



БГ

КАМИОНИ

Брой 2 • март • 2022

МЕСЕЧНО ИЗДАНИЕ ЗА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВТОМОБИЛИ

Цена 5,95 лв.



Сравнителен тест 1000 точки между MAN, Scania и Volvo

Новият хищник
Ranger Raptor



БГ Тест
Piaggio Porter NP6 LPG



Дигиталното списание – на www.transport-press.bg



02

ISSN 1411-1111
9 771311 831003

A man wearing glasses and holding a baby in his arms stands by a large window at night. Outside, a Volvo electric truck is parked on a street, illuminated by streetlights. The scene is dimly lit, with the primary light source being the streetlights and the truck's headlights. The Volvo logo is visible at the top of the image.

V O L V O

ЗАЕДНО КЪМ НУЛА CO₂

Нашите електрически камиони за транспортни задачи в града, Volvo FL Electric и Volvo FE Electric, са важна стъпка в нашата визия за нулеви емисии. Но по-важното е, че те могат да помогнат градовете да станат по-чисти, по-тихи и с по-малко задръствания. Казано накратко, по-добро качество на живот за хората.
volvotrucks.com/electromobility

Пакет дежа вю

Съвсем очаквано, с влизането в сила на две от основните разпоредби на Пакет Мобилност в транспортния бранш – не само в България се създаде напрежение и объркване, граничещо с хаос. От 2 февруари действа Директивата за командироването на водачите, а от 21 февруари е в сила една от най-дискуссионните разпоредби на Пакета – тази за връщането на камионите в държавата по регистрация на всеки 8 седмици. Проблемът, алармира българският транспортен бранш, е в това, че на никого не е ясно как точно се прилагат новите правила, особено изискването за връщането на камионите. Отделните държави – членки на ЕС, или са транспонирали новите разпоредби в законодателството си по различен начин, или – както България, още не са ги транспонирали. В резултат навсякъде разпоредбите на Пакета се тълкуват и прилагат по различен начин. Но глобите за превозвачите ваят, а те си имат трудности в бизнеса и без това.

На този фон съвсем резонно българските превозвачи насочиха вниманието към нещо притеснително – липсата на диалог по проблемите на Пакет Мобилност между тях и транспортното министерство, за което до момента автомобилният транспорт май не съществува. Или както обикновено – съществува, работи и внася сериозен дял в българската икономика въпреки поредното министерство. Според бранша подходящото транспониране на разпоредбите на Пакет Мобилност в националното ни законодателство може сериозно да смекчи въздействието на Пакета върху българските превозвачи. За целта обаче при промяна на Закона за автомобилните превози трябваше да бъдат чути предложенията на превозвачите – нещо, което до момента не се случва.

Доста притеснително ситуацията напомня на

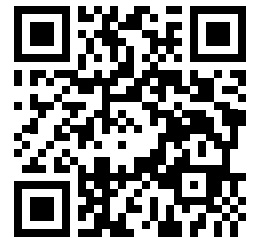
тази отпреди 4–5 години, когато започна да се говори за Пакет Мобилност. И тогавашното правителство и политиките изобщо подцениха сериозността на това, което се задава, и пропиляха ценно време, в което можеха да се противопоставят ефективно на Пакета. Нищо че после, когато вече беше късно, същите тези политици обясняваха как стоят зад българския транспортен бранш и го подкрепят. Но за пореден път българските превозвачи изпадат в положението да осъзнаят, че спасението на давящите се е дело на самите давящи се. Но това работи, когато има шанс да сработи. А в случая при очевидната липса на държавна подкрепа единственият ход за българския превозвач е да пробва да се извади сам от блатото, дърпайки се за косата. И да чака чудото да се случи и делата, заведени срещу Пакет Мобилност, да спрат действието на скандалните разпоредби в него.

Иначе в поредния брой на списание КАМИОНИ отново можете да прочетете най-интересното, случило се в света на автомобилите за работа през последния месец. Предлагаме ви интересен сравнителен тест на камиони, преглед на предлаганите у нас електрически тежкотоварни превозни средства, данни за пазара в ЕС на камиони, ванове и автобуси, интересни премие при вановите и автобусите...

Новия брой на любимото ви списание ще откриете не само на хартия, а и в онлайн вариант. Него можете да „разлистите“ по всяко време и навсякъде – на компютър, таблет или телефон. Можете да го свалите и като pdf файл. Новият брой е достъпен само за абонати, а достъпът до по-старите броеве е свободен. Дигиталното е 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

2016 BULGARIAN
TRANSPORT
PRESS
BTP

YEARS IDEAS IN MOTION

PRINT DIGITAL

FACE-TO-FACE

www.transport-press.bg



Съдържание



10



26



44



52



68



70



74

Ново в BG

АТС е представител и сервизен партньор на ZF за България 10

Тест

Сравнителен тест 1000 точки:

Три типични влекача за международен транспорт 12

Пазар

Пазарът в ЕС с тенденция към повишение при камионите 24

e-mobility

Кой какви електрически камиони предлага у нас 26

Анкета

Вносителите на ремаркета:

Очакваме редовни доставки и успешна 2022 година. 34

Технологии

Турбо компаунд. 40

Н.В. Клиентът

Цветанка Фратева

С лътящ старт в зелената логистика. 44

ВАНОВЕ

Малкият великан Piaggio Porter NP6 48

8,5 на сто ръст на пазара на нови ванове в ЕС. 51

Renault Express vs. Dacia Dokker. 52

Новият хищник Ford Ranger Raptor 54

ID. Buzz – преродената икона. 57

Транспорт

Пакет Мобилност побърка Европа. 60

Ревизия за тол системата 62

Гуми

Hakkapeliitta C4 & CR4 и R5 от Nokian Tyres. 64

АВТОБУСИ

Новият Scania Interlink 66

QUANTRON представи електрическия автобус CIZARIS. 68

Новото поколение Irizar i4 70

Пазарът на автобуси в ЕС със скромна ръст от 2,8 на сто 73

Спорт

След сезона се очакват радикални промени в ETRC 74



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



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



Arocs - най-големият звяр на Mercedes-Benz

Arocs задава нови мащаби за комфорт, автомобилна мощност и гъвкавост при тежковозния транспорт. С Arocs на пътя стъпва автомобил, който е разработен и конструиран специално за транспортиране на особено тежки и извънгабаритни товари. Здравината и пригодността за натоварване на Arocs се гарантират от 6-цилиндрови редови двигатели с голяма тягова сила, задна охладителна система за продължителна експлоатация, неизносваем турбо-ретардер-съединител за екстремни натоварвания и 16-степенна превключваща автоматика PowerShift 3.

Повече информация на:

www.mercedes-benz-trucks.com/bg_BG/models/arocs.html

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



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

www.mercedes-benz.bg

България ще е водещ производител на малки електрически камиони



Страната ни ще е сред водещите производители на електрически камиони в близко бъдеще, заяви министърът на иновациите и растежа Даниел Лорер при представянето на електромобила Sevic v500e. Автомобилът е създаден и асемблиран в Пловдив и вече е сертифициран от европейската автомобилна организация УТАС за движение по пътищата на Европа.

Българските електрически миникамиони ще

се произвеждат изцяло с енергия от възобновяеми енергоизточници. Първите 500 бройки вече са факт и са предназначени за износ. Огромен интерес има към тях в Западна Европа и САЩ. Батерията им позволява пробег от 300 км, а товарносимостта е до 600 кг. Намеренията на компанията производител са за построяване на нова фабрика, в която да се произвеждат близо 1000 броя на година.

325 нови камиона през първия месец на 2022 г.

Регистрираните в България нови камиони от тежкия клас N3 (над 12 т) за периода 1 януари – 31 януари, по данни на МВР, са 325. 2022 г. започва оптимистично за вносителите на камиони у нас. Засиленото търсене на транспортни услуги в световен план продължава и това се отразява позитивно и на българския пазар.

Съревнованието между големите производители за пазарен дял в България и тази година по традиция започна много оспорвано. Към 1 февруари 2022 г. в челната тройка на брандовете са DAF с 96 регистрации, следван от Volvo с 57 и MAN с 48 нови камиона. Следват Mercedes-Benz с 40 броя и Renault Trucks със 37. Scania е с 30, Ford с 14, а Iveco – с 3.

Привлекателните новите регистрации за януари 2022 г. са 282. В тази категория начело също е DAF с 96 броя, следван от Volvo с 51, MAN с 38 и Renault Trucks с 35. Mercedes-Benz е с 33 влекача, Scania – с 27, IVECO и Ford Trucks имат по 1.

ИСКАТЕ ЛИ И ВАШИТЕ АВТОМОБИЛИ ДА СА БЕЗОПАСНИ КАТО ТОЗИ?

Заедно ще намерим най-доброто решение за Вас!

WWW.FROTCOM.COM
 sales@bg.frotcom.com
 0700 45 145

MAN показва своя eTruck



MAN Truck & Bus ускорява преминаването към автомобили за работа с нулеви емисии. Производството на тежкотоварни MAN eTruck трябва да започне още в началото на 2024 г. с първите 200 броя, което е почти година по-рано от първоначално планирания срок. MAN представи за първи път прототип на новия електрически камион в Нюрнберг. В допълнение към новите задвижвания без емисии MAN разработва всеобхватни решения за eMobility, които подготвят клиентите за използване на новите превозни средства.

Главният изпълнителен директор на MAN Александър Власкамп обяви, че първите 200 електрически камиона ще излязат от главния завод за е-мобилност на MAN в Мюнхен. Така MAN ускорява темпото на прехода си към задвижване без изкопаеми горива, подготвяйки се за бъдеще без емисии в товарния и пътническият транспорт. Част от това е и проектът Баварски флот, по който MAN ще разработва камион с горивни клетки заедно със своите браншови партньори Bosch, Faurecia и ZF. Камионът ще бъде доставен на петима клиенти за тестове в средата на 2024 г. Компаниите BayWa, DB Schenker, GRESS Spedition, Rhenus Logistics и Spedition Dettendorfer ще тестват камионите с водородни горивни клетки в реални операции за период от една година.

V O L V O

750 ТОНА

Знаехте ли, че Volvo FH16 и I-Shift с пълзящи предавки теглят 750 тона? Със софтуера за индикация на товара намалявате риска от претоварване и повишавате безопасността на водачите си и другите участници в движението.



Индикаторът за натоварване на ос позволява на водача да наблюдава товара и натоварването на ос, за да оползотвори пълноценно максималното допустимо тегло на конфигурацията, както и да намали риска от претоварване.

- Индикаторът за натоварване на ос е лесен за работа и може да визуализира до 3 ремаркета. В паметта могат да бъдат запазени 20 ремаркета, което намалява броя на калибрациите.
- Калибрирането може да се направи лесно от водача.
- Използването на индикатор за натоварване на ос намалява нуждата от посещение на кантари, което спестява време.
- Чрез оптимизираното разпределение на товара и предотвратяване на претоварването, се намалява и амортизацията на окачването и спирачната система.

Продължавай да се движиш с оригинални резервни части Volvo

**ВЗЕМИ СЕГА
-20%**



DAF започна тестове на нова генерация камиони за дистрибуция

Съвместно със свои водещи клиенти, DAF Trucks започна мащабни полеви тестове, които ще бъдат последната фаза в разработването на изцяло ново поколение камиони за дистрибуция. Те ще имат ДНК-то на новото поколение XF, XG и XG⁺, с най-високи нива на качество, безопасност, ефективност и комфорт на водача, заявява производителят.

Пускането на новото поколение камиони XF, XG и XG⁺ ще съпътствано с огромен успех в цяла Европа. След първите тестове камионите бяха положително оценени от транспортните медии и скоро след това новата серия беше коронована за Между-



народен камион на годината 2022.

С впечатляващите поръчки от близо 20 000 бройки още преди официалното стартиране на производството в началото

на ноември, „тризнаците“ съпяха всички рекорди в 93-годишната история на нидерландския производител на камиони.

Тестваните в полеви условия камиони за дистрибуция на DAF от новото поколение използват същата платформа като наградените тежкотоварни камиони за превози на дълги разстояния, които са и първите автомобили за работа, разработени с оглед на новите европейски разпоредби за маса и размери.

DAF ще представи новото си поколение камиони за дистрибуция през втората половина на 2022 година. Новата серия ще бъде в допълнение към широката гама от универсалните камиони DAF CF.

700 000 IVECO Daily са произведени във Валядолид

Заводът на IVECO във Валядолид, който произвежда както шаси-кабини за лекотоварния бестселър Daily, така и кабините за флагмана IVECO S-WAY, достигна крайъгълния камък от 700 000 произведени автомобили Daily. Празникът е двоен празник за IVECO, тъй като компанията започва да произвежда Daily във Валядолид точно преди 30 години. Събитието е доказателство за качеството и ефективността на завода в Испания, който непрекъснато се развива и в момента е национален еталон в Индустрия 4.0.

Заводът във Валядолид, построен през 1955 г., е придобил от IVECO на 13 септември 1990 г., след като преди това е бил собственост на компании като FADA, SAVA и Pegaso. От този момент нататък започва производството на Daily. В момента в завода всеки ден се произвеждат 140 автомобили Daily и 150 кабините за IVECO S-WAY.

В завода на IVECO във Валядолид работят около 1100 души, като компанията се счита за един от водещите автомобилни производители в региона на Кастилия и Леон. Непрекъснатото усъ-



вършенстване на съоръжението му позволи да повиши ефективността, качеството и адаптивността си, като същевременно насърчава иновациите в своята работна сила. През 2019 г. заводът бе отличен с приза „Златно ниво на производство от световна класа“. С повече от четиридесет години развитие и успехи зад гърба си Daily си спечели репутация на предпочитано лекотоварно транспортно средство. Повече от три милиона автомобили Daily, произведени на три континента и пътуващи по пътищата на 110 страни, са доказателство за популярността на тази продуктова гама.

Професионални диагностични решения и станции за климатични системи



ТЕХА

ДАЛКО МОТОРС
автосервизно оборудване и професионални инструменти

А: 1517 София, ул. Саранци 3
E: tools@dalkomotors.com
T: +359 2 931 22 20; +359 2 8310 194
www.dalkomotors.com

Renault Trucks пуска и Traffic Red Edition

Renault Trucks потвърди амбицията си да предлага транспортни решения във всички сегменти на автомобилите за работа. Френският производител разшири гамата си с Renault Trucks Traffic Red Edition.

Новият Renault Trucks Traffic Red Edition ще бъде наличен през 2022 г. на пазарите във Франция, Белгия, Швейцария, Ирландия и Обединеното кралство.

Очакванията са през 2022 г. пазарът на автомобили за работа да остане много динамичен, движен от скока в електронната търговия и повишената активност на доставчиците, свързана с работата от дома. За да отговори на тези нужди, Renault Trucks разширява гамата си с лекотоварния Traffic Red Edition. Както и по-големият Renault Trucks Master, Traffic ще се предлага на пазара под името Red Edition, ексклузивната оферта на Renault Trucks в лекотоварния сегмент.



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



Shell
Card

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

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



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



Първите в България е-JEST от Karsan

Karsan достави 4 електрически минибуса е-JEST на община Добрич. Това са и първите превозни средства от този тип в България. Електрическите е-JEST, закупени от община Добрич с европейско финансиране, се открояват с уникалните си размери в 6-метровия клас, а също с висока маневреност и голям пробег. Със своя екологичен профил, комфорт, висока производителност и идеални размери електрическите автобуси на Karsan продължават да завладяват европейските градове. Осъществявайки първите продажби на такъв тип автомобили в България, турската компания продължава да бъде предпочитаният избор за градски транспорт със своята гама от електрически превозни средства.

След тази доставка общият брой на автобусите на Karsan в България става около 50, като досега най-разпространени бяха

дизеловите и CNG модели.

Доказал се със своята маневреност и несравнимо удобство за пътниците, е-JEST е оборудван с електромотор на BMW с мощност от 184 к.с. и 290 Нм въртящ момент, а също така с електрически батерии с мощност 44 и 88 кВтч, също произведени от BMW. Предлагайки пробег до 210 км с едно зареждане, 6-метровият минибус е-JEST има най-добрата производителност в своя клас, а благодарение на регенеративната спираща система, която осигурява възстановяване на енергията, батериите му могат да се презареждат до 25%.



Оборудван с 10,1-инчов мултимедийен сензорен дисплей, цифров панел, безключово стартиране, USB изходи и Wi-Fi, както и със система за независимо окачване на 4-те колела, е-JEST не отстъпва в комфорта на леките автомобили.

Allison Transmission достави 2-милионната автоматична скоростна кутия от серии 1000/2000



Allison Transmission, водеща компания в конструирането и производството на конвенционални и електрифицирани решения за задвижване на превозни средства, отбеляза тържествено доставката на 2-милионната автоматична скоростна кутия от серии 1000/2000.

Това е пореден забележителен успех в историята на компанията в областта на надеждните и издръжливи трансмисии за лекотоварния и среден клас превозни средства за пътници и товари. Скоростната кутия бе предадена официално на транспортна фирма Penske Truck Leasing.

„Горди сме, че достигнахме този важен исторически момент в про-

изводството и доставката на автоматични скоростни кутии от серии 1000/2000“, заяви Род Люк, генерален директор на Завод 4 на Allison Transmission, където се произвеждат сериите 1000/2000. „Това постижение говори за дългогодишната ни отдаденост на производството на висококачествени решения за задвижване, които доказано помагат на клиентите ни с автопаркове да работят по-ефективно и да направят света около нас едно по-добро място. Надеждността е традиционна ценност на Allison, а нашите серии 1000/2000 са крайъгълен камък в изграждането на репутацията на Allison за качество, надеждност и издръжливост още от въвеждането на този продукт през 1998 г.“, допълни той.

Автоматичните скоростни кутии на Allison от серия 1000 и серия 2000 могат да бъдат открити навсякъде – от линейки до училищни автобуси и камиони за комунални услуги и дистрибуция, които обслужват основни сектори на икономиката, жизненоважна инфраструктура и съпътстващи услуги. Трансмисиите от серии 1000/2000 остават еталон в бранша, обслужващ безкомпромисни крайни потребители.

Allison отбеляза тържествено доставката на 2-милионната автоматична скоростна кутия от серии 1000/2000 по време на официално събитие, което се проведе в централата на компанията в Индианаполис (Индиана, САЩ). В церемонията по официалното предаване на трансмисията взеха участие и представители на Penske Truck Leasing (на снимката отясно).

Тестваха eCitaro G на близо 2000 м над морето

Mercedes-Benz тества успешно напълно електрическия съчленен градски автобус eCitaro G на почти 2000 м надморска височина. Тестът на модела в редовна експлоатация е проведен в Зайзер Алм, Болцано, Италия, от автобусната компания Silbernagl.

Тестът на 18-метровия eCitaro G е преминал в средата на януари при много сняг, ниски температури и по терени в Южен Тирол с надморска височина почти 2000 м. Автобусът е демонстрирал стабилност и добро сцепление с пътя заради двата двигателя на моста. „Невероятно преживяване зад волана“, е била „присъдата“ на шофьора Франц Федершпилер с 40 години зад волана на автобусите.

Тестваният автобус е бил оборудван с батерии от типа Solid State Battery (SSB) с капацитет 441 кВтч, каквито преди 4 години от Mercedes-Benz

обявиха, че ще си произвеждат сами. При тези NMC батерии не се използва течен електролит и няма нужда от сепаратори. Това води до намаляване на теглото им при увеличени с 30 на сто енергийна плътност и капацитет. Важна подробност за този тип батерии е, че те не се нуждаят от принудително охлаждане.

Електрическият eCitaro G е използван по маршрут, обслужван от компанията Silbernagl. Той свързва градовете Компач (1850 м над морското равнище) и Салтрия (1680 метра) на Зайзер Алм, най-голямото алпийско плато, разположено в Южнотиролските Долонити в Италия. Централата на Silbernagl пък се намира недалеч, в Кастелрут, Южен Тирол. В



дейността си компанията е фокусирана върху технически иновации и опазване на околната среда.

Модерната и добре поддържана флотилия на Silbernagl се състои от 70 автобуса за градски и междуградски превоз, като те варират от компактни микробуси до двуетажни автобуси и са основно от марките Mercedes-Benz и Setra.

Volvo Trucks е лидер на пазара за електрически камиони в Европа

Статистика на IHS Markit показва, че Volvo Trucks е лидер на пазара за тежкотоварни изцяло електрически камиони в Европа за 2021 г. с пазарен дял от 42%. През 2021 г. компанията е приела поръчки, включително писма с намерение за закупуване, за повече от 1100 електрически камиона в глобален мащаб.

Международната транспортна индустрия претърпява трансформация към устойчив транспорт. Продажбите на тежки батерийни електрически камиони започват да се увеличават и Европа е начело в този сегмент. Все по-голям брой тежкотоварни изцяло електрически камиони влизат в автопарковете на превозвачите.

Статистиката на групата за пазарен анализ IHS Markit показва, че през 2021 г. в Европа са регистрирани общо 346 електрически камиона над 16 т. Това е увеличение от 193% спрямо 2020 г., а Volvo Trucks има най-голям пазарен дял с 42%. Държавите в Европа с най-много регистрира-



ни електрически камиони над 16 тона са Швейцария, Норвегия, Швеция и Нидерландия.

Volvo Trucks започна серийно производство на електрически камиони през 2019 г. и бе една от първите марки камиони, която направи това. С началото на производството на тежкотоварните изцяло електрически модели Volvo FH, Volvo FM и Volvo FMX, Volvo ще разполага с пълната гама от електрически камиони. Volvo доставя електрически превозни средства на широк кръг клиенти в Европа, Северна Америка и Австралия. Целта на компанията е половината от общите ѝ продажби на камиони до 2030 г. да бъдат в електрическия сегмент.

Пакет Мобилност носи непосилни разходи за малките и средни превозвачи

Пакет Мобилност води до непосилни разходи за малките и средни предприятия, които съставляват гръбнака на тежкотоварния автомобилен бранш, и прави невъзможно адаптирането му към целите за устойчивост.

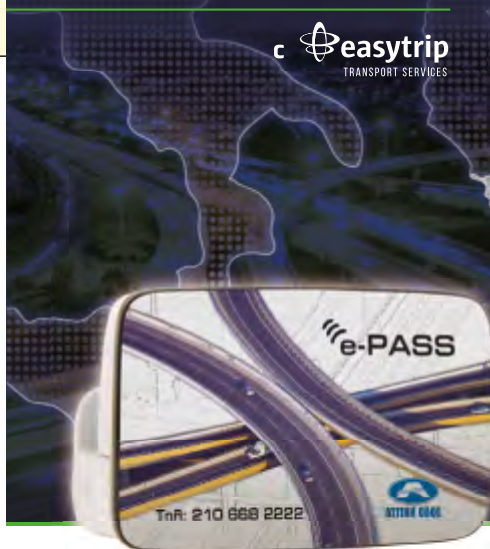
Това заяви заместник-министърът на транспорта и съобщенията Владимир Върбанов по време на неформален Съвет на министрите на транспорта на ЕС в края на февруари, проведен под егидата на Френското председателство.

По повод влизането в сила на разпоредбите от Пакет Мобилност I Владимир Върбанов посочи негативното въздействие на мярката за връщането на превозното средство върху превозвачите и климатичните амбиции на ЕС.

България ще стимулира електромобилността чрез инициативи за купуването на електромобили и чрез изграждане на зарядна инфраструктура, декларира българската делегация по време на събитието.

ОПТИМИЗИРАЙТЕ ВАШИТЕ ПЪТУВАНИЯ С ВАШИЯ ТОЛ ПАРТНЬОР!

с **easytrip**
TRANSPORT SERVICES



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:**

+359 2 991 62 40

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



easytrip
Your Toll partner
throughout Europe

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

www.easytrip.eu/bg

АТС е представител и сервизен партньор на ZF за България

През 2007 година Роберт Солдано получава шанс да стартира проект в България. Целта е да създаде фирма, която адекватно да представлява производителя ZF в страната – не само като доставчик на части/хардуер, но и като сервизен партньор (ZF Service Partner), който да извършва диагностика и ремонти. Получава тази възможност благодарение и на приятелството му с притежателя на италиански завод, който е подизпълнител на ZF, GKN и Bosch, на личните му качества и на още един факт, за който той самият няма заслуга: роден е в семейство на баща италианец и майка българка. Израснал и възпитан на Ботуша, той се определя като италианец, който познава езика и менталитета на двете националности



Преди да дойде в България и да създаде Аутомотив Текнолџи Солушън ЕООД (АТС), вече завършил висшето си образование, Роберт Солдано живее и работи две години във фабриката на ZF в Италия. Там го запознават с всички производствени и търговски процеси и с високите стандарти с идеята успешната формула да се „дублира“ и в България. Желанието му да стане представител на ZF за България е желание, което по онова време имат още 11 фирми в страната. Неговото се осъществява след много и търпелива работа, срещи при производителя и по водещите изложения и след като във Фридрихсхафен оценяват факта, че Солдано има менталитета на западноевропейец, съответстващ на техните разбирания, а познава менталитета и на българите, с които ще работи на пазара. Още по-важен фактор е, че Солдано има подкрепата на фабриката в Италия, която е с над 100 години опит в сектора, занимава се с рециклиране

и е реномиран подизпълнител на марките, които АТС представлява у нас, както и че там могат да бъдат обучавани и специалистите на АТС.

И точно това се случва: механиците в АТС, имащи преди това опит в други известни български фирми от бранша, цели 4 години са били част от производствената верига в завода. Работили са с тези продукти, по които работят и сега у нас: предавателни кутии, интандери, мостове и различни други агрегати на ZF, но са рециклирали много повече изделия, отколкото при работа в сервиз, освен това са правили диагностика, посещавали са клиенти заедно с италианските си колеги с мобилния сервиз и предвид мащабите на тамошния пазар са придобили несравнимо повече опит, отколкото биха постигнали тук за същото време.

Този капитал е твърде ценен – придобитите знания, умения и навици са непостижими с обичайните няколкодневни обучения във Фридрихсхафен. Предимство

на АТС е и това, че италианската фабрика споделя и ценен опит, натрупан през вековното ѝ съществуване.

АТС използва всички тези бонуси, плюс естествения всекидневен контакт с хората от фабриката в Германия, за да развива устойчиво и по най-добрия начин дейността си в България. Темпото се е оказало по-бавно от очакванията на г-н Солдано, но няма как да бъде иначе при дейност, която зависи основно от пазара и неговите колебания. Сервизът в София е официален факт от началото на 2022 година.

Работата и развитието не спират. Сервизът е напълно оборудван, комплектуван и работещ, но собственикът продължава да прави инвестиции, които постоянно да подобряват и повишават качеството на услугите. Оборудването с инструменти, съоръжения и машини е свързано с твърде сериозни капиталови инвестиции. Всички годишни печалби и средства се реинвестират в оборудване и в отлично подготвени кадри. На обучение в Италия и Германия ежегодно се изпращат търговските представители, а механиците – на опреснителни курсове.

Основните направления

АТС в качеството си на ZF Service Partner (вкл. и гаранционен сервиз) обслужва транспортните средства за работа – товарни и тежкотоварни автомобили, автобуси от всички типове (градски, междуградски, туристически), комунални автомобили, ванове, машини и транспортни средства за строителството на сгради и пътища (бетонозовози, бетон-миксери, кранове и т.н.), машини с висока проходимост. В нейния обхват са също ZF изделия за земеделски машини, военна техника, машини и съоръжения за индустрията, ветрогенератори, жп транспортни средства, яхти и кораби.

По своята същност ремонтите, които извършват в сервиза на АТС ЕООД, са по-близо до реинженеринг, тъй като не само стриктно следват методологията, по която се работи и в предприятието във Фридрихсхафен, но се имплементират и нови модификации, които подобряват живота на агрегата. Г-н Солдано е категоричен: „Нашият ремонт е по стандарта, по който работи фабриката във Фридрихсхафен. Представяваме самата фабрика, затова и политиката ни е една и съща.“

Основните типове агрегати за моторни превозни средства, които сервизният център обслужва, са:

- ♦ предавателни кутии – механични, роботизирани и най-вече автоматични (с хидротрансформатор);
- ♦ интардери – хидравличните забавители, които ZF вгражда в своите предавателни кутии;
- ♦ предавателни кутии за специфични приложения, напр. CVT (безстепенни);
- ♦ мостове – предни (управляеми) и задни (двигателни). Мостовете на ZF от двата типа преобладават в нископодовите автобуси в обществения транспорт.



Към този списък спадат и изделията за кормилни уредби (рейки) на Robert Bosch Automotive, на които АТС е единственият в страната оторизиран сервизен партньор.

АТС, засега поне, се въздържа да ремонтира предавателни кутии за леки автомобили, но предлага за тях програмиране, консумативи (масла, филтри), а и цели агрегати, в т.ч. и рециклирани на много изгодни цени.

След присъединяването на WABCO към ZF, на сегашния етап каналите за дистрибуция, гаранции и т.н. се запазват непроменени.

Кои са клиентите на АТС:

- ♦ Крайни клиенти – собственици на авто-транспортни фирми, автобусни превозвачи, вкл. и за градски транспорт, други компании, ползващи машини и съоръжения с агрегати от ZF;
- ♦ Независими сервизи – на тях АТС не само правилно специфицира резервните части, но и ги информира за модификации в частите за вторично вграждане, които осигуряват по-висока надеждност. Тази информация, с която изцяло търговските фирми не разполагат, може да спести немалко разходи на клиентите, като им предостави и повече сигурност;
- ♦ Сервизите на официалните вносители, които поддържат транспортните, строителните и др. машини от съответните марки поне в гаранционните им срокове. Тук АТС се намесва и при необходимост от ремонтна диагностика на високо ниво.

Ползата от диагностиката

От АТС препоръчват: направете диагностика, преди да пристъпите към сваля-

нето, напр. на предавателна кутия! Нерядко се оказва, че демонтирането и качването на кутията не е било наложително, но то отнема време и струва пари, а и кутията най-добре се тества на самия камион. Фирмата има отлично оборудван мобилен сервиз за кутиите на ZF, който покрива транспортните, строителните, земеделските и др. типове машини. Екип на сервиза отива на мястото, установява състоянието и много често оправя проблемите пак там без ненужно сваляне и докарване в сервиза в София.

Дори да възникнат проблеми в изделия, които са съвсем нови за нашия пазар, комуникира се с техниците в заводите в Германия и в Италия. Почти невъзможно е при диагностика да не може да бъде определен проблемът, както и да не се намери неговото решение, а тъкмо това е най-важното за клиента.

Идеалният партньор

„Все още сме по-познати като търговски партньор с резервните части, казва г-н Солдано, затова искаме да популяризираме дейността на сервиза: хората да знаят къде се намираме и да се научат да използват нашите услуги.“

Направихме инвестициите и в структурата на базата, и в човешки ресурси. Основната ни задача е да привлечем повече клиенти. Те ще останат доволни от услугата ни, защото ние им предлагаме качество. Не сме най-евтините и няма как да бъдем, тъй като спазваме високите стандарти. Големият пробег, сигурността, надеждността и гаранциите, които предлагаме на клиентите, си имат цена. Ние сме идеалният партньор за клиентите, които търсят това и поддържат своята техника правилно, според изискванията на производителя.“

Сравнителен тест 1000 точки



Три типични влекача за международен транспорт

Участниците в сравнителния тест 1000 точки за 2021 г. са само три марки, което е обяснимо предвид пандемията и много други трудности. Избраните модели за теста са от най-използваните за транспорт на дълги разстояния – средни по големина кабини и 13-литрови двигатели с мощност 460–470 к.с.

Но пък и трите влекача – MAN TGX-GM, Scania Super R и Volvo FH I-Save с турбокомпаунд, имат какво ново да покажат. За първи път се тества новата система MAN Optiview за смяна на огледалата, за първи път в сравнителен тест участва новият модел Scania Super с новата силова линия, за първи път се подлага на тест и Volvo FH след новите изменения, направени през 2019 и 2020 г. Тестваният екип е разгледал под лупа всеки детайл и всеки от тестваните влекачи има някакви уникални характеристики

Пандемия, локдауни, недостиг на компоненти, работа от вкъщи... Въпреки всичко това транспортът и камионите продължават да се развиват. Три са към момента важните теми – разход на гориво, общи разходи за притежание на камиона, недостигът на водачи.

От една страна, за транспортните фирми възможно най-ниският разход на гориво може би е по-важен от всякога предвид днешните цени на горивата. Също така разходът на гориво придобива огромно значение и за производителите на товарни автомобили, след като ЕС призова за строги цели по отношение на CO₂ емисиите, с огромни глоби за тяхното превишаване.

От друга страна, темата за общите разходи за притежаване на камиона – TCO (Total Cost of Ownership), играе все по-важна роля в това отношение. Така наречените актуализации по въздуха са част от най-новите постижения, както и дългите интервали за поддръжка, по отношение на които знамето с надпис „200 000 километра“ все по-често се развява напоследък.

Третата от днешните основни теми – недостигът на водачи, е също толкова важна и производителите правят всичко възможно, за да задоволят нуждите на шофьорите. Удобството за водача и комфортът в кабината, които в по-широк смисъл са тясно свързани и с безопасността, стават от решаващо значение за производителите. Днешните камиони са лесни за работа и управление, а дигиталният свят се простира от арматурното табло до системата за подмяна на огледалата или достъпа до бордовия компютър през контролния модул на задната стена на кабината.

В резултат на това в този сравнителен тест се състезават три влекача за транспорт на дълги разстояния, които представят доста умерена картина по отношение на ключовите си параметри (приличен, но не най-мощен двигател и средно висока кабина). Въпреки това обаче има много какво да се каже за всеки един от тях. Независимо дали става дума за наскоро актуализирания MAN GM 470 с новата система за смяна на огледалата, наречена Optiview, или за Scania 460 R

с напълно новата задвижваща линия, включително нов двигател на Traton Group, или за Globetrotter Volvo FH 460 с I-Save двигател с турбокомпаунд, нов I-See и наскоро реновирана кабина. Всеки от тях е достоен представител за този сравнителен тест. ►

Кабини: най-важните размери

	MAN TGX-GM	Scania R	Volvo FH Globetrotter
			
Външна ширина / дължина, мм	2440/2480	2470/2270	2495/2225
Височина стъпала, мм	365/395/395/395	390/390/380/315	425/355/385/390
Обща височина качване, мм	1550	1475	1555
Отместване на най-горното стъпало, мм	60	120	85
Челно стъкло/задна стена, мм	2090	2075	2082
Между страничните стъкла, мм	2340	2294	2329
Между вратите, мм	2124	2008	2073
Вътрешна височина пред седалката, мм	1946	2022	1952
Вътрешна височина в средата, мм	1779	1938	1924
Височина тунел над двигателя, мм	109	156	94
Обем на кабината, куб. м	8,27	8,25	8,36
Място за съхранение, литри			
Външно отделение ляво / дясно	198/183	217/222	233/250
Общ обем външни отделения	381	439	483
Отделение под леглото	123	99	89
Хладилник	46	34	38
Шкафчета отпред под покрива	209	233	157
Шкафчета около таблото	24	12	10
Затворено място за съхранение без модул за задна стена	737	783	739
Модул на задната стена, ако е серия	–	406*	–
Модул шкафчета за задната стена (опция)	320	–	352
Затворено място за съхранение макс.	1057	1189	1091
Седалки / волан			
Регулиране на основата на седалката, мм	80	50	65
Регулиране на седалката по дължина, мм	230	230	240
Регулиране на седалката по височина, мм	120	105	100
Регулиране на волана: изваждане, мм	110	85	120
наклон, градуси	55	44	57
Позиция при паркиране, градуси	0	8	2
Легла			
Долно леглото – ширина x дължина, мм	700–800 x 2008	658–820 x 1950	650–825 x 1995
Обща площ, кв. м	1,51	1,44	1,47
Шум			
Ниво на шума в кабината, децибели			
– На празен ход	51,7	46,4	48,3
– При движение със скорост 85 км/ч	64,9	63,6/62,8**	62,1
– При изкачване с пълна мощност	66,6	65,2	65,0
– Осреднено	61,0	58,4	58,5

* Серия (в Германия), ако не се изисква второ легло

** 12-а предавка / овърдрайв



С мощност от 470 к.с., MAN е най-мощният камион в този тест, но с максималния си въртящ момент от 2400 Нм той остава на трето място

MAN е бърз със своята ос с отношение 2,53, дори и в икономичния режим на шофиране E-mode



MAN TGX 18.470 BLS

Ако се фокусираме върху корпуса на кабината, лесно ще се върнем към 2000 г., когато гамата TGA видя за първи път бял свят. През годините дизайнерите придадоха на екстериора като цяло нов по-добър и лъскав вид, особено с представянето на новите модели през 2019 г. Така че днес имаме едно превозно средство, коренно различно от това, което беше в дните на Евро-3.

През първото десетилетие на новото хилядолетие лъвът от Мюнхен смело протегна лапи, за да превземе Scania. Днес обаче нещата изглеждат доста по-различно. Под чадъра на VW и като част от Traton Group, картите са разпределени по такъв начин, че Scania е обявена за първа цигулка в оркестъра. В резултат на това Scania, която заема водеща позиция в сегмента на тежкотоварните двигатели, успя да дойде на теста с чисто новия си 13-литров двигател (тестът е проведен седмици преди официалното обявяване на новия двигател), за който MAN все още трябва да изчака известно време.

От друга страна, когато става дума за електроника, водещата роля в Traton е в ръцете на MAN, но и двете сестрински фирми се възползват от плодовете на този труд. Сега и при двете много функции на превозното средство могат да бъдат качени или актуализирани по въздух. Освен това както „лъвът“, така и „грифонът“ могат да работят до голяма степен автономно в подходящи условия.

И това не е всичко: предлага се и друга иновация, споделена от превозните средства под шапката на Traton Group, която при MAN се нарича асистент за предотвратяване на сблъсък при смяна на лентата на движение или LCCPA (Lane Change Collision Prevention Assistant). Предупреждението за възможен сблъсък вече не е най-доброто, а вместо това системата автоматично връща управлението в обратната посока в случай на аварийна ситуация.

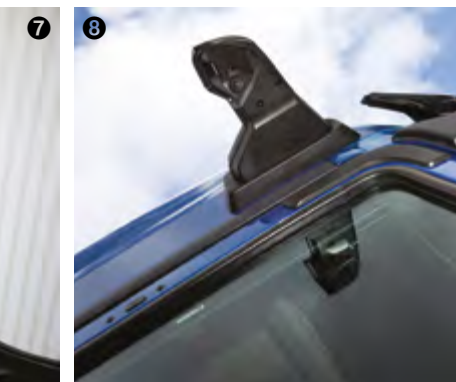
Що се отнася до двигателния тракт обаче, двете компании вървят по различни пътища. Триото от двигател, трансмисия и задна ос, инсталирани в тестовото превозно средство на MAN, се състои от двигателя D26, който беше последно ревизиран през 2019 г., добре познатата 12-степенна автоматизирана трансмисия Traxon ZF и наскоро реновираната хипоидна задна ос HYS-1344, която вече се предлага и в предавателни съотношения от 2,31 и дори 2,10.

Тестовият влекач TGX 18.470 (както и Scania 460 R) обаче беше с по-ориентирано към шофиране предавателно отношение от 2,53, което съответства на около 1160 об./мин на двигателя при 85 км/ч на магистрала. Тази основна конфигурация, комбинирана с много добрия E-режим на автоматизираната скоростна кутия, не оставя да се желае нищо повече по отношение на поведението на пътя. Дори и без да ускорява при приближаване на изкачване (както се практикува от Scania и Volvo), MAN излиза от това сравнение като майстор на планинското шофиране.

Що се отнася до разхода на дизел обаче, MAN не се справя толкова умело и изоставя малко от своите конкуренти. Колкото до консумацията на AdBlue, MAN се нарежда точно по средата между тази на Volvo, която е много икономична в това отношение, и на Scania, чийто нов двигател използва „само SCR“ до такава степен, че потреблението на AdBlue отива към едни добри 11% от потреблението на дизел (в предишния двигател около 8%).

Въпреки че двигателят на MAN има склонност да е малко по-шумен в диапазона на ниските обороти и шумът от вятъра вътре в кабината се чува по-добре, отколкото при неговите конкуренти, MAN има свои собствени уникални силни страни. На първо място е интериорът на кабината, чиито архитекти са се справили много добре.

Подредена и модерна, но същевременно пълна с всякакви усъвършенствания. Така накратко може да се опише кабината MAN GM със сред-



на височина. Тя предлага гениален баланс между неизбежните дигитални и физически функции за управление – никой друг не е толкова майстор в това отношение. Влизането в кабината изисква само умерено катерене и е сравнително лесно – общата височина, която трябва да се преодолее, е 1550 милиметра. След като влезе в кабината, водачът е посрещнат от добре обмислена и просторна атмосфера. MAN умело успява да запази традиционно доста ясни линии (особено на арматурното табло) и въпреки това да не липсват всички детайли на оборудването, които са част от това, което представлява добрият вкус днес.

MAN съчетава много свобода на движение в средата на превозното средство с концепция за управление за пример, много място за съхранение почти навсякъде (предложенията директно около водача не са толкова изобилни) и не му липсва финес като например въртяща се пътническа седалка, сложна конзола на задната стена или допълнителен модул за задната стена.

Възможностите на контролния блок на задната стена далеч надхвърлят обичайните. Водачът може да управлява вътрешното осветление и да настрои будилника: току-що събуденият водач може веднага да разбере дали вече е достигнато необходимото време за почивка или може да се обърне и отново да заспи. Успешният баланс между цифровото и традиционното в операцията е още по-похвален: дирижирането на този оркестър се научава бързо и е просто забавно за водача. MAN заслужава похвала за това.

Освен това MAN елиминира недостатъка на своите прочути тронави и отнемачи видимостта конвенционални външни огледала, като ги заменя с новата система с камери и дисплеи вътре в кабината, наречена Optiview. Погледът вече е напълно свободен през страничните прозорци и като цяло малко по-високият перваз на прозореца, отколкото при конкурентите Scania и Volvo, вече не играе роля. Предните огледала и огледалата за рампата също са заменени с обектив рибешко око за камерата, който не оставя невидима част от страни на автомобила. Въпреки това системата на MAN все още има типичните недостатъци на системите, базирани на камери, а именно, че остротата и контрастът при условия на добра видимост не могат да победят добрия стар дисплей на обикновеното огледало.

Съществува и недостатъкът, че окото винаги трябва да се фокусира между далеч и близо, когато водачът сменя погледа си от изгледа напред към дисплея.

От друга страна, със системата от камери лошото време трудно може да развали видимостта – и благодарение на усилването на остатъчното осветление видимостта през нощта обикновено е много по-добра, отколкото с изпитаното традиционно огледало. Освен това LED фаровете на MAN автоматично затъмняват дългите светлини в случай на насрещно движение. И това премахва необходимостта постоянно да посягате към лоста на кормилната колона, когато има трафик.

- 1 – Изрядна подреденост: Балансът в интериора на новия TGX е изключително успешен
- 2 – Един от многото отлични акценти на MAN е цифровият панел с инструменти
- 3 – Превключватели, където е необходимо, интуитивно управлявани, цифрови, където е възможно: това е още един баланс, майсторски постигнат от TGX.
- 4 – Ламелите под матрака: такъв комфорт при спането отдавна е приоритет при Льва.
- 5 – Красива задна стена: Конзолата на задния панел не оставя нищо да се желае, както и контролният блок.
- 6 – Пространство, където е нужно: ролетна щора на централното предно шкафче означава непрекъснато свободно пространство в средата на автомобила.
- 7–8 – Сбогом на огледалата: заместващата система, наречена Optiview, е много добро начало
- 9 – Претеглено и установено, че е лек: MAN води в теста по полезен товар

Технически данни

Модел	MAN TGX 18.470 BLS	Scania R 460 A4x2NA								
										
Двигател	Редови 6-цилиндров (D2627) с турбокомпресор (едностапенен), междинен охладител, единични цилиндрови глави, един горен разпределителен вал, Евро-6 чрез SCR, EGR и DPF	Редови 6-цилиндров (SDC13-175) с турбокомпресор (едностапенен), междинен охладител, единични цилиндрови глави, два горни разпределителне валове, Евро-6 чрез SCR, EGR и DPF								
Диаметър на цилиндъра/ход на буталото	126/166 мм	130/160 мм								
Обем	12 419 куб. см	12 742 куб. см								
Усреднено налягане	24,29 бара при макс. въртящ момент	24,66 бара при макс. въртящ момент								
Компресия	21,0 : 1	21,0 : 1								
Мощност	470 к.с. (346 кВт) при 1800 об./мин	460 к.с. (343 кВт) при 1800 об./мин								
Макс. въртящ момент	2400 Нм при 930–1350 об./мин	2500 Нм при 900–1290 об./мин								
Впръскване	Електронно командвана система Common-rail, максимално налягане 2500 бара	Електронно командвана система Common-rail, няма спецификация за максимално налягане								
Тегло на двигателя	1060 кг сух	1115 кг сух								
Силово предаване										
Съединител	Еднодисков сух съединител, диаметър 430 мм	Еднодисков сух съединител, диаметър 430 мм								
Предавателна кутия	MAN TipMatic 12.26 DD с ретардер 41, тристепенна главна кутия с делител и демултипликатор, 12 предавки, 2 задни предавки, коефициент 16,69 : 1 (16,69–1,00), автоматизирано превключване MAN TipMatic	Scania G33CM, тристепенна главна кутия с делител и демултипликатор, 13+1 предавки, 8 задни предавки, коефициент 26,60 (20,81–0,78), автоматизирано превключване Opticruise								
Предавателни числа	1-ва	16,69	9-а	2,17	1-ва	16,16	9-а	2,15	1-а задна	16,23
	2-ра	12,92	10-а	1,68	2-ра	12,57	10-а	1,66	2-ра задна	12,60
	3-а	9,93	11-а	1,29	3-а	9,76	11-а	1,29	3-а задна	9,80
	4-а	7,67	12-а	1,00	4-а	7,56	12-а	1,00	4-а задна	7,61
	5-а	5,90	1-а задна	15,54	5-а	5,87	OD	0,78	5-а задна	5,90
	6-а	4,57	2-ра задна	12,03	6-а	4,55	Crawler	20,81	6-а задна	4,58
	7-а	3,66			7-а	3,53			7-а задна	3,55
	8-а	2,83			8-а	2,77			8-а задна	2,75
Задвижващ мост	Единично предаване със заключване на диференциала, съотношение 2,50 : 1 = 132,0 км/ч при 1800 об./мин и гуми 315/70 R 22,5, т.е. 1159 об./мин при 85 км/ч на най-висока предавка	Единично предаване със заключване на диференциала, съотношение 2,53 : 1 = 132,0/169,3* км/ч при 1800 об./мин и гуми 315/70 R 22,5, т.е. 1159 об./мин при 12-а предавка и 85 км/ч и 904 об./мин при Overdrive и 85 км/ч								
Шаси	Отворена отпред U-образна носеща рама, еднолистов параболичен носач отпред (7,5 т), въздушно окачване с четири сфери отзад, кормилно управление ZF хидроуправление 8098	Отворена отпред U-образна носеща рама, еднолистов параболичен носач отпред (7,5 т), въздушно окачване с четири сфери отзад, кормилно управление ZF хидроуправление 8098								
Кабина	Кабина със средна височина GM, четириточково пневматично окачване, тунел над двигателя 109 мм, електрохидравлично накланяне на кабината без дистанционно управление	Кабина със средна височина CR20H, четириточково пневматично окачване, тунел над двигателя 156 мм, електрохидравлично накланяне на кабината без дистанционно управление								
Размери										
Междоусие	3600 мм	3750 мм								
Диаметър на завой	14 800 мм	15 870 мм								

* 12-а предавка / overdrive.

Оборудване и екстри

Volvo FH 460 I-Save



Редови 6-цилиндров (D13K460) с турбокомпресор (едностепенен) и междинен охладител, турбокомпаунд, единични цилиндрични глави, един горен разпределителен вал, Евро-6 чрез SCR, EGR и DPF

131/158 мм

12 777 куб. см

25,59 бара при макс. въртящ момент

17,0 : 1

460 к.с. (343 кВт) при 1250–1600 об./мин

2600 Нм при 900–1300 об./мин

Електронно командвана система Common-rail, максимално налягане 2400 бара

1200 кг сух

Едnodисков сух съединител, диаметър 430 мм

Volvo I-Shift AT2812F, тристепенна главна кутия с делител и демултипликатор, 12 предавки, 4 задни предавки, коефициент 14,94 (14,94–1,00), автоматизирано превключване на предавките I-Shift

1-ва	14,94	9-а	2,17
2-ра	11,73	10-а	2,08
3-а	9,04	11-а	1,63
4-а	7,09	12-а	1,00
5-а	5,54	1-а задна	17,48
6-а	4,35	2-ра задна	13,73
7-а	3,44	3-а задна	4,02
8-а	2,70	4-а задна	3,16

Единично предаване със заключване на диференциала, съотношение 2,31 : 1 = 144,6 км/ч при 1800 об./мин и гуми 315/70 R 22,5 т.е. 1059 об./мин при 85 км/ч на най-висока предавка

Отворена отпред U-образна носеща рама, еднолистов параболичен носач отпред (7,1 т), въздушно окачване с четири сфери отзад, кормилно управление Volvo Dynamic Steering

Кабина със средна височина Volvo Globetrotter, четириточково пневматично окачване, тунел над двигателя 94 мм, електрохидравлично накланяне на кабината с дистанционно управление

3700 мм

14 600 мм

- – налично или предлагано като екстра
- – не се предлага
- * Предупреждава, но без показване на нивото
- ** от 2022 г.

Модел	MAN TGX-GM	Scania R	Volvo FH Globetrotter
Контролни функции/информация на дисплея			
Масло	●	●	●
Охладителна течност	●	●	●
Течност за чистачките	●	●	●
Масло за кормилна уредба	●*	○	●
Проверка на спирачките	●	●	●
Проверка на светлините	●	●	●
Мултимедия			
DAB+	●	●	●
Bluetooth за телефон	●	●	●
Брой прикачени устройства	2	2	2
Apple CarPlay	●	●	●**
Android Auto	●	○	●
MirrorLink	●	●	○
Приложения за камион / автопарк	●	●	●
Гласов контрол	●	●	●
Интериор			
Мултиплекс превключватели	○	●	●
Стационарно отопление	●	●	●
Светлина за „добре дошли“	●	●	●
Рамка с ламели под легло	●	●	○
Въртяща се седалка за втория водач	●	●	●
Регулируема част на леглото за главата	●	○	●
Масажна функция на седалката	○	○	○
Нощна светлина	Червена	Червена	Червена
Осветление на дизайна	●	●	●
Безопасност			
ACC	●	●	●
ESP за влекача	●	●	●
ESP за пълно полуремарке	●	●	●
Поддържане лентата на движение	●	●	●
Въздушна възглавница за водача	●	●	●
Затягане на предпазния колан	●	●	●
Странична въздушна възглавница	○	●	○
Активен спирачен асистент за движещи се обекти	●	●	●
Активен спирачен асистент за стационарни обекти	●	●	●
Пълно спиране от 80 км/час	●	●	●
Асистент за разпознаване на пешеходци	○	●	○
Автоматично спиране при разпознаване на пешеходци	○	○	○
Следене на „слепите“ зони	●	●	●
Електрическо съдействие при управл.	●	●	●
Асистент за лентата на движение	●	●	●
Асистент за смяна на лентата	●	●	●
Динамични светлини при завиване	●	○	●
Фарове H4	○	○	○
Фарове H7	●	○	○
Ксенонови фарове	○	○	○
Светодиодни LED фарове	●	●	●
Контрол на налягането в гумите	●	●	●
Електронен контрол на амортизаторите	●	○	○
Предупреждение за умора	●	●	●
Алкохолен контрол	○	●	●
Предупреждение за температурата	●	●	●
Асистент за задръстване Stop&Go	●	●	●
Нощно заключване	○	●	○
Сензор за дъжд	●	●	●
Сензор за светлини	●	●	●
Дисплей за натоварване на осите	●	●	●
Сензор за седлото	●	●	●
Асистент за дълги светлини	●	○	●
Асистент за дълги светлини с автоматично избледняване при насрещно движение	○	○	●



460 к.с. е по средата на четирите възможни мощности на новия DC13 175

Топ класа е как новото задвижване на Scania съчетава висока скорост и отлична икономия на гориво



Scania 460 R A4x2NA

Интериорът почти не се е променил и е запазен до голяма степен консервативен, но задвижването е напълно ново – така Scania е почти пълната противоположност на MAN. Един непосветен наблюдател трудно би могъл да схване идеята, че тези два „коня“ идват от една и съща конюшня.

Като цяло е голямо постижение да се появят с нов дизелов двигател в наши дни, докато сте част от електрически ориентираната VW Group. Зад това, разбира се, стои осъзнаването, че електрическите и водородните двигатели няма да бъдат много голям комерсиален хит в краткосрочен план.

Двигател за целия свят в стил Mercedes така или иначе беше необходим на групата Traton, която очевидно има желание за нещо повече от простото присъствие главно в Европа и Южна Америка.

Да, този свеж световен двигател вече отпразнува забележителен дебют в тежкия тест от 1000 точки – и направи силно впечатление във версията си с 460 к.с., наречена DC13 175. Единственото нещо, което този двигател има общо с предшественика си, също 12,7 литра, са размерите за хода на буталата и диаметъра на цилиндриците; иначе всичко в него е ново във всяко отношение.

Scania определя топлинната ефективност на новия двигател на 50%. За сравнение, когато Scania пусна първия си двигател с турбокомпаунд през 90-те години на миналия век, се казваше, че той е 46% ефективен, което по това време беше посрещнато с всеобщо възхищение. Нормата за днешния дизелов двигател за камиони е около 47%.

Така че за новия DC13 е лесно да превари своите конкуренти по отношение на разхода на гориво. Особено след като зад двигателя работи новата трансмисия G33CM, която беше представена преди го-

дина и която изпраща генерираната мощност към задвижваща ос, която също е съвсем нова, както е и двигателят. При тази ос триенето е оптимизирано с обичайните мерки, а избраното предавателно отношение от 2,53 (вместо 2,59, както беше обичайно преди в Scania) прави лесно да се види, че тази ос води началото си от стабилния MAN. При MAN това предавателно отношение е налично от години.

Едно нещо е сигурно обаче: трите компонента на силовата линия на новата Scania Super – двигателят, трансмисията и задната ос, работят съвместно и точно като добре смазан часовников механизъм. На практика това означава, че трансмисията може да използва своята степен на овърдрайв (с предавателно отношение 0,78) без никакви притеснения, намалявайки оборотите на двигателя от малко под 1160 об./мин до само 904 об./мин при 85 км/ч. Докато предишният двигател понякога „недоволстваше“ при толкова ниски обороти, новият наследник не показва никакви признаци на раздразнение.

Всъщност всичко друго би било много изненадващо. Защото точно с тази цел е създаден новият DC13 – да достига максималния въртящ момент още при 900 оборота. Интересното е, че новата логика на Opticruise прави това постижение да се забелязва по-малко от преди.

Зад това стои фактът, че „сладкото месо“, както инженерите наричат зоната с особено благоприятен разход на гориво, се достига по-често с новия двигател, отколкото с предшественика, вероятно дори при директна дванадесета предавка при малко по-високи обороти. Това означава, че овърдрайвът е необходим по-рядко от преди – и следователно новият модел е още по-голям „майстор“ във всички направления.

Все пак новият двигател не е лишен от малките си дефекти, а именно неговата за-

бележителна ефективност води до „жажда“ за AdBlue, която сега възлиза на 11% процента от потреблението на дизел и е безпрецедентна в това отношение.

Засега в Европа изчислението все още работи много добре. Но със сигурност ще бъде интересно да се види как този глобален двигател един ден ще се справи с особено строгите ограничения на NOx в САЩ без необходимост от инсталиране на гигантски каталитични преобразуватели и дори още по-голям разход на AdBlue.

Scania е задвижваща машина в най-чистия смисъл, но не само по отношение на задвижването. Дори и отвън дизайнът с многобройните си алюзии за славната традиция на тези винаги малко различни камиони с логото на грифона говори на ясен език: „100% камион“. Това се сигнализира и от ъгловата предница с очи на гущер, а в профил силуетът дори донякъде напомня шлемовете на воините на древните гърци.

Това определено е впечатляващо, но не може да скрие едно-две дребни несъответствия. При Scania например страничният спойлер, който се плъзга напред встрани, и капакът на външното отделение за съхранение, който се отваря нагоре към предната част, са склонни да си пречат. Също така например скобата за въздушните маркучи и кабели не е фиксирана към рамката, а към кабината. От друга страна, от такъв един камион се очаква да има удобно дистанционно управление за накланянето на кабината, така че да не сте приковани безмилостно на едно място до края на тази процедура.

Благодарение на много стъпаловидната конструкция изкачването в кабината на Scania е не само най-удобното нагоре, но и надолу. Отместването на горното стъпало спрямо края на пода на кабината позволява кракът на човека, който слиза, да намери мястото си инстинктивно.

Това става възможно благодарение на



стесняващата се напред архитектура на кабината. Другата страна обаче на този факт е, че коства вътрешно пространство. При това до такава степен, че например педалите на газта и спирачката са по-тясно разположени, отколкото при другите модели. Ниският вход също има своята цена: тунелът над двигателя на Scania се издига четири до шест сантиметра по-високо, отколкото при MAN или Volvo. Но това е лесно да се приеме, защото пространството над тунела е забележимо по-високо при Scania R, отколкото при MAN и дори малко по-високо, отколкото при Volvo.

Ако трябва да обобщим с една дума интериора на Scania, може би най-добре е да се каже „машина за движение“. В сравнение с интериорния дизайн на Volvo или MAN, Scania (поне за момента) е консерватор по убеждение. Потоп от ключове, напомнящи американски камиони, се разгръща пред очите на водача, достигайки чак до подлакътника на вратата. Бутоните на волана също са структурирани по по-сложен начин в сравнение с този на конкурентите.

От друга страна, кръглите инструменти на приборния панел са добре направени и лесни за четене. Прякото сравнение обаче показва, че в аналоговия им дизайн липсва високата гъвкавост на дигиталните варианти, които осигуряват много информация за сравнително кратко време.

Scania обаче демонстрира финес в това как, въпреки морето от превключватели, все още остава достатъчно място за съхранение около водача. Въпреки това решението да се откаже от

обичайния хоризонтален рафт в горната част на арматурното табло, е донякъде смело – ако не и прекалено рисково.

Тази кабина, която беше представена само преди шест години, остава вярна на своята консервативна основна линия дори с начина, по който се отварят предните шкафове и с модула на задната стена. Самата задна стена е до голяма степен гола – с изключение на доста скучно изглеждаща мрежа и двоен блок за управление.

Има други неща обаче, в които интериорът на Scania показва най-добрата си страна. Леглото например е образцово – точно като при MAN – с истинска ламелна рамка отдолу. Кабината на Scania също има въртяща се пътническа седалка и солидна сгъваема масичка пред седалката на пътника. Scania показва и своята щедра страна, що се отнася до специални функции за безопасност като допълнително механично заключване на вратата à la DAF Nightlock или странични въздушни възглавници, които не се предлагат никъде другаде.

Няма съмнение, че карането на този камион с митичния звяр отпред все още има своя специален шрих. За това допринасят най-вече първокласното управление, не по-малко добре настроеното шаси и автоматизираната трансмисия, която превключва толкова бързо, колкото и удобно – и успява да съчетае тези две неща много добре: настройването на новата силова линия за висока производителност в същото време с ниска консумация на гориво, която може само да се дава като пример за подражание. ▶

1 – Както обикновено: революцията в Scania се случва в силовата линия, светът над нея не се върти толкова бързо

2 – Аналоговото приборно табло е безупречно, но не е толкова гъвкаво, колкото цифровите му колеги

3 – Допълнителното нощно заключване може да имат успокояващо влияние върху съня на водачите

4 – Това е височината: въпреки значителната височина на тунела над двигателя, в центъра на кабината на Scania R е най-високо в сравнение с конкурентите в теста

5 – Scania предлага най-ниското и удобно влизане към кабината, но плаща за това с най-високия тунел над двигателя сред участниците в теста

6 – И тук под матрака има рамка с ламели за по-удобен и комфортен сън на водача

7 – Тези отварящи се нагоре врати на шкафчетата не допринасят за много пространство в горната част на кабината



460 к.с. и максимален въртящ момент 2600 Нм: това са ключовите данни на Volvo FH

При изкачване FH с турбокомпаунд остава малко под своите възможности



Volvo FH 460 I-Save

Volvo FH с основание може да се нарече прародител на всички съвременни камиони в днешния смисъл. Volvo FH, представен през 1993 г., беше толкова добре приет навремето, че дори и без пандемия сроковете за доставка скоро бяха в същия порядък, както в наши дни – търсенето беше невъзможно да се задоволи.

Второто поколение на FH беше представено през 2012 г. и за да го актуализира и да го обогати с варианти с особено висока ефективност, Volvo представи две отличителни иновации през 2019 и 2020 г. Първо, версията на 12,8-литровия двигател, наречен I-Save с технология турбокомпаунд. И след това подобряване на интериора, както и пренаредено арматурно табло, чиято особеност е дигиталният панел с инструменти.

Технологията турбокомпаунд е известна отдавна с нечувствителността си към разхода на гориво при пълно натоварване. Разбира се, това предимство не е безплатно, тъй като изисква известно количество технически усилия под формата на тази втора турбина и нейното свързване към силовото предаване. Независимо от това, 15- и 16-литровите двигатели от глобалното семейство двигатели на Daimler например работят успешно с тази технология от около десетилетие. В САЩ, където двигателят D13TC на Volvo се предлага от 2017 г., Volvo дори наскоро направи 13-литровия двигател с турбокомпаунд стандартен двигател за серията VNL.

В Европа обаче нещата стоят различно. На нашия континент D13TC винаги е специална заявка. А за сериите FM и FMX той въобще не се предлага. Но поне Renault като сестринска на Volvo компания печели – от скоро тя предлага 13-литровия двигател с

турбокомпаунд дори за серии, различни от T или C.

Но да се върнем към FH с турбокомпаунд. На практика Volvo иска да спести малко повече гориво, като добавя специална логика към втората турбина в изпускателния тракт конкретно в Eco режима на I-See – нещо, което Volvo нарича Dynamic Torque Adaptation – Динамична адаптация на въртящия момент.

Тази нова стратегия на I-See е динамична само когато става въпрос за пестене на гориво. И го прави по такъв начин, че понякога при изкачване намалява въртящия момент до такава степен, че влекачът с най-големия въртящ момент в този тест (2600 Нм за Volvo, 2500 Нм за Scania, 2400 Нм за MAN) изостава сериозно от своите конкуренти по отношение на поведението на пътя. Понякога тестовото Volvo се движи на пътя със средна скорост, която би била по-добре описана като поведение на автомобил от клас на производителност под 460 конски сили.

От тази гледна точка със сигурност за някои няма да е лесно да разберат защо трябва да доплатят допълнителна сума пари за технологията турбокомпаунд. Особено след като стандартният хистерезис на I-See – системата за управление на двигателния тракт съобразно терена, на най-горната част на изкачването е -10 км/ч. При теста беше избрана опцията -5 км/ч, което е два пъти по-малко от стандарта. Между другото, подобни промени във Volvo FH изискват посещение в сервиса, т.е. водачът не може да се намеси бързо на пътя.

Що се отнася до разхода на гориво, технологията на Volvo работи добре – с общ разход на дизел от 28,2 литра на 100 километра, FH с турбокомпаунд е съвсем близо до новия икономичен модел на Scania.

А като вземем предвид и съдържаността на Volvo по отношение на „отпиване“ от резервоара на AdBlue, това определено може да наклони везните на транспортната фирма, която взема решение за покупка.

Сигурно е също, че моделът FH служи като своеобразен пример за подражание на много места. Що се отнася до формата на кабината, Ford F Max показва вдъхновение от нея, както и новият DAF до известна степен. Дръжката на вратата например, която не е нито хоризонтална, нито вертикална, а наклонена към предната част, може да се забележи и при Iveco S-Way или при Renault T.

Във Volvo FH има много добре обмислени детайли. Точно както при MAN, страничният капак се сгъва зад кабината и се съхранява добре там. Когато се изкачвате отпред на кабината, вторият набор от стъпала на половин височина може да ви накара да се почувствате като алпинисти в най-добрия смисъл. И, разбира се, FH идва с дистанционно управление за електрическото накланяне на кабината.

Изкачването в кабината е малко по-високо от това на другите участници в теста. Но в замяна тунелът над двигателя вътре в кабината пада под десет сантиметра, което не е така нито при MAN, нито при Scania. Разстоянието от тунела до покрива достига почти същата отлична стойност като при Scania. Като цяло усъвършенстването на детайлите е много характерно за Volvo FH. Нека започнем с безшумността на двигателя, който е толкова добре възпитан във всяка ситуация, колкото иконом в английските домакинства от висшата класа. При 85 км/ч например FH е по-тих от Scania, което говори и за отличната шумоизолация на Volvo. И това се отнася както за цялостния комфорт вътре в кабината, така и за



материалите, използвани в интериора: и двете получават най-високи оценки от тествания екип.

Ниските странични стъкла, ниският праг на предното стъкло и изключително тънките огледала отварят широко зрително поле навън дори без система за подмяна на огледалата. Вътре в кабината свободата на движение е леко ограничена, тъй като има сравнително малко пространство между изпъкналата централна част на арматурното табло и надеждното легло и неговата подструктура.

Едно ниво по-нагоре обаче спестяващите място ролетни щори на шкафчетата за съхранение и модула на задната стена компенсират липсата на свободно пространство в долната част. Специалната форма на средното от шкафчетата над предното стъкло прави преместването в кабината изключително лесно упражнение.

Много са и другите подобрения във Volvo FH. Те включват Volvo Dynamic Steering, което може да се регулира в много параметри, за да отговаря на собствения вкус на водача и, разбира се, може да бъде съобразено точно и с профила на маршрута. Бутоните на волана, както и тези управлението на климатика са подредени в

лесна за използване концепция. Не на последно място – като специално удоволствие – има регулируема облегалка за глава, която се повдига и спуска електрически.

Volvo FH е абсолютно съвременен в много отношения, но също така някои неща са пропуснати. Под матрака например липсва ламелна рамка, която е леко пружинираща и също така служи за вентилация. Изваждащата се кутия от страната на водача (в тестовото превозно средство обаче е монтирана алтернативната кафемашина) и конзолата на монтирания на седалката скоростен лост I-Shift често си пречат. Предразположени към конфликт са и лостовите за ретардера и моторната спирачка и за чистачките, които са монтирани на кормилната колона.

Загадка е защо Volvo отдавна не е обединила повечето от тези функции в един лост на кормилната колона, което бързо би сложило край на подобни критики. Тези малки несъответствия продължават в цялостното впечатление на интериора, който иначе е лек и дискретен в основния си дизайн. Като цяло интериорът оставя по-малко хомогенно впечатление, сравнено с обзавеждането на конкурентите MAN или Scania. ►

- 1 – Бутоните на волана са добре подредени. Останалите превключватели могат да се подредят по избор
- 2 – Леко импровизирани решения като показаната на снимката съгъваема поставка за бутилки не се вписват в иначе стилния стил на FH
- 3 – Втора турбина, монтирана в изпускателния тракт, използва допълнителна мощност от топлината на отработените газове в D13K-TC.
- 4 – Малкото допълнително външно отделение за съхранение на кабината Globetrotter е практично нещо.
- 5 – Дигиталното приборно табло се отличава с фината си и елегантна графика
- 6–7 – Предимно ролетни щори, а също и понякога отличаваща се съдържаност: системата от горни шкафчета определено задава добър тон
- 8 – Един от многото акценти в FH е автоматичната система за дълги светлини, която може избирателно да избледнее с изключителна точност при насрещен трафик

Поведение на пътя /разход на гориво –измервания от теста

Модел		MAN 18.470 GM	Scania R 460 Highline	Volvo FH 460 I-Save Globetrotter
				
Скорост и разход	средна скорост, км/ч	83,7	84,6	82,0
	разход дизел, л/100 км	29,8	27,1	28,2
	разход Adblue, л/100 км	2,29 (7,60%)	3,05 (11,25%)	1,57 (5,55%)
Разход при равен път и скорост 85 км/ч (дизел)	л/100 км	26,8	24,7	25,9
Разход при пълно натоварване по наклон нагоре (дизел)	л/100 км при скорост км/ч	88,9 74,2	80,0 74,1	81,4 65,6
Възможност за изкачване на най-висока предавка	проценти	2,84	2,96/2,31*	2,81
Обороти при 85 км/ч	об./мин	1159	1159/904*	1059
Налична мощност при 1100 об./мин	к.с. (кВт)	377 (277)	390 (288)	418 (307)
Увеличаване на въртящия момент	проценти	36	39	117
Максимална скорост при най-ниска предавка	км/ч	7,9	6,3	9,7
Максимална скорост при най-висока задна предавка	км/ч	11,1	45,8	48,0
Максимална скорост при най-ниска задна предавка	км/ч	8,5	8,1	8,3
Моторна спирачка	макс. к.с. (кВт) при об./мин	442 (325) 2400	466 (343) 2400	517 (380) 2300
Интервали за смяна на маслото	км	140 000	200 000	150 000
Тегло				
Собствено тегло**	кг	7140	7260	7210
Полезен товар	кг	10 860	10 740	10 790
Тегло в теста	кг	39 630	39 670	39 690

* 12-а предавка / overdrive.

** В сравнима спецификация и без ретардер.

Точното зареждане
извежда на бял свят
всякакви отклонения в
разходомерите



Всички погледи са насочени
към новия световен двигател
на Traton по време на
неговото бойно кръщение



Установяването на еднакво налягането в гумите е едно от първите задължения при сравнителните тестове

Заклучение

Често чуваме напоследък, че хората постепенно започват да се чувстват претоварени от непрекъснато ускоряващия се прогрес. Може ли това да се отнася и за самата технология, която олицетворява този прогрес? Отговорът на този въпрос би бил положителен, доколкото всеки скок напред също така трябва да бъде достъпен и ценово.

И в това отношение на производителите на камиони наистина не им е лесно. Първо, това е дългосрочната декарбонизация, под знака на която вече са създадени съюзи, които биха били немислими само преди няколко години.

Второ, дизелът – все още незаменим в средносрочен план – е подложен на нарастващ натиск по отношение на CO₂ емисиите и съответно на разхода на гориво.

И трето, чудесата, които дигитализацията вече донесе в кабината и ще продължи да носи, не са безплатни.

В резултат на това днешният камион работи на безпрецедентно ниво. В същото време обаче той трябва да прави повече компромиси от всякога и е изложен на огромни центробежни сили.

В резултат от всичко това в тестовите влекачи имаме следното. Леко непоследователната картина на Scania с традиционен интериор, но чисто нов задвижващ агрегат. Междувременно MAN създаде образцов интериор в изпитаната каросерия на кабината, но в момента все още е задължен да използва по-традиционна силова линия. Volvo пък търси своето спасение в задвижването с по-сложната технология турбокомпаунд, включително и стратегия за шофиране, която изисква известно време за свикване, и оставя камиона с умерено обновен интериор.

Текст: Михаел КЕРН
Снимки: Карл-Хайнц АУГУСТИН

След зареждането резервоарите се запечатват и отиват на пътуване за измервания, които продължават няколко дни



Класиране по точки

	Макс. точки	MAN	Scania	Volvo
КАБИНА				
Обслужване/накланяне	10	9,5	8,5	10,0
Качване/Стъпала	15	13,7	13,8	14,1
Възможности за спецификация	20	20,0	20,0	20,0
Отделения за вещи/поставки	45	41,0	36,8	41,2
Вътрешни размери	20	19,8	19,8	20,0
Работно място на шофьора	50	48,5	42,3	44,9
Легла и обстановка около тях	20	20,0	16,5	17,5
Качество на използвани материали в кабината, изработка	20	18,5	17,5	20,0
Общо	200	191,0	175,2	187,7
ШОФИРАНЕ				
Комфорт на возене	65	55,6	62,9	63,8
Поведение на пътя/управление	35	34,6	35,0	34,6
Спирачки	30	30,0	29,0	28,9
Превключване на предавките/работа с тях	45	44,1	41,0	42,5
Общо	175	164,3	167,9	169,8
СИЛОВА ЛИНИЯ/ДИНАМИКА				
Характеристика на двигателя	30	30,0	28,5	29,0
Предавателна кутия/превключване	20	18,0	20,0	17,0
Ретардер	35	35,0	35,0	35,0
Главно предаване	20	19,0	20,0	17,9
Управляемост	15	13,6	14,0	14,4
Динамика	65	62,8	64,9	54,3
Общо	185	178,4	182,4	167,6
РАЗХОД НА ГОРИВО/ADBLUE				
Разход при постоянна скорост от 85 км/ч по равен път	50	41,6	50,0	45,2
Разход при изкачване	15	11,4	15,0	14,5
Разход на Adblue	10	8,0	4,3	10,0
Общо разход в теста	90	79,2	90,0	85,6
Общо	165	140,2	159,3	155,3
РАЗХОДИ/ПОЛЕЗЕН ТОВАР				
Полезен товар	30	30,0	27,7	28,7
Интервали на обслужване	30	27,0	30,0	28,0
Остатъчна стойност	60	57,0	60,0	60,0
Серийно оборудване и спецификация	30	26,0	27,3	27,5
Общо	150	140,0	145,0	144,2
БЕЗОПАСНОСТ				
Моторна спирачка	30	27,0	28,0	30,0
Оборудване за безопасност	20	17,5	18,0	17,5
Светлини, видимост и огледала	60	60,0	56,5	57,5
Колани	15	15,0	15,0	15,0
Общо	125	119,5	117,5	120,0
Общо в теста	1000	933,4	947,3	944,6

Забележка: Точките за всеки от параметрите, посочени в таблицата, се получават, като се сумират оценките на множество показатели, определящи всеки параметър.

Пазарът в ЕС с тенденция към повишение при камионите

Въпреки че за пазара на автомобили с комерсиално предназначение второто полугодие на 2021 г. бе по-неуспешно дори от това на 2020 г., ситуацията е различна в категориите над 3,5 тона

През миналата година регистрациите на нови камиони в ЕС са се увеличили с една шеста, стигайки 289 316 бройки. Независимо от отрицателните резултати през септември, октомври и ноември, по-силното представяне през първото полугодие и увеличението с 19,1% през декември 2021 г. са помогнали за по-доброто представяне през цялата година. Разбира се, тези и останалите резултати са на базата на сравнение с много слабата 2020 г. и в ситуация, в която автомобилостроенето в Европа продължава да среща всевъзможни пречки и е далеч от възстановяване на производителността отпреди вълните на Covid-19.

За подобряването на общия резултат висок е приносът на страните от Централна и Източна Европа, на първо място на Полша, която в категориите >3,5 т и ≥ 16 т от няколко години не е била по-назад от позицията на четвърти пазар на Стария континент, а след като Обединеното кралство напусна ЕС – и трети. Високомерието на западно-

европейците стига до там, че в съобщението на ACEA за резултатите в „над 3,5 тона“ през 2021 г. се казва: „... почти всички пазари в ЕС успели да се представят по-добре от 2020 г., включително четирите основни: Италия (+22,3%), Испания (+8,1%), Германия (+5,6%) и Франция (+5,5%).“ Или Полша, Пазар № 3 за 2021 г., с ръст от 58 на сто и с 32 684 регистрации, не е основен пазар, но Италия с 24 807 бр. и Испания с 20 802 бр. са основни!

Още една идея по-оптимистична е ситуацията в тежката категория (≥ 16 тона): ръст от 21,2% в страните от ЕС (240 346 броя срещу 198 355 през 2021-а). Германия с увеличение от 10,4% и общо 55 562 нови регистрации пак е най-големият европейски пазар. Следват я Франция, Полша, Италия, Испания, Нидерландия и Литва.

И в двете категории Островът, макар и отчитан отделно, извън ЕС, по брой на регистрациите запазва третото си място след лидерите Германия и Франция. 

Сравнение между регистрациите в Европа на нови товарни автомобили над 3,5 тона и ≥ 16 тона през 2021 и 2020 г.

Страна	> 3,5 т 2021/ 2020	Промяна 2021/ 2020	≥ 16 т 2021/ 2020	Промяна 2021/ 2020	Страна	> 3,5 т 2021/ 2020	Промяна 2021/ 2020	≥ 16 т 2021/ 2020	Промяна 2021/ 2020
Австрия	6680 / 5676	17,7%	6470 / 5467	18,3%	Словакия	2868 / 1943	47,6%	2581 / 1689	52,8%
Белгия	8179 / 7516	8,8%	6807 / 6125	11,1%	Словения	1925 / 1380	39,5%	1777 / 1253	41,8%
България	3073 / 2055	49,5%	2944 / 1978	48,8%	Унгария	4476 / 3275	36,7%	4094 / 2951	38,7%
Германия	78 982 / 74 779	5,6%	55 562 / 50 323	10,4%	Финландия	3536 / 3430	3,1%	2426 / 2317	4,7%
Гърция	568 / 561	1,2%	367 / 353	4,0%	Франция	45 030 / 42 699	5,5%	38 787 / 36 737	5,6%
Дания	4389 / 3724	17,9%	3917 / 3288	19,1%	Хърватия	1284 / 895	43,5%	1002 / 695	44,2%
Естония	772 / 493	56,6%	722 / 446	61,9%	Чехия	8679 / 7355	3,1%	7437 / 5913	25,8%
Ирландия	2272 / 1936	17,4%	1872 / 1587	18,0%	Швеция	5910 / 5502	7,4%	5304 / 4960	6,9%
Испания	20 801 / 19 245	8,1%	17 924 / 15 932	12,5%	Всичко ЕС	289 316 / 247 616	16,8%	240 346 / 198 355	21,2%
Италия	24 807 / 20 276	22,3%	20 515 / 16 483	24,5%	Исландия	274 / 203	35,0%	141 / 100	41,0%
Кипър	83 / 85	-2,4%	42 / 33	27,3%	Норвегия	6035 / 5993	0,7%	4272 / 4092	4,4%
Латвия	1392 / 716	94,4%	1296 / 652	98,8%	Швейцария	3565 / 3579	-0,4%	3010 / 2890	4,2%
Литва	7976 / 4188	90,4%	7882 / 4093	92,6%	Всичко EFTA	9874 / 9775	1,0%	7423 / 7082	4,8%
Люксембург	1054 / 991	6,4%	901 / 794	13,5%	Великобритания	42 372 / 40 164	5,5%	31 001 / 28 426	9,1%
Нидерландия	11 744 / 10 527	11,6%	10 348 / 9105	13,7%	EC + EFTA	299 190 / 257 391	16,2%	247 769 / 205 437	20,6%
Полша	32 784 / 20 672	58,1%	30 159 / 18 290	64,9%	EC + EFTA + UK	341 562 / 297 555	14,8%	278 770 / 233 863	19,2%
Португалия	4264 / 3585	18,9%	3686 / 3030	21,7%					
Румъния	5889 / 4112	43,2%	5524 / 3861	43,1%					

ДАЙ СВОЯ ПРИНОС*



BOSCH

Техника за живота



* ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

www.boschaftermarket.com/bg/bg

Близо 2700 тона разнородни метали бяха спестени само през 2019 г. благодарение на обменните стратери и алтернатори на Bosch. Това съответства на приблизително 7 400 тона CO₂ еквивалент (CO₂e), които биха се отделили при производството на това количество метал. Цяла гора от около 590 000 букови дървета би била необходима, за да поеме целия CO₂e. Присъединете се към нас и дайте своя принос за опазването на околната среда с обменните изделия Bosch eXchange.

Кой какви електрически камиони предлага у нас

Въпроси към вносителите

- ♦ Какви камиони и/или влекачи с електрическо или с хибридно задвижване (без ванове) предлагате на българския пазар (марка, модел, шаси-кабина или надстройка)
- ♦ Какви са техните основни технико-експлоатационни показатели (допустима обща маса, полезен товар, батерии, автономност в реални условия...)
- ♦ Ориентировъчна цена (към момента на отговора)
- ♦ Какви съоръжения за зареждане им предлагате на клиентите (производител, марка, модел, време за пълно зареждане на батериите, на 220 или на 380 волта, консумирана мощност, инсталиране, приблизителна цена и т.н.)

Този материал ви представя действителната ситуация с предлагането на българския пазар на камиони с електрическо задвижване, основно с батерии (BEV). Публикуваме без редакционна намеса получените отговори на еднаквите въпроси (вж. Въпроси), които зададохме на официалните вносители на следните марки товарни автомобили, представени у нас: DAF, Ford Trucks, IVECO, MAN, Mercedes-Benz + Fuso, Renault Trucks, Scania и Volvo Trucks

DAF

DAF е един от първите европейски производители на камиони, които успешно предложиха на пазара напълно електрически камион (BEV). За DAF електрическият камион е енергийна концепция, която включва ефективни системи за зареждане, батерии с дълъг живот, здрави електрически двигатели, електрически опции за отвод на мощност и други. Към момента DAF предлага BEV от гамите CF и LF. Те могат да бъдат във вариант на двуосен седлови влекач и шаси-кабина с надстройка.

DAF CF е известен като универсален автомобил, а CF Electric е също толкова гъвкав. Предлага се като двуосен седлови влекач и като триосна шаси-кабина. Електромоторът с 210 кВт (240 кВт пикова мощност) черпи електричество от батерия с ефективен капацитет 350 кВтч (номинален 315 кВтч). Високият въртящ момент е наличен от място. CF Electric впечатлява с пробег от

над 200 километра. При интелигентно планирано пътуване и зареждане на батерията по време на товарене и разтоварване CF Electric може да бъде в експлоатация 24/7. Изцяло изтощени батерии може да заредите напълно само за 75 минути с бързо зарядно устройство (250 кВт/400 А). В режим на спиране електрическият мотор работи като генератор, докато забавя автомобила. Регенеративното спиране на 3 нива, управлявано от лоста на кормилната колона, удължава пробега на автомобила и намалява износването на спирачките.

DAF LF е идеален за дистрибуция с леснодостъпната си кабина, маневреността и ниското собствено тегло за висок полезен товар. LF Electric предлага всички тези качества плюс нулеви локални емисии и почти безшумно движение.

Всяко клиентско запитване се разглежда от DAF. За индивидуална оферта следва да се обърнете към Турботракс България ООД.

PACCAR Parts допълва продуктовата си гама със станции за зареждане на електрически ПС. Станциите са проектирани да работят безупречно с електрически камиони DAF при всякакви условия, а също да зареждат и други електромоби. Снабдени са с конектор CCS2 EU, подходящ за всички ПС на европейския пазар. Сертифицирани са по най-високите стандарти за безопасност CE. Станциите на PACCAR предлагат също безжични актуализации и надстройки на софтуер. Предлагат се мобилни зарядни станции с мощности от 22 до 40 кВт и гама от стационарни зарядни станции с мощности от 50 до 360 кВт.

Времето за зареждане на батерията зависи от мощността на зарядната станция. Например батерията на CF би се заредила от 20% до 80% за приблизително:

- ♦ 255 мин с ChargeMax 50;
- ♦ 70 мин с ChargeMax 180;
- ♦ 50 минути с PowerChoice 360X.

Електрическата гама на DAF



Технически характеристики на BEV DAF

	Влекач FT (4x2)	Шаси-кабина FAN (6x2)	DAF LF Electric, FA (4x2)
За обща маса, тона	До 37	До 29	До 19
Собствено тегло без надстройка, кг	9000	10 160	7300
Електромотор, (номин./пикова мощност), кВт	VDL, 210 кВт номинална / 240 кВт пикова		Dana, 260 кВт номинална / 370 кВт пикова
Въртящ момент, Нм	2000		1970
Тип и капацитет на батерията (ефект./ном.), кВтч	LFP (Литиево-желязо-сулфатни); 350 кВтч (315 кВтч номинален)		LFP; 282 кВтч (254 кВтч номинален)
Пробег, км	До 220 км	До 250 км	До 280 км
Зареждане, мин	75 мин (при 250 кВт)		0% до 80% за 120 минути (със 150 кВт)
Междуосие, мм	3800	3800/4000/4200/4600/4800	5300/5850



PACCAR Parts
допълва
продуктовата си
гама със станции
за зареждане на
електрически ПС

Mercedes-Benz

„Надяваме се на вашето разбиране, че към момента не бихме могли да обявим дата за евентуално представяне на камиони с електрическа батерия на българския пазар. Въпреки това сме твърдо решени да постигнем целите, заложили в Парижкото споразумение, и по този начин да декарбонизираме нашата индустрия. За тази цел се стремим до 2039 г. в Европа, Япония и Северна Америка да предложим само превозни средства, които са неутрални по отношение на въглеродните емисии. Крайната ни цел е да постигнем въглеродно неутрален транспорт по пътищата до 2050 г.“, е отговорът директно от Daimler Trucks, който продължава така: „Нашето електрическо портфолио включва:

- ◆ Mercedes-Benz eActros за тежкотоварна дистрибуция, който е в серийно производство от октомври 2021 г. Пробег до 400 км. Може да се зарежда с мощност до 160 кВт на бърза зарядна станция с 400 А. За зареждането на версията с три литиево-йонни (Li-Ion) батерии от 20 до 80% е необходим малко повече от 1 час.
- ◆ Mercedes-Benz eActros LongHaul е BEV с обхват от около 500 километра за енергийно ефективен транспорт по планирани маршрути на дълги разстояния. Предвижда се да бъде готов за серийно производство през 2024 г.
- ◆ Нископодовият Mercedes-Benz eEconic е базиран на eActros и ще се използва главно за събиране на отпадъци. Много добър избор за тази дейност заради сравнително късите и планирани маршрути – до около 100 километра, но с множество спирания и потегляния. Планирано е серийното му производство да започне през втората половина на 2022-ра.



Mercedes-Benz e-Actros

◆ Лекотоварните камиони eCanter на FUSO вече са в употреба при много клиенти по света. Първите бройки от тях бяха издадени още през 2017 г. eCanter предлага пробег от 100 км.

◆ С Mercedes-Benz GenH2 Daimler Trucks се фокусира върху водородните горивни клетки за електрифициране на своите превозни средства. Целта е GenH2 да постигне обхват до 1000 и повече километра без спирания за зареждане с гориво. Серийното му производство е планирано за 2027 г.

Цената на eActros зависи от избраната конфигурация. Можем да кажем, че eActros струва три пъти повече от традиционен дизелов камион. Когато се изчислява крайната цена за придобиване, трябва да се отчитат и евентуални субсидии за закупуване на електрически превозни средства. За останалите камиони не можем да предложим конкретни цени.

От наша гледна точка зареждането в депото на клиентите е първата и най-важна стъпка за влизането в света на електрическата мобилност. Настоящите области на приложение на електрическите камиони, свързани с градски доставки, вече мо-

АВТОМАТИЧНИ ЧЕТКОВИ АВТОМИВКИ ЗА ЛЕКОВОТАРНИ, 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.



гат да бъдат покрити и инфраструктурата може да бъде идеално адаптирана към процесите на логистичния доставчик, което води до възможно най-ниските разходи за таксуване.

В зависимост от това как се използват камионите, възможността за зареждане е и опция за разширяване на техния обхват, напр. зареждане на мястото при разтоварване или товарене.

На последно място публично достъпните зарядни станции в близост до основни търговски пътища ще са от съществено значение за максимизиране на оперативния пробег на камионите с електрически батерии и ще дадат на логистичните компании гъвкавостта за голяма част от ежедневиия им бизнес.

Партньорства в зареждането

За зареждане в депо на клиента сключихме стратегическо партньорство със Siemens Smart Infrastructure, ENGIE и EVBox Group. Ако клиентите проявят желание да използват техните услуги, партньорите ни ще анализират техните депа и ще изградят подходящата инфраструктура за

енергийни доставки от тяхно име. Те също така имат ангажимент за поддръжката и обслужването на зарядната инфраструктура. Siemens Smart Infrastructure, ENGIE и EVBox Group си сътрудничат тясно с Mercedes-Benz Trucks по време на всички фази на този процес.

Относно публичната инфраструктура за зареждане: подписахме обвързващо споразумение за създаване на джойнт венчър с Traton Group и Volvo Group за създаване и поддръжане на високопроизводителна зарядна инфраструктура за електрически тежкотоварни камиони и автобуси в Европа.

Планира се съвместното предприятие, в което партньорите ще притежават равни дялове, да започне да оперира в началото на 2022 г., след получаването на всички необходими регулаторни одобрения. Страните са се ангажирали да инвестират 500 млн. евро. Плановите са за инсталиране и поддръжане на поне 1700 високопроизводителни зарядни точки за зелена енергия на и в близост до магистрали, както и на логистични точки в рамките на 5 години след създаването на джойнт венчъра.“

От 2023 г. Renault Trucks ще може да доставя изцяло електрическа гама за всеки сегмент: дистрибуция, строителство и превози на дълги разстояния

Renault Trucks

Renault Trucks предлага пълна гама електрически товарни автомобили от 3,1 т до 26 т., с включен сервиз и гаранция за 5 години. Renault Trucks предлага, включително и за България, следните BEV – 16-тонния D Z.E., 19- и 26-тонните D Wide Z.E., които се произвеждат в завода в Бленвил-сюр-Орн, Калвадос, Нормандия. От 2023 г. френският производител ще може да доставя изцяло електрическа гама за всеки сегмент: дистрибу-

ция, строителство и превози на дълги разстояния, като потвърди по този начин своя ангажимент за транспорт без изкопаеми горива.

Цената за всеки камион зависи от конкретната спецификация, като тази на електрическите е значително над цената на тези с конвенционално гориво.

Предстои изпълнение на проект за изграждане на зарядни станции за електрически превозни средства в сервизната мрежа, както и мобилни станции за зареждане.



Технически характеристики на BEV Renault

	D Wide Z.E.	D Z.E.
За обща маса, тона	До 19 или до 26 т	До 16 тона
Собствено тегло без надстройка, т	8,2 до 8,8 т или 9,2 до 9,8	7,2 до 9,0
Електромотор, (номин./пикова мощност), кВт	2 x 185 кВт (пикова), 2 x 130 кВт постоянна	1 x 185 кВт (пикова), 130 кВт постоянна
Въртящ момент на двигателя/на моста, Нм	2 x 425 / 28 000	425 / 16 000
Предавателна кутия	Двустепенна	
Капацитет на батерията, кВтч	Li-Ion; 200 кВтч или 265 кВтч	
Пробег, км	100 за сметосъбиране, до 180 за дистрибуция	До 400
Междуосие, мм	4400 и 5300	3900, 4100, 4300, 4500, 4750, 5250, 5000, 5250, 5500, 5800, 6100, 6800

Scania

Електрическите камиони (BEV) на Scania използват силните страни на електрическото задвижване, а хибридните – и на традиционния двигател с вътрешно горене (ДВГ). Хибридните могат да работят без емисии, когато е необходимо, но запазват и разширения възможен обхват при работа с HVO или биодизел.

В съчетание със свързаните услуги на компанията клиентът с хибриден камион получава и напълно автоматизирано превключване между ДВГ и електрическа работа въз основа на географски зони и на разписания. Новият хибриден задвижващ тракт на Scania за камионите PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) и за HEV (Hybrid Electric Vehicles) съществено подобрява и цялостната управляемост, и гъвкавостта.

Актуализираният хибриден задвижващ механизъм е изграден около двоен електромотор с отделен контур за маслено охлаждане и 6-степенна кутия без съединител, разработена от компанията. Трансмисия с двоен входящ вал и блок за разделяне на мощността интегрира система от два електродвигателя и планетарен механизъм, така че въртящият момент се предава без прекъсване. Електрическата мощност е повишена до 230 кВт при продължително ползване, а за още повече гъвкавост тя може да се допълни с по-лекия 7-литров ДВГ DC07 вместо с 9-литровия DC09.

Новите универсални хибридни електрически превозни средства – HEV и PHEV на Scania, могат да бъдат оборудвани с различни опции за задвижване и зареждане, предлагайки по този на-



чин решения, които да отговорят на изискванията за различни приложения като хладилен транспорт, бетон-миксери и регионална дистрибуция.

Най-новото поколение хибридни камиони от Scania може да се поръча като HEV и като PHEV, с кабините от сериите P, G и L, специфицирани за влакчи или шасита с кабина. Всички ДВГ Scania Euro VI могат да работят с хидрогенирано растително масло (HVO), а някои – и с биодизел FAME.

Акумулаторният електрически камион (BEV) работи през цялото време без локални емисии. А тих транспорт с нулеви емисии в градовете е необходим и за доставяне на стоки, и за отстраняване на отпадъци, и за строителството и поддържането на инфраструктурата. ►

Scania предлага активно и камиони на батерии, и с хибридно задвижване



Уникална ефективност

S.KO COOL SMART EXECUTIVE е най-доброто ни транспортно решение за товари под температурен контрол. Икономично охлаждане с изключителна изолационна система. Включените сервизни услуги и телематиката TrailerConnect® гарантират намаляване на оперативните разходи и запазване на стойността във времето. www.cargobull.com/bg

**SCHMITZ
CARGOBULL** 
The Trailer Company.

Технически характеристики на HEV, PHEV и BEV Scania

	HEV	PHEV	BEV
За обща маса, т	До 36 т.		До 29 т
Конфигурация	4x2, 6x2, 6x2*4		
Опции за кабини	L, P, G		L, P
Капацитет на батерията	1 x 30 кВтч	3 x 30 = 90 кВтч	Li-Ion, 5 батерии / 165 кВтч, 9 батерии** / 300 кВтч
Зареждане	–	CCS 95 кВт/145 A DC/постоянен ток	CCS тип 2, до 130 кВт/200 A, постоянен ток
Ел. задвижване	90 кВт	230 кВт	≈295 кВт и 2200 Нм***
Предавателна кутия	6-степенна, без съединител		–
ДВГ	DC07 (220, 250, 280 к.с.); DC09 (280, 320, 360 к.с.)		–
Междусие, мм	3600 – 6350	4350 – 6350	3950 – 5750 мм
Пробег, км	До 15 км	До 60 км	До 250 км

* Завиващ трети мост

** За междусия от 4350 мм нагоре

*** Електродвигател с постоянни магнити и с охлаждане от маслена мъгла. Пикови показатели ≈295 кВт и 2200 Нм, ≈230 кВт и 1300 Нм в режим на продължителна работа. 60 кВт електрическо РТО (ePTO)

Scania България работи на база индивидуални оферти, които се изготвят въз основа на анализ на експлоатационните нужди, маршрут, топография, зареждане, пробег.

За зареждане на клиентите се предлага ABB Terra DC 24 кВт максимална мощност, на 380 волта. Времето за пълно зареждане зависи от самите батерии.

Volvo Trucks



Volvo FE Electric и FL Electric са предназначени предимно за градска дистрибуция, комунални и леки строителни дейности

Volvo Trucks разполага с пълна гама изцяло електрически камиони на батерии от моделите FH Electric, FM Electric, FMX Electric, FE Electric и FL Electric, която съвсем скоро ще бъде представена и на българския пазар.

Volvo FE Electric и FL Electric са предназначени основно за градска дистрибуция, леки строителни дейности в градовете, сметосъбиране. В серийно производство са от 2019 година. През есента на т.г. ще започне производството на FH

Electric, FM Electric и FMX Electric. Индустриалните сегменти, за които са предназначени, са основно регионална дистрибуция и строителни дейности. Всички модели от гамата електрически камиони разполагат с възможности за най-разнообразно специфициране и надстрояване.

Volvo Trucks е лидер при електрическите камиони в Европа с пазарен дял от 42% за 2021 го-



Технически характеристики на BEV Volvo Trucks

	FL Electric 4x2	FE Electric 4x2, 6x2
Обща маса, тона	До 16,7 т	До 27 тона
Електромотор, кВт	1 бр., 130 кВт (постоянна)	2 бр., до 225 кВт (постоянна)
Предавателна кутия	Двустепенна	
Тип и капацитет на батерията, кВтч	Li-Ion, 200 кВтч до 395 кВтч (3 до 6 батерии)	Li-Ion, 200 кВтч до 265 кВтч (3 или 4 батерии)
Време за зареждане, ч	11 ч. с пром. напр. 22 кВт; 2 ч. с пост. напр. 150 кВт	
Пробег, км	До 300	До 200

дина, през която този пазар има ръст от 196% в сравнение с 2020 година. През м.г. на Volvo Trucks са поръчани над 1100 BEV в цял свят. Във Volvo Тръкс България се надяват въпреки предизвикателствата страната ни да се появи на европейската карта за електромобилност още тази година.

Първоначалната инвестиция за електрически камиони е по-голяма от еквивалентните дизелови камиони. Очаква се цената на новата технология да намалява в течение на времето във връзка с подобряването на икономииите от мащаба.

Конкретни цени, както и при дизеловите камиони, се определят въз основа на редица фактори, свързани със специфичната транспортна дейност, нужди и изисквания на всеки отделен клиент.

Големи инвестиции са направени и е необходимо да се направят спешно в развитие на зарядна инфраструктура и зарядни станции. Първоначално повечето камиони ще трябва да се зареждат в базите на транспортните фирми. Във Volvo обръщат внимание към необходимостта правителствата да въведат стимули за изграждането на публични зарядни станции с висок капацитет и достатъчно място за камиони.

Въпроси без отговор

Разбираема е въздръжаността на носителите – и за тях електромобилността е нова, неопоз-

ната територия, прибавяща нови трудности към вече познатите, между които на първо място продължават да са разтегнатите срокове за доставки и поскъпването.

Това обаче надали ще намали разочарование то на читателите – след информационния поток за новости, тестове при клиенти и пускане в производство, към момента предлагането на българския пазар е твърде ограничено, а липсата на конкретни данни относно цени, срокове и др. условия трудно ще насърчи или възбуди интереса от страна на клиентите.

Няма как превозвачите да пренебрегнат и редица смущаващи факти относно рационалността от придобиване и експлоатация в български условия на електрически камион на батерии (BEV):

- ♦ Свърхтеглото на батерията и останалото оборудване, което, в зависимост от модела, намалява полезния товар с няколко стотин килограма до няколко тона;
- ♦ Невъзможна е и ездата на 2 смени, поне докато не се изгради достатъчно развита мрежа от станции за бързо дозареждане в обектите, в които камионите престояват за товаро-разтоварни операции.

Най-важни обаче са финансовите измерения, които такъв преход би имал за превозвачите. Ще ги разгледаме в следващия брой на списанието. 📄

инж. Радослав ГЕШОВ



**ТРАДИЦИОННО
ИНОВАТИВНИ**



УНИТРЕЙЛЪР ЕООД

Продажби западна България +359 0877 052515 k.lyubomirov@unitrailer.bg

Продажби източна България +359 0888 449330 z.georgiev@unitrailer.bg

Устойчива мобилност: 300 LNG станции към мрежата на DKV Mobility

Европейският доставчик на услуги за мобилност продължава да разширява мрежата си за доставки на алтернативни горива



DKV Mobility вече предлага на своите клиенти достъп до над 300 LNG станции в десет държави. (Снимка: DKV Mobility)

ABSTRACT IN ENGLISH

Sustainable mobility: DKV Mobility expands LNG acceptance network to 300 stations

LNG and Green LNG are one of the most important alternatives to conventional fuels, as transport industry transitions towards climate-friendly. This is why leading European mobility services provider DKV Mobility is constantly pushing forward with the expansion of its LNG acceptance network and is now offering its customers access to over 300 LNG stations in ten countries.

По пътя към по-устойчива мобилност в транспортния сектор LNG (втечен природен газ) и Green LNG (втечен био природен газ) са сред най-важните алтернативи на конвенционалните горива. Чрез тяхното използване транспортните, спедиторските и логистичните компании могат да намалят CO₂-емисиите от своите превозни средства с до 20 процента (LNG) или до 90 процента (зелен LNG) в сравнение с дизеловите превозни средства. Ето защо европейският доставчик на услуги за мобилност DKV Mobility непрекъснато разширява мрежата си за приемане на LNG и сега предлага на своите клиенти достъп до над 300 LNG станции в десет държави – Германия, Австрия, Белгия, Холандия, Италия, Франция, Испания, Полша, Швеция и Финландия. По този начин DKV Mobility продължава

да предлага най-голямата мрежа за приемане на LNG без зависимост от марката, която покрива повече от две трети от всички бензиностанции за LNG в Европа.

„С достигането на 300 LNG станции ние стигнахме важен етап в по-нататъшното насърчаване на енергийния преход в нашата индустрия“, казва Свен Мерингер, управляващ директор „Енергия и услуги за автомобили“ в DKV Mobility. За да отговори на нарастващото търсене на алтернативни горива, DKV Mobility свързва към мрежата си 5000 бензиностанции всяка година и разчита на мултиенергийни бензиностанции, които предлагат също алтернативни горива като LNG, CNG, LPG или водород. Активното насърчаване на преминаването към алтернативни горива е в съответствие с корпоративната цел на DKV Mobility: Да стимулира прехода към ефективно и устойчиво бъдеще на мобилността.

Повече информация 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 1400 служители. От безкасовите разплащания на приемащи пунктове 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 бордовите устройства се използват от над 213 000 активни клиента. През 2021 г. DKV CARD беше отличена за най-добра марка в категорията горивна и сервисна карта за 17-ти пореден път.





Пътувате лесно в Европа

С ТРИ УМНИ РЕШЕНИЯ



Спестете време и пари с най-голямата европейска мрежа от бензиностанции на различни марки в бранша. Над 66 000 **СТАНЦИИ ЗА ЗАРЕЖДАНЕ** гарантират, че винаги можете да разчитате на нас навсякъде.



Насладете се на свободно пътуване из Европа с **DKV BOX EUROPE**. Спестете време и лесно преминавайте границите в Европа само с едно бордово устройство.



Увеличете значително ефективността на Вашия автопарк с нашия дигитален асистент **DKV LIVE**. Освен всичко друго, той Ви помага в реално време с управление на зарежданията и с търсене на товари, за да избегнете празни пътувания.

dkv-euroservice.com/bg

YOU DRIVE, WE CARE.

Вносителите на ремаркета: *Очакваме редовни доставки и успешна 2022 година*

През 2021 г. българските вносители на прикачен състав успяха да поддържат високи нива на доставки на полуремаркета и ремаркета дори на фона на нарушени логистични вериги вследствие на здравната криза в Европа. В сегмента на ремаркетата пазарните данни показаха стабилизация и сериозен растеж на годишна база спрямо 2020 г. По официални данни на МВР през 2021 г. у нас бяха регистрирани 1826 нови ремаркета и полуремаркета от най-тежката категория. Много търсени бяха и ремаркетата втора употреба.

В началото на 2022 г. списание КАМИОНИ по традиция се обръща към водещите вносители на прикачна техника в България. Зададохме им следните въпроси: Каква беше за вашата компания и за марката, която представлява-

те, 2021 г. и колко ремаркета доставихте? Какво се търсеше най-вече от клиентите ви като модели и варианти през 2021 г.? Промениха ли се през годината търсенето и вашият подход към клиентите? Какви са очакванията ви за пазара и за вашата ком-

пания през 2022 г., как ще се отрази забавянето на доставките на ремаркета и преодолимо ли е то? На какви продукти и услуги ще акцентирате през 2022 г. и какво ново ще предложите на клиентите си при продуктите и услугите?

Ивайло Комбаков, Агри-М (STAS, LeciTrailer, Magyar, Fliegl):



През 2021 г. продадохме 18 ремаркета STAS, 11 броя от Fliegl и 2 LeciTrailer. Като цяло най-търсени бяха самосвалните алуминиеви гондоли от 50–56 куб. м, както и ремаркетата за строителството. Отвори се и пазарът за подвижни подове, като миналата година продадохме 3 броя от тях. Миналата година доставихме и няколко двусосни цели ремаркета за транспорт на контейнери. Като втора употреба сме продали над 30 ремаркета STAS, главно зърновози.

На фона на трудностите за транспорта заради нарастващите цени на горивата и пандемията сме доволни от 2021 година. До някаква степен клиентите ни приеха повишаването на цените от 15%, което се случи на глобалния пазар на ремаркета в края на 2021 година.

Очакваме трудна година поради забавянето в производствата на продукти и компоненти, високите цени и вдигането на горивата. В момента имаме търсене на бордови ремаркета на Fliegl, към 15 чакащи заявки за платформи и брезент на щори.

Ние предлагаме всичко от А до Я като доставка, сервис, финансиране и обратно изкупуване.

Калин Цветков, WIELTON Bulgaria (WIELTON):

На първо място искам да благодаря за доверието на всички фирми, избрали предимствата на марката WIELTON, която затвърждава позициите си на целия европейски пазар. На местно ниво марката е на второ място в България за 2021 г. по общ брой продадени ремаркета и полуремаркета, като за поредна година WIELTON продължава да бъде лидер в класацията при самосвалните полуремаркета със 119 броя.

В България марката WIELTON е предпочитан и водещ доставчик при самосвалните полуремаркета с алуминиеви надстройки – моделът Bulk Master печели все повече и повече почитатели благодарение на ниското си собствено тегло и нововъведенията, улесняващи потребителите. Освен основното си предназначение конструкцията на полуремаркетото позволява и транспортиране на палетизирани товари до 26 европалета. В сравнение с традиционното полуремарке, потребителите на този модел получават допълнително логистично пространство. Чрез използването на новата конструкция на рамата, т.нар. „лебедова шия“, както и с висококачествената стомана STREX S 700 се осигурява по-нисък център на тежестта на ремаркетото, което води до по-голяма стабилност по време на шофиране, маневриране и разтоварване. Друга отличителна черта на Bulk Master е намалената обща височина на превозното средство в сравнение с полуремарке със

същата кубатура на права рама с цели 12,5 см. В резултат на това продуктът има по-нисък праг на товарване на горната част и на пода, което гарантира по-лесно товарене с бегер-товарач и по-ефективно преминаване през врати на халета, складове или товарни станции на силосни системи.

През 2021 г. се увеличи интересът и към останалите типове превозни средства от продуктова гама на марката WIELTON. С нарастващите продажби на бордови полуремаркета клиентите ни се убеждават в качествата и предимствата на марката. В този сегмент най-търсен е моделът CURTAIN MASTER заради ниското собствено тегло и увеличената здравина.

По отношение на т.нар. хенгърни композиции – надстройка и ремарке, най-търсената конфигурация за 2021 г. беше във вариант надстройка за 19 европалета + ремарке за 19 европалета и 20 + 18.

Щастливи сме, че сме представители на компания като WIELTON, която се вслушва в нуждите и предложенията на своите клиенти, непрекъснато подобрява продуктите



си и намира индивидуални решения дори при специфични потребности.

В условията на засилващата се конкуренция WIELTON запазва водещата си пазарна позиция при самосвалните полуремаркета. С увеличаващия се обем продажби се увеличава и необходимостта от предоставянето на по-голям обем допълнителни услуги от страна на нашия екип (екипа на българското представителство – Вилтон България ЕООД) с изключителната подкрепа на колегите ни в завода производител в Полша. ►



Ай Джи Инженеринг ООД

Българска GPS система за управление на автопарка на световно ниво

ТЕСТВАЙ БЕЗПЛАТНО НА:



www.ig-gpseu.com



+359 879 804200



office@ig-gpseu.com



- 99% точност на разхода на гориво
- Дистанционно сваляне на тахографски данни
- Автоматично подаване на данни към ТОЛ
- Аналитични функции
- Мобилно приложение за Android и iOS
- Интеграция със спедиторски платформи

Правилният подход и най-вече доброто отношение към клиентите ни винаги са били и ще бъдат основен движещ фактор в нашата работа. Макар и в малък състав, екипът ни се стреми да бъде на разположение на всеки наш клиент при необходимост.

Стремим се да идентифицираме потребностите на клиентите, за да им предложим най-доброто решение от продуктите на WIELTON, което да подпомогне и да улесни тяхната дейност. Поддържаме налични на склад в София полуремаркета, отговарящи на високите изисквания и очаквания на транспортните фирми в България, макар че в последно време тези „стокови наличности“ стават „клиентски поръчки“ още преди да се произведат или по време на транспортирането им от завода до България.

Също така полагаме големи усилия да развиваме и подобряваме дейностите, свързани със следпродажбеното обслужване – поддържане и развиване на мрежата от оторизирани от WIELTON сервизни центрове в цялата страна, поддържане на склад на оригинални резервни части,

организиране на бързи доставки на части до клиента/сервиза, както от склада ни в гр. София, така и от завода производител WIELTON в Полша, осигуряване на качествено и навременно гаранционно и извънгаранционно обслужване на продуктите и др.

Изминалата 2021 година беше успешна, но и трудна година предвид задълбочаващата се световна криза. Осезаемо забавяне в производството изпитват абсолютно всички фабрики и заводи поради липсата на компоненти и материали за произвежданите от тях продукти или повишената (понякога в пъти повече) цена на тези компоненти/материали. За съжаление, очакванията ни за задълбочаване на кризата през настоящата 2022 година все повече вземат превес, но пък за щастие WIELTON използва в продукцията си освен части собствено производство и компоненти на водещи европейски производители, което до някъде минимизира негативния ефект на кризата. Все пак имаме и при нас случаи на закъснения (за радост на клиентите закъсненията не са големи) при производството и доставките на полуремаркета поради споменатите по-горе причини,

но в тази ситуация сме всички ние като потребители дори на различни стоки от бита и съответно клиентите ни се отнасят с разбиране и търпение.

Самосвалните полуремаркета WIELTON са водещи продукти и за настоящата 2022 г. Споменатият вече по-горе модел BULK MASTER с рама тип „лебедова шия“ и с нисък център на тежестта се представя изключително добре благодарение на най-модерните технологии за производство, висококачествените материали и компоненти, KTL антикорозионна защита на рамата, здравината на конструкцията и надеждността при работа.

Отново залагаме и на доказаната здравина и високото качество на бордовите полуремаркета, както и на функционалността на т.нар. хенгери – комбинация от надстройката и ремарке.

Нови продукти за българския пазар са полуремаркетата за транспорт на строителни машини на марката LANGENDORF, която е част от WIELTON GROUP. Продължаваме предлагане на LANGENDORF в триосни и четириосни варианти, стандартни и разтегаеми по дължина.

Николай Бонев, KRONE BG Ltd. (Krone):



Изминалата 2021 г. беше изключително успешна както за Krone България, така и за цялата група Krone, въпреки глобалните затруднения, които изпитаха всички доставчици. Ние осъществихме над 130 сделки с ремаркета и полуремаркета на територията на страната. Както знаете, заявките бяха с по-голяма сила в началото на годината, което доведе до запълване на производствените капацитети още през първото шестмесечие и съответно на удължен срок на доставка. Наред с тези затруднения имаме и поетапно увеличение на цените, породено от завишения на основните суровини и енергоносителите за производство на нашия продукт. Въпреки тези трудности ние заедно с нашите партньори успяхме да се адаптираме към новата ситуация и започнахме да планираме в по-далечно бъдеще, доколкото това е възможно. Тук искам да отбележа, че Krone е изключително лоялен към своите клиенти и всички предварително предоставени сро-

кове за доставка на техника бяха спазени и нямаше закъснения, които се наблюдаваха на пазара. Това позволи едно относително спокойствие и възможност за планиране на нас и нашите партньори. Повишеното търсене запази своя бърз темп и през второто шестмесечие на изминалата година, което влияе пряко и на доставките ни и за 2022 г.

Както винаги най-продаваният продукт от портфолиото на Krone остава моделът Profi Liner. Той бе поръчван както в стандартния си вариант, така и в своята разновидност Huskerack за интермодален транспорт. Не са малко клиентите ни, които имаха индивидуални изисквания и оборудваха своите полуремаркета тип Profi Liner с голям брой от предлаганите екстри като: хидравлика на покрива, повдигащи се първа и трета ос, pallet stop системата, метална оплетка на страничните брезенти, алуминиеви джанти и много други. Имаме и голям дял партньори, които поръчват моделите Mega Liner, Cool Liner за стоки под температурен режим, различни типове контейнеровози, включително новите ни модели с централна тръбна конструкция. Не на последно място Krone за поредна година бе лидер при доставката на хенгерни композиции във всичките им разновидности като тристранни щори, BDF и други.

Както вече отбелязах, търсенето през по-голямата част от 2021 г. беше завишено, което е нормално, взимайки предвид по-малкото поръчки през предходната, която бе белязана от първата ковид вълна. Ние заедно с нашите партньори съумяхме да се адаптираме успешно в новата ситуация. Планирахме по-дългосрочно нашите доставки и стокови наличности, за да успе-

ем да отговорим на търсенето. През целия този труден период сме разчитали на тясна комуникация с нашите клиенти, които откриват в нас стабилен и предвидим партньор за техния бизнес.

Настоящата година се радваме на още по-завишен брой заявки за нова техника от всякакъв тип. Има множество сключени договори с конкретни срокове, които към днешна дата успяваме да спазим. Казвам към днешна дата, защото ситуацията е наистина динамична. Веригата за доставки на суровини в световен мащаб е затруднена и всеки ден се наблюдават липси от различни компоненти за производството на нашите висококачествени продукти.

Относно вероятността за забавяне при доставките смятам, че ние и нашите клиенти подходиме с разбиране, като се има предвид глобалната ситуация, в която се намират всички производители. Вярваме, че няма да има големи отклонения от предварително заложените параметри, защото нашите колеги в Германия работят ежедневно за подsigуряване на безпроблемния производствен процес.

И през тази година ще заложим на най-продаваните си продукти, а именно стандартните ни полуремаркета модел Profi Liner, които вече са с изцяло нова конструкция на шасито и с редица подобрения. Все повече клиенти избират и телематика от Krone, която се предлага наред с всички останали екстри, които спомагат за нормалното функциониране на техния автопарк. Тук искам да добавя, че в услуга на нашите клиенти ние разполагаме с голямо количество части на склад, за да успеем да задоволим техните нужди в най-кратки срокове.

Георги Балтов, CTE Trailers България (Max Trailer, D-tec, Spitzer, Zaslaw, Faymonville Group):

2021 година за нас отново беше успешна. Компаниите, които представляваме – Zaslaw, Max Trailer, Faymonville Group, D-tec, Spitzer, се приемат изключително добре на българския пазар. Клиентите ни търсеха най-вече както традиционни самосвални полуремаркета, така и специализирани единици за новите инфраструктурни проекти, които предстоят. За наша радост сме извоювали уважението на клиентите си и затова реализираме перманентно повтарящи се сделки с текущи клиенти.

С удовлетвореност заявявам, че поради навременно планиране, което предприехме много по-рано от обикновено, сме избегнали забавянето в доставките на всички марки, които представляваме. Така клиентите ни могат да разчитат на точни и своевременни доставки от наша страна, както и на стокови наличности през цялата 2022 година.

Акцентът ни ще бъде както върху цялото ни портфолио, което е доста обемно, така и върху няколко нови продукта, които пазарът изисква, поради новостите в различните дейности. Също така от месец март на разположение са и нови попълнения в нашия екип. Те ще са позиционирани в град София и ще спомогнат за по-бързото и адекватно обслужване на клиентските запитвания.

Адриан Тодоров, SM Trailers Ltd. (Schwarzmüller):

Изминалата година беше първата ни като официален представител на Schwarzmüller за България, Гърция и Северна Македония. Годишната определено беше успешна – доставихме над 140 ремаркета и полуремаркета. Резултатът надмина очакванията на производителя и ние сме убедени, че ще продължим този тренд.

Търсенето традиционно е съсредоточено в полуремаркета за международен транспорт. Друг основен сегмент са самосвалните полуремаркета както за строителния сектор, така и високообемните за транспорт на зърнени култури. Не липсваха обаче и поръчки на полуремаркета за превоз на горива, където Schwarzmüller са пионер.

Търсенето и интересът към марката Schwarzmüller постоянно растеше, като тенденцията се запазва и през тази година. Но това е нормално, предвид, че ние сме нов представител и се стараем да популяризираме и наложим марката в България. За този факт спомогнаха и реализираните доставки, а клиентите се убедили в безспорните предимства на нашите продукти. Най-добрата референция за нас идва от самите тях.

Стартирахме 2022 г. с поръчки още в първите работни дни. Очакваме годината да е по-успешна от 2021-ва във всяко отношение. За момента производството върви по план и нямаме забавяне в сроковете. Разбира се, ние се надяваме да няма нови сътресения във веригите за доставки и дори във втората половина процесите да се ускорят, което да доведе и до подобряване на сроковете.

Ще продължим да акцентираме на масовите за нашия пазар продукти. Ще положим и усилия да популяризираме гамата ни от самосвални ремаркета и полуремаркета, както и полуремаркетата с подвижен под, за да могат все повече клиенти да се убедят в предимствата и високото качество. Предлагаме и специализирани ремаркета за транспорт на различни типове контейнери и строителна техника под марката Hüffermann, част от групата на Schwarzmüller. ►



Георги Цветков, Шмиц Каргобул България ЕООД (Schmitz Cargobull):



Очакванията ни за нарастване на търсенето и поръчките през 2021 г. се оправдаха. Шмиц Каргобул България ЕООД завърши годината с издадени общо 1031 броя нови полуремаркета, което е с 307 единици повече спрямо 724 броя през 2020 г. През 2021 г. бележим ръст в продажбите с над 40% спрямо 2020 г., което е изключителен резултат за нас при нарастване на пазара с около 33%. Успяхме да увеличим пазарния си дял с 2% от 55% през 2020 г. до 57% през 2021 г.

Шмиц Каргобул България ЕООД продаде 257 броя употребявани полуремаркета през 2021 г., което е с 11 броя повече от реализираните 246 бр. за 2020 г. Въпреки трудностите с ограничени наличности на употребявана техника успяхме да запазим стабилната тенденция на развитие и нара-

стване на продажбите, както и на пазарния дял. Тези резултати оправдават усилията ни през последните години за предоставяне на качествени и проверени употребявани полуремаркета.

При възстановяването на икономиките и нуждите от допълнителни производствени капацитети нарасна значително търсенето на брезентови полуремаркета. Съществена част от продажбите ни се пада и на термоизолационните полуремаркета. Бележим ръст и в продажбите на хладилни полуремаркета, оборудвани с нашия собствен хладилен агрегат, като той все повече се утвърждава на пазара като висококачествен продукт с включената собствена телематична система и договори за пълно сервизно обслужване.

Също така през 2021 г. успяхме да реализираме продажби на високообемни самосвални полуремаркета както със стандартното ни шаси, така и с новото снижено SG шаси с подобрена стабилност и устойчивост при експлоатация.

Както споменах, през годината имаше голямо търсене на нашите продукти. За голямо съжаление, прекъсванията на веригите за доставки допринесоха за нарастване на производствените срокове и значително увеличение на продажните цени. Динамично променящата се пазарна ситуация затрудни значително доставките и възможността за предлагане на нови полуремаркета с актуални цени и срокове на производство. Имаше индивидуален подход към клиента във всяка една ситуация, търсейки възможно най-доброто решение за него.

Благодарение на изградените дълготрайни отношения с всички наши клиенти и партньори успяхме заедно да преодо-

леем възникналите до момента трудности, като продължаваме заедно да се справяме с всички предизвикателства. Бих искал да им благодаря за проявеното разбиране, доверие и търпение през изминалата година.

Очакванията ни за 2022 г. са да се нормализира производството, с което да се стабилизира пазарът и продажните цени. Не очаквам цените да се върнат на нивата от преди пандемията, но се надявам, че ще се задържат без повече покачване на нивата им. Реално очаквам спад на търсенето вследствие на редица икономически фактори, влезлия в сила Пакет Мобилност и нестабилната международна обстановка.

През 2022 г. ще продължаваме да се развиваме и да подобряваме цялостното обслужване за нашите клиенти. Шмиц Каргобул България ЕООД ще продължи да работи в насока за развитие и разширяване на дейността в подразделенията ни за употребявани полуремаркета и оригинални резервни части, придържайки се към средносрочната стратегия за развитие на компанията. Планираме представянето на нови продукти, услуги и иновации. Предвиждаме представянето на новото поколение брезентови полуремаркета с изцяло иновативна аеродинамична надстройка – EcoGeneration. Schmitz Cargobull винаги е била иновативна компания, която налага нови продукти и стандарти в бранша.

През настоящата година предстои да предоставим финансово решение за нашите клиенти с цел подсибяване на по-добри условия за финансиране и по-атрактивни бизнес модели за тях. Както винаги бих искал да пожелаем на нашите клиенти, партньори и колеги най-вече здраве и успехи през 2022 г.

Невен Бончев, Унитрейлър ЕООД (Kögel, Meiller, Knappen, Doll, WEKA, Humbaur):

Изпратихме една динамична и изпълнена с редица предизвикателства година. Както целия бранш, така и ние трябваше да се конфронтираме с дългите срокове на производство, ограничените квоти поради нарушените вериги на доставка в световен мащаб, вследствие на това и към стремглаво растящите цени.

От продуктовата гама на производителите, на които сме официални представители в България – Kögel, Meiller, Knappen, Doll, WEKA, Humbaur, най-търсени бяха полуремаркетата с тристранно разкриване и самосвалните надстройки. Също така отчитаме нарастващ интерес и към полуремаркетата с подвижен под, при които се постига максимална гъвкавост по отношение на превозваните товари и

съответно при минимизиране на празните километри.

С постепенното възстановяване на икономиката и адаптирането на компаниите към ограниченията, свързани с пандемията, започна и повишаването на търсенето на прикачна техника. Въпреки ограничените лични контакти съумяхме да сме близо до нашите клиенти и да отговорим максимално на техните потребности.

За съжаление, и през 2022 г. ще се запазят дългите срокове на производство. Въпреки това успяхме да осигурим определен брой квоти, за да можем да съкратим времето за доставка.

През последните месеци има ръст на запитванията за хидравлични надстройки за товарене на контейнери – хулифт и скиплоудър. Като допълне-



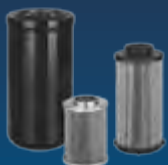
ние към този сегмент в края на миналата година Meiller върна в продуктовата си гама ремаркетата за превоз на тези типове контейнери.

При Kögel амбицията е за засилване на позициите при продажбите на полуремаркетата и ремаркетата за транспорт на строителна техника. 🇪🇺

Партьорът, на когото да се доверите.



Трансмисионни
масла



Филтри



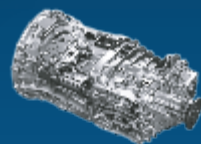
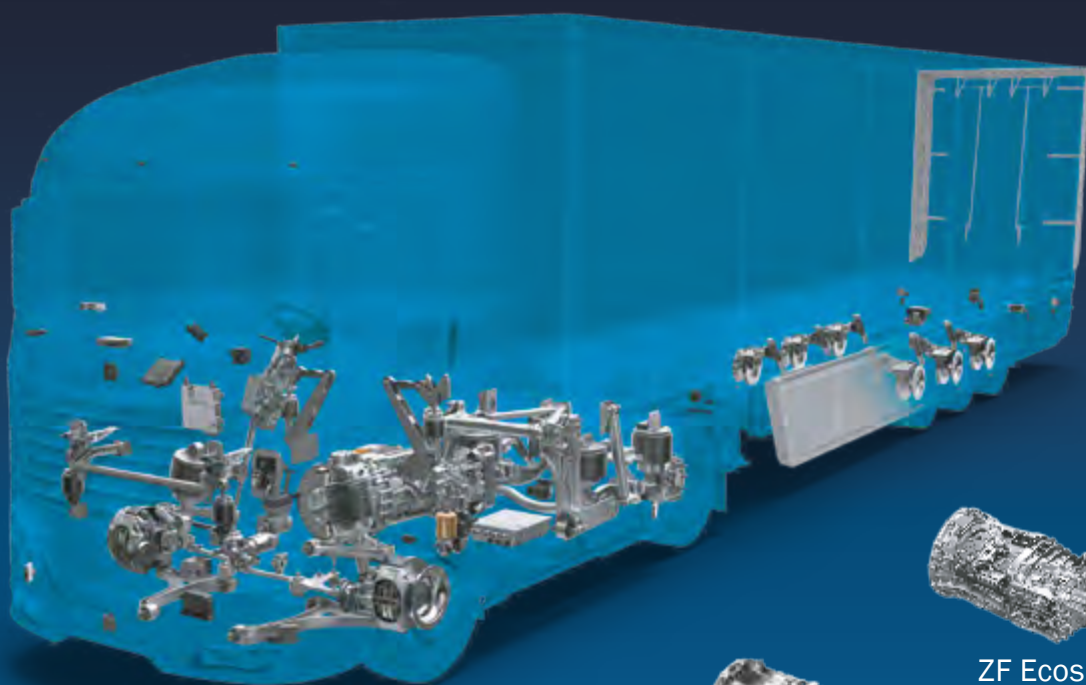
Компоненти за
трансмисии и оси



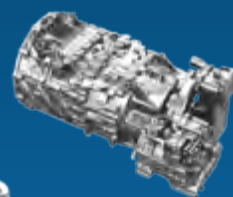
Валове



Планетарни
редуктори



ZF Ecosplit



ZF AS Tronic



ZF TraXon



**SERVICE
PARTNER**



ZF Service Partner България

Аутомотив Текнолъджи Солушън ЕООД
София 1336, ул. Андрей Германов №11
(Транстерминал Милицер и Мюнх)
Тел.: +359 2 439 08 80
e-mail: customer.service@ats-world.com
Виж www.ats-world.com

Турбокомпаунд

Дизеловите двигатели остават основното задвижване при товарните автомобили. Ситуацията няма да се промени бързо, затова актуален остава въпросът за повишаване на техния КПД. Не е тайна, че в двигателите с атмосферно пълнене до 28 на сто от енергията на консумираното гориво не се оползотворява, а се изхвърля с газовете от горенето, които излизат с висока скорост и температура



При съвременните дизелови двигатели, каквито използват камионите от категории N2 и N3, изгорелите газове напускат горивните камери с температура около 700°C. Това е една от причините КПД дори на най-усъвършенствените ДВГ да не надминава 45 – 46% – стойности, които се отнасят за режимите на оптимално натоварване, а са по-ниски при всички други условия. Останалата част от енергията на горивото не достига до задвижващите колела, а се губи и разсейва като отделяна топлина, загуби от триене и енергия на отработените газове.

Първата стъпка в използването на част от тази енергия е турбокомпресорът, с какъвто е оборудван всеки съвременен дизелов двигател. Турбокомпресорът, задвижван от отделяните газове, вкарва по-голямо количество свеж въздух в двигателя. А то, съчетано с впръскване на повече гориво, увеличава много специфичната, значи и общата мощност на двигателя.

След като мине през турбокомпресора енергията на газовете намалява – спада и тяхната скорост, и температурата им – с около 100 °C. Ос-

татъкът също не е за пренебрегване и от десетилетия се оползотворява по различни начини.

Най-разпространеното решение е т.нар. Турбокомпаунд (TurboCompound/ТС). Обяснено най-просто, това е вторична турбина^[1], задвижвана от газовете, които вече са минали през турбокомпресора. ТС е само турбина, без компресор и няма връзка със смукателния колектор на ДВГ. За разлика от турбокомпресора тук директно се използва енергията/мощността на вала на турбината. Такава турбина може да се инсталира и на двигатели с атмосферно пълнене (без турбокомпресор). От гледна точка на термодинамиката се получава комбиниран цикъл – един в буталния ДВГ, втори – в газовата турбина. Съчетанието е в състояние да постигне по-висока термодинамична ефективност.

Турбокомпаунд не е единственият възможен начин за оползотворяване на отпадъчна топлина и за подобряване на горивната ефективност. Преди няколко години водещи производители споменаха за възможността отделяната топлина да се оползотворява със система, работеща по

^[1] Да не се бърка с би-турбо, нито с двустепенни (последователно / серийно работещи) турбокомпресори. Би-турбо, т.е. два еднакви турбокомпресора, е решение типично за V-образни и опозитни (боксер) двигатели, при което всеки турбокомпресор захранва един ред цилиндри. При турбокомпресорите, работещи последователно, газовете от изпускателния колектор първо постъпват в малък, нискоинерционен турбокомпресор за високо налягане (ВН) и оттам – в по-голям турбокомпресор с ниско налягане (НН). Потокът на газовете се управлява с байпасни клапани, чиито режими на работа са съобразени с работните честоти на двигателя. При ниски честоти на въртене на колянния вал двата турбокомпресора работят в напълно последователен режим, при затворени байпасни клапани. Бързото повишаване на налягането подобрява реакцията на двигателя и увеличава въртящия момент. Над средни обороти газовият поток плавно се пренасочва предимно към турбокомпресора с НН. При високи обороти този преход е завършил и чрез байпасите газовият поток е насочен само към по-големия турбокомпресор (НН).

цикъла на Ранкин (Rankine), но това решение е по-подходящо за стационарни инсталации.

Въпрос на избор е как да се използва енергията, извлечена чрез ТС. Една от възможностите е турбината да движи генератор, който да произвежда ток вместо генератора, задвижван пряко от ДВГ; друга е да подпомага задвижването на самото превозно средство (подобен тип устройства се използват във Формула 1); трети вариант е да зарежда батериите в превозни средства с хибридно задвижване.

Друг начин е така регенерираната мощност – а тя при големите двигатели е няколко десетки конски сили – да се „влее“/присъедини към мощността от колянния вал на двигателя на автомобила. Това е и решението, което производителите на товарни автомобили са избирали досега.

Вливането е сложна задача

Турбините, за разлика от коляновите валове, се въртят с десетки хиляди обороти в минута. Проблемът с различните скорости се решава дори с механични предавки, но има други, още по-сериозни затруднения:

- ♦ през промяна на натоварването честотите на въртене на турбината и на колянния вал се променят непропорционално: колебания в скоростта се появяват, когато двигателят се ускорява и вторичната турбина „изостава“ от основния турбокомпресор и колянния вал, или когато двигателят се забави внезапно и вторичната турбина превиши скоростта, диктувана от предавката;



Първият двигател на Scania с турбокомпаунд

- ♦ пулсациите на колянния вал създават усукващи вибрации, които се предават към вала на вторичната турбина. Пулсациите се дължат както на неравномерното въртене на вала вследствие редуването на отделните тактове, така и на задвижването на инжекторите с високо налягане (до около 2800 бара) от разпределителния вал, който пък е свързан с колянния вал.

С помощта на няколко зъбни предавки – обикновено три, скоростта на въртене на вторичната турбина се понижава до тази на колянния вал. За ефективно справяне с другите два проблема обикновено се използва хидродинамичен „тур-

THE STRONG LINK IN THE COLD CHAIN



 **LAMBERET**

FRIGOS

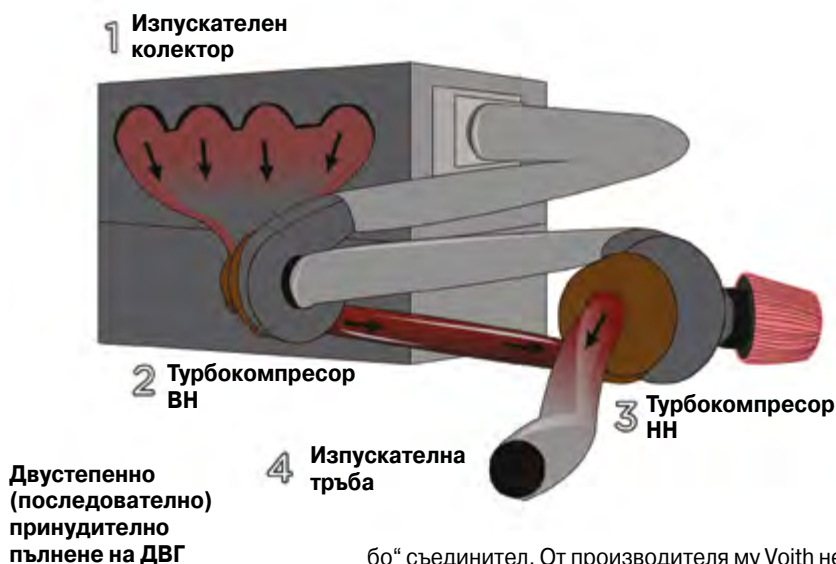
e-mail: mladenov@frigos.bg

Lamberet Bulgaria: www.lamberetbg.com

FrigoS-IK-Ltd: www.frigos.bg

Sofia, Bulgaria, Bozhurishte, 2227, Europe str. 10

 0888 36 41 40
 0886 85 33 04
 0887 19 78 26



бо“ съединител. От производителя му Voith не са многословни, но ето основните му данни:

- ♦ Максимална предавана мощност: 75 кВт/102 к.с.
- ♦ Обороти на турбината: до 50 000 об./мин
- ♦ Работни условия: ДВГ с мощност 360–440 кВт/489 до 598 к.с.

Принципът на действие става ясен от схемата долу. А компютърният модел на стр. 40 показва как изглежда двигател турбокомпаунд на Volvo Trucks с мощност 500 к.с.: ясно се вижда каскадата от понижаващи предавки, която чрез паразитно зъбно колело връща възстановената мощност към колянния вал. Хидродинамичният съединител, посочен със стрелката, е в блок с първото голямо зъбно колело.

Благодарение на възстановената задвижваща мощност дизеловият двигател може да работи по-ефективно, с по-нисък разход на гориво и съответно с намалени емисии.

Малко история

Турбокомпаунд е решение за повишаване на мощността и ефективността на буталните ДВГ, което не е ново. Използвано е за първи път след Втората световна война на многоцилиндрови (18-, 24- и дори 42-цил.) бутални самолетни и корабни двигатели в САЩ и СССР. При самолетния Wright R-3350 18 три турбини, разположени

в изпускателния колектор, са били свързани механично с витлото посредством предавки с постоянно променящо се отношение. Постигнатият КПД до 40 на сто е отлично постижение за бензинов двигател от епохата.

Mitsubishi е от първите производители на двигатели, тръгнали по пътя на ТС: още през 60-те години на XX век използват турбокомпаунд в своя 10-цилиндров танков двигател 10ZF с мощност 600 к.с.

В Европа първи бяха Scania

Scania е първият европейски производител на камиони с турбокомпаунд. Образци с 11-литров двигател има още през 1992 година, но първите търговски бройки са на пазара дванадесет години по-късно, когато 11,7-литровият шестцилиндров агрегат ТС стига и до Австралия. Максималната му мощност е 470 к.с. при 1900 об./мин, а максималният въртящ момент – 2200 Нм в диапазона от 1050 об./мин до 1350 об./мин. Новият тогава двигател включва и най-новата система на Scania за впръскване под високо налягане – HPI, разработена съвместно от Scania и Cummins.

Според инженери от компанията температурата на газовия поток, напуснал турбокомпресора, е 600 °С. След преминаването през вторичната турбина той се забавя допълнително и температурата му пада под 500 °С.

Очаквания и резултати

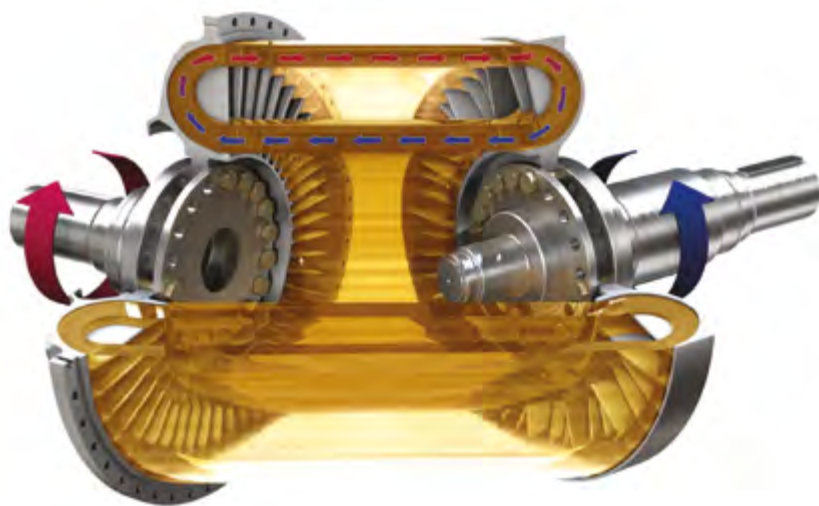
Преди около четири години във Volvo Trucks очакваха, че с турбокомпаунд двигателят D13TC не само ще прибави 50 конски сили, но и ще подобри горивната си ефективност със 7 до 7,5%. Джон Мур, продуктов маркетинг мениджър на Volvo Trucks отатък океана, оприличи камион с турбокомпаунд на камион с 1,5 турбокомпресора и прогнозира, че флотите могат да очакват изплащане в рамките на първата година експлоатация. Според него тази технология би могла да постигне ниво от 90% приемане на пазара, колкото са постигнали и автоматизираният предавателни кутии сред клиентите на компанията, но това няма да стане бързо, защото „тази индустрия се променя бавно“.

И Mack Trucks, също в рамките на Volvo Group, анонсира двигателя Mack MP8HE, използващ тази технология за възстановяване на енергията, която в съчетание с аеродинамични подобрения да позволи на моделите Mack Anthem да подобрят горивната ефективност с до 9,5%.

Според Volvo Trucks най-голямо е подобрението с турбокомпаунд при работа на дълги разстояния и движение с ограничена скорост – сегмент, който продължава да се развива. Разширението на диапазона на въртящия момент с 37% позволява на камионите да постигнат максимален въртящ момент още при 900 об./мин вместо при 1000 и да продължат с него до 1300 об./мин. Моделите ТС имат по 300 Нм по-голям въртящ момент от събратята си с идентична мощност. Така по-рядко се налага преминаване на по-ниска предавка, карането е по-приятно и се пести гориво. А камион, който е икономичен, и се движи добре, може да зарадва и собствениците, и шофьорите.

Повечето големи производители не споделят

Принцип на действие на турбо съединителя на Voith



Двигатели с турбокомпаунд на пазара

Volvo	Мощност	Режим	Върт. момент	Режим
D13K500TC (368 кВт)	500 к.с.	1250 – 1600 об./мин	2800 Нм (+ 300 Нм)	900 – 1300 об./мин
D13K460TC (345 кВт)	460 к.с.	1250 – 1600 об./мин	2600 Нм (+ 300 Нм)	900 – 1300 об./мин

лят идеята за TC. Detroit Diesel, който с TC добави немалко нютонметри към DD16, при DD15 се отдръпна и предпочете други решения, на първо място турбокомпресора с асиметрични канали. Предпочитат се други пътища за подобряване на ефективността на двигателя, които не усложняват конструкцията му: преминаване към бутални пръстени/сегменти с ниско триене, специални покрития на полите на буталата за ниско триене, включване на водната помпа на по-ниска скорост и т.н. Дори пионерът Scania няма модели с турбокомпаунд в последните си две поколения.

Едно от притесненията на производителите е, че освен по-високите производствени разходи допълнителното усложняване на камионите с TC увеличава риска от повреди и престои, които могат напълно да зачеркнат неговите икономии от гориво.

Друг сериозен аргумент на противниците на TC е, че за да възстанови част от неопозотворената енергия, вторичната турбина повишава съпротивлението/противоналягането на излизащите газове, което също консумира енергия, и разходът на гориво реално се намалява с 2 до 5 на сто, като най-малка е икономията при променливи режими.

В крайна сметка по-широкото налагане на TC зависи от това, дали печалбите от икономия на гориво компенсират различните разходи, свър-

зани с придобиване и притежаване на такива автомобили. Промениите се движат от пазарното търсене и от действащите регулации за парникови газове, основно CO₂. А както казва Джак Леглер, технически директор на Съвета за технологии и поддръжка на Американските асоциации за камиони: „Пазарното търсене е по-мощно. Товародателите няма да плащат за зелено само защото е зелено. Те ще плащат за онова, което намалява разходите за доставка.“

Няма ограничения за начините за подобряване на горивната ефективност. Задача на производителите е да намерят такива, които осигуряват най-висока рентабилност и най-икономично движение при запазване на възможностите за лесно обслужване и минимум престои за ремонти и обслужване.

инж. Радослав
ГЕШОВ

Двигател Маск-МР-8
с турбокомпаунд



KRONE BOX LINER



Защото в тежкото

транспортно

ежедневие мога

да му се доверя.

Сканирайте
QR кода сега
и научете
повече!



KRONE BG EOOD

Buero No. 5, jk. Slatina, Spatnik 16 Str., BG-1574 Sofia

Tel.: +359 28723306, Mob: +359 888 471543, www.krone-trailer.com



С новите шасита вече е
възможен още един тон
допълнителен товар!

KRONE
We Deliver the Future

С летящ старт в зелената логистика

В края на миналата година логистичната компания Грийн Пойнт получи ключовете на първите си 8 нови електрически вана Volkswagen e-Crafter, а през 2022 г. очаква още 20 от модела.

С тях ще бъдат извършвани доставки за спедиторски компании в София. Рисковано ли е да заложиш на електромобили за градска логистика? Какви са особеностите при работата с електрически автопарк? Какъв е интересът на логистичните компании към този вид превози?

По тези и други въпроси разговаряме с Цветанка Фратева, управител на Грийн Пойнт



Цветанка Фратева, управител на Грийн Пойнт

Грийн Пойнт започна доставки с електрически ванове в градския център

За българската действителност думи като „зелена идея“ или „зелена икономика“ все още изглеждат като някакъв отдалечен мираж на бъдещето. И докато някои просто изчакват да видят какви указания ще получим от ЕС, други вече активно работят в тази насока.

От идеята до реализацията

Грийн Пойнт е създадена още през 2007 г., но същинската ѝ дейност започва през миналата година. За избора на бизнес допринася и фактът, че собствениците ѝ притежават леки електромобили.

„Идеята да развием зелена градска логистика е повлияна от усилията на целия свят в борбата с климатичните промени – разказва Цветанка Фратева, управител на Грийн Пойнт. – Поставихме си за цел да създадем бизнес модел, така че да допринесем за подобряване на екологията. Целта на нашия бизнес е да сме в основата на зеления преход у нас. Нещо повече, това е старт на модернизацията на транспортния бранш в логистиката в последната миля в урбанизирана градска среда.“

За да се развива един новаторски бизнес, са нужни идейни съмишленици и партньори. Затова г-жа Фратева решава да сподели своята

идея със спедиторски фирми, с които е работила през годините. В това начинание тя получава силна подкрепа от МВ Логистика и нейния управител Олга Василевска, която е силно ентусиазирана от новаторската идея. С нея се разбират да разположат първите получени електромоби на базата на МВ Логистика, като спедиторската фирма става първият клиент на тази нова услуга. Допълнително тя предоставя офис пространство на Грийн Пойнт в своята база.

Изборът

След като прави преглед на предлаганите на пазара електромоби, компанията се спира на Volkswagen e-Crafter с доставчик Порше БГ. Това е първата голяма сделка за товарни електромоби у нас. Първите 8 са доставени в края на миналата година, като са брандирани с логата и цветовете на новия си собственик. Оборудвани са така, че да са подходящи за доставки в централните градски части.

Останалите 20 електромобила ще бъдат доставени на лотове, като до средата на тази година се очаква да пристигнат поне още шест. Глобалната криза с доставките на чипове от Далечния изток е причина за липсата на точни срокове за доставките, но със сигурност компанията ще получи всички поръчани автомобили.

Още от получаването им автомобилите започват работа за МВ Логистика. За целта в базата им са разположени 4 двойни зарядни станции с трифазен ток с мощност 22 кВт – по 7,2 кВт за всеки автомобил. За съжаление, мощностите, с които разполагат логистичните бази, не са предвидени



ни за този нов вид транспорт. Затова електромобилите се зареждат главно нощем, когато свърши работният ден. Времето за зареждане на акумулаторите на един електромобил е 5 часа и половина.

Зелените планове на Грийн Пойнт не спират дотук. Те предвиждат монтирането на фотоволтаични панели на покривите на базите на техните партньори, които ще произвеждат електричество за собствена консумация, съхранявано в специални акумулатори. Това може да осигури независимост на фирмата от постоянно увеличаващите се цени на тока, както и да допринесе за модернизацията и въглеродната неутралност на големите логистични центрове. ►

Първите 8 e-Crafter бяха доставени в края на миналата година и вече са брандирани с логата и цветовете на новия си собственик

Защо да чакате да ви платят след месеци?

Като **invoitix** ще го направи до 48 часа!



- Плащане на фактурите до 48 часа
- Управление и събиране на вземанията
- Без риск
- Карти за гориво и пътни такси
УТА без депозит

ЕКСКЛУЗИВНО
само за превозвачи



Заинтересовани ли сте? Повече информация на www.invoitix.com

Моля, попитайте ни за персонализирана оферта на alexander@invoitix.com



Товарното пространство при, доставените за Грийн Пойнт автомобили, е 10,7 куб. м

Тъй като територията на София е голяма, понякога се налага водачите да извършват междинно бързо зареждане на батериите, за да изпълнят своите задачи. Това става на зарядни станции в базите на Порше БГ и е част от подкрепата, която автомобилният доставчик оказва на Грийн Пойнт като негов клиент за първата и най-голяма сделка за България на електрически лекотоварни автомобили. Междинното зареждане трае около 40 минути и съвпада с обедната почивка на шофьора.

В момента Грийн Пойнт работят по монтирането на падащи бордове на вановите. Проблемът е, че доставчиците на това оборудване досега не са го монтирали на електромобили в Европа, тъй като заради батериите електрическите бусове са малко по-високи от конвенционалните. Този проблем вече е решен за България и бусовете са оборудвани със съгваем падащ борд по нова, олекотена технология и транспалетни колички с най-добри параметри.

Transport as a service

Основната услуга, която предлага екопревозвачът, е transport as a service – наем при поискване и нужда. Колите се предоставят за ползване на клиентите през целия ден, а водачът и обслужването се осигуряват от Грийн Пойнт. Това се налага от самата специфика на автомобилите. Водачът трябва много добре да познава електромобила и начина му на управление, тъй като има определени разлики с конвенционалните товарни автомобили, а и маркетинговата стратегия и позициониране за бизнес модела е да предлага услуга и обслужване на друго ниво.

Фирмата разчита на стратегически партньорства с логистичните компании. При тази услуга най-ефективно и оптимално е автомобилите да бъдат позиционирани в базите на клиентите.

Освен с МВ Логистика компанията има договори и с cargo-partner и Шенкер да дислоцира по една зарядна станция и по 2 автомобила в техните бази. По този начин те ще са на разположение 24/7. Това е полезно при спедиторската дейност, защото понякога има и нощно разпределение на товарите. Този модел помага да се избягват празните ходове, а шофьорите ще бъдат разпределени така, че да отиват директно на място-

то, където домува товарният бус. Това носи по-голяма гъвкавост и ефективност и оптимизира времето за доставки.

„Предимството на нашия бизнес модел е, че имаме възможност да доставим стоката при нещо средно между куриерски и чисто транспортни услуги – уточнява г-жа Фратева. – С тези превозни средства и добро планиране на маршрутите можем да транспортираме в дълбокия център на града дори и по-малки пакетни пратки, и то в рамките на деня – вид дистрибуция, която е проблем за куриерските фирми.“

Към Пловдив

Допълнително фирмата предлага и чисто транспортни услуги по доставки на заявени товари в София, като още от януари работят със специализирани, като Деламодел България, Дайджест Логистикс, Верта, АКТ Лоджистикс, а интересът и от други лидери в бранша нараства. Отделно Грийн Пойнт е регистрирана на транспортната борса, където се радва на определен интерес към предлаганите от нея доставки в София. Сред клиентите ѝ са и търговски фирми, които доставят до техни бизнес партньори.

Но плановите на фирмата не спират дотук. Целта е да се създадат още повече партньорства, като бизнес моделът се пренесе и в други градове. Пробегът ги ограничава, но и ги позиционира там, където е нужно. В момента погледът е насочен към Пловдив, като предстоят разговори със Шенкер за обслужване от тяхната база в града под тепетата, както и в другите големи градове. Това напълно кореспондира със стратегията за устойчивост на логистичния гигант в стремежа му към опазване на околната среда и намаляване на въглеродния отпечатък.

При разширяването на мрежата един от основните въпроси е осигуряването на зарядни станции в базите на партньорите. В тази насока фирмата подкрепя разработването на бързозарядна станция от ново поколение от техни партньор. Тя ще може да бъде използвана за бързи зареждания на електромобилите при изпълнението на поръчките.

Придобивката на е-Crafter е скъпа инвестиция, тъй като струва два пъти повече от конвенционалния Crafter. От Грийн Пойнт са изчислили, че вложените в автомобилите средства биха

ABSTRACT IN ENGLISH

A Flying Start in Green Logistics

At the end of last year, the logistics company Green Point received the keys to its first 8 new Volkswagen e-Crafter electric vans, and in 2022, it expects another 20 vehicles of the model. They will be used for deliveries to shipping companies in Sofia. Is it risky to bet on electric cars for urban logistics? What are the peculiarities of working with an electric fleet? What is the interest of logistics companies in this type of transport? KAMIONI magazine talks about these and other issues with Tsvetanka Frateva, Manager of Green Point.



От Грийн Пойнт са изчислили, че вложения в автомобилите средства биха се изплатили в 5-годишен срок

се изплатили в 5-годишен срок. В същото време те не смятат да залагат само на електричество, като зелена идея. Вече са поръчали три IVECO Daily на метан, като с тях планират да излязат извън пределите на градските доставки.

„Вдъхновяващо и мотивиращо е да предприемеш такава инвестиция, особено когато виждаш пряката полза за обществото от това, което си направил. А нея никой не може да отрече“, заключават г-жа Фратева. 

e-Crafter

Електрическият Volkswagen e-Crafter се предлага с предно предаване, като товарносимостта му е впечатляваща – между 970 и 1720 кг. Батериите са разположени под пода на колата и не намаляват товарното пространство, което при доставките за Грийн Пойнт автомобили е 10,7 куб.м.

Бързото зареждане на акумулаторите от стенно монтирано зарядно устройство с мощност 7,2 кВт трае 5 часа и 20 минути. Междинно зареждане по време на работа може да се прави от постоянно токово зарядно с мощност 40 кВт, при което за 45 минути се възстановяват 85% от заряда на батериите.

Максималната скорост е ограничена на 90 км/ч. При предварителните тестове на модела е установен среден разход на електроенергия от 21,5 кВтч/100 км. В градска среда с товар 1 тон батерията осигурява пробег от около 130 км.



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

Малкият великан Piaggio Porter NP6

Компактен, маневрен, повратлив, ефективен, икономичен, надежден и в същото време – с впечатляваща товароносимост. Това са основните предимства на градския камион Piaggio Porter NP6. Списание КАМИОНИ имаше възможност да се увери в тях след тридневен пътен тестдрайв – в София и околностите на столицата, на работливия италиански мъник.



Тестваме новия Piaggio Porter NP6 в края на януари 2022 г. – точно година след официалната премиера на новото поколение на италианския градски камион. За теста разполагаме с предоставен от Булавто България – вносител на Piaggio Commercial Vehicles, Piaggio Porter NP6 с бордова надстройка.

Новият Porter NP6

Новото поколение на Piaggio Porter дойде с амбициите за сериозно надграждане на симпатичния мъник – при това във всяко едно отношение. Макар у нас винаги да е бил нещо като екзотика в лекотоварния клас, предшественикът Porter се радваше на доста популярност в Европа – особено в старинни градове с тесни улици. През годините сме имали възможност на няколко пъти да го тестваме в България. Впечатленията винаги са били добри, но определено се усещаше, че моделът има нужда от сериозно модернизирание и обновяване. И това се случи.

Новият градски камион Piaggio Porter NP6 замени Piaggio Porter, а с товароносимостта си до над 1600 кг – при някои от версиите, стана новият флагман в гамата от компактни лекотоварни превозни средства на Piaggio Commercial Vehicles.

Впечатляващ товарен капацитет при изключително компактни размери, тегло под 1400 кг, габаритна ширина от 1640 мм и нови екологични двигатели отличават гамата NP6. Друга голяма новост в NP6 е изцяло обновеният модерен и ергономичен външен и вътрешен дизайн, който продължава да носи познатата ДНК на марката.

NP6 се оборудва с изцяло нови бензинови двигатели CombiFuel с работен обем 1498 куб. см., покриващи безпроблемно еконормите Euro 6d Final.

Двигателите са два варианта – работещи на бензин и пропан-бутан (LNG) и на бензин и метан (CNG). Само бензин не се предлага. Изборът между двата вида гориво зависи от необходимия на потребителя пробег при конкретните транспортни задачи.

В сравнение с предишния Porter новият NP6 предлага 30% повече полезен товар и впечатляващи възможности за конфигуриране. Гамата NP6 е изключително широка и с възможните надстройки включва над 1400 версии. Базовите варианти са три – два от тях са с бордова надстройка, която може да е фиксирана или самосвална. Третият е шаси-кабина с разнообразни възможности за надстрояване. Налице е вече и закрит фургон – ван.

Двигателят при NP6, както и при предшественик е под кабината, а обслужването му се прави с повдигане на двете седалки. Той е 4-цилиндров, редови, надлъжно разположен. Работният му обем е 1498 куб. см. Оборудван е с по 4 клапана на цилиндър, задвижвани от два горно разположени разпределителни вала, осигуряващи променливи фази на газоразпределение. Запалването е искрово, цилиндрият блок и главата са от алуминиева сплав. Налице е силоотводна шайба за задвижване на допълнителни системи. Във варианта бензин – пропан-бутан, който засега се предлага в България, максималната мощност при работа на бензин е 106 к.с., а на газ

ABSTRACT IN ENGLISH

Test: The Little Giant Piaggio Porter NP6

Compact, maneuverable, agile, efficient, economical, reliable, and at the same time – with impressive load capacity. These are the main advantages of the Piaggio Porter NP6 city truck. KAMIONI magazine had the opportunity to experience them after a three-day road test – in Sofia and around the capital – with the hard-working little Italian.

Високо качество за халета и промишлено строителство



Товарната платформа на тестовия Piaggio Porter NP6 е с дължина 3080 мм и ширина 1800 мм



Надстройката е с тристранно отваряне

– 102 к.с., като и в двата случая се достига при 6000 об./мин на колянни вал. Максималният въртящ момент е съответно – 136 Нм или 132 Нм и е на разположение при 4500 об./мин. Максималната скорост на движение е 120 км/ч. Предавателната кутия е 5-степенна механична.

Моделът е с класическо задно задвижване. Задният мост се предлага с единични или сдвоени колела. В първия случай товароносимостта е до 1275 кг, а версията с двойни колела могат да превозват товари до 1600 кг. В този случай мъникът понася тежести, по-големи от собственото му тегло, тъй като допустимата му максимална маса е 2800 кг.

Тестовият автомобил

За теста разполагаме с Piaggio Porter NP6 с бордова надстройка. Автомобилът е с дългото междуосие от 3250 мм, като NP6 се предлага и с колесна база 3000 мм. В нашия случай габаритната дължина е 5095 мм, а в другия – 4545 мм. Съответно и в двата варианта габаритната ширина е 1800 мм, а габаритната височина – 1840 мм. Товарната платформа с тристранно отваряне на тестовия Piaggio Porter NP6 е с дължина 3080 и ширина 1800 мм. Изработена е от поцинкована, прахово боядисана стомана, а отварящите се капаци са алуминиеви. Товарната височина е само 830 мм.

Допустимата максимална маса в случая е 2800 кг, при полезен товар от 1395 кг. Двигателят е двугоривен – бензин и пропан-бутан (LPG), с максимална мощност 106 к.с. Предавателната кутия е механична с 5+1 предавки. Кабина е с ширина 1640 мм и 1+1 места. Гумите са с размер 185/75R14 102/100 R, като задните са сдвоени. Предните спирачки са дискови, вентилирани, а задните – барабанни.

Заради обемите на резервоарите за гориво – 45 л бензин и 55 л LPG, тази версия притежава завиден пробег с едно зареждане и е означена като LR (Long Range). Бутилката за LPG



- Решения за врати и товаро-разтоварна техника за безопасни работни процеси



До
55%
по-добра
топлоизолация

- НОВО: Товаро-разтоварна рампа HTL2 ISO с до 55% по-добра теплоизолация



- Контрол, техническа поддръжка, ремонт

HÖRMANN
ВРАТИ ЗА ДОМА И ИНДУСТРИЯТА



1



2



3



4



5



6



7

1. Въпреки компактните външни размери вътрешното пространство е станало повече
2. Стандартното оборудване на новия NP6 е доста по-богато от това на предишното поколение
3. Двигателят е под седалките
4. На арматурното табло има поставка смартфон
5. До плафона има кутия за очила
6. Задният мост впечатлява с масивността си
7. Задното окачване е на листови ресори

е от лявата страна на шасито, зад кабината и е покрита с елегантен пластмасов щит. Пластмасовият резервоар за бензин е от другата страна на шасито. Един поглед към масивната рама пък е достатъчен да се прецени, че тя е проектирана да понася сериозни натоварвания. Двете й странични надлъжни греди са тип кутия, изработени от високоякостна стомана с дебелина 2,5 мм и са свързани с кръгли напречни елементи. Впечатлява и масивният заден мост с товароносимост 2020 кг. Той е типично камионджийски – със скрити полувалове, окачен на здрави параболични двулистови ресори. Предното окачване е тип McPherson с торсионна греда и понася 1000 кг.

Стандартното оборудване на новия NP6 е доста по-богато от това на предишното поколение. То включва всички обичайни за съвременните автомобили системи и функции: електрически сервоусилвател на кормилното управление, асистент за потегляне под наклон, електрически странични стъкла, дистанционно заключване на вратите, гумена стойка за смартфон с USB порт за зареждане, поставка за очила, въздушна възглавница на водача, ABS, ESC, EBD, ASR, eCall (автоматично спешно повикване), имобилайзер, сензор за дъжд и здрач, комплект Fix and go, електрическо регулиране на нивото на фаровете, 12 V контакт, подготовка за аудиосистема. В оборудването на тестовия автомобил са добавени опциите за ниво на оборудване PLUS: DAB аудио система с Bluetooth, климатик, сгъваеми електрически регулируеми странични огледала с подгряване. Заводската гаранция при модела е пълна – двегодишна.

Впечатленията от теста

При представянето на новия Piaggio Porter NP6 преди година бе обявено, че той е проектиран за по-висока товароносимост, без това да влияе на компактните размери и пьргавината на пътя. Заедно с това на ново по-високо ниво са дизайнът, комфортът и безопасността. Външният вид на кабината е изцяло променен и много по-модерен. С просто око се вижда, че тя е доста по-аеродинамична, без това да е повлияло на габаритната дължина. Съвременният дизайн в съчетание със синия цвят SAPPHIRE BLUE пък придават доста атрактивен вид на новия Porter NP6. Това се усеща още със стъпването на софийските улици. Забелязваме, че голяма част от пешеходците и водачите на другите автомобили ни изпращат с поглед, все едно са видели рядко срещан скъп автомобил. В градския трафик малкият камион е пьргав и повратлив и минава отвсякъде. Няма как да е иначе, след като ширината му

с отворени огледала е 1966 мм. Габаритните размери, предният надвес от 635 мм, задният надвес от 1210 мм и диаметърът на завои от 13 400 мм гарантират маневреност като на лек автомобил и безпроблемно паркиране в центъра на София. Като при съвременен лек автомобил е и усещането в кабината. В интериора правят впечатление повишеното качество на материалите и прецизната изработка и сглобка на детайлите. Въпреки компактните външни размери вътрешното пространство е станало повече и раменете на водача и пътника не се допират, както се случваше при предишното поколение на Porter. Като цяло водачът има доста повече въздух, а мястото му е ергономично. Уредите за управление са разположени интуитивно и на точното място.

След шофирането по улиците на София изкарваме новия Piaggio Porter NP6 и в крайградските райони на столицата. На скоростните участъци от околновръстия път се вижда, че динамиката на автомобила е добра. Пробваме как се държи двигателят и на бензин, и на газ. По принцип студеният старт става на бензин, като при достигане на работна температура на двигателя горивната уредба автоматично преминава на пропан-бутан. Вляво от кормилото има и бутон за ръчно превключване. И с двата вида гориво малкият камион набира бързо и чевърсто, като дори с около 800 кг товар в надстройката безпроблемно достига максимална скорост, след което я поддържа. Информацията за наличното гориво в двата резервоара е изведена на монохромния дисплей в средата на приборния панел.

Установяваме, че обезшумяването в кабината е добро, а звукът от разположения под седалките двигател не дразни дори при движение с висока скорост. Отлично впечатление прави пътното поведение на автомобила. При висока скорост, страничен вятър и в завои той остава напълно стабилен, а кормилното управление продължава да е прецизно. За кратко стъпваме и на черен път, което не е проблем за новия Porter NP6, защото, макар колелата му да са едва 14-инчови, просветът е 194 мм и наклоните и неравностите не са страшни. А в същото време при товаренето и разтоварването установяваме, че двете операции са лесни заради малката товарна височина.

В заключение можем да кажем, че конструкторите на новия Piaggio Porter NP6, базирайки се на дългогодишния опит на марката в създаването на малогабаритни превозни средства за превоз на товари, са постигнали целта си. Малкият великан NP6 е наследил всички предимства на предишния Porter, но е преминал на ново, много по-съвременно ниво.

Лъчезар АПОСТОЛОВ

8,5 на сто ръст на пазара на нови ванове в ЕС

Регистрациите на нови лекотоварни автомобили с допустима максимална маса до 3,5 т в Европейския съюз през 2021 г. са нараснали с 8,5 % в сравнение с 2020 г. Това сочат данните на АСЕА (Асоциацията на европейските автомобилни производители)

През изминалата година в страните – членки на ЕС, са регистрирани 1 561 425 лекотоварни автомобили до 3,5 т, при 1 439 375 броя година по-рано.

В този лекотоварен сегмент попадат автомобилите хомологирани като категория N1. По този начин ги отчита и българската официална статистика. В общия случай това са по-голяма част от версиите на големите ванове, всички средни, компактни и микрованове, пикапите, някои малки камиони, както и пътнически ванове и леки автомобили, които са били хомологирани като лекотоварни.

Растежът е факт, въпреки негативните тенденции и спада на пазара през втората половина на 2021 г., отбелязват от АСЕА. Любопитно е, че в по-новите страни членки, присъединени св ЕС след 2004 г., ръстът в регистрациите през 2021 г. е още по-голям – 19,1%. Трябва да се отбележи обаче, че пазарът на ванове в тези 12 държави по традиция е едва малко над 10 на сто от общия пазар в страните – членки на ЕС,

тенденция, която се запазва и при минало-годишния растеж.

В статистиката на АСИА се отбелязва обаче, че на основните четири най-големи пазара в ЕС през 2021 г. резултатите са различни. В Испания и Германия се отчита спад от съответно 4 % и 0,8%. В същото време Италия и Франция завършват годината със сериозен ръст в регистрациите, като отчитат съответно с 14,7% и 7,5% повече нови ванове през 2021 г. в сравнение с 2020 г.

От АСЕА подчертават, че през втората половина на миналата година регистрациите на нови ванове в ЕС са били силно засегнати от забавянето в производството на автомобили заради недостига на микрочипове. През декември регистрациите в сегмента в ЕС са намалели със значителните 12,8% в сравнение със същия месец на 3 – 20 г. През последния месец на 2021 г. всички големи пазари в ЕС отбелязват сериозен спад – Испания – с 34,8%, Германия с 12,4%, Франция с 10,5% и Италия – с 9,2%.

На този фон България фигурира в статистиката на АСЕА със значителния растеж от 31,65 % в регистрациите на нови ванове през 2021 г. в сравнение с 2020 г. През миналата година, сочи статистиката у нас, са регистрирани 6659 нови лекотоварни автомобили от категорията, при 5060 броя година по-рано. Бройката съпада с отчетените в статистиката на МВР регистрации на нови автомобили от категория N1. Ръст в регистрациите на нови ванове до 3,5 т през 2021 г. отчитат почти всички пазари на Стария континент – и тези в ЕС, и извън него. Рекордьори са Австрия и Гърция – съответно с 60,9% и 51,9%. Във Великобритания, за която миналата година бе втората извън ЕС, повишението е с 21,4%.

1 981 412 са новите ванове, регистрирани през 2021 г. общо в страните от ЕС, Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ) и Великобритания. Година по-рано бройката е била 1 793 296 или отчетеният през 2021 г. ръст е с 10,5%.

Регистрации на лекотоварни автомобили¹ до 3,5 т в Европа²

Държава	2021	2020	Промяна
Австрия	58 806	36 545	+ 60,9
Белгия	71 562	71 312	+ 0,4
България	6 659	5 060	+ 31,6
Германия	265 732	267 832	- 0,8
Гърция	10 426	6 865	+ 51,9
Дания	31 588	31 117	+ 1,5
Естония	4 142	3 289	+ 25,9
Ирландия ³	28 741	21 732	+ 32,3
Испания	151 904	158 201	- 4,0
Италия ⁴	183 093	159 590	+ 14,7
Кипър	1 938	1 683	+ 15,2
Латвия	2 530	2 120	+ 19,3
Литва	3 363	2 859	+ 17,6
Люксембург	4 560	4 420	+ 3,2
Нидерландия	68 443	60 395	+ 13,3
Полша	73 926	59 648	+ 23,9

Държава	2021	2020	Промяна
Португалия	28 790	27 578	+ 4,4
Румъния	16 168	13 733	+ 17,7
Словакия	8 252	6 371	+ 29,5
Словения	9 687	8 033	+ 20,6
Унгария	22 981	22 043	+ 4,3
Финландия	12 893	12 842	+ 0,4
Франция	431 385	401 154	+ 7,5
Хърватия	7 958	6 797	+ 17,1
Чехия	19 660	17 141	+ 14,7
Швеция	36 238	31 015	+ 16,8
Европейски съюз	1 561 425	1 439 375	+ 8,5
ЕС14 ⁵	1 384 161	1 290 598	+ 7,2
ЕС12 ⁶	177 264	148 777	+ 19,1
Исландия	1 162	996	+ 16,7
Норвегия	34 070	32 110	+ 6,1

Държава	2021	2020	Промяна
Швейцария	29 375	28 158	+ 4,3
ЕАСТ ⁷	64 607	61 264	+ 5,5
Великобритания	355 380	292 657	+ 21,4
ЕС14 + ЕАСТ + Великобритания	1 804 148	1 644 519	+ 9,7
ЕС + ЕАСТ + Великобритания	1 981 412	1 793 296	+ 10,5

По данни на националните асоциации на автомобилните производители

¹Включително микробуси до 3,5 т;

²Данни за Малта не са на разположение;

³Лекотоварни автомобили до 6 т;

⁴Оценка на националната асоциация на автомобилните производители;

⁵Държави, приети в ЕС преди 2004 г.;

⁶Държави, присъединени към ЕС след 2004 г.;

⁷Европейска асоциация за свободна търговия (ЕАСТ).

Renault Express vs. Dacia Dokker



Renault Express срещу Dacia Dokker – кое е различното и кое е общото? Каква е логиката на това, че през 2021 г. Renault Group спря един от най-продаваните си модели – Dacia Dokker? И го замени с Renault Express – при положение че в сегмента на компактните ванове френският производител има друг доказан от години бестселър – Renault Kangoo

Това са въпросите, които изникнаха през миналата година, когато се разбра, че Renault Group спира производството на Dacia Dokker. С надеждността, здравината си и не на последно място – с цената си, компактният ван от години беше абсолютен хегемон на пазара на нови ванове в България – и не само. Наследникът му – Renault Express, който в Европа се предлага само в карго вариант, очевидно е базиран на него – всеки, който разбира, долавя приликата в силуетите. Но Express е Renault, а френската марка си имаше успешния Kangoo. Тогава от Renault Group обясниха, че въпреки че двата модела са в един пазарен сегмент – не се притесняват от самоизяждане. Защото – това са две доста различни предложения и всяко от тях си има целева група от потребители и приложения. Иначе казано – Kangoo е по-високооборудван, по-високо технологичен и естествено – по-скъп. Express пък наследява предимствата на Dokker – опростен, непретенциозен, практичен, ефективен, на достъпна цена... В качествата на Express списание КАМИОНИ се убеди и при направения с него през септември миналата година пътен тест от 1918,9 км на един дъх, който публикувахме в бр. 8/2021 г.

Но като всеки нов модел, Express дойде на пазара доста по-добре оборудван и малко по-скъп от бестселъра на Dacia. Въпреки че поради разликата във времето, в което са продавани двата модела, инфлацията със сигурност ще ликвидира разликата в цените.

Какво обаче получават в повече потребителите на Express срещу по-високата цена и какви са възможните опции при модела – на това отговаряме с кратък сравнителен анализ, предоставен от Рено Нисан България.

Стартовата цена за Renault Express с ниво на оборудване Zen и бензинов двигател TCe 110 к.с. към 25 януари 2022 г. е 29 610 лв. с ДДС. 24 670 лв. с ДДС пък е струвал Dacia Dokker с ниво на оборудване Ambiance и дизелов двигател dCi 75 к.с. близо година по-рано – към 19 февруари 2021 г. Това са базовите и най-евтини варианти на двата модела.

Дизайн

Новостите при Express в сравнение с Dokker започват още от външния дизайн. Той е с нова предна част – броня, преден капак със скрити панти и дюзи за чистачките, нови предни калници. Нови са предните светлини със C-образен светлинен подпис и 60% повишена мощност на светлинния сноп при къси и с 90% при дълги светлини. Подобрена е защитата на пешеходците, подсилени са краш зоните. Купето е с подобро обезшумяване и намалени вибрации. Нов е светлинният подпис на задните светлини. Новостите продължават с дръжките на вратите, новите странични врати и с повишената странична защита. Изцяло нов е интериорът, а автомобилът стъпва на нови джанти и гуми с понижено съпротивление.

Товарната зона

Express дойде с най-широкия страничен отвор в сегмента – 716 мм. Минимална товарна ширина на страничната врата при модела е 713 мм, докато при Dokker е 694 мм. Express предлага 12 точки за укрепване на товар – до 8 на пода и 4 допълнителни на страничните панели, които са въртящи се. Това не се предлага при Dokker. Ос-

ветлението на товарната зона при Express е LED, а при Dokker – халогенно. При Express подът и страничните панели на товарното пространство фабрично са облицовани с дърво или PVC, което също не е налично при Dokker. При Dokker не се предлага и лява врата на товарното пространство, каквато има при бензиновата версия на Express.

Повече сигурност и безопасност

Редица от помощните системи за водача, налични при Renault Express, не се откриват при Dacia Dokker. Достатъчно е да бъдат изброени: постоянна задна камера с визуализация на пространството зад автомобила; система за предупреждение при наличие на обект в спящата зона; Extended grip за подобро сцепление при лоши пътни условия; предни паркинг сензори; широкоъгълно огледало в сенника на водача; асистент за стабилност на ремарке.

Комфорт и практичност

Express е оборудван със седалки, предлагащи повече комфорт при ежедневна употреба. Те са с нова геометрия, с по-голяма странична опора, с по-високо качество на материалите в лумбалната област и зоната при раменете. Мултимедийната система easy link в Express е с репликация на смартфон – съвместима с Android Auto и Apple Car play. Инфотеймънтът Media Nav при Dokker

не дава възможност за репликация. В Express е налично индукционно зарядно за телефон, което не се предлага при Dokker. Външните огледала при Express са с 35% подобрена видимост спрямо тези на Dokker. Пространството за съхранение на вещи в кабината на Express е до 47,8 л – с 15% повече спрямо Dokker.

Задвижване и ефективност

Новата гама двигатели при Express покрива стандарта EURO 6 D Full. Dokker се вместише в EURO 6 D Temp. Express дойде с подобрена аеродинамика заради новата предна решетка, спойлера пред предните колела и около двигателя и променения дизайн на задните светлини. Моделът на Renault е оборудван със спирачни дискове и лагери с намалено триене (15N и 0,8N), каквито не предлагат при Dokker. Увеличеният въртящ момент на двигателите и намаленото съпротивление при търкаляне на колелата при Express водят до подобрена динамика и пестят гориво.

Обслужването

Не на последно място благодарение на Renault, моделът Express се ползва изцяло от специализираната мрежа Renault Pro+ и над 70-годишния опит на френската марка в производството на малки ванове. При Express има и богати възможности за различните трансформации, предлагани от Renault TECH и осигуряващи пълна технологична съвместимост и фабрична гаранция от Renault.



Renault Express

Dacia Dokker



ФИЛТРИ И ФИЛТРИРАЩИ СИСТЕМИ

Fleetguard®



Довереният партньор на пътя

Официален дистрибутор на пълната гама за България

София 1517, ул. „Резбарска“ №47, тел. 02 / 971 95 49

e-mail: office@ipo-bg.com, www.ipo-bg.com



Новият хищник Ford Ranger Raptor



Новото поколение на специално разработения за екстремн офроуд пикап Ford Ranger Raptor бе представено от Ford of Europe в края на февруари. Новият хищник идва с амбицията да прекрои и разкъса познатите правила за движение извън пътя

Създадено да доминира в пустинята, да покорява планините и да минава отвсякъде, второто поколение на Ranger Raptor трябва да вдигне високо летвата на представянето в офроуд условия и да отговори на очакванията на истинските ентусиасти.

Новото специално изпълнение на еднотонния пикап на Ford, насочено към офроудманияците, идва с 3-литров EcoBoost V6 дизелов двигател с два турбокомпресора (twin-turbo), който осигурява максимална мощност от 288 к.с. и максимален въртящ момент от 491 Нм. Силовият агрегат, който е истинска новина за феновете на Ranger, трябва да гарантира феноменални способности на пикапа на пътя и извън него. Специалната електронно управлявана изпускателна система осигурява променлив звук от двигателя при четири различни режима на изхвърляне на газове, които да отговорят на различни сценарии на шофиране.

Силовата линия на пикапа има седем избираеми от водача режима на шофиране. Преработеното напълно окачване е с разработените

от Ford Performance амортизатори FOX® 2,5 Live Valve с вграден байпас. Усъвършенстваната нова система на задвижване на четирите колела включва електронно контролирана двустепенна раздатъчна кутия и блокажи на предния и задния диференциал. Новият Ranger Raptor идва в Европа преди новото поколение на Ranger, като доставките до клиентите започват в края на лятото.

С интелигентни технологии, контролиращи още по-здрав хардуер от следващо поколение, новият Ranger Raptor съчетава неопитомена мощност с механична и техническа прецизност, Ford of Europe.

Двигателят EcoBoost V6 е с компактен цилиндричен блок от графитен чугун, който е около 75% по-здрав и до 75% по-твърд от преди. Според Ford Performance силовият агрегат осигурява незабавен отговор при натискане на газта, а система против закъснение, подобна на тази, използвана във Ford GT и Focus ST, позволява незабавно ускорение при поискване. Новата система против закъснение, налична в режима Важа, ос-

тавя турбокомпресорите в движение до 3 секунди, след като водачът е отпуснал газа. Това позволява незабавно ново ускорение, когато се натисне газа при излизане от завой или смяна на предавките. В допълнение управлението на двигателя е програмирано с индивидуална овърбууст функция за всяка от десетте предавки на автоматичната трансмисия. Шофьорите могат да изберат и предпочитан от тях звук на двигателя чрез бутон на волана или като изберат режим на шофиране. Звуковите режими са Тих, Нормален (прилага се по подразбиране към режими на шофиране Normal, Slippery, Mud/Ruts и Rock Crawl), Спорт и Ваја (най-впечатляващият профил на изпускателната система, като звукът е по-скоро като при права генерация), който е предназначен само за офроуд употреба в режим на шофиране Ваја.

Сегашният 2-литров би-турбодизел EcoBlue дизелов двигател ще се предлага и в новото поколение Ranger Raptor от 2023 г. ▶



Подобрените способности на Ranger Raptor са допълнени от изцяло нов облик

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 EUPD, Априли (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 HS3 / Hybrid HD3, Goodyear Kmax S Gen.2 / Kmax D Gen.2. Допълнителен доклад № 1713168488) Спирателен път върху влажна пътна настилка (60 км/ч до 0 км/ч) в метри: Bridgestone 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/секунди: 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 тежестоварна гума, която получава клас А на открити на ес по отношение на управлението (размер: 315/80/22.5).

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

Бриджстоун България

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



Интериорът на новия Ranger Raptor предлага най-новите цифрови технологии



Второто поколение на Ranger Raptor е създадено да доминира в пустинята, да покорява планините и да минава отвсякъде



Новото поколение на Ranger Raptor има уникално шаси в сравнение с изцяло новия Ranger с подсилващи елементи, включително в С-колоната, рамки за бронята, усилено окачване на амортизаторите. Окачването на ходовата част е на изцяло нови здрави и леки алуминиеви горни и долни рамена. Големият ход на окачването осигурява по-добър контрол при неравен терен и висока скорост. Амортизаторите с вграден байпас от следващо поколение FOX® Live Valve са пълни с тefлоново масло, което намалява триенето с около 50 процента. Хардуерът при тях е FOX®, но настройките са направени от Ford Performance чрез компютърни модели и реални тестове. Байпасът дава точно необходимата твърдост във всеки режим на движение. Системата

FOX® Bottom-Out Control осигурява максимална сила на амортизация в последните 25 процента от движението на амортизатора. Системата може да втвърди задните амортизатори, за да предотврати „клякането“ на автомобила при рязко ускорение. С тези амортизатори Ranger Raptor стои като залепнал както извън пътя, така и на писта.

Офродуелните способности на Ranger Raptor са подплатени и с допълнителна защита. Предната опорна плоча е почти двойно по-голяма от стандартния модул на новия Ranger и е изработена от високоякостна стомана с дебелина 2,3 мм. Заедно с долния щит на двигателя и щита на разпределителната тя защитава радиатора, кормилната система, предна напречна греда, картера на двигателя и предния диференциал.

Подобрените способности на Ranger Raptor са допълнени от изцяло нов облик. Разширените арки на колелата и дизайнът на фаровете с С-образна форма подчертават ширината на пикапа, докато смелият надпис F-O-R-D на решетката и здравата отделна броня добавят повече визуална сила. Разширените калници покриват мускулисти 17-инчови алуминиеви джанти с гуми Raptor за всички терени.

Новостите и темата за здравината продължава да подчертават в интериора, който предлага и най-новите цифрови технологии. Високотехнологичната кабина разполага с 12,4-инчов изцяло дигитален клъстер и 12-инчов централен сензорен екран с новото поколение на системата за свързаност Ford SYNC 4A®, която осигурява безжична съвместимост с Apple CarPlay и Android Auto™. 5 Озвучителна система B&O® с 10 високоговорителя осигурява саундтрака към следващото приключение с Raptor. 🇧🇬

ID. Buzz – преродената икона



Световната премиера на концептуалния модел ID. BUZZ1 на автомобилното изложение в Детройт през януари 2017 г. предизвика истински фурор в световен мащаб. На фона на тези положителни отзиви бе решено концептуалната разработка да премине в серийно производство. След пет години на интензивна развойна и проектантска дейност дойде моментът, в който ID. Buzz – наистина революционен модел в областта на електрическата мобилност, е готов да излезе на пазара.

Изцяло електрическият вариант на Bulli идва едновременно под формата на петместната пътническа версия ID. Buzz, и ID. Buzz Cargo (лекотоварен Transporter) с нулеви локални емисии.

Volkswagen Лекотоварни автомобили проведе последната изпитателна фаза на предсерийните прототипи на ID. Buzz, като автопаркът от изпитателни автомобили се е движил по европейските пътища. Става дума за заключителни тестове в условия на реална ежедневна употреба по обществената пътна мрежа между Барселона, Париж, Лондон, Амстердам, Копенхаген, Хамбург и Ханوفر. Ръководителят на развойния отдел на Volkswagen Лекотоварни автомобили Кай Грюниц посочва, че последните тестове са с почти идентични със серийните автомобили про-

тотипи преди старта на серийното производство на ID. Buzz и осигуряват важни данни и заключения, необходими за добавянето на последните фини щрихи на завършения продукт.

Нов дизайн, вдъхновен от иконата T1

И двете версии на ID. Buzz улавят основните елементи в стила на T1 – легендарния оригинален Bulli. Сред тях са изключително късите надвеси на каросерията, максималното вътрешно пространство при минимални външни габарити и заемана площ на пътя, класическото разделение на дизайна на каросерията на долно и горно ниво и емблематичните V-образни очертания в предната част, формиращи характерната физи-



Точно като оригиналния Bulli, ID. Buzz използва задно предаване



ID. Buzz отговаря перфектно, както на изискванията за приятно прекарване на свободното време, така и на нуждите на бизнес потребителите



ономия на модела. И точно като оригиналния Bulli ID. Buzz използва задно предаване.

Наред с отчетливите връзки със славните традиции на модела авангардният ID. Buzz придава и изцяло ново лице на електрическата мобилност. Резултатът е един уникален по рода си автомобил – това е така, защото новият ID. Buzz не използва съществуваща платформа с възможност за използване на различни типове задвижване и всички произтичащи от това компромиси, а е целево и последователно разработен като електрически Bulli. Двете версии на ID. Buzz – микробус и Transporter са израз на интелигентни решения за мобилност, с което частните и бизнес клиентите на марката могат да посрещнат и ефективно да противодействат на измененията в климата.

Платформата MEB позволява високи динамични показатели

В технологично отношение новата моделна линия използва модулната платформа за модели с електрическо задвижване (MEB) от Volkswagen Group. И двете версии на ID. Buzz ще дебютират на пазара през 2022 година с литиево-йонна акумулаторна батерия с високо напрежение, която предлага брутен енергиен капацитет от 82 кВтч (77 кВтч нето). Батерията захранва интегрирания в задния мост и задвижващ задните колела тягов електродвигател с мощност 150 кВт.

Максималната скорост е електронно ограничена до 145 км/ч. Официалните стойности по отношение на автономния пробег все още не са на разположение, но новият ID. Buzz е модел с изключителни динамични показатели. Електродвигателят може да развие максималния си въртящ момент от 310 Нм в момента на потеглянето и този динамичен потенциал е съчетан с много нисък център на тежестта на каросерията вследствие на разположената ниско долу в подовата конструкция тип „сандвич“ акумулаторна батерия. Благодарение на цялостната концепция и конструкцията на ходовата част, новият ID. Buzz има и още едно значително предимство – диаметърът на завои на електрическия Bulli е малко над 11,0 метра.

Междусие сходно с Т6.1

Инженерите на Volkswagen Лекотоварни автомобили са разработили гъвкава структура, която дава възможност за изключително широк спектър от приложения – със своите пет места мултифункционалният ID. Buzz отговаря перфектно както на изискванията за приятно прекарване на свободното време, така и на нуждите на бизнес потребителите. Триместният ID. Buzz Cargo на свой ред е модерен Zero Emission Transporter. И това е само началото, защото през следващата година гамата на модела ще бъде обогатена с удължено междусие и всички произтичащи от него разширени възможности по отношение на вътрешно пространство.

При версиите ID. Buzz и ID. Buzz Cargo, които ще отбележат своята премиера през 2022 година със стандартно междусие от 2988 мм, общата дължина е доста компактна – 4712 мм. За сравнение с разлика от едва два милиметра междусието на новия ID. Buzz почти достига това на Т6.1, чиято обща дължина е 4904 мм. Благодарение на това ID. Buzz предлага сходна вътрешна дължина, но



**Петместният ID. Buzz
може да превозва до
1121 литра багаж**

използва по-малки по размери места за паркиране. Каросерията на пътническата версия с впечатляваща остъклена площ е висока 1937 мм, а при версията Transporter височината е 1938 мм поради малките различия в шасито. Широчината при двете версии на ID. Buzz е 1985 мм без външните огледала, като по този показател новият модел е с 81 мм по-широк от Т6.1. Новият модел се отличава с голям диаметър на колелата от 750 мм и се предлага с джанти с размер от 18 до 21 цола.

Щедро пространство

Благодарение на ефективната в оползотворяването на пространството технологична архитектура МЕВ, ID. Buzz и ID. Buzz Cargo демонстрират впечатляващи постижения. Дори при заетост на всички пътнически места на борда петместният ID. Buzz може да превозва до 1,121 куб. м багаж. Максималният товарен обем при оборудване с преграда зад първия ред седалки ID. Buzz Cargo пък е над 3,9 куб. м.

Plug & Charge и двупосочно зареждане

Новата моделна линия ще бъде оборудвана с редица интелигентни решения за зареждане, като в бъдеще най-новият ID. софтуер ще включва и функцията Plug & Charge. При нея ID. Buzz преминава автоматично и самостоятелно процеса на автентификация при включване на куплунга в бързозарядните станции DC с прав ток на много от доставчиците на зарядни услуги. По този начин той обменя всички необходими данни със станцията, улеснявайки своя собственик. Налице е и новата функция за двупосочно зареждане, която разкрива нов спектър от възможности. Собствениците ще могат да съхраняват излишната енергия от домашната фотоволтаична система в акумулаторната батерия на ID. Buzz и да я използват обратно за захранване на консуматорите в дома вечер, и така да си осигуряват постоянно и автономно захранване, дори когато няма слънце.

Софтуерна актуализация Over the Air и иновативни асистирани системи

При ID. Buzz също както и при останалите чле-

нове на фамилията от ID., софтуерните актуализации могат да се извършват безжично чрез мобилна връзка – OTA (Over the Air). Става дума за обновяване на програмното осигуряване на инфотеймънт системите, както и за актуализации в областта на осъществяването на зарядния процес и на системите за асистенция на водача. Гамата от асистирани системи включва иновативни мрежови технологии като „Тренирано паркиране“ (или автоматично влизане и излизане от мястото за паркиране), Car2X (предупреждения и съобщения за опасности на пътя в непосредствена близост) и най-новата версия на системата Travel Assist с възможност за използване на данни от рояка и полуавтоматично управление на автомобила в надлъжна – ускорение и спиране, и напречна посока – управление, в целия скоростен диапазон.

Премиера за Европа през септември

Малко след старта на серийното производство на ID. Buzz през първото полугодие ще последва и европейската пазарна премиера на новата моделна линия, която е насрочена за есента. Предстои новият ID. Buzz да дебютира и на пазара в САЩ, като това ще бъде едно очаквано завръщане на модела.

Първият предшественик на ID. Buzz дебютира преди 50 години

ID. Buzz не е първият Bulli с електрическо задвижване, защото още преди 50 години Volkswagen представя на изложението в Ханوفر първия прототип на Т2, задвижван от разположен отзад електрически двигател. Постижимият по онова време максимален автономен пробег от 85 километра е признак, че технологията в областта на акумулаторните батерии все още е далеч от практичността и масовата употреба, но родената през 1972 година мечта за Bulli без локални емисии ще се превърне в реалност през 2022 година. 🇪🇺

Пакет Мобилност побърка Европа



През изминалия февруари в сила влязоха три много важни регулации от Пакет Мобилност. Директивата за командироване на водачите, задължението за връщане на камионите в страната по установяване на всеки 8 седмици и задължението за регистрация на всяка преминава държавата предизвикаха истински хаос в автомобилния транспорт на Европа.

Случилото се не е изненада за никого, освен може би за законодателите в Брюксел, някои от които може и да не са виждали на живо камион в живота си. Кашата, която забърка Европейският съюз с необмисленото и прибързано въвеждане на Пакет Мобилност, едва ли скоро ще „изстине“. А най-потърпевши от това са превозвачите от Централна и Източна Европа, чийто бизнес е поставен на ръба на оцеляването, ако трябва да спазват новите регламенти.

Парадоксалното е, че дори западноевропейските държави, които се надяваха да защитят националните си пазари от дъмпингови превози чрез Пакет Мобилност, сега не знаят какво да правят – да санкционират ли, кога, как и за какво, в какъв размер? А отговор на тези въпроси няма, защото новите разпоредби на ЕС за Пакет Мобилност още не са намерили място и не са „преведени“ в националните законодателства. В същото време дузина държави водят дела срещу Пакета Мобилност или части от него и в един момент съдебните решения могат да обезсмислят и анулират всяка една, вече наложена санкция.

Чиновниците от Европейския съюз се задоволиха с това да публикуват едни разяснения за командироването на шофьори, но десетки практически казуси, касаещи новите директиви от Пакета, остават неясни, като в някои от тях законодателството е практически неприложимо.

На този фон какво се случва с България и българските превозвачи? За съжаление, на този (а и на миналите) етап не се вижда никаква сериозна загриженост от страна на държавата да помогне по някакъв начин на транспортния бранш – най-малкото, ако не с данъчни или други облекчения, то с „умно“ транспониране на новото европейско законодателство в националното такова, в което да се предвиждат символични санкции за нарушенията на новите регулации.

В този ред на мисли председателят на Съюза на международните превозвачи Ангел Траков дори изпрати писмо с молба за среща с министър-председателя Кирил Петков. „Българският транспортен сектор е силно засегнат от законодателните изменения на Пакет Мобилност, който в голяма степен ограничава конкурентоспособността на българските превозвачи, и това скоро ще доведе до загуби както за самите търговски дружества, така и за целия сектор и страната“, се казва в писмото.

Браншът изрази и силното си безпокойство от липсата на активен и полезен диалог с Министерството на транспорта по проблемите на автомобилния транспорт. Стана ясно, че още през месец декември е потърсена среща с министър Николай Събев, но до към 21 февруари отговор не бе последвал.

След недоволството на превозвачите, изразено в София, гласът на транспортното ни министерство се чу от... Брюксел. Пакет Мобилност води до непосилни разходи за малките и средни предприятия, които съставляват гръбнака на тежкотоварния автомобилен бранш, и прави невъзможно адаптирането му към целите за устойчивост. Това заяви заместник-министърът на транспорта и съобщенията Владимир Върбанов по време на Неформален съвет на министрите на транспорта на ЕС. По повод влизането в сила на разпоредбите от Пакета Върбанов посочи негативното въздействие на мярката за връщането на превозното средство върху превозвачите и климатичните амбиции на ЕС.

А по пътищата на Европа новите регулации вече „показват роцата си“. Първоначално се започна със задължението за регистриране на всяка преминава граница в тахографите. Оказа се, че огромната част от шофьорите не знаят дали тахографите им сами ще правят запис, или трябва

ABSTRACT IN ENGLISH

**Mobility Package
Has Driven Crazy the
Whole of Europe**

In February 2022, three very important regulations from the Mobility Package came into force. The directive on the secondment of drivers, the obligation to return the trucks to the country every 8 weeks, and the obligation to register each country that has been passed have created a real mess in Europe's transport.

ва да го въвеждат ръчно. Малцина знаят и кодовете на различните държави, както и дали да въведат начало и край на операция при всяко преминаване на граница.

Последният регламент на ЕС изисква шофьорите да записват ръчно преминаването на гранични пунктове възможно най-близо до пункта. За да спазват това правило, някои шофьори на камиони спират превозните си средства в аварийната лента, за да регулират тахографа си, което от своя страна пък води до опасни ситуации на пътя.

А шофьорите решават да спрат веднага след границата, защото се страхуват от глоба. Регламентът в това отношение не е формулиран ясно, той не гласи, че шофьорите трябва да спират веднага след пресичането на границата, а „колкото е възможно най-скоро“.

Бяха регистрирани и първите парадоксални глоби. Шофьор на тежкотоварен автомобил, който не е изпълнил задължението си да регистрира преминаването на границата между Франция и Испания, бе глобен с 1001 евро в Каталуня. Финансовата санкция е администрирана въпреки факта, че испанското правителство все още не е приложило законодателството, което подробно описва в какви размери трябва да бъдат глобите за подобно нарушение. Което значи, че то „от раз“ ще падне в съда.

Засега официално обявените глоби в Германия са 125–250 евро за водача и 375–750 евро за превозвача, но там ще се прилагат първо само устни предупреждения. Нидерландия ще преценява поотделно всеки казус, в Белгия санкцията е 55 евро, а в Италия – 52–102 евро, за същото нарушение.

По отношение командироването на водачи, много ценни наставления дадоха Йордан Арабаджиев, изпълнителен директор на Съюза на международните превозвачи, и Николай Рашков, член на Експертната група по командироване на шофьорите към ЕК, в организираната от Българска Транспортна Преса онлайн „Среща на кафе“. Арабаджиев подчерта, че за българските превозвачи ще бъде много трудно да изпълняват новите изисквания от Пакет Мобилност, ако предварително не се запознаят в детайли с тях. Рашков добави, че с новата Директива за командироване на шофьорите на практика се променя и концепцията на бизнес модела за транспортния бранш в България и цяла Европа.

Като цяло засега единственото сигурно е, че Директивата за командироване на шофьори няма да важи за двустранните операции, а ще се прилага при cross trade операции и каботажите.

Но новите административни процедури по отношение на декларациите и практическото командироване на шофьори в различните случаи все още са непонятни за бранша и „към всеки шофьор трябва да бъде прикрепен и счетоводител“. Работата с новия модул за командироване в IMI системата също е сложна, защото самият модул все още е несъвършен. И така, шофьорите вече са „вързани“ с превозното средство, защото командироването им върви заедно с регистрационния номер на камиона, който управляват.

Европейският съюз пък проумя, че в тази форма транспортното му законодателство няма как да работи и Европейската комисия заплаши, че е готова да започне процедури за нарушение срещу държавите, които не са транспонирали но-

вите правила за командироване на шофьорите в законодателството си. Освен това „използването на националните системи за подаване на декларации за командироване е в нарушение на правото на ЕС“, предупреди Комисията, което значи, че тази практика все още е широко използвана...

Съгласно правилата, превозвачите трябва да регистрират командироването на водачите си в специален интерфейс за превозвачи, който е свързан с информационната система за вътрешния пазар на IMI. Освен това те трябва да плащат на шофьорите най-малко пълната минимална заплата, приложима във всяка държава членка, докато водачите работят там.

До момента, в който регламентът влезе в сила, всички държави от ЕС трябваше да уведомят Комисията за мерките, транспониращи изцяло разпоредбите на Директива (ЕС) 2020/1057 в тяхната национална правна рамка.

В регулацията, задължаваща камионите да се връщат в държавата по регистрация на всеки 8 седмици, също има доста „бели петна“. Не се знае откога тече този срок – от излизането от базата, от пресичането на държавната граница, от влизането в държавата по месторабота... не се знае в какъв размер ще са санкциите и коя от държавите, замесени в транспортната операция, ще ги определя. Така че този регламент, въпреки че е въведен в употреба, на практика не работи, защото няма как законово да бъде контролиран и санкциониран. На фона на цялото това безумие засега най-мъдро постъпи Дания, която отложи прилагането на всички нови правила от Пакета Мобилност до 1 май.

Регулациите от Пакет Мобилност, които влязоха в сила през февруари, ще генерират намаляване на капацитета на пазара в ЕС, като същевременно ще повишат тарифите и емисиите на CO₂, твърди и нов анализ на Transport Intelligence. TI твърди, че новите правила означават, че превозните средства ще трябва да се връщат по-редовно в оперативния център в текущата си държава – членка на установяване, „което потенциално ще доведе до допълнителни пътувания с превозни средства от 2% повече в сравнение с регулярните бизнес операции“.

TI добавя, че превозвачите от Източна Европа ще бъдат особено засегнати: По-специално превозвачите от Източна Европа ще бъдат по-засегнати и може да не са в състояние да осигурят допълнителни товари за обратните пътувания, тъй като има ограничени пазарни възможности за и от техните оперативни центрове.

Организацията смята, че правилото за връщането на камионите, както и задължителният период на „охлаждане“ ще намалят каботажите и по този начин ще доведат до загуба на пазарен капацитет. Освен това се предвижда допълнителните пътувания на връщане да създадат сериозни допълнителни разходи за превозвачите, като по този начин ще се повишават и ставките за транспорт. Правилото за командироване на работници също ще увеличи разходите за труд, които се очаква частично да се прехвърлят върху клиентите. Правилото за връщането на превозните средства у дома може да доведе до 2,9 милиона тона допълнителни емисии на CO₂ през 2023 г., което е увеличение с 4,6% на емисиите от международния автомобилен товарен транспорт, е заключението от изследването. 

Засега официално обявените глоби в Германия са 125–250 евро за водача и 375–750 евро за превозвача, но там ще се прилагат първо само устни предупреждения. Нидерландия ще преценява поотделно всеки казус, в Белгия санкцията е 55 евро, а в Италия – 52–102 евро, за същото нарушение.

Ревизия за тол системата



Пълна ревизия на дейността на тол системата от създаването ѝ до 31 декември 2021 г. разпореди вицепремиерът и министър на регионалното развитие и благоустройството Гроздан Караджов. Одитът бе обявен на среща между министъра и представители на българските превозвачи, на която бе поставено начало на диалог за тол системата между държавата и транспортния бранш.

Засега промяна в обхвата и тарифите на тол системата няма да има, без да е налице детайлен анализ, увери министърът. От своя страна превозвачите споделиха проблемите си и пороците на тол системата.

„Ще назначим детайлна ревизия. Има много проблеми – начинът на работа с вас, договорите с външните изпълнители, посредниците, компенсаторните такси“, каза министърът и подчерта, че не предлага готови решения, защото първо иска да чуе мнението, проблемите и аргументите на бранша.

Вицепремиерът представи анализ на финансовите резултати от почти двугодишното функциониране на тол системата. Според него данните показват, че у нас пътна инфраструктура се за-

плаща предимно от гражданите, пътуващи с личните си автомобили, а не от тежкотоварните превозвачи. От близо 2,5 млрд. лв., които ще се отделят за пътната инфраструктура тази година, от пътни такси са събрани едва 450 млн. лв. От тези 450 млн. лв. две трети са платени с винетните стикери и едва една трета от тежкотоварния трафик, което било „несправедливо“.

През 2020 г. са събрани 267 млн. лв. от винетки и 111 млн. лв. от тол такси. През 2021 г. приходите от винетки са 271 млн. лв. и 158 млн. лв. от тол такси.

Гроздан Караджов посочи, че размерът на тол таксите у нас е до 6 пъти по-нисък от този, който е в съседните на България страни. И даде пример с автобус от категория Евро VI, който за премина-

ване по маршрута от Видин до ГКПП „Кулата“ плаща 4 лв. тол такса. За трасето между София и Бургас същият автобус заплаща 7 лв. В Сърбия за 331 км от границата с България до Белград същият автобус заплаща 65,5 лв., което е 9 пъти повече. За трасето с дължина 420 км от Ниш до Суботица таксата е 77 лв., или 6 пъти повече. В Гърция за 178 км от ГКПП Кулата до Катерини се плаща 34 лв., а таксата за преминаване на трасето с дължина 480 км между Солун и Атина е 153 лв., докато на българска територия таксата за такава дистанция е 6 лв. Всички автобуси, преминали през държавата ни миналата година, са генерирали 1,6 млн. лв., отчете вицепремиерът Караджов.

Текущата тарифа в България е 12 ст. на км или 3–4 пъти по-ниска от най-близките до нашите тарифи в Европа. В Германия е 39 ст./км, или три пъти по-висока. В Полша е 58 ст./км, което е пет пъти по-високо. Таксите в Швейцария са 6 пъти по-високи, в Сърбия – 3,5 пъти по-високи, в Италия – пет пъти по-високи, във Франция – четири пъти по-високи, а в Австрия – 7 пъти по-високи.

„През март 2020 г. тол системата стартира с основна цел да носи значителна част от разходите за поддържане и рехабилитация на пътна инфраструктура. Това не е факт. Обратно е съотношението – 70 % плащат леките автомобили и едва 30% – тежкотоварният и транзитният трафик“, посочи вицепремиерът. По думите му ключови отсечки с интензивен тежък трафик остават извън обхвата на тола. Той даде пример, че от малко над 20 000 километра републиканска пътна мрежа тол такси се събират за 15% от тях.

Гроздан Караджов коментира, че някои от данните за трафика у нас са смущаващи. Като пример посочи, че по второкласния път през Прохода на Републиката – Хаинбоаз, на ден преминават 52 автобуса, от които 30 са чуждестранни, 1500 моторни превозни средства (МПС) над 12 тона, от които 850 чуждестранни, 170 МПС между 3,5 и 12 тона, от които 134 са български. Маршрутът от Стара Загора до Пловдив през Карлово позволява преминаване за тежкотоварния трафик, без да се плати никаква такса. Дневната натовареност по него е 104 автобуса, 611 МПС над 12 тона и 259 МПС с тегло между 3,5 и 12 тона. По републиканския път между Кюстендил и Самоков дневно преминават 63 автобуса, 393 МПС над 12 тона и 67 МПС с тегло между 3,5 и 12 тона. През него преминава трафикът с цел да бъде избегнато таксуването през АМ „Тракия“.

Общо 240 км между Русе и Варна се преминават интензивно от тежкотоварни автомобили, без да се плати нито един лев. Друг такъв интензивно използван път с цел заобикаляне на първокласната мрежа от тежкотоварния трафик е Враца – Оряхово. В област Добрич например от първи клас са само 80 км от републиканската пътна мрежа.

Има също и много претоварени третокласни пътища, каза още Гроздан Караджов. И посочи път III-108, по който дневно преминават 49 автобуса, 270 МПС над 12 тона и 67 МПС между 3,5 и 12 тона.

Вицепремиерът Караджов се обърна с три въпроса към превозвачите. „Справедливо ли е според вас българските граждани да продължават да плащат за втори и трети клас пътища, а превозвачите – не? Справедливо ли е според вас гражданите с леките си автомобили да плащат два пъти повече от превозвачите с тежкотовар-

ните автомобили? Справедливо ли е всички ние – и тези с леките, и тези с тежкотоварните автомобили, да плащаме 3 до 6 пъти по-ниски такси в сравнение със съседните ни страни?“. Той подчерта, че за него е важно по време на срещата да разбере мнението на бранша по тези въпроси, както и всичко друго, което ги безпокои.

Тол системата е планирана за заплащане на пътна мрежа с дължина от 6050 километра, но реално второкласната мрежа е изключена и сега се таксуват само 3115 километра. През 2020 г. са събрани 267 млн. лева от винетни такси и 111 млн. лева от тол такси, а през 2021 г. – 271 млн. лева от винетни такси срещу 158 млн. лева от тол такси, изтъкна министърът.

Вицепремиерът казва, че актуалният обхват на тол системата създава прекомерно голямо натоварване на републиканската пътна мрежа, която остава извън таксуването, защото е икономически изгодно да се заобикалят маршрутите с тол такса и да се преминава по второкласните пътища, за което нищо не се плаща.

Караджов добави, че тази мрежа никога не е била проектирана и не може да издържи на толкова интензивен и тежък трафик. „Както ми пишат част от гражданите, по определени маршрути пътищата станаха на юфка“, каза вицепремиерът. Той изброи подобни пътни участъци, като изтъкна, че има и претоварени третокласни пътища.

Димитър Димитров, изпълнителен директор на Камара на автомобилните превозвачи в България, изтъкна, че философията на тол системата е „тол за всички“. Той отбеляза, че интензитетът на лекия трафик е много по-голям и е нормално той да плаща повече. Димитров допълни, че всички действащи компенсаторни такси следва да бъдат анулирани и да не се спира чрез тях работата на превозвачите.

Ангел Траков, председател на УС на Съюза на международните превозвачи, отбеляза, че сред превозвачите няма хора, които не искат да се плащат такси, защото браншът прави огромни инвестиции в своите автопаркове и съответно иска да кара по хубави пътища. Но това следва да се случва по справедлив начин. Траков добави, че подходът „трябва да се съберат едни пари“ е неправилен и преди да се действа, трябва да се направи подробен анализ и да се търсят решения.

Председателят на Конфедерацията на автобусните превозвачи Магдалена Милтенова отбеляза, че браншът би подкрепил едно предложение за увеличаване на цената на тол таксите и за обхвата на тол системата, но само когато България започне да прилага регламент 1370 в неговата цялост. Тоест всички транспортни фирми да започнат да получават компенсации. Милтенова заяви, че браншът работи под себестойността на транспортната услуга, няма община в страната, която да разреши на превозвача да завиши цената на билета, а цената на метана е увеличен с 200 процента. Милтенова каза и че регламентираната от закона печалба за фирмите от бранша е 5%, а за миналата година изплатените загуби на превозвачите са над 84 процента. Тя напомни, че практически браншът от две години не работи и няма как да се събират по-високи такси от него.

Сега чакаме детайлен одит на тол звеното за периода от създаването му до 31 декември миналата година. 

Hakkapeliitta C4 & CR4 и R5 от Nokian Tyres

Нови модели гуми за надеждно и безопасно движение през зимния сезон обяви финландският производител в края на януари. Nokian Hakkapeliitta CR4 е универсална гума за ванове и микробуси, а в страните, където гумите с шипове не са забранени, ще се предлага и моделът C4. Широката гама Hakkapeliitta R5 е създадена за леки автомобили, SUV и кросоувъри.



Гумите Hakkapeliitta CR4 Nordic с направените нововъведения превъзхождат по всички показатели своите предшественици CR3. Подобрена е работоспособността на сух и на мокър асфалт, съответно с 12% и 15%, управляемостта – с 9 на сто, с до 7% е намалено съпротивлението при търкаляне, с до 3% е скъсен спирачният път на лед.... Чувствително, с до 12 на сто, по-дълъг е и животът на гумите – показател, който радва всеки собственик.

Професионалистите ще оценят не само сцеплението на CR4 в най-лошите зимни дни, но и тяхната издръжливост, както и ниското ниво на шум – показател, който обикновено не е между силните страни на гумите с такова предназначение. В CR4 към вече използваните нововъведения са добавени още:

- ♦ двукомпонентен протектор с посока на въртене – външният слой е от по-мека гума и протекторът приляга по-добре към неравностите, по които се търкаля;
- ♦ Ламели с изпомпващо действие ускоряват от-

веждането на вода от контактното петно, минимизират риска от аквапланинг и от поднасяне на киша;

- ♦ Технологиата Aramid Sidewall усилва страниците с нишки от Арамид, предпазвайки ги от повреда при удари;
- ♦ Симетричният протектор MultiTouch с гъста „плетеница“ от ламели и фасетиран блокове осигурява проходимост по заснежени и заледени участъци, а подобрява и поведението на мокро;
- ♦ За отличното сцепление на сняг и лед допринасят не само основните канали, вървящи под променящ се ъгъл, но и усилвателите на спирание/Brake Boosters, и активаторите на ламелите /Sipe Activators;
- ♦ Силиката и естественият каучук, използвани в сместа, разширяват температурния диапазон, в който Hakkapeliitta CR4 не се втвърдява, запазвайки еластичността и структурата си и съхранява ниското си съпротивление при търкаляне.

Вразмериот 15 до 17 инча Hakkapeliitta CR4 ще покрива всички съвременни модели ванове, в т.ч. и множество превозни средства за развлечение и отход.

Hakkapeliitta R5 са нова серия гуми без шипове, създадени за леки автомобили, SUV и кросоувъри, на чиито собственици предлагат през всеки ден от суровата зима безопасност, отлично сцепление, тихо и комфортно движение. „Времето може да бъде непредсказуемо и променливо, но вашите гуми не могат да бъдат такива. С новата Hakkapeliitta R5 се фокусирахме върху постигането на превъзходно зимно сцепление и контролируемо управление, повишаване на комфорта при шофиране и минимизиране на въздействието върху околната среда. Резултатът е чисто удоволствие от шофирането“, твърди Оли Сеппала, ръководител на научноизследователската и развойна дейност в Nokian Tyres.

Една трета от използваните материали са възобновяеми или рециклирани. Моделът има до 4,4% по-ниски нива на съпротивление при търкаляне от предшественика си и до 15,5% по-добро съпротивление при търкаляне спрямо средното ниво на премиум модели на основните конкуренти. Превъзходно управление и сцепление предоставя протекторът с новия дизайн Double Block Grip. От центъра започва ред твърди блокове, който се разделя на две към раменните зони. В сравнение с предшественика си Hakkapeliitta R3, новата Hakkapeliitta R5 има 40% повече блокове на протектора и междинната зона, т.е. в контактната зона има 4% повече каучук, който достига до настилната и подобрява сцеплението, особено при хлъзгави повърхности..

Каучуковата смес на горния слой съдържа Cryo Crystal / криокристали – твърди частици, които подобряват сцеплението, правят спирането по-ефикасно и противодействат на изтриването. Подобно на микрошипове, внедрени в протектора, те създават стабилно сцепление с леда или утъпкания сняг. При износване на протектора в контакт с пътя влизат нови и нови частици, осигуряващи запас от сцепление.

Разработени са три разновидности на Hakkapeliitta R5 – за леки автомобили, за SUV и за електромобили (EV). Най-лаконично производителят ги представя така:

- ◆ Hakkapeliitta® R5 – Чиста безопасност;
- ◆ Hakkapeliitta® R5 SUV – Чиста безопасност и контрол;
- ◆ Hakkapeliitta® R5 EV – Чиста безопасност и тишина.

Продуктовата гама Hakkapeliitta R5 ще се предлага от есента на 2022 г. в над 160 типоразмера, с диаметри от 14 до 22 инча и с категории за скорост Q (160 км/ч), R (170 км/ч) и T (190 км/ч). Повечето продукти са с възможно най-високите товарни индекси за своите размери. 🇵🇵

инж. Радослав ГЕШОВ



Технологията Aramid Sidewall усилва страниците, предпазвайки ги от повреди при удари

Симетричният протектор MultiTouch осигурява проходимост по заснежени и заледени участъци, а подобрява и поведението на мокро. Отлично сцепление на сняг и лед създават основните канали, разположени под променящ се ъгъл, съчетани с усилвателите на спиране и активаторите на ламелите



Новият Scania Interlink



През последните няколко години беше представено ново поколение автобуси на Scania, което сега се допълва с новото поколение на модела Scania Interlink

Scania Interlink се използва основно в градска среда и за междуградски превози. Вече се предлага с ново шаси и каросерия и предлага икономия на гориво до 8%, заедно с широк набор от опции за специфициране, разширени функции за безопасност, нови услуги за работа и значително актуализирана зона за водача.

Автобусът предлага множество опции, когато става въпрос за дължина и вътрешно оформление, багажни отделения, конфигурации на вратите, класификация, задвижвания...

Новото поколение включва по-дълги, двусосни автобуси с по-голям пътнически капацитет, както и по-къси автобуси на газ.

„Широка е гамата от нисковъглеродни ре-

шения. Ние предлагаме двигатели за биодизел (FAME), HVO, биогаз и хибридни опции, които значително намаляват емисиите на въглероден диоксид днес“, казва Каролина Венърблом, ръководител на отдела за управление на продуктите, Scania Buses & Coaches.

Работната среда на шофьора също не е забравена. Зоната на водача има отлична ергономичност и достъпност, подобрен климатичен контрол, както и функции за безопасност. Видимостта и широкият радиус на завиване допринасят за комфортно шофиране. Усъвършенствените системи за подпомагане на водача (ADAS) предоставят добър контрол върху превозното средство чрез подобро асистирано управление и спиране. Това, заедно със Scania Zone, га-

рантира, че водачът спазва ограниченията на скоростта в близост до училища и на други подобни места, повишава безопасността и помага за минимизиране на произшествията, като по този начин се избягват ненужните разходи.

Новият Scania Interlink е изключително енергийно ефективен със значителна икономия на гориво – до 8%, поради подобрената ефективност на двигателя и предавателната кутия, новата функция старт/стоп и круизконтролът допринасят за още по-сериозни намаления. Новото независимо предно окачване увеличава комфорта на возене и същевременно увеличава товарния капацитет с 500 кг. Автобусът е проектиран така, че да се ограничат повредите и да се избегнат дефектите на различните компоненти – като кормилна система, система за последваща обработка на отработилите газове или акумулаторите, което е от решаващо значение за минимизиране на престоя и на скъпите ремонти. Времето за безпроблемна работа се увеличава допълнително чрез лесно сменяеми предни ъгли на маската и бронята и не на последно място чрез съвместимостта на автобуса с проактивната и базирана на данни в реално време система на Scania гъвкава поддръжка.

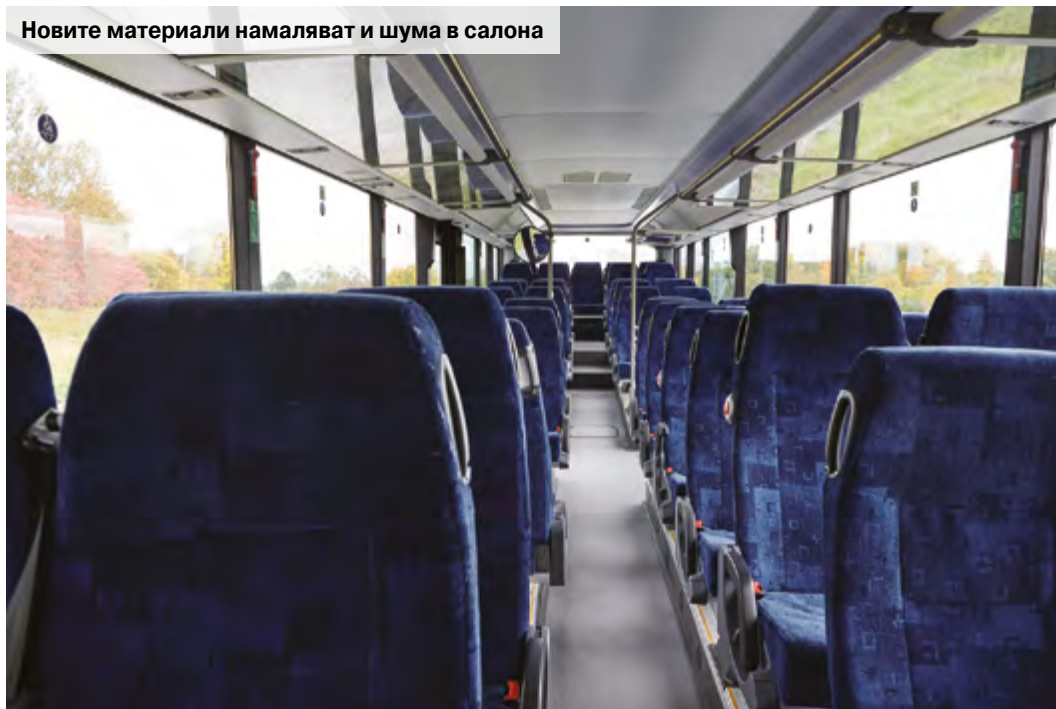
Новият екстериор има съвременна визия с по-големи странични прозорци, Bi-LED или Vi-халогенни фарове и нови странични и задни светлини. Електрическите плъзгащите се врати водят до увеличено време на безпроблемна работа и по-ниски разходи при обслужване. Новите материали намаляват и шума в салона. Климатичната система свежда до минимум консумацията на енергия, независимо от условията. Това, заедно с новия и по-светъл интериор, спомага за увеличаване на привлекателността за пътниците. „Новият Scania Interlink със сигурност ще се хареса на оператори с високи изисквания. Това, че е устойчив вариант, само допринася за по-доброто изживяване“, заключава Венърблом. 🚍

Мартин СЛАВЧЕВ



Зоната на водача има отлична ергономичност и достъпност, подобрен климатичен контрол, както и функции за безопасност

Новите материали намаляват и шума в салона



Новият Scania Interlink е изключително енергийно ефективен със значителна икономия на гориво – до 8%

QUANTRON представи електрическия автобус CIZARIS



Специалистът по е-мобилност Quantron AG представи по време на световна онлайн премиера своя нов, изцяло електрически градски автобус CIZARIS.

12-метровият CIZARIS първоначално ще бъде пуснат на пазара в своята изцяло електрическа версия (CIZARIS 12 EV), последвана през 2023 г. от версията с горивни клетки (CIZARIS 12 H), използваща почти идентичен задвижващ механизъм. В името на новия автобус на QUANTRON има специална символика. CI идва от City – т.е. областта на приложение. Z означава „Нула (емисии)“, а ARIS произлиза от гръцки и значи „най-благородният/най-добрият“. Електрическият автобус и е първият модел, който носи новото лого на компанията.

Модерен дизайн

CIZARIS възприема ценностите на марката QUANTRON със своите целенасочено поставени цветни компоненти в стил Absolute Zero Blue.

Предната част на автобуса е визуално привлекателна благодарение на челното си стъкло, което е издърпано доста надолу, а под него е позиционирано новото лого. Благодарение на дизайна си на изцяло електрически автобус превозното средство няма конвенционалното отделение за силов агрегат в задната част и по този начин предлага впечатляващите 24 до 35 седящи места в зависимост от вида батерия, като общо има място за до 95 пътници. Предният и задният ръб на покрива са заоблени и украсени, което му придава отчетлив триизмерен вид. Задната част с големите си светлини, някои от които са изработени от матирано стъкло, също е визуално впечатляваща.

Достъпът до автобуса се осъществява през две или три врати, според избраната конфигурация, с ширина 1200 мм. Пространството вътре в

Достъпът до автобуса се осъществява през две или три врати, според избраната конфигурация, с ширина 1200 мм



превозното средство е достатъчно просторно и носи необходимия комфорт на пътниците. За модела с две врати се предлагат общо четири възможни варианта за поддръждане на седалките, а за модела с три врати – пет. Отзад седалките са монтирани на повдигнати платформи, предоставяйки на пътниците удобна позиция за сядане при по-дълги пътувания.

Високоэффективна термopомпа/климатик Valeo с капацитет на охлаждане от 33 кВт осигурява приятен климат на борда. Благодарение на усъвършенствания принцип за отопление с положителен температурен коефициент (PTC) общият отоплителен капацитет може да бъде увеличен до общо 50 кВт, ако е необходимо. Процесът позволява да се създаде ефективна топлинна мощност, адаптирана към работа на батериите и с по-ниска консумация на енергия.

Разбира се, антивирусните филтри, както и затворената шофьорска кабина са сред възможните опции за оборудване. Специален акцент в интериора е изцял алуминиев таван с непряка странична светлина, както и допълнителни LED светлини, чийто цвят може да бъде променен при поискване. Осветлението създава атмосфера като при туристически автобус, особено в тъмната част на деня.

Модерният дизайн на превозното средство може да бъде забелязан и когато става дума за възможностите за зареждане чрез USB. Налични са стандартните USB-A портове, монтирани на страничните стени, а също и опционалните USB-C, разположени под удобните седалки. Има възможност да поръчате едновременно и от двата вида USB портове.

Ергономия и безопасност

Работното място на водача е разположено на повдигната платформа. Всеки шофьор може да намери оптималната за себе си позиция благодарение на висококачествените и регулируеми седалки от Isringhausen или Grammer. Удобният за хващане волан с новото лого на марката също се регулира в две посоки. От дясната страна на волана е лостът за рекуперация. Напълно дигитален инструментален клъстер от Actia предоставя информация за всички важни процеси и

съобщения за състоянието на превозното средство. CIZARIS е един от малкото градски автобуси, които предлагат и отделна предна камера за наблюдение с голям монитор над кабината на водача. Електрическият автобус е оборудван с най-новите системи за безопасност като ABS/ASR, EBS 5.0, ECAS, а асистентът Mobileye също може да бъде монтиран като опция. Оптималната противопожарна защита е осигурена в задното отделение, в модулите на батериите и други компоненти с високо напрежение, посредством пожароизвестители (температурни/газови сензори).

QUANTRON разчита на комбинацията от здрави и надеждни литиево-желязо-фосфатни батерии и високоэффективен синхронен централен електродвигател от Dana/TM4, който от години се използва в автобусите. От гледна точка на компанията производител тази комбинация, която досега е била доста рядка в Европа, представлява перфектния вариант за преобразуване на енергията в задвижваща сила по възможно най-безопасния и ефективен начин. С между 242 и 424 кВтч избираем капацитет, батериите на китайския гигант CATL, монтирани само на покрива, се зареждат бързо с 65 до 150 кВт постоянен ток (DC) за два до пет часа. В средно натоварения eSORT 2 цикъл тази енергия е достатъчна за изминаването на от 220 до 370 км.

Централният синхронен двигател с водно охлаждане е практичен поради ниските си скорости и особено високата ефективност в сравнение с асинхронните двигатели. Той има мощност от 145/245 кВт (номинална/максимална) и максимален въртящ момент от 1055/3329 Нм. При версията на CIZARIS с горивни клетки ще се използва още по-мощен задвижващ агрегат.

Първоначално фокусът на продажбите на QUANTRON CIZARIS ще бъде върху пазарите на Източна Европа, Близкия изток, Скандинавия и Южна Европа. Поради специфичните изисквания на немския пазар, като например спецификациите по отношение на работното място на водача и други системи, пускането на модела в Германия, Австрия и Швейцария ще се осъществи през втората половина на 2022 г. 🚍

Пространството вътре в превозното средство е достатъчно просторно и носи необходимия комфорт на пътниците

С между 242 и 424 кВтч избираем капацитет, батериите на китайския гигант CATL, монтирани само на покрива, се зареждат бързо с 65 до 150 кВт постоянен ток (DC) за два до пет часа



Мартин СЛАВЧЕВ

Новото поколение Irizar i4



Irizar представи новото поколение на модела си Irizar i4 – по-ефективно, по-екологично и печелившо

Моделът i4 на испанския производител е предназначен за използване в градски и крайградски райони, за пътуване до работното място, за училищен транспорт, за корпоративни и други приложения. Различните според дължината версии на това превозно средство (H, M, L) постигат перфектен баланс между достъпност на борда и капацитет на багажното отделение според нуждите на всеки оператор. Автобусът се предлага в дължини от 10,8 м до 15 м.

Подът може да бъде равен или нисък, като безпрепятственото движение на пътниците по пътеките подчертава концепцията за адаптивност на модела.

Новото поколение Irizar i4, който като модел бе представен за пръв път на изложението Busworld 2019, предлага значителен брой нови технологии и функции, които се фокусират основно върху намаляване на теглото и оптималното разпределение на натоварването на всяка

ос. Резултатът от тази оптимизация е по-лек с до 955 кг автобус, в зависимост от избраната конфигурация.

Този високоефективен, устойчив и печеливш автобус със своя структурен редизайн и оптимизирани, иновативни технологични решения генерира значителни икономии на гориво до 5% и следователно намалява отделянето на вредни емисии.

Нововъведенията по модела включват използването на висококачествена стомана и композитни материали, както и на нови седалки с оптимизирано тегло и по-широко пространство между тях, като по този начин се повишава комфорта за пътниците.

Иновациите в автобуса са направили възможни различни варианти на разпределение на седалките, осигуряващи гъвкавост и максимална адаптация към нуждите на клиента.

Новата гама Irizar i4 включва нова версия на



Подът на Irizar i4 може да бъде равен или нисък, като безпрепятственото движение на пътниците по пътеките подчертава концепцията за адаптивност на модела



Различните според дължината версии на това превозно средство (Н, М, L) постигат перфектен баланс между достъпност на борда и капацитет на багажното отделение според нуждите на всеки оператор



Различните конфигурации при вратите са единична, широка единична и двойна врата и позволяват да се монтират асансьори за хора с намалена подвижност

Нововъведенията по модела включват използването на висококачествена стомана и композитни материали, както и на нови седалки с оптимизирано тегло и по-широко пространство между тях, като по този начин се повишава комфортът за пътниците



модела. Тя е с дължина 13,23 м с конфигурация 4x2 и с максимален капацитет от 63 седящи места и до 34 места за правостоящи пътници, при обем на багажното отделение над 6 куб. м.

Различните конфигурации при вратите са единична, широка единична и двойна врата и позволяват да се монтират асансьори за хора с намалена подвижност.

Важните функции за безопасност включват опцията за монтиране на радар в центъра

на предната маска на автобуса. Предните фарове Irizar с опция Full-LED имат до 30% повече светлинен капацитет от преди. Другите светлини също са LED.

Новото поколение Irizar i4 се предлага с дизелови двигатели, съвместими с HVO и B100 горива, както и във версии с хибридно задвижване или с двигател на CNG и LNG. 

Мартин СЛАВЧЕВ

Пазарът на автобуси в ЕС със скромнен ръст от 2,8 на сто



През 2021 г. регистрациите на нови автобуси в ЕС са се увеличили със скромните 2,8% до 29 941 бройки срещу 29 136 броя през 2020 г. Това показват данните от статистиката на Асоциацията на европейските автомобилни производители (ACEA)

През изминалата година ACEA отчита сериозен спад на един от най-големите европейски пазари – този в Испания, където регистрациите са намалели с 10,2% в сравнение с тези през 2020 г. На другите значими пазари картината е по-различна. В Германия нещата са почти без промяна и ръстът е само 0,2%. Франция обаче отбелязва покачване от 13,4%, а Италия – от 11,1%.

Статистиката обхваща пътнически превозни средства с допустима максимална маса над 3,5 т, като в тази категория попадат минибусовете, мидибусовете и големите автобуси.

Значително по-оптимистична е картината на

пазара на автобуси в ЕС през последния месец на изминалата година. Регистрираните през декември 2021 г. нови автобуси в страните членки са 3855 броя, което означава увеличение от 6,8% в сравнение с декември 2020 г. Двучифрен ръст е регистриран на три от четирите ключови пазара в региона. В Италия покачването е с 40,7%, във Франция – с 38,7%, а в Германия – 26,6%). За разлика от тези три пазара, по същото време испанският е претърпял срив от 36,4%.

България фигурира в статистиката на ACEA с регистрирани 203 нови автобуса през 2021 г. срещу 180 броя през 2020 г., което означава растеж от 12,8%. Данните се припокриват с тези от

Регистрации на нови леки, средни и тежки автобуси над 3,5 т в Европа¹

Държава	2021 г.	2020 г.	Промяна
Австрия	887	872	+ 1,7
Белгия	945	787	+ 20,1
България	203	180	+ 12,8
Германия	6 474	6 460	+ 0,2
Гърция	454	307	+ 47,9
Дания	636	268	+ 137,3
Естония	269	224	+ 20,1
Ирландия	444	130	+ 241,5
Испания	1 877	2 090	- 10,2
Италия ²	3 495	3 145	+ 11,1
Кипър	20	246	- 91,9
Латвия	209	75	+ 178,7
Литва ³	137	315	- 56,5
Люксембург	167	214	- 22,0
Нидерландия	338	643	- 47,4
Полша	1 356	1 486	- 8,7
Португалия	586	412	+ 42,2
Румъния	715	819	- 12,7
Словакия	529	290	+ 82,4
Словения	98	64	+ 53,1
Унгария	1 010	629	+ 60,6
Финландия	382	284	+ 34,5
Франция	6 857	6 049	+ 13,4
Хърватия	119	106	+ 12,3
Чехия	1 006	1 367	- 26,4
Швеция	728	1 674	- 56,5
Европейски съюз	29 941	29 136	+ 2,8
ЕС14 ⁴	24 270	23 335	+ 4,0
ЕС12 ⁵	5 671	5 801	- 2,2
Исландия	30	15	+ 100,0
Норвегия	1 083	1 370	- 20,9
Швейцария	646	640	+ 0,9
ЕАСТ ⁶	1 759	2 025	- 13,1
Великобритания ³	4 097	4 674	- 12,3
ЕС14 + ЕАСТ + Великобритания	30 126	30 034	+ 0,3
ЕС + ЕАСТ + Великобритания	35 797	35 835	- 0,1

По данни на националните асоциации на автомобилните производители

статистиката на МВР за регистрациите през 2021 г. От там обаче се вижда, че от общия брой регистрации само 150 са на средни и големи автобуси от категория М3, докато останалите 53 броя са в по-ниската категория М2, която обхваща пътнически превозни средства с над 8+1 седящи места и допустима максимална маса до 5 т, като в повечето случаи това са мини- и мидибуси, изградени на базата на лекотоварни модели. За сравнение през 2019 г. статистиката на АСЕА е отчела, че в България са били регистрирани 387 нови автобуса.

Сравнително по-малки пазари като Ирландия, Латвия и Дания са сред рекордьорите по ръст на пазара на нови автобуси през 2021 г., като и трите държави отчитат трицифрено нарастване на регистрациите. Великобритания, която напусна ЕС, също фигурира в статистиката с регистрирани през 2021 г. 4097 нови автобуса, при 4674 година по-рано и спад от 12,3 на сто

35 797 са новите автобуси пуснати в движение общо в страните от ЕС, Обединеното кралство и държавите от Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ). Бройката година по-рано е сходна – 35 835 или промяната е надолу с 0,1%. 

¹Данни за Малта не са на разположение;

²Приблизителни данни от националната асоциация на автомобилните производители

³Приблизително

⁴Държави, приети в ЕС преди 2004 г.;

⁵Държави, присъединени към ЕС след 2004 г.;

⁶Европейска асоциация за свободна търговия.

След сезона се очакват радикални промени в ETRC



Състезателите, желаещи да участват в пълния сезон на европейския пистов шампионат за камиони, могат да направят своите заявки до 22 април. До старта на 38-ата поредна надпревара остават малко повече от два месеца

През първите девет години (1985 – 1993) състезателните камиони са разделени в три групи: клас А, клас В и клас С. Британски пилоти печелят десет от общо 27-те титли. От марките рекордьор по брой на спечелените титли през периода е Volvo – с моделите N12 и White Aero (10 титли), следван от Mercedes-Benz – 1733-S и 1450-S (6). По 3 титли са печелени с Ford Cargo и с финландските SISU-340, с 2 е Leyland, а MAN, Renault и Scania T143M са с по една. Тук изгрива името на легендата Стив Париш, който печели 3 титли с Mercedes, за да продължи, пак със същата марка, с още две титли (1994 и 1996) вече в състезанията за европейската купа на FIA (FIA European Cup), които се провеждат от 1994 до 2005 година.

FIA European Cup е по-високо и по-добре организирано ниво на състезания. Камионите са в две групи – Race-Trucks и Super-Race-Trucks (само през 2001-ва се появява и група Super-Race-Trucks B). Тук се намесиха и други марки – Caterpillar, Buggyra и Volkswagen, както и плеяда пилоти, чиито имена и до днес бъдат уважение: Хари Луостаринен добавя още 2 титли към предишната си от 1993 година, Хайнц-Вернер Ленц спечели 3 последователни титли, Герд Кьорбер, Фриц Кройцпойнтнер, Мартин Колоч и Луц Бернау – по 2, Маркус Йострайх, Егон Алгойер и Антонио Албасете – по 1. През 2002 година започна и невероятно успешната кариера на MAN TGA

(TGS от 2010 година) – най-разпространения камион при тези състезания.

Настоящият шампионат (FIA European Championship/ETRC) датира от 2006 година. В него не са предвидени различни групи камиони, но пък според резултатите си от предишни сезони състезателите са разделени в две категории – Titan и Chrome.

Titan е гросмайсторската категория. В нея влизат всички ETRC шампиони от последните 10 години, всички, завършили в ТОП 8 в общото класиране за последния сезон, всеки пилот, класиран се по-напред от 6-о място в кой да е Super Pole от FIA ETRC за предходния сезон, както и пилоти, изпълнили критериите за Platinum или Gold от категоризацията на FIA. Може да бъде причислен и всеки пилот с изключително представяне и резултати, дори да не отговаря на нито едно от посочените условия.

Сагата MAN

Погледът към таблицата с победителите от последните 15 шампионата показва 9 титли за MAN (60%). Пак с MAN през 2020-а Киш събра най-много точки. Този производител съумя да използва изключително успешно шампионата, за да изчисти и реши успешно всички проблеми, свързани с доработването и въвеждането на системата Common Rail. На този фон и при

преобладаващата незаинтересуваност на почти всички останали марки, резултатите на „Лъва“ са закономерност. И до днес това е най-широко представеният камион в състезанията, независимо дали го пилотират „Титани“ или състезатели от категорията Chrome, чиито резултати са по-скромни.

Buggyra

Buggyra Racing (BUGGYRA Zero Mileage Racing) – отборът, който използва най-малко готови решения от производителите, е с 50 години история. Той влиза в елитния европейски шампионат за камиони със специален модел MK01, проектиран от легендарния Вацлав Крал, продължава да се състезава и до днес. Последните три модела – VK50, DV50 и AK29, използват агрегати GYRTECH commonrail, базирани на двигател CAT C13.

Buggyra наруши спокойствието, като спечели три поредни титли. Техният състезателен камион, възползвайки се от правилата след сливането на категориите SUPER и RACE през 2005 година, е създаден на базата на Freightliner. Всъщност дванадесет години това е и единственият реален опонент на MAN, особено след като и Renault Trucks след четири пълни сезона оттегли подкрепата си за състезателните камиони, които Марио Крес/MKR подготвяше за ETRC. Четвърта титла за Buggyra донесе през 2017-а чехът Лацко, който все още не успява да се изравни по брой на титлите със сънародника си Вржецки.

Повече от 20 пилоти са се състезавали за Buggyra от 2001. Най-успешни, с по 2 титли, са Герд Кьорбер и Вржецки, по 1 титла са печелили швейцарецът Бьосигер и Лацко. В последните години Лацко няма равностоен съотборник и това е една от причините новият шеф и двукратен шампион (1995 и 1996 година) Мартин Колоч да държи на Академията. Нейни възпитаници са дъщеря му Алиа Колоч и французинът Тео Калвэ, които през 2021 участваха в 5 от проведените 6 състезания. По резултатите от 2021-ва може да се очаква още по-успешно участие и принос на Калвэ в отборната битка.

IVECO

Включването на IVECO донесе раздвижване. В период на сериозни реорганизации в самата компания нейното ръководство подкрепи участието на няколко германски екипажа, на които достави задвижващите агрегати. Първи печеливш бе четирикратният шампион Йохен Хан, който се отблагодари с две последователни титли, като тази през 2018-а спечели по категоричен начин. Междувременно Норберт Киш, унгарецът, който спечели титлите през 2014 и 2015 година с MAN, а след това смени тима и се прехвърли на Mercedes – ход, който се оказа неуспешен, се ориентира към унгарски отбор (Révész Racing) и MAN и в двете състезания през първата година от пандемията явно превъзхождаше Хан, който след шестте си титли сякаш изгуби вкуса към победите.

Третата титла, която не можа да спечели през 2020-а поради провеждането на само 2 състезания, Киш извоюва по убедителен начин през сезон 2021. В него основните му конкуренти бяха много борбеният Саша Ленц и Адам Лацко. Хан

Победители в ETRC

Сезон	Пилот	Камион
2006	Антонио Албасете	MAN TGA
2007	Маркус Бьосигер	Buggyra
2008	Давид Вржецки	Buggyra
2009	Давид Вржецки	Buggyra
2010	Антонио Албасете	MAN TGA
2011	Йохен Хан	MAN
2012	Йохен Хан	MAN
2013	Йохен Хан	MAN
2014	Норберт Киш	MAN
2015	Норберт Киш	MAN
2016	Йохен Хан	MAN
2017	Адам Лацко	Buggyra
2018	Йохен Хан	IVECO
2019	Йохен Хан	IVECO
2020	Не е обявен шампион – проведени са само 2 състезания заради Covid-19	
2021	Норберт Киш	MAN

с доста по-малко точки остана четвърти, само с 4 точки пред неостаряващия двукратен шампион Антонио Албасете.

FIA готви принципни промени

Лъхна свеж вятър при пилотите през сезон 2021 (възходът на Ленц, отделни силни прояви на Калвэ и Курсим), но не така са нещата при камионите. ETRC е консервативен шампионат, правилата и ограничените бюджети не насърчават истинските новости, но това предстои да се променят.

Специалисти от Техническият отдел на FIA работят от дълго време по процеса на енергийна трансформация и подобно на други спортове като Формула Е и WEC, активно подкрепят ETRC в тази посока. На състезанието в Льо Ман през 2021-ва експерти на FIA събраха данни и конкретна информация, за да подготвят технически въвеждането на нови форми на енергия: синтетично гориво, водород или електрически батерии. FIA оказва натиск да се осигурят преди всичко повече електрически камиони с батерии. Те не са конкурентоспособни на сегашните състезателни камиони, затова по административен път ще бъде наложено „изравняване на технологиите“, което да „гарантира честна конкуренция“. И тъй като проблемът със свръхтеглото на акумулаторните батерии е нерешим, остава да бъдат наложени ограничения на камионите с ДВГ – с поставяне на баласт и/или намаляване на мощността им, за да слязат до нивото на камионите с батерии.

Интересно е кой от досега участващите отбори ще бъде способен да издържи на новите, многократно по-високи разходи за експерименти с технологии, чиято сила не е в състезанията. А евентуално пряко включване на производители в ETRC ще бъде краят на този спорт, който съществува благодарение на няколко десетки ентузиаста и открай време страда от хроничен недостиг на средства. 🇧🇪

инж. Радослав ГЕШОВ



КАМИОНИ

МЕСЕЧНО ИЗДАНИЕ ЗА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВТОМОБИЛИ



Издаване на БТП –
Българска Транспортна
Преса ЕООД

ISSN 1311-8315

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

Адрес за кореспонденция:
1463 София пк 5

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

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

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

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

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

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

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

Предпечат: Любомир Баджев
Корица: Николай Райков

Абонамент:
088 82-81-414

Разпространение:
Иван Калев – 087 87-47-691

Печат: РОПРИНТ ЕАД

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

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

Банкова сметка: Уникредит Булбанк,
клон Руски паметник, BIC: UNCRBGSGF
IBAN: BG96 UNCR 7630 1051 0354 16

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

Индекс на рекламодателите

Списание КАМИОНИ

Ай Джи Инженеринг	стр. 35	МВБ Трак енд Бъс	
		България	IV корица
Аутомотив Текнолъджи			
Солушън	стр. 39	Роберт Бош	стр. 25
Бриджстоун България	стр. 55	Силвър Стар Моторс	стр. 3
Волво Груп България/		СФК - ТРАК	стр. 4
Волво Тръкс България	III корица, стр. 5	Schmitz Cargobull	стр. 29
Далко Моторс	стр. 6	Тахо Венци	стр. 6
Дом на камиона	III корица	Унитрейлър	стр. 31
DKV Euro Service	стр. 31, стр. 32	УТА България Сървисиз	стр. 47
Емвеко	стр. 27	Фриго - С	стр. 41
Изи Трип	стр. 9	Фротком България	стр. 4
ИПО	стр. 53	Хьорман България	стр. 49
invoitix	стр. 45	Шел България	стр. 7
Кроне България	стр. 43		

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. Чаталджа 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**

ЕФЕКТИВНОСТТА Е ЕКИПНА РАБОТА

MAN ProfiDrive®

Обучение от професионалисти
за професионалисти



MAN Profi Drive® Ви предлага квалифицирана тренировъчна система, която поставя в центъра нуждите на водачите, вземайки под внимание и изискванията на фирмите, за които работят. В спектъра от обучения Ви предлагаме теоретични и практически курсове и тренинги, даващи първоначално обучение, както и последващи такива, с които се цели сигурно и предвидливо поведение на пътя в ежедневието, при максимално ефективно управление на автомобила. Всички практически и теоретични курсове са адаптирани и актуализирани на базата на повече от 30 годишен опит на „Академията на MAN“
Свържи се с нас и научи повече.

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
За повече информация: 0893 202 479 · www.mantruckandbus.bg

