

**BG**

# КАМИОНИ

**Брой 10 • декември • 2020 МЕСЕЧНО ИЗДАНИЕ ЗА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВТОМОБИЛИ****Цена 5,95 лв.**

**+ СТРОИТЕЛНА  
ТЕХНИКА**  
НЕРАЗДЕЛНА КНИЖКА КЪМ БРОЯ



**Новият  
MAN TGX е Камион  
на годината 2021**

**e-Actros****GenH2****Truck Innovation Award 2021 за Mercedes-Benz**

01

**Ford E-Transit е факт****Тест  
Новият Isuzu D-MAX****+12 допълнителни страници в дигиталното списание**



# ПОВЕЧЕ МОЩНОСТ, ОЩЕ ПО-МАЛКО ГОРИВО



"Среден разход на гориво само **23,16 л. / 100 км.** - по-ниска стойност никога не е постигана от нито едно тестово превозно средство по тестовото трасе на TRUCKER. И това не е за сметка на средната скорост от 80,35 км. / ч. - можете спокойно да оставите новия еко режим активиран в ежедневието, дори ако в началото ви е трудно.", **Trucker.de**

Пълният текст на публикувания тест можете да прочетете на



## НОВИЯТ VOLVO FH

Volvo Trucks. Driving Progress



# Весела Коледа и щастлива Нова година!



Лъчезар АПОСТОЛОВ

**И**зтъркаля се една много, много трудна година, която на всичкото отгоре бе и най-странната в новата история – не само за автомобилния бранш, а и за цялото човечество.

По традиция в края на всяка отминаваща година се правят равностетки. Случаят сега обаче не съвсем такъв. Заради необичайните събития през 2020 година едва ли трябва да правим обичайните равностетки. Всъщност равностетки трябва да има, но те трябва да са от малко по-друг характер, защото през годината нищо не беше същото както преди, нито пък занаят пред светът ще бъде същият, както преди тази странна 2020-а.

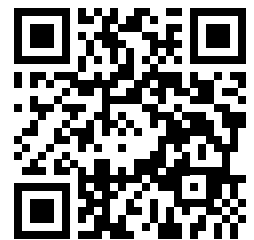
А годината започна почти нормално. Транспортният бизнес вървеше с обичайните воли и неволи от последните години – работа на приливи и отливи, ниски навла, сагата Пакет Мобилност... Нещата се случваха – един път трудно, друг път – по-лесно, с други думи – както обикновено. И така – до към края на първото тримесечие, когато пандемията промени света не само на транспорта. Историята по-нататък я знаем, тя всъщ-

ност продължава и в момента, а и краят ѝ не е ясно кога ще дойде. Ясно е обаче, че светът се промени и ще продължи да се променя бързо и още дълго време. Точно за това и равностетките в края на тази година не би трябвало да са обичайните. А да бъдат такива, които дават представа как се променяме, за да продължим напред в променящия се свят. Защото още Дарвин е казал, че оцеляват не най-силните, а най-приспособимите.

А всъщност автомобилният и транспортният май показват, че напипаха вярната посока. Поне това личи от обичайните статистики за производство и продажби на автомобили за работа, от обеми и цените на транспортните услуги. Така че въпреки негодите – място за черни мисли няма. Още повече, че приближават Коледа и Нова година и колкото и тривиално да звучи – Нова година – нов късмет. А късмет е нужен дори в съвременния необичаен свят.

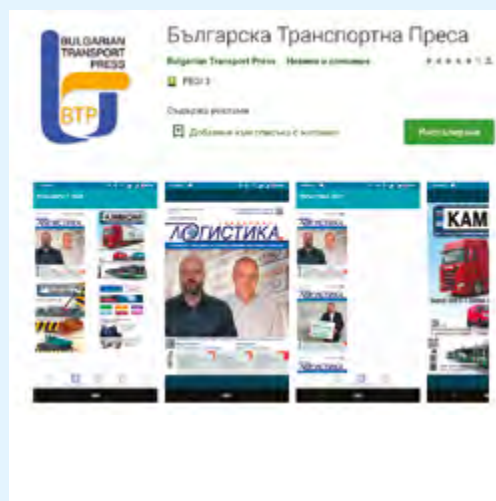
Така че:

„Весела Коледа и щастлива Нова година!“ 🚗



На <https://www.transport-press.bg/> може да намерите електронен вариант на списание КАМИОНИ с 20 допълнителни страници

**Изтеглете приложението на Bulgarian Transport Press от**



**Четете  
списанията  
на мобилен  
телефон  
или таблет**



# Съдържание



14



16



22



28



30



52



61

## Автомобили на годината

|                                                        |    |
|--------------------------------------------------------|----|
| Новият MAN TGX е Международен камион на 2021 г. ....   | 12 |
| E-mobility решенията на Mercedes Benz Trucks спечелиха |    |
| Наградата за иновации при камиони за 2021 г. ....      | 13 |

## Ново в BG

|                                                  |    |
|--------------------------------------------------|----|
| Търсим „зелените“ решения във всичко. ....       | 14 |
| Димитър Секулов: Българските оператори реагираха |    |
| смело и адекватно на пандемията. ....            | 16 |

## Тест

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| Новият MAN TGX – Лъвски скок в дигиталния свят. .... | 22 |
|------------------------------------------------------|----|

## Премиера

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| Нови противопожарни автомобили от MAN. .... | 26 |
|---------------------------------------------|----|

## e-mobility

|                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------|----|
| Volvo с пълна гама електрически камиони през 2021 г. .... | 28 |
|-----------------------------------------------------------|----|

## Н.В. Клиентът

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| Тони Димитров: С гъвкавост възстановихме позициите си |    |
| отпреди кризата. ....                                 | 30 |

## ВАНОВЕ

|                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| Тест: Новият Isuzu D-MAX – самураят от дигиталната ера. ....       | 36 |
| Ford E-Transit е факт! ....                                        | 42 |
| Лекотоварната гама на Ford е с готовност за работа 24/7. ....      | 45 |
| Renault обеща революция в сегмента с новите Kangoo и Express. .... | 46 |
| Peugeot лансира пикапа Landtrek в Америка. ....                    | 50 |

## Прикачна техника

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| Богата гама продукти на лидера в продажбите на  |    |
| самосвални полуремаркета. ....                  | 52 |
| Advancer на Thermo King променя правилата. .... | 54 |

## Транспорт

|                                                          |    |
|----------------------------------------------------------|----|
| Транспорт и мобилност в епохата на COVID-19. ....        | 56 |
| Онлайн наръчник помага на превозвачите при Брекзит. .... | 58 |

## Спорт

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| Вълнения преди Dakar 2021. .... | 61 |
|---------------------------------|----|

## АВТОБУСИ

|                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------|----|
| Автобусите MAN вече са с новото поколение скоростни кутии EcoLife 2. .... | 63 |
| Антивирусни въздушни филтри за автобуси Mercedes-Benz и Setra. ....       | 64 |
| Solaris е пазарен лидер при електробусите в Западна Европа. ....          | 65 |
| Irizar пуска гама от CNG и LNG автобуси. ....                             | 66 |

## Втора употреба

|                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------|----|
| БГ пазарът на употребявани през първите 10 месеца на 2020 г. .... | 67 |
|-------------------------------------------------------------------|----|

## Ретроспекция

|                                           |    |
|-------------------------------------------|----|
| 2020 година през погледа на КАМИОНИ. .... | 72 |
|-------------------------------------------|----|



За мобилни устройства свалете приложението  
**Bulgarian Transport Press**  
от App Store или Google Play





# Елате в света на двойната гума с двигател V6 и категория В!

## Sprinter 519 CDI за регистрация на 3,5 тона и уникалния 6-цилиндров V-образен двигател на Mercedes-Benz

Изключително здрав, с безспорно доказани V6 двигател, с висока остатъчна стойност, новият Mercedes-Benz Sprinter е тук, за да промени статуквото в динамичния лекотоварен сегмент! Прочут по цял свят, признат с типичните за марката иновативни технологии, той се предлага във вариант с усилено шаси с товароносимост 5 тона и двойни гуми на задния мост.

### СПЕЦИАЛНА ОФЕРТА:

- ПРЕФЕРЕНЦИАЛНИ УСЛОВИЯ ЗА SPRINTER 519 CDI
- 5-ТОННА ВЕРСИЯ, СВАЛЕНА НА 3,5 ТОНА
- ДВИГАТЕЛ V6 – ЕДИНСТВЕН В ЛЕКОТОВАРНАТА ГАМА
- С ДВОЙНИ ГУМИ
- КАТЕГОРИЯ В
- БЕЗ ТАХОГРАФ

Mercedes-Benz



#### Оторизирани дилъри:

Силвър Стар Ритейл ЕАД

София: тел. (02) 40 82 582, (02) 40 82 621 | Пловдив: тел. (032) 800 600 | Варна: тел. (052) 502 282 | Бургас: тел. (056) 599 099

Евро Старс ООД, Русе: тел. (082) 813 343

[www.mercedes-benz.bg](http://www.mercedes-benz.bg)

## Два електрически минисамосвала MELEX за софийските паркове

Два напълно електрически еднотонни минисамосвала MELEX започват работа в столичното Общинско предприятие „Паркове и градски градини“. Те са доставени след обществена поръчка от Аутолог Грийнлайн ООД, официален вносител и дистрибутор на продуктите на полския производител MELEX Ltd за България. Минисамосвалите са от модела на MELEX 391.1 и са изработени изцяло, включително – самосвалните надстройки, в заводите в полския град Мелец. Полската компания отдавна е утвърдена като един от основните производители в Европа на малки електрически товарни и пътнически превозни средства с конструктивна максимална скорост до 45 км/ч. Производителят е известен с това, че използва само компоненти от европейски доставчици. В гамата му има и превозни средства за голф игрища, за увеселителни зони, за сметосъбиране...

Доставените за София лекотоварни автомобили са хомологиранни като категория L, но могат да носят полезен товар до 1 тон. Развиват максимална скорост до 43 км/ч, но имат и икономичен, бавен режим, при който максималната скорост е ограничена на 12 км/ч. Оборудвани са с литиево-йонни батерии и вградена зарядна станция, което позволява чрез кабел-конектор да се зареждат от обикновен контакт шуко. Предлага се и вариант за зареждане от зарядна станция.

Двата електромобила са изключително компактни. Габаритите им са дължина – 3900 мм, ширина – 1390 мм и колесна база 2485 мм. Кабината е двуместна, а самосвалният кош е с размери 1690 на 1180 мм, като е надградена с мрежи, за извозване на листа от паркове. Стандартното оборудване включва батерии с



капацитет 260 Ач – разположени под седалката заедно с бордовото зарядно устройство – 48 В, централно разположен над задната ос асинхронен електродвигател с мощност 5.0 кВт, 13-инчови колела, предно окачване с дискови спирачки, задни LED светлини, дневни LED светлини, 3-точкови предпазни колани, кутии за инструменти, монтирани на шасито, преден тръбен ролбар...

Пробегът с едно зареждане при режим с чести тръгвания и спирания, както се работи в парковете, е над 65 км, а на пътя може да надхвърли 100 км. В случая с бордово зарядно устройство зареждането е само бавно, като пълното зареждане на батерията е около 3 часа.

**ЗНАЕТЕ ЛИ КЪДЕ  
СЕ НАМИРАТ  
ВАШИТЕ  
АВТОМОБИЛИ  
В МОМЕНТА?**

Флийт мениджмънт от

**FROTCOM**  
INTELLIGENT FLEETS

**WWW.FROTCOM.COM**  
**INFO@BG.FROTCOM.COM**  
**0700 45 145**

## IVECO ON въвежда услуга Pay-per-use за поддръжка и ремонт

IVECO въвежда за гамата на DAILY гама нов подход към плана за обслужване, точно съобразен с бизнеса и операциите на клиента. Пакетът за поддръжка



и ремонт Pay-per-use е първокласна абонаментна услуга, базирана на данни от превозното средство, събрани чрез Connectivity Box, като например тези за изпълнени транспортни задачи и изминат пробег. С нея разходите за поддръжка ще съответстват точно на експлоатацията на превозното средство, което е от полза за бизнеса.

Моника Бертолино, ръководител на TCO Services & Marketing After Market Solutions, казва: „С тази услуга развиваме потенциала в свързаността на DAILY, за да я персонализираме до степен, каквато не сме виждали преди. Всички фирми имат колебания в дейността си. Новата ни услуга гарантира, че разходите за поддръжка и ремонт ще отразяват точно използването на автомобилите. По време на периодите, когато превозното средство прекарва по-малко време на път или се използва в по-леки мисии, клиентът ще похарчи по-малко за обслужване.“

Новата услуга за поддръжка и ремонт с плащане при употреба допълнително разширява портфолиото от цифрови услуги на IVECO ON в сектора за поддръжка и ремонт. То включва и други модулни програмирани пакети от услуги на Elements.



# ЧАО, ЧАО ТОЛ ЗДРАВЕЙ ПЛАНЕТА!



## СПЕСТИ ПАРИ И ДЕКАРБЕНИЗИРАЙ ТВОЯ АВТОМОБИЛ!

**Спестяване от тол такси.** Без тол такси в Германия до края на 2023 г. и 50% по-ниски тол такси в България.

**Ефективно зареждане.** 3,844 CNG и 276 LNG станции в Европа, и още много в процес на изграждане.

**Премиум комфорт.** Широка, нова кабина за едно изключително пребиваване на борда и преживяване от шофирането.

**Климатичните промени не чакат.** Превключи на газ сега, можеш да постигнеш 90% по-малко азотни емисии и 95% по-малко твърди частици.

**IVECO**  **DRIVE THE NEW WAY.**

**IVECO**

## DANUBETRUCK ДИЛЪРСКА МРЕЖА

### ПРОДАЖБА И СЕРВИЗ

**АЙ ТРЪКС ЕАД** – ул. „Околовръстен път“ 454, Казичене 1532 София; +359 2 9767 195; +359 893 318 150; office@itrucks.bg

**БУЛАВТО БЪЛГАРИЯ АД – СОФИЯ** – ул. „Околовръстен път“ 757, 1360 София; Търговски отдел: +359 2 8100 217; +359 2 8100 219; +359 882 661 103; +359 882 661 104; Сервиз: +359 2 8100 230; +359 884 44 83 14; +359 887 20 04 30; +359 884 44 83 13; Резервни части: +359 2 8100 258; +359 879 22 50 25; office\_sofia@bulauto.com

**БУЛАВТО БЪЛГАРИЯ АД – ВАРНА** – бул. „Владислав Варненчик“ 262, 9009 Варна; Търговски отдел: +359 52 501 575; +359 886 220 626; Сервиз: +359 52 505 036; +359 888 313 242; Резервни части: +359 52 505 036; +359 885 919 006; varna@bulauto.com

**БУРГАС ТРАК СЕРВИЗ ООД** – ул. „Одрин“ 124, 8001 Бургас; Търговски отдел: +359 888 526 234; +359 885 130 114; Сервиз: +359 889 106 581; Резервни части: +359 887 792 214; office@burgastruck.bg

**ПЪЛДИН ТРАНС СЕРВИЗ ООД** – бул. „България“ 125, 4027 Пловдив; Търговски отдел: +359 32 900 899; Сервиз и резервни части: +359 32 900 890; office@iveco-pts.com

### СЕРВИЗ

**АСОРТ, 95 ЕООД** – бул. „Никола Петков“ 20, 6009 Стара Загора; Сервиз: +359 42 65 00 20; Резервни части: +359 884 135 584; +359 878 229 241; iveco\_assort95@abv.bg

**БАЛГЕРИЙЪН ТРАК СЪРВИС ООД** – Централен офис: ул. „Хан Крум“ 1А, 2200 Сливница

+359 727 44 123; Сервиз: ул. „Неделчо Бончев“ 10, 1528 София; +359 886 28 63 97; +359 889 31 40 47; Резервни части: бул. „Сливница“ 618, 1331 София; +359 2 925 25 73; +359 887 66 53 03; +359 888 08 08 38; office@btservice.info

**ЕВРО СТАРС ООД** – бул. „България“ 310, 7009 Русе; Сервиз: +359 82 813 328; +359 888 769 398; Резервни части: +359 82 813 341; +359 88 876 88 73; service@eurostars.bg

## Агри-М навършва 30 години в бизнеса с тежкотоварни автомобили Грижа за камиона – Грижа за бизнеса!

Фирма Агри М отбелязва 30-годишен юбилей в продажбата, обслужването и ремонта на камиони и ремаркета. По повод празника компанията ще зарадва своите клиенти, партньори и служители с вълнуващи мероприятия.

От 1990 г. Агри М се е посветила на ефективното управление на автопарка на своите клиенти. Вярна на своите традиции, компанията продава камиони и ремаркета, нови и втора ръка, лизинг, застраховки, договори за обслужване, обратно изкупуване, технически и АДР прегледи, заверка на тахографи, обучение на водачи, наблюдение на работата на камионите 24/7 и др.

В компанията работят 52 човека, специалисти в продажбите и обслужването на тежкотоварни автомобили. Непринудената и задушевна атмосфера на работа и общуване между служителите и клиентите превръщат голямото семейство на Агри М в еталон за фирмена комуникационна култура.

Ивайло Комбаков (изпълнителен директор): „При нас, в Агри М, личното отношение към човека клиент стои на първо място. Работим неуморно, за да увеличим добавената стойност за клиентите си. Разполагаме с върховите достижения на технологиите, благоприятстващи опазването на околната среда и устойчивото развитие на транспортния бранш в България.“

Агри-М е оторизиран дилър на Scania и официален представител на полуремаркета STAS (самосвални – „тип гондола“), LeciTrailer (за контейнери, хладилни и с тристранна щора) и Magyar (цистерни).

Сервизните бази са оторизирани за гаранционна и извън-



гаранционна поддръжка на Scania, Iveco, Ford Trucks, Schmitz Cargobull, LeciTrailer, STAS, Magyar, Wielton, Koegel, Meiller, WABCO, Knorr и други.

Агри М ООД притежава сертификати ISO 9001:2015 и DOS 5 на Scania.

За повече информация посетете уебсайта: [www.agri-m.bg](http://www.agri-m.bg)

### 1188 нови ремаркета до края на октомври 2020

Това показва официалната статистика на МВР. Данните сочат, че както и при регистрациите на камиони, стагнацията на пазара за ремаркета и полуремаркета бавно отминава въпреки проблемите, породени от коронавируса. Така например за август 2020 г. бяха регистрирани едва 66 превозни средства от кат. О4, през септември те вече бяха 161 броя, а за октомври новите ремаркета са 181. Статистиката по регистрирани марки ремаркета за периода януари-октомври 2020 се води от Schmitz Cargobull с 626 доставки, следват Wielton със 140 броя, Kögel със 102, Krone – с 53, Schwarzmüller – с 34. В класацията по регистрации следват Meiller и Zaslaw с по 23, MEGA Trailers – 21 и Berger – 20.

### Професионални диагностични решения и станции за климатични системи



**ТЕХА**

**ДАЛКО МОТОРС**

автосервизно оборудване и професионални инструменти

А: 1517 София, ул. Саранци 3

Е: [tools@dalkomotors.com](mailto:tools@dalkomotors.com)

Т: +359 2 931 22 20; +359 2 8310 194

[www.dalkomotors.com](http://www.dalkomotors.com)

### Атрактивни условия за оригинални акумулатори MAN

Наближава Коледа и идва времето на подаръците. От MVB Truck & Bus са подготвили приятна изненада, свързана с така необходимите през зимата добри акумулатори.

През зимата външните температури и интензивната употреба при допълнително потребление (например независимо отопление) подлагат акумулаторите на сериозно натоварване. Ето защо е добре акумулаторите да са нови и качествени. Затова през месец декември вносителят на камиони MAN за България е подготвил специална оферта за тези, които имат нужда от акумулатори. През декември цените на оригинални MAN акумулатори ще са в интервала от 315 лв., без ДДС, за един брой за акумулатор тип А с капацитет 155 Ah и стартов ток 900 А до 445 лв., без ДДС, за един брой акумулатор тип С с капацитет 230 Ah и стартов ток 1200 А.

По време на кампанията в цената е включен и трудът за монтаж на акумулаторите и проверка на алтернатор. Има и още изненади - при смяна на 2 броя акумулатори клиентите ще получат подарък комплект оригинални MAN чистачки и 5 л зимна течност за чистачки готова за употреба.

Периодът на кампанията е от 1 до 31 декември 2020 г.





# АБСОЛЮТНА МОЩ

ПЕРИОД НА  
КАМПАНИЯТА  
01.12. – 31.12.2020

## Атрактивни условия за MAN оригинални акумулатори.

През зимата външните температури и интензивната употреба при допълнително потребление (например независимо отопление) подлагат акумулаторите на сериозно натоварване. Произведени в съответствие със строгите нормите за качество на MAN, оригиналните батерии на MAN отговарят на най-високите стандарти, особено през зимния сезон. Възползвайте се сега, за да получите изключителни условия, докато офертата ни е все още валидна.

\* По време на кампанията в цената е включен труда за монтаж на акумулаторите и проверка алтернатор.

\*\* При смяна на 2 броя получавате подарък комплект оригинални MAN чистачки и 5 л зимна течност за чистачки готова за употреба.

MVB Truck & Bus Bulgaria AD  
Официален вносител на MAN Truck & Bus SE. 1331 София, бул. Сливница 425  
София: 0893 202 330, Пловдив: 0883 203 234, Варна: 0893 202 542  
[www.mantruckandbus.bg](http://www.mantruckandbus.bg)



## VWCV ще произвежда електрически D-SUV



На заседанието на Надзорния съвет на Volkswagen Group се потвърди новината, свързана с производството на нови автомобили от Volkswagen Commercial Vehicles (VWCV) в Ханوفر. В допълнение към собствените T гамата и ID.BUZZ VWCV в бъдеще ще произвежда и три напълно електрически модела D-SUV за други марки на групата. Подкрепен с инвестиции от около 680 милиона евро, Ханوفر ще се превърне в мултибренд завод.

„Основният ни завод в Ханوفر се превръща в производствена площадка за три напълно нови първокласни електрически автомобили на групата – обяснява д-р Карстен Интра, председател на Управителния съвет на Volkswagen Commercial Vehicles. – Тези D-SUV са водещи проекти: първокласни, 100% електрически и силно автоматизирани.“

За бъдещото производство на тези превозни средства VWCV изгражда нова производствена линия в Ханوفر. По този начин очевидно се ускорява трансформацията към електрическа мобилност. Напълно електрическият ID. BUZZ трябва да излезе от производствената линия още през 2022 г. и да пренесе иконата Bulli в нова електрическа ера.

## Volvo Group VC инвестира в Adnavem

Volvo Group Venture Capital AB инвестира в Adnavem, онлайн борса за товарни услуги. Adnavem предлага транспорт от врата до врата и понастоящем е фокусирана към Азия и Северна Европа. Adnavem, основана през 2017 г. със седалище в Гьотеборг, Швеция, е новатор в транспортната и логистичната индустрия, предоставяйки обособена оферта, при която купувачите на транспорт могат сами да изберат доставчиците на услуги за всяка част от логистичната верига.

На фона на тенденциите, формиращи бъдещето на транспорта и стратегическите приоритети на Volvo Group, ключовите области на инвестиции за Volvo Group Venture Capital в момента са логистичните услуги, обектите и електрическата инфраструктура. Организацията има глобален обхват, но се фокусира върху Европа и Северна Америка. Сделката няма съществено влияние върху печалбите или финансовото състояние на Volvo Group.

**AUTOClima**

СтеМар Логистикс ЕООД.  
Официален представител на  
- Fresco за България  
Тел. 0889 21 77 69 и 0887 46 77 55  
e-mail: autoclimaticbg@abv.bg  
www.autoclimatic.free.bg

## 1679 нови тежки камиони за десетмесечието на 2020 г.

1679 нови тежки камиони от категория N3 (над 12 т) са регистрирани в България за периода януари-октомври 2020 г., сочи официалната статистика на МВР. Данните показват, че през октомври са регистрирани нови 260 товарни превозни средства в категорията над 12 т, което е с 45 броя повече спрямо предходния месец. Новото в статистиката на МВР е, че вече се отчитат не само новите регистрации по марка, но и по модел, което дава още интересни възможности за сравнение между големите производители на камиони. За първите 10 месеца на 2020 г. на пътя в България са пуснати 1278 нови влекача.

Пазарен лидер при тежките камиони от категория N3 като цяло е традиционно силната в сегмента холандска марка DAF с 423 регистрации. Втори са Volvo Trucks – вече с 381 регистрации, а трети са Renault Trucks с 206 нови камиона. Борбата за 4-то място е много оспорвана. MAN имат 178 регистрации, Mercedes-Benz е със 174, ако към 154-те добавим и 20 камиона от марката FAUN, базирани именно на Mercedes-Benz. Scania е със 170 регистрации.

Ако разгледаме класацията на моделите, преминали 100 нови регистрации, лидер е DAF XF с 416 броя, следва Volvo FH с 350, трети е Renault T със 196 регистрации, а Mercedes-Benz Actros е със 119 броя. Още няколко модела наблизават кота 100. И при новите влекачи лидер е DAF с 416 броя, следва Volvo Trucks с 351 броя, а трети е Renault Trucks с 192. Следват Scania – 136, Mercedes-Benz – 111, IVECO – 86, MAN – 85, Ford Trucks – 12.

## Arcola Energy пуска задвижваща система с горивни клетки

Arcola Energy, водеща компания в интеграцията на системи на водород с горивни клетки, разработи патентована платформа за задвижване с водородни горивни клетки (HFC). Тя е предназначена за приложения на превозни средства, изискващи тежък цикъл на работа и бързо зареждане с гориво. Платформата A-Drive предлага мощен заместител с нулеви емисии за дизелови двигатели и е приложима за различни тежкотоварни автопаркове, камиони, общински дейности и приложения за обществен транспорт, включително автобуси и влакове. Платформата е в основата на гама от превозни средства, които Arcola ще предлага на пазара от 2021 година.

Въз основа на 10 години разработка и тестване, платформата A-Drive интегрира и оптимизира работата на всички системи в задвижващата система с горивни клетки. В експлоатация системите за управление A-Drive управляват всички компоненти, за да осигурят безопасност и да максимизират ефективността, надеждността и дълготрайността. A-Drive включва „двигател“ с горивна клетка, преобразуващ водорода в електричество, и резервоар за съхранение на водород, включващ множество системи за наблюдение и безопасност, които са проектирани да спазват строгите международни стандарти за безопасност. Батериите с висока мощност според изискванията на приложението позволяват улавянето и повторното използване на спирачната енергия, допълнително подобрявайки ефективността.

Електрическият мотор осигурява незабавен въртящ момент при всякакви скорости и сцепление чрез осите, качването и кормилните системи.







## Mercedes-Benz Actros - Камион на годината за пети път!

Многобройните технологични иновации донесоха на Mercedes-Benz Actros още едно признание – престижната титла „Камион на годината 2020“. Това е пети трофей за модела и общо девета победа за камиони на Mercedes-Benz, което прави германската марка най-успешната в историята на конкурса.

Със системи като MirrorCam, Active Drive Assist, Active Brake Assist (пето поколение), Predictive Powertrain Control и особено – напълно дигиталния Multimedia Cockpit, новият Actros променя стандартите в категорията, с акцент върху сферите безопасност, ефективност и комфорт.

### Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Силвър Стар Моторс ЕАД – Генерален дистрибутор на Mercedes-Benz в България  
Повече информация може да получите при Вашия Mercedes-Benz партньор.  
София: 0885 228 410, 0889 995 596; Пловдив: 0885 222 209, 0884 656 654  
Варна: 0887 215 315; Бургас: 0882 633 159

[www.mercedes-benz.bg](http://www.mercedes-benz.bg)

## IRU: 679 млрд. долара загуби за превозвачите през 2020 г.



Представителите на автомобилните товарни превози подновиха призивите си към правителствата по целия свят да предоставят повече финансова подкрепа на превозвачите на фона на опасността за много фалити. Според ново изследване на Международния съюз за автомобилен транспорт (IRU) глобалният сектор на автомобилните превози е готов да постигне комбинирана загуба от 679 млрд. долара тази година. Това е с около 18% повече от прогнозата на IRU през юни, която беше за 643 млрд. долара. IRU заяви, че въпреки нарастващите загуби правителствата по света не са направили много, за да помогнат на сектора, който в по-голямата си част е съставен от малки и средни предприятия (МСП).

Изследванията на IRU показват, че загубите са се увеличили особено сред европейските превозвачи, които се очаква да постигнат комбинирана загуба от 125 млрд. долара тази година. При превозвачите в Азия това число е още по-голямо – 379 млрд. долара.

Според IRU повечето държави все още не са приложили целенасочени мерки, които да подкрепят в достатъчна степен търговския автомобилен транспорт. Държавните парични субсидии са отишли за големите национални компании във въздушния или железопътния транспорт, вместо да се насочват към милионите помалки автомобилни превозвачи, които заедно преместват повече стоки и пътници, се казва в изследването на IRU.

## Jest Electric с нова опция за бързо зареждане

Компактният електрически автобус Jest Electric на Karsan вече се предлага с опция за бързо зареждане. Jest Electric е оборудван със 100% електрическият двигател от BMW, който осигурява силно ускорение. 6-метровият нископодов компактен автобус се зарежда лесно през конектор в предната решетка. Може да се зарежда по два начина AC/DC, като благодарение на новата опция за бързо зареждане батериите от 44 кВтч могат да бъдат заредени до 80% само за 55 минути. Предлагайки най-добрите показатели в 6-метровия автобусен сегмент с пробег до 210 км, Jest Electric има регенеративна спираща система, която осигурява възстановяване на енергията и позволява на автобуса да самозарежда батериите си до 25% от капацитета им.

## Renault Trucks и Carlsberg Group заедно за транспорт без емисии



В Райнфелден, Швейцария, Бруно Блин, президент на Renault Trucks, предаде ключовете от електрически камион Renault D Wide Z.E. на Томас Амстutz, главен изпълнителен директор на Feldschlösschen, дъщерно дружество на Carlsberg Group. Превозното средство е първото от поръчка на двадесет 26-тонни Renault Trucks D Wide Z.E., които ще работят за Feldschlösschen. Чрез използването на електрически камиони Carlsberg Group и Feldschlösschen се стремят към доставки без вредни емисии.

Миналия февруари Renault Trucks направи ключова стъпка към трансформиране на транспорта в градовете, обявявайки подписването на исторически договор с Carlsberg Group за доставка на двадесетте електрически камиони D Wide Z.E.

Renault Trucks предлага широка гама от напълно електрически превозни средства с допустим максимална маса между 3,1 и 26 тона, като стана един от първите производители, които произвеждат серийно електрически камиони – в завода си в Нормандия.

## BYD Class 8 ще работи за DHL в Лос Анджелис



Електрически камиони BYD Class 8 ще започнат работа за DHL по улиците на Лос Анджелис точно за празничния сезон с пикови доставки. Големите платформи на BYD ще извозват стоки до и от международното летище DHL Лос Анджелис и местните логистични центрове. Камионите 8TT на BYD са изградени с дълготрайна и безопасна технология на батерията, която може да работи през целия ден само с едно зареждане. DHL са изчислили, че използването на камионите ще спести над 300 метрични тона емисии на парникови газове годишно.

Оборудвани с удобна проветрива кабина и въздушно окачване, камионите имат достатъчна мощност и въртящ момент, за да работят при пълно натоварване. DHL планира да използва новите камиони в Лос Анджелис, за да превозва стоки от и до DHL LAX Gateway и до местните сервизни центрове на компанията.

Новите камиони допълват автопарка на DHL в САЩ, който включва напълно електрически, хибридни дизел-електрически и дизелови превозни средства в допълнение към електрическите байкове e-Cargo Cycles.



# RENAULT TRUCKS ГАМА К



## ПОДХОДЯЩ ЗА ВСЯКАКВИ ТЕРЕНИ

Renault Trucks гама К ви осигурява възможност да изпълнявате успешно вашите задачи на всякакъв труден терен. Различните спецификации и оптимизираната силова линия ви позволяват да постигнете по-голяма производителност и рентабилност.

За проверка на наличности и информация за конкретна спецификация се свържете с нашите търговски представители:

Регион София и Северозападна България: +359 889 394 723  
Регион София и Югозападна България: +359 888 143 396  
Регион София и Северна България: +359 888 635 287  
Регион Централна Южна България: +359 886 011 010  
Регион Североизточна България: +359 886 616 171  
Регион Югоизточна България: +359 886 889 166



[renault-trucks.bg](http://renault-trucks.bg)





# Новият MAN TGX е Международен камион на 2021 г.

Новата гама MAN TGX беше избрана за Международен камион на 2021 г.

Изборът беше направен от жури, състоящо се от редактори и водещи журналисти в областта на индустриалните превозни средства от 24 основни издания за камиони от цяла Европа, сред които и списание КАМИОНИ



**П**рестижната награда беше връчена на Андреас Тостман, главен изпълнителен директор на MAN Truck & Bus по време на онлайн церемония в централата на MAN в Мюнхен. Флагманът на германския производител на камиони събра 155 точки, с което спечели въпреки сериозното предизвикателство в лицето на новата гама FH на Volvo Trucks.

## Как се избира Камион на годината

Според правилата на международното жури Камион на годината в надпреварата за престижното отличие участват модели камиони, които са въведени на пазара през последните 12 месеца и които са допринесли съществено за ефикасността на автомобилния транспорт. Отчитат се няколко важни критерия, сред които технологични иновации, комфорт, безопасност, поведение на пътя, горивна ефективност, екологичност, както и Общите разходи за притежание на камиона (TCO).

## С какво спечели новият MAN TGX

Новата гама на MAN на TGX запазва силна семейна връзка с настоящото поколение тежкотоварни камиони на MAN. Въпреки това тя представлява голяма стъпка напред по отношение на комфорт, безопасност, горивна ефективност, свързаност, разширено портфолио от услуги и интерфейса между човека и машината.

По време на интензивни драйв тестове, проведени през февруари в Билбао, Испания, и след това през юли в Германия и Австрия, членовете на журито International Truck of the Year (ITOUY) оцениха подобрената аеродинамика на кабината. Последната заедно с двигателите D26 и D38 Euro 6d, оптимизираната задвижваща ос и сериозно подобрената GPS-базирана система за круиз контрол допринасят за намаляване на разхода на гориво.

Освен това журито даде много положителна оценка на новото контролно табло, включващо изцяло цифров цветен инструментален панел – ясен и с добре структурирана информация, и системата SmartSelect – интересно, удобно и интелигентно решение за избор на функциите на вторичния дисплей. Към това може да се добави и удобният за работа мултифункционален волан.

Журналистите от ITOUY обърнаха внимание и на широкия спектър от системи за помощ и безопасност, насочени към намаляване на натоварването на водача при всяко работно състояние и подобряване на безопасността на движението.

Президентът на журито International Truck of the Year – Джаненрико Грифини, обобщава: „С представянето на новия TGX MAN предостави ориентирана към бъдещето гама тежкотоварни автомобили, способна да отговори на днешните и утрешните транспортни нужди.“

**Снежина БАДЖЕВА,**  
член на международното жури  
Камион на годината



# Е-mobility решенията на Mercedes-Benz Trucks спечелиха Наградата за иновации при камиони за 2021 г.



Mercedes-Benz Trucks спечели наградата Truck Innovation Award за 2021 година с представените си през тази година камиони с алтернативни задвижвания. Журито беше впечатлено най-вече от концептуалния водороден камион GenH2 с горивни клетки, както и от тежкотоварния електрически eActros

**П**рестижната награда беше символично връчена на Мартин Даум, председател на Управителния съвет, Daimler Truck AG, и Свен Енерст, ръководител на Daimler Trucks Product Engineering, с видеоклип в централата на концерна в Щутгарт, Германия.

Наградата за иновации при камионите (Truck Innovation Award) се присъжда от Международното жури Камион на годината (IToY), което обединява 25 редактори и водещи журналисти в областта на индустриалните превозни средства от 25 професионални издания за камиони, сред които и списание КАМИОНИ. Това престижно отличие отдава признание на производителите на камиони за значителните им усилия и инвестиции в нови технологии и преминаване CO<sub>2</sub> неутрален транспорт.

С печеливш резултат от 128 гласа, камионите с алтернативни задвижвания на Mercedes-Benz се пребориха с конкуренцията на електрическите камиони на Volvo Trucks и второто поколение CF Electric на DAF.

Членовете на журито IToY оцениха цялостния подход на Mercedes-Benz Trucks към електромобилността, основан на ясна дългосрочна стратегия, на глобална модулна платформа за електрическо задвижване и собствени разработки на най-важните критични компоненти. Идеята в тази ясна и добре обоснована стратегия за преход от дизелов към CO<sub>2</sub> неутра-

лен транспорт е да се разработят CO<sub>2</sub> неутрални камиони, подходящи за всяка мисия. Става дума за портфолио от широка гама решения, което обхваща влизания в серийно производство през 2021 г. eActros, предназначен за тежка дистрибуция, през задвижвания от батерии влекач eActros Long Haul за превози на по-дълги разстояния до концептуалния камион GenH2, задвижван от течен водород на базата на горивни клетки.

С концептуалния камион GenH2 Mercedes-Benz показва пътя, по който ще върви с превозните средства, задвижвани с водород, и демонстрира за кои технологии компанията ще развива напред, така че тежкотоварните автомобили да могат да извършват превози на дълги разстояния с пробег до 1000 км само с един резервоар с водород. Благодарение на използването на втечен вместо компресиран водород експлоатационните показатели на автомобилa се планират да бъдат сравними с тези на конвенционален дизелов товарен автомобил.

Mercedes-Benz Trucks планира да започне пробни изпитания на камиона GenH2 през 2023 г., а серийното производство да стартира през втората половина на десетилетието.

Инженерите на Mercedes-Benz Trucks целят възможностите на камиона GenH2 по отношение на теглителна сила, обхват и производителност да са сравними с тези

на конвенционалния Actros. Серийната версия на GenH2 Truck се планира да има брутно тегло на превозното средство от 40 тона и полезен товар от 25 тона. Два резервоара за втечен водород и особено мощна система от горивни клетки правят възможни голямата товароносимост и дълъг пробег и формират ядрото на концепцията GenH2 Truck.

Членовете на международното жури Камион на годината имаха възможност да се запознаят отблизо както с по-ранните прототипи на eActros, така и с последните модели, които са преди серийното производство, стартиращо през 2021 г. Водещите журналисти оцениха добрите характеристики за управление на камиона, захранван от батерии, както и неговите качества по отношение на ускорение и поведение на пътя.

Обобщавайки гласуването на журито, президентът на международното жури Камион на годината Джаненрико Грифини коментира: „Оформянето на CO<sub>2</sub> неутрален транспорт изисква бързо развитие на акумулаторни електрически камиони и камиони с горивни клетки. Това развитие трябва да бъде подкрепено от дългосрочна стратегия за електромобилност, точно каквато представи Mercedes-Benz Trucks.“

**Снежина БАДЖЕВА,**  
член на международното жури  
Камион на годината

## Веселин Стоянов, управител на Транспрес:

През миналия месец Green Courier – куриерската дивизия на водещата българска транспортно-логистична компания Транспрес стартира „зелен“ пилотен проект за доставки с карго велосипед във Варна. По този повод разговаряме с Веселин Стоянов, управител на Транспрес, за това как фирмата търси нови решения, които допринасят за подобряване на околната среда



# Търсим „зелените“ решения във всичко

**– Г-н Стоянов, какви други „зелени“ решения освен карго велосипедите ще търсите?**

– Грижата за околната среда е основен приоритет и в дейността на Транспрес, и в тази на Green Courier от години. Електрическите карго велосипеди са чудесен проект, с който ще допринесем за по-добро качество на въздуха в българските градове и за улесняване на трафика, но далеч не е единственият. Търсим „зелените“ решения във всичко – намаляване на разхода на гориво и съответно вредните емисии чрез инвестиции в модерен и екологичен автопарк и иновативни решения, енергийна ефективност на сградите и базите, рециклиране и оптимално управление на отпадъците, софтуер, повишаване компетенциите и мотивацията на служителите, подкрепа на обществено значими кампании с екологична насоченост в България. Само през тази година до момента сме инвестирали над 5 млн. лева в автопарк и транспортни решения от най-висок екологичен клас.

**– Електрическите камиони ли са зеленото бъдеще на транспорта?**

– Това е важна стъпка и тенденция, но лично аз смятам, че за момента те не могат да дадат оптимално цялостно зелено решение. Ние про-

учваме възможността за използване на електрически товарни автомобили за градска дистрибуция, особено за нощните доставки, когато освен чистота има нужда и от тишина. Надявам се в скоро време да реализираме такъв проект, но ако говорим за транспорта на дълги разстояния, калкулацията за ефективността трябва да се прави по-комплексно и внимателно и според мен камионите на газ са по-доброто решение.

Истината е, че дори при използването на стандартно гориво при умен подход в асемблирането на композициите и диверсификацията на автопарка могат да се постигнат изключително добри резултати. Средната възраст на товарните автомобили в Транспрес е 1,5 години, всички отговарят на EURO 6 стандарт, а болшинството са с най-високата екологична модификация EURO 6d. Освен това камионите на компанията са оборудвани с допълнителни екологични пакети I-Save, които включват технологични решения на всички нива.

Компанията инвестира и в екологични олеотени ремаркета и полуремаркета (тара тегло от 4,3 до 5,5 т в сравнение с масовите от 7 т) с подобрена аеродинамика и механика, както и в BDF решения, което също е съществен фактор за повишаване на горивната ефективност и намалява-

*„Транспрес е логистичен партньор на различни каузи, включително с екологична насоченост.“*



не на вредните емисии. Използваме и специализиран софтуер за оптимизиране на операциите и разхода, както и най-подходящите консумативи. Регулярните тестове, които правим, доказват, че с комбинацията от тези мерки можем да постигнем дори рекордни резултати за Европа от 16,7 л/100 км при товар от 14 тона.

**– Измервате ли въглеродния отпечатък и с колко сте успели да намалите вредните емисии?**

– Измерваме и следим постоянно, като сме в състояние включително във всеки един момент да издадем необходимия сертификат на клиентите си. Това е изискване, което става все по-популярно в Европа и ни помага да печелим нови проекти заради добрите си екостигновения. През последните три години сме намалили вредните емисии с 30%, а в стратегията ни е заложено допълнителна редукция с 15% до 2025 спрямо 2019 година и с 30% до 2030 година. По този начин, от една страна, ще отговорим на новите регулации в Европейския съюз, но не по-малко важно е, че ще останем верни на собствените си ценности.

**– Споделят ли вашите служители тези ценности? Знаем, че темата с пестенето на гориво често се оказва болна за шофьорите на камиони...**

– Болна е, ако по някаква причина се стигне до крайности или има елемент на самоцел. В Транспрес провеждаме обучения на шофьорите, за да можем, след като ги качим на модерни камиони, да ги подготвим по най-добрия начин и чак след това да имаме очаквания към тях. Освен това финансовите стимули, които сме заложили за тях, не са просто за икономия на гориво, а за ефективност. Тоест подхождаме с по-дълбоко разбиране за работата им и съответно отношенията са чисти, хората са мотивирани и резултатите са на лице.

А ако говорим за целия екип, аз наистина имам късмет в семейството на Транспрес да споделяме общи ценности. Компанията е логистичен партньор на различни каузи, включително с екологична насоченост. Преди броени дни извози-хме над 100 000 дръвчета в рамките на кампания на Гората.бг, която ще помогне и за въздуха, и за опазването на пчелите. През последните три години сме извозили и десетки тонове „Капачки за бъдеще“. Но най-голямата ми радост е, че хората ни се включват както с доброволчески труд, така и с ежедневен ангажимент, какъвто например е разделното събиране на отпадъци. Аз вярвам, че когато доброто стане норма на поведение за повечето хора в една организация, то се предава и разпространява по естествен начин вътре в нея.



*„През последните три години сме намалили вредните емисии с 30%, а в стратегията ни е заложена допълнителна редукция с 15% до 2025 спрямо 2019 година и с 30% до 2030 година.“*



## Green Courier с пилотен проект за куриерски доставки с кargo велосипед



Пилотен проект за доставки с кargo велосипед стартира през ноември във Варна Green Courier – куриерската дивизия на водещата българска транспортно-логистична компания Transpress. Инициати-

вата е част от проекта „Товарно колело, променящо града“ на Община Варна.

По предварителен разчет по този начин ще могат да бъдат обслужвани между 20 и 25 адреса на ден с общ пробег от 50 км. Велосипедът, който е с електрическо захранване, ще бъде използван изключително в района на централна градска част и особено при труднодостъпни локации със затруднено спиране и паркиране. Услугата е подходяща при доставки до офиси, публични институции и магазини, особено при специфични операции, изискващи по-дълъг престой заради приемо-предаването.

„С радост се включихме в инициативата на Община Варна, защото намираме важна пресечна точка с философията на Green Courier за „зелени“ доставки с грижа за хората и околната среда.

От известно време проучваме възможността за включването на кargo велосипеди във флотилията ни, включително опита на партньорите ни от Dachser, които от две години предлагат тази услуга в Европа. Щастливи сме, че сега се появила и български производител на такива превозни средства“, обяснява Михаил Ганев, оперативен мениджър на Transpress за България.

Пилотният проект във Варна ще помогне на компанията да прецизира стратегията си за този тип доставки, като плановете са през 2021 година поетапно кargo велосипеди да бъдат включени в дейността на Green Courier в повечето областни градове в страната. Те ще работят в централните градски части, като в зависимост от географското положение услугата може да бъде и целогодишна.

Димитър Секулов, директор направление „Собствен транспорт“ в Дискордия:



През ноември съобщихме, че камион номер 700 от флотилията на Дискордия вече е по пътищата и фирмата продължава да разширява автопарка си. Как една от най-големите български транспортни компании успява да расте в една толкова предизвикателна година и какви са плановете ѝ за близкото бъдеще – по тези и други въпроси разговаряме с Димитър Секулов, директор направление „Собствен транспорт“ в Дискордия

## Българските оператори реагираха смело и адекватно на пандемията

**– Г-н Секулов, с колко и с какви нови камиона разшири парка си Дискордия?**

– Тази година увеличихме флотата си със 100 камиона. Нашите планове за увеличение на парка бяха по-амбициозни в началото на годината, но пандемията от Covid-19 и създалата се ситуация малко ни забавиха. Смятам обаче, че фирмата ни реагира много бързо, направихме рискован и смел, но правилен ход и успяхме към края на годината частично да компенсираме и да се опитаме да изпълним целите си въпреки непредвидените обстоятелства.

**– Колко бяхте планирали да е увеличението на парка, ако нямаше пандемия?**

– С 80 камиона повече, т.е. за момента сме реализирали около 60% от плана си за ръст.

**– Казахте рискован и смел, но правилен ход – какво по-точно имате предвид?**

– Знаете, че камиони не се купуват от днес за утре. Ние имаме предварително договорени бройки, но когато започна пандемията, отложихме абсолютно всички лотове за производство. Бяха произведени известен брой камиони, но те стояха на плацовете на производителите, защото заради пандемията не можехме да ги вземем. И въпреки това ние продължихме да поръчваме още камиони. Даже производителите се учудиха на това решение и гледаха доста скептично, защото ние поръчвахме нови камиони в момента, в който стагнацията беше най-сериозна. Предприехме тази стъпка, защото имаме предвид технологичното време за производството на автомобилите и бяхме убедени, че ще продължава-



ме да разширяваме парка си въпреки пандемията. Това беше нашият рискован и смел ход, но го реализирахме успешно.

**– Навсякъде в Европа и у нас обаче има свиване на икономиките. Фактът, че разширяват парка, означава ли, че при вас няма спад в работата?**

– Аз бих формулирал нещата малко по-различно. Последните данни от началото на ноември сочат, че на пазара на международните автомобилни превози в ЕС има 8% спад. Аз обаче смятам, че през 2019 г. се наблюдаваше общо около 10% свръхкапацитет, т.е. имаше повече камиони на пазара, отколкото той има нужда. Така че тези 10% плюс 8% спад на пазара сега оформят една ножица от около 18–20%, но, от друга страна, според мен точно горе-долу толкова имаше изход от пазара на оператори и на шофьори. Категоричен съм, че около 20% от камионите и шофьорите се оттеглиха от пазара в началото на пандемията. За щастие, западно-европейските компании се оттеглиха по-бързо за разлика от източноевропейските. Според мен българските транспортни компании реагираха много по-смело и по-адекватно и не спряха работа. Това се дължи най-вече на нашите български шофьори, които се държаха изключително достойно по време на първите месеци на пандемията, нямаше отлив на шофьори, нямаше откази да работят и по този начин те изпълниха дълга си към обществото. В крайна сметка дори и да спазваме изолация и да ра-

ботим от вкъщи, някой трябва да превозва стоките.

Това достойно поведение на нашите шофьори е съчетано и със смелостта и предприемчивостта на българските превозвачи. Нека обаче не съм голословен. Статистиката показва, че пазарът на европейските камиони за второто тримесечие на 2020 г. пада със средно 12%, докато при българските камиони спадът е с 8%. Разликата обаче в средно дневния пробег и в пробега, който реализират българските камиони спрямо европейските, е 23% повече в полза на българските, което означава, че, от една страна, нашите камиони имат по-малък спад, а същевременно, от друга страна, правят и по-висок пробег.

Това остава като тенденция и през третото тримесечие на тази година. Средно европейският камион през трето тримесечие има по-висок пробег спрямо същото тримесечие на 2019 г., т.е. през третото тримесечие на 2020 г. средно европейският камион е пътувал повече отколкото през 2019 г. Българските камиони се движат още по-добре и продължават да държат една разлика от около 20%, което пак доказва адекватната реакция на родните превозвачи.

По отношение на цените на транспорта – спадът, който ние имаме през първото тримесечие, се дължи на свръхкапацитета и на продължаващата тенденция от 2019 г. на намаляване на цените и на неефективността от гледна точка на свръхпредлагането на камиони. Ако говорим за маржовете и за приходите, които ние реализираме, през второто тримесечие спадът става

## Визитна картичка:

Димитър Секулов е завършил висше образование по техническа и икономическа специалност. Работил в куриерска компания. В Дискордия е вече 13-а година като от 9 години е ръководител на отдела, който управлява собствената флота на фирмата, също така е и член на Съвета на директорите на дружеството и миноритарен акционер в него. Има различни интереси в сферата на общественения живот и икономическото развитие. Спортува малко, но редовно за поддържане на форма и здрав дух.

# BRIDGESTONE

## РЕВОЛЮЦИОННО

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



**DURAVIS  
R002**



ПОДОБРЕНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ИЗНОСВАНЕ  
МИНИМИЗИРАНИ РАЗХОДИ НА КИЛОМЕТЪР<sup>1)</sup>



НАЙ-ДОБРА В СВОЯ КЛАС ПРИ  
СЦЕПЛЕНИЕ НА МОКРО<sup>2)</sup>



ОПТИМИЗИРАНА ГОРИВНА  
ЕФЕКТИВНОСТ<sup>3)</sup>



Изпитвания, извършени от TUV SUD по искане на Bridgestone през ноември 2019 г. в съответствие с EUPD, Април (Италия) за изпитвания на влажна пътна настилка, на MAN TGS 26.500, с размер на гумата 315/80 R 22.5, Bridgestone DURAVIS R-STEER 002 / R-DRIVE 002 в сравнение с характеристиките на основните конкуренти в същия сегмент: Michelin X Multiway 3D XZE / X Multiway 3D XDE, Continental Hybrid HS3 / Hybrid HD3, Goodyear Kmax S Gen.2 / Kmax D Gen.2. Допълнителен доклад № 1713168488) Спирателен път върху влажна пътна настилка (60 км/ч до 0 км/ч) в метри: Bridgestone DURAVIS002 (24.9), Continental Hybrid HS3 (25.3), Goodyear Kmax Gen-2 (25.5), Michelin X Multiway 3D (26.1) Устойчивост при странично сцепление с влажна пътна настилка (заминати в метри/секунди: 2: Bridgestone DURAVIS 002 (3.30), Continental Hybrid (3.14), Goodyear Kmax Gen-2 (3.14), Michelin X Multiway 3D (3.15).

1) 45% по-голям пробег в сравнение с предшественика. 15% по-ниски разходи на километър в сравнение с предшественика.

2) Първата тежестоварна гума, която получава клас А на отката на ес по отношение на управлението (размер: 315/80R22.5).

3) Включва б-с-в комбинация за управляващите и задвижващите колела, както и за колелата на ремаркетото.

Бриджстоун България

За информация за най-близкия оторизиран доставчик на Bridgestone, посетете нашия уебсайт [www.bridgestone.eu](http://www.bridgestone.eu)





**През тази година стартирахме амбициозен проект за непрекъснато подобряване на процесите по Leap, който очакваме да подобри значително нашата ефективност през следващите няколко години**

21%, като моите разчети показват, че от тях около 15% са Covid – ефект, който през третото тримесечие вече се неутрализира. Дори моята прогноза за четвъртото тримесечие е, че ще реализираме 10% ръст в брутната печалба (навлото минус преките разходи) и ще стигнем до нивата от 2015 г., а това беше една доста добра година за международния транспорт.

**– Повлия ли на дейността ви по някакъв начин приемането на Пакет „Мобилност 1“?**

– Досега не сме предприели реални действия по отношение на Пакет „Мобилност 1“. Подготвяме обаче процесите и организацията ни за момента, в който влязат в сила всички клаузи по този пакет, така че да отговорим на всичките изисквания, които той налага.

Като цяло ние подкрепяме Пакет „Мобилност 1“, защото сме убедени, че в крайна сметка ще доведе до подобряване на условията на труд на водачите, но, за съжаление, покрай положителните му страни виждаме и един прикрит протекционизъм, който ще извади доста оператори от пазара и ще се отрази по-негативно на тези страни, които са по-отдалечени от центъра на Европа. Това ще повлияе и на икономиките им, защото голяма част от транспортните и свързаните с тях икономически операции ще се прехвърлят от държавите по периферията към тези в центъра. Това според мен ще доведе до окрупняване на бизнеса, от една страна, и, за съжаление, ще се отрази негативно на по-малките играчи. Въпреки че ние сме голяма компания, това не ни радва. По-малките фирми заемат определени сегменти, извършват специализирани услуги и пазарът има нужда от тях.

**– Каква е Вашата прогноза за пазара през 2021 година?**

– За мен 2020 година беше най-добрата и най-интересната година за бизнеса ни през ця-

лата ми 13-годишна кариера в Дискордия. Това беше годината с най-много предизвикателства, в която натрупахме много ценен опит и стартирахме амбициозен проект за непрекъснато подобряване на процесите по Leap, който очакваме да подобри значително нашата ефективност през следващите няколко години.

Какво ще се случи през следващата година? Според мен пандемията ще бъде овладяна и пазарите и икономиките ще започнат да се нормализират, но светът със сигурност няма да е същият. Виждаме, че в момента се тръгва в определени посоки, които по един или друг начин ще променят много нашия живот. В крайна сметка, дори и ние да си комуникираме през Zoom и да работим от вкъщи, когато това е възможно, стоките ще продължават да се движат и да стигат до хората. Може да ги поръчваме през интернет, но някой все пак трябва да ни ги достави. Засега единственият начин е с камионите, а те се управляват от шофьорите.

За нас най-голямото предизвикателство през 2021 година ще е задържането на шофьорите в професията и аз смятам, че в преодоляването на това предизвикателство трябва да се включат всички, дори и производителите на камиони. Този спад от 20% през 2020 година, който споменах, се дължи основно на това, че шофьори се отказват от професията и напускат пазара. Пандемията, икономическата ситуацията и новият начин на живот предполагат този процес да се задълбочава. Това е най-голямото предизвикателство не само пред Дискордия, но и пред целия бранш.

Искам още веднъж да използвам възможността да изкажа благодарност към нашите колеги зад волана, защото българските шофьори не се уплашиха, не се прибраха и се държаха изключително достойно и с това помогнаха и на българските оператори да се справят. Западните компании спряха флотилиите и освободиха много шофьори, докато българските имаха смелостта да продължат. В крайна сметка това показва, че ние сме добри в международния транспорт и свършихме работата и в Европа, когато техните камиони бяха спрени. От тази гледна точка не е никак справедливо с пакет „Мобилност“ да се опитват да ни налагат ограничения и да ни изтикат от пазара.

**– Какви камиони купувате сега?**

– Ние винаги сме купували и продължаваме да купуваме жълти камиони ☺. Като конфигурация продължаваме да инвестираме в стандартни влекачи с брезентови полуремаркета и към момента не сме се насочили към друг тип бизнес – например с хладилници. Разчитаме в нашата флота на три бранда за влекачите и два за полуремаркетата и се опитваме да поддържа баланс между тези марки.

Относно пазара на камиони у нас – за деветмесечието той е намалял с 40%, но ако погледнем статистиките, ще видим, че през третото тримесечие са продадени около 570 камиона – точно колкото и за третото тримесечие на 2019 г., тоест у нас пазарът на камиони се възстановява, но това не е така за Западна Европа. Това още веднъж показва, че българските компании отново са по-смели и гъвкави от колегите си от Западна Европа. 🇧🇬

**Снежина БАДЖЕВА**



Shell  
**Card**



# ПЪТНА ТАКСА В БЪЛГАРИЯ И В ЧУЖБИНА. С SHELL ПОЛУЧАВАТЕ И ДВЕТЕ.

Вземи ме на борда с обаждане на  
**0800 13 483** или отиди на **[www.euroShell.bg](http://www.euroShell.bg)**



# DKV предлага портал за резервация на фериботи в Европа



ABSTRACT IN ENGLISH

## DKV Offers Pan-European Ferry Portal

Almost all European ferry operators on one platform available in twelve languages. Compare over 1,000 ferry routes to find the best connection. Convenient online booking and cancellation.



Почти всички европейски фериботни оператори в една платформа  
Сравнете над 1000 фериботни връзки  
Удобна онлайн резервация

**С**новия си фериботен портал DKV Ferry Portal доставчикът на услуги за мобилност DKV вече предлага на своите клиенти възможността да сравнят над 1000 фериботни връзки в цяла Европа, да резервират онлайн и да заплатят безкасово. Порталът ще включва ofertите на почти всички европейски фериботни компании. По този начин клиентите на DKV могат надеждно да намерят най-добрата връзка на най-добра цена.

DKV Ferry Portal е достъпен на дванадесет езика. Многоезичен екип от експерти съдейства на потребителя – например при въ-

проси за специални товари. Освен това заявки за промяна в резервацията или сторниране се извършват безплатно. „С DKV платформата за фериботи ние предоставяме на нашите клиенти стандарти, които те познават от частния сектор, като например резервирането на настаняване или полети – казва Жером Лъожьон, управляващ директор „Пътни такси“ в DKV Mobility. – С DKV Ferry Portal вие намалявате административните процедури и спестявате време и пари.“ Достъпът до фериботния портал на DKV е чрез електронния акаунт на клиента в DKV СОСКРИТ.

За допълнителна информация, моля, посетете [www.dkv-euroservice.com](http://www.dkv-euroservice.com)



## DKV Euro Service

Повече от 85 години DKV Euro Service е един от водещите доставчици на услуги за логистиката и транспортната индустрия. От безкасовите разплащания на над 140 000 приемащи пункта на различни марки, до отчитане на пътни такси и възстановяване на ДДС, DKV предлага широка гама от услуги за оптимизиране и управление на автомобилни паркове в цяла Европа. DKV Euro Service е част от DKV MOBILITY с над 1200 служители. През 2019 г. групата постигна обем на транзакциите от 9,9 милиарда евро и е била активна в 42 държави. В момента повече от 4,2 милиона DKV карти и бордовите устройства се използват с над 230 000 договорни партньори. През 2020 г. DKV CARD беше отличена за най-добра марка в категорията горивна и сервизна карта за 16-ти пореден път.



# НИЕ СВЪРЗВАМЕ ЕВРОПА



**С DKV BOX EUROPE преминавате  
границите безпроблемно.**

Най-накрая преминавате лесно, бързо и безопасно в  
цяла Европа - само с едно устройство за пътни такси.  
В допълнение, plug-and-play инсталацията, автоматично  
таксуване и удобни оперативни функции се грижат за  
максимална икономия на време.

[dkv-euroservice.com/bg/toll-europe](http://dkv-euroservice.com/bg/toll-europe)



You drive, we care.



# Новият MAN TGX

## Лъвски скок в дигиталния свят



Точно в деня, в който стана известно, че новият MAN TGX печели престижния приз Международен камион на годината 2021, списание КАМИОНИ направи първия тест на модела на българска земя. Така имаме възможност да се убедим в качествата на новия Лъв, донесли му авторитетното признание на международното жури



### Test: New MAN TGX – Lion's Leap into Digital Age

The same day when new MAN TGX won the prestigious International Truck of the Year 2021 Award, KAMIONI magazine made the first test drive of the model in Bulgaria. We had the opportunity to be convinced of the qualities of the new Lion, which brought him the authoritative recognition of the international jury.

**В** интерес на истината, в сравнение с всички други големи производители на тежки камиони, от MAN Truck and Bus като че ли най-дълго време не бяха обновявали коренно своите модели. Затова новостите от Мюнхен се чакаха с голям интерес. А интересът се оказа оправдан, когато през февруари в Билбао бяха показани изцяло новите модели от цялата TG гама на MAN. Разбира се, най-много погледи бяха фокусирани върху флагмана TGX.

И имаше защо – скокът в сравнение с последната версия на модела е огромен. Новият флагман TGX е сериозно променен и най-важното – надграден, без да губи от идентичността си и видимата на пръв поглед принадлежност към лъвската гама.

Не че досегашният TGX бе лош. Напротив. Винаги когато съм имал случай да седна зад волана на TGX, съм оставал с впечатлението, че това е един от най-практичните и ергономични влека-

чи за дълги разстояния. От гледна точка на водача всичко е на точното място – там, където го очакваш и където трябва да бъде. Не ти трябва време за разучаване кое как работи, а дори да седнеш за пръв път в този камион, много бързо придобиваш усещането, че си го карал цял живот, че това е твоят камион. Без да блести с разкош, досегашният TGX се управляваше с лекота и интуитивно. Сега предстоеше да видим как е пренесено това в новия TGX и какво точно се крие зад един от слоганите, с които бе представен: Simply My Truck (Просто моят камион).

### Тестовият влекач

За едноминутния драйв тест разполагаме с предоставен от официалния вносител на марката у нас MAN Truck & Bus Bulgaria класически влекач за международен транспорт TGX 18.470 4x2 BL SA. Двусосният седлови влекач е с допус-





Дигиталният приборен панел



Централната конзола с интуитивния смарт селектор



Ръчната спирачка е автоматична, но на конзолата има бутон за нея



Страничните огледала – класически и оптимизирани

тима максимална маса в композиция с полуремарке от 44 тона. За теста влекачът тегли стандартно бордово полуремарке Schmitz Cargobull с 10 тона товар.

Кабината и спойлерите по нея са боядисани в ефектния синкав металик Silverstone Met. Тя е средната по размер – GM, като при модела се предлагат и по-високата GX и по-ниската GN. При теста обаче се убеждаваме, че GM е изключително просторна, а вътрешната ѝ височина е 1,86 м. Оборудвана е с 2 легла и както предстои да се убедим – с много удобства като ниши за съхранение, LED-осветление, сгъваема масичка пред пътника, хладилник. И не на последно място – високоэффективна шумоизолация, което бе първото нещо, направило ни впечатление при шофирането.

Двигателят е добре познатият 6-цилиндров редови Common Rail турбодизел с работен обем 12,4 л. Предлага се и при последните версии на досегашния TGX и винаги е оставял отлични впечатления при тестове. В случая е с максимална мощност от 470 к.с. и номинален максимален въртящ момент от 2400 Нм. При модела той се предлага и във версии с мощност 430 к.с. и 510 к.с. Освен многото подобрения в него, той е със 70 кг по-лек от предшественика си.

Предавателната кутия е автоматизираната MAN TipMatic – последно поколение. Тя е 14-степенна, като първите две предавки са за маневриране и при много тежък товар. Хардуерно ку-

тията е същата като при другата марка камиони от групата. Софтуерът обаче е напасван към двигателите на MAN, а в новия TGX той е значително усъвършенстван и както видяхме, смяната на предавките е навременна и неусетна. Разбира се, управлението на силовата линия включва всички интелигентни функции, разработени от MAN, като – SpeedShifting, SmartShifting, Idle Speed Driving, които заедно с GPS-базирания круиз контрол и системите в помощ на водача не само правят шофирането лесно и безопасно, но и значително свалят разхода на гориво. Неслучайно новият TGX показва 8,2% по-нисък разход на гориво от предшественика си, което бе доказано в тестове на TÜV SÜD.

Всъщност в тестовия влекач силовата линия е конфигурирана с възможност за избор между три режима – efficiency (по подразбиране), efficiency+ и maneuverable. За първите два ще стане дума по време на шофирането. Изборът на maneuverable дава възможност за използване на двете бавни предавки, а при нужда влекачът сам избира да потегли от първа или втора скорост. Иначе в нашия случай, с 10 т товар, забелязахме, че на равно потеглянето е от четвърта предавка.

## Новостите от пръв поглед

Новите моменти във флагманския модел на камионите MAN не са един и два. Няма как да не ги споменем, макар и набързо, тъй като списа-



**Новият MAN TGX е стабилен и мощен на пътя**

ние КАМИОНИ вече на няколко пъти представи подробно обновената гама на MAN.

Така че акцентираме на това, което се вижда и усеща веднага, още при първия допир до новия модел. Изцяло нов е външният дизайн, но дори да видиш кабината с периферно зрение, вече знаеш – това е MAN. Промените не са самоцелни – работено е прецизно по отношение на аеродинамиката, но са запазени характеристиките за марката строги и изчистени линии, вдъхващи усещане за здравина надеждност. Предната решетка е запазила силуета си, но е съвсем различна. Същото се отнася и за фаровете и халогенните светлини. Стъпалата на вратите са разположени почти централно – качването и слизането вече става дори с една ръка. За това колко прецизно е смятана аеродинамиката, говори и фактът, че дори очертанията на панелите на вратите, покриващи стъпалата, са променени. Към задния контур е добавен съвсем малък панел, който покрива процеп между първото и второто стъпало и също работи за подобряване на аеродинамиката.

Изцяло е променено окачването на кабината, като комфортът вече е на съвсем друго ниво, а накланянето е сведено до минимум.

Новостите продължават и в интериора. Като се започне от удобните седалки с електрическо и механично регулиране във всички посоки. В тестовия камион те идват от Recaro, което обяснява наличието на нехарактерни за камионите странични опори, които обгръщат тялото идеално.

Мултифункционалният волан се регулира във всяка посока, като дори можеш да си го нагласиш

**Скоростта е на максимум – 90 км/ч, осевите линии са прихванати, на приборния панел контурът на пътя е зелен и можем да пуснем кормилото**



ниско като в спортен автомобил. Прави впечатление, че при всяко избрано положение на кормилната колона водачът има идеална видимост към приборния панел. А точно приборният панел е една от новостите – той е дигитален, просто екран, но оформлението му е класическо – вляво скоростомер, вдясно оборотомер, а по-средата – цветен дисплей с богата информация за системите на автомобила, за работата на адаптивния круиз контрол и на системите за сигурност и в помощ на водача.

Новост е управлението на предавателната кутия. То става от лост отдясно на кормилната колона и е доста интуитивно – завъртане напред или назад включва от неутрално положение в положение за движение напред или назад, а връщането в неутрална предавка става с натискане на бутон. Със същия лост се управлява и ретардерът, който в комбинация с моторната спирачка има 6 степени. Паркинг спирачката пък вече е автоматична, а за натоварен градски трафик има функция Stop and Go.

Изцяло нова е централната конзола, на която е големият цветен дисплей на мултимедията, откъдето се управляват радиото, навигацията, функциите на автомобила... Свързаността пък дава възможност за ъпдейтване на софтуера, картите и т.н.

На централната конзола е и следващата революционна новост – сензорен джойстик, с който се разхождаш по менютата в дисплея и лесно и интуитивно избираш каквото ти трябва. С този смарт селектор се бори приятно като с компютърна мишка, а ръката на водача остава стабилна върху специална поставка. Всичко, което се прави с него, може да се направи и с бутоните на многофункционалния волан, като информацията излиза и на дисплея на приборния панел.

Нови са и страничните огледала за обратно виждане. Те са с оптимизирана форма и леко отдалечени от кабината, което прави видимостта както назад, така и в страни отлична.

## На пътя

За теста на новия MAN TGX избираме маршрут от сервисния център на MAN Truck & Bus Bulgaria в София по магистрала Люлин и магистрала Струма до Дупница и обратно. Не е много дълъг, но на практика има различни типове пътища и условия на движение.

Още с потеглянето се усеща, че в кабината е много тихо, което след това се затвърждава и при движение с висока скорост. Приятните усещания продължават. Като водач се чувстваш удобно, седалката е по теб, а воланът „слуша“. Затова маневрирането при преминаването на бариерата е като на игра. Разбира се, това се дължи на електрически контролираното прецизно кормилно управление в тестовия TGX, което иначе си е с хидравличен усилвател или иначе казано – функцията MAN ComfortSteering.

Още при първите завои се усеща добрата работа на новото окачване на кабината. Няма го застрашителното странично заклащане, характерно за високите влекачи. След това на магистралата усещаме как композицията ни стои като залепнала за пътя и неотклонно следва зададената посока дори при движение с максимална скорост. Или както се казва – в този камион скоростта не се усеща.



След стъпване на магистралата минаваме на круиз контрол и се стремим да се движим така колкото се може повече. Излишно е да казваме, че двигателят има достатъчно мощност и композицията с лекота поддържа максимална скорост дори при изкачванията. Прецизно работи и силовата линия, като оборотомерът винаги е в зелената зона, а при продължителни спускания предавателната кутия минава в неутрално положение, като много често го поддържа дори след започване на изкачване. Така кинетичната енергия на композицията се използва максимално, за да бъде свален разходът на гориво.

По подразбиране силовата линия на тестовия влакчак е в режим efficiency. Това позволява максимална скорост до 90 км/ч, като при спускане интелигентният круиз контрол разрешава скоростта да нарасне до 94 км/ч, преди да реши да използва ретардера. Също така, пак от съображения за ефективност, при изкачване силовата линия не реагира със смяна на предавка или подаване на газ, преди скоростта да е паднала до 81 км/ч.

Режимът efficiency+ е още по-икономичен. Тук максималната скорост е ограничена на 85 км/ч, а толерансът е от 76 до 94 км/ч.

Пробваме и двата режима – в зависимост от трафика и релефа на терена за движение.

Разбира се, на магистралата е време да се насладим на множеството нови и високотехнологични системи за сигурност и в помощ на водача, вложени в новия MAN TGX. И много скоро установяваме, че тях се бори лесно и че те правят шофирането приятно и безопасно. Но установяваме, че съвместната им работа си е чиста проба автономно шофиране.

Всички функции на адаптивния круиз контрол се управляват интуитивно от бутоните вляво на кормилния кръг. При включването му автомобилът започва сам да поддържа зададената скорост, която също лесно се променя от бутоните. С бутоните задаваме максимална скорост на движение и оставяме системата да решава кога да подава газ или да ползва ретардер. От същото място се настройва дистанция до предното превозно средство, която е на няколко степени. Когато движещ се отпред автомобил е прихванат, той се появява на дисплея на приборния панел със скоростта си и круиз контролът започва да поддържа дистанцията, като при нужда забавя или ускорява композицията ни. Ако предният е бавен и решиш да го изпревариш, достатъчно е да подадеш газ – това не изключва круиз контрола, да се приближиш и в удобния момент да минеш в лявата лента. Там круиз контролът отново поема управлението и достига максимална скорост.

С две думи, за водача остава само да държи кормилото, но скоро се убеждаваме, че и това не е точно така. Защото тестовият MAN TGX е оборудван не само със системата за предупреждение при напускане на лентата за движение без мигач Lane Departure Warning system, която е активна при движение с над 60 км/ч, но и с функцията за автономно връщане на камиона в лентата при опит за напускането ѝ – Lane Return Assist (LRA). При качествена маркировка и включена система LRA на дисплея пред водача се вижда пътна отсечка оградена с две зелени линии – вляво и вдясно. Установяваме, че при стъпване на магистралата е нужна не повече от секунда



маркировката да бъде прихваната, и решаваме да изпробваме LRA. Пускаме волана и композицията започва да следва естествения наклон на пътя. При достигане на лявата осова линия, освен че се чува обичайният звуков сигнал и се усеща вибрация в седалката, се вижда как кормилото се завърта само и камионът се връща в лентата. Следва досег и с дясната лента и пак – автономно връщане в правата посока. След не много дълго време обаче водачът получава предупреждение да поеме управлението и ако не го направи, системата се изключва. Същото се случва и ако водачът прави този експеримент доста често, но няма как – техническият прогрес все още изпреварва законовите регулации. Тук трябва да се добави, че оборудването с LRA е възможно само ако камионът е снабден с кормилно управление с функцията MAN ComfortSteering.

В крайна сметка, ако я няма значителната разлика в габаритите, на кормилото на новия MAN TGX ще имаш усещането, че караш лек автомобил. Затова и километрите до Дупница и обратно се излизват неусетно. След края на теста е ясно, че инженерите на MAN са работили здраво върху новия TGX, а Мюнхенският лъв е направил огромен скок напред и към дигиталното бъдеще. Без да губи идентичността и силните си страни. Така че нямаше нищо по-естествено от това, което се случи – той да бъде обявен за Международен камион на годината 2021. 🇪🇺

Лъчезар АПОСТОЛОВ



**Благодарение на кормилното управление MAN ComfortSteering влакчакът маневрира с лекота**

# Нови противопожарни автомобили от MAN



След като в хода на годината беше представена цялата гама от новото поколение камиони на MAN, сега и първият производител на надстройки представи противопожарни автомобили на базата на шасита на новите серии TGL и TGM

**Н**овият MAN TGL обхваща диапазона от 7,5 до 12 тона. Наличен във версии 4x2, той е подходящ за противопожарните служби, които имат нужда от малък спасителен камион с преносима или вградена помпа. Следващата по-тежка категория е новият MAN TGM, който се предлага като двуосен камион от 12 до 18 тона и като триосен до 26 тона. Двуосният TGM със задвижване на четирите колела е най-широко използваното превозно средство в противопожарните служби, защото предлага и множество варианти. Новият MAN TGS от 18 до 41 тона бруто тегло е предназначен, както и преди, за тежкотоварни приложения като цистерни и специализирани пожарни автомобили, платформи с високи стълби или с разтоварващи се контейнери. Тази серия има най-широката гама от варианти с от две до пет оси. Предлага се и MAN HydroDrive за временно задвижване на всички колела.

## Кабината – фокусирана върху водача

Новият дизайн на кабината е валиден за всички серии. Вариантите на кабините имат вече нови обозначения. Компактната кабина от серията TGL и TGM вече е CC, докато по-дългата версия с много място за съхранение зад седалките е FN. Двойната кабина с четири врати DN запазва капацитета си за екипаж от шест души. Серията MAN TGS започва с NN, кабината за транспорт на къси разстояния. И в тази серия по-дългата версия с нисък покрив е FN.

Видимостта от новите кабинни определено е по-добра, а това означава и допълнителна без-

опасност. Като опция се предлагат LED фарове, които осигуряват по-широко разпределение на светлината и по-голям обхват. Асистентът за дълги светлини предотвратява заслепяването на приближаващите превозни средства или на онези отпред, като автоматично затъмнява навреме. LED елементите на дневните светлини са разположени в крива и така подчертават визуално стила на фаровете и по този начин стила и на новото поколение MAN Truck.

## Ново: Двигател с мощност 320 к.с. за MAN TGM от 13 тона

Серията двигатели MAN D08 задвижва TGL и TGM. В актуалната версия Euro 6, 4,6-литровият четирицилиндров агрегат предлага 160, 190 или 220 к.с. и се монтира единствено в MAN TGL. Малко по-големият 6,9-литров шестцилиндров двигател във варианта с най-ниската си мощност – 250 к.с. е най-добрият двигател за серията TGL, а също и начален агрегат за MAN TGM. Следващите класове на мощност са 290 и 320 к.с. Новото тук е, че двигателят с 320 „коня“ вече не е запазен само за 18-тонен камион от серията TGM, а само при превозни средства за спешна помощ може да се монтира и на камион с 13 тона бруто тегло.

MAN TGS се задвижва от една от двете серии двигатели – D15 или D26. Новоразработеният 9,0-литров шестцилиндров двигател D15, пуснат през 2019 г., обхваща мощности от 330, 360 и 400 к.с., докато 12.4-литровият шестцилиндров D26, който също беше напълно ревизиран през 2019 г., предлага 430, 470 и 510 к.с.



Вторият компонент, който е от съществено значение за ефективното задвижване, е скоростната кутия. С MAN TipMatic за всички двигатели се предлага автоматизирана скоростна кутия. Има шестстепенни варианти за четирицилиндровия двигател в TGL и 12-степенни варианти за шестцилиндровите агрегати в TGM и TGS. Управлението на предавките и режимите се осъществява от лостче, монтирано на кормилната колона вдясно от волана.

### Системи VAS и BirdView за допълнителна безопасност

Превозните средства на противопожарната служба работят в градски трафик и по тесни улици, редом с паркирани автомобили, и трябва да маневрират и да завиват на местата на инциденти. Критични ситуации могат да възникнат по всяко време при завиване, тъй като пешеходците, персоналът на аварийните служби, велосипедистите, автомобилите или препятствията могат да бъдат в „сляпа“ зона от гледна точка на видимостта. Помощната видеосистема при завиване (Video Turning assist System) MAN VAS осигурява на водача видимост на такива слепи зони. Широкоъгълна 150-градусова камера, монтирана от страната на пътника в кабината, предава изображението към 7-инчов монитор на А-колоната. Системата се активира автоматично, когато се включат мигачите, или ръчно чрез превключвател.

Още по-пълна видимост на водача дава системата от камери MAN BirdView 360° – тя му показва на 360 градуса какво се случва около камиона. BirdView се активира, когато се включат мигачите, когато е включена задна предавка или при ниски скорости до 40 км/ч. Видимостта се осигурява от четири 180° HD широкоъгълни камери в предната част на кабината и около надстройката. „Птичий поглед“ се показва на 7-инчов монитор. MAN VAS и MAN BirdView могат да бъдат поръчани директно или преоборудвани по-късно чрез MAN After Sales.

### Оптимизирано взаимодействие с производителите на надстройки

Електрическите и електронните интерфейси за обмен на данни с надстройката са монтирани вече зад кабината, за разлика от позицията им под предния панел, както беше в предишните моделни серии. Това се осъществява благодарение на изцяло новата електрическа и електронна архитектура на камионите MAN, която се управлява от един централен бордови компютър. Водачът може да види как се осъществява взаимодействието между камиона и надстройката и функциите на надстройката чрез отделен панел от превключватели на контролно-то табло.



- **Карти за зареждане на горива в мултибренд мрежа с атрактивни отстъпки и отложено плащане**
- **Разплащане на пътни такси в 26 държави в Европа**
- **Възстановяване на ДДС и акциз върху горивата**
- **Допълнителни услуги**

**Специална оферта при поръчка на UTA One®:**  
без такса услуга и такса инициализация  
до 31.12.2020

**Тел: +359 887 332 577,  
+359 879 194 496,  
+359 878 569 019  
contact.bulgaria@uta.bg  
www.uta.bg**



**UTA One®**  
**Едно решение за**  
**Европа без граници**



# Volvo с пълна гама електрически камиони през 2021 г.



През следващата година превозвачите в Европа ще могат да поръчват изцяло електрически версии на тежкотоварните камиони на Volvo. Това означава, че Volvo Trucks ще предложи пълна гама тежкотоварни автомобили с електрическо задвижване още през 2021 г.

**М**ашабният стремеж на Volvo Trucks към електрификация прави голяма стъпка напред по пътя към транспорт без изкопаеми горива. В момента Volvo Trucks провежда тестове на електрическите тежкотоварни камиони от моделите Volvo FH, Volvo FM и Volvo FMX, които се използват за регионален транспорт и градско строителство в Европа. Тези камиони ще имат допустима максимална маса до 44 т. В зависимост от конфигурацията на батерията пробегът им може да бъде до 300 км с едно зареждане.

Продажбите ще започнат през следващата година, а масовото серийно производство – през 2022 г. Това означава, че от 2021 г. Volvo Trucks ще продава пълна гама акумулаторни електрически камиони в Европа – за дистрибуция, събиране на отпадъци, регионален транспорт и градско строителство.

„Чрез бързото увеличаване на дела тежкотоварни електрически камиони в гамата ни, искаме да помогнем на нашите клиенти и на транспортните компании да постигнат амбициозните си цели за устойчивост в развитието. Решени сме да продължим развитието на нашия бранш в посока устойчиво бъдеще“, казва Роджър Алм, президент на Volvo Trucks.

Volvo Trucks започна производство на Volvo FL Electric и Volvo FE Electric през 2019 г. Това са електрически камиони, предназначени за градска дистрибуция и събиране на отпадъци, предимно в Европа.

Volvo FL Electric е двуосен камион с допустима максимална маса до 16 тона. Дневната кабина предлага отлична работна среда за водача. Volvo

Trucks може да предостави напълно конфигурирани превозни средства за конкретни транспортни цели, например за градски доставки. Предлагат се две различни междусосия и два варианта за капацитет на батерията за пробег до 300 км. Колесната база е 4400 мм или 5300 мм, изходната мощност (пикова/непрекъсната) е 200/165 кВт, батериите са 4 или 6. Въртящият момент на електродвигателя е 240 Нм/130 Нм (малък вариант), 530 Нм/270 Нм (голям вариант). Времето за зареждане (бързо/нормално) е по-малко от 1 час/6,5 часа при 4 батерии и 1,5 часа/10,5 часа за 6 батерии.

Volvo FE Electric е триосен камион с допустима максимална маса на превозното средство до 27 тона. Опциите на кабината са дневна кабина, къса спална кабина, спална кабина или кабина с нисък вход. Тук Volvo Trucks може да достави цялостно конфигурирани превозни средства за специфични задачи в градския транспорт, като например събиране на отпадъци, леки строителни превози и доставки. Пробегът с едно зареждане е до 200 км. Междусосието на камиона е 3900 мм, а изходната мощност (пикова/непрекъсната) е 400 кВт/330 кВт. Батериите са 4. Въртящият момент на електродвигателя (пиков/непрекъснат) е 240 Нм/130 Нм за малкия вариант, и 530 Нм/270 Нм за голям вариант. Времето за зареждане (бързо/нормално) е по-малко от 1 час/6,5 часа. Максималният пробег при превоз на отпадъци и леки строителни материали е до 120 км с едно зареждане, а при дистрибуция е до 200 км.

В Северна Америка продажбите на Volvo VNR

## ABSTRACT IN ENGLISH

### Volvo Trucks with a Full Range of Electric Trucks in 2021

Next year, European hauliers will be able to order all-electric versions of Volvo's heavy-duty trucks. This means that Volvo Trucks will offer a full range of electric trucks in 2021. Volvo Trucks' large-scale drive for electrification is a big step forward on the road to fossil-fuel-free transport.



Electric, камион за регионален транспорт, пък започват на 3 декември 2020 г.

През това десетилетие ще бъдат актуални електрическите превозни средства за специфични тежкотоварни операции на дълги разстояния. Те ще бъдат електрически камиони на батерии или с водородни горивни клетки, с по-голям пробег от сега възможния. Във Volvo Trucks са си поставили за цел да започнат да произвеждат и продават електрически камиони с водородни горивни клетки, през втората половина на това десетилетие. Volvo Trucks планира до 2040 г. в цялата продуктова гама на компанията да не се използват изкопаеми горива.

„За да намалим въздействието на транспорта върху климата, трябва да направим бърз преход от изкопаемите горива към алтернативи, като например електричеството. Но условията за извършване на тази промяна, съответно темповете на прехода варират драстично при различните превозвачи и пазари. Те са зависими от много променливи, например финансовите стимули, достъпа до инфраструктура за зареждане и типа транспортни операции“, обяснява Роджър Алм.

Поради тази причина повечето транспортни компании поетапно преминават към електрически приложения. На практика много от тях ще имат смесен автопарк от камиони, задвижвани от различни видове горива по време на преходния период.

„Нашите шасита са проектирани да бъдат независими от използваната задвижваща линия. Клиентите ни могат да изберат да закупят няколко камиона Volvo от един и същ модел, с тази разлика, че някои ще са електрически, а други се захранват на газ или дизел. Що се отнася до характеристиките на продуктите ни, например обкръжаващата среда на водача, надеждността и безопасността, всички наши превозни средства отговарят на едни и същи високи стандарти. Шофьорите трябва да усещат, че познават своите превозни средства и могат да ги експлоатират безопасно и ефективно, независимо от вида на използваното гориво“, обяснява Роджър Алм.

От гледна точка на Volvo Trucks преходът към устойчив транспорт до голяма степен е насочен към възможно най-безболезнената адаптация към прехода от страна на превозвачите. Предлаганите решения трябва да са без изкопаеми горива, но и да позволяват на превозвачите да постигнат необходимите нива на рентабилност и производителност.

Според Алм основната задача на компанията е да улесни прехода към електрифицирани превозни средства. Това ще се случи с предлагането на цялостни решения, които включват планиране на маршрутите, правилно конфигурирани превозни средства, оборудване за зареждане, финансиране и услуги.

„Дългосрочната сигурност, която ние и глобалната ни мрежа от дилъри и сервиси предоставяме на нашите клиенти, ще бъдат по-важни от всякога“, завършва Роджър Алм. 🇪🇺



Volvo FE Electric е триосен камион с допустима максимална маса на превозното средство до 27 тона

Решени сме да продължим развитието на нашия бранш в посока устойчиво бъдеще, казва Роджър Алм, президент на Volvo Trucks



# TRELO

TRUCK AND TRAILER SERVICE  
Belgium, Germany, France

## МОЖЕМ ДА ПРЕДЛАГАМЕ:



ПОДДРЪЖКА



ТЕКУЩ  
РЕМОНТ



КОМПЮТЪРНА  
ДИАГНОСТИКА



РЕМОНТ НА КЛИМАТИК  
И ЗАРЕЖДАНЕ С  
ОХЛАЖДАЩА ТЕЧНОСТ



РЕГУЛИРАНЕ НА  
ГЕОМЕТРИЯТА  
НА ГУМИТЕ



МОНТАЖ/БАЛАНСИРАНЕ  
НА ГУМИ

Romeynsweel 3 (Haven 200) 2030  
Антверпен, Белгия  
координати: 51.266634, 4.390130



Slingerweg 60, 3600  
Генк, Белгия  
координати: 50.928493, 5.489457



Mietersheimer Hauptstraße 71, 77933  
Lahr/Schwarzwald, Германия  
координати: 48.331533, 7.845524



10 Rue Jacques Monod, 69320  
Фейзин, Франция  
координати: 45.673693, 4.850010



54 Rue De L'etain, 77176  
Savigny Le Temple, Франция  
координати: 48.587641, 2.588237



## Тони Димитров, изпълнителен директор на КМД лоджистикс:

Базираната в Пловдив транспортната компания КМД лоджистикс е основана през 2016 г. като част от холдинга на КМД груп. Холдингът има над 20 години история и в него влизат фирми, занимаващи се с транспорт, комунални дейности, сметопочистване, управление на отпадъци, селско стопанство, строителство и други. Списание КАМИОНИ разговаря за ситуацията в бранша с Тони Димитров, изпълнителен директор на КМД лоджистикс, която предлага международен транспорт на стоки, логистични и спедиционни услуги



# С гъвкавост възстановихме позициите си отпреди кризата

**– Г-н Димитров, откога сте в транспортния бранш и как и защо се е насочили към този вид дейност?**

– Занимавам се с транспорт на стоки и логистика на европейските пазари от 10 години. Ежедневно следя отвътре изключителната динамика на този бизнес, като се стремя да оптимизирам процесите и взимането на адекватни и навременни решения в бързо променящата се среда в бранша. В съвременната международна търговия процесите на глобализацията са особено интензивни и това води до все по-голяма необходимост от гъвкави и адаптивни транспортни и

дистрибуционни мрежи. Затова и ние решихме да създадем тази компания.

**– С колко и какви автомобили и ремаркета оперирате?**

– Ускорението от 0 до 100 го направихме за около 12 месеца и ако трябва да съм откровен, това си беше истинско предизвикателство. Така към днешна дата автопаркът ни се състои от 110 влекача, 100 брезентови полуремаркета, 10 хладилни полуремаркета, 20 буса.

Влекачите са изключително и само от марки на Renault и Mercedes-Benz, Евро-6. Ремарке-



тата са брезентови Schmitz Cargobull – тристранна шора с регулируема височина на тавана, алуминиеви дъски, XL-code, multilock и други опции. Всичките активи на компанията в момента са произведени не по-рано от 2018 г. и средният им пробег е около 300 – 350 хиляди километра.

#### – Нови или употребявани камиони купувате и защо?

– В стремежа си да предоставим най-добрата услуга на нашите клиенти и партньори, особено в Европа, корпоративната политика, която следваме, е закупуването единствено на нова техника. Поради бързата амортизация на активите ние се стараем не само да увеличаваме флотата, а и циклично да я подменяме с нова и първите ни сделки с обратно изкупуване вече са факт. Философията ни да предлагаме качество в условията на силно конкурентния пазар ни задължава да не позволяваме никакви компромиси по отношение на камионите, с които работим – във всяко отношение – техническото състояние, оборудване, технологични нововъведения...

#### – Как и защо се насочихте към марките камиони и ремаркета, с които работите?

– В бизнес средата думата лоялност има особена стойност. Ние в КМД лоджистикс се отнасяме с такава към екипа, към нашите клиенти, разбира се, и към доставчиците ни. Истината е, че направихме различни експерименти, за да достигнем до момента, в който с увереност можем да назовем най-добрите за нас продукти на пазара. Казвайки продукти, искам да отворя скоба, споменавайки факта, че в нашия бизнес модел освен машината като такава от изключително значение са и редица други фактори като например цялостното следпродажбено обслужване. Категорично искам да изразя удовлетворението от работата си с Рено Тръкс и Силвър Стар. От Renault Trucks ни впечатлиха с едни изключителни продукти – влекачите Renault T HSC 480 и T HSC 520 – икономични, удобни и най-вече – изгодни и рентабилни. Притеснението, което имах относно реализацията на вторичния пазар, бе мигновено парирано от адек-

ватната политика за обратно изкупуване, която представителите на марката ми оферираха. В допълнение получих и сигурността, която предоставя златният пакет към гаранционните условия, който буквално ме освобождава от всякакви ангажменти по поддръжка, репатриране, ремонти, обслужване и всичко останало освен гуми и крушки. Пореден голям плюс, който дадох на Renault Trucks, беше и конкурентното финансиране на закупуването на камиони, което сами организират.

За Mercedes-Benz мога да кажа, че моделът Actros е безспорно най-иновативната и високотехнологична машина, с нисък разход на гориво, която дава надежда за по-дълга експлоатация и по-лесна продажба след определен период.

#### – Как е организирано сервизното обслужване на автомобилите ви?

– Въпреки че в експлоатационния център на компанията ни в Пловдив разполагаме със сервиз, който е оборудван по всички изисквания, автопаркът се поддържа от официалните сервизи на марките в България. При нас в специален софтуер се водят хронологията и естеството на ремонтите и обслужванията още от ден първи, като стриктно преди всеки курс се провеждат контролни прегледи на техническото състояние на автомобила, както законът изисква.

#### – С колко персонал и водачи работите и те на единична или двойна езда са?

– Административният персонал на КМД лоджистикс наброява 20 души, които са изключителни професионалисти. Колкото и нескромно да звучи, екипът, който успяхме да създадем, е големият ни коз, без него не бихме успели да вървим напред в тази непостоянна бизнес среда. Недостигът на водачи е друг основен проблем в транспортния сектор на глобално ниво. За радост ние до този момент нямаме никакви трудности и колкото и странно да звучи, текущото на шофьори е сведено до минимум. В крайна сметка, когато има взаимна удовлетвореност от работния процес, коректно и точно отношение от двете страни на работодател и ра-

### Визитка:

Тони Димитров е изпълнителен директор и съосновател на КМД лоджистикс. Завършил е международни икономически отношения, има магистърска степен във Франция по бизнес администрация и специализация по Международна търговия и логистика.

### ABSTRACT IN ENGLISH

#### Through Flexibility, We Restored Our Pre-Crisis Positions

Thus says Toni Dimitrov, Executive Director of KMD Logistics. Plovdiv-based transport company KMD Logistics was founded in 2016 as part of the KMD Group holding. KAMIONI magazine talks about the situation in the industry with Toni Dimitrov. KMD Logistics offers international transport of goods, logistics, and forwarding services.

Момент от  
предаването на една  
от партидите влекачи  
Renault T





Част от автопарка на компанията

ботник, дребните проблеми лесно се решават с диалог. Имаме 150 назначени водачи, като само около 15% от тях са на двойна езда.

**– Как привличате и задържате добрите водачи?**

– Тук трябва да благодаря на нашия мениджър транспорт Цветан Тороманов, който има изключителния талант да се справя с това почти нерешимо уравнение от висшата математика. Успяхме да сформираме ядро от качествени кадри, които от своя страна непрекъснато препращат техни колеги към нас за назначаване. Всяка компания е една жив организъм и за положителното му развитие е от изключително значение човешкият фактор – затова в КМД лоджитикс колегиалността е приоритет номер едно. Разчитаме на професионалисти с дълъг трудов стаж. Познавайки маниера на работа на служителите, елиминираме риска от некомпетентност и безотговорност, които водят до грешки. Работим в тясно сътрудничество с другите компании от групата, като предлагаме опцията на водачите да се прехвърлят от една в друга наша фирма и така им предоставяме възможността да останат по дълго в дома си, при близките. Например международен шофьор, който се връща от дълъг курс в Европа и иска да остане повече време тук, но има нужда от приходи, бива прехвърлен на сметовоз и оперира само в родния си град. Ако има недостатъчно опитен водач, който не познаваме, задължително минава през школата на вътрешните ни курсове, за да придобие опит и увереност по малките улици на града. Тази алтернатива се адмирира от нашите кадри, защото имат възможност да работят за по-високо заплащане в Европа и при желание за по-дълъг престой тук не остават без доходи. От друга страна, сметопочистващото ни предприятие, което дава работа на над 400 шофьори ежедневно, генерира кадри, част от които преминават в международния ни транспорт като естествено развитие и в търсене на по-високо възнаграждение.

**– Обичайно по какви destinations работи фирмата, какви превози извършвате и на какви товари?**

– Релациите, които обслужваме, са главно държавите от ЕС. Диверсифицирали сме флотилията, като има част, която работи по договори с наши чуждестранни партньори, и друга част, която се менажира от нашите опитни спедитори на спот пазара. Извършваме както обичайните за всички български превозвачи внос и износ, така и крос трейдинг операции и каботажни превози. Следейки пулса на пазара, ние променяме фокуса си съответно към типа превоз със по-висока добавена стойност. Транспортираме цялата гама от товари като например авточасти за големите автомобилни производители в Европа – Daimler, VW, IVECO, Ford и Renault, също така и за дистрибуторската мрежа за хранителни и битови стоки като Lidl, Casino, Intermarché, Carrefour и други.

Като цяло КМД лоджитикс е специализирана основно в превоза на цели и хладилни товари, като малка част от ресурса ни е ангажиран с групжни пратки и експресни превози, обслужващи дребния бизнес и домакинствата.

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

– Пандемията от COVID-19 изправи цялата икономика пред огромни предизвикателства. Новата обстановка, продиктувана от кризата, доведе до затварянето на предприятия от структуроопределящи отрасли като автомобилостроене, тежка и цветна металургия, строителство и услуги. Това лавинообразно рефлектира и върху транспортния сектор. Най-тежко беше в първите два месеца от кризата, когато ние скоростно трябваше да се адаптираме към новата ситуация, характеризираща се с изключително нисък товарообмен, което доведе до сринати нива на навлата. Благодарение на нашата гъвкавост и бърза реакция ние успяхме възстановим по-





# Интелигентната сила в строителството. Arocs от Mercedes-Benz.

Дори в сурова среда, детайлите правят разликата.

Arocs впечатлява не само със своята здравина, но и с нови и интелигентни характеристики – иновативната MirrorCam и ориентираният към бъдещето Multimedia Cockpit.

С това той полага основите за успешна и комфортна работа.

Повече информация на:

[www.mercedes-benz-trucks.com/bg\\_BG/models/arocs.html](http://www.mercedes-benz-trucks.com/bg_BG/models/arocs.html)

## Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Силвър Стар Моторс ЕАД – Генерален дистрибутор на Mercedes-Benz в България  
Повече информация може да получите при Вашия Mercedes-Benz партньор.

София: 0889 995 596, 0885 228 410; Пловдив: 0885 222 209, 0884 656 654

Варна 0887 215 315; Бургас: 0882 633 159

[www.mercedes-benz.bg](http://www.mercedes-benz.bg)



Mercedes-Benz е една от двете основни марки влекачи в автопарка на компанията, а предпочитаните полуремаркета са Schmitz Cargobull



зициите си от преди кризата, като можем да се похвалим със 100% работещ автопарк, без да губим партньори и без да съкращаваме персонал.

**– През тази година купувахте ли нови автомобили и ако – да, за разширяване или за подмяна на парка?**

– През тази година закупихме 25 нови активи, като увеличихме броя на автопарка само с 5 композиции, а с останалите 20 просто подменихме по-старите камиони.

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

– Винаги сме отворени към нови хоризонти и възможности за развитие, но за момента сме

съсредоточени в оптимизацията по релациите, по които работим. За нас е валидно правилото, че когато нещо работи добре, то не се нуждае от промяна.

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

– КМД лоджистикс тръгна доста амбициозно и смело още от създаването си и смятаме да запазим този тренд на развитие, който бяхме заложили в бизнес плана си. Разбира се, всички проекти останаха замразени през тази година заради форсмажорната бизнес среда, но оптимистично се надяваме на възможно най-бързо отминаване на пандемията и възвръщане на нормални-



те темпове на икономиката. През идната година ни предстои закупуване на още 50 автомобили, а до 2022 г. – създаване на логистична и складова база в село Шишманци до Пловдив, до която вече има и изградена железопътна инфраструктура. Работим по подобен проект със собствен склад, ситуиран във Франция, но за момента сме в доста начална фаза.

– Въпреки кризата с коронавируса Пакет Мобилност бе придвижен от европейските институции. Готови ли сте да реагирате като компания и какви стъпки предприемате?

Приемането на Пакет Мобилност в най-тежките условия на коронавируса затвърди факта, че когато европейските лидери са взели решение да следват определена политика, решението неминуемо става закон – въпреки абсурдите около него. Приемането на Пакета демонстрира силна дискриминационна политика спрямо периферията на ЕС, като потъпква ценностите и идеологията на Съюза за сметка на национални интереси. Нашият екип е трениран да работи във форсмажорни обстоятелства и считам, че ще се справим и с това. Безспорно ни очакват процеси на реструктуриране и реорганизация, но се надяваме с гъвкавост да успеем да го преболедуваме и да продължим по-силни напред. Месеци преди приемането на Пакета започнахме да правим различни проучвания, за да се ориентираме към най-ефективните действия за успешното му прилагане в нашия бизнес модел. Конкретни решения все още не сме взели, предвид много неизвестни за решаване на уравнението.

**– Какви стъпки трябва да предприемат българските превозвачи като цяло, за да смекчат последствията от Пакет Мобилност?**

– Обективно погледнато, това бе една от най-трудните години за транспортния бизнес и в частност за българските превозвачи – особено и след приемането на Пакет Мобилност. Считам, че за предприемане на конкретни стратегии е рано да се говори предвид многото неясноти и въпросителни по прилагането на Пакета. Със сигурност, който оцелее, ще трябва да реорганизира съществено маниера си на работа, за да отговори на новите изисквания. Тук си спомням за думите на Дарвин: „Не оцелява най-силният, нито най-интелигентният, а този, който най-добре се адаптира към промените.“

Нека не бъдем крайно песимистични и все пак да отчетем факта, че това би могло да носи след себе си и някои позитиви за сектора – най-малкото ще се премине през едно сито, което е крайно необходимо на пазара.

**– Брекзит засяга ли ви пряко?**

– Брекзит не ни засяга пряко, тъй като не обслужваме дестинацията Великобритания. Аз лично смятам, че това ще даде негативно отражение на вътрешноевропейския транспортен пазар поради все по-вечето налагани митнически и административни изисквания към превозвачите от страните членки от властите в Обединено кралство. 🇬🇧

**Въпросите зададе  
Лъчезар АПОСТОЛОВ**

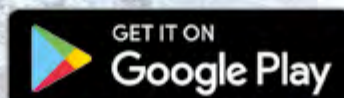
# Online



## www.transport-press.bg



GET THE APPS FROM



# BULGARIAN TRANSPORT PRESS

# Тест: Новият Isuzu D-MAX – самураят от дигиталната ера



Новият Isuzu D-MAX е вече в България, а списание КАМИОНИ имаше възможност да направи първия у нас тест на сериозно обновения и модернизирания еднотонен японски пикап. Естествено, на пътя и – повече – извън него

**З**а теста официалният вносител на марката за България – София Франс Ауто, ни предостави първия екземпляр, влязъл у нас. И то какъв! Възможно най-расовият и с най-високото ниво на оборудване при модела – ARENA. Преживяването си заслужаваше. Защото предварително се знаеше, че новият самурай идва с редица подобрения, като версията му от 2020 г. е значително усъвършенствана и ъпгрейдната в сравнение с последния вариант, излязъл през 2017 г. А целта на японците е ясна – към имиджа на D-MAX като един от най-здравите, безотказни, надеждни и безкомпромисни работни коне сред еднотонните пикапи да бъдат добавени комфорт, удобства, сигурност и дори глезотии на макс. Предварително казваме, че тя е постигната и без да губи от качествата си на камион, новият Isuzu D-MAX е станал значително по-комфортен и иновативен.

## Тестовият пикап

Тестовият Isuzu D-MAX 4x4 D/C ARENA 6AT бе снабден с познатия и от предишното поколение турбодизелов двигател с работен обем от 1898 куб. см и максимална мощност 164 к.с. Той вече е оборудван със SCR система за третиране на отработилите газове с добавката Adblue за пости-

гане на последните екологични норми Euro 6d, действащи в ЕС. Силовият агрегат е достатъчно мощен и осигурява отлична динамика на пикапа на пътя и извън него. Особено впечатляващо е усещането, когато D-MAX безотказно превземаше и най-стръмните наклони по избора от нас офроуд маршрут край София. Иначе на асфалт двигателят гарантира на тежката машина максимална скорост от 180 км/ч и ускорение от 0 до 100 км/ч за 12,5 сек. Разходът на гориво, деклариран от производителя, е 8,8 л/100 км в градско движение, 6,6 л/100 км при извънградски маршрути и 7,4 л/100 км при смесен цикъл на експлоатация. При теста ни се видя, че стойностите са напълно постижими, а дори при най-тежкия офроуд в режим на трансмисията 4x4 консумацията на гориво не можа да надхвърли 11,8 л/100 км.

## Новост след новост

Първата новост в новия D-MAX идва веднага след двигателя. Шестстепенната автоматична предавателна кутия е сериозно преработена, а алгоритъмът за управлението ѝ осигурява безшумна, навременна и бърза смяна на предавките както нагоре, така и надолу. Режимът 4x4 има две нива – 4Н и 4Л (за най-тежките препятствия участъци), които се избират електронно от въртящ се



### Test: New Isuzu D-MAX – The Samurai from the Digital World

New Isuzu D-MAX is already in Bulgaria, and KAMIONI magazine had the opportunity to make the first test in our country of a seriously updated and modernized one-tone Japanese pickup. On the road, of course, and much more off the road.





селектор на централната конзола. До скоростния лост пък са бутоните за блокиране на диференциала и за включване на асистента за спускане по наклон (Hill Descent Control), който без намесата на водача осигурява и по най-стръмните участъци спокойно слизание със скорост 10 км/ч. Обновено е и задното окачване, което отново е на ресори от по 3 листа. Освен товароносимост то осигурява на D-MAX отлична стабилност и не-

характерно плавна и мека возия за класа на еднотонните пикапи дори при празен товарен отсек.

Новостите при новия D-MAX, естествено, започват още от външния дизайн, който е сериозно променен. Предната решетка е станала по-висока и внушителна, а надписът Isuzu е качен нагоре. Изцяло нови са фаровете и светлините за мъгла, късите и дългите светлини са автоматични, днев-

- 1 – Обновеното място на водача
- 2 – Кожена тапицерия с ефектни шевове в ниво ARENA
- 3 – Изпитаният 1,9-литров боец със 164 к.с.
- 4 – Товарният отсек

“С IMPARGO успяхме да дигитализираме целите процеси по обработка на поръчките и процесите на диспонирането. Платформата е на достъпна цена, лесна за ползване и ни позволява да предлагаме същото ниво на обслужване като големите спедиторски компании.” Игор Алестченко, Мениджър контролинг и бизнес развитие Mat-Max s.r.o. (5 камиона). | РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТОВАРИ | УПРАВЛЕНИЕ НА ПОРЪЧКИ | ТОВАРИ | УПРАВЛЕНИЕ НА ПОДЪЗПЪЛНИТЕЛИ | КОМУНИКАЦИЯ С КЛИЕНТИ | КАЛКУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ РАЗХОДИ | ПЛАНИРАНЕ НА КУРСОВЕ | КАЛКУЛИРАНЕ НА ТОЛ ТАКСИ ЗА ЕВРОПА | “Системата на IMPARGO лесно ми спестява по един час на камион на седмична база. За мен тя е просто безценна.” Робърт Стюърт, Управител на Stewart Transport Scotland (5 камиона). | РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТОВАРИ | УПРАВЛЕНИЕ НА ПОРЪЧКИ | ТОВАРИ | КОМУНИКАЦИЯ С КЛИЕНТИ | УПРАВЛЕНИЕ НА ПОДЪЗПЪЛНИТЕЛИ | КАЛКУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ РАЗХОДИ | ПЛАНИРАНЕ НА КУРСОВЕ | КАЛКУЛИРАНЕ НА ТОЛ ТАКСИ ЗА ЕВРОПА | “IMPARGO спаси компанията ми, като ми помогна да изчисля разходите и следователно - максимум контрол на плащанията.” Едис Баракович, Управител на LE Transport d.o.o. (15 камиона). | РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТОВАРИ | УПРАВЛЕНИЕ НА ПОРЪЧКИ | ТОВАРИ | КОМУНИКАЦИЯ С КЛИЕНТИ | УПРАВЛЕНИЕ НА ПОДЪЗПЪЛНИТЕЛИ | КАЛКУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ РАЗХОДИ | ПЛАНИРАНЕ НА КУРСОВЕ | КАЛКУЛИРАНЕ НА ТОЛ ТАКСИ ЗА ЕВРОПА | “Системата ни предоставя максимална прозрачност на разходите и следователно - максимум контрол на плащанията.” Золер Консалтинг (75 камиона). | РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТОВАРИ | УПРАВЛЕНИЕ НА ПОРЪЧКИ | ТОВАРИ | КОМУНИКАЦИЯ С КЛИЕНТИ | УПРАВЛЕНИЕ НА ПОДЪЗПЪЛНИТЕЛИ | КАЛКУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ РАЗХОДИ | ПЛАНИРАНЕ НА КУРСОВЕ | КАЛКУЛИРАНЕ НА ТОЛ ТАКСИ ЗА ЕВРОПА | “С IMPARGO успяхме да дигитализираме целите процеси по обработка на поръчките и процесите на диспонирането. Платформата е на достъпна цена, лесна за ползване и ни позволява да предлагаме същото ниво на обслужване като големите спедиторски компании.” Игор Алестченко, Мениджър контролинг и бизнес развитие Mat-Max s.r.o. (15 камиона). | РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТОВАРИ | УПРАВЛЕНИЕ НА ПОРЪЧКИ | ТОВАРИ | КОМУНИКАЦИЯ С КЛИЕНТИ | УПРАВЛЕНИЕ НА ПОДЪЗПЪЛНИТЕЛИ | КАЛКУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ РАЗХОДИ | ПЛАНИРАНЕ НА КУРСОВЕ | КАЛКУЛИРАНЕ НА ТОЛ ТАКСИ ЗА ЕВРОПА | “Системата на IMPARGO лесно ми спестява по един час на камион на седмична база. За мен тя е просто безценна.” Робърт Стюърт, Управител на Stewart Transport Scotland (5 камиона). | РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТОВАРИ | У





Лостът за превключване на предавките на обновената кутия



Превключвателят за режим 4x4

Седалката на водача е с множество електрически регулировки



Дисплеят на централната конзола



Приборният панел

ните светлини и стоповете вече са LED. Капакът на двигателя е разширен и вече покрива калниците.

Макар силуетът на пикапа да е запазен като цяло, извивките в страничната линия и раздутите вежди на калниците са тотално променени. Значително е повишена аеродинамиката, което, естествено, се отразява на разхода на гориво, както установихме при теста. Като цяло визията на пикапа е станала по-внушителна и агресивна, за което спомогат и черните 18-инчови алуминиеви джанти, страничните стъпала – фиксирани в корпуса, задната броня със стъпенка, с които бе оборудван тестовият КАМИОНИ D-MAX ARENA. При тежките офроуд маршрути пък предпазна кора защитава картера на двигателя, предавателната и раздатъчната кутия.

Новините продължават и в интериора, който специално при ниво ARENA включваше изключително богато серийно оборудване. Достатъчно е да се изброи само част от екстрите, които все още не сме споменали: ABS с EBD, ESC, Hill Start Assist, спирачен асистент (BA), контрол на сцеплението (Traction Control System), въздуш-





ни възглавници – предни, странични и тип завеса, въздушна възглавница между водача и пътника до него, автоматичен климатик с филтър за прах, електрически стъкла и електрически управляеми и отопляеми огледала, кожена тапицерия на удобните седалки, електрически регулируема във всички посоки седалка на водача, кожена облицовка на арматурното табло с ефектни шевове...

Достъпът до автомобила е безключов, както и стартирането на двигателя.

**Новият Isuzu D-MAX е в свои води извън пътя**

### Дигитализация и...

Арматурното табло, приборният панел пред водача и мултимедията също са изцяло нови. Цветен дисплей на инструменталния панел пред



## ДИЗЕЛОВИ ДВИГАТЕЛИ

Бързина и гаранция при ремонт  
Експресен достъп до резервни части  
Мобилни сервизи



**ОФИЦИАЛЕН ДИЛЪР ЗА БЪЛГАРИЯ**

**СОФИЯ**, ул. Резбарска 47, тел. 02 971 9549

**КАРЛОВО**, ул. Теофан Райнов 66, тел. 0335 96 585

office@ipo-bg.com, www.ipo-bg.com

**30 години**  
надеждни  
индустриални  
решения







Визията на пикапа вдъхва усещане за здравина и надеждност

Задното окачване е оптимизирано и осигурява повече комфорт



водача с множество менюта (част от тях – анимирани), които се управляват от мултифункционалния волан, дава пълна информация за работата и избраните режими и настройки на системите на автомобила.

На централната конзола е монтиран голям сензорен екран за работа с мултимедията, която включва радио, DAB-радио, CD-плейър, MP3-плейър, USB-вход, Bluetooth, 8 тонколони. Под екрана са клавишите за управление на климатика. Мултимедията е съвместима с Apple Car Play и Android Auto и може да се управлява и с гласови команди.

### ...сигурност

От тук, естествено, преминаваме към множеството системи за сигурност и в помощ на водача, които улесняват и правят по-безопасно шофирането. Водачът разполага с камера за заден ход и предни и задни сензори, предупреждаващи за близки препятствия, сигнализация за обекти в слепата зона на видимост. На малкия дисплей пък се проектират знаците за ограничения на скоростта по маршрута, като при превишаването им водачът чува характерен звуков сигнал.

Всъщност всички системи и функции за безопасност и в помощ на водача са обединени в опцията Advanced Driver-assistance Systems. Тук влиза и адаптивният круиз контрол, който работи заедно с активната система за поддържане на лентата за движение. Двете функции се управляват лесно



### Технически характеристики на новия Isuzu D-MAX

|                          |                                                                                          |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Варианти                 | единична/удължена/двойна кабина                                                          |
| Нива на оборудване       | Utility, Activity, Gravity, Arena                                                        |
| Габарити, мм             | дължина – 5305 / 5265 / 5265; височина – 1770 / 1790 / 1790; ширина – 1810 / 1870 / 1870 |
| Колесна база, мм         | 3125                                                                                     |
| Колела, инча             | 16 / 18 / 18                                                                             |
| Просвет, мм              | 235                                                                                      |
| Диаметър на завой, м     | 12,5                                                                                     |
| Двигател                 | дизелов, 1,9 л (164 к.с.), с AdBlue                                                      |
| Предавателна кутия       | механична или автоматична шестстепенна                                                   |
| Задвижване               | 4x2 / 4x4                                                                                |
| Товароносимост, кг       | 1100                                                                                     |
| Товарно пространство, мм | дължина – 2330 / 1805 / 1495; височина – 465 / 490 / 490; ширина – 1590 / 1530 / 1530    |
| Резервоар за гориво (л)  | 76                                                                                       |
| Брой места               | 1+1 / 3+1 / 4+1                                                                          |
| Макс. скорост, км/ч      | 180                                                                                      |

но и интуитивно от бутони на волана. Пикапът поддържа зададената му скорост и дистанцията до предното превозно средство, като при нужда сам намалява скоростта или ускорява след това. При скорости над 60 км/ч и качествена маркировка превозното средство стои в избраната лента за движение и само се връща в нея при опит за напускането ѝ без мигач. Всичко това, както и прецизното електрическо кормилно управление превръщат шофирането на асфалт в истинско удоволствие.

Не по-малко удоволствие, както се убедихме, е обаче и шофирането извън пътя. Благодарение на прецизната силова линия, задвижването 4x4, сериозния просвет и високата проходимост за D-MAX няма страшни наклони, изровени пътища, кални и водни препятствия. Новият японски пикап ни го доказва безкомпромисно в изровения ландшафт на изоставена мина край София, с което показва, че в дигиталната ера самураите не са изчезнали.

### В заключение

Новият D-MAX е преработен изцяло, но още от пръв поглед показва, че притежава „ДНК на камион“. Независимо обаче дали е извън пътя или на пътя, дали са използвани за работа или забавление, D-MAX изглежда в свои води. А със спортните алуминиеви джанти, с интегрирана стъпенка в задната броня и страничните стъпенки с нов дизайн, както и с разнообразието от кабинни и нива на оборудване D-MAX би отговорил на изискванията на всеки водач.

Стартовата цена на модела за България, обявена от София Франс Ауто, е 60 752 лв. с ДДС, а цената на експоната, тестван от КАМИОНИ – 78 625 лв. с ДДС. 

Лъчезар АПОСТОЛОВ



Как се шурмува водно препятствие

С новия си дизайн, както и с разнообразието от кабинни и нива на оборудване D-MAX би отговорил на изискванията на всеки водач

# Ford E-Transit е факт!



## *Електрическият вариант на лекотоварната легенда идва с най-мощния двигател в сегмента*

Ford представи E-Transit. Изцяло електрическата версия на най-продавания в света товарен ван идва с набор от технологии от следващо ниво и предлага нови функции и услуги, съчетани с доказаните възможности на легендарния модел

**Е**-Transit е готов за работа, обявиха от Ford на специално онлайн събитие. Моделът излиза на пазарите на Стария континент през пролетта на 2022 г. Електрическият голям Transit идва с най-мощния електродвигател в сегмента за Европа и ще се предлага в три дължини – Medium (L2), Long (L3) и Extra Long (L4) и с две височини – H2 и H3. E-Transit ще има версии с допустима максимална маса 3,5 т, 3,9 т и 4,2 т, а всичките комбинации ще осигуряват над 25 варианта на модела.

При представянето бе подчертано, че E-Transit е проектиран и без компромиси с товарния капацитет. Разположената под пода батерия осигурява до 15,1 куб. метра товарен обем, който е същият като при дизеловите версии на модела със задвижване на задните колела. На европейския пазар E-Transit ще се предлага, разчетен за полезен товар до 1616 kg при версия фургон и до 1967 kg при шаси-кабините. При E-Transit инженерите на Ford са преработили силовата линия и задното окачване, за да оптимизират товарното пространство. Новото окачване осигурява повече прецизност при управлението и по-добро сцепление с пътя както при натоварен, така и при натоварен автомобил.

Електродвигателят на превозното средство

е с максимална мощност от 198 кВт (269 к.с.) и предлага въртящ момент от 430 Нм. Това го прави най-мощния двигател при товарните ванове предлагани на европейския пазар. Разположението на двигателя при задните колела осигурява допълнително изключителна сцепление на пътя.

В Европа Ford ще предложи богат избор от конфигурации на E-Transit включващи фургон, шаси-кабина, двойна кабина, като моделът ще покрива брутна маса до 4,25 тона.

След успешните партньорства за тестване в реални условия на хибридният Transit Custom Plug-In Hybrid, Ford ще започне през 2021 г. изпитания на флота, съставена от E-Transit, с помощта на клиенти от ключови европейски пазари.

Ford представи новия голям ван E-Transit като интелигентен работен кон, който ще предложи на клиентите на марката повишена производителност чрез напълно електрическата си силова линия, допълнена и с редица софтуерни решения, услуги и вградени опции.

Използваемият капацитет на батерията е 67 кВтч, а очакваният пробег с едно зареждане при E-Transit е до 350 км по WLTP. Това, подчертават от Ford, е около три пъти повече от средното разстояние, което водач на подобен автомобил в Европа изминава ежедневно. Така батери-





ята има достатъчен допълнителен капацитет, за да осигури пробег при променящи се атмосферни и пътни условия, казват от Ford.

Режимите на движение при E-Transit са съобразени с електрическия задвижващ механизъм. Специалният Есо-режим осигурява до 8 – 10 процента подобрение в потреблението на енергия. Той е подходящ при движение без товар или за движение по магистрали. При екорежима се ограничава максималната скорост, регулира се ускорението и се оптимизира климатичният контрол, за да се удължи пробегът.

При E-Transit ще е възможна и предварителна подготовка на превозното средство, при която кабината и батериите да бъдат климатизирани и подготвени съобразно условията още докато автомобилът се зарежда, което гарантира по-дълъг пробег.

Модемът за свързаност FordPass Connect ще се предлага като серийно оборудване при E-Transit. С него потребителите ще могат да оптимизират ефективността на автопарка си, да заплащат различни такси и услуги в движение, както и да актуализират онлайн софтуера на автомобилите си.

С E-Transit екосистемата от автомобили за работа на Ford се разширява, като вече включва и софтуер за наблюдение на електрически превозни средства, свързани решения за автопарковете. Това ще позволи безпроблемно интегриране на E-Transit в ежедневните операции. За това спомага и набор от специализирани услуги за електрически превозни средства, предлагани чрез решението за управление на флота Ford Telematics.

E-Transit също така предлага SYNC 4 комуникационна и развлекателна технология за търгов-

ските превозни средства. Тя включва стандартен и лесен за използване 12-инчов сензорен екран, подобро гласово разпознаване и облачно базирана навигация. С ефирните актуализации на софтуера потребителите на E-Transit винаги ще разполагат с най-новите нови функции.

На пътя при активирана навигация операторите на автопарка могат да се възползват от усъвършенстваните технологии за подпомагане на водача, включително разпознаване на пътни знаци и интелигентно регулиране на скоростта. E-Transit разполага и с набор от системи за безопасност, които помагат на клиентите да намалят разходите си за застраховка. Те включват асистент за избягване на челен сблъсък, информационна система за слепите зони, асистент за поддържане на лентата за движение, 360-градусова камера, интелигентен адаптивен круиз контрол.

И нещо, което се предлага за пръв път при лекотоварните превозни средства в Европа. Оборудването Pro Power Onboard пък превръща E-Transit в мобилен източник на енергия с мощност до 2,3 кВт, което ще позволява на клиентите да имат по всяко време и навсякъде захранване, нужно за бизнеса и дейността им.

По-ниските разходи за поддръжка пък ще позволят постигане на приблизително 40% икономия при обслужването спрямо аналогични дизелови модели. E-Transit идва с най-добрите в класа си сервизни интервали.

В Европа клиентите ще се възползват от най-добрия в класа си годишен интервал на обслужване при неограничен пробег, успоредно с 8 години или 160 000 км пробег гаранция за батерията и електрическите компоненти под високо напрежение. ►

**Конекторът за зареждане при E-Transit е практично скрит под предната емблема**



### 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 3.20 - 5.00м.

Нископрофилни механизми за пълно измиване на ниските части. Голям избор от програми и възможност за конфигуриране на собствени.

Бърза възвръщаемост на инвестицията.

Различни версии  
на модела

Ще познаете E-Transit по  
неоновото сините лайстни в  
предната решетка



Ford ще предложи разнообразни решения за зареждане на батерията, съобразени с нуждите на автопарковете и водачите, независимо дали това става у дома, на работното място или на път. Предлага се зареждане както с променлив ток, така и бързо зареждане с постоянен ток. Бордовото зарядно устройство с мощност 11,3 кВт е в състояние да осигури 100 процента зареждане за 8,2 часа. При зареждане с мощност до 115 кВт с помощта на бързо зарядно устройство с постоянен ток батерията на E-Transit може да бъде заредена от 15% до 80% за около 34 минути.

Продажбите и обслужването на модела са подкрепени от мощната мрежа на Ford с над 1800 търговски центъра по света, включително 1000 Transit центъра в европейската мрежа на марката. При предлагането на E-Transit Ford ще се възползва и от сътрудничеството със стотиците фирми за трансформации, които правят преустройства и осигуряват съвместимо оборудване и за дизелови версии на Transit.

За европейските пазари E Transits ще се произвежда в завода на Ford Otosan в Коджаели, Турция, на специална линия в съседство с линията, от която слиза доказаният Transit Custom Plug-In Hybrid. За Северна Америка електрическата версия на Transit ще се произвежда в завода в Канзас Сити. E-Transit ще започне да пристига при европейските клиенти в началото на 2022 г.

Моделът е част от глобална инвестиция на Ford от над 11,5 млрд. долара, която е насочена към електрификация на редица модели. Изцяло новият и изцяло електрически Mustang Mach-E ще бъде в европейските представителства от началото на 2021 г., а изцяло електрическият пикап F 150 ще е в северноамериканските дилърства от средата на 2022 г.

В Европа Ford стартира електрификацията на гамата си от автомобили за работа с пилотен проект още през 2018 г. Проектът включваше партньорства в Англия, Германия, Испания и Турция, с цел да се проучи как шофьорите са използвали хибридният Transit Custom Plug-In Hybrid при операции в Лондон, Кьолн, Валенсия и Анкара.

„Нашата ясна мисия да накараме бизнеса на нашите клиенти да процъфтява, помогна да превърнем Ford във водещата марка търговски превозни средства в Европа – казва Ханс Шеп, генерален мениджър търговски превозни средства във Ford of Europe. – Електрификацията дава нови възможности на клиентите ни да управляват по-ефективно бизнеса и флотата си. При E-Transit това идва с повече от 55 години опит при Transit, мрежа от опитни дилъри и надстройчици и екосистема от дигитални инструменти, които ще помогнат за превръщането на потенциала на електрификацията в бизнес реалност. Всичко това носи и ползите от транспорта с нулеви емисии.“

„Ford е лидер при търговски превозни средства в Северна Америка и Европа, така че преходът към нулеви емисии, особено при бързо развиващия се сегмент за доставки от последната миля, е от решаващо значение за постигането на нашата неутрална въглеродна цел до 2050 г. – казва Джим Фарли, президент и главен изпълнителен директор на Ford. – Ford е готов да бъде лидер в процеса, който започна със своите Transit Custom Plug-In Hybrid и EcoBlue Hybrid. Това е добре за планетата и е огромно предимство за клиентите, които получават по-ниски оперативни разходи и нови технологии за свързаност в помощ на техния бизнес.“

THE INTERNET OF TRUCKS  
ГОРИВНОТО ВИЕ ЗАЩИТЕНО

**IOT**  
FOR THE FUTURE

**GENESIS**  
FORGING THE FUTURE

**Защита, сигурност, ефективност.**

**ZIPPER**  
Интелектуален капачици за гориво

**SENSARMOUR**  
Защита от нежелателна сонда

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

Продуктите са съвместими със системата за флотен мениджърant Fleetcom.

Дистрибутор: **ДАК-22 ЕООД** | [orders@dak-22.com](mailto:orders@dak-22.com) | 032/398-964

**GENESIS** is a brand of Lapeo GENESIS S.r.l. | [www.lapeogenesi.it](http://www.lapeogenesi.it)



# Лекотоварната гама на Ford е с готовност за работа 24/7



Надежден помощник,  
гръбнак на бизнеса,  
№1 в Европа –  
лекотоварното  
семейството Ford Transit  
точно сега се предлага  
и с ценово предимство  
до 10 000 лв.

**С**ултрамодерните си технологии, водещите показатели – товароносимост, икономичност и функционалност, издръжливостта на предизвикателни пътни условия и намалените разходи за поддръжка гамата лекотоварни автомобили на Ford включва множество модели, налични в пътнически и товарни версии, с различни дължини и височини, осигуряващи оптимални габарити и товароносимост. Това са Courier, Connect, Custom, Transit и пикапът Ranger.

## Работливи гени

Лекотоварните модели на Ford са наследници на легендарен автомобил със забележително дълга над 60 години история. Първият Ford ван – FK 1000 – е произведен през 1953 г. в Кьолн, а първата поява на модела Transit е през 1965 г. Оттогава са произведени близо 8 000 000 автомобиля, които се предлагат в над 120 държави на 6 континента. В България Transit е лидер в класа си над две десетилетия и може да се похвали с над 12 000 броя, продадени у нас от 1991 г. насам като нови.

Семейството на Transit е свикнало на работа, работа и пак работа – 365 дни в годината, седем дни в седмицата, 24 часа в денонощието!

## Тестове до предела за върхова издръжливост

Цялата гама на фамилията Transit обича изпитанията. При представянето на новия модел флагманът Transit мина през изпитания за издръжливост, включващи симулации на 10 години безмилостна експлоатация, сурови тестове при 11 милиона изминати км, корозивни бани със сол и кал, температури от +40 до -40 градуса и надморска височина над 2000 м. Някои от най-екстремните предизвикателства представля-

ват поддържане на максимална скорост в продължение на 2 месеца нонстоп, 5200 преодолявания на трасе с дупки и неравности със скорост до 70 км/ч, удари в 14-сантиметров бордюр с 60 км/ч, десетки хиляди часове работа на двигателя на стенд и над 550 000 затръшвания на вратите.

Всичко това е гаранция за ултимативните качества, легендарна здравина и издръжливост на лекотоварната гама на Ford. Името Transit неслучайно сред потребителите е синоним на надеждност, здравина и стабилност. Всички модели от семейството споделят тези гени на пословична държливост, пригодност към сурови условия, върхова трудоспособност и функционалност. Намалените експлоатационни разходи се постигат благодарение на удължените сервисни интервали, скъсено време за обслужване и нисък разход на гориво. Заради всичко това гамата има гаранция 5 години или 250 000 км, което от двете настъпи първо.

Освен на полигон лекотоварните модели на Ford са доказали и на практика своята пригодност за предизвикателни условия като българските. Съществува Transit, изминал по родните пътища 1,3 милиона км за 7 години, което се равнява на 33 обиколки на Земята или изминаване на разстоянието от Земята до Луната и обратно почти 2 пъти.

## Постижения

Многократно отличавана, лекотоварната гама на Ford наскоро спечели и приз за Transit Custom като Международен ван на 2020 г. и Ranger – Международен пикап на 2020г. Ford многократно е най-продаваната марка лекотоварни автомобили до 3,5 т (LCV) според данни на ACEA, вкл. за първите 6 месеца на 2020 г. По отношение на безопасност Ranger, Connect и Custom имат максималните 5 звезди от Euro NCAP. Като популярност сред потребителите – Ford Ranger е

най-продаваният пикап на 2019 г. в Европа, а Ford многократно е най-продаваната марка лекотоварни автомобили до 3,5т (LCV) според данни на ACEA, вкл. за 2015, 2016, 2017 и първите 6 месеца на 2020 г.

Открийте лекотоварна гама №1 в Европа за 2020 г., сега със специален бонус до 10 000 лева. Разберете кой Ford Transit подхожда най-точно на бизнес нуждите ви.

- ♦ **Transit** е с най-разнообразната гама в света – съществуват над 325 модификации, което означава подходящ вариант за всякакви нужди. Transit има каросериите ван, шаси кабина, бус, комби и комби ван, предлага 4 дължини, 3 височини и 3 вида задвижване – предно, задно и задвижване на 4-те колела.
- ♦ **Custom** – перфектен избор при превоз на бизнес и VIP пътници, достатъчно компактен за градски условия в същото време с нужния капацитет 8+1. В товарната си версия – изключително способен и обемен.
- ♦ **Connect** – товарна версия с баланс между компактен ван и водеща товароносимост и обем на товарното пространство в класа си. Пътническа версия – по нищо не отстъпва на леките автомобили – комфортен, функционален, стилен.
- ♦ **Courier** – най-малкият представител на гамата впечатлява с върховно ниски разходи за гориво и експлоатация. Надежден, компактен, здрав и функционален компактен ван.
- ♦ **Ranger** – ултимативният пикап на Ford, предлага превъзходна комбинация от възможност за задвижване на четирите колела с впечатляваща мощност и сцепление, съчетани с до 3,5 т максимален капацитет на теглене и до 800 мм височина на газене, което може да е разликата между това дали ще стигнете до дестинацията си или не.

# Renault обеща революция в сегмента с новите Kangoo и Express



Лекотоварното подразделение на Renault обяви пускането на новите Kangoo и Express. Двата модела ще се предлагат както в лекотоварен, така и в пътнически вариант. Четирите автомобили ще бъдат представени и лансирани през пролетта на 2021 г.

**Н**овият Renault Kangoo Van идва усъвършенстван, по-богато оборудван и с голямата иновация Easy Side Access. Пътническата версия на новия Renault Kangoo отговаря на нуждите на динамични семейства с елегантния си дизайн и повече комфорт.

Renault Kangoo Van и Renault Kangoo ще имат и електрически версии.

Новото Renault Express Van ще отговори на нуждите на клиенти, търсещи най-доброто съотношение между цена и производителност, и предлага най-много място за съхранение в своята категория. Пътническата му версия, която ще се продава извън Европа, е универсална със своите пет места и голям товарен обем.

## Много иновации

„Renault отново предизвиква революция в сегмента на лекотоварните и пътнически ванове с новите Kangoo и Express. Тези нови и допълващи се модели отговарят на разнообразните нужди на професионалистите и частните клиенти. С над 4 милиона продажби от 1997 г. насам, Kangoo е емблематичен автомобил. Renault представя и иновацията Easy Side Access при новия Kangoo Van, за да улесни страничното товарене“, казва Марк Съткиф, старши вицепрезидент на бизнес подразделението на Алианса за лекотоварни автомобили.

Новият Renault Kangoo Van е с атлетичен и динамичен стил и е насочено главно към автопаркове, занаятчии и търговци, в търсене на специално създаден за професионалисти автомобил, оборудван с най-новите технологии.

Основните иновации Easy Side Access и Easy Inside Gallery при новия Renault Kangoo Van са революционни при товаренето и достъпа до превозното средство.

Функцията Easy Side Access (улеснен страничен достъп) е особено удобна за градските центрове с ограничено пространство за паркиране и предоставя лесен достъп до товара. Чрез пре-

махването на централната колона новият Renault Kangoo Van предлага най-широкия страничен достъп на пазара от 1416 мм – два пъти по-голям от предишната версия на модела.

Easy Inside Gallery (сгъваем багажен рафт под тавана) е другото нововъведение, което позволява транспорт на дълги и обемни предмети, освобождавайки пространството на пода на автомобила.

Новият Renault Kangoo Van се откроява с помускулест външен дизайн. Предницата е напълно преработена с хромирана линия между решетката и бронята. Визията се отличава с изваяни линии и хромирани вложки. Изцяло новият интериор предлага множество ниши за съхранение. Новите и изцяло преработени седалки предоставят повече комфорт.

Renault Kangoo Van ще се оборудва с мултимедийната система Renault Easy Link и нови помощни системи за шофиране, включително дигиталното огледало с постоянна визуализация на зоната зад автомобила. Тази нова система осигурява отлична видимост назад, удобна за лекотоварни автомобили с преграда между пътническото и товарното пространство. Други нови функции са асистентът за стабилизиране на ремаркетото и активният спирачен асистент.

Моделът ще се предлага в две дължини, с ръчна и автоматична предавателна кутия в дизелови, бензинови и електрически версии. Полезният му обем варира от 3,3 до 3,9 куб. м в стандартната версия и от 4,2 до 4,9 куб. м в удължената версия.

Новият Renault Kangoo идва като елегантен и просторен пътнически ван с пет места, преработен външен вид, повече комфорт и оборудване и нови помощни системи за шофиране. Моделът запазва всичките си интелигентни модулари функции, популярни сред професионалните клиенти.

Новите Renault Kangoo и Kangoo Van ще се произвеждат във фабриката на Renault в Мобеж, Франция. Те ще се предлагат в Европа и извън Стария континент.





Renault Kangoo Van



Renault Kangoo



Renault Express Van



Renault Express Van

Интериорът на новия Renault Kangoo...



... и този на новия Renault Express



Новият Renault Express Van е практичен и ефективен ван и е предназначен за предприемачи с малки автопаркове, търсещи най-доброто съотношение между цена и качество.

Renault Express Van използва модерният стил на марката. Оборудван е с подсилени седалки, а интериорът осигурява комфорт на борда. Особено внимание е отделено на местата за съхранение и ергономичността. Моделът предлага най-голямо пространство за съхранение в своята категория (48 л) и товарен обем от 3,3 до 3,7 куб. м.

Renault Express Van също използва от мултимедийна система Renault Easy Link и помощни системи за шофиране като дигиталното огледало с постоянна визуализация на зоната зад автомобила, предупреждение при наличие на обект в спящата точка, преден и заден паркинг асистент и широкоъгълно огледало в сенника на пасажера.

Renault Express, гъвкавият и икономичен пътнически ван, предлага пет места и голям товарен обем. Моделът е предназначен за смесена употреба – професионална и семейна, както и за занаятчийски и търговци.

Новите Renault Express и Express Van ще се произвеждат в завода на Renault в Танжер, Мароко. Renault Express Van ще се предлага в Европа и на международни пазари, а Renault Express ще се продава само извън Европа.

## И нови Renault Traffic Combi и Renault SpaceClass

Renault разпространи предварителна информация и за изцяло новата лекотоварна гама Traffic, специално предназначена за пътнически транспорт. В нея влизат два нови модела – Renault Traffic Combi и Renault SpaceClass.

Новото Renault Traffic Combi е специално предназначено за професионални превози в пътническия транспорт и за големи семей-

## Новите Renault Trafic Combi...



Френският производител  
остава верен на  
иновативния дизайн в  
интериора

ства. То предоставя нужния обем и модулност без компромис с комфорта и броя седалки. Новото Renault SpaceClass пък посреща очакванията и на най-взискателните водачи и пътници, търсещи повече функционалност, простор и ексклузивен комфорт.

Новите Renault Trafic Combi и SpaceClass идват с нов хоризонтален преден капак и вертикална предна решетка, което им придава повече здравина. Същевременно дизайнът притежава повече финес и изразителност с новите брони и LED фаровете, свързани с хромирана линия, напояваща на емблематичния за идентичността на Renault C-образен светлинен подпис. Renault Trafic Combi и SpaceClass се предлагат с електрически сгъваеми огледала, нови 17-инчови джанти – с ефект „диамант“ при версията SpaceClass – и по-елегантни тасове, които са налични в седем цвята, включително в новия Rouge Carmin, придаващ пищен вид на дизайна. В същото време Renault Trafic Combi и SpaceClass мо-

гат да бъдат адаптирани към всякакви желания на клиентите.

Изцяло новото арматурно табло е подчертано от хоризонтална лента, преминаваща плавно в панелите на вратите и създава впечатление за повече пространство на борда. Интериорът включва нови места за съхранение на вещи. Нови са топката на скоростния лост и контурите на бутоните за управление на климатика, които са украсени с хром за повече хармония. Нови цветове и материали обогатяват наличните за клиента опции за персонализация. Новото Renault Trafic SpaceClass изпъква с ексклузивно арматурно табло в цвят Gris Météor за повече елегантност.

Renault Trafic Combi и SpaceClass предлагат товарен обем до 1,8 м³ и изключителна модулност на салона, който е за до 9 пътници.

Мултимедийната система с навигация Renault EASY LINK също е новост на борда. Съвместима с Android Auto и Apple CarPlay, тя извежда информация на 8-инчов екран и се предлага с индук-



...и Renault SpaceClass



тивно зарядно за смартфон, за да сте свързани със света през целия ден.

С обем за съхранение от 86 литра в купето новите Renault Traffic Combi и SpaceClass предлагат лесен достъп до местата за съхранение и стигат още по-далеч с новата жабка Easy Life, която осигурява над 6 литра място за съхранение на ръка разстояние.

За подпомагане на шофирането и за повече безопасност новите Renault Traffic Combi и SpaceClass предлагат системи в помощ на водача от последно поколение. Те включват адаптивен круиз контрол за поддържане на избраната скорост, активен спирачен асистент за извънградско шофиране, който предупреждава водача и активира спирачките вместо него за избягване на сблъсък, предупреждение при напускане на лентата на движение. Друга нова функция е предупреждението за наличие на обект в „сляпата“ зона на видимост, което улеснява престрояването. Нова предна въздушна възглавница, подходяща за двама пътници, също увеличава безопасността на борда.

Renault Traffic Combi и SpaceClass се предлагат с три дизелови двигателя: новия dCi 150 (с механична или автоматична предавателна кутия EDC), който получава още 5 к.с. мощност, нов dCi 110 (с механична скоростна кутия) и двигател

ля dCi 170 (с автоматична скоростна кутия EDC). Шестстепенната автоматична трансмисия с двоен съединител EDC, налична при двигателите със 150 и 170 к.с., подобрява комфорта и бързите реакции с плавна смяна на предавките. Оборудвана с технологията Stop & Start, гамата е в съответствие с новите изисквания на стандарта Euro 6D FULL.

„Тази година емблематичното Renault Traffic, три поколения – истинска история на успеха, отбелязва своята 40-годишнина с над 2 милиона продадени автомобили в 50 държави. Това е възможност за обновяване на Renault Traffic Combi и SpaceClass с отличителен дизайн, разширена гама двигатели и системи в помощ на водача за по-голяма безопасност, част от света на пътническите автомобили. Благодарение на тези версии, предназначени за местните власти и големите семейства, за VIP транспорта и клиентите, търсещи приключения, всеки ще открие подходящия за него автомобил“ – казва Марк Съклиф, старши вицепрезидент бизнес подразделение на Алианса за лекотоварни автомобили.

Подробности за новата гама за пътнически транспорт Traffic, включваща новото Renault Traffic Combi и новото Renault SpaceClass, ще бъдат разкрити в началото на 2021 г. преди лансирането ѝ на пазара през месец март 2021 г.

**При Renault SpaceClass и Traffic Combi модулният салон за пътниците предлага комфорт и гъвкави решения**

# Peugeot лансира пикапа Landtrek в Америка



В Лос Кабос, Мексико, бе даден официалният пазарен старт на новия пикап Peugeot Landtrek в Латинска Америка. Моделът ще бъде представен с екстремно пътешествие

**П**редставянето на новия пикап в региона ще стане на два етапа с уникално пътуване – през Мексико, Уругвай, Еквадор, Парагвай, Панама, Перу, Доминиканската република, Гватемала, Хаити и Чили – през първата фаза, а след това – Аржентина, Бразилия и Колумбия през втората фаза. Общо 50 дни и 26 000 км. Екстремното пътешествие стартира в Лос Кабос на 25 ноември и ще достигне Ушуая, най-южния град в света, през февруари 2021 г.

С новия Peugeot Landtrek в сегмента на еднотонните пикапи френската марка разширява международното си присъствие. Този сегмент се развива бързо и обхваща 2,5 милиона продажби на година в световен мащаб. С новия Peugeot Landtrek марката се завръща на този исторически пазар.

Peugeot Landtrek съдържа всички основни характеристики на сегмента като надеждност, лесна поддръжка, функционалност, истински офроуд възможности и, разбира се, капацитет на телене и товароносимост.

Със забележителен стил, подобрена модулност и безпрецедентен размер на каросерия-

та, той отговаря на очакванията на вискателните клиенти, като предлага рекорден капацитет на каросерията, повишена функционалност и характерен за SUV комфорт.

На 25-ти ноември в Лос Кабос, Мексико, над 500 журналисти присъстваха физически или виртуално на лансирането на новия Peugeot Landtrek. И видяха новия продукт на един дългогодишен играч в сегмента на пикапите. Защото Peugeot има стара, но истинска легитимност в този сегмент. Още през 1938 г., в навечерието на Втората световна война, марката включва в своя каталог лекотоварно превозно средство с платформа, базирано на Peugeot 202. След войната историята продължава с Peugeot 203, след това идват версиите с брезентово покривало на Peugeot 403 и 404. И накрая, през 1979 г. Peugeot 504 е първият от автомобилите на марката, който има версия, официално наречена „Pickup“, произведена в над 375 000 броя, най-вече в Аржентина, и продавана на всички континенти.

Липсата на достоен наследник на Pickup 504 обаче означава, че Peugeot губи мястото си на пазарите, където пикапът е незаменим модел.



С новия Landtrek Peugeot иска да се справи с три предизвикателства:

- ◆ Да постигне растеж извън Европа с предложение за пикап, което е възможно най-интернационално;
- ◆ Да увеличи продажбите си, като разчита на пълна гама от лекотоварни превозни средства, 77% от които са пикапи в Латинска Америка;
- ◆ Да укрепи международната си репутация чрез привличане на нови клиенти.

Справянето с тези три предизвикателства изисква международен подход чрез позициониране на новия пикап Peugeot Landtrek в сегмента с най-голямо покритие извън Европа.

Сегментът на „пълноразмерните“ пикапи е почти ексклузивен за североамериканския пазар. Сегментът на „малките“ пикапи е по-локализиран. Логичното решение за PEUGEOT е да позиционира новия Landtrek в сегмента на „еднотонните“ пикапи, който се радва на голямо покритие извън Европа и представлява почти половината от пазара на лекотоварни превозни средства в Латинска Америка.

Само този сегмент представлява 2,5 милиона превозни средства през 2019 г., от които близо 410 000 са продадени в Южна Америка.

Като се има предвид, че на пазара на лекотоварни превозни средства едно от две продадени превозни средства е пикап, този глобален подход дава възможност да се предвиди увеличение на продажбите и пазарния дял на марката извън Европа.

С по-широка гама от лекотоварни превозни средства (LCV) PEUGEOT държи коз в ръката си към нови пазари.

Спецификациите на марката осигуряват солиден дизайн, с който новият Peugeot Landtrek е функционален, издръжлив работен инструмент, но също така лесен за ремонт и същевременно идеален за развлекателни дейности на открито.

Всичко това се предоставя без компромиси с надеждността или качеството, с над 2 милиона километра тестове, особено в Аржентина, Бразилия и Мексико, на всякакви терени и при всякакви метеорологични условия!

Надеждността, качеството, здравината и комфортът на новия Peugeot Landtrek ще бъдат поставени на изпитание по пътищата и трасетата на южноамериканския континент по време на екстремното пътуване. Три пикапа Landtrek ще тръгнат от Лос Кабос, за да пресекат Мексико, преди да достигнат Еквадор по море и да продължат пътуването си до най-южния град Ушуая в Огнена земя, Аржентина.

Информацията за пътуването, наречено New PEUGEOT Landtrek Conectando las Américas, ще бъде редовно обновявана чрез социалните мрежи на Peugeot.



Интериорът на Landtrek напомня на този в новия седан от висок клас Peugeot 508

Моделът трябва да е подходящ както за развлекателни дейности на открито,...



...така и за сериозна работа



# WIELTON Богата гама продукти на лидера в продажбите на самосвални полуремаркета



## EXPERT ON THE ROAD

**О**т няколко години WIELTON S.A. е лидер в продажбите на самосвални полуремаркета в Полша. **Продуктовата гама е насочена към клиенти, опериращи във всички основни сегменти на транспортния пазар: строителство, селско стопанство и обществено обслужване.** Поради специфичните изисквания, свързани с вида на транспортираните материали, интензивността на работа или условията на употреба, посрещането на изискванията на клиентите е свързано с необходимостта от непрекъснато развитие на продуктите и разширяване на цялата гама.

Самосвалните полуремаркета WIELTON са много популярни не само в Полша, но и в цяла Европа и по света. Отличителна черта на самосвалите WIELTON е ниското собствено тегло в съчетание с безкомпромисна здравина и издръжливост на конструкцията. Използването на надеждни компоненти и подсъглобки, доставени от известни производители, също е високо оценено от клиентите на компанията. В отговор на нуждите на потребителите, WIELTON непрекъснато разширява своята гама с **нови продукти, оборудвани с модерни решения, гарантиращи безопасност и лекота на използване.** Продуктите на Wielton също така са адаптирани към индивидуалните нужди на клиентите чрез множеството възможности за конфигуриране на превозното средство и предоставянето на персонализирани решения за оборудване.

**Висококачествените материали, широката гама и обширната персонализация на продуктите** позволяват на Wielton да достигне до голяма група клиенти и да осигури пълно удовлетворяване на техните нужди. Мисията на производителя от гр. Wieluń (Полша) е да създава и доставя **най-добрите транспортни решения за бизнеса.**

Wielton предлага както алуминиеви, така и

стоманени самосвали за по-специалните товари. **Стоманените кошове** на самосвалните полуремаркета се използват главно за транспорт в строителния сектор. Пример за този тип превозни средства в офертата на Wielton е самосвалното ремарке **STRONG MASTER**, което се характеризира със **здрава и издръжлива структура с оптимизирано тегло.** Продуктът отговаря на изискванията на клиентите за **удължен живот на превозното средство при трудни и интензивни условия на употреба.** Полуремаркетото гарантира надеждност при работа в тежки терени, по време на кратки пътувания и чести операции по товарене и разтоварване. Използва се главно за транспортиране насипни материали, инертни материали, пръст, асфалт, чакъл или камъни.



**Strong Master steel**

Друг продукт на марката Wielton със стоманен кош е самосвалът **SCRAP MASTER** – превозно средство с обем 55 м<sup>3</sup>, предназначено за превоз на насипни материали и за тежки условия на работа. Полуремаркетото SCRAP MASTER е проектирано да отговори на високите изисквания при транспортирането на метален скрап. Големият капацитет на товарния кош **осигурява максимален полезен товар при транспортиране на материали с неправилна форма.** От друга страна, използването на **устойчива на износване стомана HARDOX HB450** в конструкци-





Scrap Master



ята на полуремаркетото гарантира удължена трайност и устойчивост на големи абразивни натоварвания. SCRAP MASTER се характеризира със **здрава и издръжлива структура при поддържане на ниско собствено тегло** на превозното средство, започвайки от 7900 кг.

**WIELTON**, освен широкото портфолио от стоманени самосвали за пътен транспорт, предлага и широка гама от **алуминиеви самосвали**: универсалният **WEIGHT MASTER** с правоъгълен кош, предназначен за транспортиране на насипни строителни материали и асфалт, моделът **BULK MASTER**, използван главно в селскостопанския сегмент, както и **STRONG MASTER** от типа **HP KONISCH** с коничен полукръгъл кош.

Bulk Master



Полуремаркетото **WEIGHT MASTER** с алуминиев кош се използва както при транспортиране на строителни материали, така и при палетизирани товари и т.нар. „биг-бегове“ (big-bags). Въпреки ниското си тегло, от 4750 кг., превозното средство се характеризира с висока издръжливост и надеждност по време на транспортиране. В зависимост от условията за използване на полуремаркетото се предлагат две версии на рамата/шасито – едната е **стандартната версия (SL)** и другата – **подсилена (HD)**, предназначена за работа при потрудни условия. И двете рами/шасита са изработени от **висококачествена стомана S700**. Самосвалите **WEIGHT MASTER** са алтернатива на по-тежките стоманени самосвали, **особено когато всеки килограм товар е от значение**. Самосвалът **WEIGHT MASTER** е универсален про-

Weight Master



дукт с широка гама от конфигурации и възможност за адаптиране към индивидуалните изисквания на клиента. Ниското собствено тегло гарантира максимална товароносимост, както и висока ефективност и ергономичност по време на транспортиране. **WEIGHT MASTER** може да се използва и в селскостопанския сегмент за превоз на материали с ниска насипна плътност като зърно, торове или биомаса. Марката **WIELTON** предлага полуремаркета **WEIGHT MASTER** с **увеличен капацитет до 64 м³**.

Weight Master



Оставайки в агросектора, семейството на алуминиевите самосвали **BULK MASTER** са полуремаркета, предназначени за транспорт на **селскостопански продукти**. Конструкцията на полуремаркетото позволява също така транспортирането и на палетизирани товари до 26 палети. Потребителите, използващи това решение, получават **допълнително логистично пространство** в сравнение с традиционното полуремарке. На свой ред, използването на **рама с т.нар. „лебедова шия“**, направена от **високоякоствена стомана S700**, гарантира **нисък център на тежестта** на полуремаркетото, и в резултат на това **по-висока стабилност по време на пътуване и товарене/разтоварване**. Стоманата S700 се доставя от един от най-големите шведски производители на стомана и е гарантирана със сертификат **My Inner STRENGTH**. Този материал отговаря на най-високите производствени стандарти и се характеризира с **повишена издръжливост и стриктен контрол на качеството на производство**.

Друга отличителна черта на **BULK MASTER** е **намалената обща височина** в сравнение с полуремарке със същия кубичен капацитет на права рама. В следствие на това, продуктът има **по-ниска височина на пода и горната греда**. Това решение осигурява **по-лесно товарене** с багер-товарач, **по-ефективно преминаване** през портите на халета, складове и станции за зареждане на силосни системи. От друга страна, дължината на задния надвес на самосвала – 1865 мм, позволява ефективно разтоварване на зърно в кошове. Моделът **BULK MASTER** се предлага във вариант с врата с клапа/капак, права клапа/капак или лека врата с функция за безопасно отваряне на вратата (при отваряне на вратата водачът стои отстрани на ремаркетото, а не директно зад него), което е нова опция в ofertите за самосвални полуремаркета **WIELTON**. С дължина на рамата от 7700 мм,

външната височина на самосвал с обем 45 м³ е само 3050 мм при тегло 5850 кг. Най-големият наличен обем от семейството на **BULK MASTER** – 67 м³ е с външна височина на превозното средство 3800 мм с тегло 6315 кг.

Самосвалът **STRONG MASTER** на **WIELTON** се предлага и с **алуминиев товарен кош**. Моделът се характеризира със здрава и издръжлива конструкция с оптимизирано тегло от 4685 кг. Този ефект е постигнат благодарение на използването на **най-висококачествени материали** и същевременно **леки алуминиеви компоненти**. Моделът **STRONG MASTER** с полукръгъл кош с нетипична **конична форма Konisch** е изработена от **висококачествен алуминий с повишено износване ENDUR-AL HB 114**. Кошът на самосвала се предлага в обеми от 24 до 43 м³ и има характерна конична форма. Кошът, който е по-широк в единия край, улеснява плъзгането на товара и осигурява **по-голяма стабилност по време на товарене/разтоварване**. Полуремаркетото е предназначено главно за превоз на насипни материали, фини инертни материали, асфалт, биомаса, както и горивни материали и селскостопански продукти.

Strong Master aluminium body



В зависимост от нуждите на клиентите, **WIELTON** предлага **рамата на полуремаркетата в три дължини**, което се трансформира и в различна външна височина, както и в **две версии – стандартна (SL) и подсилена (HD)**, предназначена за използване при по-трудни условия. Освен това, сред наличните опции за задно затваряне, освен клапа/капак и врата с клапа/капак, както и опцията за **плъзгащи се покриви от производителите Marcolin и Cramago**.

Години наред самосвалите на **WIELTON** отговарят на изискванията на най-взискателните клиенти, работещи в различни индустрии. Използването на доказани решения и постоянният стремеж към подобряване на качеството и функционалността на превозните средства правят полския производител **WIELTON** **изключително надежден бизнес партньор**.

## ВИЛТОН БЪЛГАРИЯ ЕООД

Официален представител на WIELTON

Централен офис:

гр. София, бул. Ботевградско

шосе“ № 272, етаж 3

☎ 0888 52 69 62

✉ office.bulgaria@wielton.com.pl

🌐 http://wielton.bg

🌐 https://wielton.com.pl

# Advancer на Thermo King променя правилата

Хладилните агрегати от новата серия за полуремаркета на Thermo King съчетават множество съществени предимства и вдигат много по-високо летвата в бранша



**A**dvancer е не еволюция, подобрене на съществуващ агрегат, а интелигентна реализация на нова идея, формулирана след стотици и стотици проучвания на мнения и желания на клиенти и дилъри на Thermo King. Разработването и осъществяването отнема почти 9 години, резултатът е серия от агрегати (A-360, A-400 и A-500) с уникални характеристики, каквито не съществуват на пазара, с по-ниски общи експлоатационни разходи и интелигентна свързаност. Плюс положителен ефект за заобикалящата ни среда.

Фирмите, превозващи товари при ниски температури, най-добре ще оценят ползите, идващи с Advancer:

- ♦ Достига с 18 до 40% по-бързо зададената температура – в този момент той (в режим Старт/Стоп) изключва и престава да консумира гориво, при постоянен режим пък двигателят понижава оборотите и пак се пести гориво;
- ♦ Най-голям въздушен поток от машините на пазара, достатъчен дори за полуремаркета с дължина 15,6 метра;
- ♦ Най-прецизно регулиране на температурата – до 0,2 °C при флагмана A-500.

Advancer превъзхожда всички други машини на пазара с променливия си въздушен поток и скоростта му на движение. Досегашната практика познава или постоянен количество циркулиращ въздух или две скорости (с ремъчна предавка). При Advancer честотата на въртене на вентилатора на изпарителя не зависи от тази на двигателя на агрегата! Регулируемият дебит на въздуха позволява по-ефикасно охлаждане на всякакъв тип товари и оптимален разход на гориво.

Това е възможно благодарение на новата ар-

хитектура DEE (Diesel-Electric-Electric) с използване на мек (mild) хибрид на 48 В постоянен ток, с ДВГ Yanmar TK486VEGS5 и независимо управление на мощността. Управлението на променливия въздушен поток е в горната част на агрегата. Досега използваният електродвигател на агрегата е заменен от модул, който съчетава електродвигател, генератор и изправител. При работа на дизеловия двигател генераторът произвежда променлив ток с напрежение 36 В, който се изправя и трансформира на 48 В. Оттук той захранва електромоторите за кондензатора и изпарителя. Част от него се преобразува с конвертор DC/DC на 12 В, за да управлява различните вентили и команди.

Соларни панели, вградени в горната част, удължават живота на акумулаторната батерия на агрегата, като я поддържат винаги заредена. Така стартирането винаги е възможно, а се пести и гориво, тъй като ДВГ не дозарежда батерията.

## Защо променливият въздушен поток е толкова желан?

С него Advancer е оптималното решение и за товари, изискващи голям въздушен поток, но не особено ниски температури (плодове, зеленчуци, медикаменти), и когато е нужна голяма хладилна мощност и ограничен въздушен поток (сладолед). Разбира се, Advancer е готов и за ситуациите, когато едновременно са необходими и максимален въздушен поток, и максимална хладилна мощност (дистрибуция с често отваряне на вратите за товарене/разтоварване). Комбинацията на тези възможности с прецизно регулиране на температурата пести гориво.



## По-малко експлоатационни разходи

Те са резултат от горивната и от цялостната ефективност на системата. За да е по-печеливш за клиента, агрегатът трябва по-нарядко да изисква обслужване и ремонти. С модулната си архитектура и с 38% по-малко компоненти Advancer е значително по-лесен за сервизиране и с по-висока ремонтпригодност. Пространството, освободено след отпадането на една ремъчна предавка, и новото поддръждане на компонентите са позволили оптимизиране на хладилната инсталация – връзките са с 33% по-малко. Очакваният ефект е 30 на сто по-малко сервизни дейности и до 60% по-малко непредвидени ремонти.

В Advancer няма загуби при предаването на мощност от ДВГ към компресора – запазена е директната връзка между тях. Дори при най-ниски обороти на ДВГ генераторът, задвижван от ремъчната предавка, произвежда достатъчно електроенергия за задвижването на агрегатите, а КПД при прехвърлянето ѝ е много висок.

|                                                  | Средни показатели на конкурентите | Advancer |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------|----------|
| Време за достигане на зададената температура, ч  | 1,50                              | 1,29     |
| Гориво за достигане на зададената температура, л | 6,51                              | 4,14     |
| Среден разход, л                                 | 1,70                              | 1,29     |

## По-ефективни и практични

Advancer напълно оправдава името си с новата модулна архитектура, опростена конструкция, около 30 на сто по-добър КПД от конкурентите и с до 24 % по-нисък разход на гориво. Агрегатите са 40 кг. по-леки от предшествениците си и със значително по-ниско разположен център на тежестта.

Новата архитектура DEE намалява с 30 на сто общите сервизни дейности. Сервизният интервал на 4-цилиндровия дизелов двигател Yanmar TK486VEGS5 е 3000 часа. Агрегатите Advancer са с най-ниските нива на шум и са двойно по-тихи от изискванията на нормите за шум NRMM Stage V, прилагани в Европа. Тук има допълнителна изгода от променливия въздушен поток – такъв има не само от страната на изпарителя (вътре, при товара), но и от страната на кондензатора (отвън). Външният променлив поток има основно функцията да поддържа оптимален работен режим на двигателя и на хладилната инсталация, но също така е важен фактор за допълнително намаляване на шума от агрегата: при влизане в зона PIEK скоростта на външните вентилатори може да бъде намалена, без да падат оборотите на двигателя.

Агрегатите Advancer напълно съответстват на емисионните изисквания LEZ (Low Emission Zone) и ULEZ (Ultra Low Emission Zone), както и на най-добрите практики като Pharma GDP.

Очаква се по-високата ефективност и спестеното гориво да компенсират по-високите цени на новите агрегати за по-малко от 24 месеца.



## Интелигентната свързаност

Всички модели стандартно са с хардуер за телематика (Blue Box), осигуряващ връзка между машината и нейния собственик/оператор, и с 2-годишен предплатен абонамент за телематика. Advancer през Blue Box е двустранно свързан със смартфона на шофьора – без да излиза от кабината, той постоянно знае не само какви са температурата, режимът, състоянието на агрегата, но може и да го управлява. Още повече информация осигурява другата свързаност – чрез тракинг платформата на Thermo King.

Контролерът, с голям цветен екран и ясен интерфейс, е с усилена конструкция, проектиран да издържа на всякакви климатични условия и защитен срещу външни въздействия. Разположен удобно на левия долен ъгъл на лицеви панел, той информира дори за разхода на гориво в реално време.

## Вариантите

Икономичният A-360, чийто капацитет е сравним с този на SLXi 300, е с механично управление на оборотите на ДВГ (1200 и 1450 об./мин) и 16% по-нисък разход на гориво. При другите два оборота се регулират електронно:

- ♦ 1050, 1200 и 1450 об./мин при A-400 (24% по-нисък разход на гориво от този на SLXi 300);
- ♦ 1050, 1200, 1450 и 1900 об./мин при флагмана A-500, който въпреки че е най-мощен и в серията, и на пазара, е с 19% по-икономичен от SLXi 400.

## Hi Tech продукт

Серията еднотемпературни агрегати Advancer е победител в категорията Smart Trailer за 2021 година в конкурса Trailer Innovation на панаира в Хановър (IAA). За разработването ѝ е направена най-голямата инвестиция в изследователска и развойна дейност в завода в Галуей, Ирландия, и са използвани методи на крайните елементи (FEM), акустични анализи и компютърни симулации на динамиката на флуидите. Произвежда се на изцяло нова монтажна линия с автоматизация от ниво 4.0 и роботи. Двутемпературни Advancer се очакват към края на първото тримесечие на 2021 година. 🚚

инж. Радослав ГЕШОВ

На премиерата у нас превозвачи оцениха удобствата на новото разположение на контролера – той вече е видим и достъпен, без да се налага композицията да се „чупи“

# Транспорт и мобилност в епохата на COVID-19



Пандемията от COVID-19 предефинира подхода на Европа към обществения транспорт. От модернизирание на транспортните системи до подкрепа на жизненоважни за обществото сектори – Комисарят по транспорта в ЕС Адина Валеан очерта плана на Евросъюза да изгради по-добра и устойчива транспортна система

**В**алеан отчита, че транспортният сектор е особено тежко засегнат от глобалната здравна криза и националните мерки, предприети за предотвратяване разпространението на коронавируса.

„Очевидно секторът се нуждае от голяма подкрепа, за да се изправи на крака, и ние сме готови да я предоставим. Нашите приоритети отпреди началото на пандемията – да направим транспорта устойчив и да възприемем дигитализацията – са не по-малко важни днес, отколкото в началото на годината“, казва тя.

Предизвикателствата, породени от изменението на климата и нарасналата конкуренция в международен мащаб, обаче остават. И затова, според Валеан, докато гледаме напред към възстановяването на транспортния сектор, трябва да използваме възможността за по-доброто му организиране – да направим транспортната сис-

тема по-устойчива, по-ефективна и по-гъвкава. Европа се нуждае от устойчивост към заплахи от рода на климатичните промени и пандемии.

## По-стабилен обществен транспорт

В краткосрочен план за възстановяването на транспорта ще бъде следван двустранен подход. ЕС ще се фокусира върху условията, необходими за възобновяване на услугите и възстановяване на общественото доверие, от една страна, от друга, да гарантира, че никога няма да бъде направен компромис по отношение на безопасността. Когато транспортът заработи отново с пълна скорост, според Валеан, Старият континент ще бъде в много по-добра позиция да се справим с останалите икономически фактори и въздействия.

### ABSTRACT IN ENGLISH

#### Transport and Mobility in the Age of COVID-19

COVID-19 pandemic is redefining Europe's approach to public transport. From modernizing transport systems to the sub-stage of vital sectors, EU Transport Commissioner Adina Valean outlines the EU's plan to build a better and more sustainable transport system.



В дългосрочен план устойчивостта означава модернизация и декарбонизация. И двете тенденции ще формират основата на Стратегията на ЕС за устойчива и интелигентна мобилност, която ще бъде обнародвана до края на годината. В момента транспортната комисия проучва анкетите и отговорите, получени в обществени консултации, преди документът да бъде финализиран.

## Преход към устойчиви горива

Стратегията ще изложи ключовите области, в които ЕС вижда необходимост от политически действия – сега или в близко бъдеще. Тези действия ще подпомогнат транспортния сектор, който се стреми да изпълни целите, заложи в Европейската зелена сделка за намаляване на вредните емисии с 90%, като същевременно повиши и ефективността си.

Валеан изтъква, че могат да се очакват конкретни действия в прехода към устойчиви алтернативни горива. Също така трябва да се увеличи дела на „чистите“ превозни средства с алтернативно гориво. Стремешът е да се подобри ефективността на цялата транспортна система, като се намалят излишните емисии навсякъде, където това е възможно.

„Трябва да използваме тази възможност, за да направим транспортната си система по-устойчива, по-ефективна и по-гъвкава“, смята Валеан.

Един от секторите, който според Валеан е доказал своята важна роля през последните месеци, е точно автомобилният транспорт. Именно пандемията е подчертала колко важни са камионите и техните шофьори за европейската икономика и за ежедневните доставки.

## Новото законодателство – Пакет Мобилност 1

Секторът се нуждае от модерен набор от правила, което мотивирало Комисията да предложи пакет от законодателни мерки – известен като Пакет Мобилност 1 – за подобряване на условията за работа на шофьорите. По думите на Валеан мерките са насочени към стимулиране на растежа и създаване на работни места в много сектори, пряко зависими от автомобилния транспорт.

Новите правила за Пакет Мобилност 1 влязоха в сила през август след дълги и напрегнати преговори. Причините за недоволството на някои държави от Централна и Източна Европа, в това число и България, са добре известни. Ва-



леан посочва, че трябва да се намери правилният баланс между 3 фактора: необходими са ясни правила за сектора на автомобилния транспорт; европейският транспорт да намали емисиите си съгласно Зелената сделка; да се създадат стабилни социални условия за шофьорите по европейските пътища.

В този контекст в момента Еврокомисията сега оценява въздействието върху целите за неутралност на климата на правилото, което задължава превозното средство да се връща в държавата по установяване задължително на всеки осем седмици.

## Безопасност на първо място

Разглеждат се ефектите върху комбинирания транспорт. ЕК иска да се увери, че новите правила не намаляват ефективността на мултиmodalните товарни операции, които са от решаващо значение за пренасочването на товари от пътя към по-устойчивите видове транспорт.

Частите от Пакета Мобилност, които би следвало да гарантират лоялна конкуренция между операторите, ще започнат да се прилагат в началото на 2022 г. Според Валеан, това ще даде време на компаниите да се адаптират към новите изисквания за постоянна локализация, каботаж и командироване на водачи.

„Моят основен приоритет е да поддържам камионите в движение, а шофьорите им в безопасност. Точно както искам да видя и самолетите, влаковете, корабите и обществения транспорт отново да заработят с пълен капацитет. Със щастливи и здрави транспортни работници и също толкова щастливи и здрави пътници“, твърди комисарят по транспорта. 

Калоян АТАНАСОВ

**Трябва да се увеличи делът на „чистите“ превозни средства с алтернативно гориво в ЕС**



TÜV NORD Mobilität

**11 години на българския пазар**

**Заедно към успеха!**

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

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

**TÜV NORD**  
Mobilität

# Онлайн наръчник помага на превозвачите при Брекзит

Остава по-малко от месец до 1 януари 2021 година – деня, в който Великобритания официално ще напусне единния европейски пазар



**П**ромените след напускането на Великобритания засягат остро транспортния бранш. За да смекчи ефекта от евентуални проблеми, правителството на Обединеното кралство публикува онлайн наръчник за превозвачи. Документът отправя насоки не само към британските превозвачи, но и към транспортните компании от ЕС, превозващи стоки за Обединеното кралство.

Наръчникът за превозвачи ще бъде преведен на 13 различни езика, за да бъде универсално средство за предоставяне на ключова информация и съвети относно митническите процедури, подготовката на превозвачите, на превозните средства и на стоките, за да могат те безпроблемно да пресичат границата между ЕС и Великобритания след 1 януари 2021 г.

Остават само седмици до края на прехода, така че е от решаващо значение за превозвачите да се подготвят за новите правила за търговия. Със сделка или без компанията ще трябва да преминат през митнически процедури, за да продължат да транспортират стоки през границите след 1 януари, казва изпълнителният директор на местната Асоциация за пътни превози Ричард Бърнет.

Според плановете на правителството в Лондон 45 информационни центъра трябва да работят в най-популярните бензиностанции и паркинги за камиони в цялата страна. В тях превозвачите и шофьорите ще намерят отговор на въпросите си относно подготовката си и новите изисквания, породени от Брекзит.

Центровете ще предлагат персонална помощ относно кандидатстването за документите, необходими за пътуване до, от и през ЕС. Агенти в центровете ще отговарят и на въпроси за новите правила и документи, необходими за транспорт на стоки между Обединеното кралство и ЕС от 1 януари, как да се подготвят превозвачите за промените и как да се използва новата услуга Check an HGV.

Консултативните центрове ще бъдат обекти, защитени от COVID-19. Всеки от тях ще предлага и лично обучение на превозвачите за новата услуга Check an HGV (Проверка на товарен автомобил) и за предстоящите промени в граничните процедури, които влизат в сила след края на преходния период.

Засега обаче е публикуван списък със само 5 локации на информационни центрове за превозвачи и шофьори – паркингите за камиони Ashford International, Carlisle Stobart и Rugby Stobart, както и центровете Cullompton и Warrington Lymm. В края на ноември все още обаче не се знаеше къде ще бъдат останалите 40 центъра и кога ще заработят.

Междувременно правителството на Обединеното кралство обяви, че планира да инсталира преносими тоалетни покрай пътищата в граничната зона Кент. Те ще обслужват шофьорите на камиони, които вероятно ще чакат на дълги опашки, когато страната напусне единния пазар на ЕС.

Правителствено проучване сочи, че опашките в Кент могат да достигнат до 6500 камиона, поради което е необходимо да се инсталират портативните тоалетни. Рейчъл Маклин, държавен подсекретар на Парламента в Министерството на транспорта, заяви, че и други помощни съоръжения трябва да бъдат инсталирани в цялата страна.

Но липсата на качествени съоръжения, достъпни за шофьорите на камиони във Великобритания, остава сериозен проблем. Вече беше стартирана петиция създаването на по-добри съоръжения за почивка и хигиенизиране. В допълнение необходимостта от подобри места за почивка на водачите беше подчертана от опитния превозвач Джефри Кейв-Ууд, който твърди, че паркингите в Египет са по-добри от тези в Обединеното кралство.

Междувременно главният изпълнителен ди-



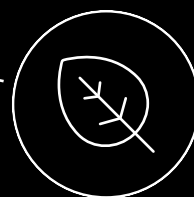
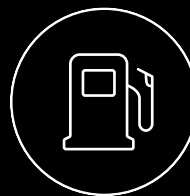


## Икономичността среща мощната производителност.

Новите Conti EcoRegional – проектирани да намаляват разхода на гориво и CO<sub>2</sub> емисиите.

- › Минимално триене при търкаляне благодарение на нова формула на каучуковата смес и специален производствен процес
- › Максимално сцепление и върховно поведение при управление при всякакви атмосферни условия благодарение на здрава шарка на протектора, проектирана за регионални пътища
- › Висок пробег благодарение на балансирана формула на каучуковата смес
- › Прецизирана структура на шарката на протектора за равномерно износване

[www.continental.bg/tovarni-gumi](http://www.continental.bg/tovarni-gumi)



Пестящите гориво гуми за смесени регионални пътувания и пътувания на дълги разстояния.



**Правителствено проучване сочи, че опашките в Кент могат да достигнат до 6500 камиона**

ректор на RHA Ричард Бърнет заяви пред британския комитет за Брекзит, че 91% от международните превозвачи смятат, че липсва яснота около бъдещите митнически процеси.

Той предупреди и че втората вълна на коронавируса във Великобритания ще затрудни набирането и обучението на 50 000 митнически агенти, необходими за справяне с допълнителните документи, свързани с Брекзит. В тази връзка Бърнет вярва, че прогнозите за опашки от 7000 камиона са напълно възможни, добавяйки, че опитът му в бранша показва, че грешки и неуредици се случват главно когато хората не са на 100% наясно какво точно се иска да направят.

Асоциацията за автомобилни превози, Сметната палата, Складовата асоциация на Великобритания и Асоциацията на британските месопреработватели също предупредиха за пробле-

ми, свързани с излизането на Обединеното кралство от единния пазар на ЕС от 1 януари.

От Британската асоциация на месопреработвателите (BMPA) заявиха, че по-голямата част от търговията с месо на Обединеното кралство в размер на 8,7 милиарда британски лири е „на път да се сблъска с огромна тухлена стена“, защото не е разгледана като приоритетен сектор.

Кралската асоциация на превозвачите (RHA) пък обяви, че планове за придвижване на тежкотоварните автомобили през границите след Брекзит без сделка са „нелепица“ и „провал“.

Коментарите бяха направени от директора на RHA Род Макензи в комисия на шотландския парламент. Макензи добави, че липсват разрешителни за ЕСМТ, информацията, предоставена от правителството, е недостатъчна, и изрази загриженост относно „неприятните“ условия в паркингите за камиони. Категорично подчертавайки липсата на разрешителни, Макензи каза, че почти 90% от местните търговци ще бъдат възпрепятствани да търгуват с Европа.

Сметната палата (NAO), управлявана от правителството на Обединеното кралство, също изрази опасения относно това, което може да се случи през януари 2021 г.

В изявление институцията заяви, че въпреки постигнатия напредък относно прилагането на промените в системите, инфраструктурата и ресурсите, „остават значителни рискове“. Един от тях е Северноирландският протокол:

„Правителството трябва да продължи усилията си върху разрешаването на много практики, свързани както с операционните модели на Великобритания, така и със Северна Ирландия, и с разработването на стабилни договорености, ако проблемите не могат да бъдат разрешени навреме.“

Националният орган признава, че „ще има смущения“ и че е „много малко вероятно“ всички търговци да са готови, когато Обединеното кралство напусне единния пазар:

Малко вероятно е всички търговци, промишлеността и третите страни да са готови за края на преходния период, особено ако ЕС изпълни заявеното намерение за въвеждане на пълен контрол на границата си от 1 януари 2021 г. Правителството в Лондон признава, че ще има прекъсвания във веригата доставки, и създава механизми за наблюдение на проблемите при тяхното възникване.

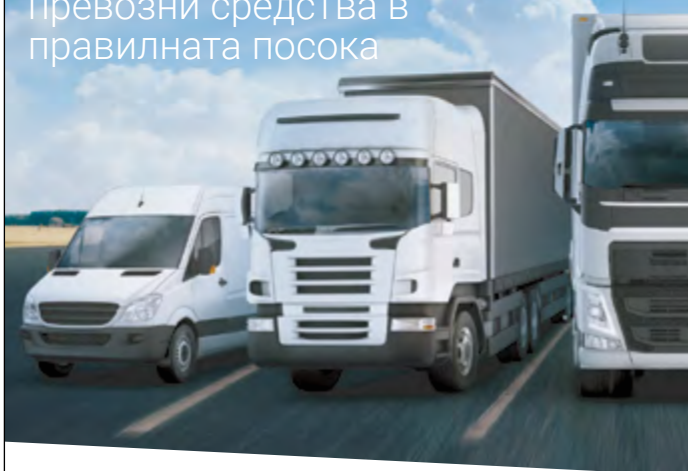
Резултатите от скорошно проучване, публикувано от Складовата асоциация на Обединеното кралство (UKWA), изглежда, подкрепят тези констатации. Проучването разкрива, че 88% от членовете на организацията казват, че клиентите й са неподготвени за Брекзит. В допълнение проучването установява, че въпреки че 78% от членовете на UKWA са наясно с граничния оперативен модел, само 40% се чувстват подготвени.

Позовавайки се на изследването, изпълнителният директор на UKWA Питър Уорд посочва, че по-голямата част от логистичния бранш „е бил добре информиран“ за промените, които трябва да влязат в сила през новата година. Той обаче заяви, че търговците „не са получили ясна или подробна инструкция от правителството за какво да се подготвят или как да се подготвят за това“.

**Калоян АТАНАСОВ**

## Решения за вашия лекотоварен автопарк

Насочете всичките си превозни средства в правилната посока



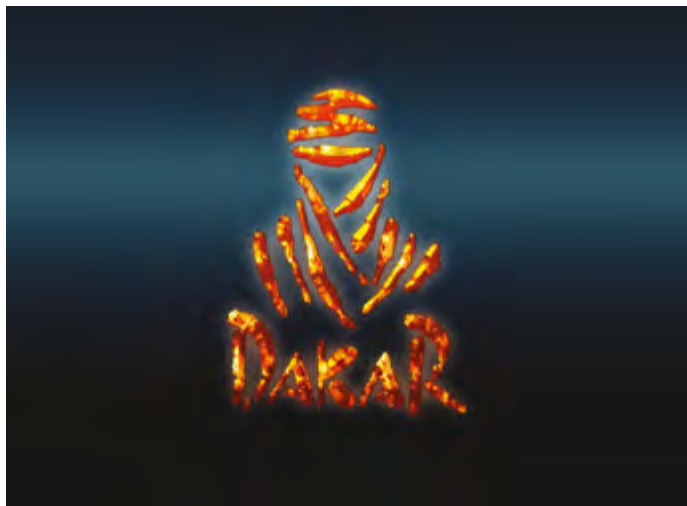
Улеснете работата на вашата флота. Нека ви покажем как нашите решения за леки и лекотоварни превозни средства могат да бъдат от полза за вашата компания.

+359 878 101577 • [www.transics.com/lcv](http://www.transics.com/lcv)

**Transics**  
a WABCO company



# Вълнения преди Dakar 2021



Подготовката за Рали Дакар 2021 продължава както обикновено, твърдят организаторите на ралито, но какво ли е както обикновено през 2020 г.?

**П**о-строги мерки за сигурност трябва да предпазят участниците от Covid-19. Отборите ще следват правилата, които организаторът A.S.O. въведе още по време на Тур дьо Франс. Основните мерки са система за PCR тестове, движение на участниците в затворена група, до която никой отвън няма да има достъп, спазване на по-строги хигиенни правила по време на състезанието. Списъка допълват ограничения на социалните контакти 14 дни преди замиването, отрицателен PCR тест и ваксинация срещу сезонен грип. ASO препоръчва на участниците в Дакар да направят още един тест седмица преди отпътуването за Саудитска Арабия.

Друга препоръка към състезателите е да осигурят заместници в придружаващия ги екип, на които да могат да разчитат, в случай че някой има положителен тест за Covid-19.

Програмата за 1 и 2 януари включва технически инспекции в Джеда (предвидените предварителни инспекции в Марсилия бяха отменени), предаване на машините и PCR тестове, предоставени директно от организаторите. Само отрицателен резултат ще даде достъп на отделните членове на екипите до бивака на Дакар. Там ще се спазват строги хигиенни правила, ще е задължително носенето на маски за лице, спазването на безопасно разстояние и редовната дезинфекция. Кераванът на Дакар ще бъде затворена общност, до която никой отвън няма да има достъп. Мобилна лаборатория, която ще извършва тестове, ако е необходимо, ще придружава колоната.

На Dakar 2021 за първи път ще има списък с приоритетни участници при камионите, той ще включва елитните екипажи.

## Без Де Рой и отбора му в Дакар 2021

Спонсорите „дръпнаха шалтера“ и Team de Rooy няма да участва във второто издание на Рали Дакар в Саудитска Арабия. Състезателните

камиони остават в Сон по нареждане на основните спонсори Iveco и Petronas. При детайлно разглеждане на ситуацията те са намерили за социално и икономически „неподходящо“ да участват в най-тежкото рали в света по време на кризата с коронавируса.

Още през пролетта Жерар де Рой спомена, че ще остане въщи и продаде три камиона. Това решение, изглежда, действително поставя край на спортната кариера на Де Рой-младши, който след серия неуспехи в последните години пропусна и Dakar 2020 поради натрупани сериозни проблеми с гръбначния стълб. Някои пък допускат, че той просто предпочита да не участва, ако няма машина, с която поне равностойно да конкурира главните съперници.

Сега е решено, че и двата останали камиона, които трябваше да бъдат поверени на отлични и много опитни пилоти – нидерландеца Тон ван Генугтен и аржентинеца Федерико Вилагра, също няма да бъдат на старта в Джеда.

„Спонсорите Petronas и Iveco смятат, че „не е било писано“ да участваме в рали Дакар, докато светът страда от Covid-19“, е казал Хенк ван Льовен, мениджър на Team de Rooy. „Те не искат да рискуват. Ние в отбора сме напълно съгласни.“

**Никой не е вечен в Dakar, особено пилотите на камиони, които трупат тежки гръбначни травми. Преди време участията си прекратиха Царят, 7-кратният шампион Чагин, сега от сцената слиза и Жерар де Рой, друга емблематична фигура, която поддържаше конкуренцията на най-високо ниво**





Няма да е леко на КАМАЗ-овците дори и без конкуренцията на отбора Де Рой



Ще спечели ли самотният Мачик в битката с отборите



Ако МАЗ-СПОРТавто е най-близо до нивото на КАМАЗ, достатъчно ли е това за спечелване на титлата

За MKR проблемът е да постигнат достатъчно надеждност, а пилотите да не рискуват ненужно



Жалко, но това решение носи облекчение за пилотите и механиците – някои от тях действително чакат ваксина.

## КАМАЗ-мастер в пълен състав

Плановите са да участват четири КАМАЗ-43509 с пилоти Андрей Каргинов, победител в Дакар 2020, Антон Шибалов, Айрат Мардеев и Дмитрий Сотников. При планираната ротация на петте екипажа ръководството на отбора е решило петкратният победител Едуард Николаев (4 пъти като пилот и като копилот на Чагин през 2010 г.) да не се състезава, а да помага на ръководителя на отбора Владимир Чагин при организационните и техническите проблеми. Сергей Савостин, който по-рано изпълняваше тези задачи, се концентрира върху подготовката на новата техника за следващия спортен сезон, която заради пандемията и финансовите трудности е изостанала, в т.ч. и подготовката на нов модел с кабина зад предния мост.

„Царят“, както всички титулуват Чагин заради седемте му победи в Дакар, специално благодари на партньорите, които въпреки сложната ситуация са се постарали да не прехвърлят финансовите си проблеми върху отбора и той ще стартира в пълен състав, с 4 екипажа. След Дакар 2020 в Набережние Чоолни са продължили да модернизират КАМАЗ-43509 с оглед спецификата на Арабския полуостров. Скъсено е времето за донапомпване на гумите, направени са промени в конструкцията, за да се „смъкне“ центъра на тежестта и да се подобри динамиката, търсени са решения за повишаване надеждността на двигателя, която създаваше проблеми, и за по-ефективно охлаждане на различните системи.

## Мачик се цели високо

Опитният екипаж на Мачик, Томашек и Шванда ще опита да подобри 5-ото място от 2020 година със своя Iveco Powerstar, който т.г. ще бъде с автоматична предавателна кутия. Отборът на Big Shock Racing!, в който ще има 19 членове, още през октомври бе инструктиран за безопасно поведение преди и по време на 43-тото издание на рали Дакар. „Ще спазваме правилата и ограниченията, ще бъдем внимателни и ще правим всичко необходимо, за да преминем проверките. Стигнем ли бивака в Джеда, всеки от нас знае какво да прави. Ще се опитаме да спечелим Дакар и да представим Чехия. Ще се състезаваме за нашите фенове. Вярваме, че ще се радват на състезанието с нас и ще им помогнем да се разсеят малко от стреса и тревогите, които ни следват всеки ден“, обеща Мартин Мачик.

## МАЗ

Заради смутните времена в Беларус имаше съмнения дали ще участват екипажи на МАЗ, които през последните години постигнаха великолепен резултат. Твърди се, че е построен нов, втори МАЗ-6440RR, но информацията са, че за пристанището във Франция са потеглили 2 машини на МАЗ-СПОРТавто, и двете от модела МАЗ-5309RR, с кабина над предния мост.

„МАЗ ще бъдат по-силни – твърди Сотников от отбора на КАМАЗ-мастер, – а Вишневски и Вязович са най-близо от всички до нивото на КАМАЗ“.

## MKR

В отбора на Марио Крес приключиха подготовката за Дакар 2021 с тестове в Полша. Камиионите са готови, но продължава да има нервност, тъй като не е ясно какво ще се случи в действителност. „Всички се вълнуваме, защото COVID-19 силно засегна и наруши сезона. Работихме в трудни условия, спазвахме разпоредбите и се надяваме, че ще можем да се състезаваме отново“, заявиха от отбора.

инж. Радослав ГЕШОВ



# Автобусите MAN вече са с новото поколение скоростни кутии EcoLife 2



**П**редавателните механизми EcoLife 2, снабдени с преобразувател на въртящия момент, осигуряват максимално удобство за водача по време на работа. След налагането на предавателните кутии EcoLife при градските и междуградските автобуси на MAN на пътя излиза ново и още по-ефективно поколение на популярната и доказана трансмисия. Това е версията EcoLife 2, която скоро ще има приложение и при туристическите автобуси MAN Lion's Coach, NEOPLAN Tourliner и NEOPLAN Cityliner.

Кутиите EcoLife отдавна са част от стандартния репертоар при по-голямата част от градските автобуси MAN, но стават все по-популярни и от 2017 г. дори са хит в сегмента на междуградските автобуси. Високоэффективните автоматични скоростни кутии с преобразуватели на въртящ момент, освен че облекчават работата на шофьора, оптимално запазват усъвършенстваните характеристики на задвижваща технология и намаляват разхода на гориво в зависимост от сферата на приложение.

При градските хибридни автобуси на MAN на пример предавателната кутия EcoLife оказва положително въздействие върху работата на системата MAN EfficientHybrid благодарение на наличието на функцията за старт/стоп. Така системата MAN EfficientHybrid с функция старт/старт беше представена при всички модели от новото поколение на градския Lion's City – с дизелови и газови двигатели. Хибридната система осигурява икономия на гориво от около дванадесет процента и с помощта на предавателната кутия EcoLife. С новото поколение предавателни кутии EcoLife 2 ефективността на системата EfficientHybrid се повишава допълнително чрез удължените фази на рецикулация на енергия.

Новите скоростни кутии ще бъдат на разположение за всички модели на новия MAN Lion's City, които се оборудват с 9-литровите дизелови двигатели от новата серия D15 с мощност от 280 к.с.

(206 кВт) до 360 к.с. (265 кВт) или с 9,5-литровия двигател E18, работещ на природен газ, който също е нова разработка. И в двата варианта автобусите са оборудвани с MAN EfficientHybrid, включително функция стоп/старт.

Междуградският автобус MAN Lion's Intercity, който вече се предлага и с новия двигател D15 с мощност от 280 к.с. (206 кВт) до 360 к.с. (265 кВт) в допълнение към изпитаните 290 к.с. (213 kW) на двигателя D08, може да бъде оборудван с новата скоростна кутия, като по този начин ще предлага общо четири алтернативи на предавателна кутия.

Шаситата MAN Lion's RR8/9 и RC2/3 (с двигатели D15 и D08) за градски и междуградски автобусни приложения също ще бъдат оборудвани с новия вариант на скоростната кутия. Предавателната кутия може да бъде оптимално адаптирана към различните варианти на двигателя поради способността на блока ѝ за управление да се адаптира изборително към различните обороти на празен ход и картите на двигателите.

MAN Lion's Coach, NEOPLAN Tourliner и NEOPLAN Cityliner, както и шаситата RR2/3/4/5 с двигателя D26 ще последват примера и в близко бъдеще ще получат варианта EcoLife 2 Coach, разчетен за входни въртящи моменти до 2500 Нм.

При EcoLife 2 са налице тенденции за развитие, като високоефективният задвижващ механизъм е станал по-лек, по-здрав и по-интелигентен. Въпреки че монтажните размери и монтажните скоби са до голяма степен еднакви с тези при предишното поколение, кутията е с 8 кг по-лека. В по-голямата си част олекотяването се постига чрез премахване на отделната система за охлаждане на ретардера и интегрирането ѝ в цялостната охладителна система. Дисковите пакети на съединителя вече се охлаждат според изискванията, което прави съединителя много по-здрав. Използва се и концепция за уплътняване с оптимизирано триене.

Всички градски и междуградски автобуси на MAN се оборудват стандартно с новото поколение автоматични предавателни кутии EcoLife 2, които скоро ще се предлагат и за туристическите модели на MAN и Neoplan

# Антивирусни въздушни филтри за автобуси Mercedes-Benz и Setra



Високото съдържание на чист въздух и бързият му обмен, както и специални антивирусни филтри в автобусите Mercedes-Benz и Setra подпомагат борбата с разпространението на COVID-19

**Н**ови активни въздушни филтри увеличават ефективността на климатичните системи в автобусите Mercedes-Benz и Setra и повишават безопасността на пътниците. Многослойните и високоефективни филтри за частици са с вграден допълнителен функционален антивирусен слой, който филтрира дори най-фините аерозоли. Филтрите се използват вместо стандартните въздушни филтри на покривните климатични системи на автобусите, както и за предните климатични боксове за водача. Новите филтри могат да спрат до 99% от наличните аерозоли. Антивирусните характеристики на продуктите са в съответствие с ISO 18184 и са гарантирани чрез множество физични тестове и микробиологични изследвания.

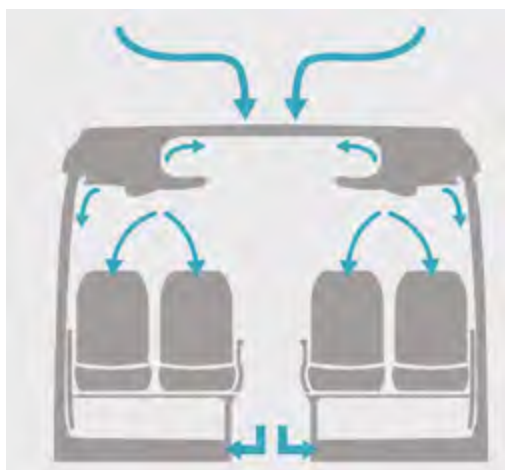
До края на годината ще бъде възможно всички градски и туристически автобуси Mercedes-Benz и Setra да бъдат оборудвани с новите активни филтри с функционален антивирусен слой. Тяхната смяна се извършва на всеки 3 до 6 месеца, в

зависимост от експлоатационния режим. На българския пазар услугата се предлага от генералния дистрибутор на двете марки у нас – Силвър Стар.

Напълно автоматичните климатични системи, монтирани като стандарт в автобусите Mercedes-Benz и Setra, също допринасят за повишаване безопасността на пътниците. Чрез бързия обмен на въздуха те намаляват риска от инфекция при пътуване в превозното средство. Благодарение на вентилацията чрез отвеждане през пода, циркулацията на въздуха е непрекъсната в посока отгоре-надолу при туристическите и междуградски автобуси, като това предпазва пътниците от повишена концентрация на аерозоли. Ефективността на тези защитни мерки е потвърдена и от изследователски доклад на института Hermann Rietschel в Техническия университет в Берлин.

Как работи климатичната система? При външни температури между 8 и 26 градуса тя използва максимално възможното количество свеж въздух (между 80 и 100%). По този начин въздухът в салона се обменя непрекъснато и бързо на всеки една до две минути. При по-ниски или по-високи температури климатичната система работи в така наречения режим на смесен въздух. В този случай обновяването на въздуха в интериора става на всеки четири минути. При поискване от клиента в този режим максималното съдържание на свеж въздух, вкарван от климатичните системи в моделите Mercedes-Benz Tourismo, Setra ComfortClass 500, TopClass 500 и дабълдекера S 531 DT, както и във всички градски модели може да се увеличи допълнително с от 33 до 40% чрез разширяване на допустимия температурен диапазон за външния въздух. Това се отнася и за всички автобуси в експлоатация, като услугата се осигурява чрез оторизираните сервизи на Силвър Стар в страната. 

Посоката на въздушните потоци осигурява качествена вентилация на салона





# Solaris е пазарен лидер при електробусите в Западна Европа



Полският производител Solaris отчете най-големия пазарен дял при новорегистрираните автобуси с електрически задвижвания в Западна Европа за първите три тримесечия на 2020 г.

**З**а деветмесечието на 2020 г. 242 модерни електрически автобуси Urbino са излезли по улиците на европейските градове. В периода от януари до септември 2020 г. са регистрирани над 1000 електрически автобуса на батерии. Близко една четвърт от тях са произведени от Solaris. През съответния период в пет европейски държави – Франция, Испания, Германия, Полша и Италия – са се появили електрически автобуси Urbino с нови регистрационни табели. В съзвучие с тези факти наградата Global e-Mobility Leader 2020 бе присъдена именно на Solaris на Глобалния форум за електронна мобилност, на 19 ноември 2020 г.

За деветмесечието Solaris регистрира най-високи обеми на продажби на електробуси в Полша, Италия и Германия. Присъствието на електрически автобуси Urbino по улиците на градовете е особено забележимо в Полша, където цели 96% от 114 новорегистрирани електрически автобуси са с логото на Solaris. Делът на Solaris в новите доставки на електробуси е 83% на италианския и 43% на германския пазар. През периода най-големите пазари за електрически автобуси в ЕС са Германия, Холандия и Полша.

Електрическите автобуси с батерии не са единствената опция в прехода към електромобилност. Solaris инвестира в развитието и на водородни превозни средства, и на тролейбуси. След пускането на водородния автобус Urbino 12 през юни 2019 г. производителят е получил поръчки за 57 броя от него. Solaris има и богат опит по отношение на производството на тролейбуси. До момента компанията е доставила над 1600

превозни средства от този тип, включително и в България.

Делът на превозните средства с алтернативно задвижване в гамата автобуси на Solaris нараства всяка година. През първите три тримесечия на 2020 г. той е достигнал 43%, докато през съответния период на миналата година е бил 39%. Компанията прави допълнителни инвестиции за коригиране на производствените линии, за да се справи със значителното увеличение на поръчките за превозни средства с алтернативно задвижване.



**Иновативният интериор бе една от причините още с появата си електрическият Solaris Urbino 12 electric да бъде обявен за Автобусна годината 2017**



# Irizar пуска гама от CNG и LNG автобуси

В резултат на усилията си да предложи иновативни и устойчиви решения за различните бъдещи нужди от мобилност испанският производител Irizar Group включва компресиран природен газ (CNG) и втечнен природен газ (LNG) в гамата от задвижващи технологии за автобусите си



**П**о този начин Irizar разширява гамата си от ефективни и устойчиви продукти и технологични решения. Испанската марка вече предлага всички задвижващи технологии, познати в момента на пазара. В портфолиото на Irizar влизат от интегрални автобуси с конвенционални дизелови двигатели Euro6d, работещи с HVO и B100, през двигатели на природен газ или биогаз до автобуси и превозни средства със 100% електрическо задвижване – включително автобуси, използващи паралелна хибридна технология при градските и междуградските модели.

Ползите за околната среда, предлагани от автобусите с газови двигатели, според Irizar намаляват емисиите на CO<sub>2</sub> с от 20 до 25%, тези на NO<sub>x</sub> с до 60%, а праховите частици – с над 98%. В допълнение към предимствата спрямо дизела са и намалените вибрации и шумове с до 4 – 5 дБ. По отношение на експлоатационните разходи се изчислява, че намалението им може да достигне до 35%, в зависимост от разликата в цените на природния газ и дизеловото гориво. Разходите за поддръжка пък остават подобни на тези при конвенционалните дизелови превозни средства. Пробегът с едно зареждане при CNG е до 500 км, докато при версията LNG е два пъти по-дълъг.

Гамата от газови автобуси на Irizar с двигатели с искрово запалване включва модели върху шаси от Scania. Това са междуградските i4 и i3le с дължина от 12 до 15 м в CNG версия и отново i4, както туристическите модели i6 и i6S с дължина от 12 до 15 м във вариант LNG.

Първият модел, оборудван с тази технология, е Irizar i4 от клас II – универсален автобус за градски, училищни или бизнес превози. Газови-

ят Irizar i4 е версия H. Дългият 12,92 м автобус е изграден на шаси Scania K320 EB 4X2 E6D CNG. С гъвкавостта си моделът ще допълни гамата от задвижващи технологии, предлагана от Irizar.

при интегралните автобуси или конвенционалните модели, изградени на шаси.

Четиринадължните цилиндрични резервоара за CNG, разположени на покрива, са с общо тегло от около 750 кг, общ обем 1260 куб. дм и приблизителен капацитет от 240 кг газ. В зависимост от нуждите на оператора, автобусът може да бъде снабден с допълнителен резервоар за увеличаване на пробега с едно зареждане. Моделът е снабден с два извода за зареждане и манометър. Интегрирането на резервоарите в очертанията на превозното средство запазва естетиката и аеродинамиката му, което означава, че автобусът може да изпълнява същия тип услуги като аналогичния дизелов модел при оптимален пробег и максимална безопасност.

Газовият модел е оборудван със същата климатична система като дизеловите автобуси. Вътрешната височина, багажниците над седалките и обемът на външните багажници са запазени.

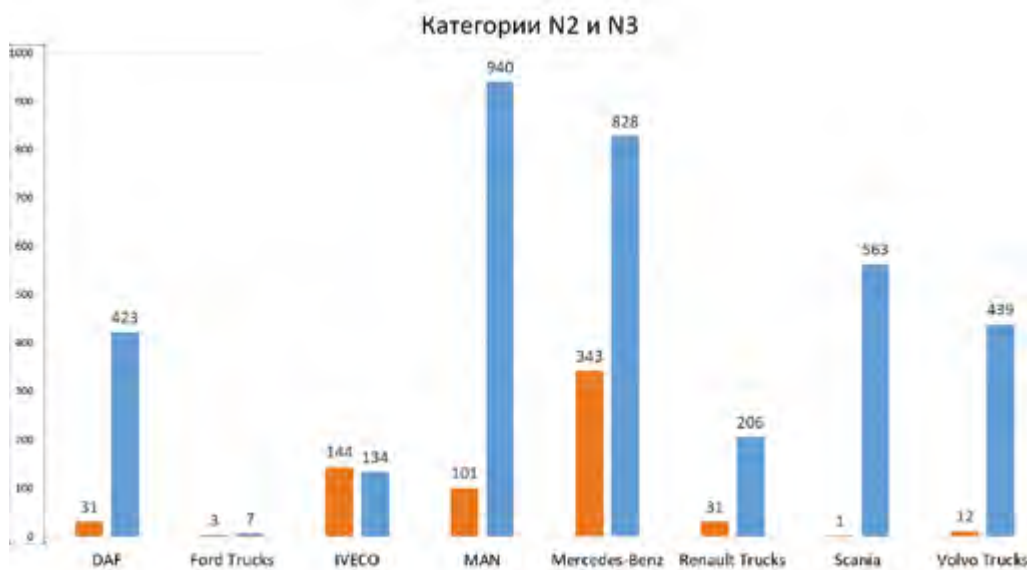
Водачът разполага с екран за контрол на газа, за да бъдат спазени всички протоколи за безопасност. Това позволява откриване на течове и пускането на водно-аерозолната система за пожарогасене.

Въпреки допълнителното тегло от 700 кг на покрива газовите автобуси отговарят на Правило R66.02 и на протоколите за термична и механична безопасност, в съответствие с Правило 110.

Газовите автобуси вече са в портфолиото на Irizar и могат да се поръчват. 🚍



# БГ пазарът на употребявани през първите 10 месеца на 2020 г.



С по-балансирано представяне от конкурентите Mercedes-Benz е лидер в регистрациите на употребявани товарни автомобили N2 + N3

През октомври новите регистрации на употребявани товарни автомобили от категориите N2 и N3 надминаха средномесечния темп от началото на 2020 г. С най-много бройки в тежката категория продължава да бъде марката от Мюнхен с лъва на решетката, която е прибавила още 132 нови регистрации на тежки употребявани влекачи и камиони. Прави впечатление, че сред българските превозвачи, които избират употребяваните камиони на другата германска марка – Mercedes-Benz, не са малко онези, които се ориентират към по-леката категория N2

## М срещу М при камионите

Докато при MAN за десетте месеца на настоящата година съотношението на превозни средства от категория N3 към категория N2 е 9,3:1, търсенето при Mercedes-Benz е значително по-балансирано и съотношението е 2,4. Благодарение на този факт до края на октомври марката от Щутгарт, макар и да има по-малко внесени употребявани N3 от MAN, е лидер на нашия пазар на употребявани камиони с общо 1171 товарни автомобили от двете категории. Резултатът на MAN е 1041 броя.

Октомври очевидно е бил месец с повече начални регистрации на употребявани, отколкото е средното ниво за предходния период. Тогава са регистрирани общо 14,6% от всички употребявани товарни автомобили N2 и N3, първоначално записани в системата на МВР след края на 2019 година, т.е. всеки седми камион. Това е обяснимо след парализата, която обзе страната през края на зимата и пролетта. Най-голямо „ускорение“ през октомври бележат употребяваните ками-

они Ford – 75%, но става въпрос за съвсем малко бройки, докато в петорката на най-търсените през тази година (Mercedes-Benz, MAN, Scania, DAF, Volvo) през октомври с процент на увеличение над средномесечния са MAN, Scania, Volvo и Mercedes-Benz. Тези данни потвърждават, че вкусовете и предпочитанията на българските клиенти към отделните марки са установени и сравнително трайни.

Все пак и през тази година на непреставящи усложнения и пречки пред почти всеки бизнес, в т.ч. и пред транспортния, нещо остава непроменено – убеждението на средностатистическия български превозвач, който работи с употребявани, а не с нови камиони, че товарните автомобили Made in Germany са по-добрият избор. И ако унаследеното от десетилетия вярване у нас, че „немските автомобили са най-добрите“ вече не е толкова категорично, ред фактори като развита сервисна мрежа, наличие на информация, на оригинални и алтернативни резервни части и др. реални предимства също влияят на избора на превозвачите. Съдейки по статистиката Scania, ►



**В тежката категория N3 с най-много първоначални регистрации на употребявани през първите десет месеца е MAN**

която практически участва само в тежката категория, също изглежда достатъчно привлекателен и обоснован избор в очите на превозвачите.

През десетте изминали месеца на годината в топ 3 при тежката категория начело е MAN с 940 автомобила N3, следван от Mercedes-Benz – 828 и Scania – 563 броя. В категорията N2 начело е Mercedes-Benz с 343 първоначални регистрации през периода, второто място е за IVECO – 144, третото е другият германски производител – 101 регистрации на MAN.

Volvo Trucks, досегашният лидер на местния пазар на нови товарни автомобили и влекачи от двете категории (381 бр. категория N3 и 3 бр. – N2), е четвърти при употребяваните.

### Прикачният състав

При тежките ремаркета и полуремаркета (категория O4), абсолютен лидер при новите е Schmitz Cargobull с 626 нови регистрации за десетте месеца. Интересен факт е, че за същия период на 2020 г. продадените у нас нови ремаркета и полуремаркета със синьото слонче са повече от всички регистрирани през този период упо-

**Actros е познат и търсен, но по-силното търсене на употребявани Mercedes-Benz N2 помага на марката да бъде НОМЕР 1 в категориите над 3,5 тона**



требявани прикачни превозни средства с тази марка – 443!

Все пак статистиката, която е безпристрастна наука, сочи, че Krone е била предпочитаната марка употребявани през периода и най-много превозвачи в България са я избрали – 479 единици. Schwarzmüller, друг производител с много добра репутация, държи третото място в тази класация със 146 броя. Четвъртият, Kögel, е не много след него със своите 134 бройки.

Schmitz Cargobull и Wielton са единствени производители, представени у нас, продали през периода повече нови, отколкото са новорегистрираните употребявани. При полската марка съотношението нови към употребявани е почти 7:1. Принос за този резултат има и факта, че нейното представителство се занимава единствено с доставка на нови транспортни средства.

Достъпната официална статистика не дава възможност да се установи какъв дял от тези употребявани превозни средства, получили начална регистрация, са минали през каналите на официалните вносители на съответните марки у нас.

### Иде ли залезът на употребяваните

Напоследък употребяваните еврошестци се превърнаха в примамлива възможност за превозвачи, които работят и в страни от Западна, Северна и Централна Европа, и в нашия регион, но по различни причини не искат да се ангажират с купуването на нови. Камioni, особено влекачи, прехвърлили 3 години, на пробег докъм 450 хиляди километра и напълно работоспособни, бяха възприети като сполучливо решение на дилемата как с по-малко инвестиции в техника превозвачите да се вместят в административните изисквания и изискванията от страна на клиенти за „по-чисти“ превозни средства.

Но тъй като „Всичко тече“, тази ситуация няма да се запази дълго. Новите превозни средства, включително автомобилите за работа, се проектират и изпълняват с по-дълги интервали между обслужванията, но и с по-къс жизнен цикъл. Не е далеч моментът, когато привържениците на употребяваните ще се изправят пред дилемата дали си струва да инвестират в използвана техника, на която оставащият ресурс е по-малко от половината, т.е. 2,5 – 3 години. Не е тайна и друг факт: много от флотите, боравещи с техника, която сменят след 3 години, минимизират разходите си за поддръжка, като обслужват автомобилите си през най-дългите интервали, предписани от производителя за идеални условия на работа – превози на дълги разстояния по добри и чисти пътища с неголеми наклони. Това намалява в известна степен ресурса, който би трябвало влекачът или камioni да имат според изминатия пробег. А следващите собственици, когато купуват употребявани машини, разчитат тъкмо на този останал ресурс.

Този факт е неизвестен на повечето превозвачи и те вероятно не го отчитат. На хоризонта обаче се надигат нови тъмни облаци за онези, които не са в състояние да обновяват автопарка си с нови превозни средства. След известен застой на кота Euro VI вятърът донася от Брюксел информации за следващото стъпало. Рано е да се коментира какво точно ще предписва следваща-



# УПОТРЕБЯВАН ЗА УПОТРЕБЯВАН



**€8200**

Първоначална вноска  
без ДДС.

## Volvo FH, Globetrotter, Euro 6, 2017г.

- Обслужван само в сервизите на Volvo Trucks
- Разход на гориво – около 27 л. / 100 км.
- 6 нови гуми
- Международна гаранция за 1 година / 150 000 км.
- Сервизен договор за 1, 2 или 3 години
- Наблюдение в реално време и пътна помощ в Европа

За повече информация, свържете се с Вашия търговски представител:



Борис Благоев, 0886 422 124  
Борислав Калев, 0882 707 720  
Георги Мисайлов, 0889 641 643

**Volvo Trucks. Driving Progress**





Независимо че практически „играе“ само в тежката категория, Scania е третата предпочитана марка

та емисионна категория, как ще се нарича и откога точно ще е в сила. Ясно е обаче, че основна движеща сила в следващия етап ще бъде налагането на превозни средства с нулеви емисии и на процеса ще се въздейства по всички възможни начини, с административни и финансови средства. Според лидери от автомобилната промишленост делът на превозните средства с ДВГ ще спадне до 15 на сто. Не е трудно да се предвиди, че те ще бъдат и обект на все по-тежки екотакси и други ограничения.

Електрификацията се сочи като мост към бъдещия беземисионен транспорт, макар до момента единственото ѝ постижение да са превозни средства, които само локално не отделят емисии при работа. Фундаменталният проблем е, че основната част от електроенергията, която ползват те, се произвежда по технологии, които също замърсяват средата, в която живеем.

Електромобилите с батерии, приложими за превозни средства, движещи се в урбанизирани зони, не са работоспособно решение при

превозите на товари на средни и особено на големи разстояния. Изборът на развитите страни в Европа е по-големите електрически товарни автомобили да се задвижват от ток, произвеждан от водородни горивни клетки в превозното средство. Създаването на инфраструктура за зареждане на тежки превозни средства с водород (сгъстен или втечнен) е процес, който не само струва твърде скъпо, но е и твърде труден, особено в сегашната ситуация на пандемия, затова компании с колосални ресурси започнаха да обединяват сили и да работят в тази посока. В изнесената информация за такива проекти Балканите изобщо не се споменават, както бе и преди време със стартирането на изграждането на мрежа за LPG, простираща се до източната част от Полша. У нас управляващи и опозиция нехаят за проблемите и за технологиите на утрешния ден, затова нямат и идея за политика в това направление. Пропусната бе дори възможността без пари от българската държава да се изгради зарядна станция за водород, за да се осъществи пилотен проект в столицата, който да покаже на практика как постепенно да започне използване на водородни горивни клетки в столичния транспорт, за да го направи по-чист.

В обединената Европа никой никога не чака, страните в нея се движат към бъдещето не на две скорости, а всяка – със своята скорост. Ние не се движим дори по инерция. Вероятният вариант е след няколко години в развитите пазари товарни автомобилни превози на по-големи разстояния да се извършват единствено с камиони с въглеродни горивни клетки. Който няма, няма да може да влиза там, камо ли да работи. Така за елиминирането на изостаналите няма да има нужда дори от нов Пакет Мобилност.

Конвенционалната техника от днес – нова или употребявана, ще се превърне в старо желязо. И ако държим все пак да си я ползваме у нас, ще трябва да плащаме прескърпо за емисиите от нея, така като сега плащаме стотици милиони за ТЕЦ-овете на въглища.

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
- бордови
- контейнеровози
- самосвали
- хладилни
- тифладери

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

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

**ТРАНСПОРТНА БОРСА**

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



**KÄRCHER**

makes a difference

№ 1 В СВЕТА НА ПАРОСТРУЙКИТЕ

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

DEITA

ПРОДАЖБА И СЕРВИЗ НА: ПАРОСТРУЙКИ И ВОДОСТРУЙКИ • ПОДОБНОСТВАЩИ И МЕДИАННИ МАШИНИ • ВОДО-ПРОСОМАНИЧНИ • РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ И ПОЧИСТВАЩИ ПРЕПАРАТИ

**ТАХО**  
ВЕНЦИ

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

www.tollbg.eu  
ТОЛ СЕРВИЗ

електронни ВИНЕТКИ



УПОТРЕБЯВАНИ КАМИОНИ RENAULT

# ГОТОВИ ЗА ПЪТ



## НАЛИЧНИ УПОТРЕБЯВАНИ КАМИОНИ - ЛИМИТИРАНА СЕРИЯ

Гаранция на силовата линия, AdBlue система и Пътна помощ в Европа.

Гаранция за произход, година на производство и пробег. Пълна проверка чрез 200-точков технически тест.

Поддръжка в оторизираната сервизна мрежа с оригинални резервни части от Renault Trucks.

## ФИНАНСИРАНЕ ОТ RENAULT TRUCKS FINANCIAL SERVICES

За повече информация се свържете 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

[www.renault-trucks.bg](http://www.renault-trucks.bg)



# 2020 година през погледа на КАМИОНИ

В края на отиващата си година списание КАМИОНИ ви представя кратък обзор на най-важните събития в бранша, така както те бяха отразени на страниците на нашето издание

## ЯНУАРИ

- ✦ **BG** XXL хладилни композиции от ФригоС
- ✦ **Nikola TRE влезе в кожата на IVECO S-Way**
- ✦ **BG** Пазарът на нови камиони за 2019 г. удържа "кота 3000"
- ✦ Renault Trucks пуска обновени версии на гама Т и гама D
- ✦ **BG** Един тренировъчен ден с MAN
- ✦ **BG** Новите тол такси за камиони са между 3 и 20 ст. на километър
- ✦ **BG** 228 нови автобуса са регистрирани през 2019 г.
- ✦ DAKAR 2020 – КАМАЗ, КАМАЗ, МАЗ



## ФЕВРУАРИ

- ✦ **BG** **Международните награди Автомобили за работа 2020 в България**
- ✦ Минимален ръст в регистрациите на нови камиони в ЕС през 2019 г.
- ✦ Львът скочи... Новата гама камиони на MAN
- ✦ Volvo пуска на пазара четири нови камиона
- ✦ **BG** Volvo Trucks празнува 20 години в България
- ✦ **BG** 30 години ИПО
- ✦ Световна премиера на новия Volkswagen Caddy
- ✦ **BG** Хищният Ford Ranger Raptor дойде в България



## МАРТ

- ✦ **BG** В извънредното положение сервизите за камиони работят на пълно работно време
- ✦ Renault Trucks започва производство на електрическите си камиони
- ✦ Volvo Trucks обнови наведнъж четири от гамите си
- ✦ **BG** Тол системата е в режим на повикване
- ✦ CNG камионите пестят 50% от тол таксата
- ✦ Лице в лице с Каргинов, победителя в DAKAR 2020
- ✦ **Busworld Turkey 2020: Електричество и алтернативни горива**
- ✦ **BG** Употребяваните камиони Scania продължават да очароват



## АПРИЛ

- ✦ АСЕА отчете с 23% по-малко регистрирани автомобили за работа (само онлайн)
- ✦ MAN планира рестартиране на производството (само онлайн)
- ✦ **1000 километра с Volvo FH 540 XXL**
- ✦ Arctic Van Test 2020: Без победител
- ✦ **BG** Разнообразни варианти на MAN TGE от MVB Truck and Bus Bulgaria
- ✦ АСЕА: Делът на новите електрически и газови автобуси в ЕС расте
- ✦ Над 30 автобусни производители – готови за FIAA 2020
- ✦ **BG** Пазарът на употребявани товарни автомобили в условията на кризата



## МАЙ

- ✦ **BG** Има ли лизинг по време на криза
- ✦ **BG** Доставки по време на пандемия
- ✦ Новото поколение MAN TGS
- ✦ **BG** **Тест: През гори и реки с Ford Ranger Raptor**
- ✦ **BG** Тест на Mercedes-Benz Sprinter 314 CDI
- ✦ MAN е готов със съчленения електрически автобус Lion's City 18 E
- ✦ Идва нов електрически Solaris Urbino 15
- ✦ **BG** Кризата и пазарът на употребявани ремаркета





## ЮНИ

- ✦ **БГ** Тест – Scania 540 S: Отличен баланс на мощ и ефективност
- ✦ **БГ** БУЛАВТО налага марката FASSI на българския пазар
- ✦ **БГ** Пакет Мобилност се е запътил към съдебната скамейка
- ✦ **БГ** Над 77 000 от товарните автомобили у нас са нови
- ✦ **БГ** Как да намалим последствията от Пакет Мобилност
- ✦ **БГ** Гамата на Ford Transit – в нови територии с версиите Active и Trail
- ✦ **БГ** Ford и Volkswagen с ванове и пикапи на общи платформи
- ✦ **БГ** Нови газови автобуси Yutong тръгнаха в Габрово



## ЮЛИ

- ✦ **БГ** Уникален DAF XF Super Space Cab Celebration Edition за Хонетра ЕООД
- ✦ **БГ** СТЕ Трейлърс България осъществи ключови доставки
- ✦ **БГ** Камioane на 2020 година на българския пазар
- ✦ **БГ** Честит юбилей на Volvo Trucks в България
- ✦ **БГ** Тест на Ford Transit 4x4
- ✦ **БГ** Томас Хилзе: Пазарът на автомобили за работа излиза от кризата
- ✦ **БГ** Тол системата ни поскъпна до 320 млн. лв.
- ✦ **БГ** Шест нови луксозни Scania Irizar i6s за БИОМЕТ



## АВГУСТ

- ✦ **БГ** Новият IVECO S-WAY Natural Power в България.
- ✦ **БГ** Над 50% спад при регистрациите на нови камиони през 2020 г.
- ✦ **БГ** Hyundai XCIENT Fuel Cell вече е в Европа
- ✦ **БГ** DHL Express България се довери на Sprinter
- ✦ **БГ** Последствията от Пакет Мобилност могат да се избегнат
- ✦ **БГ** Двама шампиони в ETRC 2020?!
- ✦ **БГ** 117 нови автобуса са регистрирани в България през 2020 г.
- ✦ **БГ** Отложиха FIAA 2020 за март догодина
- ✦ **БГ** Влекачи под наем от MVB Truck and Bus



## СЕПТЕМВРИ

- ✦ **БГ** Новите модели на Volvo дойдоха в България
- ✦ **БГ** Как Daimler ще електрифицира товарния транспорт
- ✦ **БГ** Концептуалният водороден камион на Mercedes-Benz
- ✦ **БГ** Mercedes-Benz представи два нови модела – Actros F и Actros Edition 2
- ✦ **БГ** Scania представя гамата си от електрически камиони
- ✦ **БГ** Много лъвски новости от MAN
- ✦ **БГ** Електрическите Vivaro-е и Zafira-е
- ✦ **БГ** Новите умни ремаркета на Schmitz Cargobull



## ОКТОМВРИ

- ✦ **БГ** БГ премиера на новия самосвал DAF CF
- ✦ **БГ** Scania качи легендарния V8 до 770 к.с.
- ✦ **БГ** С новите камиони Volvo в четирите посоки на света
- ✦ **БГ** Приключението Active и Trail с Ford
- ✦ **БГ** Новият Volkswagen Caddy – един смартван
- ✦ **БГ** Новите Peugeot e-Expert и Citroën e-Jumpy – Мисията е възможна!
- ✦ **БГ** Solaris представи Urbino 15 LE electric
- ✦ **БГ** Karsan ще достави екоавтобуси на Перник



## НОЕМВРИ

- ✦ **БГ** Новият MAN TGX е Международен камион на 2021 г.
- ✦ **БГ** Е-mobility решенията на Mercedes Benz Trucks спечелиха Наградата за иновации при камиони за 2021 г.
- ✦ **БГ** Тест: Новият MAN TGX
- ✦ **БГ** Тест: Isuzu D-MAX – самурай от дигиталната ера
- ✦ **БГ** Ford E-Transit е факт!
- ✦ **БГ** Advancer на Thermo King променя правилата



# КАМИОНИ

МЕСЕЧНО ИЗДАНИЕ ЗА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВТОМОБИЛИ

BULGARIAN  
TRANSPORT  
PRESS

Издание на БТП –  
Българска Транспортна  
Преса ЕООД

ISSN 1311-8315

**Адрес на редакцията:**  
1680 София, ул. Пирин 73, ет. 4  
088 666-06-09  
e-mail: kamioni@btp.bg  
Интернет: www.kamioni.bg

**Адрес за кореспонденция:**  
1463 София пк 5

**Издатели:**  
Снежина Баджева – 02/958 00 33  
Емануел Икономов – 02/958 00 38

**Главен редактор:**  
инж. Лъчезар Апостолов – 02/958 00 39

**Зам.-главен редактор:**  
инж. Радослав Гешов – 02/958 00 35

**Редактори:**  
Мартин Славчев – 02/808 18 49  
Калоян Атанасов – 02/808 18 59

**Директор маркетинг и реклама:**  
Нели Балабанова – 02/958 00 34

**Реклама – 02/958 00 30**  
Борислав Бурлак, Илияна Балабанова,  
Стефан Миланов, Асен Христов,  
Анастасия Гинева

**Мениджър графичен дизайн:**  
Любомир Баджев – 02/958 00 36

**Предпечат:** Любомир Баджев  
**Корица:** Николай Райков

**Абонамент:**  
088 82-81-414

**Разпространение:**  
Иван Калев – 087 87-47-691

**Печат:** РОПРИНТ ЕАД

Други издания на Българска Транспортна Преса:  
Логистика, Ванове, Строителна техника,  
Кой какъв е в транспорта и специалта

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: UNCRBGSF  
IBAN: BG96 UNCR 7630 1051 0354 16

Препечатване на информация е възможно  
само със съгласие на редакцията.  
Списание не носи отговорност за  
съдържанието на публикуваните реклами.

## Индекс на рекламодателите

### Списание КАМИОНИ

|                                                      |                       |                                  |                            |
|------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------|
| <b>Ауто Стар Моторс</b>                              | стр. 70               | <b>МВБ Трак енд Бъс България</b> | стр. 7                     |
| <b>Бриджстоун България</b>                           | стр. 17               | <b>Форд</b>                      | стр. 45                    |
| <b>Вилтон България</b>                               | стр. 52               | <b>Силвър Стар Моторс</b>        | стр. 3,<br>стр. 9, стр. 33 |
| <b>Волво Груп България/<br/>Волво Тръкс България</b> | II корица,<br>стр. 69 | <b>СтеМар Логистикс</b>          | стр. 8                     |
| <b>Волво Груп България/<br/>Рено Тръкс България</b>  | стр. 11,<br>стр. 71   | <b>СФК - Трак</b>                | стр. 4                     |
| <b>ДАК-22</b>                                        | стр. 44               | <b>Тахо Венци</b>                | стр. 70                    |
| <b>Далко Моторс</b>                                  | стр. 6                | <b>Турботракс България</b>       | IV корица                  |
| <b>ДанюбТрак България</b>                            | стр. 5                | <b>ТЮФ НОРД Мобилитет</b>        | стр. 57                    |
| <b>Дейта</b>                                         | стр. 70               | <b>Transics (Wabco)</b>          | стр. 60                    |
| <b>Дом на камиона</b>                                | III корица            | <b>Trelo UAB</b>                 | стр. 29                    |
| <b>DKV Euro Service</b>                              | стр. 21               | <b>УТА България Сървисис</b>     | стр. 27                    |
| <b>Емвеко</b>                                        | стр. 43               | <b>Фротком България</b>          | стр. 4                     |
| <b>Импарго България</b>                              | стр. 37               | <b>Шварцмюлер България</b>       | стр. 70                    |
| <b>ИПО</b>                                           | стр. 39               | <b>Шел България</b>              | стр. 19                    |
| <b>Continental</b>                                   | стр. 51               |                                  |                            |

## borsa • KAMIONI • bg



Специализирана борса  
за автомобили за работа





Национален безплатен номер \*7447



www.her1.bg



www.dom-na-kamiona.bg

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



**Златен сервизен партньор и оторизиран сервиз на следните марки:**



**ДОМ НА КАМИОНА – Варна МАГАЗИН**  
ул. Петър Дертлиев 2  
тел.: (052) 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 и СЕРВИЗ**  
ул. Чаталджа 45,  
тел.: 056 53 00 76  
GSM: 0888 44 88 20  
burgas@her1.bg



# Перфектната формация за Вашия бизнес



Когато изберете DAF, Вие избирате компания с над 90 години опит, която непрекъснато ще Ви оказва ненадмината подкрепа. Като утвърден DAF дилър, ние вярваме, че се грижим добре за нашите клиенти, затова предоставяме набор от услуги, създадени да поддържат Вашия флот в перфектна формация.