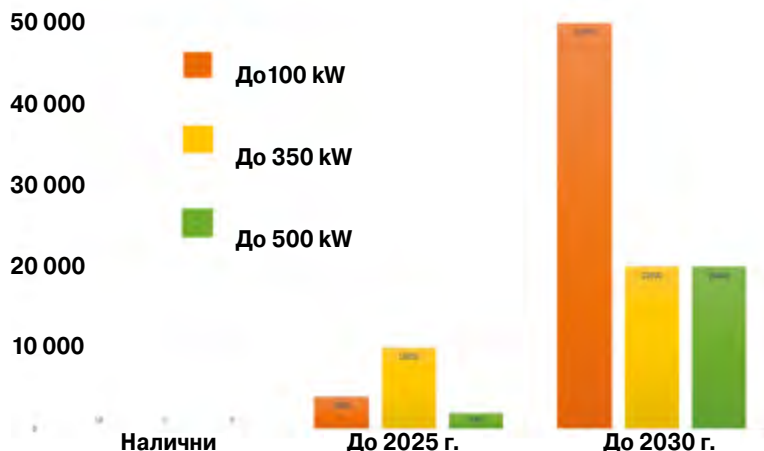
По пресмятанията на ACEA, за да се постигнат поставените цели за локално намаляване на CO₂ чрез въвеждане на електрически камиони, до края на десетилетието в Европа трябва да работят около 200 000 камиона с електрически акумулаторни батерии. При положение че през 2019-а на Стария континент са продадени всичко 762 такива машини (над 3,5 т), това може да се случи, ако през идните 10 години продажбите им се увеличат близо 28 пъти. Според експерти за нормалната им експлоатация трябва да бъдат изградени приблизително 90 000 обществено достъпни зарядни станции. Статистиката твърди, че през 2019 година е имало по-малко от 10 такива станции, и то с мощност под 100 киловата.

Още преди няколко месеца предишният генерален секретар на ACEA Ерик Йонерт предупреди за тревожната ситуация. Посланието му към политиките бе ясно: „Когато приемате бъдещи цели за CO₂ за камионите, не очаквайте клиентите да инвестират в транспортни средства с алтернативно задвижване, ако нямат възможност да ги зареждат със съответния вид енергоносител“. Пазарът категорично потвърди правотата на това твърдение: 97,9% от всички нови камиони, продадени през 2019 година в Европа (над 3,5 тона), са с дизелови двигатели, защото това гориво е най-рентабилният и удобен енергоносител за транспортните компании.

В същия дух е изявлението и на Хенрик Хенриксон, председател на Борда за превозни средства с комерсиално предназначение на ACEA и изпълнителен директор на Scania: „Разгръщането на гъста мрежа от инфраструктура за камиони с алтернативно задвижване е между основните предпоставки за постигане на товарен автомобилен транспорт, който не оставя въглероден отпечатък. Необходимо е Европа спешно да се ангажира с изграждането до 2025 година на не по-малко от 37 000 пункта за зареждане/дозареждане на електрически камиони, 50 водородни станции и 750 станции за втечен природен газ (LNG), подходящи за тежкотоварни автомобили“.

Последното уточнение е важно, но нерядко се подценява или пропуска, когато става въпрос за съществуващата инфраструктура. Факт е, че тежкотоварните превозни средства не могат да използват инфраструктурата за леки ав-

Налични и необходими зарядни станции за електрически камиони до 2025 и до 2030 година



томобили и поради много по-високата си мощност и потребление на енергия, и поради специфичните изисквания за пространство, паркиране и достъп.

Липсват и някои технически стандарти – необходимо е те да бъдат приети и веднага да започнат процесите по стандартизиране.

По-трудно в условията на COVID-19, но неизбежно

В момента автомобилната индустрия се бори с проблеми, свързани с кризата COVID-19, но нито производителите на камиони, нито тези, които чертаят политиките за бъдещето, могат да си позволят да пренебрегнат дългосрочните цели, свързани с климатичните промени.

За да постигне Европа исканите нива на декарбонизация, страните членки още сега трябва да приемат целите за изграждане на инфраструктурата за камионите с алтернативни горива. Тъй като изграждането на адекватна инфраструктура ще изисква значителни инвестиции, необходима е значителна финансова и административна подкрепа и от Съюза, и от националните правителства. Един от полезните ходове е транспортните оператори да бъдат стимулирани да инвестират изпреварващо в частни и в частично обществено достъпни станции за зареждане.

инж. Радослав ГЕШОВ

Необходими публично достъпни точки за зареждане на камиони

		Съществуват	Необходими до 2025 год.	Необходими до 2030 година
За електрически камиони	DC < 100 kW	< 10*	4000 (20 000**)	50 000 (+200 000**)
	DC < 350 kW	0	11 000	20 000
	DC > 500 kW	0	2000	20 000
За съгъстен или втечен водород		16	Поне 50	Поне 500
Метанстанции	CNG	300	400	500
	LNG	252	>750	поне 1500

* Няма подробна информация

** Пунктове, които не са обществено достъпни

Прецизно и автоматизирано измерване на натоварването

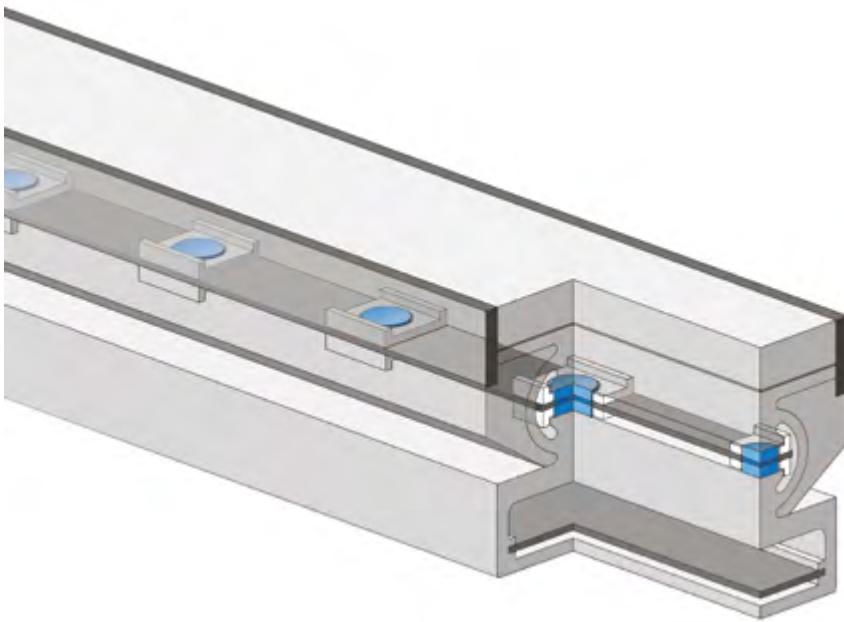


Претоварването на товарните автомобили е проблем за пренаселената пътна мрежа в Европа. Превозвачите се стремят да използват пълната товароносимост на превозните средства (ПС), за да постигнат максимална ефективност, но не са единици и тези, които прекрачват границата

Претоварването рядко е пагубно за товарните ПС – техническата им товароносимост обикновено надхвърля законово определените граници. Не така стоят нещата с пътищата. Връзката между претоварването и износването и повреждането на пътната инфраструктура не е линейна: изследвания, предприети първо от Атлантика, доказват, че с увеличаване на претоварването амортизирането и увреждането растат многократно по-бързо (вж. Truck Factor) по експоненциална зависимост. Претоварено тежко ПС средство стресира пътищата, мостовете и скъсява живота им многократ-

но повече, отколкото минаването на множество леки автомобили със същото общо тегло. Твърди се, че 30-тонна композиция предизвиква същото износване на пътя като 7500 леки автомобиля! А претоварването на тежкотоварните ПС може да удвои разходите за поддръжка и ремонт, спрямо разходите, когато същите ПС се движат със законово установените натоварвания.

Щетите са огромни дори само в рамките на една страна като Германия, в която товарните автомобили са 3 милиона, а превозите от 2000-а до 2018-а година са се увеличили с 44% и са достигнали 500 244 милиарда тонкилометра.



Технологията на KiTraffic Digital за определяне теглото на преминаващите пътни превозни средства, е основана на използването на множество вградени кварцови кристали. Всеки от тях изпраща данни през цифров интерфейс. Системата позволява да се елиминира влиянието на механичните неравности върху точността на измерването, като всеки кристал може да се калибрира индивидуално. Изпращаният цифрови сигнал е силен и устойчив на смущения като тези, които пораждаат електрическите захранвания с високо напрежение

Truck Factor

При проектиране на пътища, а и за целите на тяхното поддържане и ремонт, се отчита въздействието от преминаването на множество различни типове превозни средства – смесен трафик. Процедурата преобразува преминаването на мостове на различните типове ПС и тяхното различно натоварване в еквивалентен брой преминавания на стандартен мост, възприет като еталон при проектирането. Този стандарт обикновено е единичен мост с двойни гуми и натоварване 80 kN (≈ 8000 kg).

Преобразуването е функция на вида на моста и на натоварването му. Ако е известно натоварването на моста на превозно средство, може да се определи коефициентът за преобразуване (наричан още фактор/Truck Factor). Посочва се, че средната стойност на Truck Factor за Германия е около 4.

Контрол на теглото в движение

Контролът за натоварването е труден: възможните нарушители се отделят от трафика и превозните средства се проверяват. Статичният контрол изисква място и отнема ценно време и на превозвачите, и на органите по контрола. От няколко години съществуват системи със сензори, вградени в пътната настилка, които измерват теглото на движещи се превозни средства (т.нар. WIM/Weigh In Motion). Техният основен проблем е, че точността на измерване не отговаря на законовите изисквания. Налага се контролните органи да спират и индивидуално да проверяват превозни средства, които са задействали алармата на системата.

С точност ± 2 на сто в движение

Швейцарската фирма Kistler (Кистлер) обявя, че е готова с прецизно WIM решение. Системата, наречена KiTraffic Digital, трябваше да бъде

представена от 21 до 24 април т.г. на изложение-то Intertraffic в Амстердам (пренасрочено за 23 – 26 март 2021 година).

KiTraffic Digital определя теглото на минаващите пътни превозни средства, като използва множество кварцови кристали, които автономно изпращат данни през цифров интерфейс. Всеки кристал може да се калибрира индивидуално, така че механичните неравности да не влияят на точността на измерването. Цифровият сигнал е силен, устойчив на шумове (напр. от електрически захранвания с високо напрежение) и се трансмира стабилно.

Усъвършенстван алгоритъм използва постъпващата информация и изчислява натоварването на колело, на мост и общото тегло на превозното средство. Точността на системата KiTraffic Digital с новия тип кристални сензори (Lineas Digital), вградени в пътната настилка, е $\pm 2\%$. Системата не се влияе от външни фактори и точно отчита теглото, независимо от скоростта, качеството на пътя или от ъгъла, под който автомобилът минава над сензорите.

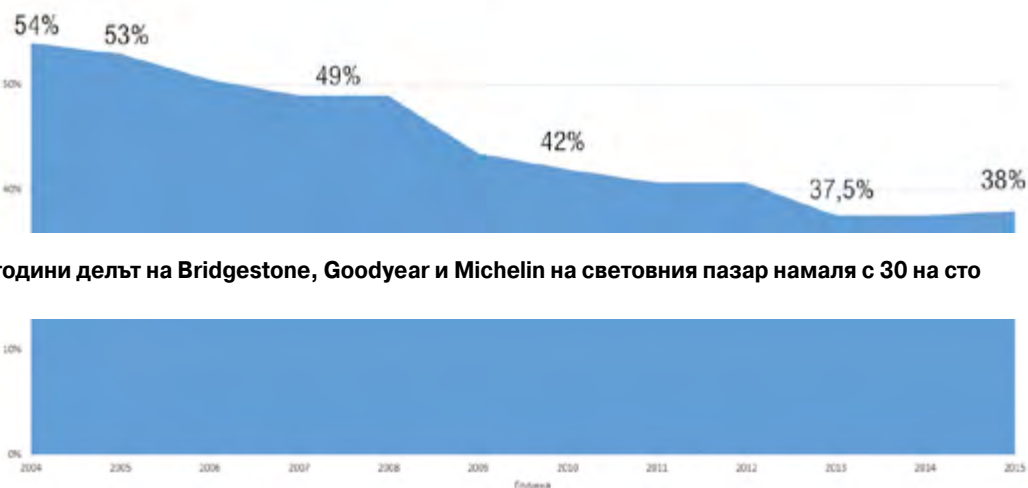
Данните от системата се предават цифрово и камера, разположена над съответната лента от пътя, заснема претоварените превозни средства, аналогично на начина, по който се регистрират МПС с превишена скорост или неплатена пътна такса. Начинът, по който се уведомяват нарушителите и се събират глобите, се определя от законодателството в съответната страна.

Системата вече е тествана по някои швейцарски пътища и в експерименталния център Кефикон. Предстоят още тестове по швейцарски магистрала.

Групата от компании Kistler, базирана във Винтертур, край Цюрих, е лидер в модулните технологии за динамично измерване на налягания, сили, ускорения, моменти. Според компанията в бъдеще ще бъде възможно WIM системи да се използват и за откриване на неадекватно налягане в гумите. Недостатъчното налягане намалява живота на гумите, удължава спирачния път и повишава риска от прегряване, което пък води до отлепване на части от гумата. 

инж. Радослав ГЕШОВ

Защо Европа предпочете евтините гуми



За 12 години дялът на Bridgestone, Goodyear и Michelin на световния пазар намалел с 30 на сто

Пандемията, разнообразят от мерки в различните страни и противоречивото тълкуване на новините, свързани с коронавируса, временно засенчиха проблеми, засягащи икономиката на ЕС. А те се трупат от години и сегашната кризисна ситуация ги задълбочава. Вероятно тя ще катализира и решенията за справянето с поне част от тях

В традиционните представи за топпроизводителите на гуми продължават да властват Michelin, Bridgestone, Goodyear, Continental. В действителност ситуацията се промени съществено вследствие на директната конкуренция от страна на нови производители от Азия – от Китай на първо място, но и от Корея, Индия и други страни.

„Между 2012 и 2018 година пазарният дял на китайските гуми в Европа се увеличи 6 пъти, от 5 на 30 процента“, често изтъкваше Жан-Доминик Сенар, предишният ръководител на Michelin, сега президент на административния съвет на групата Renault (леки автомобили).

През 2004 година три от големите марки са имали 54% пазарен дял. Дванадесет години по-късно дялът им на глобалния пазар е 38%. И това при положение че са се реструктурирали и са намалили производствените си разходи – предимно по пътя на преместване на производствата в развиващи се страни. Евтиният китайски внос на гуми за вторично вграждане в камиони и ремаркета толкова силно засегна европейския пазар, че дори регенерираните гуми станаха неконкурентоспособни в очите на собствениците на камиони. В периода 2007 – 2015 година количеството на регенерираните гуми в Европа намалело с над 19%, но пък вносите на китайски гуми се увеличи със 168 на сто. Дялът на регенерираните гуми във Франция, който през 2012 година бе 48%, спадна на 39% през 2015-а.

Условията се промениха

Защо клиентите в Европа, включително професионалистите, започнаха да предпочитат евтините гуми пред премиум продуктите, с които бяха свикнали? Факторите са не един и два, различни за леките автомобили и за камионите, но някои от тях са определящи.

При леките автомобили

Намалжава средният годишен пробег, който за Европа в средата на второто десетилетие бе около 15 000 км. Тенденцията е трайна, особено в големите градове, където превозните средства стават все повече, ограниченията се засилват, придвижването с лек автомобил е все по-трудно, а споделянето ползване на превозни средства бързо печели позиции.

Когато пробегът е малък, естественото стареене на гумите ги прави неподходящи за по-нататъшна експлоатация, преди да са изминали километрите, които са способни да „навъртят“. Този ефект е най-силно проявен при висококачествените гуми, където очакваният пробег е 45 – 50 хиляди километра. При годишен пробег 7500 км, от които 5000 с летните гуми, за да изминат премиум гумите пробег, за който имат ресурс, са необходими 9 сезона; в действителност след пет-шест години експлоатация те са загубили голяма част от качествата си. В подобни условия дори изборът на гума от средната гама (очакван пробег 30 000 км според Michelin) може да се приеме за неоправдан, ако се изхожда само от очаквания пробег, без отчитане и на останалите качества на гумата. Така на преден план излизат евтините гуми: прогнозията им пробег е около 20 000 километра, но може да ги намерите и на 2 пъти по-ниска цена от топмоделите със същите размери.

При камионите и автобусите

Обяснението за преориентирането е просто: към 31 януари 2017 година гума Michelin 295/80 22.5 се е продавала за повече от 700 евро, докато китайската Double Star със същите размери е струвала 196 евро! С това огромно ценово предимство китайският продукт е по-привлекателен за превозвача дори от регенерираната гума, чи-

ято стойност е около 2/3 от цената на съпоставима нова.

На единия полюс са евтини продукти, които в почти всички случаи не могат да бъдат регенерирани и чийто живот, според Ernst&Young, е около 120 000 километра. На другия са висококачествените гуми с възможност за пробег над 200 000 км – те могат да бъдат регенерирани два пъти и заедно с пренарязването общият им живот надхвърля 650 хил. километра. Ресурсът на най-добрите каркаси на Michelin клони към 1 млн. километра.

Основни фактори за засиленото търсене в ЕС на евтини нови китайски гуми за камиони, са:

- ♦ Финансовите затруднения, които имаха множество автотранспортни компании, особено малки и средни (а в някои страни те бяха 50% от сектора), вследствие либерализацията на товарните превози и изострянето на конкуренцията, а и поради финансовата криза в края на първото десетилетие на XXI век и последвалия бавен и колеблив ръст на европейската икономика. В условията на несигурност, без дългосрочна перспектива, превозвачите предпочитат решения с по-ниска начална цена, независимо че в бъдеще те им носят допълнителни разходи;
- ♦ Все по-използваната практика камиони/композиции да се връщат на дилърите след изтичането на 3 години ($\approx$ 450 000 километра) също дава възможност те да се връщат с най-евтини гуми.

STOP на дъмпинга

Продължителната и засилваща се нелоялна конкуренция от страна на китайски производители, ползващи държавни субсидии, удари силно производителите на гуми в Европа. Китайските износители в периода между 2013 и 2016 г. увеличиха вноса на тежкотоварни гуми на европейския пазар от 2,3 млн. на 4,4 млн., рязко се увеличи и пазарният им дял: от 13,2% на 20,9%. Ситуацията принуди Continental и Goodyear да затворят заводи, а през март 2016-а Michelin обяви, че поради намаленото търсене планира да затвори центъра си за производство на пресформи в Ла Комбод, Франция.

В Брюксел обаче дълго останаха пасивни: ЕС запази почти до края на десетилетието митото си за внос от 4,5% – смешно ниско в сравнение с тези в САЩ, където този процент беше 4,0, но от 2009-а година администрацията на Обама обложи вноса на китайски гуми за камиони с антидъмпингови данъци, надхвърлящи 40%, а за леките според доставчика – от 46% до 126%. Чак през 2018 година тромавите процедури в ЕС доведоха до закъснели мерки за защита от дъмпинговия внос – въведен бе „регистрационен режим по отношение на вноса на нови и регенерирани гуми за автобуси или камиони с произход от Китайската народна република“ (Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/163 на Комисията от 1 февруари 2018).

На тази и последвалите я финансови мерки китайските производители реагираха със създаването на дъщерни предприятия в други страни с евтина работна сила, но стойността на тяхната продукция е такава, че според хората от бранша конкуренцията вече се води при почти изравнени условия.



Изместването на фокуса

„Докато мъдрите са намъдруват, лудите се налудуват“, твърди пословицата. До въвеждането на регистрационния режим евтините вносни гуми не само спечелиха сериозен дял от пазара, но промениха и нагласите на голяма част от превозвачите, а и на притежателите на леки автомобили. При първите като основни ползватели на премиум гуми се очертах транспортни фирми, способни дългосрочно да си осигуряват постоянна работа при приемливи навла. Гумите с ниска покупна цена се наложиха като предпочитана алтернатива за превозвачи в трудно финансово положение или без трайна перспектива.

И при леките автомобили разделението е категорично: премиум гумите са икономически оправдани при голям годишен пробег, радват се на добро търсене и при спортни, луксозни и др. коли, т.е. при немного широка група превозни средства, докато в класа на масовите автомобили евтините спечелиха солидна преднина. ►

Michelin – силни страни...

Инвизията на евтините гуми завари традиционните западни производители в сходни, маркар и нееднакви позиции.

Michelin, основана през 1889 година от братята Андре и Едуард Мишлен, става първостепенен играч на световния пазар след Втората световна война с патентоването на радиалната гума през 1946 година. Нейните основни предимства спрямо общоприетата дотогава диагонална конструкция са:

- ♦ по-ниско съпротивление при търкаляне (т.е. по-нисък разход на гориво);
- ♦ по-добре поглъща и гаси вибрациите при движение (повече комфорт).

Развитието на конструкцията и производствените технологии позволяват от първоначалния продукт, създаден за леки автомобили, да се премине и към другите сегменти на пазара: товарните превозни средства и автобуси, строителните и селскостопанските машини, мотоциклетите, авиацията. Michelin си поставя цел и успява да произвежда висококачествени гуми. Техният живот е по-дълъг от живота на продуктите на други марки – независимо дали са премиум или не. Гумите с Bibendum предоставят и повече сигурност при движение. Постиганията на производителя се потвърждават години наред и от тестове, провеждани от независими институции, и от предпочитанията на клиентите, особено професионалистите.

Изключително високото ниво на позициониране на марката се дължи на комплекс от причини, като две от тях са показателни:

В средата на последното десетилетие след края на кризата Michelin инвестира в научна, изследователска и развойна дейност 3,3 – 3,4% от стойността на продажбите си (2,1 – 2,4% при Goodyear, 2,2 – 2,4% при Continental, 2,5 – 2,6% при Bridgestone);

Компанията от Клермон-Феран използва и повече естествен каучук в гумите си.

... и проблеми

Паралелно със силните си позиции на OEM пазара и на вторичния Michelin има и пробле-

ми, някои от които са „по рождение“. Компанията, създадена и успяла като семеен бизнес, до Втората световна война е управлявана патерналистично, производството ѝ се осъществява в множество на брой, но неголеми фабрики, които осигуряват трудова заетост в различни населени места във Франция.

Компанията засили чувствително присъствието си на американския пазар, като купи през 1989 година Uniroyal-Goodrich, но остана силно обвързана и зависима от пазара в Европа, на който се падаха приблизително 40 на сто от продажбите ѝ. Половината от предприятията на компанията бяха във Франция, Германия и САЩ – страните с най-скъпо платен труд. В резултат и себестойността (с всички преки производствени разходи – използвани материали и трудови възнаграждения, свързани непосредствено с производството) на гумите с Bibendum, произвеждани там, бе по-висока: 67,2 на сто (от продажната цена) срещу 60,5 на сто при Bridgestone.

При Goodyear делът на заводите в трите страни също бе висок – 48%. След промените в собствеността Continental решително и експедитивно измести производствата си от Германия и Франция в европейски страни с по-нисък стандарт (Източна Европа) и сведе броя на заводите си в горните три държави на 30% след средата на на второто десетилетие.

Независимо от някои промени – отварянето на голям завод за гуми за камиони в Индия (работи само за местния пазар), засилване на дейността в Тайланд и нова фабрика в Бразилия за гуми от 18“ и нагоре за OEM за Северна и Латинска Америка, групата Michelin преди края на второто десетилетие бе с най-неравномерно разпределение на производствата по географски признак: 59% в Европа, 25% в Северна Америка, 13% в Азия (а там се пласират около 40 на сто от гумите за леки автомобили и камиони!), едва 3 на сто в Латинска Америка и отсъствие в другите зони.

И така гумите Michelin са позиционирани като продукт от марка, гарантираща премиум качество на съответна цена. Марката е предпочитана и от индивидуални клиенти, на които се падат 49% от продажбите на групата.

Както обаче посочихме в началото, промяната на условията, в които се ползват все повече превозни средства в Европа, прави ползването на премиум целесъобразно за по-малко клиенти и „смъква летвата“. В условията на изострена конкуренция купуването на гуми за замяна все повече се определя от компонента цена – според проучвания за близо 60% от собствениците на леки автомобили в Западна Европа тя е факторът, който определя избора на нови гуми.

Намаляване на разходите

сега е първостепенната задача за производителите, позиционирани в премиум сегмента. Michelin, Goodyear и Continental продължават да извършват това в глобален план, а в същото време разработват и продават в развиващите се страни гуми на достъпни цени.

Логичната стъпка е по-нататъшно прехвърля-



Разходи за изследвания и развойна дейност на водещи компании спрямо стойността на продажбите им

не на производството в страни, в които трудът е по-ниско платен, но разполагат и с останалите необходими условия. Едно от тях е да отговарят и на изискването, спазвано досега – да се намират в близост до големите пазари.

Като пример ще посоча неколкостранното разрастване на завода на Michelin Group край Пирот, Сърбия: от 2012 година насам компанията инвестира 600 млн. евро в разширяването и модернизацията на Tigar Tyres, където работят близо 3400 човека.

Какво е бъдещето за Bibendum?

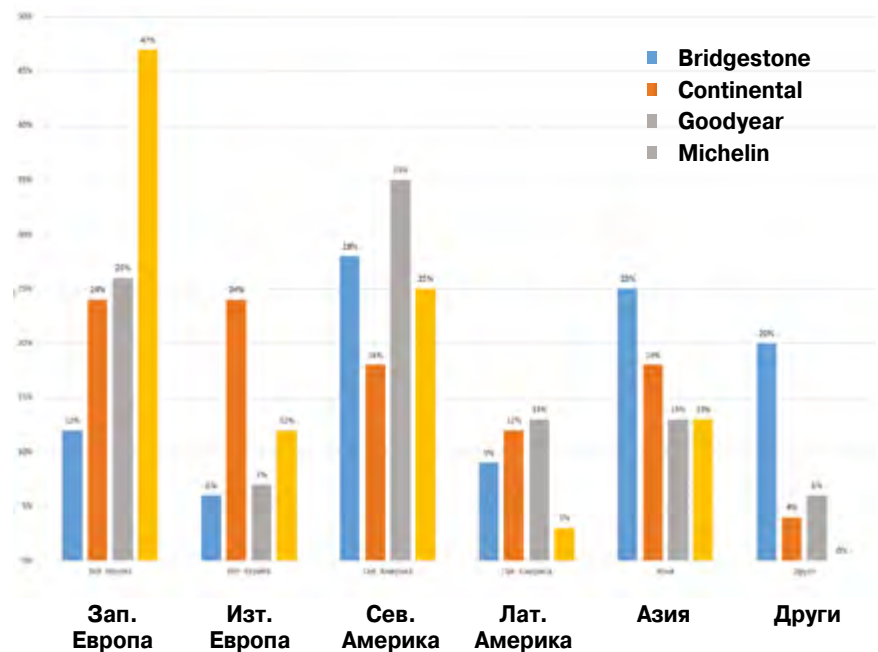
Този въпрос отдавна тревожи 23 000 служители на компанията във Франция, а и колегите им в други страни. Опасенията от съкращаване на работни места се засилиха особено след като през май 2019-а Флоран Менегот смени Жан-Доминик Сенар на кормилото на френската група. Г-н Менегот обяви за свой приоритет подобряването на конкурентоспособността и намерението си да промени баланса в присъствието на световния лидер в Западна и в Източна Европа, тъй като последната има предимства по отношение на заплащането на труда.

Пътят към по-високата конкурентоспособност минава през рационализирането на мрежата от предприятия в Западна Европа. Повечето от тях вече се оказват твърде малки и в групата възнамеряват да увеличат дела на заводите с годишен капацитет над 100 000 тона – праг, който се смята за критично важен. Едва няколко обекта на Michelin Group в Западна Европа (в Испания и Италия) имат мощности над това ниво.

През последните 10 години Michelin затвори девет завода в Европа, три от тях във Франция, и съкрати 5500 работни места. В началото на февруари започна затварянето на завода в Ла Рош-сюр-Йон, Вандея – последния във Франция, който произвеждаше гуми Michelin за камиони. Съкратените са 619, а цялата операция ще коства 120 млн. евро. От 2016 година насам групата е обявила закриването на осем завода. Най-„пресни“ в този списък са предприятията в Дънди, Шотландия (затварянето му бе предвидено за юни, но пандемията го направи факт още преди края на март), и в Бамберг, Германия. Предвидено е в Бамберг до 2021 година работата си да загубят още 858 служители.

Във Франция останаха петнадесетина фабрики на Michelin. Според ръководството на компанията част от тях страдат от недостатъчна конкурентоспособност, от невявяване на работа на персонал, проблеми с качеството или с производителността. За такива освен завода в Ла Рош-сюр-Йон бяха посочени Центърът за иновации Катару край Клермон-Феран, заводите Шол в Мен-е-Лоар (гуми за леки и лекотоварни автомобили) и фабриката в Авалон за регенериране на гуми за тежкотоварни автомобили. Според Общата конфедерация на труда (CGT/Confédération générale du travail) заплашени за години напред са хиляди работни места в компанията.

Групата, която годишно произвежда 190 млн. гуми и за която през 2019-а работиха 114 070 чо-



Разпределение на производствата на „старите“ грандове по географски признак

века, отчете оперативна печалба 3 009 000 000 евро, т.е. ръст от 6,5% спрямо 2018-а и нетен приход от 1730 млн. евро. Това бе, преди да се развихри COVID-19.

Дали революционното концептуално „колело-гума без въздух“ Uptis (Unique Puncture-Proof Tire System), което групата планира да започне да доставя през 2024 година на General Motors за вграждане в леки автомобили, ще постигне звездната слава и успехи на радиалната гума? 🚗

инж. Радослав ГЕШОВ

Ще детронира ли UPTIS конвенционалните гуми



Започва най-голямото производство на зелен водород



До 60 килограма зелен водород на час ще бъдат произвеждани от уникален високотемпературен електролизатор. Той ще бъде изграден от консорциум, съставен от шест компании и ще бъде разположен на територията на рафинерия за възобновяеми горива в Ротердам

Един от изпълнителите на амбициозния проект с мощност 2,6 мегавата е Sunfire, в която CEZ Group (Чехия) притежава миноритарен дял чрез компанията Inven Capital. Европейският съюз допринесе с финансиране от почти седем милиона евро за изграждането на електролизатора.

Първи по рода си

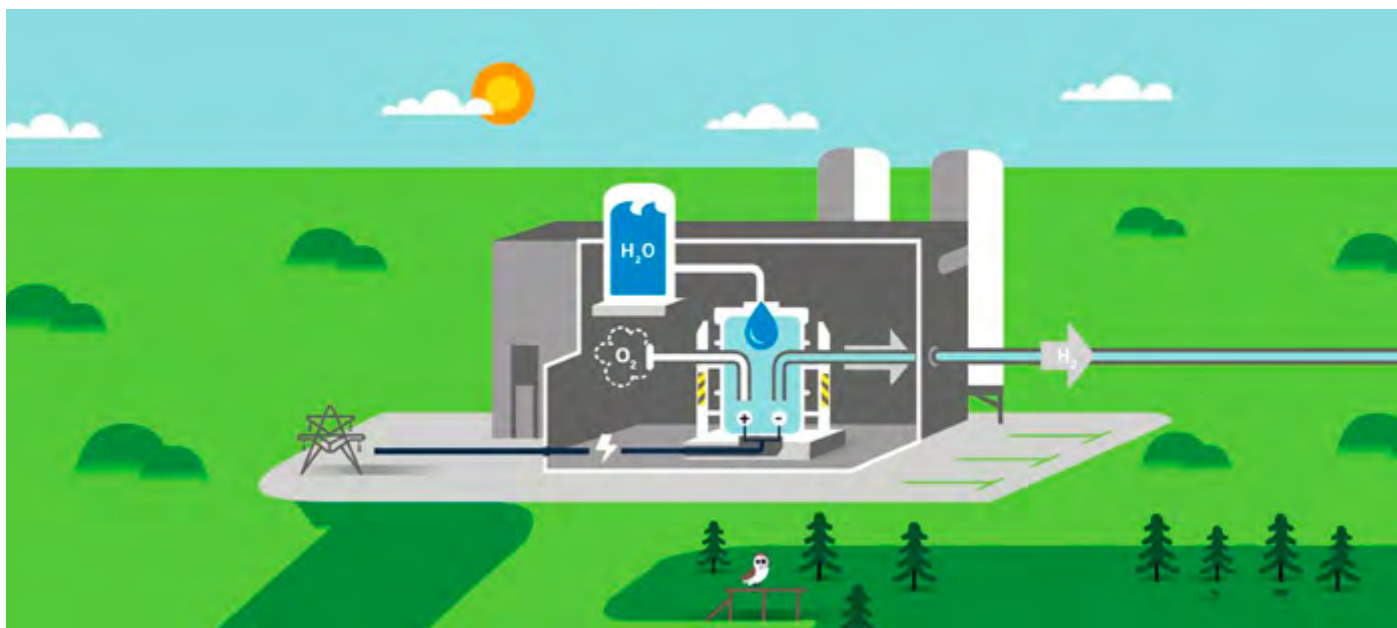
Високотемпературният електролизатор MULTIPLHY ще бъде първото подобно мултимегаватно устройство в света. Той ще бъде изграден на територията на рафинерията за възобновяеми горива на финландската компания Neste в Ротердам, която директно ще използва произвеждания водород. Изграждането на електролизатора, управляван от Sunfire, ще започне през 2021 г. Производството се очаква да стартира до средата на 2022 година. Свързаната научноизследователска и развойна дейност ще включва и възможност за увеличаване на производителността на клетъчната структура с до 100 мегавата за в бъдеще.

„Целите на Европейския съюз за въглероден неутралитет са огромно предизвикателство, не само в енергийния, но и в транспортния сектор. Зеленият водород от възобновяеми източници е едно от ключовите решения. Проектът MULTIPLHY е важна технологична стъпка в прехода ни към високотемпературни електролизатори със стотици мегавати мощност, казва Неф Алдаг, изпълнителен директор и основател на Sunfire.

Амбициозните проекти на Sunfire, изпълнявани за световноизвестни компании, показват, че стремежът ни за развитие на технологиите за захранване с газ е правилно инвестиционно решение. Радваме се, че Sunfire се справя добре в тази насока, добавя Петър Миковец, управляващ директор на Inven Capital Venture Capital, чрез която CEZ Group инвестира в стартиращи компании в областта на чистите технологии и енергията.

Френски чадър

В допълнение към германската компания за чисти технологии Sunfire и финландската ком-



пания за възобновяеми продукти на Neste в проекта участват и френската енергийна компания Engie и люксембургската инженерна компания Paul Wurth. Всичко това е „под чадъра“ на френската обществена изследователска организация CEA, която се фокусира и върху координация на международни разработки в областта на чистите технологии. Проектът за изграждане на електролизатор MULTIPLHY получи 6,9 милиона евро от Европейската програма за горивни клетки и водород по Хоризонт 2020 (схема FCH 2-JU), с допълнително финансиране от Франция, Германия, Финландия и Люксембург. Общата стойност на проекта MULTIPLHY е приблизително 10 милиона евро.

Зелен водород, екологичен метанол

Sunfire, в която CEZ инвестира преди 5 години чрез фонда Inven Capital, е специализирана в екологично производство на енергия и енергийни продукти като зелен водород, синтетични газове и горива. Миналата есен тя сключи споразумение с френската рафинерия Total за изграждане на пилотен високотемпературен електролизатор за производство на метанол от зелен водород. Sunfire-HyLink 200 ще започне да работи през 2021 г., произвеждайки около 500 тона зелен водород за период от три години. В допълнение към възобновяемите източници тя ще използва пара и отпадъчна топлина от ежедневни операции в рафинериите.

Висока ефективност

Дългосрочно сътрудничество свързва и Sunfire с германската стоманодобивна компания Salzgitter Flachstahl. Първият електролизатор за производство на водород от отпадъчна производствена пара стартира производство още през пролетта на 2016 г. Въз основа на положителния опит стоманодобивните предприятия решиха да построят по-голям агрегат с по-висока производителност и ефективност в началото на 2019 г.

Той трябва да бъде завършен през това лятото и да произвежда приблизително 200 кубически метра водород на час. Ефективността на процеса е планирано да достигне 84 процента.

В допълнение Sufire също участва в разработването на коелектролизатор за индустрията. Той улавя CO₂ директно от въздуха и го превръща в синтетичен газ: смес от водород и въглероден окис (CO), наречена Syngas, като използва вода (под формата на водна пара) и електричество от възобновяеми източници. Syngas може да бъде допълнително преработена в синтетични горива като е-керосин или е-дизел. 🚗

Проектът за изграждане на електролизатор MULTIPLHY получи 6,9 милиона евро от Европейската програма за горивни клетки и водород по Хоризонт 2020

Проектът MULTIPLHY е важна технологична стъпка в прехода ни към високотемпературни електролизатори със стотици мегавати мощност



Красавицата и звярът



Никога досега едни и същи продукти не са били толкова различни: MAN TGX 18.510 EfficientLine 3, разработен за постигане на максимална ефективност при транспорт, и MAN TGS 18.480 Racing, чиято задача е да стигне преди конкурентите на пистата

Мадридската писта Харама стана сцена на уникален двубой между два камиона, слезли от конвейера на MAN в Мюнхен, но с много различни задачи. Произведени на едно и също място, те поемат по различни пътища: TGX 18, 510 EfficientLine 3 пътува по основните европейски транспортни маршрути със своите 40 тона, докато TGS 18, 480 Racing със силно променена физиономия и още по-променени механични характеристики стана вицешампион в ETRC в ръцете на испанския състезател Антонио Албасете.

Самият Албасете обяснява така промяната на конвенционалния камион за транспорт в състезателен звяр: „Регламентът изисква да използвате шаси и кабина на търговски модел, от който са произведени поне 50 бройки. Оттам нататък всичко се променя. Кабината се трансформира напълно, както тунелът, където ще бъдат поставени радиаторите, така и солидната тръбна конструкция (ролбар), който ще предпази пилота в случай на авария. Основната цел е да се намали теглото и да се постигне стабилност.

За камиона тарата е важна, тъй като от нея зависи товарът, който може да се превозва, но при състезанията собственото тегло е още по-важно. Естествено бе да избира по-малката кабина MAN, модела С, с къс и нисък покрив, който

е оборудван с всички видове аеродинамични обтекатели, ползата от които е двойка: намаляват въздушното съпротивление, а от друга страна, предоставят повече място за логата на всички спонсори.“

Аеродинамичният пакет на TGX EfficientLine 3 е по-скромен, ограничен от размерите на кабината и тегленото полуремарке. В тази специфична конфигурация, разработена от MAN, за да намали експлоатационните разходи на превозвача, всички елементи са подчинени на тази цел – задвижването, спомагателното оборудване и аеродинамиката.

В кабината XLX, втората по големина на MAN, са събрани всички елементи, които трябва да придружават водача по време на шофиране, така и в почивка. Оборудването включва пневматичното окачване на кабината и седалките, двойното легло, климатика, различни шкафове за вещи и много други.

Различно е при камиона за състезания, където рационалността и безопасността са най-важните характеристики и където единственият удобен елемент – невиняги – е спортната седалка на водача. Нито седалката, нито кабината имат някакво окачване, кабината е захваната директно към шасито. „Това е направено, за да може пилотът през цялото време да чувства



Един камион, два различни свята: единият е и работно място, и жилище за дълги дни, в другия всичко е за няколко екстремни часа



За разлика от товарното изпълнение (вляво) при Racing версията (вдясно) двигателят и предавателната кутия са изтеглени назад и смъкнати в най-ниското позволено положение

поведението на камиона по трасето, което не би могло да се постигне с окачване като това на конвенционалния камион“, обяснява трикратният европейски шампион.

Вътрешността на кабината няма нищо общо с конвенционалния камион, тук пилотът е заобиколен от впечатляваща пространствена конструкция за безопасност от безшевни стоманени тръби, които затрудняват дори достъпа до мястото на шофиране.

Информацията на импровизираното алуминиево табло е свързана само с камиона, с неговото поведение по време на състезанието. Няколко прибора информират пилота за количеството вода, което подава към предната лява и дясна спирачка и към задните, за налягането в пневматичните кръгове и за разликата в спирачното налягане между колелата на предния и на задния мост. Пилотът може да променя всеки от тези параметри по време на състезанието. Допълнително два цифрови екрана дават пълна информация за различни параметри като скорост, обороти на двигателя, а споделят данни и с часовниците.

В схватка с теглото

Шасито е другият компонент от серийните модели, който състезателните камиони трябва да включват. Те използват лонжероните (двете надлъжни греди) от рамата, тъй като трябва да се използват оригиналните точки за закрепване на окачването. Под лонжероните се разпола-

га подрама, която поема цялата механична част. Двигателят и предавателната кутия се изместват назад и се поставят в най-ниското позволено от регламента положение, за да се постигне максимална стабилност.

Стабилност и бързина са двете основни изисквания при подготовката на състезателен камион. Олекотяването е от съществено значение, когато става въпрос за спечелване на тези секунди на обиколка, с които се печелят състезания. Тук разликите между двата камиона са фрапиращи: само предният мост на пътната версия носи повече товар, отколкото тежи целият състезателен камион. Общото тегло на EfficientLine 3 е 8008 кг срещу 5300 на машината на Албасете.

Силите и натоварванията, които двете конфигурации трябва да понасят, са съвсем различни, затова и разпределението на теглото между предни и задни мостове се различава. При състезателния камион, по правило, то е 60% на предния мост и 40% на задния, а при EfficientLine 3 предните колела носят 69% от тарата на камиона и само 31% са на задния мост, който поема и част от теглото на полуремаркетото.

Смяна на местата

При условие че спазват разпределението на теглото, установено с регламентите за ETRC, екипите са свободни да поставят двигателя и предавателната кутия в коя да е точка на шасито. Затова в състезателните камиони те са разположени зад кабината, оставяйки под нея огро-



Комфортната кабина на TGS се превръща в укрепена клетка при Racing



Красивото червено седло не носи нищо, за разлика от това на пътния вариант

мните радиатори, които подобряват охлаждането, предвид високата температура, достигана от тези пистови зверове. С това се печели и стабилност, особено в кривите.

Състезанията обикновено се печелят в завоите и в ъглите и тъкмо там шасито, спирачките и запазването на сцепление са решаващи. Предното окачване на EfficientLine 3 е с параболични ресори на предния мост и ECAS пневматика отзад, докато TGS 18.480 на Албасете има две твърди оси с полупараболични листови ресори и регулируеми газови амортизатори, със стабилизиращи щанги, като задната е регулируема.

Спирачките са най-натоварените елементи по време на състезания и пилотите им обръщат най-много внимание. И на двата моста са монтирани вентилируеми дискове, които се охлаждат от пулверизирана вода. Задействането на спирачките е пневматично. Няма ги електронната спирачна система BrakeMatic, асистента при аварийно спиране (EBA 2), както и интардера, вграден в предавателната кутия ZF на пътната версия.

Различно е и управлението: докато в EfficientLine 3 електронно регулирана сервопомпа осигурява удобство за водача, в пистовата версия управляемостта е повишена чрез подобряване на реакциите на твърдия заден мост, както и с отсъствието на диференциал, което помага в завоите.

Автономността е от съществено значение за подобряване на транспортната ефективност на пътната версия, затова от двете страни има по

един огромен резервоар за гориво с капацитет 580 литра.

За състезателния камион несравнимо по-важен е разходът на вода за охлаждане на спирачките, затова резервоарът за гориво е само 85 л, докато водният побира 200 литра.

Нещо общо между двете машини е размерът на гумите: 315/70R x 22.5. Иначе те се различават и по шарката на протектора, и по състава на използваните смеси. Гумите са един от най-натоварените компоненти в състезанията. Goodyear доставя за ETRC специално разработени гуми, със специфичен компаунд и протектор, близки до сликовете, използвани в състезанията с турбостически автомобили.

Тръгвайки от един и същ продукт, който да служи за съвсем различни цели, стигаме до суперкамион, чието преустройство струва около 330 000 евро.

Кой е по- и кой е най-

Особените характеристики и оборудване на всеки от двата камиона биха били безполезни без истинското му сърце – неговия двигател. Тръгвайки от 13-литровия 6-цилиндров редови двигател MAN D26 с турбокомпресор и директно впръскване common rail, и двата са се превърнали в различни камиони.

В EfficientLine 3 разходът на гориво се е превърнал в един от основните параметри. Двигателят Euro 6d е с максимална мощност от 510 к.с. и въртящ момент от 2600 Нм. Механиката на MAN

предлага висока надеждност и стабилен разход на гориво. За него допринася 12-степенната автоматизирана предавателна кутия TipMatic с оптимизираната система EcoRoll.

Асфалтовото чудовище на Албасете далеч надминава серийния си събрат: мощност 1200 к.с., изключителен въртящ момент от 5000 Нм. и максимална честота на въртене 3000 об./мин. Предавателната кутия, както изискват правилата, е ръчна, 16-степенна. Както самият пилот казва, „ниската“ група се ползва само при маневри, най-често в състезание се използват 7-а и 8-а от „дългите“ предавки.

Не е чудно, че този MAN е способен да достигне максимална скорост от 200 км/ч със заден мост с малко предавателно отношение. На пистата ограничението е до 160 км/ч, а доускоряването от 30 до 160 км/ч отнема по-малко от 6 секунди.

Разходът на гориво не се взема предвид при състезанията, но все пак да видим разликите: при EfficientLine 3 с общо тегло около 40 т разходът е около 28 литра на 100 километра, в състезание MAN TGS 18,480 Racing със своите само 5,3 тона стига до 120 литра на 100 километра!

Има ли транспортна фирма, която може да понесе това? 🚛

Текст: Ф. Хавиер ПЕДРОЧЕ
Снимка: Хуан КАРАБАЙО

Технически данни

	MAN TGS 18.480 Racingw	MAN TGX 18.480 EfficientLine 3
Двигател	D2676 RT	D2676LF878
Работен обем, куб. см	12 419	12 419
Мощност, к.с/об. в минута	1200 / 1900 – 2500	510 / 1800
Въртящ момент, Нм/ об./мин.	5000 / 1400	2650 / 950 – 1350
Предавателна кутия	Механична ZF, 16-степенна	MAN TipMatic, 12-степенна, автоматизирана
Преден мост	Цяла греда. Полупараболични листови ресори, регулируеми газови амортизатори. Стабилизираща щанга	Параболични листови ресори. Стабилизираща щанга
Заден мост	Цяла греда, без диференциал. Регулируеми газови амортизатори. Стабилизираща щанга	Окачване на пневмобалони с електронно регулиране на нивото (ECAS). Заклучване на диференциала
Гуми	315/70R 22,5 Competition	315/70 R 22,5
Резервоар за гориво	85 л	2 x 580 л
Тегло	5300 кг.	8008 кг.
– На преден мост	3180 кг.	5530 кг.
– На заден мост	2120 кг.	2478 кг.

Роднини са, но сходството е само външно



АСЕА: Делът на новите електрически и газови автобуси в ЕС расте

85% от всички нови средни и тежки автобуси с допустима максимална маса над 3,5 т, регистрирани в Европейския съюз през 2019 г., са задвижвани на дизел. 15% е делът на автобусите с алтернативно задвижване (APV), сред които са и електрическите (ECV), чиито регистрации са 4% от тези на всички нови автобуси

Регистрации на нови автобуси¹ над 3,5 т през 2019 г. в Европа по вид гориво

Вид гориво	Електрически		Хибриди		Алтернативни		Бензин		Дизел	
Страна	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Австрия	60	18	0	0	18	0	0	0	1085	1107
Белгия	37	14	371	221	2	6	0	0	900	819
Великобритания	124	91	0	0	0	0	0	0	6465	7349
Германия	187	43	454	227	62	46	7	4	5717	6360
Гърция	0	1	0	0	0	0	0	0	363	262
Дания	100	2	0	0	0	0	0	0	442	575
Естония	0	0	0	0	76	0	0	0	104	99
Ирландия	0	0	0	0	0	0	0	0	445	446
Испания	103	30	427	260	463	407	0	0	2268	2632
Италия	65	53	255	19	303	383	0	0	3626	4112
Кипър	0	н.д.	0	н.д.	0	н.д.	1	н.д.	18	н.д.
Латвия	2	4	0	0	7	0	0	0	87	110
Люксембург	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Нидерландия	381	103	125	0	10	45	0	0	419	414
Полша	54	63	51	200	185	55	0	0	2114	2366
Португалия	17	10	10	0	206	129	0	0	368	371
Румъния	50	11	0	0	1	0	0	0	710	364
Словакия	0	18	0	0	12	14	0	0	293	319
Словения	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Унгария	0	1	0	0	0	0	0	0	705	666
Финландия	40	1	0	0	17	5	0	0	536	469
Франция	285	95	210	266	585	301	0	0	5702	5568
Чехия	4	н.д.	0	н.д.	273	н.д.	0	н.д.	835	н.д.
Швеция	98	36	15	8	284	74	0	0	921	813
ЕС ²	1607	594	1918	1201	2504	1491	8	4	34123	35221
Норвегия	157	12	0	0	187	25	1	0	1954	965
Швейцария	10	18	103	38	1	3	1	1	532	621
ЕАСТ	167	30	103	38	188	28	2	1	2486	1586
ЕС+ЕАСТ	1774	624	2021	1239	2692	1519	10	5	36609	36807

¹ – Нови средни и тежки автобуси над 3,5 т; данните за Великобритания са приблизителни.

² – Данни за България, Хърватия, Малта, Литва и Исландия не са налични.

Данните да от статистиката на Асоциацията на европейските автомобилни производители (АСЕА). Не е изненада, че в категорията на автобусите пазарният дял на превозни средства с бензинови двигатели клони към нула. Както и това, че в сегмента на автобусите дялът на превозните средства с алтернативно задвижване е най-висок в сравнение с камионите и вановите, а този на такива с дизелови двигатели – най-нисък. В статистиката липсват данни за България, Хърватия, Малта, Литва и Исландия, на са включени данни за част от страните от Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ). Имайки предвид обаче амбициите на общините в България, и особено на Столична община да развиват екологичен градски транспорт, можем да отчетем, че дялът на автобусите с алтернативно задвижване на българския пазар е доста по-висок от средния за Европа.

От АСЕА отчитат, че през 2019 г. в Европа търсенето на дизелови автобуси е намаляло спрямо 2018 г. с 3,1% до 34 123 броя. Четири от петте основни пазара в ЕС отбелязват двуцифрен спад дизеловия сегмент – Испания (-13,8%), Великобритания (-12,0%), Италия (-11,8%) и Германия (-10,1%). Франция е единственият пазар, който отбелязва скромнен растеж при регистрациите на нови дизелов автобуси (+2,4%). В целия Европейски съюз през 2019 г. са продадени само осем бензинови автобуса.

През миналата година регистрациите на нови електрически автобуси със зареждаеми батерии в ЕС са се увеличили със 170,5% от 594 броя през 2018 г. на 1607 автобуса, регистрирани

през 2019 г. В бройката влизат чисто електрически превозни средства, автобуси на водородни горивни клетки и plug-in хибриди, които могат да се зареждат от мрежата. Така електрическите превозни средства (ECV) представляват 4% от общите продажби на автобуси в ЕС. Холандия е най-големият пазар за тези превозни средства с 381 електрически автобуса, регистрирани през миналата година, следват Франция (285) и Германия (187). Тези три страни държат повече от половината от пазара на електрически автобуси, регистрирани през миналата година в ЕС.

Като цяло през 2019 г. в Европейския съюз са регистрирани 1918 хибридни автобуса, или 59,7% повече в сравнение с предходната година. Тези хибридни електрически превозни средства (HEV) имат пазарен дял от 4,8%. Почти всички такива регистрации са концентрирани само в шест държави – Германия (454 броя), Испания (427), Белгия (371), Италия (255), Франция (210) и Нидерландия (125). През 2019 г. в 13 държави на ЕС не е регистриран нито един хибриден автобус.

6,2% от всички нови автобуси, продадени в ЕС през миналата година, се задвижват на алтернативно гориво, което представлява увеличение от 67,9% до 2504 регистрации. Почти всички те се захранват от природен газ, но в бройката влизат и такива, работещи на пропан-бутан, биогорива и етанол. Франция (585 броя), Испания (463), Италия (303) и Швеция (284) са най-големите пазари в ЕС за автобуси на природен газ, като през 2019 г. този тип превозни средства отбелязва най-високия процент нарастване в ЕС (+283,8%) спрямо 2018 г. 🚍

ИПО®

30 години надеждни индустриални решения



www.ipo-bg.com

СОФИЯ, ул. Резбарска 47
тел. 02 971 9549, office@ipo-bg.com

BOSCH



YANMAR



Над 30 автобусни производители – готови за FIAA 2020

Основните европейски производители на автобуси и бодибилдери от сферата на пътническите превозни средства за работа потвърждават участието си в голямото международно изложение FIAA 2020



Изложението трябва да се проведе от 6 до 9 октомври в Мадрид. Организаторите на изложението от IFEMA, имайки предвид ситуацията, причинена от COVID-19, са наясно с трудностите, през които преминава индустрията, затова са взели решение да допринесат за нормализирането на автобусния сектор възможно най-скоро.

Те потвърждават датите на провеждането на най-голямото автобусно изложение в Южна Европа за автобуси и възли, агрегати, компоненти и услуги, свързани с тях. Като се надяват панаирът да спомогне за насърчаване на бизнеса и активизиране на пазара в края на тази и началото на следващата година.

До момента за FIAA 2020 са резервирани 21 000 кв. м изложбена площ, което е повече от последното издание на изложението през 2017 г. Участие са заявили основните европейски производители на автобуси и надстройки за тях. В това число влизат европейски производители, както и всички испански производители и бодибилдери.

Очаква се сериозно международно присъствие на компании, предлагащи услуги, компоненти и резервни части за индустрията и сектора. По този начин FIAA 2020 се очертава

като най-голямото търговско изложение за автобусния сектор през 2020 г.

Участие във FIAA 2020 са заявили Mercedes Benz, Setra, MAN, Neoplan, IVECO, Scania, Solaris, Volvo, VDL, Van Hool, Irizar, Isuzu, Karsan, Otocar, Temsa, King Long, Castrosua, Sunsundegui, Ayats, Beulas, Indcar, NogeBus, Unvi, Car-Bus Net, Ferqui, Integralia, Bluebus, AV Euro, Autocubus, Esref Karoser... Изложители се очакват от Германия, Швеция, Италия, Испания, Франция, Китай, Турция, Полша и Румъния...

Компании от цяла Европа, които предоставят услуги или компоненти за автобусната индустрия, като JMB, EMAR-Kiel, Cummins, Arconic, Webasto, Sika, Grupa Ekoenergika, Actia Systems, Arcol, Rupsa, Stratio Automotive, Brusa Seatings, Molpir, Gelfor, също издават на FIAA 2020.

Изложението е подкрепено от испанските асоциации на автобусните превозвачи CONFEBUS и ANETRA и от испанската асоциация на бодибилдерите ASCABÚS. Чрез тях организаторите работят за привличането на FIAA 2020 на отговорните за градския транспорт държавни и общински институции, както и на частни автобусни оператори от Испания и Португалия. FIAA разработва и амбициозна програма за привличане на посетители от международните пазари. 

ABSTRACT IN ENGLISH

More Than 30 Bus Manufacturers Are Ready for FIAA 2020

The main European bus and coach manufacturers and bodybuilders confirm their participation in the big international exhibition FIAA 2020. The exhibition must be held from October 6 to October 9 in Madrid.

fiaa 
INTERNATIONAL BUS AND COACH TRADE FAIR

6-9
OCTOBER
2020
MADRID / SPAIN


IFEMA
Feria de
Madrid

**A NEW
MOBILITY
CONCEPT**

ECO-FRIENDLY • SAFE • CONNECTED



ifema.es/fiaa

OFFICIAL
SPONSOR OF



Автобусният сектор иска помощ от правителствата

Busworld International чрез платформата си за обучение Busworld Academy проведе в началото на април международен уебинар на тема оцеляването на автобусните оператори в условията на мерките срещу COVID-19



„Как правителствата могат да допринесат за оцеляването на автобусните оператори по време и след кризата COVID-19?“, бе темата на уебинара, в който онлайн се включиха трима лектори и над 100 участници от цял свят – журналисти и специалисти от бранша. Аудиторията, освен че зададе куп интересни въпроси, имаше възможност да участва чрез гласуване в проучване за нагласите на общественото мнение за това, какви мерки най-ефективно биха помогнали на бранша.

Опита си по време на уебинара споделиха трима лектори. Анна Грьонлунд е заместник управляващ директор на Шведската автобусна федерация и вицепрезидент на комитета на IRU за пътнически превози. Питър Пантузо е президент и CEO на Американската автобусна асоциация. Прасана Патвархан е президент на Конфедерацията на индийските автобусни оператори.

Според Анна Грьонлунд дори при цялата разнородност на организацията на обществения транспорт в Европа пандемията е засегнала бранша навсякъде. В Швеция например, където автобусните линии се обслужват главно от частни компании, пандемията е довела до 100% спад в градския транспорт, 95% – при междуградските автобусни превози, и 50% спад в общия планиран автобусен трафик.

Като цяло в Европа автобусният трафик е намалял, като това варира в отделните държави. Чартърните превози са спаднали със 100% в цяла Европа. Междуградските превози са спаднали с 95%, а крайградският и градски автобусен трафик – с над 50% в цяла Европа. В някои държави заради забраната за излизане от домовете градският трафик е намалял със 100%. На повечето места училищните превози са спрени напълно. Всичко това въздейства не само върху намаляването на приходите и увеличаването на допълнителните

разходи за дезинфекция на транспортните средства, но има и тежки последици върху заетостта в сектора на пътническия транспорт.

В САЩ, подчерта Питър Пантузо, в момента са спрени напълно совалковите превози. Междуградските автобусни операции са спаднали с поне 85%, а тези на туроператорите – с 95%. Заворени са емблематичните туристически дестинации в страната. Подобна е ситуацията и в Мексико, и в Бразилия.

В краткосрочен план мерките, които могат да бъдат предприети в Европа, са финансова подкрепа за компаниите и предоставянето на транспортните оператори на безплатно санитарно оборудване и продукти за защита на здравето и безопасността на служителите и на пътниците.

Дългосрочно, след отминаването на пандемията, в бранша може да има консолидация. От това на пазара ще има по-малко играчи и – по-малко ползи за потребителите. Не е ясно дали хората ще очакват с нетърпение това време, за да пътуват, или ще бъдат предпазливи. Дали ще се качат на автобуса, или ще предпочетат собствените си коли? В крайна сметка въпросът е, когато светът влезе в рецесия, ще намерят ли правителствата и общините с какво да привлекат хората към обществения транспорт.

Компаниите от обществения транспорт трябва да получат пряка подкрепа от специални фондове за сектора. Индиректната подкрепа може да се изрази в отлагане на плащания по задълженията и това трябва да започне сега. Мерките могат да включват и допълнителни схеми за държавна подкрепа на шофьори и служители в транспортния сектор в зависимост от модела във всяка страна. Допустими са и временни промени в законодателството за повече гъвкавост, тъй като ситуацията е извън контрола на компаниите. 🚍

ABSTRACT IN ENGLISH

The Bus Sector Needs Governments Assistance

Busworld International, through its platform for education Busworld Academy, hosted an international webinar "How can governments contribute to the survival of bus and coach operators during and after the COVID-19 crisis?" in early April. 100 participants from all over the world – journalists and industry experts, attended the event.

Хибридът Volvo S-Charge вече е с удължен пробег на ток



Volvo B5L S-Charge



Volvo 7900 S-Charge



Volvo 7900 S-Charge Articulated

Новите автобуси на Volvo с хибридно задвижване от моделната гама S-Charge бяха модернизирани. В резултат на това те вече изминават безшумно и с нулеви емисии по-дълго разстояние при по-високи скорости. Това открива нови възможности пред използването на самозареждащи се хибридни електрически автобуси в градски зони с нулеви емисии

Обновените версии от моделната линия Volvo S-Charge вече могат да развиват скорост до 50 км/ч при задвижване само на ток. Досегашните възможности стигаха за скорост до 20 км/ч.

В зависимост от климата и топографията Volvo S-Charge може да измине на ток до 1 км без прекъсване. Ъпгрейдът на модела включва и подобрена свързаност, както и система за географско позициониране, свързано с управление на силовата линия. Това дава възможност на оператора да програмира автобуса така, че той автоматично да превключва на електрическо задвижване в избрани градски зони, както и да регулира скоростта си без намесата на водача. Също така е възможно предварително да се определят зони за постоянно самозареждане, за да може да се гарантира работа без емисии в следваща по маршрута зона с нулеви емисии.

„С това разширяваме възможностите на нашите клиенти да извлекат максимална полза от предимствата на електрическата енергия, като в същото време запазваме впечатляващата гъвкавост, предлагана от хибридните автобуси. Новата моделна гама S-Charge може да бъде използвана по всякакви маршрути, тъй като не изисква инфраструктура за зареждане, което позволява бързо внедряване и подобрена оперативна ефективност за нашите клиенти“, казва Хокан Агневал, президент на Volvo Buses.

Предимство е, че моделите S-Charge могат да се движат безшумно, без вредни емисии и енергийно ефективно на ток при приближаване на автобусната спирка, докато спират на нея и когато я напускат. Това дава възможност не само да се намалят емисиите, но и да се изграждат автобусни спирки и зони, в които автобусите да работят безшумно и чист електрически режим.

„Новите модели S-Charge са сред най-чистите автобуси на Volvo и ще намалят въглеродния отпечатък с до 40% в сравнение с еквивалентните дизелови автобуси. S-Charge също може да работи на биогорива, което намалява още повече емисиите на CO₂. Това е може би най-ефективният и надежден самозареждащ се автобус на пазара“, допълва Хокан Агневал.

Серията модели на S-Charge на Volvo включва конвенционалната 12-метрова конфигурация Volvo 7900 S-Charge, съчленения автобус Volvo 7900 S-Charge, както и единично и съчленено голо шаси Volvo B5L S-Charge, което може да бъде надградено до стандартен или двуетажен автобус.

Освен с електрическа силова линия S-Charge е оборудван и с малък двигател с вътрешно горене. Батериите на автобуса се зареждат от него и от енергията, рекуперирана при спиране. В резултат на това S-Charge може да се използва почти по всеки автобусен маршрут както в градски райони, така и в предградията. 

Пазарът на употребявани в условията на кризата

В условията на пандемия условията за работа са по-тежки. Неопределеността задържа търговията с нови товарни автомобили. А какво е положението при употребяваните, където продажбите у нас традиционно са повече от тези на новите?

Попитахме търговците от големите марки:

1. Увеличава ли се делът на продажбите на употребявани камиони при марката, за която работят, в условията на извънредното положение? Какви са очакванията им за пазара в близко бъдеще?

2. Продължава ли влекачът да бъде най-продаваният употребяван?

3. Повлия ли временното спиране на производството на нови камиони върху цените на употребяваните, които внасят най-често от Европа? А върху редовността и сроковете на тяхното доставяне?

Ето и отговорите, които получихме.

DAF

Димитър Петров, директор продажби Турботракс България:



Делът на автомобилите втора употреба се увеличава заради това, че някои от потенциалните клиенти за нови камиони отлагат покупките, а други предпочитат да купят употребяван автомобил с гаранция като решение, което по-малко на товарва финансово фирмата. Като изключим последните две седмици на март, първото тримесечие на 2020 г. мога да го окача като едно от най-силните за реализирането на употребявани камиони. Под реализирани не разбирам отдадените под наем или с кратък оперативен лизинг, тъй като в момента това е масова практика в бранша.

Какво да очакваме ли? Ако има само един пик на пандемията, както всички се надяваме, и мер-

ки с постепенна отмяна през май, ще започне постепенно възстановяване на пазара до края на 2020 г. Изрично искам да подчертая, че при взаимосвързаните ни икономики растежът ще е със скоростта на най-бавно вървящата от водещите: Германия, Великобритания, Франция, Италия, Испания, Турция и Нидерландия. Значителен катализатор ще бъде и гъвкавостта на финансовите институции, обемът на европрограмите и вътрешното ниво на инвестиции, например в пътища. Положително е, че и САЩ мислят за отпускане на мерките през май, а Китай е в готовност за производство. Негативните индикации по Пакета Мобилност и фактическият Vrexit към текущия момент не могат да бъдат точно оценени, но със сигурност ще забавят развитието.

Имаме ли обаче и втори пик на пандемията, през септември и октомври, последиците върху световната икономика ще са по-големи и възстановяването ще се отложи за 2021 година.

Влекачът да бъде най-продаван и не би могло да бъде друго за периферна държава с международен транспорт, който обслужва в голямата си степен чужди икономики. А и голяма част от националната икономика също се обслужва от влекачи.

Не виждам пряка връзка между спирането на производството и цените на употребяваните камиони. От години наблюдаваме намалено търсене на употребявани активи от традиционни пазари като арабския например. От друга страна, Европа изживя значителен икономически подем през последните години, който неминуемо е свързан с увеличено производство на камиони. Нека си спомним високите нива на продажби през 2018/2019 г. Това доведе и до значите-

лен ръст на техниката с бай-бак договори и съответното свръхпредлагане и от официалните представители, и от други търговци. Така че нивата на цените на камионите втора употреба се саморегулират от пазара. Именно затова ние залагаме на заводската програма за употребявани автомобили First Choice с високи критерии за качество и международна гаранция, което ни от-

кроява от масовите търговци, фокусирани основно върху ниската цена. И нищо повече. Към момента няма причина за съществена промяна в цените на употребяваните камиони.

Имахме известно забавяне на доставките на камиони до България в началото на карантината, но след въвеждане на зелените коридори нещата се върнаха към нормален ритъм.

Ford Trucks

Ива Лефтерова, Head Marketing Булавто:

В условия на световна пандемия и ситуацията на пазара е извънредна за всички участници. Икономиката е в стрес, с голяма неяснота в каква посока ще поеме. Във времена на криза хората търсят алтернативни подходи, за да могат най-лесно да се измъкнат от създалата се ситуация. Естественото развитие е делът на продажбите на употребявани камиони да се увеличи. Търсенето на Ford Truck засега е равно на това от предходни години, за нови спрямо употребявани камиони. Все пак по-обстойни анализи могат да се правят едва след отмяната на извънредното положение.

В момента превозвачите са се съсредоточили в това да оцелеят. Всяка криза носи рискове, но и възможност да се променим и да станем по-иновативни в това, което правим. Текат много процеси, чийто анализ предстои.

Целият транспорт беше ограничен със спирането на производството, така че е рано да се правят анализи. Случващото се рефлектира и върху желанието на клиентите да купуват. За да има повишение, трябва да има засилено търсене или дефицит. А такъв за момента няма. Естествено е всичко да бъде забавено. И тук е времето да изкажем нашите благодарности към още едни хора



на първа линия, които остават в сянката на събитията, но от които зависи цялото ни функциониране – шофьорите, логистиката и хората, работещи в автосервизите. Мисля, че и за тях трябва да има ръкопляскания вечер или най-малкото да бъдат споменавани в публичното пространство. Докато ние сме в изолация, те са в бурята на лишения и опасността.

IVECO

Светлозар Бояджиев, изпълнителен директор в Булавто България АД, и Анатолий Гетов – мениджър употребявани товарни автомобили:

В условията на извънредно положение замряха дори продажбите на употребяваните товарни автомобили. Несигурността, обхванала страната и цяла Европа, влияе много силно при решенията за покупка. Употребяваните товарни автомобили винаги ще са атрактивни за клиенти, които нямат финансова възможност да си позволят нов камион, но имат намерение да обновят остарелия си автопарк. С пълното въвеждане на тол системата те ще са атрактивни и за фирмите, опериращи предимно на вътрешния пазар, тъй като влекачите, които предлагаме, са от най-високата екологична категория Евро VI, и за фирмите, извършващи превози на по-близки разстояния, до съседните на България страни. Очакваме след приключването на извънредното положение по-бързо да се възстановят продажбите на употребяваните автомобили, и то най-вече за наличните на склад в България, основно за вътрешния пазар.

Информацията, че на 7 април Съветът на ЕС е приел на първо четене най-важната за българските транспортни фирми промяна в сектора на автомобилния транспорт, известна като Пакет



за Мобилност (Пакет Макрон), със сигурност ще повлияе на целия пазар на влекачи, било то нови или употребявани. Очакваме и реакциите на лизинговите компании – дали ще се появи вълна от прекратени лизингови договори и върнати ками

они, както през периода 2009 – 2010; това също ще повлияе на нашия пазар.

При Iveco има интересна тенденция: употребяваните дизелови влекачи са по-продавани от новите. На продажбите може би се отрази и смяната на модела и по-късното навлизане на новия модел Iveco S-way в България. От друга страна, все повече се засилва търсенето на нови метанови влекачи Iveco. Всички в бранша знаят, че Iveco е лидер в разработването и производството на метанови двигатели и вече имаме запитвания и за нови влекачи на втечен газ (LNG), където Iveco постига пробег от 1600 км. Разбира се, имаме запитвания и за употребявани метанови влекачи с мощност 400 или 460 к.с., но те ще се появят на вторичния пазар най-рано през 2021 г.

България АД е партньор на OK TRUCKS за Бъл-

гария, компания на IVECO за продажба и маркетинг на обратно изкупени товарни автомобили, със сертификат от Iveco, т.е. предлагаме влекачи и бусове с история, на възраст 3 – 4 години за влекачите и с пробег от 250 до 400 000 км, съответно при бусовете на 1–2 години и пробег до 120 000 км. Ние зареждаме складовите си наличности от Iveco Austria, реално имаме достатъчно наличности преди въвеждането на рестрикциите и за момента не сме пострадали от нарушения график за транспорт и преминаване през границите на ЕС. Стартираме две кампании след Великден, които обхващат и налични в Австрия влекачи, и камиони от България. Надяваме се и на подобряване на транспортните връзки и бързи доставки до България. Наскоро обаче се наложи да услужим на колегите от Румъния с наличен автомобил заради провалена тяхна доставка от Франция.



MAN

От MVB Truck and Bus България, официален вносител на продуктите на MAN Truck & Bus AG за българския пазар, бяха лаконични:

За момента впечатленията са за намаляване на търсенето на транспортни средства като цяло. Клиентите отлагат във времето инвестициите, включително и за автомобили, тъй като нямат яснота кога ще могат да заработят пълноценно. Определено влекачът остава най-търсената категория транспортни средства. За момента спирането на производство не влияе на цените на камионите втора употреба.

Mercedes-Benz

За да подпомогне дейността на своите клиенти, Силвър Стар, генералният дистрибутор на Mercedes-Benz за България, предприе редица мерки. Компанията предлага специални условия за налични складови автомобили, както и редица дистанционни услуги по консултиране, организиране на сервизна дейност и онлайн предоставяне на цялата необходима информация.



За опазване здравето и безопасността на клиентите и служителите Силвър Стар реорганизира процесите така, че към момента автомобил може да бъде разгледан, избран и подготвен за клиента, без да се налага той лично да посещава оторизираното дилърство. От началото на годината основното търсене на употребявани влекачи продължава да бъде за регионален транспорт, за превоз на горива, куриерски услуги, кариери и земеделие. За международен транспорт все повече са запитванията за соло автомобили до 18 тона, предимно за моделите Atego и Actros.

В условията на извънредната ситуация не се отчита промяна в търсенето на употребявани товарни автомобили. Намалените работни времена и реорганизираните процеси на лизинговите дружества водят до известно забавяне при разглеждането и одобрението на сделките, за което клиентите биват своевременно информирани.

Вече са завършени сделките с доставка на автомобили от Европа, започнати преди въвеждането на извънредното положение. В момента услугата по доставка на превозни средства по критерии на клиенти продължава да функционира, като са налице малки логистични забавяния, свързани предимно със струпувания на товарни автомобили по границите на някои европейски държави. ►



€8980

Първоначална вноска
без ДДС.

Volvo FH, Евро 6, 2017 г.

1. Поддържани и обслужвани само в сервизите на Volvo.
2. Силова линия, оптимизирана за нисък разход на гориво - около 27 л/100 км
3. Предавателно число 2.64; 1260 оборота при 90 км/ч.; 420 к.с.
4. Нови гуми - 6 бр., нови акумулатори
5. Възможност за международна гаранция на силовата линия и AdBlue системата за 1 година.
6. Изкупуване на камиони Евро 3, Евро 4 и Евро 5
7. Собствено финансиране.

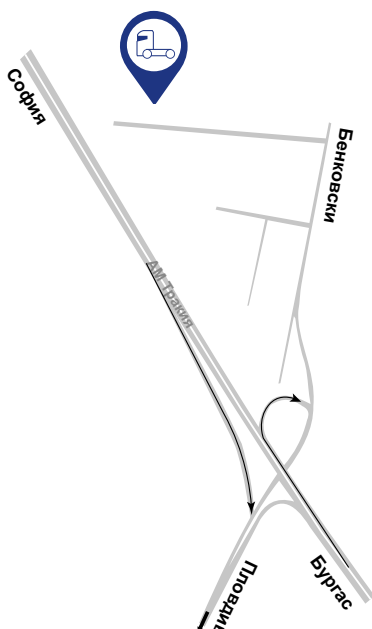
За повече информация свържете се с Вашия търговски представител
Волво Груп България ЕООД
4201 с. Бенковски, ул. Волво, №1

Борис Благоев, 0886 422 124 boris.blagoev@volvo.com

Борислав Калев, 0882 70 77 20 borislav.kalev@volvo.com

Георги Мисайлов, 0889 641 643 george.missaylov@volvo.com

GPS: 42.201026, 24.657198



Volvo Trucks. Driving Progress



Renault Trucks

Иван Ушев, търговски директор:



Пандемията, причинена от Коронавирус (COVID-19), изправи глобалната икономика пред неочаквани предизвикателства и невъзможност за даване на точна рецепта за справяне със ситуацията. Всички държави имат различен подход, а намирането на крайно медицинско решение не се очаква скоро.

От началото на извънредните мерки и въпреки временното спиране на производството във Франция Renault Trucks продължи да доставя резервни части и да извършва сервизно обслужване на камионите на своите клиенти. Взети са необходимите мерки за осигуряване на безопасността на нашите служители, както и на водачите и всички посетители в сервизните ни центрове.

За първото тримесечие се наблюдава спад от 40% в регистрациите на нови камиони в България, но каква е ситуацията при употребяваните? Неочаквано за нас продажбите на употребявани камиони на Рено Тръкс България за първите

3 месеца на 2020 бележат ръст от 40% в сравнение със същия период на 2019. До края на март сме доставили над 60 употребявани автомобили в България. По традиция работим само с крайни клиенти и продаваме само на българския пазар.

Най-продаваният модел си остава влекач Renault T 4x2. Основната част от продажбите ни са обвързани с договори за обратно изкупуване от нашите клиенти. Говорим основно за 3- и 4-годишни автомобили със сервизна история и доказан произход. Всички предлагани от нас автомобили са с последна версия на софтуер Step D за подобряване на горивната ефективност. До края на юни 2020 всеки клиент със автомобил с версия Step C, може да получи безплатна актуализация с последната версия в цялата ни сервизна мрежа.

Всички употребявани камиони с марката Рено се предлагат с 1 или 2 години гаранция Selection, преминали са през 200-точков преглед, напълно проверени и обслужени в нашите сервизи. Над 70% от продажбите ни са финансирани от Renault Trucks Financial Services в България, като отскоро предлагаме и оперативен лизинг за срок от 6 до 36 месеца. Стараем се да се съобразим с потребностите на нашите клиенти и да сме максимално гъвкави в предлаганите решения, дори и в тежки моменти.

Благодарение на целия екип на марката в България (както търговски, така и сервизен) успяваме да отговорим на високите изисквания на нашите клиенти, да обслужваме автомобилите и да останем на разположение за всякакви въпроси и съдействие. Renault Trucks планира поэтапно възобновяване на дейността на заводите си във Франция от 22 април, съобразявайки се с търсенето и възможността на доставчиците да осигурят необходимите компоненти.

Добрин Янков, търговски представител, Пловдив, с 15 доставени употребявани камиона: „Имаме добър продукт със заводска гаранция и атрактивно финансиране, което ме кара да бъда оптимист за бъдещето на нашия бизнес.“

Стефан Стефанов, търговски представител, София, със 17 доставени употребявани камиона: „Вярвам, че всяка криза води до промяна и след това идва нещо по-добро“.

Scania

Дочо Цвятков, мениджър употребявани автомобили, Скания България:



Към момента е много трудно да се предскаже как ситуацията ще повлияе на пазара на употребявани камиони. Това, което виждаме, е, че за първо тримесечие доставките и общият пазар почти се прекриват с пазара през 2019 г. Очакванията ни за април и май са, че търсенето ще намалее, но заради невъзможността за регулярни доставки на нови камиони „малко употребяваните“ биха били интересна алтернатива за нашите клиенти. Възможността за финансиране за срок до 60 месеца през Скания Файнанс, както и удължаване на гаранцията ни с международно покритие и с ограничение на пробег до 1 200 000 км

ГОТОВИ ЗА ПЪТ

Употребявани камиони Volvo от Волво Груп България



€8980

Първоначална вноска
без ДДС.

Volvo FH, Евро 6, 2016 г.

1. Поддържани и обслужвани само в сервизите на Volvo.
2. Силова линия, оптимизирана за нисък разход на гориво.
3. Предавателно число 2.31; 1200 оборота при 90 км/ч.; 500 к.с.
4. Възможност за международна гаранция на силовата линия и AdBlue системата за 1 година.
5. Собствено финансиране.

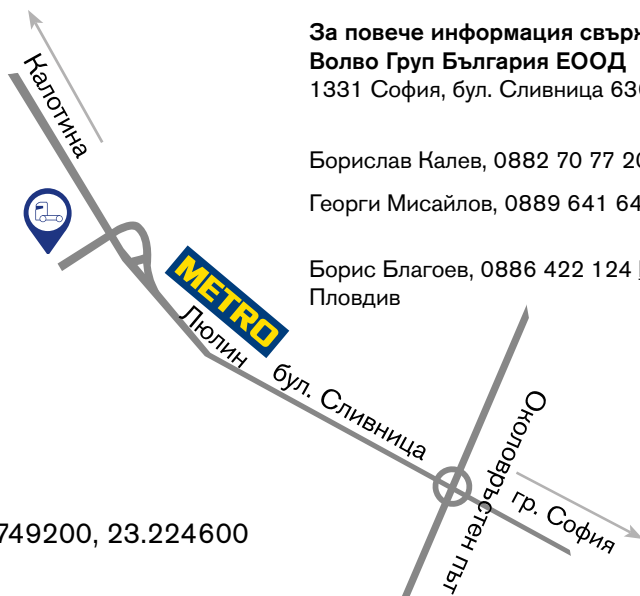
За повече информация свържете се с Вашия търговски представител
Волво Груп България ЕООД
1331 София, бул. Сливница 630

Борислав Калев, 0882 70 77 20 borislav.kalev@volvo.com

Георги Мисайлов, 0889 641 643 george.missaylov@volvo.com

Борис Благоев, 0886 422 124 boris.blagoev@volvo.com
Пловдив

GPS: 42.749200, 23.224600



Volvo Trucks. Driving Progress



при подписване на сервизен договор, може да бъде добра възможност с минимална инвестиция при фиксирани разходи нашите клиента да си възвърнат позициите на пазара.

Основното търсене в момента, без значение дали е за вътрешен или за международен транспорт, е на влекачи Евро-6. В последните месеци се наблюдава и нарастващо търсене на камиони, свързани със строителна дейност.

За момента спирането на производствени линии няма пряко въздействие върху теку-

щите ни доставки, но със сигурност ще повлияе на търсенето в бъдеще. Цените в Европа за момента са стабилни. Доставките ни, както и досега, са основно от дилъри на Scania в Европа, в случай че не разполагаме с наличен такъв камион на склад, основно заради ясното техническо състояние и реалния пробег. Има леко забавяне в транспорта на камионите до България, но при доброто планиране, което имаме с колежите, с които работим, това не се отразява на нашите клиенти.

Volvo Trucks

Георги Мисайлов, мениджър употребявани камиони Volvo:



Категорично се увеличи търсенето на камиони Volvo. През март 2020 година продадохме повече, отколкото март 2019-а. Резултатът за тримесечието е същият (имахме забавяне през януари – дългите коледни празници оказаха ефект). Камионите, запазени за клиенти, са рекорден брой и в следващите 2 – 3 месеца очакваме да имаме бързо движение на камиони. Имаме клиенти, които даже чакат да дойдат определени бройки.

След въвеждането на тол системата се увеличи много търсенето на шасита с надстройка. Продали сме 3 – 4 пъти повече от бройката през миналата година.

Камиони имаме от вътрешния пазар благодарение на договорите ни за обратно изкупуване. Регулярно в двора ни се връщат 3- и 4-годишни камиони. Нашите клиенти държат да купуват камиони от сигурен източник и така всички се подкрепяме в този момент.

инж. Радослав ГЕШОВ

АУТ М СТАР
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 MITSUBISHI ISUZU

РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ И СЕРВИЗ ЗА
ВСИЧКИ МОДЕЛИ НА ISUZU

АВТОБУСИ, КАМИОНИ N-SERIE, ПИКАПИ D-MAX

РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ ЗА ИНДУСТРИАЛНИ ДВИГАТЕЛИ

SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

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
- самосвали
- бордови
- хладилни
- контейнеровози
- 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

ТРАНСПОРТНА БОРСА

ПРОФЕСИОНАЛНИ ПОЧИСТВАЩИ МАШИНИ
Най-доброто съотношение цена/качество за тежки режими на работа



DEITA

ПРОДАЖБА И СЕРВИЗ НА: ПОЧИСТВАЩИ И ВОДОСТРУЙНИ ПОДОПЪРЪЖАЩИ И МЕТАЛНИ МАШИНИ ВОДО-ПРОХОДИМАРИ РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ И ПОЧИСТВАЩИ ПРЕПАРАТИ

KÄRCHER

makes a difference

№ 1 В СВЕТА НА ПАРОСТРУЙНИТЕ

София: 029622895; 0887300350
Пловдив: 032620461; 0887200250
Стара Загора: 042605054; 0888635720
Бургас: 0887553875; Плевен: 0884282409
Русе: 0887841772; Благоевград: 0887553875
Силистра: 0889291988

e-mail: deitabg@mail.bg, www.deita-karcher.com

ТАХО
ВЕНЦИ

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

www.tollbg.eu
ТОЛ СЕРВИЗ

електронни ВИНЕТКИ



USED TRUCKS BY RENAULT TRUCKS



УПОТРЕБЯВАНИ КАМИОНИ RENAULT

ГОТОВИ ЗА ПЪТ

Renault Trucks T480,
13-литров двигател,
Евро 6, Optivision

1. Собствено финансиране
2. Поддържани и обслужвани само в оторизираните сервиси на Renault Trucks
3. Първа регистрация 2018 г.
4. Реални километри - до 150 000 км
5. Гарантирано одобрение за новорегистрирани фирми - при финансиране от Рено Тръкс финансови услуги
6. Възможност за оперативен лизинг



2 години гаранция
на силовата линия и AdBlue + Пътна помощ в Европа

За повече информация, моля, свържете се с нашите търговски представители:

София | бул. Сливница №630 | 0888 33 00 38 | 0886 26 60 52

Пловдив | ул. Волво, с. Бенковски | 0886 01 10 10

Бургас | ул. Сребърна №8 | 0886 88 91 66

Варна | ул. Мургаш №27 | 0886 61 61 71



Индекс на рекламодателите

Списание КАМИОНИ

АУТОСТАР МОТЪРС	стр. 68	Рено Тръкс България	стр. 69
Аутомотив Текнолъджи Солушън	стр. 15	СтеМар Логистикс	стр. 6
Бриджстоун	стр. 13	SFK Truck	стр. 4
Волво Груп България	II корица, стр. 3, 65, 67	Тахо БГ	стр. 68
Далко моторс	стр. 34	Transics	стр. 8
ДАК – 22	стр. 36	Турботракс България	стр. 5
Дейта	стр. 68	TÜV NORD Mobilität	стр. 35
Дом на камиона	III корица	Фротком България	стр. 4
DKV	стр. 17	FIAA	стр. 59
Емвеко	стр. 33	Cisterni.bg	стр. 6
ИПО	стр. 57	Шварцмюлер	стр. 68
ИПО (Bosch)	стр. 9	Шел България	стр. 7
Kassbohrer	стр. 39		
МВБ Трак Енд Бъс България	IV корица		



Издание на БТП –
Българска Транспортна
Преса ЕООД

ISSN 1311-8315

Адрес на редакцията:

1680 София, ул. Пирин 73, ет. 4
тел.: 02/808 18 40
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,
Добриня Кръстева, Стефан Миланов
Асен Христов, Анастасия Гинева
Секретар: Ева Коджабашева

Мениджър графичен дизайн:

Любомир Баджев – 02/958 00 36

Предпечат: Любомир Баджев

Корица: Николай Райков

Абонамент:

02/958 00 32

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: Dopravní Noviny.

Банкова сметка: Уникредит Булбанк,

клон Руски паметник, BIC: UNCRBGSG

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



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) 51 11 44,
(052) 51 11 55
GSM: 0888 22 44 66,
0888 71 23 67,
0886 10 03 74

ДОМ НА КАМИОНА – Варна СЕРВИЗ
бул. Сливница 234
(срещу ЯВОР)
тел.: (052) 51 10 60,
GSM: 0886 10 03 70

ДОМ НА КАМИОНА – Плевен МАГАЗИН и СЕРВИЗ
ул. Строител 8
(до Метро)
тел.: (064) 680 880
GSM: 0886 66 33 55,
0888 52 16 65,
0886 10 03 66
pleven@her1.bg

ДОМ НА КАМИОНА – София, МАГАЗИН и СЕРВИЗ
жк. Люлин, бул.
Европа
(срещу Нестле),
тел.: (02) 925 02 41
GSM: 0886 66 33 44,
0884 99 80 70,
0886 10 03 67

ДОМ НА КАМИОНА – София, МАГАЗИН
кв. Враждебна
бул. Ботевградско
шосе 268
тел.: (02) 945 80 06,
(02) 945 60 52
GSM: 0886 10 03 78,
0888 08 08 14

ДОМ НА КАМИОНА – Стара Загора, МАГАЗИН
ул. Загоре
Южна промишлена
зона,
тел.: 042 606 517,
GSM: 088 857 27 19,
stazgora@her1.bg

ДОМ НА КАМИОНА – Бургас, МАГАЗИН
ул. Чаталджа 45,
тел.: 056 53 00 76
GSM: 0888 44 88 20
burgas@her1.bg

ДНЕС ПОВЕЧЕ ОТ ВСЯКОГА ИМАМЕ НУЖДА ОТ СИГУРНОСТ. MAN | **TopUsed**



Довери се на изпитаните качества
на употребяваните влекачи MAN.



MVB Truck & Bus Bulgaria AD · Официален вносител на MAN Truck & Bus AG.
1331 София, бул. Сливница 425 · 4204 Пловдив, с. Царацово, ул. Голямоконарско шосе
9009 Варна, бул. Владислав Варненчик 279 А · национален телефон: 0700 20 626
www.man-topused.bg

