



Пълна гама Volvo Trucks Electric



Водородни камиони.
Да, но какви?



Neoplan Cityliner
е Автобус на годината 2022!



Тест: International Pick-Up Award



NEW GENERATION DAF

НЕНАДМИНАТА БЕЗОПАСНОСТ



Новото поколение камиони DAF, затвърждават лидерската си позиция в сферата на безопасността. От увеличената пряка видимост за водача, до интегрираните системи с дигитални камери и вградените иновации за активна и пасивна безопасност, новото поколение DAF XF, XG и XG+ осигурява напълно ново ниво на безопасност, както за водача, така и за другите участници в движението.

www.turbotrucks.bg



Посоката е вярна

Трудната и предизвикателна 2021 година върви към края си. Зимата е на прага, а вие държите в ръцете си предпоследната за годината книжка на списание КАМИОНИ. В нея както винаги ви очаква най-интересното от света на автомобилите за работа, което се е случило през последния месец у нас, в Европа и по света.

До тук годината не бе лесна за автомобилната индустрия и транспортния бранш. По всичко личи, че и предстоящите месеци ще са такива. Хубавото в лошото е, че бизнесът стъпва все по-уверено в новата реалност, а автомобилните производители и транспортните компании се справят повече от добре във враждебната за бизнеса им среда. И явно напипват вярната посока.

Факт е, че при всичките затруднения с доставката на компоненти и забавянето на производството на автомобили регистрациите на нови камиони в България през 2021 година гонят рекордни нива. Работа за транспортния бранш има, новите камиони не достигат, но това пък активизира пазара на употребявани автомобили за работа, които май също са на привършване.

В тази ситуация автомобилните производители продължават да следват курс към но-

вата мобилност и към по-екологичен, чист и ефективен транспорт. Вече почти няма марка от света на автомобилите за работа, която да не е поела по пътя на електрификация на гамата си. Нещо повече – ставаме свидетели на премиери на нови модели, за които се казва, че са последните, които идват оборудвани с добрия стар двигател с вътрешно горене.

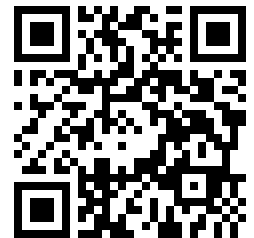
И още – автомобилните производители гледат все по-сериозно и на водорода като гориво за транспорта от съвсем близкото бъдеще.

За да се уверите, че всичко това е така – достатъчно е да разлистите новия брой на списание КАМИОНИ. В него отново ви правим свидетели на интересни премиери и тестове на иновативни камиони, ванове, автобуси...

И не забравяйте. Темите от новия брой на любимото ви списание ще откриете не само в печатното издание, а и в онлайн варианта му. Него можете да „разлистите“ по всяко време и навсякъде – на компютър, таблет и дори на телефон. След абонамент онлайн списанието е достъпно по всяко време и навсякъде на адрес: <https://www.transport-press.bg/>, както и с приложението Bulgarian Transport Press, което можете да свалите безплатно от App Store и Google Play. 📱



Лъчезар АПОСТОЛОВ



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



YEARS IDEAS IN MOTION

PRINT DIGITAL

FACE-TO-FACE

www.transport-press.bg



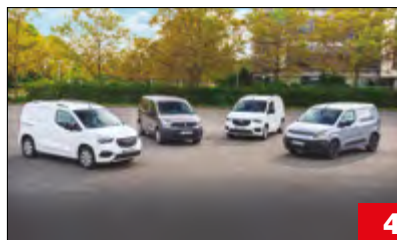
Съдържание



14



28



46



60



68



70



74

Ново в BG

Син Карс представи лекотоварния си електромобил L CITY 10

Автомобили на годината

Наградата IVOTY 2022 ще бъде връчена по време на Solutrans 12

Ново в EU

IVECO откри логистичен център на OK TRUCKS за Югоизточна Европа 14

Представяме

Неуморими камиони MAN за строителството 16

e-mobility

Volvo с пълна гама електрически камиони 20

Производители

Какво движи камионите на Renault Trucks 26

Н.В. Клиентът

Григор Ваклиев: Алтернативните и екологични енергоизточници
ще заемат все по-голям дял в дейността ни 28

Транспорт

Пакет Мобилност ще струва до 1,5 млн. евро допълнителни разходи. 34

ВАНОВЕ

International Pick-Up Award 2022 – Тестът 36

След Kangoo Van и Express Van идват Kangoo Van E-Tech

и Master Van H2-TECH 42

Тест: Малките ванове на PSA минаха на ток 46

Landtrek е пикапът на Peugeot 48

Тест: Новият Mercedes-Benz Citan 50

Новият Ford Tourneo Connect 52

Хищникът RAM 1500 TRX вече е в Европа 54

Оборудване

SIRIT Poland търси български партньори 56

Изложения

NUFAM 2021 – е-камиони и алтернативни задвижвания 58

SOLUTRANS 2021 с фокус върху иновациите и екологията 60

Технологии

Системи и решения от ZF за устойчив транспорт 62

Екология

Електрификацията ще промени изцяло автомобилния сектор. 64

Евро-7/VII ще бъде скъп и неефикасен ход 66

Обучение

В центъра за обучения на Knorr-Bremse 67

Гуми

FUELMAX ENDURANCE – новата гама на Goodyear 68

Спорт

Норберт Киш е ETRC шампионът 70

АВТОБУСИ

е-ATA – нова серия електрически автобуси от KARSAN 72

IVECO BUS – готови за бъдещето. 74

Новият Mercedes-Benz Tourrider за Северна Америка 76

Новият Solaris Urbino 9 LE electric. 78

Neoplan Cityliner е Автобус на годината 2022! 80

Втора употреба

Регистрациите на употребявани камиони са повече, отколкото през 2020-а . . 81

Следващото ниво нагоре.

Новият Actros L. За по-спокойно шофиране, по-ефективна работа и по-комфортен живот. Новият Actros L предефинира премиум класата на камионите Mercedes-Benz. Научете повече на www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



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

Renault Trucks България достави влекач от ексклузивната серия The Boss



Лимитираното издание на гама T High 520 на Renault Trucks се отличава с уникален и иновативен дизайн. Във Франция серийно са произведени само 100 бройки серията. Единственият камион от тази лимитирана серия, доставен извън Франция, е за фирма Съни Ко от Плевен. Влекачът, който бе доставен през октомври, е с мощност 520 к.с., скоростна кутия OPTIDRIVER + и предавателно число на диференциала 2,31. Интериорът се отличава с допълнително инсталирани шкафове на мястото на горното легло. Кабината е тип офис с уникално цветово решение на детайлите. Екстериорът също е с впечатляващ дизайн.

IVECO показва S-WAY TurboStar Special Edition

Събитието бе по време на Гран При на Италия на Европейското първенство за камиони на FIA – ETRC 2021 г., което се проведе през уикенда на пистата Misano Adriatico. Моделът е посветен на TurboStar, един от най-емблематичните, легендарни и иновативни камиони, създавани някога, влязъл в историята. Алесандро Масимино, ръководител отдел „Маркетинг и управление на продукти за камиони“, заяви: „Това специално издание на IVECO S-WAY отдава почит на една истинска икона от миналото – TurboStar. Със своята мощна гама двигатели, включваща V8 двигател с 420 к.с., TurboStar беше избран автомобил от над 50 000 клиенти през 80-те години. Той направи своя отпечатък по пътищата в цяла Европа и беше сред първите камиони, които се състезаваха в 24-те часа на Лео Ман.“



IVECO S-WAY TurboStar Special Edition е оборудван с двигател Cursor 13 с мощност 570 к.с., ново шаси, напълно преработено и създадено за здравина и гъвкавост, 12-степенна автоматична скоростна кутия HI TRONIX, горни и странични спойлери, светодиодни фарове и още много екстри. Стайлингът на иконата от осемдесетте е преинтерпретиран и модернизирал, като се използват двуцветните червени и металносиви цветове на TurboStar. Винтидж усещането от оригиналния TurboStar се появява и в интериора, актуализиран с модерна интерпретация. Седалките са тапицирани с кадифе – материал, използван в оригиналния TurboStar.

FROTCOM
 INTELLIGENT FLEETS

**ИЗБЕГНЕТЕ
ПОПАДАНЕТО В
ТАКИВА СИТУАЦИИ**

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



Още 18 нови линейки Peugeot Boxer за Спешна помощ



София Франс Ауто достави последните 18 от общо 280 линейки Peugeot Boxer за нуждите на Спешна помощ. В централата на София Франс Ауто на бул. Ботевградско шосе в София Надя Божкова, изпълнителен директор Търговска дейност на дружеството, предаде на министъра на здравеопазването д-р Стойчо Кацаров ключовете на 18 оборудвани нови линейки. Специализираните автомобили ще служат за нуждите на централите за спешна медицинска помощ в страната. Това са последните от общо 280 медицински превозни средства по договор, които са част от модернизацията на спешната медицинска помощ в цялата страна.

София Франс Ауто, официален вносител на Peugeot за България, е изпълнител по Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ № BG16RFOP001-4.001-0001 от 23.10.2018 г. по Проект № BG16RFOP001-4.001-0001-C001 Подкрепа за развитие на системата за спешна медицинска помощ. Закупването на специализираните превозни средства се осъществява с финансовата подкрепа на ОП Региони в растеж (ОПРР) 2014-2020, съфинансирана от ЕС съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР).

РАЗЛИКАТА

Ако не е оригинално...
просто не е същото.



Доверете се на оригиналните резервни части Volvo. Точната част, точното място, точното време.



Оригинално качество

Оригиналните резервни части Volvo дават на Вашият камион Volvo качеството, което заслужава, за да работи дълго и добре. Качеството се допълва и от високите ни стандарти за обучение на нашите техници във Volvo, както и от ефективната работа на логистичната ни мрежа.



Перфектно пасване

Оригиналните резервни части Volvo са същите, като тези с които е произведен Вашият камион Volvo от първия му ден. Те осигуряват перфектно пасване всеки път, без загуба на излишно време.



Наличност

Къде намирате части за Вашият камион, който вече не е в производство? Вашият дилър на Volvo може бързо да Ви осигури частите, от които имате нужда, за да поддържате камиона си в движение – за период от поне 15 години след като спрем да произвеждаме модела.



Гаранция

Всички наши резервни части идват с гаранция 12 месеца*. Ако резервната част е монтирана в оторизиран сервиз на Volvo, нашата гаранция се удвоява на 24 месеца**



Максимален пробег

Когато става дума за поддръжката на Вашия камион, нашата цел е да Ви бъдем партньор за максимален пробег. Оригиналните резервни части Volvo са проектирани така, че да осигуряват максимална производителност. И с грижата на експертите и техниците ни, можете максимално да увеличите пробега на Вашият камион през целия му живот.



ОХЛАДИТЕЛНА ТЕЧНОСТ

-30%

Специалното предложение е валидно от 01 ноември 2021 г. до 31 януари 2022 г.

*1 година гаранция (без ограничение в пробега). Изключение правят някои части с висока степен на износване.**2 години гаранция (или 200,000 км.) Warranty. Изключение правят някои части с висока степен на износване.



Първите електрически автобуси Irizar бяха представени в Бургас

Първите два напълно електрически автобуса Irizar e-mobility бяха представени като част от градския транспорт на Бургас. Иновативните превозни бяха демонстрирани официално в базата на транспортния оператор в града. Двата автобуса и зарядната инфраструктура за тях са част от един от първите и най-мощни проекти за електрическа мобилност в България. Irizar e-mobility е част от испанската Irizar Group, един от най-големите производители на автобуси и множество системи за тях.

Двата автобуса са с дължина 12 м и 18 м и са в характерния син цвят за превозните средства на транспортния оператор. Целият проект за електрическа мобилност в Бургас включва 34 единични 12-метрови автобуса и 10 съчленени 18-метрови



превозни средства, както и 44 съвместими зарядни устройства ECI-100 от Jema Energy, компания, част от групата Irizar.

Автобусите на Irizar с нулеви емисии, освен че осигуряват чиста и безшумна околна среда, се отличават с модерен и атрактивен дизайн, тъй като транспорт-

ният оператор е избрал да включи във външния и вътрешния дизайн елементи от моделната линия метробуси Irizar ie tram.

Превозните средства са нископодови и оборудвани с решения за лесен достъп на инвалидни колички. Интериорният дизайн на автобусите се отличава с иновативното оборудване и набор от решения за подобряване на комфорта и усещането при пътуване както за пътниците, така и за водача – като например остъклените странични панели.

Това е първа доставка на електрически автобуси Irizar в България. По този начин Бургас се нареди до Париж, Лондон, Шафхаузен, Франкфурт, Дюселдорф и дълъг списък от градове с решения за електромобилност „до ключ“ от Irizar group.

Volvo Group пуска първото превозно средство от безфосилна стомана

Volvo Group с гордост разкрива първото в света превозно средство, изработено от стомана, получена без изкопаеми горива и произведена от SSAB. По време на събитие за сътрудничество и за „зелена“ стомана беше обявено, че през 2022 г. ще последват още превозни средства от серията от концептуални превозни средства и компоненти, използващи стомана, получена без изкопаеми горива на SSAB. Товарната машина за използване в добива и в кариерите беше представена на събитие за „зелена“ стомана в Гьотеборг, на което домакин бе Мартин

Лундстедт, президент и главен изпълнителен директор на Volvo Group.

По време на премиерата, която беше излъчвана онлайн, присъстващите видяха първата в света машина, изработена от стомана без изкопаеми материали. Освен това бяха споделени идеи за още едно новаторско сътрудничество в областта на устойчивата стомана.

С ангажимент да бъде неутрален по отношение на климата и да постигне емисии на парникови газове с нулева стойност до 2040 г., Volvo Group е на път към разработва-



не на устойчиви транспортни и инфраструктурни решения. Наред с електрификацията на своите превозни средства и машини Volvo е решен да намали въглеродния отпечатък на цялата си верига на доставки и тази иновация е една стъпка напред по този път.

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
Т: +359 2 931 22 20; +359 2 8310 194
www.dalkomotors.com

QUANTRON с проект Визия 2025

Quantron AG, експерт в автомобилите за работа с електрически и водородни задвижващи системи, планира да стане глобален про-



изводител на превозни средства с нулеви емисии. За да укрепи идентичността на продуктите си с марката QUANTRON, компанията въвежда международен експертен опит в дизайна. Целта на проект QUANTRON vision 2025 е да изгради разпознаваема ДНК на марката с уникален облик и усещане. Дизайнът на превозното средство има не само естетическа функция, но и оказва значително влияние върху аеродинамиката и по този начин върху разхода на енергия на превозното средство. Експертите, придружаващи QUANTRON в това пътуване, са добре познати фигури в бранша за мобилност: италианският дизайнер на автомобили и консултант по стратегии за дизайн Фабио Филипини, който ръководи повече от шест години Pininfarina Transportation Design в Торино, и испанската консултантска компания за дизайн и иновации Mormedi, водена от Хайме Морено.

НОВАТА ГАМА T HIGH EVOLUTION



ПОВЕЧЕ КОМФОРТ И ЕФЕКТИВНОСТ

renault-trucks.bg

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



Дискордия вече има 900 камиона и 1500 служители



Дискордия – най-бързоразвиващата се логистична компания в България според тазгодишната класация K100, вече има 1500 служители и флотилия от 900 камиона. На фона на трудните времена за световната икономика ръстът на водещата българска компания е впечатляващ. Новият член на екипа се присъединява към Собствен транспорт – отдела, който отговаря за транспорта със собствени превозни средства. Това е Денимир Геров

(вляво на снимката), най-новият експерт Продажби и служител 1500 в Дискордия.

Удовлетвореността, добрите условия на работа и развитието на екипа са основен приоритет за компанията, която отбелязва средно по 25% увеличение на работните места през последните 3 години. Дискордия инвестира както в модерния си офис и съвременни технологии, така и в най-новата техника и удобства за шофьорите. Флотилията на компанията от вече 900 камиона е една от най-младите в индустрията и предлага максимално добри условия за дълги курсове.

Дискордия е основана през 1992 г. и се развива с амбициозни темпове, като от 159 служители през 2013 г. достига внушителните 1500 през тази и вече гледа към достигането на флотилия от 1000 собствени камиона съвсем скоро.

„Изключително сме щастливи да отпразнуваме две толкова големи постижения в един месец. Пандемията и породената от коронавируса криза изправиха много компании пред сериозни предизвикателства, включително и нас. Въпре-

ки това ние продължаваме да растем и да разширяваме бизнеса си и това няма как да не ме прави горд. Благодаря на целия екип, на всички професионалисти, с които работим всеки ден с хъс и желание за постижения. Не се съмнявам, че ще продължаваме да растем с още по-бързи темпове“, каза Христо Христов, изпълнителен директор на Дискордия.

Дискордия е една от водещите транспортно-логистични компании в Европа. Дейността ѝ е фокусирана върху международния товарен транспорт, включително превозваческа, спедиторска и логистична дейност. Освен в България Дискордия има свои офиси в Румъния и Украйна.



Renault Group представи ангажиментите за опазване на околната среда



На кръгла маса на тема „Устойчив бизнес и маркетинг“, организирана от Американския университет в България. Слав Илиев, мениджър частни клиенти и търговска мрежа Renault Group, представи ангажиментите на компанията на тема опазване на околната среда като част от специална кръгла маса на тема „Устойчив бизнес и маркетинг“, организирана от Американския университет в България за мрежата си от настоящи и завършили студенти. Екологичният преход и стремежът към въглероден неутралитет са основен стълб в новата стратегия за корпоративна социална отговорност на Renault Group, обявена на 26 април тази година.

Кръглата маса постави актуални въпроси във връзка с опазването на околната среда и възможностите на компаниите за позитивно въздействие върху промените в климата. През април тази година Renault Group обяви актуализираната си стратегия за корпоративна социална отговорност, поставяйки екологичния преход и стремежа към въглероден неутралитет като основни приоритети. В допълнение към поетите ангажименти за електрификация, според които до 2025 г. 65% и до 2030 г. – 90% от продажбите на марката Renault в Европа ще бъдат на електрически автомобили. Групата се стреми да постигне въглероден неутралитет в Европа през 2040 г. и в целия свят през 2050 г.

THE INTERNET OF TRUCKS
ГОВОРНОТО ВЪВЕЖАЩИТЕЛО

IOT
DISSEMINATED

GENESIS
FORGING THE FUTURE

Защита, сигурност, ефективност.

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

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

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

Продуктите са съвместими със системата за флийти мениджър Fleetcom.

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

GENESIS is a brand of LapoGENESIS S.p.A. | www.lapogenerator.it



ВЕЧЕ 130 ГОДИНИ
създаваме легенди и инженерна история

ОЧАКВАЙТЕ

ПРЕЗ НОЕМВРИ 2021 г.
следващия етап от историята на транспорта.

SCANIA

Син Карс представи лекотоварния си електромобил L CITY

Българската компания Син Карс Индъстри АД представи първия си напълно електрически лекотоварен автомобил L CITY, който е произведен в България



В София Тех Парк L CITY бе демонстриран пред представители на компании от секторите на транспорта, логистиката, доставките и пред потенциални инвеститори. Даниела Везиева, служебен министър на икономиката, също присъства на премиерата.

Показаният в София Тех Парк електромобил бе вариант Utility Koffer S, оборудван с термоизолиран фургон с обем 7,3 куб. м, подходящ за фармацевтиката. Дължината на автомобила е 4340 мм при ширина 2000 мм, височина 2100 мм и колесна база 3000 мм. Допустимата максимална маса е 2700 кг при полезен товар от 900 кг.

L CITY е градски лекотоварен автомобил, изграден на универсална платформа, съвместима с различен тип надстройки и приложения, която е изцяло собствена разработка на Син Карс Индъстри. Тя е мултифункционална, мащабируема и изградена от напълно рециклируеми материали – метал и композитни пластмаси. При производството са постигнати ниски производствени разходи посредством метода Matrix Manufacturing.

При L CITY платформата е двуосна със заден двигателен мост, в който е вграден електродвигателят с пикова мощност 85 кВт. Има възможност за надграждане до триосен вариант с два двигателни моста. Като цяло платформата е вдъхновена от автомобилните спортове и в нея са побрани и на практика скрити всички елементи на задвижването и окачването, подчерта изпълнителният директор и основател на компанията Росен Даскалов при представянето.

Батерията на L CITY с капацитет 60 кВтч е подбрана след тестове, за да осигурява пробег с едно зареждане от минимум 200 км при напълно

натоварен автомобил, като максималният пробег е около 300 км. Батерията се състои от 270 клетки, всяка от които е заменяема при дефектиране. Пробегът с едно зареждане може да бъде увеличен с до 20%, ако надстройката се облицова с фотоволтаични панели. Тази иновация също е разработена от Син Карс Индъстри и се предлага при L CITY.

Син Карс Индъстри има планове рамата на L CITY да се произвежда в Русе, където е базирана компанията, а окончателното сглобяване на автомобила да става в Германия в сътрудничество с немската компания L CITY AUTOMOTIVE GmbH.

Според Росен Даскалов в Германия сега има благоприятен бизнес климат затова, защото кризата е довела до освобождаване на много квалифицирани кадри от автомобилната индустрия.

Гамата на L CITY ще включва няколко лекотоварни и пътнически автомобила с хомология M1 и N1 с товарен обем до 16 куб. м и полезен товар до 1000 кг. Още през 2022 г. трябва да бъдат пуснати електрически микробус за топлите страни и ван, базирани на същата платформа. Амбициозните планове са постепенно производството да нарасне до 20 000 единици годишно.

В бъдеще се планира и производство на голям камион и 12-метров автобус, които да имат пробег с едно зареждане от 400 км. Те ще бъдат базирани на същата платформа, която позволява мащабиране, и ще използват технологиите и батериите, които Син Карс Индъстри вече има разработени.

Освен електрическите превозни средства Син Карс Индъстри предлага на клиентите си и цялостни решения, свързани с управление на парка от електрически автомобили в реално време.

ABSTRACT IN ENGLISH

Sin Cars Presented Its Light Commercial Electric Vehicle L CITY

The Bulgarian company Sin Cars Industry presented its first fully electric light commercial vehicle L CITY, which is manufactured in Bulgaria.



Пътническият електромодел L CITY Sun, спортният автомобил и лекотоварният автомобил L CITY Utility Koffer S, разработени от Син Карс Индъстри



Проектът L CITY е стартиран през 2018 г. Година по-късно на автосалона в Женева са представени прототипите L CITY Sun и L CITY Utility. Първите хомологации са направени в средата на 2021 г., а старт на серийното производство се очаква през 2022 г.

По време на представянето бяха показани и пътническият електромодел L CITY Sun, базиран на същата платформа, както и спортният автомобил на Син Карс Индъстри.

Неслучайно платформата на L CITY е вдъхновена от спортните коли. Бизнесът на компания-

та започва през 2012 г. със създаването на Син Карс Интернешънъл ЕООД и първия български спортен и състезателен автомобил SIN R1. Той е хомологиран за GT4 шампионата в световен мащаб, стъпва с продажби на 3 континента и редовно участва в състезания.

За близо 10 години марката SIN CARS е наложена не само в Европа, но и в Австралия и Америка. През 2016 г. Син Карс получава европейско одобрение за производител на автомобили. Самият Росен Даскалов е бивш автомобилен състезател. 

Utility Koffer S е оборудван с термоизолиран фургон с обем 7,3 куб. м, подходящ за фармацевтиката

Наградата IVOTY 2022 ще бъде връчена по време на Solutrans

Престижната годишна награда International Van of the Year (Международен ван на годината) ще бъде връчена за 30-и пореден път от международното жури IVOTY. Това ще се случи на специална церемония по време на международното изложение Solutrans 2021 в Лион на 17 ноември



Преди 2 години, отново по време на Solutrans, президентът на международното жури Джарлат Суини (вляво на снимката) връчи трофея на Ханс Шеп, генерален мениджър за лекотоварни автомобили във Ford of Europe за Ford Transit Custom PHEV, който стана за Международен ван на годината 2020

През тази година броят на кандидатите за приза IVOTY 2022 е голям, а сред претендентите са традиционни ванове с дизелови двигатели и голям набор от лекотоварни автомобили с напълно електрическо задвижване. Общият брой на претендентите за приза е 14. Това са нови модели ванове, пуснати наскоро от 11 производители на лекотоварни автомобили. Членовете на журито IVOTY избират един победител, който ще бъде отличен на специалната гала вечеря в Лион.

Наградата Международен ван на годината навлезе в третото си десетилетие, но философията и целите на надпреварата остават непроменени – въпреки високото ниво на технологии и иновации, достигнато от производителите.

„Основният критерий при наградата Международен ван на годината е приносът на превозните средства към ефективността, безопасността, устойчивостта и екологичните стандарти в сектора на лекотоварните автомобили. За да отговаря на условията за участие, превозното средство трябва да бъде нов модел, който да влиза в серийно производство до края на годината, през която получава наградата, и да представлява значителна технологична иновация в сравнение с моделите от предишното поколение, обяснява Джарлат Суини, председател на журито IVOTY.

През годината 24-мата членове на журито на IVOTY оценяват качествата на всеки от претендентите. Гласуването е в края на октомври, а гласовете се броят от независим арбитър от английската Асоциация за пътен транспорт.

За наградата IVOTY 2022 бяха номинирани: новите компактни ванове Kangoo и Express на Groupe Renault; триото компактни електрически ванове на STELLANTIS и Groupe PSA – Citroen eBerlingo, Peugeot ePartner, Opel Combo-e; триото големи електрически ванове на STELLANTIS и Groupe PSA – Citroen eJumper/eRelay, Peugeot eBoxer, Opel Movano-e; новите големи ванове Ducato и електрическият eDucato на STELLANTIS и FIAT Professional; петото поколение на компактният ван Caddy на Volkswagen Nutzfahrzeuge; новият компактен ван Citan на Mercedes-Benz; компактният електрически ван Proace City Electric и средният електрически ван Proace Electric на Toyota; електрическите ванове E-Deliver 9 и E-Deliver 3 на Maxus; новият миникамион Porter NP6 на Piaggio.

Както обикновено на всеки две години, и през тази година международното жури ще присъди и приза IPUA 2022 (Международна награда за пикап 2022), който също ще бъде връчен по време на Solutrans 2021. За теста, определящ носителя на тази награда – на стр. 36. 🚚



Shell
Card

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

Белгия • Лифкеншук тунел в Белгия • Германия
Тунели в Германия (Херен тунел + Варнов тунел) Австрия
Франция • Португалия • Испания • Италия • Унгария
Швейцария • Полша • България
Очаквайте още в 2022 г.



**Вземи с обаждане
на 0800 13 483
или от www.euroShell.bg**



IVECO откри логистичен център на OK TRUCKS за Югоизточна Европа

IVECO откри официално първия си логистичен център OK TRUCKS за сертифицирани употребявани товарни и лекотоварни автомобили за Югоизточна Европа. Новият център се намира в Славонски брод, Хърватия, непосредствено до магистралата от Загреб за Белград



Новият логистичен център OK TRUCKS е стратегически за IVECO, като ще осигурява сертифицирани употребявани автомобили от цялата гама на производителя за нуждите на всички дилъри и клиенти в региона. Центърът в Славонски брод ще обслужва Австрия, Унгария, Словения, Хърватия, Сърбия, Черна гора, Северна Македония, Босна и Херцеговина, Република Косово, Албания, България, Гърция и Молдова. В България партньор на марката е Булавто България.

Създаването на центъра е съвместен проект на OK TRUCKS и партньора на марката в Хърватия – BENUSI, който осигурява помещенията и обслужването на дилърите и клиентите.

OK TRUCKS (www.oktrucks.com) е марка IVECO, представена за пръв път през 2015 г., дейността е насочена към продажба и препродажба на сертифицирани употребявани автомобили IVECO. На клиентите се предлага голямо разнообразие от безопасни, надеждни и с общоевропейска гаранция от IVECO превозни средства от цялата гама на производителя – от лекия Daily до най-тежките камиони. В зависимост от нуждите на клиентите се предлагат услуги за свързаност, пътна помощ, ремонти в случай на повреда, помощ на водача по време на път, както и решения за финансиране и лизинг.

„Като взе предвид важността и търсенето на автомобили за работа на пазарите в Югоизточ-

на Европа – както на нови, така и на употребявани, IVECO реши да открие нов логистичен център в Славонски Брод. Това ще доближи превозните средства до нашите клиенти и ще им предостави цялостното решение OK TRUCKS. IVECO се възприема като надежден партньор и има значително присъствие в региона, където през 2021 г. очакваме да доставим повече от 5500 нови и 800 употребявани автомобили за работа. Като лидер в газовите технологии – основното екологично решение, налично днес, с превозните си средства, работещи с втечнен или компресиран природен газ, с новия си център IVECO ще подкрепи растежа на този сегмент в областта“, казва Емилио Парато, бизнес директор на марката за Австрия и Централна и Източна Европа.

Над 85 на сто от употребяваните автомобили идват в мрежата на OK TRUCKS от дилърствата на IVECO в Европа след обратно изкупуване от клиенти. Всеки автомобил минава щателна проверка по над 120 точки. Проверката включва всичко – от външен вид и състояние на кабината, до техническа изправност и състояние на оборудване, детайли, части, възли, агрегат, системи... Прави се пълно техническо обслужване със смяна на всички масла и филтри. При нужда се подменят дефектирани части, гуми, акумулаторни батерии... След тези процедури автомобилът е готов за път и се предоставя на клиента.

Клиентите могат да избират между 3 нива на

сертифицирани автомобили от OK TRUCKS – Standard, Comfort и Premium. При най-високото ниво Premium например автомобилите са с най-нисък пробег, възрастта им е до 4 години, гумите са с дълбочина на протектора минимум 6 мм и задължително имат гаранция. При ниво Comfort възрастта е до 6 години, шарката на гумите е не по-малка от 3 мм и при поискване от клиента се предоставя гаранция. При ниво стандарт по желание на клиента също се предоставя гаранция на автомобила.

Три са възможните нива на гаранция и обслужване – 3XL LIFE, XTRA XTENDED LIFE или XTENDED LIFE. Най-високото 3XL LIFE включва обслужване и гаранция на двигател, силова линия и накладки. XTRA XTENDED LIFE покрива само двигател и силова линия, а XTENDED LIFE – двигател. Предлагат се и допълнителни услуги – 24 часа пътна помощ, изтегляне на автомобила при авария на пътя и помощ в случай на дефектирал акумулатор.

По избор на клиента OK TRUCKS предлага и решението Hospitality, Mobility Services, което е свързано с IVECO Call Center. Трите му нива са Driver Care, Driver & Truck Care и Top Care Plus. В зависимост от избраното ниво се предлага от медицинско обслужване и болнично настаняване на водача при нужда до 24-часова пътна помощ с репатриране и ремонт на автомобила при авария на пътя. В региона камионите, включени в програмата OK TRUCKS, ще се предлагат и на лизинг, като в България партньор за тази услуга е OTP Bank.

Информацията за всички предлагани от OK



TRUCKS услуги и за наличните автомобили е достъпна и на новия интернет портал на марката – www.oktrucks.com.

Новият логистичен център OK TRUCKS в Юго-източна Европа се намира в Славонски Брод, ул. Славонско-Бродска 19А, 35252 Сибиндж, GPS КООРДИНАТИ: 45.16889/17.93639. Центърът е удобно разположен, с отлична достъпност от съседните страни и с обща площ от 4000 кв. м, включващи административна сграда, покрити площи за техническо обслужване и паркинг за 120 автомобила. 🚚

Центърът е съвместен проект на OK TRUCKS и партньора на марката в Хърватия – BENUSSI, който осигурява помещенията и обслужването на дилърите и клиентите

Smart Trailer World



Ремаркета и услуги от едно място

Мисията: Умни решения за комплексни транспортни задачи. Пътят: Интелигентно свързване на информацията в мрежа и предлагане на всеобхватни услуги – през целия живот на ремаркетата. С нашата телематична система TrailerConnect® и нашите първокласни услуги според индивидуалните нужди Вие използвате насочени към бъдещето решения за ремаркета за Вашето собствено предимство. www.cargobull.com/bg

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

Неуморими камиони MAN за строителството



Интензивното строителство промени структурата на продажбите на тежкотоварни автомобили: все по-търсени са шаситата за строителни надстройки – самосвали, бетон-миксери и бетон-помпи, специални влекачи, универсални соло камиони. MAN има изцяло обновена гама превозни средства за тези и подобни нужди

От десетилетия превозните средства на баварската марка за строителство, пътно строителство и поддръжка и за комунални услуги са изключително популярни. Мюнхенските „лъвове“ от този сегмент са синоним на издръжливост, здравина, лесна работа, лесна поддръжка и дълготрайност. Вижте колко ветерани на MAN, дори и днес в отлично състояние, срещате по пътищата. И не забравяйте: самосвалите MAN бяха синоним на превозни средства от този тип не само за по-старите поколения строителни работници, но и за много превозвачи.

През вече позабравената 2007 г. MAN раздели най-тежката гама TGA на две нови:

- ◆ TGX – превозни средства за пътувания на дълги разстояния и специализиран тежък транспорт;
- ◆ TGS – за всички останали предизвикателства като превози при изграждане на различна инфраструктура и отделни съоръжения, комунални услуги, за регионални доставки, накратко за всички задачи, за които семейството TGM бе слабо, а новият TGX – твърде голям и по-

подходящ за международни дестинации.

През последните 14 години семейството TGS е подложено на по-радикални и по-малко видими промени и подобрения. В последното си издание, със сериозни промени в кабината, позначими в интериора, отколкото в екстериора, TGS дебютира през февруари миналата година, когато MAN представи на европейския пазар цялата си напълно обновената програма за камиони.

Семейство TGS и в новото издание е в същата категория – в зависимост от версията общите допустими тегла са от 18 до 41 тона. Запазил е всички добри характеристики на предшественика си, но сега е с по-модерна външност, пред водача и пътника отпред е изцяло нов панел с инструменти и отделения, а в интериора са някои от новите специалитети на MAN. Всичко е много подобно на TGX, но приспособено за малко по-груби и невинаги чисти транспортни задачи. TGS като шаси-кабина или влекач може да се поръча във всички комбинации от задвижвания – от 4x2 до 8x8.



Могъщо лице

TGS, както и TGX, има ново лице – чертите му са малко по-остри, но изглежда по-издръжливо и агресивно. Фаровете са напълно нови: може да ги поръчате и с LED технология, и с предпазна метална мрежа. Изцяло стоманената броня също е различна, предназначена за по-добра защита на светлините и е изработена от три части, така че при повреда може да се смени само сегментът, който не може да бъде поправен. Дизайнерите на MAN са се намесили на входа на кабината: качването и излизането са улеснени от новите стъпала – по-широки, по-вдълбнати и направени да предотвратяват плъзгането със замърсени обувки. Първото стъпало се „люлее“ върху нови гъвкави и подсилени опори, които му позволяват да се движи хоризонтално и така се намалява възможността за повреда на стъпалото. Пластмасовото удължение на вратата покрива второто и третото стъпало и ги предпазва по-добре от дъжд, сняг, но преди всичко от камъни, пясък и кал.

Корпусите на външните огледала с изцяло нова форма са разположени по-назад спрямо А-

колоната, така се намалява ефектът на „сляпо-то петно“ (един от недостатъците на огледалото при предишното поколение). Шофьорът вече има по-голяма видимост между А-колоната и огледалото за обратно виждане, което е полезно на всеки завой, особено на кръстовища, при движение през кръгови кръстовища и, разбира се, при движение по строителни обекти.

Нова работна среда

Най-радикалната новост е във вътрешността на кабината: има изцяло нов, по-ясен преден панел с инструменти, които са по-изразителни към водача. Различно е оформена централната част, с отделения за съхранение на вещи за ежедневни нужди. Ново е и кормилото, с по-големи възможности за регулиране и ново разположение на превключвателите върху него. Повече са и възможностите за избор на най-добрата работна позиция, тъй като възможността за надлъжно движение на седалката е увеличена с 5 сантиметра. Recaro са помогнали в развитието и на двете седалки, вече с интегрирани предпазни колани. Седалките имат сертификати, които обеща-

Двете най-популярни версии на TGS в голямата част от Европа: двусосен влекач и четириосен самосвал



Новият TGS е оборудван не само с всички препоръчвани или законово изисквани системи за пасивната и активна безопасност, но и със специални „помощници“ като функцията „на терен“ на ABS, която позволява определено ниво на блокиране, специални режими на работа на системите ASR и ESP, функцията „люлее“ – много полезна при засядане на двигателните колела, както и удобното „плъзгане“, при което камионът се движи, докато двигателят работи на празен ход, без да е натиснат педалът за газ



ват, че гръбначният стълб ще остане здрав, поне в по-добро състояние, отколкото след работа с предишните седалки.

Интериорът предлага достатъчно отделения, за да побере всичко, от което шофьорът и неговият спътник се нуждаят в работна смяна, дори и ако прекарват нощта или част от деня в кабина, оборудвана за сън.

Оригинални команди

Докато повечето конкуренти следват тенденциите за „докосване“, както се активират повечето функции на съвременните електронни устройства (мобилни телефони, таблети, лаптопи, системи в автомобили и търговски превозни средства), в MAN са решили информационните и развлекателни системи на камионите от ново поколение да се управляват не чрез докосване на „чувствителния“ екран. Разумно решение, тъй като при сензорните екрани не се изключват грешки, които често не са безобидни. Не коментираме последствията, които могат да възникнат поради преместването на дясната ръка по екрана, което отвлеча вниманието на водача от пътя.

Връщане към класиката – превключватели-

те и бутоните преживяват ренесанс, но с важна новост: за управление на информационно-развлекателната система експертите на MAN са разработили уникалното (засега) решение SmartSelect: комбинация от два въртящи се пръстена и сензорни повърхности. Използвайки долния, по-голям пръстен, водачът бързо избира една от основните функции (навигация, радио, телефон, мултимедия), докато горният активира избраната функция. Ротационният превключвател се премества в четири посоки (напред-назад, наляво-надясно), за да се придвижите през менюто, а изборът се потвърждава с натискане на превключвателя надолу. Горната част на превключвателя е все още повърхност, чувствителна на допир: чрез нея водачът въвежда адреса в навигацията, като „пише“ с пръст върху повърхността. Неразделна част от системата SmartSelect е повърхността, върху която се опира ръката, което позволява на водача да завърти прецизно пръстена. Подобно решение се използва в по-малки кабинни, като въртящите се превключватели са по-малки и без подлакътници.

На клиентите се предлага възможността срещу допълнително заплащане да заменят най-важните индикатори с 12,3-инчов LCD екран с ясна

графика. Кръглата форма на индикатора се запазва: скоростомерът е вляво, оборотомерът е вдясно, а дисплеят на системата за помощ на водача е в средата. Други функции могат да се показват отляво и отдясно и всичко се контролира от водача с превключватели на кормилото. Екранът за информационно и мултимедийно съдържание, който е в извитата част на арматурното табло, се предлага в два размера. Екранът на по-големия, 12,3-инчов, позволява да бъде разделен на две части. Повърхностите на всички екрани са от материал, който е матов и не отразява светлината

Не на последно място: MAN гарантира, че подобрената конструкция на всички кабинни осигурява по-високи нива на безопасност в случай на сблъсък или преобръщане и подобрена топло- и звукоизолация. Всички промени в кабините в крайна сметка имат една и съща цел: да подобрят комфорта и ергономията, и най-важното – да създадат предпоставки за по-висока производителност на все по-скъпите и все по-търсени професионални шофьори. 🇧🇬

Текст: Иван КОВАЧ
Снимки: MAN



Напълно ново арматурно табло със специалитета на MAN – система SmartSelect за управление на информационни и развлекателни системи



Друго отклонение от класиката: електрическа ръчна спирачка, която може да се активира автоматично

Volvo с пълна гама електрически камиони



Светът се готви да мине към електрически транспорт. Поставят се срокове, разработват се стратегии, създават се партньорства... И, естествено, Volvo Trucks не може да остане встрани от този процес, а напротив – засега той е единственият производител на товарни автомобили, който е обявил, че може да предложи в електрически вариант цялата си гама от камиони

Ясно е, че у нас на практика все още няма държавна политика за електрифициране-то на товарния транспорт, но голяма част от останалия свят работи усилено по въпроса. От онлайн дискусиата, която представи Volvo Trucks, с изненада научих, че световна фирма като IKEA си е поставила за цел транспортът ѝ до 2025 г. да бъде 100% електрически, а това е само след малко повече от 4 години. И това не е просто някаква красива цел, поставена на стената. Напротив, тя вече се реализира – 90% от доставките на IKEA в Китай се изпълняват с електрически камиони, 100% – в Амстердам и Париж... А гигантът Amazon е планирал да поръча 100 000 електрически камиона до 2030 г.

Същевременно всички производители на товарни автомобили работят усилено по своите електрически модели и са готови за старта на серийно производство – стига да има необходимото за това търсене. Производителите обаче са убедени, че за да се спазят съответните регулации и изисквания за все по-ниски CO₂ емисии, търсенето непременно ще се появи. Ето защо те са готови.

Разбира се, на всички е ясно, че за да се случи целият този процес, е нужно не само наличието на електрическите камиони, нито само желанието на фирмите да използват устойчив транспорт, а трябва да е налице и подкрепата на държавата – както законодателно, така и финансово, а също и да се изгради необходимата инфраструктура, както и електроенергията да бъде „зелена“.

Да излезем обаче от пожеланията за по-екологичен свят и да видим какви са търговските аспекти на закупуването на електрически товарни

автомобили. Както обясни ясно и кратко Ангела Хултберт, ръководител на отдела Устойчива мобилност в IKEA Retail: „Ако не можем да правим доставки до вратите на клиентите си, защото не можем да стигнем до тях с дизеловите си камиони, те просто няма да поръчват през нашия сайт и тогава бизнесът ни ще западне.“

Преминаването към електрически камиони не е лесен и ясно отъпкан път. Вървенето по него е пълно с препятствия и неизвестности. И какво трябва да направи една фирма като IKEA, за да постигне целта си? Няма лесно решение, казва Ангела Хултберт, и като първопроходници ние се сблъскваме с всякакви възможни препятствия – изграждаме инфраструктура за зареждане, разработваме различни платформи, така че да може да бъдат обхванати и поддоставчиците... но не можем да чакаме перфектното решение.

Volvo Trucks засега е единственият производител, който е обявил, че е готов да предложи пълна гама от електрически камиони – от тежките 44-тонни влекачи FH и самосвали FMX до по-леките модели FE и FL, предназначени за дистрибуция и комунални дейности. Концептуално по-тежките варианти – FH, FM и FMX, се различават от по-леките FL и FE.

Електрическите FH, FM и FMX

Силовите линии на Volvo FH, FM и FMX се състоят от два или три електродвигателя, комбинирани с предавателен механизъм I-Shift, специално адаптиран за електрическите варианти. Това решение дава възможност да се стъпи на досегашните модели и конфигурации и да се осигури



Volvo with a full range of electric trucks

The world is preparing to switch to electric transport. Deadlines are set, strategies are developed, partnerships are created ... And of course, Volvo Trucks cannot stay away from this process, on the contrary - Volvo Trucks is currently the only manufacturer to announce that it is ready to offer a full range of electric trucks - from the heavy-duty 44 t FH tractors and FMX tippers to the lighter FE and FL models for distribution. Conceptually, the heavier variants - FH, FM and FMX, differ from the lighter FL and FE.



При по-тежките електрически варианти на FH, FM и FMX силовата линия е от два или три електродвигателя, комбинирани с предавателен механизъм I-Shift, специално адаптиран за електрическите варианти, а капацитетът на батериите от 180 до 540 кВтч, който се постига съответно с 2 до 6 пакета батерии. Пробегът се изчислява на 300–380 км

пълното разнообразие от модели. При електрическите FH, FM и FMX капацитетът на батериите е от 180 до 540 кВтч, който се постига съответно с 2 до 6 пакета батерии. Volvo Trucks изчислява времето за пълно зареждане при по-тежките модели на 2,5 часа при зареждане с променлив ток (250 кВт) и 9,5 часа – с постоянен ток (43 кВт). Мощността, която може да осигуряват електрическите FH, FM и FMX, е от 450 до 666 к.с. Една от най-важните характеристики при електрическите камиони е обхватът, който те могат да изминат с едно зареждане на батериите. По данни на производителя при FH Electric обхватът с едно зареждане е до 300 км – за комбинация влекач 4x2 с полуремарке, при FM Electric пробегът е малко по-голям – до 380 км при 6x2 шаси кабина с фургон, а при FMX Electric производителят дава пробег от 320 км за самосвал 6x4.

Електрическите FE и FL

По-леките модели са предназначени за комунални камиони, например за събиране на отпадъци, за леки строителни дейности и най-вече за дистрибуция в градските зони. Това е особено важно за по-големите градове в Западна Европа, където се налагат все повече забрани за влизане на неекологични или шумни камиони. При електрическите FE и FL предавателният механизъм вече не е I-Shift, а се разчита на 2-степенна скоростна кутия в комбинация с един или два електродвигателя в зависимост от модела.

FE Electric може да е с обща маса до 27 тона, в конфигурации 4x2 и 6x2, два електродвигателя и 3 или 4 батерии, които осигуряват от 200 до 265 кВтч. Обхватът с едно зареждане, на който може да се разчита, е до 200 км, а мощността е до 408 к.с. Времето за пълно зареждане е 2 часа с постоянен ток (150 кВт) и 11 часа с променлив ток (22 кВт).

При най-малкия FL Electric, който е най-подходящият за доставки от врата до врата, общата маса може да е до 16,7 т, конфигурацията е един-

ствено 4x2, електродвигателят е само един, а батериите може да са от 3 до 6 в зависимост от нуждите на клиента. FL Electric може да осигури пробег до 300 км.

Помощ от Volvo Trucks

Експертите от Volvo Trucks са наясно, че преходът към електрически камиони не е просто смяна на един тип камион с друг, а е промяна в цялостната организация на логистиката. Затова те са готови да оказват помощ и съдействие в този процес. На сайта на фирмата е обяснено, че може да се предложи договор за сервизиране, който включва следене на батериите и прогнозирано планиране на сервизното обслужване. Предлагат се и други услуги за оптимизиране използването на електрическите камиони, като планиране на маршрутите и обхвата и други. Всичко това е достъпно през портала Volvo Connect, а водачите могат да следят много параметри през приложението MyTruck.

Често задавани въпроси

Много са въпросите, свързани с електрическите камиони. За да улесни намирането на отговорите им, Volvo Trucks е подготвила отговори на най-често задаваните въпроси, които можете да намерите през QR-кода в колоната отдясно.

На каква фаза е производството

Производството на FL Electric и FE Electric започна за Европа още през 2019 г., а на тежките модели VNR, предназначени за Северна Америка – в края на 2020 г. Продажбите на тежкотоварните електрически модели за Европа стартира тази година, а серийното им производство се планира да започне през 2022 г. 🇪🇺

Снежина БАДЖЕВА



При по-леките модели FE Electric и FL Electric предавателният механизъм вече не е I-Shift, а се разчита на 2-степенна скоростна кутия в комбинация с един или два електродвигателя в зависимост от модела. Пробегът с едно зареждане при тях варира от 200 до 300 км



Често задавани въпроси

Водородни камиони? Да, но какви?



Все повече се говори, че екологичното бъдеще или бъдещето без вредни CO₂ емисии на транспорта на дълги разстояния е в камионите, задвижвани с водород. Засега двама от европейските производители на тежкотоварни автомобили разкриха своите идеи и технологии по отношение на водородните камиони. Това са Daimler с GEN H2 truck и DAF Trucks със своя модел DAF Hydrogen. Тези двама производители обаче предлагат и различни технологии. Ето какви

ABSTRACT IN ENGLISH

Hydrogen-powered trucks? Yes, but with what technology?

It is becoming more and more clear that the ecological future or the future without harmful CO₂ emissions of long-distance transport is in hydrogen-powered trucks. So far, two of European truck manufacturers have revealed their ideas and technologies in relation to hydrogen trucks. These are Daimler Truck with GEN H2 truck and DAF Trucks with the model DAF Hydrogen. However, these two manufacturers also offer different technologies – electric truck based on fuel cells and H₂, and truck with internal combustion engine powered by H₂.

GEN H2 Truck

Daimler разкри концепцията на водородния си камион GEN H2 още през есента на миналата година като част от цялостната ѝ стратегия за преход към CO₂ неутрални камиони. GenH2 Truck е изцяло ново поколение камиони, базирано на задвижване с горивни клетки и водород. От април тази година Mercedes-Benz Trucks провежда интензивни тестове на разработения прототип, който беше показан и пред журналисти в края на септември. А сега в края на октомври вече се появи и съобщение, че GenH2 Truck е получил разрешение за тестове по публични пътища. Първите тестове с клиенти се планира да започнат от 2023 г., а ключовите на първите серийно произведени водородни камиони GEN H2 се очаква да бъдат връчени на клиентите през 2027 г.

Mercedes-Benz Trucks вижда камионите, задвижвани с водород и горивни клетки, като ключова технология за CO₂ неутрален транспорт на дълги разстояния. Ето защо през март тази година Daimler Truck създаде заедно с Volvo Group съвместно предприятие „cellcentric“ за разработване и производство на горивни клетки. Амбицията е „cellcentric“ да се превърне в един от во-

дещите производители в света на системи с горивни клетки, като основното производство ще е в Европа. Плановите са то да стартира през 2025 г. Същевременно през май тази година беше подписано споразумение за сътрудничество между Daimler Truck AG и Shell New Energies NL B.V. (Shell) за развитие на инфраструктура за зареждане с водород и пускането на камиони с водородни клетки в Европа.

Както виждаме, работи се усилено и с бързи темпове по посока на налагането на водородните камиони с горивни клетки. Каква по-конкретно е използваната от Daimler Truck технология?

Разработването на GEN H2 Truck изисква значителни промени в електрическата и електронната архитектура на камиона, както и на охлаждащата система, тъй като традиционните технологии се заменят с нови компоненти. Gen H2 Truck използва т.нар. e-Powertrain – силовата линия, разработена за електрическите камиони на Daimler. Тя включва два електродвигателя, които осигуряват непрекъсната мощност 2 x 230 кВт и съответно 2 x 1577 Нм. Максималната мощност, която осигуряват тези електродвигатели е 2 x 330 кВт и съответно пиковият въртящ момент е 2 x 2071 Нм. Предавателният механизъм е с 2

предавки. Системата с горивни клетки подава 2 x 150 кВт, а батерията да е в състояние временно да осигури допълнителни 400 кВт. Капацитетът за съхранение на батерията е сравнително нисък – 70 кВтч, тъй като тя не е предназначена да бъде основният източник на енергия, а главно да бъде включвана, когато е необходима енергийна поддръжка на системата от горивни клетки, например по време на пикови натоварвания при ускорение или при изкачване с напълно натоварен камион. Това прави батерията относително лека, което от своя страна позволява по-голям полезен товар.

Батерията ще се презарежда от енергия, генерирана при спиране, и от излишна енергия от горивните клетки. Основен елемент, за да работи всичко това, е системата за охлаждане и отопление, която трябва да поддържа всички компоненти на идеалната работна температура, като по този начин осигурява максимална издръжливост. В предсерийната версия двата електродвигателя са проектирани за общо 2 x 230 kW непрекъсната мощност и 2 x 330 kW максимална мощност. Въртящият момент е съответно 2 x 1577 Nm и 2 x 2071 Nm.

Какъв водород ще се използва и в какви резервоари ще се съхранява? Първоначално обявените данни са, че Daimler Truck ще се стреми да използва резервоари за течен водород – два резервоара от неръждаема стомана ще съхраняват общо 80 кг течен водород (по 40 кг всеки). Това ще е достатъчно да се постигне пробег от 1000 км с едно зареждане. Причината е, че втечненият водород (LH_2) има по-висока енергийна плътност в сравнение със същия обем водород в газообразно състояние. В резултат резервоарите на камиона, използваващ втечнен водород, ще са значително по-малки и поради по-ниското налягане и по-леки. Това ще позволи на камионите от серията GEN H2 да имат полезен товар и пробег, сходни с тези на дизеловите камиони за превози на дълги разстояния. Очаква се времето за зареждане да е около 10 минути.

При разработването на резервоарите за течен водород все още предстои да се решат определени технологични задачи. Затова в момента тестваният GEN H2 камион е с резервоари с компресиран водород. Като цяло се обсъждат 4 потенциални възможности за резервоари на водорода в различни форми – течен водород, криокомпресиран водород, компресиран водород в газово състояние при налягане 700 бара и компресиран водород в газово състояние при налягане 350 бара. Естествено, най-лесно се реализира вариантът със състен водород с налягане 350 бара, но тогава резервоарите са по-големи и е по-трудно да се постигне исканият пробег за транспорт на дълги разстояния.

По време на презентацията експертите от Daimler Truck отхвърлиха изцяло варианта на водороден камион с двигател с вътрешно горене с аргумента, че такъв камион няма да е с нулеви емисии.

DAF Hydrogen

DAF Trucks също разработва електрически камиони, задвижвани с батерии, и електрически камиони, задвижвани с горивни клетки и водород. Паралелно с това обаче DAF Trucks работи и по друго възможно решение, а именно камион с



двигател с вътрешно горене, който използва водород като гориво. Според DAF и двата типа камиони с водород – електрически камион с горивни клетки и водород и камион с ДВГ и водород, са камиони с нулеви емисии, т.е. в отделяните газове няма CO_2 емисии.

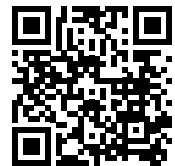
Идеята за ДВГ, който гори водород, не е супер нова, но специалистите от DAF смятат, че точно сега тя може да намери сериозно приложение по пътя към екологичния и зелен транспорт, особено при транспорта с камиони на дълги разстояния. Или най-малкото това е вариант, който си струва да бъде проучен. Ето защо те вече са разработили прототип на такъв камион и усилено се провеждат тестове както на самия двигател, така и на камиона като цяло.

Проектът е съвместен между DAF Trucks и TNO и се осъществява с подкрепата на нидерландското правителство. Работата е разпределена между партньорите, като DAF отговаря за проектирането на двигателя, буталата и адаптирането към запалителни свещи. TNO съвместно с партньор PRINS предоставя системите за тестване и отговаря за разработването на системата за запалване и за използването на водорода като гориво.

Предимствата, които DAF Trucks вижда в този проект, са следните:

- ♦ Това би било решение с възможно най-ниска цена за транспорт с нулеви CO_2 емисии; ►

GEN H2 Truck е електрически камион със система от горивни клетки и гориво водород. Разработването на GEN H2 Truck изисква значителни промени в електрическата и електронната архитектура на камиона, както и на охлаждащата система, тъй като традиционните технологии се заменят с нови компоненти



VIDEO

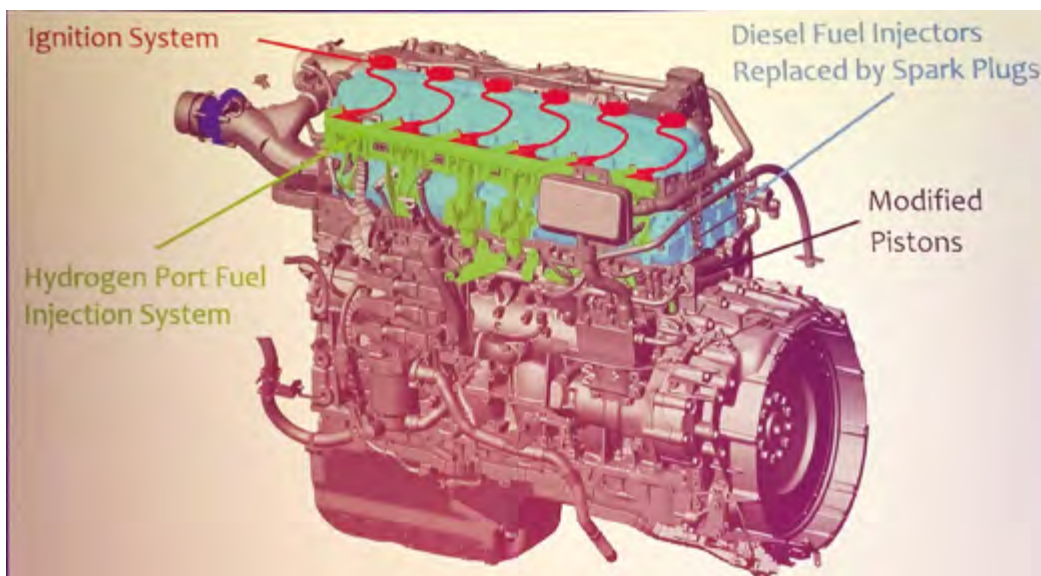


DAF проучва възможността за камион с гориво водород, но задвижван от двигател с вътрешно горене. Двигателят в DAF Hydrogen е базиран на 13-литровия агрегат MX-13, но със съответните преработки



VIDEO

Като цяло се обсъждат 4 потенциални възможности за резервоари на водорода в различни форми – течен водород, крио-компресиран водород, компресиран водород в газово състояние при налягане 350 или 700 бара. За тестовите в момента и двата производителя използват компресиран водород с налягане 350 бара, защото това е най-достъпната опция, но това не позволява да се постигнат желаните по-дълги пробеги, необходими за транспорт на дълги разстояния



- ♦ По отношение на ефикасност при транспорт на дълги разстояния подобно решение е съвместимо с електрическите камиони, задвижвани с горивни клетки и водород;
- ♦ Използва се наличното ноу-хау за двигателите с вътрешно горене, което производителите на камиони имат, не се променя изцяло конфигурацията на камиона, не са необходими специални охладителни системи, както е при горивните клетки;
- ♦ Не са необходими батерии, т.е. по този начин се изразходват по-малко земните запаси от ценни метали;
- ♦ И не на последно място, ДВГ може да понесе малко „примеси“ във водорода, докато горивните клетки изискват много висока чистота на водорода.

Двигателят в DAF Hydrogen е базиран на 13-литровия двигател MX-13, но със съответните преработки – дизеловите инжектори са заменени със запалителни свещи, т.е. цялата запалителна система е преработена за искрово запалване, буталата са преработени, системата за впрыскване на гориво е индиректна, но на следващата стъпка вероятно ще се премине и към директно впрыскване.

Към момента е установено, че максималната ефективност на този двигател е над 43%, а отделните емисии от азотни оксиди са 90% по-ниски от границата на Евро-6, т.е. на практика съв-

сем минимални. Засега при прототипа не е постигнат въртящият момент, който е необходим, макар че на тестовата установка е постигнат въртящ момент от 1800 Nm.

На прототипния камион са монтирани 4 резервоара, които могат да съхранят 10 кг сгъстен водород в газообразно състояние с налягане от 350 бара. На практика обаче цялата конфигурация е готова за водород с налягане 700 бара – тогава тези резервоари могат да съхранят 40 кг H_2 , но в момента в Нидерландия не са налични зарядни станции с такова налягане. При 40 кг и при налягане 700 бара може да се постигне пробег до 600 км. За постигането на по-голям пробег може да се сложат повече резервоари или да се използва втечен водород, но при него вече е необходимо сериозно охлаждане и друг тип резервоари.

В камиона, който видяхме и с който направихме едно „кръгче“ в двора на завода на DAF Trucks, резервоарите не са метални, а са произведени от карбонови нишки и като такива са доста леки и това би позволило да се монтират и повече резервоари.

По-добър вариант ли е водороден камион с ДВГ, отколкото електрически камион с горивни клетки и водород? Отговорът на този въпрос не е толкова прост. Според специалистите от DAF има транспортни задачи, при които камион с горивни клетки би бил много по-ефикасен, но има и такива където вариантът с ДВГ ще е по-подходящ. Например при дистрибуцията, за която би бил необходим камион тип LF, тогава решение с горивни клетки би било по-добро. Но когато става дума за 30–40 тона и транспорт на дълги разстояния, където е необходим по-голям въртящ момент, тогава камионът с ДВГ е по-ефективният начин за транспорт на товари.

Не е ли твърде скъпо да разработват различни варианти на водородни камиони? Специалистите от DAF, разбира се, са напълно наясно, че инвестициите да проучавш и поддържаш всички възможни опции са много високи. Към момента обаче в DAF всички опции за отворени, защото няма еднозначно решение какви ще са камионите на бъдещето.

Снежина БАДЖЕВА
Вьорт – Айндховен – София



SUPRA АГРЕГАТИ – РЕШЕНИЕ ЗА ВСИЧКИ ВАШИ НУЖДИ



Работата в тези динамични времена непрекъснато носи нови предизвикателства за бизнеса, чиято основна дейност е транспортирането и дистрибуцията на стоки, които изискват строго контролирана температура. Бързите темпове, с които живеем и работим постоянно, изискват от нас да преодолеем границите си. В тази връзка официалният представител на Carrier Transicold за България винаги е на ваша страна.

Осъзнавайки предизвикателствата и нуждите на новата ера, Mani Service ви запознава с кралицата на хладилните агрегати – гамата Supra – при най-добрите условия в страната.

Проектиран за дистрибуция в градска среда с много отворяния на врати, тази гама ви предлага най-голяма сигурност за транспортиране на товари в малки и средни камиони, за обем на фургона от 30 м³ до 90 м³. Моделите се предлагат и в многотемпературен режим. Агрегати с монтаж на предна стена, с монтаж под фургона, агрегати с тих режим на работа и агрегати, специално проектирани за работа в екстремни климатични условия. Гамата от агрегати Supra ви позволява да изберете правилното устройство за вашата работа. Можете лесно да разчитате на високата производителност на гамата Supra, за да задоволите нуждите на вашата работа.

СЪВЪРШЕНА РАБОТА

Диапазонът Supra се характеризира с бързо понижаване на температурата и прецизното му управление във всички точки на фургона. За тази цел има широка гама изпарители с електрически вентилатори, които осигуряват постоянен поток на въздух независимо от оборотите на двигателя.

ГОЛЯМА ВЪЗМОЖНОСТ

С помощта на новите вентилатори, вградени в блоковете от този диапазон, въздушният поток се увеличава с 15%, температурата се възстановява бързо и въздухът се разпределя по-добре.

Използването на 7 мм кондензатор и по-малък компресор подобряват ефективността на устройството благодарение на по-ниския разход на гориво на доставен ват.

НАМАЛЕНИ РАЗХОДИ ЗА ПОДДРЪЖКА

Агрегатите от гамата Supra имат солидна конструкция, както от естетическа гледна точка (здрав композитен материал), така и от гледна точка на компонентите, от които е съставена. Това позволява да се удължи експлоатационният живот на уреда и да се намали времето за престой. Времето за поддръжка също се намалява благодарение на лесната достъпност.

Уважаеми клиенти, успехът не е наше право, а наше задължение. Ето защо е необходимо съвместно сътрудничество в това отношение. Mani Service като сериозно предприятие винаги е на ваше разположение, за да ви предложи това, от което се нуждаете, при най-добрите условия по отношение на цена – качество. Доверието не може да се купи, може само да се спечели. Mani Service заслужава вашето доверие. Доверете избора на хладилни агрегати в наши ръце, няма да съжалявате. С Carrier Transicold и Mani Service никога не губите, просто печелите.



Меско Петрич, нашият доволен клиент



Контакти Мани Сервице – Официален дилър на Carrier в България

Управител: Марян Янков

моб.: +359 87 705 7496

имейл адрес:

mjankov@maniservice.com

Мениджър резервни части:

Живко Филчевски

моб.: +359 87 705 7829

имейл адрес:

zfilcevski@maniservice.com

Мениджър продажби:

Манол Манолов

моб.: +359 87 705 7828

имейл адрес:

mmanolov@maniservice.com

Мениджър продажби:

Иван Иванов

моб.: +359 87 705 7797

имейл адрес:

iivanov@maniservice.com

Мениджър продажби:

Александър Стояновски

моб.: +359 87 705 2348

имейл адрес:

info-bg@maniservice.com

Facebook: Carrier Transicold Bulgaria

Какво движи камионите на Renault Trucks



Renault Trucks е сред пионерите при товарните автомобили с електрическо задвижване. Концептуален модел на марката с електрическо задвижване видяхме на най-голямото европейско изложение IAA Nutzfahrzeuge още преди кризата от 2008/2009 година, но първи на пазара бе предложен Renault Maxity през 2010-а. Година по-късно започнаха експерименти с електрически камиони от среден и тежък клас при доверени клиенти

Като част от изпълнението на своите ангажменти за устойчив транспорт Renault Trucks от 2020 г. пусна на пазара най-широката изцяло електрическа гама, която допълни през 2021 г. Тези камиони пазят качеството на въздуха, тъй като при използване не отделят на място въглероден диоксид (CO_2), нито азотни оксиди (NOx). С тези си характеристики електрическите товарни автомобили могат да работят дори по време на пикови периоди на замърсяване, тъй като не попадат под действието на ограниченията, въведени от местните власти. Могат да се използват и в центровете на големи населени места през нощта, без да нарушават съня на живеещите там, тъй като липсата на двигател с вътрешно горене ги прави значително по-малко шумни.

Z. E. – запазената марка на Renault за електрическите модели само с батерии

Днес второто поколение камиони на Renault Trucks с нула локални емисии – сто на сто електрически, се състои от три различни модела с технически допустима пълна маса от 3,1 до 26 тона: Renault Trucks D WIDE Z. E., Renault Trucks D Z. E. и Renault Trucks Master Z. E.

Производителят посочва D WIDE Z. E., чиято технически допустима маса е 19 или 26 тона, като особено подходящ камион за транспорт на стоки в периферията на големите населени места, както и за събиране на отпадъци. Неговият полезен товар е сравним с този на камион с дизелов ДВГ.

Пуснатият в серийно производство през т.г. 19-тонен D Wide Z. E., който разшири допълнително гамата от електрически модели, се произвежда във Франция, в завода в Бленвил-сюр-Орн, където още преди това е усвоено производството на 16-тонния D Z. E. и на 26-тонния D Wide Z. E.

Двата модела от тази серия се захранват с електрическа енергия от литиево-йонни батерии с капацитет 200 кВтч и 265 кВтч. Реалният

работен обхват без дозареждане на батериите е от 100 км при събиране на отпадъци и до 180 км при използване за дистрибуция.

Задвижване осигуряват два електродвигателя с обща непрекъсната мощност 260 кВт (пиковата е 370 кВт). Заради техния максимален въртящ момент от 850 Н.м трансмисията включва и двустепенна предавателна кутия, така че максималният въртящ момент на двигателния мост е 28 кНм.

Renault Trucks са разширили гамата от междусия за D Wide Z. E., с което се покриват повече приложения и се оптимизира разпределението на натоварването между мостовете. Наличните междусия са дванадесет: 3900, 4100, 4300, 4500, 4750, 5250, 5000, 5250, 5500, 5800, 6100 и 6800 милиметра.

D Z. E. със своите 16 тона технически допустима обща маса, батерии с капацитет от 200 до 400 кВтч, и с различни видове каросерии, е създаден за класическа дистрибуция на стоки, вкл. в града. Този модел се предлага с междусия 4400 мм и 5300 мм. Задвижването му е поверено на един електродвигател с върхова мощност 185 кВт, който при продължителна експлоатация осигурява мощност 130 кВтч. Максималният въртящ момент на електродвигателя не е голям – 425 Нм, затова и тук в трансмисията участва и двустепенна механична предавателна кутия. По този начин двигателният мост получава максимален въртящ момент от 16 кНм.

Захранването на тяговия електродвигател е от литиево-йонни батерии с капацитет 200 кВтч или 400 кВтч. Големият капацитет разширява обхвата без дозареждане до 400 км, но намалява полезния товар на автомобила.

От Renault Trucks допълнително са проектирали нова система за повишаване на енергийната ефективност на изцяло електрическите камиони, оборудвани с хладилна надстройка. Моделите D и D Wide Z. E. вече се предлагат с опция за свързване с хладилник, като енергията, необходима за хладилната система, се осигурява пряко от тяговите батерии при напрежение 600 волта.

Два са моделите на Master Z.E., най-малкият от тримата електрически братя – фургон и шаси кабина с технически допустима обща маса 3,1 и 3,5 тона и реална автономност 120 километра. Този автомобил е тъкмо на мястото си при доставки в града и до последния километър. Master ZE съществува в шест версии: три по дължина и две по височина. Литиево-йонна батерия с капацитет 33 кВтч захранва тяговия електродвигател с мощност 57 кВт и с въртящ момент 225 Нм. Пълното зареждане на батерията отнема до 6 часа. Максималната скорост на движение е 100 км/ч.

Камиони Z.E. у нас?

След като посочихме техническите характеристики и основните предимства на електрическата гама Z.E., няма как да не си зададем въпроса „А имат ли почва електрическите камиони у нас?“

Отговорът е „Засега не“, тъй като не са предвидени финансови стимули, които отчасти да компенсират много по-високата им първоначална стойност, а и изграждането на подходяща структура за зареждане на батериите е сложно и изисква немалка инвестиция. Не носи оптимизъм и фактът, че посъпването на електроенергията изпреварва значително това на течните горива.

По-реалистичната перспектива за пазари като българския са работещите с природен газ D Wide CNG, снабдени с двигатели с вътрешно горене с мощност 320 конски сили. Такива автомобили от няколко месеца използва една от фирмите, които събират смет в столицата. Тази технология е по-популярна, в страната е изградена и достатъчно развита мрежа от станции за зареждане със съгъстен природен газ.

Моделите с дизелови ДВГ

Останалата част от цялостната палитра товарни автомобили на Renault Trucks се задвижва от дизелови двигатели и е структурирана в следните гами:

Гама T High, съобразена с потребностите при международния транспорт, предоставя максимум екстри и улеснения за водачите. Гамата T е ориентирана към тези, които извършват регионални и национални превози. Влекачите и от двете гами са за композиции с допустима пълна маса до 60 тона. В топгамата T High производителят вгражда най-големите дизелови двигатели, с които разполага – DTI 13 с мощности 440 к.с., 480 к.с и 520 к.с. Всички 13-литрови дизелови двигатели са Euro VI, във версията E, която ще е задължителна от началото на 2022 година. Товарните автомобили от гамата T, предназначени за по-широк кръг от приложения, разполагат освен с DTI 13 и с по-малкия DTI 11, утвърдил се като силов агрегат с широк спектър от приложения, икономичен и с три нива на максимална мощност: 380, 430 и 460 конски сили.

Работните машини за строителството са от:

- ♦ гамата C, предназначена за доставки на материали на строителни обекти, при което търсените качества са универсалност и полезен товар;
- ♦ гамата K, проектирана за по-тежките условия на гражданското строителство, кариери, от-



крити рудници и други трудни обекти, които изискват здравина и добро сцепление по трудни терени.

Двигателите и за C, и за K са същите, както при T: DTI 11 с 380, 430 или 460 к.с. и DTI 13 с 440, 480 и 520 к.с.

Камионите от гамата D се екипират с двигатели с по-малък работен обем: 4- и 6-цилиндровите първи братовчеди DTI 5 (210 или 240 к.с.) и DTI 8 (250 или 280 к.с.), които имат идентичен ход на буталото и диаметър на цилиндрите.

По-тежките D Wide като соло автомобили имат допустима пълна маса 18/19 до 26 тона, а в композиция – до 50 тона, затова освен с пълната гама DTI 8 – 250, 280 и 320 к.с., могат да бъдат оборудвани и с два от агрегатите DTI 11 – с 380 или с 430 конски сили.

В леката категория Master разчита на четирицилиндровия редови dCi 2.3 EURO VI с три нива на мощност: 130, 145 и 165 конски сили.

D Wide Z.E., в случая шаси-кабина, се предлага с 12 междусия

инж. Радослав ГЕШОВ

DTI 13 е във версията Euro VI E



Григор Ваклиев, управител на Евротранспорт 2000:



Алтернативните и екологични енергоизточници ще заемат все по-голям дял в дейността ни

Фирма Евротранспорт 2000 е една от първите български фирми, които залагат на влекачи на метан, които използват вече година и половина. Какви са впечатленията им от работата на IVECO CNG и от партньорството им с доставчика им Булавто. Какви предимства носи на фирмата този избор. Разговаряме с Григор Ваклиев, управител на Евротранспорт 2000

– Г-н Ваклиев, какво е най-характерното за фирма Евротранспорт 2000?

– Евротранспорт 2000 има дълга предистория, но най-същественото е, че дружеството е част от фирмената група Бетц в България, като сме специализирани почти изцяло в превозите на стоки, изискващи температурен режим. Оперираме основно на територията на България и Западна Европа. Сред клиентите ни са големите хранителни вериги, други международни компании и широк кръг от по-малки местни производители, търговци и дистрибутори.

Относно плановите ни за развитие мога да кажа, че след стъпката, която направихме миналата година със закупуването на 10 броя седлови влекача IVECO на метан, а и с оглед случващото се в заобикалящия ни свят – алтернативните и екологични енергоизточници ще заемат все по-голям дял в дейността ни.

– С какъв автомобилен парк разполагате?

– В момента работим с около 50 автокомпозиции, като почти всички са с хладилни полуремаркета. Част от автопарка ни, както споменах, работи в Западна Европа, а останалите – на територията на България.

– Кога и как започна партньорството ви с IVECO и Булавто?

– Първите ни разговори започнаха през лятото на 2019 година. В края на годината вече имаме подписани договори и поръчка за 10 броя седлови влекача IVECO CNG. Доставките се направиха през март 2020 година, като тук държа да обърна внимание, че това беше един мно-



го сложен момент за нас, защото последните автомобили ги получихме малко след първия lockdown. Неизвестните пред нас бяха толкова много, че буквално се чудехме как ще се справим, но си струваше.

– Защо и как избрахте да закупите камиони с марката IVECO, задвижвани със сгъстен природен газ (CNG)? С каква конфигурация са?

– Нашето дружество като част от фирмената група Бетц е от първите, които заложили на товарни автомобили, задвижвани с метан. След като направихме много внимателен анализ на плюсовете и минусите, решението ни стъпи на ▶

Като част от фирмената група Бетц Евротранспорт 2000 е от първите, които залагат на товарни автомобили, задвижвани с метан. В момента паркът им включва 10 влекача IVECO CNG



we simplify mobility



**Мобилността е
наша грижа, за да
се фокусирате
върху важните неща**

Горива – Пътни такси

ДДС и акцизи – Допълнителни услуги

Научете повече на: uta.com/bg



Изборът на IVECO не беше труден. Просто това е производителят с най-голям опит в разработването и предлагането на метанови тежкотоварни автомобили. А партньорството ни с Булавто е отлично

два безспорни факта: по-ниските разходи за гориво и по-ниските вредни емисии, като държа да подчертая, че екологията е много важен елемент от начина на мислене и работа в Евротранспорт 2000.

Да се спрем на IVECO не беше трудно. Просто това е производителят с най-голям опит в разработването и предлагането на метанови тежкотоварни автомобили.

– От колко време ги експлоатирате и по какви маршрути и от какво сте най-доволни?

– Автомобилите са в експлоатация вече година и половина. Пътуват по всички направления в рамките на страната, основно по автомагистрала и първокласната пътна мрежа. Доволни бяхме от ниските разходи за гориво. Спестяването на 50% от тол таксата, което държавата позволява, също ни дава предимство.

Крайният ефект поне засега е положителен, макар че цената на метана напоследък върви стремглаво нагоре. В края на септември ръстът на цените на компресирания и втечнения природен газ беше сравнително постепенен. Но към днешна дата цените са рязко променени, като компресираният природен газ скочи с над 25% само за последните 2 седмици. Паралелно с това се очаква допълнително повишение на цените, което, за съжаление, прави пазара силно непредсказуем. Процесите за преминаване към алтернативни и екологични енергоизточници са

Бихме закупили IVECO LNG за международен транспорт, но бихме искали да има станции за зареждане и в България, както и по-сериозна държавна политика за подкрепа на екологичния транспорт



необратими. Въпросът е: на каква цена и кой ще плати сметката? За момента тези сериозни промени удрят най-вече транспортните фирми.

Тук държа да обърна внимание и на още нещо, за което трябва да се помисли: алтернативните и екологични енергоизточници заемат и ще заемат все по-голям дял в транспортния бранш. Светът върви в тази посока и ние като част от него няма как да изоставаме. В този смисъл това, че държавата стимулира използването на такъв тип превозни средства чрез намаляване на тол таксите, е добре, но не е достатъчно предимство. Добри примери в тази посока са Германия и Швейцария и смятам, че трябва да се поучим от техния опит. Там има различни данъчни облекчения, сериозни финансови стимули при закупуване на нова техника, пълна липса на тол такси, например в Германия, и т.н.

– Какво отличава партньорството между фирма Евротранспорт 2000, IVECO и Булавто?

– За мен едно добро партньорство включва професионализъм, коректност, точно отношение, експедитивност. И точно такива са взаимоотношенията ни с Булавто и IVECO, за което им благодаря. Ние гледаме на всеки наш партньор дългосрочно, а това без взаимното доверие е невъзможно.

– Планирате ли да разширявате парка си с още газови камиони и бихте ли избрали отново марката IVECO?

– Да, и определено ще изберем IVECO и Булавто за наши партньори. Както казах, алтернативните и екологични енергоизточници ще заемат все по-голям дял в дейността ни. В този смисъл плановете ни за следваща подмяна на автопарка със сигурност ще включва такъв тип автомобили.

– Бихте ли закупили и влекачи IVECO, работещи с течен природен газ, LNG, ако в България има станции за зареждане?

– Да. Правим анализи, но е трудно да се ангажираме с някаква, дори и приблизителна прогноза. Има много фактори, които могат да повлияят на едно решение в тази посока:

- ♦ Станции за зареждане, които в нашия случай трябва да са поне 3–4 в различните региони на България.
- ♦ Текущите и прогнозните цени на втечнения метан.
- ♦ Държавната политика за евентуална подкрепа на екологичния транспорт, за която стана дума.

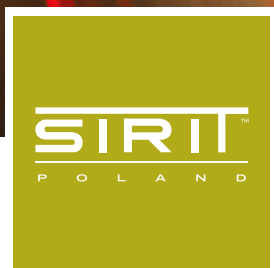
По-скоро бихме закупили LNG автомобили за международен транспорт, тъй като те са по-подходящи за това. Колегите ни в Германия от групата ни от фирми вече са заложили на такива LNG влекачи на IVECO.

– Тази година IVECO и Булавто празнуват 20 години от началото на своето партньорство. Какво мислите за това и какво ще им пожелаете?

– Мисля, че това е едно прекрасно партньорство и им желая да продължават да го развиват все така професионално. 🇪🇺

**Въпросите зададе
Снежина БАДЖЕВА**

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



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

Пишете ни на: sales@siritpoland.pl

Air Brake Fittings – www.siritpoland.pl

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

DKV Mobility си сътрудничи с Moveri AG

Доставчикът на мобилни услуги разширява мрежата си с 320 бензиностанции в Швейцария

С новосвързаните 320 бензиностанции клиентите на DKV Mobility вече имат достъп до над 1000 обекта в Швейцария. (Снимка: DKV Mobility)



ABSTRACT IN ENGLISH

DKV Mobility cooperates with Moveri

The European mobility service provider DKV Mobility is cooperating with the service station operator, Moveri AG, in Switzerland. With the newly connected 320 stations, DKV Mobility customers now have access to over 1,000 stations in Switzerland, close to the borders of Germany and France.

Европейският доставчик на мобилни услуги DKV Mobility вече си сътрудничи с Moveri AG в Швейцария. С новосвързаните 320 бензиностанции клиентите на DKV Mobility вече имат достъп до над 1000 обекта в Швейцария близо до границата с Германия и Франция. Moveri е част от Volare Group и управлява различни марки бензиностанции, като Ruedi Rüssel, Miniprix и Shell. От тези станции 320, 61 от марките Ruedi Rüssel, Miniprix и Shell могат да зареждат и камиони. Останалите бензиностанции са подходящи за зареждане на леки и лекотоварни автомобили. Що се отнася до географското покритие, обектите са стратегически разположени в западното Централно плато (Ruedi Rüssel и Miniprix), като обхващат широка територия.

„За DKV Mobility е особена гордост да работи с такъв известен оператор на бензиностанции като Moveri“, казва Свен Мерингер, управляващ директор Energy & Vehicle Services. „С това разширяване на мрежата нашите клиенти имат още по-атрактивна мрежа от бензиностанции с над 1000 обекта в Швейцария.“

Кристоф Лъочер, главен изпълнителен директор на Moveri AG, добавя: „Всяка една от нашите 320 бензиностанции Ruedi Rüssel и Miniprix из цяла Швейцария дава възможност за зареждане на евтино гориво и хиляди доволни клиенти се възползват от това всеки ден. Щастливи сме, че вече можем да предложим нашата мрежа и на клиентите на DKV.“

Новоприсъединените бензиностанции вече са активни и могат да бъдат намерени чрез DKV APP и DKV MAPS.

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

DKV Mobility

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





Без усилия през Европа.

С ДВЕ ИНТЕЛИГЕНТНИ РЕШЕНИЯ.

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

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

dkv-euroservice.com/bg



YOU DRIVE, WE CARE.

Пакет Мобилност ще струва до 1,5 млн. евро допълнителни разходи на превозвач

Увеличени и удължени пътувания, повишени разходи за превозвачите, негативно влияние върху околната среда и по-висока престъпност. Вероятно така ще изглежда картината в транспортния сектор след въвеждането на Пакет Мобилност



Доклад, изготвен от Transport Intelligence, анализира възможните последици от Пакет Мобилност. Да припомним, че следващата част от регламентите, включени в Пакета, ще влезе в сила през февруари 2022 г. Анализаторите са използвали серия проучвания, поръчани от Европейската комисия, за да оценят въздействията от изискването за превозвачите да се връщат към базите си и от промените в правилата за каботажните операции.

Според основния сценарий, изложен пред Европейската комисия, превозвачите няма да направят генерални промени в своята оперативна дейност. Очаква се това да бъде най-вероятната реакция на бранша към новите разпоредби. Вторият сценарий – реструктуриране на пазара – предполага, че ще настъпят значителни промени в дейността на превозвачите, като например оставяне на някои маршрути, откриване на клонове в други държави, преместване на центри на компаниите в други държави и т.н. При третия сценарий ще има частично реструктуриране на пазара.

Повече курсове и товари на превозните средства

Що се отнася до броя на транспортните курсове, според основния сценарий той може да се увеличи с 1,9 милиона през 2023 г., като сравнението е с нормалните пазарни тенденции преди въвеждането на Пакет Мобилност.

При сценария, включващ реструктуриране на пазара и промяна в операциите на превозвачите, се очакват около 1–1,1 милиона допълнителни пътувания. Тук нови превозвачи или клоно-

ве, създадени от източноевропейски компании в западните страни, ще поемат значителна част от дейностите, извършвани преди това от източноевропейските оператори.

Една от последиците от увеличени брой пътувания ще бъде по-големият пробег на използваните автомобили. В най-вероятния базов сценарий този пробег може да се увеличи с 2,5 милиарда километра – с 4,8% повече спрямо нормалния пазарен сценарий за 2023 г. Този резултат се дължи на необходимостта камионите да се връщат в базите си в страните от Централна и Източна Европа на всеки осем седмици.

Ако настъпи значителна промяна в операциите на превозвачите, пробегът ще се увеличи с по-плавни темпове. Експертите смятат, че повишението ще е с 0,4 милиарда километра при голяма промяна в пазарните операции и с 0,7 милиарда километра при частично реструктуриран пазар. Това е така, защото новите превозвачи или новите клонове на транспортните компании, опериращи на западните пазари, ще имат бази близо до района, в който работят.

Пакет Мобилност ще увеличи разходите за превозвачите

По отношение финансовия аспект на Пакет Мобилност, който представлява най-голям интерес за превозвачите, в основния сценарий изискването за редовно връщане в базите ще доведе до немалки допълнителни разходи. Европейската комисия изчислява, че те могат да достигнат до 11 000 евро на камион, или с 10% увеличение в сравнение с досегашните разходи.

Ако трябва да бъдем точни, превозвач от Из-

точна Европа, който работи в Западна Европа, ще трябва да планира по 10,894 повече средства на камион, ако въпросният оперира в Южна Европа сумата е 15,748, а ако основната му сфера на дейност е в Източна Европа, той ще плаща по 6,486 отгоре.

Сумата може да се увеличи, ако операторите решат да инвестират в допълнителни превозни средства, за да компенсират това, че част от камионите им са в базата или се връщат към нея. Проучванията показват, че в този случай превозвачите трябва да инвестират по около 100 000 евро еднократно, за да увеличат капацитета си.

При сценария за реструктуриране на пазара изискването за връщане към базите разбираемо се елиминира или поне се намалява. Но въпреки това със сигурност ще има административни разходи, свързани с преместването на операции в друга държава, както и повишени социални плащания (например по-високи заплати и осигуровки). Така че дори при тези сценарии режийните разходи на транспортните компании могат да се повишат от 10 до цели 40 процента. А еднократните разходи по преместването могат да достигнат до 1,5 милиона евро.

Ще загуби ли Изтокът?

Любопитното е, че анализът на въздействие от необходимостта за връщане в базата и влиянието му върху разходите на превозвачите показва, че източноевропейските превозвачи все още могат да запазят своето ценово конкурентно предимство на западните пазари. Авторите обаче подчертават, че цената на услугата не е единственото конкурентно предимство и в тази ситуация може да пострада качеството на услугата, особено при оставките на бързо развалящи се товари. Въпреки че източноевропейските превозвачи запазват ценовото си предимство, може да настъпи частична реконструкция на пазара.

Следователно не е изненада, че Пакет Мобилност е силно критикуван от новите държави – членки на ЕС. България, както и Полша, Кипър, Унгария, Литва, Малта и Румъния, заведоха жалби до Съда на ЕС срещу Пакета още през 2020 г.

Що се отнася до тарифите за транспортни услуги, на теория те трябва да се увеличат, като се вземат предвид повишените разходи за източноевропейските превозвачи в резултат на изискването за връщане в базите. Анализаторите на TI обаче предполагат, че тези превозвачи, тъй като все още ще имат ценово предимство, потенциално биха могли да поддържат нивата на тарифите си. По този начин те ще се задоволят с по-ниска печалба, но ще запазят едно предимство пред местните превозвачи, които от своя страна пък ще разполагат с повече време за операции си.

Струва си да се отбележи, че Пакетът Мобилност не е само конкуренция между източноевропейските и западноевропейските превозвачи, както често се приема. Превозвачите от държави, отдалечени от западните пазари (като България, Румъния, Литва и Латвия), ще загубят от пазарния си дял спрямо страни, по-близки до Запада, като Полша, Чехия, Унгария и Словакия. Този факт например вече предизвиква процес на преместване на литовски превозвачи към Полша.

Ако цените в автомобилния транспорт се повишат, можем да очакваме скок в обемите на дру-

ги видове транспорт, особено на железопътния и интермодалния транспорт. В базовия сценарий изискването за редовно връщане в базата може да доведе до увеличаване значението на други видове транспорт в операциите между западно-европейските държави. Докато търговията между Запада и Изтока ще се измести от железопътни операции към пътен транспорт, тъй като камионите така или иначе ще се връщат в базите си.

Замърсяване на околната среда

Пакет Мобилност многократно е критикуван от еколози, че не е в съответствие със Зелената сделка на Европейския съюз. В крайна сметка изискването камионите да се връщат редовно в базите в родните им страни гарантирано ще увеличи емисиите на CO₂.

Анализът на изискването за връщане към базата показва, че в базовия сценарий допълнителни 2,9 милиона тона CO₂ ще влязат в атмосферата през 2023 г., което е увеличение от 4,6% спрямо обичайното. При най-оптимистичния сценарий за реструктуриране на пазара емисиите ще се увеличат с 0,8%.

Когато добавим и още около 397 000 тона CO₂ в резултат на пътувания, извършени заради квотите за каботаж, това означава, че допълнителни близо 3,3 милиона тона CO₂ могат да бъдат изпуснати в атмосферата. Това е еквивалентно на годишните емисии на Естония.

Тези допълнителни курсове и емисии ще имат здравни и социални последици. Увеличението в емисиите на фини прахови частици (PM 2,5) и (азотни оксиди) NOx ще доведе приблизително до 25,9 милиона евро отгоре за здравни разходи в базовия сценарий, съответно 4,5 милиона евро и 7,2 милиона евро в сценариите за цялостно и частично реструктуриране на пазара.

Задръствания по границите

Експертите оценяват, че в основния сценарий, който не включва създаване на клонове на транспортни компании в западни и най-благоприятно разположени централноевропейски страни, времето за изчакване на някои гранични пунктове може да се удвои или дори да се утрои, като за пример е даден случаят с Румъния. В същото време нито един от трите сценария не трябвало да има значително влияние върху времето за изчакване на германско-полската граница.

Нарастване на престъпността

Друга негативна последица от Пакет Мобилност може да бъде отрицателно му въздействие върху безопасността на превозваните товари. Това включва по-специално забраната за нощувки в превозни средства. Проучване, проведено от SNAP (оператор за безкасови плащания) сред шофьори от Полша, България и Румъния, е установило, че 87% от тях смятат, че новите правила ще доведат до увеличаване на кражбите от полуремаркетата. Това е така, защото в ЕС няма достатъчно паркинги за камиони. Прогнозните разходи, произтичащи от кражби на товари, могат да достигнат до космическите 8,2 милиарда евро. 

International Pick-Up Award 2022 – Тестът



Адриатическото крайбрежие в околностите на Стариград, на около 30 км от Задар, Хърватия, бе мястото, където през първата седмица на октомври се проведе шестият тест за определяне на носителя на Международната награда за пикап 2022



International Pick-Up Award 2022: The Test

The Adriatic coast near Starigrad, around 30 km from Zadar, Croatia, was in the first week of October the place of the sixth test in order to determine the winner of 2022 International Pickup Award. At the starting line were Isuzu D-Max, Toyota Hi-Lux and Jeep Gladiator.

Престижният приз се присъжда на всеки две години на най-добрия еднотонен пикап, продаван в Европа, от международно жури, в което участва и списание КАМИОНИ.

На старта в Хърватия застанаха трима претенденти. Двама от тях са последните модели на много познатите в Европа Isuzu D-Max и Toyota Hi-Lux. Третият кандидат за славата идва отвъд Океана, но не крие амбицията си да завладее европейския пазар – това е новият Jeep Gladiator. Четвъртият кандидат за славата Ssang Yong Musso не успя да пристигне за теста в Хърватия, но 17-те членове на журито можеха да се запознаят с него в държавите си.

Не по-малко интересно бе извън състезателната програма. Един от редовните победители в

надпреварата през годините – Ford, представи и предостави за шофиране в Хърватия три обновени и силно надградени версии на бестселъра си Ranger – двукратен и актуален носител на международната награда за пикап. Това бяха топлооборудваният Ranger Stormtrak, който надгражда популярната върхова версия Wildtrak, Ranger Wolftrak – върхово ниво на изпълнение на обичайния Ranger, и, разбира се, уникалният Raptor с някои новости в интериора.

Отново чак отвъд Океана с мощен рев на европейския пазар пък скочи суперпикапът RAM 1500 TRX. Със своя 6,2-литров бензинов V8 двигател с компресор, развиващ чудовищните 702 к.с. и достигащ въртящ момент от 880 Нм, специално разработеният от FCA за високи скорос-



ти и тежък офроуд модел има амбицията да бъде Ferrari-то на пикапите. Шофирането на „Тирано-завъра“ беше толкова вълнуващо, че му посвещаваме отделен материал в онлайн версията на списанието ни.

През първия ден тестовите шофиралия бяха по асфалтов път. Маршрутът бе от Стариград Пъкления на север по Адриатическия път до Трибана и обратно. Гладкият асфалтов път изобилстваше от изкачвания и спускания, остри завои и прави участъци. На практика тук можеше да се усетят всички качества на претендентите, когато са на пътя. Може да се каже, че и тримата конкуренти са идеално проектирани и богато оборудвани за комфортно, безопасно и динамично пътуване по асфалт. Снабдени с достатъчно мощни двигатели и добре напасвани предавателни кутии, оборудвани с множество системи за сигурност, помощ на водача и мултимедии от последно поколение, трите пикапа са готови да осигурят едно наистина приятно пътуване и по пътя, и на дълги разстояния.

Истинското предизвикателство бе през втория ден, когато керванът от пикапи потегли на изток от Стариград Пъкления и започна изкачване по скалистите склонове на планината Велебит. Колоната от пикапи навлезе в дебрите на националния парк Пъкления и измина над 100 км извън пътя. Ландшафтът тук предложи всичко необходимо трите пикапа и пикапите – гости на събитието, да бъдат тествани на ръба на възможностите си – черни пътища, едри камъни, скали, стръмни изкачвания и главоломни спускания, кал, остри и почти обратни завои в тесни пространства, на места липса на път... Достатъчно е да споменем, че част от маршрута се наричаше Majstorska cesta, или в превод – Майсторският път. На специално избран участък без път, а направо върху камъните, бяха тествани системите на пикапите за удържане при спускане и възможностите им за преодоляване на наклон от над 40

градуса. Офроуд приключението стигна до приказния каньон на река Зърманя, където преди десетилетия е заснет немският сериал Винету.

Тримата конкуренти, а и пикапите извън програмата се справиха подобаващо извън пътя и дори и за миг не се появи съмнение, че някое от препятствията ще ги спре. Основна роля за това изиграха отличните им офроуд качества, прецизните системи 4x4, мощните двигатели и добре подобрите предавателни кутии. В допълнение в помощ на водача съвременните пикапи са оборудвани с камери за заден ход, предни камери и камери за птичи поглед, което улеснява много преминаването през критични участъци.

По обратния път към Стариград Пъкления членовете на журито можаха да се насладят и на комфорта и бързината на конкурентите при шофиране по магистрала.

Изборът на журито няма да е лесен. От една страна, кандидатите са с доста изравнени възможности и оборудване. От друга, в Европа на пикапите все по-често вече се гледа не само като на работни машини, но и като на много по-функционален заместител на луксозните SUV. Производителите отчитат това и в теста в Хърватия и сред претендентите, и извън програмата имаше и такива участници. ►

Вляво – Тримата конкуренти – Isuzu D-Max, Toyota Hilux и Jeep Gladiator

Вдясно – Керванът от пикапи в националния парк Пъкления



Ford, представи три обновени и силно надградени версии на бестселъра си Ranger. Това бяха топоворудваният Ranger Stormtrak (на снимката), който надгражда популярната върхова версия Wildtrak, Ranger Wolftrak - върхово ниво на изпълнение на обичайния Ranger и, разбира се, уникалният Raptor с някои новости в интериора



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.

ЕМВЕКО

www.emveco.bg

ОФИСИ: София, Варна, Пловдив, Бургас

Самураят Isuzu D-Max



„Американецът“ Jeep Gladiator



Непобедимият Toyota Hilux Invincible



А ето какво е най-характерното за всеки от тримата конкуренти за наградата и какви са впечатленията от представянето им в Хърватия. Подредбата е по азбучен ред, а основните им технически данни са в таблицата на стр. 32.

Isuzu D-Max

Самураят отдавна си е спечелили име на един от най-коравите еднотонни пикапи, продавани в Европа. Третото му поколение залага на обновена версия на 1,9-литровия турбодизелов силов агрегат. Той осигурява максимална мощност от 164 к.с. На любителите на високите мощности, каквито са някои от заклетите фенове на пикапите, това може да се стори недостатъчно, но след теста за IPUA, а и след тестове, правени преди това от нас в България, можем да кажем, че мощността е достатъчна – и на пътя, и в планината. Пикапът от теста в Хърватия бе с 6-степенна автоматична предавателна кутия, която се справяше еднакво добре и на пътя, и извън него.

При новото поколение на Isuzu D-Max е заложено на сериозно надграждане в няколко основни насоки – двигател, каросерия,

офроуд възможности, сигурност и удобство.

При двигателя е работено за повишаване на ефективността и екологичността чрез подобряване на електронното управление, повишаване на налягането на впръскване до 2500 бара, e-VGS турбокомпресор, старт-стоп система, интеркулер с водно охлаждане и EGR с ниско налягане.

По структурата на пикапа е работено за намаляване на шума и вибрациите. Подобрени са и характеристиките на окачването. Офроуд качествата са надградени чрез увеличаване на просвета, променена всмукателна система на двигателя, заключване на задния диференциал, промени в броните...

Представянето на D-Max и на пътя по време на офроуда бе такова, каквото се очакваше – на високо ниво. Заключение е, че ако ви трябва икономичен работен пикап с голям леген и с добра товарносимост, с който можете да излезете от пътя, без да се притеснявате от нищо – това е точната машина. А на всичко отгоре с високо ниво на оборудване и качествените материали в интериора Isuzu D-Max предлага комфорт на високо ниво и при движение по пътя, което го прави добър вариант и за свободното време и семейни активности.

Jeep Gladiator

Jeep Gladiator – новият пикап на FCA, идва стъпил здраво върху офроуд традициите на една близо 80-годишна легенда – Willis Overland, и заимствал дизайна на друг легендарен модел от съвремението – Jeep Wrangler. Неслучайно излъчването и външният дизайн на Gladiator са в милитъри стил, а както видяхме при теста – в пикапите има още доста решения, които са използвани при машини с военно приложение. Разбира се, всичко е много по-люксово, комфортно и надградено.

Не можем да не започнем с двигателя. Характеристиките на обновения V-образен, 6-цилиндров дизел Multijet са такива, че Gladiator рязко изпъкваше по този показател сред конкурентите в Хърватия. Работен обем от 3 литра и максимална мощност от 264 к.с. при 600 Нм максимален въртящ момент бяха предостатъчни и за рязко ускорение на асфалт и за преодоляване на всякакви предизвикателства при офроуда. Към силовия агрегат трябва да се добави и прецизната 8-степенна автоматична предавателна кутия. За офроуд представянето водеща роля имаха новата система Selec-Trac 4x4, включваща двустепенна раздатъчна кутия с предавателно отношение 2,72:1, и двата двигателни моста за тежки натоварвания Dana от трето поколение. Selec-Trac 4x4 дава избор между задвижване 2H, 4H AUTO, 4H Part-Time, Neutral и 4L – според терена на движение. Технологиията shift on the fly позволява превключване между 2WD и 4WD High при скорости до 72 км/ч.

Типично по американски Jeep Gladiator предлага разточително вътрешно пространство и много комфорт. Феновете на европейските пикапи сигурно ще открият доста американски неща в него. Като липсата на стъпенка за левия крак вляво от педалите. Или поставянето на бутоните за предните ел. стъкла на централната конзола. Има и още. А най-екстравагантното е може би това, че с освобождаването на няколко ключалки Gladiator остава без покрив и врати и се превръща в истинска военна или сафари машина.

Със сравнително скромната товарносимост от 565 кг за някои Jeep Gladiator едва ли е типичният работен пикап. Ако обаче ви трябва комфортен и безкомпромисен автомобил за свободното време, за приключения извън пътя или за каквото се сетите, който да превъзхожда всеки познат ви SUV – тогава насреща е Gladiator. А комфортът се допълва и от безкомпромисно оборудване за свързаност, развлечения и озвучаване.

Toyota Hilux Invincible

Последното поколение на един от най-популярните пикапи в Европа – Toyota Hilux, бе представено по време на теста в Хърватия от три много близки една до друга версии на модела. Обяснимо обаче, ние ще се съсредоточим върху топ изпълнението Invincible (непобедим), при което са включени цялото оборудване и всички екстри, налични при новото поколение на Hilux. Ако започнем с новостите, то на първо място трябва да сложим чакания с нетърпение нов силов агрегат. 2,8-литровият турбодизел D-4D осигурява максимална мощност от 204 к.с. и максимален въртящ момент от 500 Нм. Чакан, защото, както споменахме, някои фенове на пикапите държат на

ОПТИМИЗИРАЙТЕ ВАШИТЕ ПЪТУВАНИЯ С ВАШИЯ ТОЛ ПАРТНЬОР!



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

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

**ОБОРУДВАЙТЕ СЕ СЕГА!
ОБАДЕТЕ СЕ:**

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

+359 2 991 62 40



Your Toll partner
throughout Europe

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

www.easytrip.eu/bg

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

Технически характеристики на конкретните пикапи от теста

Параметър	Isuzu D-Max	Jeep Gladiator	Toyota Hilux Invincible
			
Двигател, гориво, брой цилиндри, тип	Isuzu RZ4E, турбодизел, 4R	Multijet, турбодизел, V6	1GD-FTV, турбодизел, 4R
Работен обем, куб. см	1898	2987	2755
Макс. мощност, Макс. въртящ момент, Нм	164 к.с., 360 Нм (2000–2500 об./мин)	264 к.с., 600 Нм (1400–2800 об./мин)	204 к.с., 500 Нм (1600–2800 об./мин)
Предавателна кутия, брой предавки	A/T AWR6B45-II, 6 ст.	AT, 8 ст.	6AT, 6 ст.
Габарити – Д x Ш x В, мм	5265 x 1870 x 1790	5591 x 1894 x 1857	5325 x 1900 x 1815
Собствено тегло, кг	2105	2403	2340
Допустима максимална маса, кг	3100	н.д.	3210
Полезен товар, кг	995	565	н.д.
Размери на товарното пространство – Д x Ш x В	1571 x 1530 x 490	н.д.	1525 x 1645 x 480
Капацитет на теглене, кг	3500	2721	3500
Колесна база, мм	3125	3488	3085
Преден надвес, мм	890	н.д.	900
Заден надвес, мм	1250	н.д.	1250
Просвет, мм	240	253	293
Преден ъгъл на атака, градуси	30,5	41	31
Заден ъгъл на атака, градуси	24,2	25	26
Ъгъл на рампата, градуси	22,9	18,4	н.д.
Колела – размери	265/60 R18	255/70 R18	265/60 R18
Предна следа, мм	1570	н.д.	1535
Задна следа, мм	1570	н.д.	1550
Дълбочина на газене, мм	800	760	700
Диаметър на завой – от стена до стена (между бордюри), мм	13 000 (12 500)	н.д.	н.д.

големия работен обем и конските сили, а при предишното поколение на Hilux вече не се влагаше 3-литровият двигател с мощност 171 к.с.

Е, сега получават доста повече конски сили. Не че 2,4-литровият D-4D с мощност 150 к.с. е лош. Доказателство, че и този силов агрегат е надежден, е това, че обновената му версия ще продължи да се предлага във всички варианти на новия Hilux.

Иначе сред новостите при новия Hilux, освен двигателя, са предната решетка, предните LED светлини и светлините за мъгла, новите 18-инчови алуминиеви джанти... работено е и върху окачването, кормилното управление, автоматичния диференциал с ограничено приплъзване, който подобрява сцеплението на хлъзгави повърхности, както и цялостно върху офроуд качествата на пикапа.

Всичко това се усети и на асфалта, и извън пътя. Hilux бе добър навсякъде и наистина се държеше като, че е непобедим. На фона на останалите участници в теста, някой би намерил интериорът за малко по-спартански, но това е само на пръв поглед – основно заради отсъствието на разточителни кожени елементи и декорации. В салона има повече от необходимото и за комфортно пътуване по пътя, и за предизвикателен офроуд. Когато към това се прибавят нелешите товарни показатели, големият просвет и, разбира се, сравнително мощният двигател, се вижда, че Hilux е един наистина универсален пикап, който се чувства едновременно добре във всякакви условия.

Наградата

Носителят на Международната награда за пикап 2022 ще бъде избран след гласуване от членовете на журито и ще бъде обявен и ще получи наградата на специална церемония по време на международното изложение на автомобили за работа Solutrans 2021 на 17 ноември в Лион.

Лъчезар АПОСТОЛОВ
Стариград Пъкления – София

Ssang Yong Musso



Макар да не се включи в теста в Хърватия, новият Ssang Yong Musso е сред претендентите за наградата. Списание КАМИОНИ имаше възможност да направи бързо запознанство с първите два екземпляра – Musso и Grand Musso от новия модел, дни след пристигането им в България.

Новият Musso стъпва на платформата на краля на SUV-гамата на Ssang Yong – Rexton G4. Това означава, че разполага с рама от гистомана, която в комбинация със задвижването Part-time 4x4, което трябва да му осигури здравина, впечатляваща проходимост и безкомпромисна сигурност.

Musso се произвежда в две дължини, като удължената версия Grand Musso се предлага с два типа задно окачване – на листови ресори – за повече товар, и на спирални пружини – за повече комфорт. Така петместният корейски пикап с двойна кабина съчетава лукса на премиум всъдехода Rexton с голяма товарна платформа – с дължина 1610 мм, ширина 1570 мм и височина – 570 мм, товарносимост от 1

тон и 4x4 задвижване от класически тип – с бързи и бавни предавки.

Задвижването е поверено на 2,2-литровия 4-цилиндров турбодизел E-XDI 220 с максимална мощност 187 к.с. и максимален въртящ момент от 420 Нм. Предавателната кутия е автоматичната 6-степенна AISIN, като се предлага и 6-степенна механична кутия.

В салона властва усещане за разкош, а возията на пътя е комфортна. За удобството и активната сигурност при пътуване се грижат цяла поредица от системи, както и модерна инфотейнмънт система с 9.2-инчов сензорен екран.

НОВОТО RENAULT EXPRESS VAN



Най-добра товарна дължина в категорията: 1,91 м

Среден разход на гориво от 5,0 до 7,4 л/100 км. CO₂ емисии при смесен цикъл от 131 до 168 г/км.

Renault Pro+



renault.bg

Новости от Renault:



След Kangoo Van и Express Van идват Kangoo Van E-Tech и Master Van H2-TECH

Renault организира в средата на октомври специално за членовете на международното жури Ван на годината пътни тестове на обновената си гама от компактни ванове. За пробно шофиране бяха достъпни голяма част от версиите на новите Kangoo Van и Express Van. А по затворен маршрут членовете на журито за пръв път седнаха зад волана на новия електрически Renault Kangoo Van E-Tech. Но това не беше всичко ново!

Тестовите на Renault Kangoo Van и Renault Express Van в средата на октомври в красивите околности на Париж не бяха първата ни среща на пътя с двата нови компактни вана на френската марка. Новостите при тях обаче са толкова много, че винаги има какво ново да се види и усети.

Затвърждаване на впечатленията

Вече е ставало дума, че новият Renault Kangoo е сериозно надграден, а външният дизайн е по-строг, по-практичен и вдъхва усещане за динамика, и устременост. Моделът дойде с няколко сериозни иновации. Първата е Open Sesame by Renault (Сезам, отвори се, от Renault). Чрез премахване на В-колонката отдясно се отваря изключителен товарен отвор с ширина 1446 мм. По този начин във фургона могат да се качват обемисти предмети и от страната на тротоара, което е особено ценно при надлъжно паркиране в градска среда, когато е невъзможно да се ползват задните врати. Easy Inside Rack е друга значима иновация. Това е високо монтиран багажник под тавана на автомобила, който минава и над главата на пътника и прави лесно транспортирането на дълги предмети – до 2,5 м, като

стълби например. А с товарен обем от 3,9 куб. м впечатлява дори късата версия на модела, която бе налична за тестове край Париж. Интериорът при Kangoo van предлага 60 л място за съхранение и възможност за две или три предни седалки. В модела присъстват 12 нови системи за сигурност и подпомагане на шофирането, като активен спирачен асистент, повишена видимост на спящата зона, постоянна камера за заден ход...

Новият Renault Kangoo Van се оборудва с 1,3-литров турбо-бензинов двигател TCe (100 и 130 к.с.) и 1,5-литров турбодизелов двигател dCi (75, 95 и 115 к.с.). При предавателните кутии изборът е между 6-степенна механична или 7-степенната автоматична EDC с двоен съединител, която не е налична само при двата силови агрегата с най-ниска мощност – 100 к.с. при бензиновия и 75 к.с. – при дизеловия вариант. Два Ecoleader двигателя – 1,3-литровият бензинов TCe 130 и 1,5-литровият дизелов Blue dCi 95 – също са част от гамата, като се предлагат с ограничение на скоростта до 110 км/ч.

За двигателите dCi на Renault е казано всичко. Те са тихи, пъргави и еластични и осигуряват динамика, присъща за лек автомобил. С пълна сила същото важи и за бензиновите двигатели с турбопълнене, които обяснимо са още по-тихи и предлагат също отлична динамика. Изборът на гориво и ниво мощност е въпрос на приложение.

По време на тестовете край Париж можеха да се видят и различни интелигентни решения, базирани на новия Kangoo Van и предлагани от Renault Tech. Сред тях е напълно оборудвана мобилна работилница с множество рафтове, стелажи и места за съхранение, която, естествено, е изградена в Kangoo Van, оборудван с екстрата Open Sesame by Renault.

Практичният Renault Express също бе наличен за тестове край Париж. Срещата ни с него за пореден път доказва, че въпреки изглеждащия по-спартански интериор новото попълнение в лекотоварната гама на Renault Express предлага всичко важно за работата, за която е предназначен. Гамата от двигатели тук включва 1,3-литров бензинов двигател TCe 100 FAP (75 кВт – 200 Нм) и 1,5-литрови дизелови двигатели Blue dCi 75 (55 кВт – 220 Нм) и dCi 95 (70 кВт – 240 Нм). Всички силови агрегати са комбинирани с 6-степенна механична предавателна кутия. Част от гамата е и 1,5-литровият дизелов Ecoleader двигател Blue dCi 75. На пътя, както вече сме се убедили при предишни тестове, Renault Express се държи повече от добре и осигурява предостатъчно комфорт и динамика.

Ето го Renault Kangoo Van E-Tech

Дотук всичко изглеждаше познато, но сега предстои още най-интересното. На тестовата писта Мортфонтен край Париж членовете на международното жури за пръв път имаха възможност да тестват новия, напълно електрически Renault Kangoo Van E-Tech. Моделът е все още на ниво прототип и затова тестовете бяха възможни само по затворен маршрут.

Като наследник на двете поколения Renault Kangoo Z.E. – новият електрически компактен ван на френския производител има нелека задача. Kangoo Z.E. досега отдавна си извоюва име на едно от най-добрите и най-продавани предложения в сегмента си. Първите впечатления са, че Kangoo Van E-Tec е създаден да се справи с тази задача, защото веднага се вижда, че надгражда сериозно предшественика си.

Първо веднага трябва да кажем, че и при него ще са налични двете основни иновации от новия Kangoo Van – Open Sesame и Easy Inside Rack. Декларираният пробег с едно зареждане от 300 км подлежи на хомология, но обещава да е сред най-високите в сегмента. Електродвигателят е с максимална мощност 90 кВт, като в избираемия икономичен режим Eco осигурява 56 кВт. И в двата режима максималният въртящ

На разположение за тестове край Париж бе голяма част от гамата на новия Renault Kangoo Van, както Renault Kangoo Express



На пистата с Renault Kangoo Van E-Tech



ГРИЖА ЗА КАМИОНА ГРИЖА ЗА БИЗНЕСА

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





Едно от предложенията на Renault TECH, базирано на новия Kangoo Van



Електрическият Renault Kangoo Van E-Tech с опцията Open Sesame

момент е 245 Нм. Изцяло нова е батерията, която е с капацитет 45 кВтч и е монтирана под пода на товарния отсек.

Моделът се предлага с 3 варианта на зарядно устройство – 11 кВт (като стандарт) и 22 кВт или 22 кВт DC 75 (като опция). Времето за бързо зареждане на публични зарядни станции зависи от мощността на станцията и избраното зарядно устройство. При станция 80 кВт за 30 мин може да се възстанови заряд за пробег от 170 км. При станции от 22 кВт зареждането от 15% до 80% на батерията става за 2 ч и 36 мин или за 1 ч и 30 мин, в зависимост от това дали бордовото устройство е 11 или 22 кВт, а за 30 мин може да бъде възстановен заряд, осигуряващ пробег съответно 37 или 65 км. От Wallbox 11 кВт пълното зареждане е за 3 часа и 50 минути, а от Wallbox 7 кВт – за 6 часа.

Електромобилът предлага два режима на шофиране – Eco и Normal, и три нива на рекулперация на енергия в батерията, които също се избират от водача. Късата версия ще бъде с товарносимост 600 кг, а дългата – с 800 кг, като капацитетът на теглене е 1500 кг. На пистата се усети динамиката на автомобила, а средната консумация на енергия се движеше на нива, които с прости изчисления показваха, че декларираният пробег с едно зареждане е абсолютно постижим. Комфортът и управлението при електрическата версия са на характерното за новия Kangoo Van високо ниво.

Водородният Renault Master Van H2-TECH

Интересните новости в Париж обаче не свършваха. Groupe Renault показа и прототипа Renault Master Van H2-TECH. Големият ван с нулеви емисии се задвижва от електродвигател, захранван от водородна горивна клетка и батерия. H2-TECH е разработен от HYVIA – съвместно предприятие на Groupe Renault и Plug Power, което ще изгражда цялостна екосистема за водородни автомобили. Заедно с водородния Master бе демонстрирана и станция за зареждане с водород на HYVIA. Първите доставки на H2-TECH се очакват през 2022 г.

Master Van H2-TECH е с товарен обем 12 куб. м и осигурява пробег с едно зареждане от 500 км. Оборудван е с водородна горивна клетка с мощност 30 кВт, сглобявана във Франция. Батерията е с капацитет 33 кВтч, а разположените на покрива резервоари са 4 с общ капацитет за 6 кг водород.

Master Van H2-TECH ще се произвежда във Франция, в завода на Renault в Батили. Електрическата и водородната трансформация ще се осъществяват от PVI, дъщерно дружество на Renault Group в Грец-Арманвиле. Електрическият двигател се произвежда в завода в Клеон. Сглобяването на горивната клетка ще започне в завода във Флан до края на годината. Водородните резервоари идват от партньора Faurecia.

Водородната зарядна станция на HYVIA позволява бързо зареждане с гориво (около 5 минути). Начинът, по който станцията работи, е прост. Водородът може да бъде генериран на място чрез водна електролиза или да се доставя с ремаркета. Системата компресираща водорода в резервоар, преди да го подаде към автомобила. Водородните зарядни станции на HYVIA ще бъдат достъпни за закупуване или наемане.

От Renault обявиха, че работят и върху други водородни прототипи. Master H2-TECH шаси-кабина



ще предлага товарно пространство до 19 куб. м и пробег с едно зареждане от около 250 км. Пътническото изпълнение на Master H2-TECH ще предлага до 15 седящи места и пробег от около 300 км.

Новият водороден ван и показаният прототип на водородна зарядна станция са част от проек-

та на HYVIA за водородна екосистема, включваща производство и разпространение на зелен водород и гама лекотоварни автомобили, задвижвани от горивни клетки. 

Водородният Renault Master Van H2-TECH и прототип на водородна зарядна станция на HYVIA

Лъчезар АПОСТОЛОВ
Париж – София

Kässbohrer

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



Kässbohrer Sales GmbH

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

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

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



Enginuity, since 1893

Тест: Малките ванове на PSA минаха на ток



Тестове на компактните електрически ванове Peugeot e-Partner, Citroën e-Berlingo, Opel Combo-e и Vauxhall Combo-e организира в средата на септември Groupe PSA. Мястото – Рюселсхайм, където са главната квартира на Opel и центърът за разработки на автомобили с нулеви емисии на компанията

Всъщност тестовите и съпътстващите ги презентации минаха под знака на Stellantis – новата суперкомпания, родила се от сливането на Groupe PSA и FCA. Затова в Рюселсхайм бяха представени нови разработки и бъдещите планове на почти всички от седемте марки, част от лекотоварното подразделение на Stellantis.

Дори цитирането на само няколко числа е впечатляващо. Общо гигантът Stellantis обединява 17 бранда, има над 300 000 служители, произвежда в 30 държави, автомобилите му са познати в над 130 страни, а през 2020 г. са доставени 5,8 млн. автомобили. Компанията е лидер на пазара на лекотоварни автомобили в Европа и Южна Америка и №3 в Северна Америка, Близкия изток и Африка, а през 2020 г. е доставила на клиенти над 1,7 млн. броя от тях. След 2021 г. Stellantis ще има пълна лекотоварна гама от електрически автомобили, а вановите от средния клас, задвижвани от водородни горивни клетки, вече са реалност. А при презентациите в Рюселсхайм бе показан пълен разрез на Plug-in Hydrogen Fuel Cell Van.

В Рюселсхайм стана ясно и че фамилията от средни ванове – Expert, Jumpy и Vivaro, през 2022 г. ще има нов член, който, досещате се, ще бъде нов FIAT Scudo, споделящ обща платформа с триото на PSA. Към електрическите големи ванове e-Boxer, e-Jumper и Movano-е пък вече е причислен e-Ducato, който обаче върви по собствен път и не споделя тяхната силова линия.

Електрическите компактни ванове

Фокусът при тестовите в Рюселсхайм бе насочен към малките електрически ванове e-Partner, e-Berlingo, Combo-e, които се произвеждат във

Виго, Испания и вече са на пазара. Изградени са на мултиенергийната платформа EMP2, позната от средните ванове на компанията. Използват същия, произведен във Франция електродвигател с мощност 100 кВт и максимален въртящ момент от 260 Нм. Литиево-йонните батерии с капацитет 50 кВтч са под пода на товарното пространство и осигуряват пробег с едно зареждане по WLTP от поне 275 км. Гаранцията им е 8 години или 160 000 км пробег, след което трябва да запаят 70% от капацитета си. Вановите се предлагат с вградено зарядно устройство от 7,4 кВт (монофазно) или от 11 кВт (трифазно). Бързото зареждане от станция DC 100 кВт е за 30 мин, а бавното – 5 ч или 7 часа и 30 мин в зависимост от зарядното.

Производителят подчертава, че всички експлоатационни показатели на електрическите малки ванове са идентични с тези на моделите с ДВГ. Малките електрически ванове са налични в две дължини – 4,4 м и 4,75 м, с 2 или 3 седалки отпред в товарен вариант и с 5 или 7 седалки места в пътническо изпълнение, както и с екипажна – удължена кабина. Товарният капацитет е 800 кг, товарният обем е както при моделите с конвенционално задвижване – от 3,3 до 4,4 куб. м, а капацитетът на теглене – 750 кг. При трите електрически вана са възможни всички трансформации, които са приложими и при версиите с ДВГ.

Електрическото трио разполага с всички познати иновативни системи за сигурност и в помощ на водача – общо 18 на брой.

Нов е цифровият инструментален панел пред водача, който следи енергийните потоци, а на централната конзола е монтиран 8-инчов сензорен екран.

При тестовите в Рюселсхайм се видя, че електрическото трио има всички характеристики на

моделите с ДВГ – комфорт, ергономия, отлична возия и поведение на пътя. Настройките на силовата линия от бутон на централната конзола позволяват на водача избор на 3 режима. При ECO – за повече пробег, мощността е 60 кВт, а въртящият момент – 190 Нм. Режим NORMAL осигурява 80 кВт и 210 Нм и е оптимален за ежедневна експлоатация. При избор на POWER – за тежки товари и бързи задачи, са на разположение всичките 100 кВт мощност и 260 Нм. Бутонът В (BRAKE MODE) усилва нивото на рекуперация на енергия в батерията при отпускане на педала на газта и при спиране. Подходящ е за натоварен градски трафик и за спускане по наклон и щади спирачните накладки. Впечатленията от теста са, че при умело боравене с трите режима и бутон В консумацията на енергия, отчетена на приборния панел, може да бъде свалена доста по 20 кВтч на 100 км, което да гарантира постигането на декларирания пробег с едно зареждане от 275 км.

Водородните средни ванове

Серията средни ванове на Stellantis със задвижване PHFCEV (Plug-in Hybrid Fuel Cell Electric Vehicles) бе обявена през пролетта на тази година. Базирана е на средните електрически ванове e-Expert, e-Jumpy и e-Vivaro и ползва същата архитектура и платформа EMP2, като има добавена водородна горивна клетка в двигателния отсек, над електромотора, който отново е с мощност 100 кВт. Инженерите на STELLANTIS са избрали среден вариант за капацитета на батерията и мощността на клетката, който наричат MID-POWER ARCHITECTURE и за който отчитат, че е по мярка на клиента. Горивната клетка е с мощност 45 кВт, резервоарите с обем 120 л са под товарния отсек и събират 4,4 кг водород с налягане 700 бара, а батерията е с капацитет 10,5 кВтч и е под седалката на пътника. Батерията се зарежда предварително от мрежата. При старт от място тя задвижва двигателя самостоятелно – при ниска скорост – по време на първата миля. При достигане на крайсерска скорост по магистрала енергия към двигателя за продължително движение подава достатъчно мощната гивна клетка. А при нужда от мощност за бързо ускорение двигателят се захранва и от клетката, и от батерията. През цялото време батерията се дозарежда от енергията, рекуперирана при спиране и намаляване на скоростта. При напълно заредена батерия и празни резервоари за водород автомобилът може да измине до 50 км само на ток от батерията.

Новите средни ванове ще се предлагат в същите два размера – L2 и L3, както и електрическите версии и версията с ДВГ. Налични са с дължина 4959 мм и 5306 мм и височина 1965 мм и 1975 мм. Ширината с отворени огледала е 2204 мм, колесната база – 3275 мм. Радиусът на завой е 12,4 м.

Товарният обем е съответно 5,3 куб. м и 6,1 куб. м, а товарната дължина – 2512 мм и 2862 мм. Вътрешната ширина на фургона е 1628 мм при височина 1397 мм. Собственото тегло е съответно 1952 кг и 1975 кг при товароносимост от 1100 кг. Капацитетът на теглене е 1000 кг. Отворът за зареждане с водород е на обичайното за ДВГ автомобилите на PSA място – на задния ляв калник. Кулунгът за зареждане на батерията също е на познатата позиция – на предния ляв калник.

Лансирането на водородните модели започва от Германия и Франция, защото в момента там има достатъчно точки за зареждане с водород.

Лъчезар АПОСТОЛОВ
Рюселсхайм – София



Citroën e-Berlingo



Opel Combo-e



Peugeot e-Partner



В Рюселсхайм бе показан пълен разрез на Plug-in Hydrogen Fuel Cell Van

Landtrek е пикапът на Peugeot



Новият еднотонен пикап Peugeot Landtrek бе сред изненадите, подготвени от Stellantis и Groupe PSA по време на събитие в Рюселсхайм през октомври. А членовете на журитата Международен ван на годината и Международна награда за пикап имаха възможност да го тестват на доста сериозно офроуд трасе

Високопроходимият работен автомобил бе лансиран на пазара в Латинска Америка в края на 2021 г. На практика с Peugeot Landtrek марката се завърна на историческия пазар на пикапите. Година по-късно производителът има амбиция да разширява пазарите му и вече го прави успешно. До 2022 година моделът ще навлезе на всички пазари в Южна Америка, след като вече е познат в Мексико, Перу, Еквадор, Парагвай, Уругвай и Чили. За тази част на света производството на Landtrek е в Уругвай. През настоящата година започва навлизането на пазарите в Близкия изток и Африка, като вече са започнали продажби в Алжир, Мароко, Сенегал, Мадагаскар и ЮАР. Производството за региона е в Танзания и Мароко. През 2022 г. Landtrek ще атакува пазарите в Индия, Австралия и Океания с производство в Китай и Малайзия.

Близките планове предвиждат годишни продажби от 30 000 броя в 65 държави, без Русия, Китай, САЩ и, за съжаление, Европа. За съжа-

ление, защото при тестовите в Рюселсхайм се видя, че Peugeot Landtrek е истински еднотонен пикап с приличен просвет и проходимост, който с лекота се справя с доста сериозни офроуд предизвикателства като пътна настилка и всякакъв тип наклон. При наличието на добра товароспособност и товарен обем, това го прави наистина конкурентен и пълноценен пикап както за работа, така и за свободното време. Производителът обаче е решил Peugeot Landtrek да бъде предлаган само с двигатели, които покриват екологичните норми от Евро-0 до Евро-5, с което дава да се разбере, че пазарът в Европа, който заема 6% от световния пазар на пикапи, не е приоритет. От PSA отчитат обаче, че световният пазар на всякакъв този тип превозни средства расте, като този на еднотонните пикапи съставлява 44% от него и достига вече до 2,5 млн. броя на година.

Peugeot Landtrek се предлага като типичен пикап с двойна кабина, с единична кабина и като шаси-кабина. При двойна кабина габаритните

размери са дължина – 5,33 м, ширина – 1,96 м и височина – 1,89 м, при колесна база 3,18 и просвет 235 мм. Във версия единична кабина дължината е 5,39 м, ширината – 1,96 м, височината – 1,84 м, колесната база – 3,18 м, просветът – 214 мм.

Товароносимостта е до 1300 кг – за единична кабина, а капацитетът на теглене 3000 кг. Двойната кабина предлага товарно отделение с дължина 1630 мм, а единичната – 2430 мм. И в двата случая максималната ширина на легена е 1600 мм, а минималната – 1220 мм. В първия случай леглото събира два европалета, а във втория – три.

При двигателите изборът е между дизелов и бензинов вариант. Турбодизеловият силов агрегат идва от китайския производител Dongfeng и е с работен обем от 1,9 литра, максимална мощност от 150 к.с. и максимален въртящ момент от 350 Нм. Бензиновият също е с турбина и е от Mitsubishi. Работният му обем е 2,4 литра, при максимална мощност от 210 к.с. и максимален въртящ момент от 320 Нм. При предавателната кутия и в двата случая изборът е между 6-степенна ръчна GETRAG или автоматична, също 6-степенна – RHD PUNCH.

Типично за пикап силовата линия предлага режими 2H (2WD, HIGH SPEED), 4H (4WD, HIGH SPEED), 4L (4WD, LOW SPEED). Задният диференциал е с електрическа блокировка Eaton, която действа само в режим 4x4. Системите за сигурност включват всичко необходимо – ESP с изключване, TCS, HA, HDC, TSC.

Предният ъгъл на атака е 30 градуса, задният – 26 градуса, а ъгълът на рампата – 25 градуса. Дълбочината на газене във вода е 600 мм. Преодоляваният наклон в режим 4x2 е 40%, а при 4x4 – 90%. Понасяният страничен наклон е до 42 градуса.

Стилът в екстериора и интериора е типичният за Peugeot и носи всички отличителни черти на марката. Вътрешното оборудване е комфортно, а водачът разполага и с камера за офроуд.

Спецификациите на марката осигуряват солиден дизайн на пикапа и представяне на високо ниво извън пътя. В това се убедихме по време на теста по специално организираното от домакините и доста сложно за изпълнение офроуд трасе в Рюселсхайм. Изпитанията включваха тесни обратни завои в кал и по скали, стръмни наклони при изкачване и спускане, гранични странични наклони...

Лъчезар АПОСТЛОВ
Рюселсхайм – София



Стилът в интериора е типичният за Peugeot



Спецификациите на марката осигуряват солиден дизайн на пикапа

Представянето на Landtrek извън пътя е на високо ниво



Тест: Новият Mercedes-Benz Citan

Северният германски град Хамбург стана арена на първите журналистически тестове на новия Mercedes-Benz Citan, организирани от Mercedes-Benz Vans. Специален ден в поредицата от близо триседмичните пробни шофираня по улиците на Хамбург бе отделен за членовете на международното жури Ван на годината (IVOTY), сред които и представител на списание КАМИОНИ



Новият Mercedes-Benz Citan бе представен официално онлайн в края на август 2021 г. Всъщност освен изцяло новото второ поколение на компактният ван на немската марка, което отново е разработено заедно с Renault и споделя платформата на новия Kangoo, тогава имаше още една голяма новина. А тя беше, че новият Citan е последният, изцяло нов лекотоварен автомобил на Mercedes-Benz, който идва с ДВГ!

Затова сега, в средата на октомври, първата ни среща на живо с него се очакваше с още по-голям интерес. И още първите впечатления затвърдиха това, което се видя при премиерата – Citan е истински Mercedes-Benz и като дизайн, и като качество на материалите и изработката, и като цялостна философия. А пътните тестове трябваше да затвърдят това впечатление и го направиха.

На разположение за тестове в Хамбург бе цялата налична до момента гама на новия Citan. Моделът идва първоначално с карго – Panel Van и пътническа версия – Tourer. През следващата година ще има и удължен вариант, а от средата на 2022 г. идва и електрически Mercedes-Benz Citan.

Новият Citan е един истински Mercedes-Benz, който, освен че е съвременен автомобил, е изключително функционален и дава възможност за многостранни приложения. Външният дизайн – от предната броня през решетката, фаровете, балансираните пропорции, страничните линии до задните светлини и задната броня, показва недвусмислено принадлежността към немската марка. Че това е Mercedes-Benz, е подчертано и в интериора. Арматурното табло, приборният панел, воланът, централната конзола и, естествено, самообучаващата се информационно развлекателната система MBUX са познати от актуалното поколение леки и лекотоварни автомобили на Mercedes-Benz.

Габаритите на карго версията са междуосие – 2716 мм, дължина 4498 мм, височина 1832 мм и ширина 1859. Citan Tourer се различава по височината, която е 1811 мм. Карговерсията е с товарносимост 782 кг и товарен обем от 2,9 куб. м. Дори и при късото междуосие от 2716 мм Citan предлага много повече пространство в сравнение с предшественика си. Товарната дължина на фургона е 3,05 метра при сгъваема преградна стена.

Новият Citan се предлага с до две плъзгащи се странични врати на товарното пространство. Отворът им е с ширина 615 мм и височина 1059 милиметра. Товарната височина при задната врата е 590 мм. Двукрилата задна врата може да се отваря и фиксира на 90 и 180 градуса. Вратите са асиметрични, като лявата е по-широка и се отваря първо. Пътническият Tourer стандартно се предлага със задна врата тип клапа, а като опция – с двукрила врата. Задната му седалка се дели в съотношение 1/3 към 2/3, като със сгъването ѝ се увеличава багажното пространство.

Гамата от двигатели при товарната версия включва три турбодизелови и два турбобензинови силови агрегата. Дизеловите 4-цилиндрови редови двигатели с работен обем 1461 куб. см са с мощност 75, 95 и 116 к.с., а бензиновите, които също са 4-цилиндрови редови с работен обем 1332 куб. см, се предлагат с мощност 102 и 131 к.с. Максималният въртящ момент при различните двигатели е от 200 до 270 Нм. Citan Tourer ще е наличен с дизеловия двигател с мощност 95 к.с. и с двата бензинови агрегата. Всички двигатели покриват економите Euro 6d и са комбинирани с ECO старт/стоп функция. При най-мощния дизелов двигател освен шестстепенната ръчна предавателна кутия се предлага и седемстепенна автоматична трансмисия с двоен съединител (DCT).

Предното окачване на новия Citan е тип McPherson с долни носачи и носи повече комфорт, а задното, което е на цяла торсионна греда, освобождава повече пространство в багажното отделение. При Tourer окачването е с настройки за повече комфорт, а при Panel Van е оптимизирано за понасяне на по-голям полезен товар.

В допълнение към високата си функционалност моделът разполага с цялото познато оборудване за безопасност и високо ниво на комфорт при шофиране. Новият Citan идва оборудван със системи за комфорт и удобство, познати от леките автомобили, включително THERMOTRONIC, функция за безключово стартиране KEYLESS-GO1 и електрическа ръчна спирачка. Товарната и пътническата версия ще бъдат налични с нива на оборудване BASE Line и PRO Line. BASE Line е функционален начален вариант с цялото необходимо базово оборудване, а PRO Line съчетава представителен дизайн с допълнителна функционалност.

По време на тестовете в Хамбург лесно можеха да се усетят предимствата на новия Mercedes-Benz Citan. Като цяло автомобилът е изключително комфортен за водача. Всички лостове и бутони за управление на различните системи са на очакваните места и с тях се борави доста интуитивно. Гласовият контрол, познат от другите автомобили на немската марка, допълнително улеснява водача.

Новият Citan идва с всички познати системи за активна и пасивна безопасност и комфорт. Както и в новите поколения на Mercedes C-Class и S-Class, моделът е с Active Lane Keeping Assist, който, както се оказа, при тестовете работи доста прецизно. Стандарт са ABS и ESP, система за помощ при потегляне по наклон, асистент за страничен вятър, ATTENTION ASSIST... Citan Tourer е оборудван с повече системи като стандарт – Active Brake Assist, Active Lane Keeping Assist, Blind Spot Assist и Speed Limit Assist с разпознаване на пътни знаци. Като опция се предлага Active Distance Assist DISTRONIC, който може автоматично да поеме шофирането в задръствания, както и Active Assistant Assist. Citan Tourer е оборудван стандартно с централна въздушна възглавница, която се надува между седалката на водача и пътника при страничен сблъсък. Общо седем въздушни възглавници защитават пътниците в Tourer, а карговерсията е оборудвана стандартно с шест въздушни възглавници.

По отношение на силовата линия забележки не може да има. Очаквано, всичките предлагани при модела двигатели разполагат с достатъчно мощност и въртящ момент. Автомобилът ускорява бързо и отзивисто както с дизеловите, така и с бензиновите силови агрегати. Разлика между двата вида гориво трудно може да се усети. Въпрос на предпочитания, на характер на експлоатацията и на изпълняваните задачи е да се избере бензин или дизел, както и конкретна мощност. Въпреки че не това беше целта, при тестовете в трафика на Хамбург се вижда, че дори без специален стремеж към икономично шофиране разходът при новия Citan и на дизел, и на бензин е впечатляващо нисък.

През следващата година се очаква дебютът и на Mercedes-Benz T-Class. Луксозният пътнически компактен ван ще използва платформата на новия Citan, както V-Class заимства платформа от средния ван Vito.

Лъчезар АПОСТОЛОВ
Хамбург – София



Естествено, че ще познаете новия Mercedes-Benz Citan по инфотеймънта MBUX



Вторият ред седалки в Citan Tourer се дели в съотношение 1/3 към 2/3

Товарният обем в карговерсията е 2,9 куб. м



Новият Ford Tourneo Connect



Ford разкри пътническата версия на новия компактен ван Connect. Многофункционалният Ford Tourneo Connect идва с идеята да внесе нов стил и още пространство и гъвкавост в гамата Tourneo

Изцяло новият Tourneo се предлага като идеалното решение за интензивен начин на живот с удобен и изключително гъвкав интериор. Идва с до 7 седящи места и избор между две дължини. Той е приложим за всичко – от къмпингуване и спорт до малък бизнес.

Оборудването включва свързаност, системи за подпомагане на водача, нови функции за асистирано шофиране, функция Pro Trailer Backup Assist за помощ при теглене на ремарке.

Новост при Tourneo Connect са системата за задвижване на всички колела и опцията за автоматична предавателна кутия при бензиновите модели.

И при двете дължини – L1 и L2, когато не се използват, вторият и третият ред седалки могат да бъдат сгънати или свалени, за да се отвори повече товарно пространство. Предната пътническа седалка се сгъва и позволява транспорт на предмети с дължина до 3 метра.

Салонът е с големи плъзгащи се задни странични врати. Комфортът в интериора се подобрява от изобилие от държачи за чаши, портове за зареждане, панорамен стъклен покрив и двузона климатичен контрол.

При специалните серии Trend, Titanium и Active могат да се поръчат ергономични седалки с удължени опори за подбедрицата и четирипосочно електрическо регулиране.

С премахнати седалки на втория и третия ред, Tourneo Connect предлага до 3,1 куб. м товарен обем при дължина L2 и 2,6 куб. м при L1. При вариант L2 товарната дължина зад първия ред седалки е 2265 мм, 1452 мм – зад втория ред и 629 мм – зад третия ред. При L1 размерите са съответно 1913 мм, 1100 мм и 317 мм.

Дизайнът на новия Tourneo Connect е в стила на най-новите леки автомобили на Ford. Предницата е стилизирана за да създаде спортно впечатление, като всяка от сериите на модела има свои отличителни външни белези.

Сериата Active на Ford, вдъхновена от SUV, например, предлага смесица от здрав стил и първокласни детайли. Останалите серии са Sport, Titanium и Trend.

Всички модели Tourneo Connect разполагат с голям удобен за употреба сензорен екран. Стандартният е 8,25-инчов екран, а като опция се предлага 10-инчов. Може да се поръча усъвършенстван цифров приборен панел вместо традиционните циферблати. Опцията е стандартна за Sport и е налична при спортните модели и за Titanium и Active.

При 10-инчов сензорен екран на разположение е модемът за свързаност FordPass Connect, който предлага онлайн навигация, допълнителни актуализации на живо, трафика информация, алтернативни маршрути,... Клиентите на Tourneo

Connect имат отдалечен достъп до пълна информация и контрол върху някои функции на автомобила чрез приложенията за смартфони FordPass или FordPass Pro.

Tourneo Connect предлага 19 технологии за подпомагане на водача, сред които аварийен спирачен асистент при опасност от челен сблъсък, адаптивен круиз контрол, разпознаване на пътни знаци, предупреждение за кръстосан трафик... Новост е асистентът за паркиране с автоматично насочване. В моделите на Tourneo Connect с автоматична трансмисия PowerShift може да се вложи автоматично поддържане на лентата за движение, както и функции за автономно ускоряване и спиране. Електрическата ръчна спирачка е стандартна за новия Tourneo Connect. Автоматичните дълги светлини и LED фаровете и задни LED светлини също са стандарт.

Гамата от бензинови и дизелови двигатели се очаква да осигури водеща в класа ефективност за новия Tourneo Connect, с прогнозиран разход на гориво от 4,9 л/100 км и емисии на CO2 от 127 г/км.

Гамата от четирицилиндрови турбодвигатели включва 1,5-литров бензинов двигател EcoBoost със 114 к.с. и 220 Нм въртящ момент и два дизелови двигателя EcoBlue със 122 к.с. и 320 Нм въртящ момент или 112 к.с. и 280 Нм въртящ момент. Auto Start-Stop системата е стандарт за цялата гама. И двата дизелови двигателя разполагат с иновативна система с двойно дозиране на AdBlue.

Всички модели се предлагат с шестстепенна ръчна предавателна кутия като стандарт. Седемстепенната автоматична скоростна кутия PowerShift с двоен съединител пък осигурява бърза и плавна смяна на предавките.

За първи път в Tourneo Connect се предлага задвижване на четирите колела. Системата автоматично разпределя въртящия момент между колелата в зависимост от условията на шофиране и настилка. Задвижването на всички колела се предлага при моделите с 2,0-литров 122 к.с. EcoBlue дизелов двигател и шестстепенна ръчна предавателна кутия и не променя вътрешното пространство и товарната височината. 



Салонът е с големи плъзгащи се задни странични врати



Всички модели Tourneo Connect разполагат с голям и удобен за употреба сензорен екран



Вторият и третият ред седалки могат да бъдат сгънати или свалени, за да се отвори повече товарно пространство

Хищникът RAM 1500 TRX вече е в Европа



Суперпикапът на FCA ускорява от 0 до 100 км/ч за 4,5 сек!

Огромен, внушителен, впечатляващ и дори страховит на външен вид – това е новият RAM 1500 TRX. Суперпикапът на FCA бе специален гост извън състезателната програма на теста, определящ носителя на Международната наградата за пикап на 2022 г., проведен в Хърватия в началото на октомври

Изцяло новият RAM 1500 TRX бе представен от FCA като върховния хищник в света на пикапите и вече ще се предлага и на европейските пазари. Неслучайно абревиатурата TRX идва от Тиранозавър Рекс – най-големия и безпощаден хищник, живял някога на Земята. Амбицията на Fiat Chrysler Automobiles е това да бъде Ferrari-то на пикапите и се вижда, че в тази насока е работено много.

Онези от членовете на международното жури Ван на годината (IVOTY), участващи и в журито, присъждащо международната награда за пикап (IPUA), сред които и представител на списание КАМИОНИ, имаха удоволствието да изпробват хищника по крайбрежните пътища на Адриатика и по скалистите склонове на планината Велебит, недалеч от Задар. И установиха, че зад волана на

RAM 1500 TRX има какво да с усети и види, а адреналинът е на MAX.

Ако смятате, че това е пикап за работа, TRX може и да не оправдае напълно вашите очаквания – полезният товар е само 600 кг. Но това е разбираемо с оглед на внушителното собствено тегло от 2800 кг! Но чуete ли характерния режещ звук на 8-цилиндровия V-образен бензинов двигател, който наистина напомня ръмжене на тиранозавър, ще започне да ви се изяснява каква е идеята на новия RAM 1500 TRX. А тя е била да бъде създаден безкомпромисен пикап за офроуд и спортно каране по всякакъв тип пътища.

Затова под огромния преден капак хърка, ръмжи и реве 6,2-литровият легендарен двигател HEMI® V-8 със свръхпълнене от компресор, задвижван от ремъчна предавка. Моторът, по-

знат и от суперколата Dodge Challenger, развива максимална мощност от 702 к. с. и има максимален въртящ момент от 880 Нм! Комбиниран с осемстепенната автоматична предавателна кутия TorqueFlite, той ускорява TRX от 0 до 100 км/ч за чудовищните за сегмента на пикапите 4,5 сек. RAM 1500 TRX е проектиран болт по болт за справяне с най-тежки пътни условия, за изключителна издръжливост и за да бъде най-бързият и най-мощният сериен пикап в света.

Задвижването 4x4 е перманентно и интелигентно благодарение на активната разпределителна кутия, твърдия заден мост Dana 60 и електронното заключване на задния диференциал. За суперофроуд възможностите и перфектната управляемост на пикапа допринася и специалното усилено и повдигнато окачване. Висококачествените компоненти и прецизните му настройки са насочени към движение с високи скорости и на пътя и извън него. Резултатът е висок комфорт дори по скалисти пътища. RAM 1500 TRX може да преодолява водни препятствия с дълбочина до 812 мм и да тегли ремарке с тегло до 3674 кг теглене.

Въпреки страховития, но в никакъв случай грубоват външен вид RAM 1500 TRX предлага всичко, което предлага и наградната гама на пикапите RAM 1500. Интериорът е луксозен, с първокласни материали и внимание към детайлите. Тук се откриват автентични материали от висок клас, включително ръчно тапицирани с кожа елементи.

Високите технологии и функциите за свързаност присъстват с 12-инчов сензорен дисплей Uconnect 4[®] C NAV и 900-ватова аудиосистема Harman Kardon с 19 високоговорителя. Повеќе от 100 са наличните функции за активна и пасивна безопасност, включително камера за заден ход ParkView с динамични линии на мрежата, електронен контрол на стабилността (ESC), 6 въздушни възглавници... И още – мониторинг на слепите зони, птичи поглед върху автомобила, адаптивен круиз контрол, спирачен асистент... А типично по американски – не липсват и практични глезотии като промяна на височината на педалите с бутон от арматурното табло. 



Интериорът е луксозен, с първокласни материали и внимание към детайлите



„Звярът“ се чувства извън пътя в свои води



Няма терен, който да е пречка за TRX

SIRIT Poland търси български партньори



SIRIT Poland е надежден доставчик на въздушни спирачни системи за камиони, автобуси, ремаркета и влекачи

SIRIT Poland – компания, осигуряваща фитинги за въздушни спирачни системи и оперираща на европейските пазари от 20 години, търси официален дистрибутор за България. Компанията предлага продукти с най-високо качество, които влияят пряко върху безопасността на превозните средства, в пакет с решения, позволяващи на клиентите да спестят пари. Такова решение е софтуерът за управление на складове, базиран на системата just-in-time.

SIRIT Poland е официален дистрибутор на известната италианска марка SIRIT, която повече от 30 години е специализирана в производството на напълно безопасни, висококачествени фитинги за въздушните спирачни системи, които се използват в ремаркета и автобуси. SIRIT произвежда резервоари за сгъстен въздух, маркировки на превозни средства, електрически компоненти, спирали и съединителни глави. Портфолиото на компанията включва и възстановими фитинги, куплунги, адаптери и компресионни фитинги.

SIRIT се откроява на пазара не само като доставчик, но и като компания, която обръща внимание върху оптимизирането на поръчките си. Тя предлага консултации и управление на складове, за да сведе до минимум разходите на клиентите си.

SIRIT Poland търси партньор-дистрибутор на резервни части за автобуси, ремаркета, камиони и влекачи в България, който ще популяризира продуктите на компанията и ще ги представи успешно на българския пазар. Партньорството със SIRIT включва пълната подкрепа за изграждане

на експертиза за продуктите, както всички услуги в областта на продажбите – и двете се предлагат от SIRIT в нейната оперативна дейност. Компанията предлага пълно съдействие на бъдещия дистрибутор в началото на новото партньорство.

Клиентското портфолио на SIRIT включва най-големите производители на транспортни и селскостопански превозни средства. Един от клиентите на SIRIT е Wielton, водещ производител на ремаркета, известни със своето качество и безопасност. В завода на Wielton продуктите на SIRIT преминават през детайлни тестове и сериозен контрол. Това дълго и ползотворно сътрудничество доказва, че както продуктите, така и бизнес моделът, предлагани от SIRIT, задоволяват и най-взискателните клиенти.

Не правете компромиси с качеството, за да спестите пари

Това, което отличава SIRIT, е отговорният подход към сътрудничеството с клиентите. Предлагат се само тествани, сертифицирани и безопасни продукти, произведени в Италия, а се споделят технически компетенции и опит. Повишаването на цените на материалите кара някои компании да търсят икономии, често за сметка на качеството.

Нискокачествените пневматични фитинги представляват реален риск за здравето и живота на хората по пътищата и могат да доведат до плащането на огромни компенсаци. Дефектните спирачни маркучи пък могат да причинят опас-

Фабрицио Котура,
главен
изпълнителен
директор на
SIRIT Poland



ни ситуации по пътищата. Една неизправност може да блокира автомобила или цялата му спирачна система. „SIRIT Poland предлага продукти, маркирани с релефен код. Това се отнася и за марките, произведени от Reflexallen, Unigasket и Castello Italia. Конекторите на SIRIT имат релефен код и са оборудвани с така наречената „проследимост на тестови точки“. Това е уникална лазерна маркировка, която предоставя цялата информация за продукта. Тя не само потвърждава неговата оригиналност и информира за резултатите от тестването и контрола му, но и дава възможност да се намери произходът на даден продукт“, обяснява Фабрицио Котура, главен изпълнителен директор на SIRIT Poland.

Защо е толкова важно ли? В случай на повреда един производител на дефектни части може да бъде подведен под съдебна отговорност.

Освен че са безопасни, сертифицираните продукти идват от надежден доставчик. Закупуването на несертифицирани продукти носи твърде голям риск за доставчик, който работи на отдалечена локация, без финансова ликвидност и подходяща застраховка.

„Доставчикът не продава само парче метал или пластмаса. В автомобилния сектор доставчикът е истински бизнес партньор, който разбира рисковете на клиентите и от какво се нуждаят те, за да се избегнат каквито и да е проблеми“, казва Котура.

Докато си избирате доставчик, е необходимо да проверите дали партньорът ви има правилен подход към безопасността. На първо място, трябва да проверите дали доставчикът ви има финансова ликвидност и покритие в случай на криза, така че и двете страни да действат адекватно в случай на злоупотреба или авария. Предлага ли доставчикът верификации, консултации или замяна на части? Как изглеждат заводът му, производството, има ли мониторинг на качеството? В едно сътрудничество безопасността на продуктите и доставките, както и споделянето на отговорности за проблемите, играят ключова роля. Това изисква прозрачност, както и проверка на надеждността и професионализма на доставчика. Само по този начин клиентът може да бъде сигурен, че защитата срещу бизнес рискове наистина ще бъде приоритет.

Оптимизиране на поръчки и реални спестявания

SIRIT Poland се грижи не само за осигуряването на безопасни и сертифицирани елементи за въздушни спирачни системи, но и се фокусира върху подпомагането на партньорите си в управ-

лението на складове. За тази цел SIRIT използва процеси, базирани на методологията KANBAN, което означава постоянен мониторинг на складовите наличности и поддържане на адекватно то им ниво.

„Поръчките се правят автоматично въз основа на предварително зададени минимални и максимални граници за всеки продукт. SIRIT отговаря за статистиката, свързана с поръчките, и затова е в състояние постоянно да следи нивото на запасите и да реагира бързо според ситуацията. Софтуерът KANBAN е безплатен за нашите клиенти“, коментира изпълнителният директор на SIRIT Poland.

Основната цел на този софтуер е да пести време и да гарантира на клиентите фиксирана стойност от продуктова наличност. Благодарение интегрирането на логистични услуги с навременни доставки управлението на запасите от всяка гама не се нуждае допълнителен контрол от страна на екип или от отдела за покупки. Поръчаните продукти се изпращат директно до склада на клиента. Автоматизацията, гарантирана при сътрудничеството със SIRIT, минимизира времето и ресурсите, необходими за управлението на процесите. Това намалява разходите и подобрява функционирането на цялата компания. Продуктите не се трупат излишно в склада – няма свръхпредлагане, което генерира допълнителни разходи за наем на склад. Всички поръчки се изпълняват според реалното търсене от клиентите. Освен това SIRIT прибира ненужните стоки и може да обучи персонала как да използва статистически данни, за да се управляват по-добре поръчките и да се оптимизират покупки. Няма претоварени складове и замразени парични средства. Например един от най-големите производители на ремаркета е спестил около 15–20% от разходите си благодарение използването на тези допълнителни услуги, тъй като е съкратил времето за сглобяване на продуктите, намалил е размера на използваните фитинги (от 100 на 80) и е редуцирал с около 10% доставните си цени.

Сътрудничеството със SIRIT Poland означава присъединяване към мрежа от европейски дистрибутори, гарантиращо най-високо качество и модерен подход към продажбите за българските производители. Свържете се със SIRIT Poland, ако сте дистрибутор с опит в автомобилния сектор. Компанията подкрепя безопасността по пътищата на цяла Европа. 🇪🇺

Повече информация за SIRIT Poland може да бъде намерена на www.siritpoland.pl.



NUFAM 2021 – е-камиони и алтернативни задвижвания



DAF представи новата си серия камиони, Iveco показа T-Way, а Kögel направи премиера на оптимизирано самосвално ремарке. Изложението NuFAM в Карлсруе бе сцена за иновативни превозни средства и много концепции за автомобили с електрически задвижвания

DAF всъщност използва изложението за автомобили за работа NUFAM в Карлсруе за официална световна премиера на новите си XF, XG и XG+. И трите версии на новата серия камиони заблестяха в изложбените зали благодарение на златната си премиум боя. Успехът е доказателство за добре свършена работа от страна на нидерландския производител. Още преди изложението е имало 1500 предварителни поръчки за XF, XG и XG+ в цяла Германия. Мануел Дрехер, управляващ директор на партньора на DAF – EBB Truck-Center, е сигурен: „Изложението за автомобили за работа NUFAM става все по-привлекателно.“

Iveco изглежда също е на това мнение – италианците показаха не само един добре оборудван S-Way, но и новия си камион за строителството – T-Way. Наследникът на Trakker бе в Карлсруе във версия 8x4 с надстройка от Schmitz Cargobull.

В допълнение към красивия нов електрически свят истинските дизелови гиганти също бяха представени на NUFAM. DAF Trucks показа новите, удължени XG и XG+, Renault Trucks привлече гостите си гости с новото поколение T High. Фе-

нове на Actros очакваха с нетърпение мощен тежкотоварен влекач, а Iveco блесна с S-Way в хитовата специална Magirus версия. Моделите на Volvo FH Facelift, MAN TGX и Scania със и без V8 също предизвикаха голям интерес от страна на посетителите.

Карлсруе имаше какво да предложи и по отношение на алтернативните задвижвания. Scania представи камион на природен газ и камион с пантограф, а Quantron демонстрира Mercedes Ecomic в конверсия с електрическо задвижване и надстройка за събиране на отпадъци. Terberg използва NUFAM за представи акумулаторно-електрическия терминален трактор YT203-EV. Електрическите превозни средства на Places Electric Trucks, KM-E и Evum aCar допълниха гамата на лекотоварните автомобили.

Сериозен интерес предизвика и българският L CITY – градски лекотоварен автомобил, за който можете да прочетете на стр. 10.

Quantron AG представи вана на горивни клетки Q-Light FCEV. Прототипът е базиран на Iveco Daily и може да измине до 500 километра с едно зареждане, а шофирането в напълно електриче-



ски режим е възможно и благодарение на батерията от 37 кВтч. Според Quantron полезният товар на Q-Light FCEV е равен с този на класически дизелов автомобил. Водородната технология, включително горивната клетка с мощност 15 kW, е на AE Driven Solutions и според производителя вече се използва в над 400 превозни средства в цяла Европа. Quantron може да оборудва Q-Light FCEV с до четири водородни резервоара, предлага различни варианти на каросерията за клиентите си, до 7,2-тонна версия с мащабируема горивна клетка. Планирано е първите модели да отидат при клиентите през пролетта на 2022 г., а ванът с горивни клетки е наличен за поръчка от края на тази година.

Kögel показва универсално оптимизирано самосвално ремарке. То се предлага с подсилена

защита, но не тежи повече от своя предшественик. Акцент и е новият, пневматичен контрол на задната защита, който се задейства само с един лост. Ремаркетото е по-леко с приблизително 400 килограма, ако се поръча със странични стени и задна преграда от алуминий вместо от стомана.

Schmitz Cargobull също се фокусира върху устойчивостта. На NUFAM 2021 производителят на прикачна техника акцентира върху ремаркетото EcoFlex, което има за цел да намали разхода на гориво с до пет процента с наклонената си назад горна част. Ремаркетото е с 50 сантиметра по-ниско отзад, но също така може да се повдигне, ако е необходимо, и по този начин се поддържа вътрешна височина от 2,7 м вместо стандартните 2,2 м. 

SOLUTRANS 2021 с фокус върху иновациите и екологията

SOLUTRANS отново е на дневен ред, а домакин на 16-ото издание на глобалното изложение за тежкотоварни и лекотоварни автомобили за работа ще бъде Eurexpo в Лион



SOLUTRANS 2021 ще се проведе между 16 и 20 ноември, като на международното събитие се очаква да присъстват близо 60 000 посетители – професионалисти от бранша, плюс 1000 изложители и брандове. SOLUTRANS 2021 ще бъде фокусирано върху икономическото възстановяване и иновациите, сертифицирани от OICA (Международната организация на производителите на автомобили).

Това издание на изложението ще предложи два основни канала за комуникация. Зала SOLUTRANS 4.0 ще е посветена на иновациите, предназначени за професионалистите в транспортния сектор. Предвидена е и възможността експертите от цял свят да участват в събитието дистанционно чрез платформата SOLUTRANS DIGITAL SHOW.

Големите производители

Водещите производители на тежкотоварни превозни средства – DAF, IVECO, MAN, Mercedes, Renault Trucks, SCANIA и VOLVO, ще представят новите си гами от автомобили. Ще присъстват и най-големите производители на каросерии, компании от бранша на автомонтъорите, както и сервизни компании. Сравнително нови имена в сектора на тежкотоварния транспорт като FORD TRUCKS, IRIZAR и VOLTA TRUCKS ще вземат участие за първи път на изложението във Франция.

SOLUTRANS 4.0 е залата на новите технологии

Зала SOLUTRANS 4.0 ще представи уникални иновации, както и нови имена в бранша от всички

области – от инженеринг до предприемачество, както и съвременни IT решения.

Основен фокус на SOLUTRANS 4.0 е да се насърчи внедряването на нови решения, с които ще се оптимизира дейността и ще се преодолеят предизвикателствата в сектора. В тази графа влизат енергийният преход, изкуственият интелект, киберсигурността, рециклирането и други важни аспекти.

Зелена светлина за иновациите

Всички иновации ще бъдат представени по време на церемониите по награждаване, които ще се проведат на търговското изложение. Наградите Innovation Awards бяха допълнени с още една категория и тази година включват нов приз: Digital AWARD. За четвърто поредно издание SOLUTRANS ще бъде домакин на връчването на международните награди ITOY, IVOTY, IPUA и TRUCK INNOVATION AWARD. Тези награди, присъждани от авторитетни журита, в които участва и списание КАМИОНИ, са много престижни сред представителите на бранша. Те оценяват високите постижения на производителите и показват тенденциите в сектора на товарните и градските превозни средства.

На изложението ще бъде акцентирано и върху темата за иновациите чрез широк спектър от конференции на различни теми, които обхващат и отговарят на предизвикателствата на сектора.

Не на последно място, SOLUTRANS в партньорство с TotalEnergies ще предложи нова, на-



SOLUTRANS Is Focusing on Technological Innovation and Ecology

SOLUTRANS, the global hub for heavy and light commercial vehicles, will hold its 16th edition from 16 to 20 November 2021 in Lyon Eurexpo (France). Nearly 60,000 professionals, 1,000 exhibitors and brands are expected to attend this international event focusing on economic recovery and innovation, certified by the OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers).



За четвърто поредно издание SOLUTRANS ще бъде домакин на международните награди ITOY, IVOTY, IPUA и TRUCK INNOVATION AWARD

пълно преработена и по-голяма зона за тестване на автомобилите, за да отговори на изискванията на посетителите и производителите на тежкотоварни и лекотоварни автомобили за работа. Трасето също е разширено и препроектирано, с включен 25 км частично градски маршрут, който позволява на професионалистите да тестват превозните средства около парка.

**SOLUTRANS DIGITAL SHOW:
неограничен онлайн достъп
до изложението**

SOLUTRANS DIGITAL SHOW, виртуалното издание на присъственото изложение, ще предложи на регистрираните посетители от всяка точ-

ка на света комплексно интерактивно пространство. Те ще могат да посетят щандовете на изложителите, да се свържат с техните представители и да открият новите продукти... всичко е само с един клик... Две седмици преди реалното изложение регистрираните онлайн посетители ще могат да си уговорят срещи или да обсъдят оферта на изложител. По този начин те ще имат възможност да се свържат с фирми, с които не биха имали време да се срещнат по време на присъственото издание на изложението. Онлайн посетителите ще имат достъп до конференции и много други събития, които ще се излъчват на живо.

Пълната програма на бизнес изложението SOLUTRANS 2021 може да се открие на: solutrans.eu.



**Зала SOLUTRANS 4.0
ще представи уникални
инновации и нови имена в
бранша от всички области
– от инженеринг до
предприемачество, както и
съвременни IT решения**

BRIDGESTONE

РЕВОЛЮЦИОННО

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



**DURAVIS
R002**



ПОДОБРЕНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ИЗНОСВАНЕ
МИНИМИЗИРАНИ РАЗХОДИ НА КИЛОМЕТЪР¹⁾



НАЙ-ДОБРА В СВОЯ КЛАС ПРИ
СЦЕПЛЕНИЕ НА МОКРО²⁾



ОПТИМИЗИРАНА ГОРИВНА
ЕФЕКТИВНОСТ³⁾



Изпитвания, извършени от TUV SUD по искане на Bridgestone през ноември 2019 г. в съответствие с EUCP, 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 XOE, Continental Hybrid H53 / Hybrid H03, 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 DURAVIS R002 (24.9), Continental Hybrid (25.3), Goodyear Kmax Gen-2 (25.5), Michelin X Multiway 3D (26.1) Устойчивост при странично сцепление с влажна пътна настилка (заминане) в метри/секунда: 2. Bridgestone DURAVIS R002 (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 тежкотоварна гума, която получава класа А на открити на ес по отношение на сцеплението (размер: 315/80R22.5).
3) Включва б-с-в комбинация за управляващите и задвижващите колела, както и за колелата на ремаркетите.

Бриджстоун България

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



Системи и решения от ZF за устойчив транспорт

Системите с автономни совалки помагат на градовете да постигнат климатичните си цели и ги превръщат в привлекателно място за живеене



Автономни и електрически совалки

Групата ZF разширява гамата си от продукти в това направление, като вече предлага не само совалки, но и всички допълнителни услуги, необходими за планиране, внедряване, експлоатация, поддръжка и ремонт на автономни системи за превоз на пътници. Офертата на ZF, насочена към градовете и компаниите за градска мобилност, цели да ускори разширяването на тази важна опция за мобилност. Свалките ZF вече могат да решат множество остри проблеми с трафика днес, тъй като те откарват хората от А до В по-бързо, намаляват броя на леките автомобили, а и емисиите, свързани с трафика в мегаполисите. Свалките улесняват и свързването на селските райони с градските центрове.

Според Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР) градският транспорт причинява около 40 % от емисиите, вредни за климата. Същевременно и броят на жителите на градовете, и техните нужди от мобилност ще продължат да се увеличават. Освен ускорена електрификация на градския трафик са необходими интелигентни концепции за мобилност, с които градовете да помогнат за постигането на своите климатични цели и да предложат на жителите си привлекателно място за живеене.

Автономни системи за превоз на пътници са едно от възможните решения. ZF показва между 11 и 15 октомври в Хамбург как това решение става по-достъпно и привлекателно за общините. В допълнение към електрическото задвижване само от батерии и автономното управление на совалки, които групата има в портфолиото си от придобиването на компанията 2getthere през 2019 г., ZF вече предлага и всичко необходимо за планиране, внедряване, експлоатация, поддръжка и ремонт на автономна совалка.

Създаването на автономни системи за пътнически транспорт изисква от общините и операторите на градска мобилност много знания и ресурси, затова ZF ги подкрепя със своите познания по проекта и своята мрежа. „Нашето решение е налично и може да допринесе незабавно за намаляване на емисиите от местния трафик“, посочва Торстен Голевски, ръководител на отделите за автономни мобилни системи в ZF.

Цялостен пакет за градове и пътници

Предложенията на ZF са изчерпателни: технологичната група помага за създаването и оформянето на маршрута, доставя совалковите системи, съпътства инсталирането и въвеждането им в експлоатация и ги обслужва, а ако е необходимо, ги ремонтира. ZF препоръчва софтуер за управление на флота или решения за свързване, които гарантират връзката с инфраструктурата за движение като светофари и индикатори за скоростта, както и комуникация с пътниците чрез приложения.

Сегашното поколение совалки е предназначено за работа в обособени ленти, което в много градове облекчава претоварения трафик. Маршрутите могат да бъдат проектирани по такъв начин, че оптимално да допълват съществуващата система за обществен транспорт. Значително могат да се подобрят и връзките с близки селски райони. Изоставени жп линии могат да бъдат превърнати в автономни маршрути на совалки при значително по-ниски разходи, отколкото изисква изграждането и задействането на електрически релсови превозни средства.

Автономните системи със совалки в отделени ленти са особено привлекателни за пътниците, тъй като не закъсняват поради задръствания. С високата честота и точност на автономните совалки много пътници достигат целта си бързо и удобно. Това намалява плътността на превозните средства във вътрешността на градовете и предлага напълно удовлетворяваща алтернатива на сегашните видове транспорт.

Следващото поколение автономни совалки ZF може да обхване и други приложения: автономна работа на совалки в спе-

Тестване на ZF eWorX



циално определени платна и като редовен участник в общия градски трафик.

Новото предложение засилва водещата роля на ZF в технологиите за мобилност. С над 10 000 сервиса в 115 държави следпродажбеното обслужване може да поддържа и обслужва автономни совадки навсякъде по света. Компанията работи в тясно сътрудничество с британския високотехнологичен стартап Oxbotica, в който ZF държи известен дял. Oxbotica доставя софтуера за функции за автономно шофиране, който може да бъде интегриран в суперкомпютъра ZF ProAI, а работи и в автономните совадки системи.

eWorX за електрифициране на РТО

eWorX е решение „всичко в едно“ за ефективно електрифициране на устройствата за отвеждане на мощност (РТО) на превозни средства с комерсиално предназначение. Електрификацията на търговски превозни средства опира не само до тяхното задвижване. В този сегмент близо 50% от превозните средства са допълнително оборудвани за използване като специализирани комунални машини, за работа на строителни обекти, в депа и т.н. Понастоящем специализираните превозни средства като автокранове, самосвали или бетон-миксери изискват подходящо проектирани РТО. Тези устройства са свързани с двигател с вътрешно горене или с трансмисията, която пак е задвижвана от ДВГ.

Архитектурата на конвенционалните задвижващи механизми се различава коренно от електрическите задвижващи линии, затова познатите интерфейси вече не се използват и бъдещите отвеждания на мощност трябва да бъдат преработени. Тук се намесва ZF, който със своя опит като доставчик на системи може да подкрепи индустрията по пътя ѝ към електрификацията. Интегрирането на eWorX опростява интегрирането на оборудване в нови платформи, предоставя на пазара нов стандартен интерфейс за работата на работните органи и е една стъпка по-близо до нулевите емисии. То подкрепя производителите на автомобили и надстройки при трансформирането им в електрически превозни средства.

Всичко в едно + просто интегриране

Новоразработеното семейство продукти предлага новаторско решение „всичко в едно“ за ефективното електрифициране на РТО за работно оборудване – независимо от архитектурата, използвана за задвижването. Предимствата – работа без локални емисии и със значително намален шум, улесняват използването им в градовете, особено в жилищните райони.

Ядро на системата е ZF eCubE, който свързва акумулатора на автомобила и модулния електрически ZF ePTO, който от своя страна задвижва оборудването. eCubE съдържа подходяща силова електроника, контролен блок и софтуерни пакети, пригодени за конкретното приложение. Без проблемното свързване към CAN шината на автомобила интегрира решенията eWorX към батерията на автомобила и системите за управление на енергията. Възможни са и нови функции за безопасност и помощ, в т.ч. и управление на машините чрез смартфон или таблет извън кабината.

Интерес към тестовите автомобили

ZF е построил експериментален електрифициран самосвал с дистанционно управление, който може да работи независимо от влекача. Прототипът преминава интензивни тестове в реални условия.

В сътрудничество с производители на каросерии се изграждат и други превозни средства, предлагащи решения за електрически спомагателни задвижвания. Участващите производители ще подложат тези прототипи на обширни тестове в реални условия. Интерес към eWorX вече са заявили и първите клиенти. 



Товарни автомобили Основни услуги



Нашето портфолио за товарни автомобили включва следните услуги:

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



Товарни автомобили



Лекотоварни автомобили и ванове

Ремонт, замяна и сервизиране на следните агрегати:

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

Нашите агрегати и резервни части се влагат в:

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

Клиентите ни ползват следните предимства:

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

Автомотив Текнолджиз

Солушън

София, ул. Андрей Германов 11

тел.: +359 2 4390880

www.ats-world.com



Електрификацията ще промени изцяло автомобилния сектор



Автомобилната индустрия беше силно засегната от кризата с COVID-19 и вероятно ще ѝ трябват още няколко години, за да си върне старите нива на производство и на рентабилност. Преди пандемията в Европа се произвеждаха приблизително 17,7 милиона леки превозни средства на стойност приблизително 700 милиарда евро. Електрификацията в сектора обаче продължава с пълна сила

Проучване на Platform for Electromobility показва, че браншът ще се възстанови с преминаването от двигатели с вътрешно горене (ICE) към електрически превозни средства (EVs). До 2030 г. около 59% от продажбите в Европа ще бъдат електрически превозни средства, а този дял ще нарасне до 70%, ако се включат и plug-in хибридите. Наред с електрификацията цифровизацията ще бъде вторият стълб за възстановяване на производството на автомобили.

Стойността на софтуера, използван в автомобилите, ще се увеличава с 11% всяка година. Въз основа на прогнозните обеми на производство и продажби за 2030 г. на 26 големи компании в сектора, които дават 5,7 милиона работни места, се смята, че общата заетост ще остане по същество стабилна в сравнение с изходното ниво за 2019 г.

Електрификацията все пак ще има негативно въздействие върху част от работните места, тъй като предстоят огромни структурни промени, произтичащи от прехода. Начинът на производство ще промени, както и изискванията за зна-

ния и умения, също така и разпределението на труда. През настоящото десетилетие директната заетост при производителите на автомобили и доставчиците, фокусирани върху двигатели с вътрешно горене, ще намалее с 5%. Докато работната сила, заета в браншове като производство на енергия и инфраструктура за зареждане, ще се увеличи с 34%. Повече от 580 000 нови работни места ще бъдат създадени при прехода към електромобилен и производството на тези превозни средства ще бъде основният двигател в бъдещата автомобилна екосистема.

В допълнение към тези работни места още 40 000 ще бъдат създавани всяка година в строителството и строителните дейности за адаптиране на инфраструктурата за производство и разпределение на енергия. Без преминаването към електромобилен тези икономически дейности вероятно не биха съществували. Електромобилеността ще действа като катализатор за по-нататъшни дейности в други съседни сектори на автомобилната индустрия – например в областта

на енергетиката се очаква да бъдат разкрити 60 000 нови работни места.

Негативният ефект върху заетостта в основния автомобилен сектор, който ще промени продуктовата си гама в прехода от двигатели с вътрешно горене към електричество, ще бъде компенсирани от новите възможности, създадени от екосистемата на електрообеспечение. Такива са например растежът в производството на батерии и в инфраструктурата за зареждане.

До 2030 г. ще трябва да бъдат наети 2,8 милиона работници, а профилът на работните места на 2,4 милиона позиции ще се промени с различни степени на обучение, за да отговарят те на бъдещите изисквания за работа. До 2030 г. 42% от всички служители в основния автомобилен и прилежащите му браншове ще имат нужда от специално обучение. 1,6 милиона ще изискват преквалификация, като остават на текущата си позиция; други 610 000 ще се нуждаят от преквалификация, като остават в същия индустриален клъстер; 225 000 души ще се нуждаят от подкрепа, за да се преквалифицират за работа в други индустрии извън автомобилната екосистема. Част от това въздействие ще се усети на местно ниво, така че е жизненоважно правителствата да предоставят политики, които да помогнат на регионите да се адаптират към предстоящата промяна.

Според Platform for Electromobility преходът към електрообеспечение не представлява заплаха, а по-скоро е възможност за повишаване на квалификацията на служителите. И с правилния политически и регулаторен избор, перспективите ще бъдат добри както за този стратегически бранш за Европа, така и за неговата работна сила.

Жизненоважно ще бъде да се подкрепят работниците по време на този преход към електрообеспечение. ЕС, правителствата и компаниите трябва да дадат приоритет на програми, които инвестират в образованието, обучението, повишаването на квалификацията и преквалификацията на работната сила и да се възползват от новите възможности, като вдигнат летвата в условията на заетост. Това ще бъде инвестиция за бъдещите поколения и за околната среда.

Пакет Fit for 55, представен през юли, ще предизвика сходни социални промени, както и Зелената сделка, предполагаща, че компаниите, правителствата и регионалните власти трябва да дадат нови умения на работната сила.

На ниво европейски институции работниците в автомобилния сектор трябва да се възползват от политическа рамка, подобна на тази, която вече процъфтява в енергийните индустрии, благодарение на Фонда за справедлив преход, Платформата за справедлив преход и Механизма за справедлив преход. Тази нова политическа рамка трябва да подпомогне заинтересованите страни от промишлеността, местните, регионалните и националните власти.

За работодателите – и по-специално за производителите на автомобили – ще е необходима подкрепа за разработване на програми за преквалификация и повишаване на квалификацията, при програми за наемане на служители, както и за програми за реструктуриране. Производството на батерии, разгръщането на инфраструктура от зарядни станции и производство на възобновяема енергия ще бъдат основни

сектори за нови работни места по време на този преход. Бързият им растеж обаче трябва да бъде подкрепен от адекватни регулации и цели. Трябва да се осигури подкрепа особено за малките и средните предприятия, тъй като им липсват ресурсите за анализ и обучение, които имат по-големите компании.

На ниво местни и регионални власти трябва да се избегне миграцията на цели семейства при търсенето на нова работа. Това може да се случи чрез адаптирането на съществуващите производствени предприятия и обучения за нови умения. Местните и регионалните власти ще играят ключова роля в преодоляването на пропуските в знанията в работната сила както за производството на електрообеспечение, така и за цялата система и верига на стойност.

Правителствата трябва да планират работната сила в „цялата икономика“ на национално ниво. Това трябва да се прави в тясно сътрудничество с регионалните и местните власти, както и със заинтересованите страни в промишлеността и трябва да включва усъвършенствани модели за търсене и предлагане.

Те трябва да помагат на служителите да управляват своя кариерен преход. Важно е да се преосмислят образованието и преквалификацията и да се осигурят допълнителни инициативи. Основните предизвикателства, като например необходимостта от преквалификация на работниците за преход към различен бранш, трябва да получат най-висок приоритет.

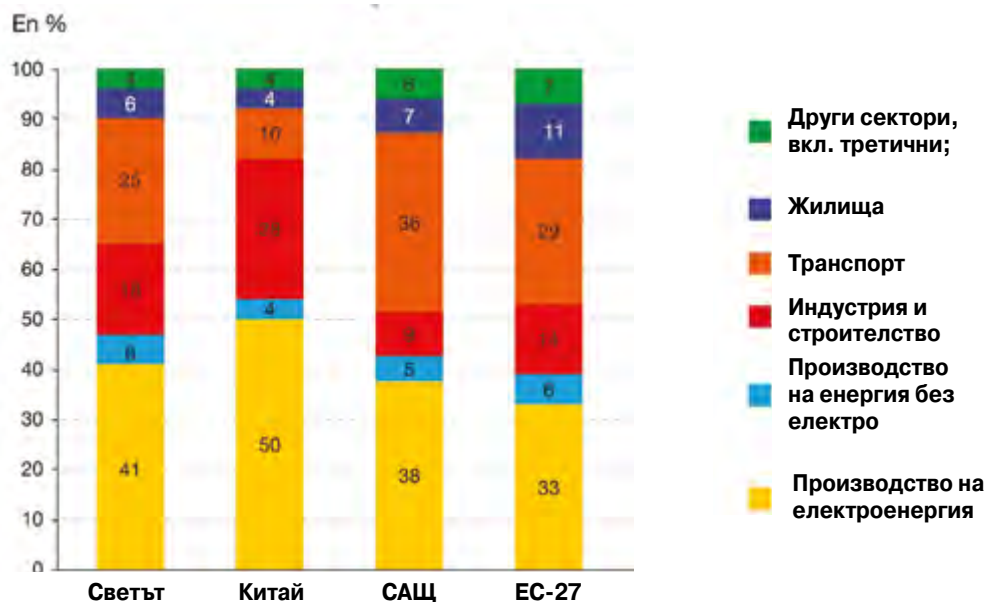
Образователните програми следва да се адаптират по подходящ начин. Младите хора, които влизат на трудовия пазар, трябва да бъдат насочени към новите автомобилни технологии. Трябва да се изградят нови платформи за кариера и заетост. Публичният сектор трябва да помага на работниците да се ориентират към работни места и възможности за обучение по-бързо и лесно.

Не на последно място, трябва да се актуализират мрежите за социална сигурност. Те ще трябва да бъдат преразгледани, за да се насърчи повишаването на квалификацията и преквалификацията по време на прехода, както и подкрепата за работниците на непълно работно време и на тези, които не могат да се адаптират към новите предизвикателства.



Евро-7/VII ще бъде скъп и неефикасен ход

С Евро-7/VII Европейският съюз отново иска да изпъкне като отличник, който ще даде пример на останалите в борбата за ограничаване на климатичните промени и на щетите, които нанасяме на природата



Разпределение на емисиите CO₂ по сектори във водещите икономики

Спорно е обаче дали насочването на основните усилия към автомобилите е най-правилният и ефективен ход. Дали вместо вниманието да се концентрира върху действителните първопричинители на замърсяванията, акцентът не се насочва към многобройните клиенти на превозни средства, защото от тях най-лесно могат и ще се събират много пари?

Логично е усилията да започнат от основните замърсители. Емисиите на парникови газове (ПГ), свързани с човешки дейности, през 2018 г. са еквивалент на 55,3 гигатона CO₂. Три четвърти от тях е самият CO₂, останалата четвърт са други парникови газове.

Общият принос на отделни държави и икономики в емисиите CO₂ през последния половин век е показан на фиг. 1 (Р.33). През 2018 година Китай е рекордьор с 11 256 гигатона/Гт, САЩ и Канада са със 6366 Гт, ЕС-27 е с 3085, следват Индия с 2622, Русия – 1748, Япония – 1199. Пак тогава, преди пандемията, средното годишно количество емисии на човек от населението на света е 5,0 т CO₂, с 16% повече от 1990 г. В считаната за чиста страна Япония те са на ниво 9,5 т на жител, докато в Африка, на юг от Сахара, нивото е 0,8 тона.

България със своите 42 млн. тона CO₂ през 2019 година дели в класирането по страни местата между 61 и 64 заедно с Норвегия, Финландия и Хонконг, където количествата са същите.

Световен замърсител № 1

Според Международната агенция по енергетика (МАЕ) от 2020 година свето-

вен замърсител № 1 с въглероден диоксид (CO₂) е производството на електроенергия – на него дължим 41 на сто от отделения CO₂ в света. Различен е приносът на отделните икономики за тези 41 процента. Например в Китай делът на емисиите от производство на електричество, приравнени към еквивалент на въглероден диоксид, е 50 на сто. Чувствително по-нисък е той в страните от ЕС – 33%, в САЩ е 38%. Разбира се, има страни с развита и поддържана мрежа от АЕЦ (атомни електроцентрали), в които делът на производството на електроенергия чрез процеси на горене има в пъти по-малък дял за емисиите CO₂, например във Франция техният дял е 12 на сто.

Видно е, че „вината“ на транспорта (във всичките му форми) за емисиите е по-малка, отколкото на енергетиката (фиг. 2/стр. 38). За същия период количествата въглероден диоксид, отчетени за сметка на транспорта, са 1899 Гт за САЩ, 1125 Гт за Китай и 895 Гт за ЕС. Посочва се, че 60 на сто от емисиите от автомобилния транспорт идват от пътнически пътувания (автомобили, мотоциклети и автобуси); а останалите 40% са от товарните превози.

С колко ли още ще намалее равнотежната, ако от широката сборна категория Транспорт извадим приноса в замърсяването на превозите по вода и въздух, както и на железопътните?

На плавателните съдове от стари поколения дълги години бе позволено да ползват безпроблемно горива, които отдавна бяха „табу“ за наземните превози на товари и пътници. Едва в последните години, главно при превозите по вътрешните водни пътища на Стария континент, започ-

наха да влизат в сила програми за по-интензивен преход към природен газ. Колкото до гражданското въздухоплаване, чийто „принос“ за емисиите CO₂ е приблизително 1/6 от този на автотранспорта, замаяната на керосина с по-чисто гориво е още лозунг, не и реална перспектива. Единствено пандемията е довела до известно спадане на емисиите – с около една трета (200 Мт CO₂) при международните полети и с 5% при вътрешните линии.

Въпреки всичко това от над две десетилетия автомобилите (леки, лекотоварни или товарни) са демонизирани като главен замърсител на атмосферата.

Парадоксът електрифициране

Ситуацията е абсурдна. „Транспорт“ не е най-големият замърсител (втори е по значение и в Европа, и в САЩ), но „в името на екологията“ силов се налага автомобилният транспорт, който е неговият гръбнак, да бъде пренасочен и трансформиран за електромобилност, като използва електроенергия, чието производство е замърсител № 1 и в света, и във водещите световни икономики!

Успешното решаване на задачата се нуждае от нов барон Мюнхаузен, способен да се измъкне сам от блатото, като тегли косата си, а в случая – да осигури „чиста“ електромобилност, като използва нечиста електроенергия.

инж. Радослав ГЕШОВ

Продължава в следващ брой.

В центъра за обучения на Knorr-Bremse



Програмата за тази учебна година на Knorr-Bremse за професионалисти е съгъстена. В началото на пет поредни седмици тя събира хора от бранша, основно диагностици, от чиито познания и качествена работа зависи изправността на камиони, композиции и автобуси по отношение на спирачна уредба, окачване и други жизненоважни системи

Използваните пневматични и електрически инсталации имат компоненти, без чието задълбочено познаване са рисковани и ремонтите, и настройките. Като лидер в тази област в Knorr-Bremse са се погрижили възможност да работят с диагностичен софтуер да получават единствено хора, които са обучени. Не е достатъчно да закупите софтуера, за да работите с него, ви е необходим PIN код, който от компанията пращат единствено на онези, чиито имена са потвърдени от учителя в страната Тихомир Тодоров. Ако не сте от тях, а притежавате легален софтуер, може да го използвате в режим Demo и да се самообучавате.

Компанията, базирана в Мюнхен, е предприела и други впечатляващи мерки за постигане на максимална сигурност и предпазване от опасни грешки. Например софтуерът за сервисна диагностика не допуска въвеждане на някои грешни настройки и тъй като е предназначен единствено за обслужване на вече съществуващи ремаркета, е лишен от функционалности, които са необходими за производителите на ремаркета или за преустройства.

Присъствах на част от обучението „Тренинг за електронни системи за ремаркета“ от семей-

ството системи TEBS-G2 и ще призная: смяя ме огромното количество полезна информация, която Тихомир Тодоров поднася на участващите в обучението. При това не само научена – г-н Тодоров познава системите на този производител, с които работи от години, а извлечена и от практическите проблеми, които животът поставя пред хората, които отговарят за експлоатацията, и особено пред сервисите. Прагматичното представяне, достъпните обяснения на логиката, по която се случват нещата, напомнянето за „прости“ зависимости, за които уж знаем, но от бързане често забравяме, и всичко това поднесено простищо и разбираемо, са отлична атестация за обучаващия и още по-важно – отлична възможност обучаваните да получат максимум практически познания. Както и умения там, където теоретичните занятия се допълват и с практически.

Паузите са уж време за кратък отдих, но лекторът не почиваше и през тях – почти всеки присъстващ имаше един или повече въпроси от своята практика, на които търсеше конкретен отговор.

инж. Радослав ГЕШОВ

FUELMAX ENDURANCE – новата гама на Goodyear



FUELMAX S ENDURANCE



FUELMAX D ENDURANCE

Новата си гама гуми за товарни автомобили Goodyear представи виртуално в първите дни на есента. С FUELMAX ENDURANCE производителят предлага гуми с разширена приложимост, ефективни и сигурни на широката палитра от пътища, по които работят повечето превозвачи в Европа

Целта

Разработването на гуми, които не са тясно специализирани за магистрали или за регионални превози, изисква да се преодолеят противоречия, свързани с няколко изисквания: горивна ефективност/ниско съпротивление при търкаляне, ниски емисии, дълъг пробег, добро сцепление дори при над 2/3 износване, широка приложимост.

Несравнимо по-трудно от формулирането на целите е да се отговори на въпросите как тези цели да бъдат постигнати. И песимисти, и оптимисти знаят, че става въпрос за намиране на оптимален компромис между най-добрите резултати от гумите за превози на далечни разстояния и тези за регионални превози. И крайният резултат зависи от детайлите, които формират „характера“ на гумата.

Отправна точка за FUELMAX ENDURANCE са вече показвани технологии на Goodyear, над-

градени с персонализирани иновации. Ето и кратко представяне на специфичните решения, използвани при двата типа гуми: FUELMAX S ENDURANCE за управляеми мостове, и FUELMAX D ENDURANCE за двигателни.

FUELMAX S ENDURANCE

Доказаната технология IntelliMax Rib е съчетана с оптимално разпределена ширина на ребрата (5 или 6) и изобретателност в геометрията на каналите. При търкаляне укрепващите елементи в раменните канали в сектора около контактното петно се свързват и заключват взаимно. Външните ребра стават по-неподатливи на деформация, тъй като се поддържат взаимно. Това ограничава износването при движение извън магистрали и първокласни пътища. Подобрява се устойчивостта към износване и повреди, създава се потенциал за голям пробег. Гумите са подходящи и за второстепенни пътища.

Увеличен е обемът на гумата в протектора, подлежащ на износване: при размера 315/70R22.5 той е по-дълбок с 1,2 мм в сравнение с FUELMAX S GEN-2. Това не само е предпоставка за голям пробег, но и гарантира по-добро сцепление до края на експлоатационния живот на гумата. Голямата контактна повърхност ограничава движението на протектора и поддържа ниско съпротивлението при търкаляне.

Благодарение на протекторната смес с нисък хистерезис гумата работи при по-ниски температури, с намалено натрупване на топлина, причинено от силите от натоварването. Освен че пести гориво, сместа е с висока устойчивост на износване. За по-ниското съпротивление при търкаляне допринася и оптимизираната смес на страниците: тя редуцира загубата на енергия, идваща от огъване и деформация на страницата при движение извън магистрали.

FUELMAX D ENDURANCE

Подобен е бил подходът на специалистите от Goodyear и при разработването на гумите за двигателните мостове – FUELMAX D ENDURANCE. По принцип високите изисквания към гумите за тази позиция са по-трудни за удовлетворяване, затова за получаването на нисък хистерезис тук е използван и специален процес на вулканизация/изпичане на протектора. В резултат гумата работи при по-ниска температура, с по-малки загуби на енергия, а подобрената устойчивост на протектора е предпоставка за по-дълъг пробег. И при FUELMAX D ENDURANCE съставът на каучуковата смес, използвана за страниците, спомага за минимизиране на загубите на енергия от деформациите при движение извън магистралите.

Протекторът на FUELMAX D ENDURANCE е с посока на въртене, очертана ясно и допълнена от надписи ROTATION върху релефни стрелки на страниците. Протекторът с дълбоки централни канали с мостове и подобрена форма на профила повишава сцеплението, осигурявайки по-добро отвеждане на водата и самопочистване на гумата.

Страничната устойчивост на гумата печели от мостовите в раменните ребра, които свързват и по този начин стабилизират блоковете.

Множеството различни, но дълбоки ламели създават повече на брой зацепващи ръбове – решение, което подобрява сцеплението в по-късните етапи от живота на гумата и е необходи-

мо на второстепенни пътища особено когато са хлъзгави.

При износване каналите в дълбочината на протектора се отварят и създават нови структури, осигуряващи сцепление, дори когато протекторът е износен значително.

Вследствие на равномерното разпределяне на налягането и износването е равномерно, а това също удължава живота на гумата. Гумите от новата серия D са с високо сцепление на всички пътища и при всякакви метеорологични условия.

Цялата гама FUELMAX ENDURANCE е за всесезонна употреба, което потвърждава и маркировката 3PMSF. Ниските нива на шум са друго предимство на новата серия FUELMAX ENDURANCE.

RFID

Всички гуми Goodyear от последно поколение, вкл. FUELMAX ENDURANCE, са с вградени в тях маркери за радиочестотна идентификация (RFID). Маркерите съдържат стандартна информация, кодирана чрез ISO стандарта SGTIN96, и позволяват лесно идентифициране и свързаност към системите за управление и проследяване на гуми (напр. FleetOnlineSolutions). С помощта на RFID четец гумите могат да комуникират с облачна мрежа на ниво индивидуален сериен номер, което води до ефективно управление на потока гуми. Проследимостта на гумите с RFID маркери обезсмисля и кражбите им.

Гумите от новата гама са достъпни и на българския пазар. 

инж. Радослав ГЕШОВ

**Цялата гама FUELMAX
ENDURANCE е за
всесезонна употреба**



GOODYEAR FUELMAX ENDURANCE

Наименование	Размер	Индекс за натоварване и символ за скорост		Горивна ефикасност	Сцепление на мокро	Емисии на шум
FUELMAX S ENDURANCE	315/80 R 22.5	156/150 L	154/150 M	*		
FUELMAX S ENDURANCE HL	315/70 R 22.5	156/150 L		B	B	A 71 dB
FUELMAX S ENDURANCE	385/65 R 22.5	160 K	158 L	*		
FUELMAX S ENDURANCE	385/55 R 22.5	160 K	158 L	B	B	A 71 dB
FUELMAX D ENDURANCE	315/80 R 22.5	156/150 L	154/150 M	*		
FUELMAX D ENDURANCE	315/70 R 22.5	154/148 L	152/148 M	B	B	A 74 dB

* Гуми в процес на доразработване

Норберт Киш е ETRC шампионът

Унгарецът прибави трета титла към предишните две от 2014 и 2015 година. Той стори това още в събота, в Състезание 1 от финалния кръг на шампионата на италианската писта Мизано



Сезонът премина под доминацията на унгареца: той спечели 9 Pole Position и в самите състезания не остави съмнения, че е най-бързият ETRC пилот. Киш поддържа високото темпо през цялото време във всички обиколки, дори и на мокро – нещо, което доскоро се смяташе за качество единствено на Адам Лацко.

Новият шампион среща упоритата конкуренция на Саша Ленц, който с борбеността си и с равностойните си силни представяния след началото на сезона беше най-сериозният му опонент.

Повече се очакваше от Лацко, който в сянката на двамата основни герои на сезона с упоритата си борба във всяка надпревара остана на 16 точки след Ленц и спечели третото си място на 40 точки през шесткратния шампион Йохен Хан.

За мнозина съотборниците Хан-баща и Шефи Халм са разочарованието на сезона. Шесткратният шампион заяви през зимата, че е запазил апетита си за победи и седма титла, но не изглеждаше мотивиран да се бори за всяка победа и за всяко място. При сгодни случая показва блестящо класата си, но това не бе борецът Хан, преследващ непременно победа и повече точки за титлата. При засилилата се конкуренция през сезона на шестото място в общото класиране на усмихнатата се Шефи е успех, но преди сезон 2020 тя сподели, че си е поставила по-високи цели от златната среда на Топ 10. А вече ѝ се очертава конкуренция в лицето на Алиа Колоч, която към края на сезона се качи до пето място в класирането за Goodyear Cup и спечели едно осмо място в общото класиране.

Разочарован ли е Антонио Алабасете, доайенът между активните участници в ETRC? Може би да, толкова много се бори той за четвъртото място и почти го докосваше след серията от последователни силни участия във втория период от шампионата. Повратен момент стана единадесетото място в Състезание 1 в Мизано, кога-

то се озова при мантинелите и не спечели дори една точка, докато съперникът му Хан завърши трети. За Андре Курсим втората част на шампионата потръгна добре, впоследствие линията на представяне тръгна надолу, а последният състезателен ден бе неуспешен, след като напусна състезание поради проблем с камиона, предизвикан от контакти с конкуренти още в началото на надпреварата. Подобна бе участта и на Тео Калвэ, който въпреки успешните си последни три кръга след аналогичен проблем в същото състезание остана на седма позиция с пет точки по-малко от Курсим.

И като засегнахме темата за състезателите от „новата“ вълна – съотборниците от Viggur Racing Калвэ и Колоч, да не пропускаме и сензационното постижение на Лукас Хан, който завърши четвърти Състезание 3 в Мизано пред Ленц, Лацко, Яниец, Райнер и Шефи Халм.

В Италия в отделните състезания победиха:

Състезание 1: Ленц, Киш (наказан с 5 секунди от съдийското жури), Й. Хан, Халм, Лацко, Яниец, Райнер, Калвэ, Брертън и Лукас Хан;

Състезание 2: Хан, Калвэ, Киш, Ленц, Лацко, Дж. Андерсън, Албасете, Брертън, Фаас и Л. Хан

Състезание 3: Киш, Й. Хан, Албасете, Л. Хан, Ленц, Лацко, Яниец, Райнер, Халм, Брертън.

Състезание 4: (прекъснато в обиколка 10 заради опасност от запалване автомобиля на Алиа Колоч), за победител бе обявен Ленц, следван от Райнер и Шефи Халм.

Какво се случи преди това в Испания и Франция

Киш доминираше и в Испания, с превъзходство в скорост и безпогрешно пилотиране и на сухата, и на мократа писта Jarama. Норби победи в Състезания 1 и 3, и прибави още 53 точки към актива си. Успешен уикенд и за Албасете, който инкасира 37 точки. По 33 спечелиха Лац-

ко и Ленц. След съботния Super Pole подреждането преди формиращата обиколка в челото бе: Киш и Ленц, Хан и Лацко, Албасете и Калвэ, Курсим и Хосе Родригес, Райнер и Халм. Следваха ги Андерсън, Яниек, Брертън, Колоч, Гарет, Хекер и Фаас.

В Състезание 1 Киш използва по-добрата си стартова позиция и изпревари Ленц. Хан и Албасете дооформиха челната четворка. Унгарецът трупаше преднина пред двамата германци. Подреждането на първите трима се запази през 12-те обиколки на 3850-метровата писта Харама: Киш спечели отново. Втори финишира Ленц и доста по-назад – Хан. По-назад Албасете и Лацко водиха до края битка за четвъртото място. В началото на обиколка 2 чехът преодоля Курсим, който го бе изпреварил след разбъркване на старта и започна да преследва Албасете. Ожесточено за 7-о място спориха Райнер и Андерсън. Още в първата обиколка Калвэ, седми към момента, се оттегли поради проблем в електрическата инсталация. Класирането в Състезание 1: Киш – 24:01,515, Ленц на 06.954, Хан на 10,593, Албасете на 15,553, Лацко, Курсим, Райнер, Халм, Яниек и Брертън.

В Състезание 2, по правилото на обрънатата стартова решетка за състезания 2 и 4, отпред стартираха Халм и Райнер, следвани от Курсим и Лацко, Албасете и Хан, Ленц и Киш. Щефи ускори по-добре на стартовата права и влезе първа в серията от завой. Курсим незабавно притисна и изпревари Райнер, който, след контакт с Хан, се хлъзна в завой, излезе от пистата, удари предпазната ограда и заради получените повреди се върна в бокса. Албасете, Хан, Киш и Ленц се възползваха, а в моментното разбъркване Лацко се озова на осма позиция, зад Брертън. Скоро и Хан започна да изостава и спря, а Лацко изпревари Брертън.

Халм задържа седемте камиона зад себе си до средата на състезанието, когато Курсим я изпревари, за да финишира първи, на 3,292 секунди пред Щефи. В последната обиколка Лацко изпревари Ленц. Класирането в Топ 10: Курсим, Халм, Албасете, Киш, Лацко, Ленц, Х. Родригес, Калвэ, Андерсън и Брертън.

Дъждът постави под въпрос провеждането на **Състезание 3**. В квалификацията Киш бе с 6 секунди по-бавен от вчерашното си темпо. Изненада поднесе Колоч – постигна 8-о място и влезе в Super Pole. В 10-те минути за Super Pole продължи да ръси. Най-бърз пак бе Киш с 2:08,318. Албасете се нареди втори, на 0,009 сек от Киш. Лацко зае трета позиция, следван от Хан, Ленц и Халм, Курсим и Калвэ, Х. Родригес и Колоч. В обиколка 3 Киш и Албасете вече бяха на над 100 метра пред група, оглавявана от Лацко, Хан, Ленц и Щефи. Хан дълго време опитва да атакува Лацко, същото пробва и Калвэ спрямо Курсим, но опитите не успяха. Киш „преплува“ най-бързо дистанцията и спечели с време 26:24,051 минути. Албасете остана на 04,349 от него. Лацко завърши трети, на 17,760, следван от Хан, Ленц, Халм, Курсим, Калвэ, Колоч (!) и Антони Яниек.

В Състезание 4 времето бе отлично. От първи ред потеглиха Калвэ и Курсим, след тях Халм и Ленц, Хан и Лацко, Албасете и Киш, Колоч и Яниек. След 2 завоя Щефи изпревари Курсим, окупира второто място и не го изпусна до края. Младият французин се отдалечи на двадесетина метра пред Халм, преследвана от Кур-

сим, Хан, Лацко, Киш, Ленц и Албасете. Халм бе една идея по-бавна от Калвэ, но преследвачите ѝ не можаха да я изпреварят. Три обиколки преди края, в почти 180-градусов завой Курсим започна да се плъзга навън. Хан се мушна на мястото му, но влезе в контакт с ускорилия се Курсим и Лацко не пропусна да го изпревари. Обиколка след това Киш, Ленц и Албасете също изпревариха Й. Хан, чиято машина започна да пуши. Класиране: Калвэ (25:07,461), Халм на 2,695, Курсим на 6,263, Лацко, Киш, Ленц, Албасете, Андерсън, Хан и Фаас.

На Ле Ман Норби увеличи преднината си пред Ленц, Хан и Лацко, като в неделя спечели осма победа през сезона. Сутринта на свободната тренировка времената бяха с поне 10 секунди по-слаби от съботните заради много влажния асфалт, но пък отборите можаха да тестват промените, които направиха през нощта в отговор на променливото време в събота. В Super Pole Киш спря хронометрите на 2:06,086, а Хан и Ленц бяха близо до него. И тримата излязоха отново. Този път Норби закова 2:05.996, на първия ред излезе и Ленц на по-малко от три десети от Киш. Хан и Райнер заеха втория ред, след тях Албасете и Курсим, Лацко и Щефи Халм, Брертън и Андерсън.

В началото на обиколка 2 вдигнаха зелени флагове и колоната започна да се разтегля. Албасете атакува Райнер и го изпревари на третия завой. Зад тях в спора между Лацко и Курсим чехът бе по-бърз и се качи на шеста позиция с желание да изпревари Райнер. Лацко успя да стори това в обиколка 3, също с влизане отвътре в ляв завой. Секунди по-късно и Курсим изпревари Райнер. Киш, Ленц и Хан бяха на по 2-2,5 м един от друг, Албасете – на тридесетина след тях, а Лацко се движеше на повече от 5 секунди след испанеца.

Назад се разгоряха страсти в пакета Райнер, Халм, Брертън. Дамата „почукна“ синьо-зеленото Iveco № 77 на Райнер, докато го изпреварваше, после британският пилот приложи хокееен бодичек, а съдиите си затвориха очите.

Киш, бърз и стремителен, след 11 обиколки финишира с 6,012 секунди пред Ленц и със 7,916 пред Хан. Четвърти завърши Албасете, пети – Лацко. Следващите петима бяха Курсим, Халм, Брертън, Райнер и Фаас. На Джейми Андерсън бе показан черен флаг за многократно превишаване на скоростта.

Състезание 4 завърши с категорична победа на Курсим, второ място на Шейн Брертън и трето на Лацко. След тях завършиха Ленц, Киш, Хан, Халм, Албасете, Райнер и Фаас.

Топ 10 в крайното класиране за 2021

Пилоти: Киш – 276 т., Ленц – 227, Лацко – 203, Й. Хан – 174, Албасете – 170, Халм – 114 Курсим – 93, Калвэ – 88, Брертън – 76, Райнер – 42

Goodyear Cup: Брертън – 273, Калвэ – 224, Фаас – 204, Андерсън – 189, Колоч – 131, Гарет – 86, Л. Хан – 85, Хекер – 79, Рекуенко – 46, Х. Родригес – 37

Отбори: Team Titan (Албасете/Киш) – 468 точки, Die Bullen von Iveco (Хан/Халм) – 322, Buggara Racing (Калвэ/Лацко) – 316, Löwen Power (Ленц/Андерсън) – 303 и Apollo Tyres TOR Truck Racing (Брертън/О'Пурк) – 138. 

инж. Радослав ГЕШОВ

е-АТА – нова серия електрически автобуси от KARSAN



Турският производител KARSAN заяви амбиции да стане първият автобусен бранд, който предлага пълна гама от електрически автобуси. Това се случи по време на онлайн премиерата на новата серия от електрически градски модели KARSAN e-ATA

е-АТА включва три нископодови модерни градски автобуса с дължини 10, 12 и 18 м. Така, след като през 2018 г. KARSAN представи 6-метровия Jest Electric, който е лидер в сегмента си, а година по-късно – 8-метровия АТАК Electric, турският производител вече има в гамата си електрически автобус в пет дължи-

ни. Междувременно по-рано през 2021 г. бе лансиран и напълно автономният Autonomous АТАК Electric. Премиерата на серията е-АТА бе излъчена на живо от завода на KARSAN в Бурса, Турция.

Всички модели от новата серия разчитат на електродвигатели с ниска консумация, вградени в главините на задвижващите колела. При

**KARSAN e-ATA с
дължина 10 м**



**Съчлененият 18-метров
вариант на KARSAN е-АТА**



**Окан Баш (вдясно),
СЕО на KARSAN, пред
един от новите е-АТА по
време на премиерата**

10-метровата и 12-метровата версии мощността е 250 кВт, а при съчленената 18-метрова версия – 500 кВт.

Производителят предлага гъвкави решения за пакетите от батерии, за да посрещне разнообразните нужди на транспортните оператори. Налични са 7 различни пакета с капацитет от 150 до 600 кВтч. Максималният капацитет на батериите при 12-метровата версия е 450 кВтч, а при 18-метровата – 600 кВтч. Богата гама от батерии позволява да се намери точен баланс между пробег с едно зареждане, капацитета за пътници и начина на зареждане при различните типове приложения на градските автобуси.

Максималният пробег с едно зареждане, който декларира производителят, е до 450 км в реални условия. Възможността за гъвкаво конфигуриране на седалните места пък осигурява максимална пътниковместимост.

Пълното зареждане през plug-in конектора от зарядно устройство с мощност 150 кВт и в зависимост от капацитета на батерията продължава от 1 до 4 ч. При използване на най-голямата батерия, приложима при съответната дължина, зареждането на 10-метровата версия трае 2 часа, на 12-метровата – 3 часа, а на 18-метровата – 4 часа. Като опция ще се предлага и бързо зареждане от пантограф.

Серията идва с впечатляващ модерен външен и вътрешен дизайн и набор от модерни технологии, като огледалата за обратно виждане са заменени от камери. От KARSAN подчертаха, че трите превозни средства изначално са проектирани за електрическо задвижване, което е голямото им предимство пред конкуренцията. Дълготрайността на конструкцията пък е гарантирана с катафорезна защита на елементите от рамката на корпуса.

За комфорт и сигурност на водача и пътниците серията е-АТА се оборудва с най-модерните системи за сигурност и асистенция. Системата за предотвратяване на сблъсък например алармира звуково водача не само за пешеходци, но и за животни в спящата зона, похвалиха се от KARSAN.

Водачът контролира функциите на цялото превозно средство чрез цифровия VDV контролен панел с цифров дисплей.



Телематична система за управление на парка, предлагана от KARSAN, пък осигурява на транспортните оператори пълна прозрачност през цялото време на експлоатацията на автобуса.

Следващата стъпка, по която вече се работи, заявиха от KARSAN, е оборудването на цялата гама от електрически автобуси на марката със система за автономно движение, която не изисква водач. Това е част от Electric Evolution – глобалната стратегията на турската компания.

Поръчките и договарянето на първите бройки от новата серия е-АТА вече са започнали. Първите 10 броя от 10-метровия вариант ще бъдат доставени в Румъния още през идващия декември. Вече е сключен договор с две общини в Румъния за още 56 броя от съчленената 18-метрова версия, които трябва да влязат в експлоатация през 2022 г. 

IVECO BUS – готови за бъдещето

IVECO BUS представи обновената си гама по време на събитие под мотото „Освети пътя си“ (Enlight your way), което се проведе през октомври в Милано, Италия. На представянето присъства и редактор от списание КАМИОНИ



Обновената гама на IVECO BUS покрива нуждите както на градския, така и на междуградския транспорт

Новите модели бяха тествани от представители на специализираните медии на писта Валелунга в Милано

IVECO BUS се възползва по най-добрия начин от удължения срок за налагане на бъдещия стандарт Euro VI-E и разшири своята гама с няколко нови модела. Подобрените градски и туристически автобуси, а също и минибусовете на компанията перфектно отразяват възможностите на марката да предоставя ефективни, надеждни и устойчиви решения. Със своята гама от продукти и услуги IVECO BUS потвърждава силните си страни, сред които са устойчива мобилност, решения за енергиен микс, технологично съвършенство, намалена обща цена на притежание (TCO) и висока добавена стойност за подпомагане на клиентите в техния енергиен преход. След период, в който много от събитията и премиерите бяха само онлайн, автобусната индустрия вече се връща към обичайния начин на провеждане на подобен тип мероприятия. Именно такава бе и събитието в Милано, където бяха представени следните модели:

♦ CROSSWAY LE CNG Line – решение за устой-

чива мобилност, щадящо околната среда и осигуряващо удобен пътнически транспорт в крайградски или междуградски райони;

- ♦ CROSSWAY GNG – разширение на гамата, подходящо както за градски, така и за междуградски транспорт;
- ♦ EVADYS – универсален туристически автобус за извършване на превози със средно дълги маршрути;
- ♦ 12-метров E-WAY – напълно електрически градски автобус с нощно зареждане, бестселър във Франция през 2020 г.;
- ♦ 12-метров URBANWAY CNG – градският автобус вече е наличен с двигател Cursor 9 CNG за постигане на 10% по-голяма икономия на гориво;
- ♦ DAILY Access – нов минибус с нисък вход, предназначен за градски транспорт, вече наличен във версия, захранвана с природен газ;
- ♦ DAILY Tourys – туристически минибус за комфортно и стилно пътуване.

CROSSWAY

С рекордът от доставени 50 000 бройки, CROSSWAY е безспорен пазарен лидер в своя сегмент. Днес всяко второ междуградско превозно средство, регистрирано в Европа, е именно CROSSWAY. Тази гама предлага богат избор от четири дължини (10,8 м, 12,1 м, 13 м и 14,5 м) и три двигателя (Cursor 9 CNG, Diesel Tector 7 и Cursor 9) за CROSSWAYLE, докато CROSSWAYLD има три възможни дължини (10,8 м, 12,1 м и 13 м) и три двигателя (Cursor 9 CNG и Diesel Tector 7 и Cursor 9). Две нови автоматични скоростни кутии (ZF Ecolife 2 и VOITH Diwa NXT) се вграждат в моделите CROSSWAY, като по този начин автобусите достигат до още по-голям комфорт при шофиране и оптимизирана производителност по отношение на горивната ефективност. Мястото на водача е значително подобро, за да осигури по-голямо удоволствие от шофирането. То разполага с нов волан в автомобилен стил и преработено арматурно табло, на което уредите за управление са близо до водача. Новият 7-инчов цветен дисплей показва по-голяма информация за шофирането и превозното средство, като например оценката на стила на карането, зададената скорост за круиз контрол и много други. Представляващи истинско устойчиво решение за мобилност благодарение двигателя с природен газ и изключително тихата си работа, версията CROSSWAY CNG са все по-търсени. Тази година производството на CROSSWAY CNG във Високе Мито, Чехия, се очаква да представлява 15% от общата продукция на модела спрямо 10% през 2020 г. и 6% през 2019 г.

EVADYS

Оборудван с двигател Cursor 9 с мощност 400 к.с., EVADYS се възползва от всички новости, с които разполага и CROSSWAY. Моделът има различни версии по отношение на дължина (12 и 12,96 м), предавателни кутии (ZF Ecolife 2 и VOITH Diwa NXT) и оформление на вратите (три типа), от които клиентите могат да изберат. EVADYS предлага най-голямото пространство за багаж в своя сегмент с до 12 куб. м.

E-WAY

Електрическата мобилност е надеждно решение за посрещане на предизвикателствата на големите градове, свързани с подобряване качеството на въздуха и намаляване на шума. За това IVECO BUS разработи 100% електрически решение: моделите CREALIS IN-MOTION-CHARGING и E-WAY. CREALIS IN-MOTION-CHARGING е иновативен тролейбус с нулеви емисии от ново поколение, който при липса на инфраструктура може да се захранва от малка вградена батерия, като по този начин се намаляват инвестиционните и оперативните разходи. IVECO BUS също така успя да развие най-пълната гама на пазара, предлагайки решение, отговарящо на специфичните нужди на всеки клиент: моделите E-WAY (с марка GX electric във Франция). Тези електрически автобуси се предлагат в две версии – стандартна и BRT, наречена Linium, четири дължини (9,5 м, 10,7 м, 12 м и 18 м), два вида батерии и три режима на зареждане: през нощта в депо и чрез пантограф.

Последната голяма новост за моделите E-WAY с дължина 9,5 м, 10,7 м и 12 м със зареждане през нощта се крие в еволюцията на акумулатора. Капацитетът на една батерия ZEN за бавно зареждане вече е увеличен до 42 кВтч, предлагайки на операторите до 20% повече допълнителна енергия за автономно придвижване до 300 км, като при 10,7-метровите модели максимумът, който може да бъде достигнат, е 418 кВтч, а при 12-метровите – 460 кВтч.

URBANWAY

Новият срок за налагане на Euro VI-E беше добра възможност да се преработи и градската гама URBANWAY, която вече предлага много новости. Подобрената гама се предлага в три дължини (10,5 м, 12 м и 18 м), две стилистични версии – стандартна и CREALIS BRT, като същевременно се поддържа пълен енергиен микс. Основното нововъведение е уникалната изработка на двигателя за всички версии на URBANWAY. Това носи няколко важни предимства: намалено тегло, по-добър баланс и подобрена достъпност за поддръжка. Втората новост се отнася до модела URBANWAY CNG, който сега може да се възползва от доказаната и мощна CNG версия на двигателя Cursor 9. Клиентите вече имат и по-богат избор на предавателни кутии – освен VOITH те вече могат да изберат и версия с ZF Ecolife2. В резултат тези технологични иновации новите модели дават значителни икономии на гориво в сравнение с предишното поколение: -5% намаление при дизеловата версия и до -10% при CNG.

DAILY

Микробусите са идеалното допълнение към гамата градски и туристически автобуси на IVECO BUS. DAILY предлага комфорт и безопасност при пътуване, както и значително намалена обща цена на притежание. Уникална гама двигатели осигурява производителност и устойчивост във всяко приложение. DAILY вече се предлага с две мощности (180 и 210 к.с.) при дизеловите версии и във версия на природен газ (136 к.с.). CNG версията помага за опазването на околната среда и е напълно съвместима с биометан.

Допълвайки градската гама, DAILY ACCESS, предлаган главно във версия на природен газ, е най-новият минибус с нисък вход на IVECO. Моделът се предлага в три версии. Те са съответно с дължини 7,1 м, 7,5 м и 8 м и могат да превозват 25, 28 и 35 пътници, включително такива с намалена подвижност.

Тестове на пистата

През втория ден от събитието Enlight your way организаторите бяха предоставили някой от новите модели за тестове. На Валелунга, старата писта на Алфа Ромео в Милано, представителите на поканените специализирани медии от цяла Европа изпробваха автобусите като водачи и като пътници. Общите впечатления бяха, че новите модели на IVECO BUS действително предлагат значителни подобрения, с което компанията прави сериозна крачка към бъдещето.

Мартин СЛАВЧЕВ
Милано – София



Електрическите автобуси E-WAY се предлагат в две версии – стандартна и BRT, наречена Linium, четири дължини (9,5 м, 10,7 м, 12 м и 18 м), два вида батерии и три режима на зареждане



Подобрената гама URBANWAY се предлага в три дължини (10,5 м, 12 м и 18 м), две стилистични версии – стандартна и CREALIS BRT, като същевременно се поддържа пълен енергиен микс

Новият Mercedes-Benz Tourrider за Северна Америка



Моделът заменя еталона Setra на местния пазар

Tourrider е името на новия туристически автобус на Mercedes-Benz, разработен и предназначен специално за североамериканския пазар. Новият модел бе представен от Daimler Coaches North America с бляскава онлайн премиера

Мercedes-Benz Tourrider ще замени Setra на пазара в Северна Америка. С огромната разпознаваемост на превозните средства с тривърхата звезда на предната решетка производителят се стреми към постигане на още по-добри резултати на пазара отвъд океана. Да, Setra си е Setra, но на американския пазар нещата са по-различни за разлика от Европа, където произведените в Улм „бижута“ притежават обясним от само себе си имидж на еталон в бранша.

Tourrider ще се предлага в две версии – функционалната Business и луксозната Premium. Дължината на новия триосен автобус е точно 45,8 фута или 13,92 м (включително абсорбиращата енергия броня, боядисана в цвета на автобуса, която е задължителна за САЩ), а ширината – стандартните за Америка 2,60 м. Версията Business е с височина 3685 мм, а Premium 3745 мм.

Автобусът се задвижва от познатия редови шестцилиндров турбодизелов 12,8-литров дви-

гател OM 471 на Mercedes-Benz, разработен от Detroit Diesel. Той генерира максимална мощност от 450 к.с. и разполага с максимален въртящ момент от 2300 Нм. Предавателната кутия е предпочитаната на американския пазар 6-степенна автоматична Allison. Скелетът на автобуса е изработен от неръждаема стомана.

Tourrider разполага с най-новата електрическа и електронна платформа в групата на Mercedes-Benz. Това позволява вграждането на най-новото поколение на активния спирачен асистент – ABA 5. Това го прави втория автобус на Mercedes-Benz след Intouro и първия туристически автобус в света, предлагащ ABA 5 като стандарт.

Любопитен детайл е разликата в основните предни светлини на версиите Business и Premium. При Tourrider Business те се състоят от единични лампи, докато в Tourrider Premium са вградени, напълно интегрирани LED светлини. При огледалата Tourrider все още разчита на из-

цяло на класическата версия, а не на системата за обратно виждане Mirror Cam. На разположение е обаче 360-градусова камера, която трябва да улесни маневрирането.

Пътническите седалки при Tourrider са собствено производство на Mercedes-Benz. Стандартното оборудване при Tourrider Business е с модела Travel Star Eco, снабден по стандарт с регулируема облегалка, въртящ се подлакътник откъм пътеката, стъпенки за краката... Могат да бъдат добавени сгъваема масичка на предната облегалка, мрежа за багаж, кошче за отпадъци. Опция е по-комфортната тапицерия Softline.

Tourrider Premium идва със седалки Mercedes-Benz Travel Star Xtra с тапицерия Luxline. Познават се по характерните шевове и пришитата в средата на облегалката емблема на Mercedes-Benz. Независимо дали е тапицирана с плат или с комбинация от плат и екокожа с различни декори, седалката Travel Star Xtra предлага множество функции.

При Tourrider Premium като опция ще се предлага и панорамният стъклен покрив Top Sky, познат от Setra TopClass. Tourrider стандартно идва с 56 пътнически седалки, но в зависимост от конфигурацията броят им може да варира от 46 до 60 пътнически места.

Основните акценти при представянето на новия модел бяха: новият Tourrider е изработен по мярка на американския пазар и е истински Mercedes-Benz; оборудването на салона за пътници ще бъде индивидуално според предпочитанията на клиента; предлагат се два варианта на оборудване на мястото на водача, включващи редица иновативни системи за помощ и безопасност; мощна и икономична силова линия и развита сервисна мрежа.

Моделът ще се произвежда в завода на Mercedes-Benz Buses в Истанбул, Турция, където е съсредоточено производството на туристическите автобуси на марката. Daimler Coach North America ще отговаря за продажбите на новите туристически автобуси на Mercedes-Benz, които трябва да започнат в началото на следващата година. Daimler Trucks ще се грижи за обслужването на американска земя.



Предлагат се два варианта на оборудване на мястото на водача



Пътническите седалки при Tourrider са собствено производство на Mercedes-Benz

Новият Solaris Urbino 9 LE electric



Новият изцяло електрически автобус Solaris Urbino 9 LE имаше своята онлайн премиера в последния ден на септември. Деветметровият двусосен електрически автобус Urbino 9 LE electric с нисък вход бе представен от управляващия борд на полския производител на автобуси Solaris Bus & Coach. В презентацията взеха участие и дизайнерите и разработчиците на автобуса

С новия модел семейството Urbino с електрическо задвижване пораста с нов мидибус. Пускането на новия електрически Urbino 9 LE продължава доразвитието и разширяването на гамата на производителя от междуградски автобуси с нулеви емисии, което започна с премиерата на електрическия Urbino 15 LE през миналата година.

Иновативният автобус с нисък вход е с дължина 9 метра и е създаден в отговор на разнообразните нужди на клиентите. Това е гъвкав модел, който може да бъде адаптиран към местните условия на експлоатация. Превозното средство е подходящо както за тесни градски простран-

ства, така и за трудни пътни условия, по-дълги маршрути със стръмни изкачвания и тесни планински завои.

Електрическият автобус Urbino 9 LE е оборудван с централно разположен електрически двигател с максимална мощност 220 кВт. Двигателят е с течно охлаждане и задвижва задния мост.

Батериите Solaris High Energy са с висока енергийна плътност, имат голям капацитет, осигуряват по-дълъг пробег с едно зареждане и се зареждат предимно през нощта. Максималният им капацитет е над 350 кВтч. Клиентите на новия модел могат да изберат и батерии Solaris High Power, осигуряващи повече мощност, кои-



то са предназначени за бързо зареждане нощем с висока мощност. Батериите се зареждат конвенционално с помощта на конектор, но има възможност за монтиране на три вида пантографи на покрива на автобуса. Освен конвенционален пантограф клиентите могат да изберат и две нови решения за бързо зареждане.

Solaris предлага и обрнат пантограф, който досега не е бил наличен при градския електрически модел на марката с дължина 8,9 м Urbino 8.9 LE. Третият пантограф е напълно нов тип – с по-висок работен обхват от конкурентните решения, което позволява зареждане на превозни средства с различна височина. По този начин с оглед и на другите електрически автобуси, произведени от Solaris, всички налични решения могат да бъдат персонализирани според предпочитанията на клиентите и да бъдат съвместими със съществуващата или планираната инфраструктура на оператора.

Дизайнерите на новия модел са се погрижили и за комфорта на пътниците, като е увеличено разстоянието между седалките. Модернизираният дизайн осигурява по-голяма височина в задната част на автобуса. Автобусът е съвместим с всеки тип климатик от използваните от Solaris, включително климатик с термпомпа. Последното решение е с повишена енергийната ефективност и директно удължава пробега с едно зареждане.

Въпреки компактните си размери превозното средство има място за значителен брой места, повечето от които са обрнати напред. Максималният брой места при хомологация и като Клас I, и като Клас II е 27. Вратите за пътниците са единична отпред и двойна по средата.

Автобусът разполага с места за пътници с увреждания и детски колички, както и със седалки, оборудвани с ISOFIX, система за детски столчета. В зависимост от конфигурацията превозното средство от Клас I осигурява място общо за 73 пътници, докато превозното средство от Клас II побира общо 60 пътници.

Новият електрически модел на Solaris може да се похвали с иновативни системи за безопасност. Интерактивен панел Wellas за водача съчетава множество разширени функции за безопасност и осигурява достъп до автоматични усъвършенствани системи за подпомагане на водача (ADAS). Широкият набор от решения включва и системата MirrorEye. Това е набор от камери, които заменят конвенционалните огледала и показват на водача зоната около автобуса.

Проблемът със слепите зони е решен чрез системата Mobileye Shield+, която уведомява водача, използвайки аудио- и визуални сигнали за всички пешеходци или превозни средства в близост до автобуса. Urbino 9 LE electric е напълно адаптиран и може да бъде интегриран в системата за дистанционно управление на Solaris, наречена eSConnect, която осигурява пълна телеметрия, анализ на данни и обслужване, като засича не само възникнали дефекти, но и прогнозира аварии, които могат да се случат в близко бъдеще.

Появата на електрическия Urbino 9 LE вече предизвиква значителен интерес и Solaris са подписали договори за доставка на общо 17 броя от най-новия си 9-метров автобус. През следващата година осем бройки ще се отправят към италианския град Болцано. Останалата част от поръчаните електрически Urbino 9 LE ще бъдат за полски градове.

Solaris вече натрупа богат опит в производството на превозни средства с нулеви емисии. Досега на клиенти са доставени почти 3000 такива автобуса. Най-малкият електрически автобус в гамата Solaris – електрическият автобус Urbino 8.9 LE, бе пуснат преди 10 години. Сега електрическият мидибус Urbino 9 LE е нова екологично чиста комбинация от безопасност, комфорт и стил. 

Вляво – Интерактивен панел Wellas за водача съчетава множество разширени функции за безопасност

Вдясно – Дизайнерите на новия модел са се погрижили и за комфорта на пътниците, като са увеличили разстоянието между седалките

Иновативният автобус с нисък вход е с дължина 9 м



Neoplan Cityliner е Автобус на годината 2022!

Neoplan Cityliner спечели престижната международна награда Автобус на годината 2022 в оспорвана надпревара с останалите претенденти за отличието – Setra S 511 HD, VDL Futura FDD2 и Volvo 9700 DD



Наградата бе присъдена на Neoplan Cityliner от международното жури Автобус на годината, в което членува и списание КАМИОНИ. Международното жури е съставено от 22 професионални журналисти, специализирани в автобусната тематика и автобусния транспорт, които са представители на 22 водещи специализирани издания от 22 държави.

Всяка година журито организира Европейски автобусен тест за определяне на носителя на наградата Автобус на годината. По традиция в нечетни години тестът е за туристически автобуси, а в четни – за градски. Връчваната награда е съответно Coach of The Year и Bus of The Year.

През тази година домакин на Coach Euro Test 2021, който се проведе през септември в Блед, Словения, беше словенското списание Transport & Logistika. На старта застанаха четирима кандидати за славата – дабълдекерите VDL Futura FDD2 и Volvo 9700 DD, както и моделите с висок под Neoplan Cityliner C и Setra S 511 HD. В последния ден, след подробни дискусии и гласуване, беше избран победителят – Автобус на годината 2022 е Neoplan Cityliner.

Носителят на наградата Автобус на годината 2022 бе обявен и получи приза си по време на специално онлайн събитие в средата на октомври. Това е второ поредно отличие Coach of The Year за MAN Truck and Bus, след като производителят спечели наградата за 2020 г. с друг свой модел – MAN Lion's Coach.

Настоящото поколение Cityliner е на пазара от 15 години, но наскоро беше напълно обновено. По случай 50-годишнината на модела Neoplan подготви и специална серия, наречена Platin, какъвто бе автобусът от теста.

Задвижващата линия впечатлява с производителност и плавна работа – 12-литровият дизе-



лов двигател MAN D26 е комбиниран с автоматична предавателна кутия ZF EcoLife 2, която осигурява много удобно шофиране въпреки само шестте си предавки. Моделът е идеален за пътувания по стръмни пътища и в градския трафик, а също така лесно се справя с предизвикателствата на магистралите.

Neoplan Cityliner е с дължина 12 990 мм, ширина 2550 мм и 3745 мм височина. Вътрешната височина на модела е 2066 мм. Двигателят е с работен обем 12 419 куб. см, с мощност 470 к.с. и 2300 Нм максимален въртящ момент. Максималната допустима маса е 19 000 кг, а външният багажник е с обем 10,3 куб. м. Автобусът разполага с 42+1+1 места.

„Neoplan Cityliner Platin впечатли с икономичните си, но мощни и динамични характеристики при шофиране“, каза председателят на журито Том Терийсен (в средата на снимката). През 2006 г. бе представено последното поколение от този автобус, базирано на иконата по отношение на дизайна, Neoplan Starliner. Предлаган в три различни дължини, Cityliner бързо се утвърждава като популярен туристически автобус в цяла Европа, предлагащ уникално качество. „Дизайнът със сигурност беше една от многото точки, които ясно ни показаха, че Neoplan Cityliner напълно заслужава наградата“, допълни Терийсен. 

Мартин СЛАВЧЕВ

Регистрациите на употребявани камиони са повече, отколкото през 2020 година



Официалната статистика за регистрациите на товарни автомобили, извършени у нас през първите девет месеца на 2021 година, показва, че чувствително, с повече от една трета, са нараснали тези на употребявани автомобили от категорията N2. Ръст има и в тежката категория N3, но той е приблизително осем на сто

Според най-достоверната част от статистиката през първите девет месеца от 2021 година DAF е безспорният водач на пазара на нови камиони в категорията N3. Регистрациите с тази марка са 454 броя, с 65 повече, отколкото при втория – Scania, който също е отчетен в статистиките на MBP със солидните 389 нови камиона и влекача в N3.

Естествено, тези, които търсят сравнения с някои от предишните, най-благоприятни за вносителите години, ще успеят да намерят основания и да се пооплачат, но положението е такова, каквото е. Към здравословните проблеми, които засегнаха работната сила, се прибавиха недостигът на черни и цветни метали, дефицитът на други важни компоненти и повишаването на цените на почти всички комплектуващи изделия. В условията на глобализирани производства съществено пострадаха всички производители, макар да са засегнати в различна степен.

Доста по-различни са позициите на първите 8 марки* на нашия пазар при употребяваните товарни автомобили. Тук Covid-19, последствията от него, съчетани с други фактори, продължават да дават неприятното си отражение и то се усеща не по-малко силно от проблемите и закъсненията в доставките на нови товарни машини. Недостигът на нови автомобили на първичния пазар се отразява чувствително и на вторичния, който бе

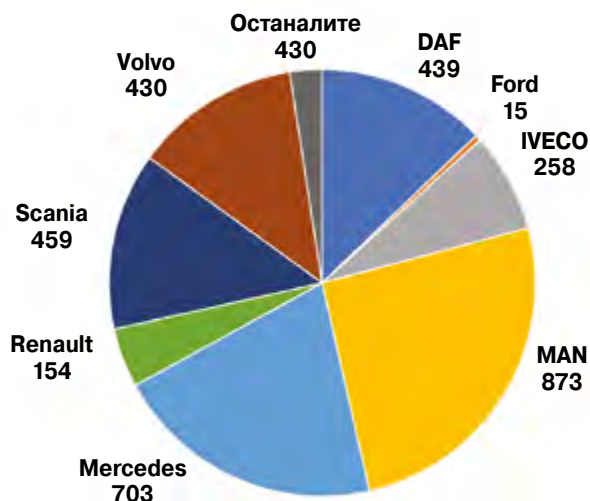
лишен от основния подхранващ го източник. И ситуацията надали ще се подобри съществено в близките месеци, след като някои от големите производители наскоро обявиха краткосрочни затваряния на заводи в Европа.

Най-бързо ефектът от намаленото производство на нови товарни автомобили се усети при категориите машини с по-къс жизнен цикъл, където 24 месеца не е необичаен срок за подмяна на автопарк, който се експлоатира интензивно или се състои от машини, които се отдават под наем. В новата ситуация „палачинката се обърна“ – печеливши се оказаха компаниите, които имаха на склад по-големи количества нови машини, както и онези, които разполагаха с повече влекачи и камиони, изкупени обратно по силата на договори за обратно изкупуване. Ситуацията допълнително се усложни от факта, че недостигът и на нови, и на употребявани породи повишаване на цените. При новите то съвпадна и с главоломното поскъпване и дефицита на основни суровини, на първо място на черните и цветните метали.

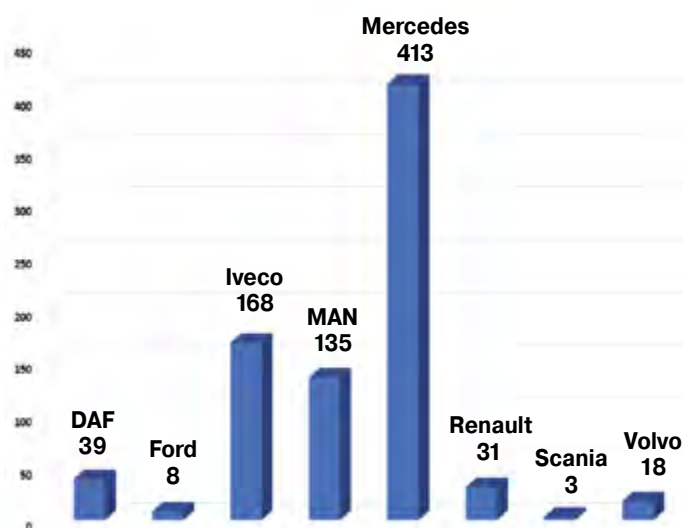
Въпреки трудната и все така сложна за ориентиране ситуация регистрациите у нас не сочат засилено мигриране от страна на българските превозвачите към употребяваните. Действително при N2 през деветте месеца на 2021 година регистрациите на употребявани от осемте мар-

* Познаваме се само на първите 8 производители, за да не разводняваме статистиката и нагледността при представянето ѝ. Точността на представянето не страда от това: делът на първите осем при новите N3 е 99,7%, докато от останалите марки единствено Astra има продажби – 1 бр. При употребяваните Liebherr, Groove, KamAZ, Steyr и Demag имат 48 регистрации – едва 2,4% от категория N3. Регистрациите на Mitsubishi-Fuso (N2) са 7 при новите и 4 на употребявани.

Употребявани от категория N3 по марки



Употребявани от категория N2 по марки



ки са нараснали точно с 40 на сто спрямо тези от 2020 година. Над пет пъти по-малко е процентното увеличение на тези от тежката категория (N3), където са и множеството покупки-продажби – ръстът тук е 7,8 на сто.

Това минимално увеличение в действителност е напълно естествено, като се има предвид колко дълго се чака за изпълнение на поръчки за нови, при положение че е необходимо паркът да се обновява, макар и с машини, които в повечето случаи са на повече от 250 000 до 450 000 км. Едва ли си струва да напомним факта, че при купуването на употребявани автомобили N2 и N3 за работа в Северна, Централна и Западна Европа се избират влекачи и камиони Евро VI.

Дори сложната обстановка, в която живеят и действат превозвачите, и противоречащи си фактори не са променили съществено позициите на отделните марки на местния пазар. В двете категории все така доминират предпочитанията към машините с надпис Made in Germany: най-многобройни продължават да бъдат регистрациите на употребявани машини от марките MAN и Mercedes. На тях се падат 47,3% от българския пазар на употребявани N3. При това през деветте месеца внесените по всички канали MAN-ове са с 8 на сто повече, отколкото през предишната година, докато при марката с трилъчната звезда има спад от 2,5%. Iveco с 258 регистрации на употребявани е на шесто място при употребяваните N3, но с над два пъти повече регистрации, отколкото марката е имала през 2020-а. Iveco е и безспорният водач до момента при новите N2. Но да се върнем при употребяваните, където Scania продължава да заема трета позиция, следвана плътно от DAF и Volvo.

Би било спекулация или наивност да се мисли, че броят и съотношение на тези регистрации са точен показател за това как клиентите оценяват превозните средства от отделните марки на възраст няколко години и след пробег от няколкостотин хиляди километра, особено в ситуация като сегашната, когато мнозина клиенти не са успели да намерят точно това, което са търсели. От друга страна, като цяло, с изключение на Iveco, няма друга марка, чието представяне на местния пазар да се е променило осезаемо – клиентите вече са изградили и затвърдили своите представи, а и в последните години про-

изводителите не са направили такива нововъведения, които да успеят да ги променят.

Ако през първите девет месеца на 2020 година съотношението между регистрациите на нови N2 от разглежданите осем марки и на употребявани от същите беше около 1:11, през тази година то е рухнало до 1:14, като това е резултат от едновременното протичане на два процеса: увеличаване вноса на употребявани N2 и спадане с почти 30 на сто на вноса на нови.

Ето как изглеждат регистрациите и на останалите осем марки за периода от началото на текущата година до края на септември:

Марка	N2 – нови	N2 – употр.	N3 – нови	N3 – употр.
Steyr				21
Liebherr				10
KamAZ				8
Mitsubishi	7	4		
Groove				6
Astra			1	3
Demag				5
OAF				5

Ремаркета

1736 са регистрациите на употребявани Q4 през периода, докато новите от същата категория са 1174.

Неоспорим лидер в категорията O4 продължава да бъде Schmitz Cargobull. Новите регистрации на O4 от тази марка са 618, докато за употребяваните е посочено числото 424. Така Schmitz Cargobull е единственият от Топ 4, при които броят на новите надхвърля, чувствително при това, регистрираните употребявани. Много стабилната втора позиция на Krone при употребяваните (261 регистрации) вероятно се дължи на високото мнение на клиентите за здравината и високата остатъчна стойност на продуктите на тази също германска марка. И третата позиция е за немска фирма – 137 са регистрациите за ремаркета и полуремаркета с марката Kögel. С единадесет по-малко са регистрираните употребявани продукти на австрийския производител Schwarzmüller. Петото място при употребяваните държи Kässbohrer с 54 регистрации, следван от Stas, където регис-

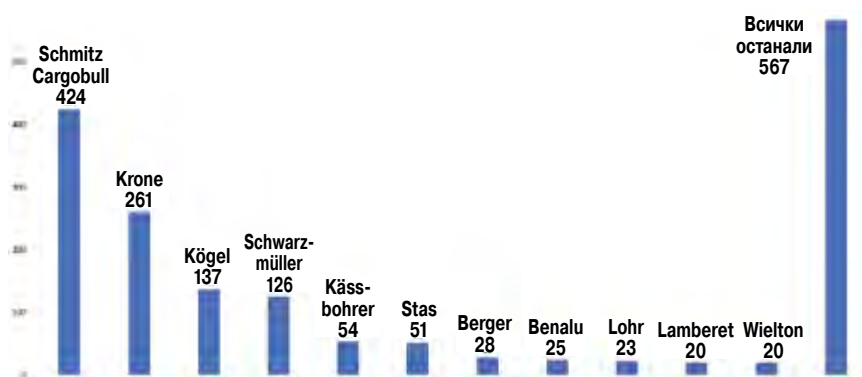
трациите са с три по-малко. Следват ги Berger – 28, Benalu – 25, Lohr – 23. С еднакъв брой – по 20, са регистрациите на употребявани ПС, носещи марките Lamberet и Wielton. След първите десет идват Faymonville – 19, LAG – 16, Fliegl – 14, Feldbinder, Pacton и Renders – с по 13. Списъка на първите двадесет допълват Panav и Knapen, по 10 регистрации на употребявани за всяка от двете марки. Чувствително по-дълъг е списъкът с марки, които няма да изброим тук поради липса на място. Всяка от тях има на сметката си от 1 до 9 бройки регистрации на употребявани О4. Текущото при производителите на ремаркета и полуремаркета не е малко:

- ♦ от началото на 90-те години от картата на европейските производители изчезнаха немалко фирми, чиито имена говореха за латинска кръв във вените на създателите им;
- ♦ в същото време в този бранш, който изисква несравнимо по-малки инвестиции от производството на товарни автомобили, изникнаха знайни и незнайни производители в по-северните държави, а някои от тях вече успяха да се наложат като водещи играчи в бранша.

Колко са употребяваните в действителност

Вероятно сте забелязали, че когато коментираме употребяваните, използваме категорията регистрации, а не броя. Това е така, защото между двете няма право пропорционална връзка и тъй като тази система отчита единствено количеството регистрации, тя не е достоверен показател за пазара на употребяваните.

Причината е, че статистиката, ползвана у нас и не само у нас, борови с броя на регистрациите на употребявани превозни средства (ПС) за определен период, но не отчита колко пъти едно и също превозното средство (камион, влекач, ремарке или полуремарке) си сменя собствеността през това време. Регистрацията/пререгистрацията на превозни средства е вид търговска операция и обработка на документи в КАТ. Статистиката, която публикува МВР, отчита единствено колко на брой регистрации са осъществени, но



Употребявани ремаркета Q4 по марки

не информира колко е реалният брой на шаситата, който се определя по номер на шасито или VIN кода. В практиката, особено на търговците на товарни автомобили, много често се случва един камион да си смени регистрацията до три пъти в дванадесет месеца.

В случай че някой от големите флийт клиенти върне стотина камиона в този период, ако има схема, която е свързана с лизингова компания, всеки камион се пререгистрира два или три пъти. И така тези 2 или три регистрации на множество камиони чувствително изкривяват/раздуват статистиката. Каква и колко полезна информация за реалното състояние на автопарка носи отчитането на регистрацията, която може да се извърши повторно и дори трети път?

КАТ, а и данъчната система следят регистрационните номера на превозните средства, а те по същество са парчета ламарина, които се сменят. Някои вносители смятат, че за отчитане на действителното състояние, т.е. на действителния брой на ПС, трябва да се броят и отчитат шаситата, които са влезли и останали на територията на Република България, а не само тези, които са минали пререгистрация в КАТ.

Най-достоверна представа би създавала информация, предоставяна направо от вносителите, но опитите за такава практика бяха блокирани от Комисията за защита на (или от?) конкуренцията с обяснението, че така са се създали условия за картелни действия.

инж. Радослав ГЕШОВ



www.tollbg.eu

ТОЛ СЕРВИЗ

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



електронни ВИНЕТКИ

ТРАНСПОРТНА БОРСА



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



МОТЪРС ЕООД

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

**РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ И СЕРВИЗ
ЗА ВСИЧКИ МОДЕЛИ
MITSUBISHI FUSO ОТ ГАМАТА CANTER**

КАМИОНИ

МЕСЕЧНО ИЗДАНИЕ ЗА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВТОМОБИЛИ

BULGARIAN
TRANSPORT
PRESS

Издание на БТП –
Българска Транспортна
Преса ЕООД

ISSN 1311-8315

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

Адрес за кореспонденция:
1463 София пк 5

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

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

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

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

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

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

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

Предпечат: Любомир Баджев
Корица: Николай Райков

Абонамент:
088 82-81-414

Разпространение:
Иван Калев – 087 87-47-691

Печат: РОПРИНТ ЕАД

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

Партньорски издания от DVV Media Group:
Австрия: Verkehr; Белгия: DeLloyd, Transport Echo;
Германия: DVZ Deutsche Logistik-Zeitung
Дания: Danmarks Transport Tidende, Trans-Info;
Полша: Polska Gazeta Transportowa, Namiary;
Холандия: Nieuwsblad Transport; Чехия: Dopravní Noviny.

Банкова сметка: Уникредит Булбанк,
клон Руски паметник, BIC: UNCRBGSGF
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

АГРИ - М	стр. 43	МВБ Трак енд Бъс	
Ауто Стар Моторс	стр. 83	България	IV корица
Аутомотив Текнолъджи		Рено Експрес	стр. 41
Солушън	стр. 63	Силвър Стар Моторс	стр. 3
Бриджстоун България	стр. 61	Скания България	стр. 9
Волво Груп България/		СФК – ТРАК	стр. 4
Волво Тръкс България	стр. 5	Carrier България	стр. 25
Волво Груп България/		Schmitz Cargobull	стр. 15
Рено Тръкс България	стр. 7	SIRIT POLAND	стр. 31
ДАК-22	стр. 8	Тахо Венци	стр. 83
Далко Моторс	стр. 6	Турботракс България	II корица
Дом на камиона	III корица	УТА България Сървисиз	стр. 29
DKV Euro Service	стр. 32, стр. 33	Фротком България	стр. 4
Емвеко	стр. 37	Шварцмюлер България	стр. 83
Изи Трип	стр. 39	Шел България	стр. 13
Kassbohrer	стр. 45		

borsa • KAMIONI • bg



Специализирана борса
за автомобили за работа





www.her1.bg



www.parts.her1.bg

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



Златен сервизен партньор и оторизиран сервиз на следните марки:



ДОМ НА КАМИОНА
Варна
МАГАЗИН
ул. Петър Дертлиев 2
Тел.: 052 511 144,
0886 100 374,
0888 224 466,
0888 712 367,
0886 100 368
office@her1.bg

ДОМ НА КАМИОНА
Варна
СЕРВИЗ
бул. Сливница 234
(срещу ЯВОР)
Тел.: 052 511 060,
0886 100 370,
0886 100 377 ГП

ДОМ НА КАМИОНА
София - 1
МАГАЗИН и СЕРВИЗ
жк. Люлин, бул. Европа
Тел.: 0886 663 344,
02 9250 241,
0889 900 183,
0886 100 367 - Сервиз,
0882 530 392 - Сервиз
sofia1@her1.bg

ДОМ НА КАМИОНА
София - 2
МАГАЗИН
кв. Враждебна
бул. Ботевградско шосе 268
Тел.: 0886 100 378,
02 9458 006,
0888 080 814,
0889 086 868
sofia2@her1.bg

ДОМ НА КАМИОНА
Плевен
МАГАЗИН и СЕРВИЗ
ул. Строител 8
Тел.: 0886 663 355,
064 680 880,
0888 521 665
0886 100 366 - Магазин
0886 100 379 - Сервиз
pleven@her1.bg

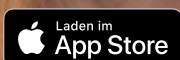
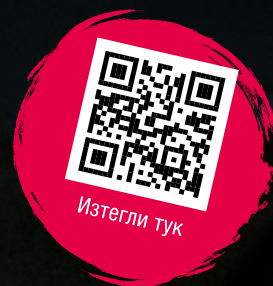
ДОМ НА КАМИОНА
Бургас
МАГАЗИН и СЕРВИЗ
ул. Чатаджка 45
Тел.: 0888 448 820,
056 530 076
burgas@her1.bg

ДОМ НА КАМИОНА
Пловдив
МАГАЗИН и СЕРВИЗ
бул. Васил Априлов 152
Тел.: 0884 998 070, 0888 712 369, plovdiv@her1.bg

ДОМ НА КАМИОНА
Стара Загора
МАГАЗИН
ул. Загоре,
Южна промишлена зона
Тел.: 0888 572 719,
042 606 517,
0886 100 381
stzagara@her1.bg

***7447 Национален безплатен номер**

ПРИЛОЖЕНИЕТО MAN DRIVER



Защото дигиталните услуги правят живота по-лесен.

Приложението MAN Driver за водачи на тежкотоварни автомобили MAN не само улеснява работата им, но предлага и множество полезни функции. Като например при сканиране на бутоните в кабината, шофьорът на момента може да получи информация за предназначението им и обяснение на функциите – директно на смартфона си. Или пък може да подготви доклад за повреда и да я изпрати до мениджъра на автопарка и/или директно до сервисния център на MAN през MAN ServiceCare. Научете повече на www.digital.man/driverapp

MVB Truck & Bus Bulgaria AD - Официален вносител на MAN Truck & Bus SE.
София – 0893 202 509, 0883 203 246, Пловдив - 0893 202 402, Варна – 0883 233 962
sales@mvp.bg - www.mantruckandbus.bg

