

**BG**

КАМИОНИ

Брой 4 • май • 2023**МЕСЕЧНО ИЗДАНИЕ ЗА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВТОМОБИЛИ****Цена 8,00 лв.**

БГ Тест
Дигиталният
лъв MAN
TGX 18.510



Тест
Volvo FH Electric
и FM Electric:
Мисията е
възможна

TRUCK
EXPO
2023

АСОЦИАЦИЯ
НА АВТОМОБИЛНИТЕ
ПРОМОКОМПАНИИ

IFP

Postbank

FROTCOM

С подкрепата на:

АВТОМОБИЛИ С
ИНВЕСТИЦИОННО
ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ

8 - 10 ЮНИ • 2023
www.truckexpo.eu

Премиера
Новият Ford
E-Transit Courier



Дигиталното списание – на www.transport-press.bg



04

ISSN 1311-8815
9 771311 831102

DAF ELECTRIC TRUCKS

Транспорт с нулеви емисии



Започнете своето изцяло електрическо бъдеще сега. Готови сме да Ви преведем през прехода към транспорт с нулеви емисии. DAF може да препоръча и достави оптималната конфигурация на камиона и стратегията за зареждане. Освен това нашата дилърска мрежа предлага безупречно обслужване, експертни съвети и специална програма за обучение на шофьори, гарантираща, че ще постигнете максимална ефективност.



www.turbotrucks.bg

DAF

Грешката е вярна!

Както се казва: „Грешката е вярна“ или по-скоро: „Няма грешка“. Както обикновено напоследък и в този брой на списание КАМИОНИ властват електрическите камиони, ванове и автобуси и всичко се върти около тях. Просто – такива са актуалните новини от света на автомобилите за работа днес. Такива ще бъдат и утре, и в близкото и по-далечно бъдеще. Защото електрическата мобилност в транспорта – аплодирана от едни или отричана от други, бавно, но сигурно настъпва. Дори ако разлистим списанието отзад напред, можем със сигурност да заявим, че тя вече е тук, когато говорим за сектора на градските автобуси или за сегмента на вановите за доставки. Логично, малко по-трудно е в сектора на тежките камиони, но и там нещата напредват – нещо, в което ще ви убеди тестът на три напълно електрически камиона, на който ви правим свидетели в този брой на любимото ви списание. Разбира се, монетата и медалът винаги имат две страни. Затова ви предлагаме и любопитен анализ на това, кой ще трябва да плати сметката за ток на електрическите автомобили.

Разбира се, на общия електрически фон все още е твърде, твърде рано да отписваме и зачеркваме с лека ръка добрия стар двига-

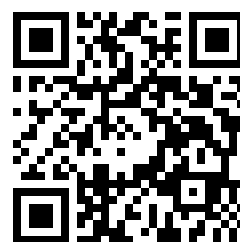
тел с вътрешно горене, който повече от столетие движи прогреса на икономиката. Дизеловите силови агрегати бяха доведени почти до съвършенство от производителите, които сега влагат конструктивна мисъл, инвестират и развиват дигитално конвенционалните превозни средства. Затова не е странно, че по пътищата и в нашите тестове вече е обичайно да срещнете дизелов камион, който вече е оборудван с функции на автономно шофиране.

И така, светът на автомобилите за работа става все по-дигитален, по-електрически и по-интересен. За да не пропуснете нещо – разлиствайте и четете вашето списание.

И не забравяйте, че списание КАМИОНИ идва при вас не само на хартия, а и в онлайн вариант. Дигиталното списание 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 старите броеве е свободен. Онлайн вариантът е на адрес: <https://www.transport-press.bg/>, като е достъпен и през 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



BULGARIAN
TRANSPORT
PRESS

BTP

PRINT DIGITAL

FACE-TO-FACE

YEARS IDEAS IN MOTION

www.transport-press.bg



Съдържание



10



16



30



34



38



48



66

Ново в BG

Schmitz Cargobull България стартира проект за предлагане на финансови решения	10
Мек-Дизел България ЕООД	12
Volvo организира състезание по ефективно шофиране на електрически камион	14

Доставки

СТЕ ТРЕЙЛЪРС БЪЛГАРИЯ достави полуремаркета и надстройки на TRANSPRESS	16
--	----

Тест

Volvo FH Electric и FM Electric: Мисията е възможна	18
Дигиталният лъв MAN TGX 18.510	24

Премиери

DAF с нова серия камиони за специални приложения	30
--	----

Застраховки

„Груба небрежност“ при автомобилния превоз на товари – случвало ли ви се е това?	32
--	----

e-mobility

АББ „Електрическа мобилност“ разработва иновативни решения за зареждане на електрически камиони	34
MANeTruck се справи с полярната зима	36
HVS и DW – свеж тежкотоварен полъх	38
Сметката, моля!	41
Електромобил с горивна клетка в София	46

Н.В. Клиентът

Димчо Димов: Хубавият камион е тръпка за мен	48
--	----

ВАНОВЕ

Volkswagen ID. Buzz Cargo получи наградата IVTOY 2023	50
Ford Pro представи електрически E-Transit Courier	52
Новият електрически пикап Ram 1500 REV с пробег до 800 км	54
Новият Ford Ranger Raptor: През гори и реки 2	56

Транспорт

Инфраструктурата за зареждане на камиони в ЕС – готова до 2031 г.	59
ЕС ще се „зарежда“ с енергия от възобновяеми източници	60

Изложения

АТЕСТ ЕКСПО 2023 впечатли посетители и клиенти	62
--	----

АВТОБУСИ

IVECO Group откри новия си завод за автобуси във Фоджа	66
MAN електрифицира Скандинавия	68

Спорт

ETRC: 8 вместо 9 кръга	70
----------------------------------	----



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

Следващото ниво нагоре.

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

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

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Силвър Стар Моторс ЕАД – Генерален дистрибутор на Mercedes-Benz в България

Повече информация може да получите при Вашия Mercedes-Benz партньор.

София: 0889 995 596, 0885 228 410; Пловдив: 0885 222 209, 0884 656 654; Варна: 0887 215 315; Бургас: 0882 633 159

www.mercedes-benz.bg

ФЬОНИКС Фарма ще обслужва маршрутите в София и Пловдив с Ford E-Transit

Интегрираният доставчик на здравни услуги ФЬОНИКС Фарма предприе смели и отговорни стъпки в посока на корпоративната си отговорност, стартирайки програмата си за устойчиво развитие PHOENIX Green. Следващата логична крачка в това начинание е пилотен проект за внедряването на първите 4 електрически вана Ford E-Transit, с които ФЬОНИКС Фарма ще прави своите доставки на територията на София и Пловдив, и така се нарежда сред първите дистрибутори в България, които внедряват 100% електрически автомобили в своя автопарк.

Ford E-Transit предлага несравнима производителност благодарение на водещи в класа 68 кВтч полезен капацитет на електрическата батерия, комбиниран пробег от 317км с едно зареждане, мощност на електромотора и уникал-



на функция за захранване на работни инструменти Pro Power Onboard. Предимствата на електрическия E-Transit се допълват и от подобро стандартно оборудване, включващо SYNC4 мултимедийна система и съвременни интелигентни системи за сигурност и подпомагане на водача, които донесоха златно отличие от EURO-NCAP. Мощността и впечат-

ляващият пробег, както и най-добрата безопасност и сигурност превръщат лекотоварния E-Transit в подходящ автомобил за всеки бизнес клиент, който желае да електрифицира своя автомобилен парк и да оптимизира транспортните си разходи. E-Transit е със златно отличие от Euro NCAP като един от най-безопасните ванове на пазара.

ЕК с искове срещу България за пътните такси и чистите превозни средства

Европейската комисия реши да предяви иск срещу България пред Съда на ЕС поради липсата на транспониране в националното законодателство на Директивата за Европейската услуга за електронно пътно таксуване (ЕУЕПТ). Това създава пречка за оперативната съвместимост на електронните системи за пътно таксуване на държавите членки и за трансграничното прилагане на задължението за плащане на пътни такси в ЕС. ЕК също реши да предяви иск срещу България пред Съда на ЕС и за това, че не е транспонирила в националното си законодателство правилата на ЕС за определяне на минимални национални цели за обществените поръчки за чисти превозни средства. Крайният срок за транспониране на директивата беше 2 август 2021 г. Липсата на транспониране рискува да застраши постигането от страна на България на целите за обществените поръчки за периода 2021-2025 г.

IVECO достави два влекача S-Way на Scuderia Ferrari



Като официален партньор на Scuderia Ferrari и официален спонсор на Ferrari Challenge Europe, IVECO достави два камиона IVECO S-Way на церемония, която се проведе на емблематичната писта на Ferrari във Фиорано в присъствието на Лука Сра, президент, Бизнес с камиони в Iveco Group, и Лоран Мекис, състезателен директор на Scuderia Ferrari – ръководител на пистовия отдел.

Двата камиона IVECO S-Way в специален нюанс, типичен за отборните превозни средства на Формула 1, разширяват флотилията на IVECO, доставена на Scuderia Ferrari, и ще бъдат използвани за транспортиране на автомобилите и оборудването на тима от Формула 1 до пистите за световния шампионат.

IVECO S-Way е тежкотоварен камион, разработен, за да предостави пълен пакет от функции и услуги, фокусирани върху водача, с устойчивост и високо ниво на нови персонализирани услуги и с активирана свързаност. Това е транспортно решение, предназначено да подобри живота на водача на борда. IVECO S Way издига горивната ефективност на друго ниво с нова гама двигатели, усъвършенствани технологии, изключителни аеродинамични характеристики и иновативни специално създадени услуги. Това е 100% свързан камион, който отваря нова ера в управлението на автопарка и в живота на борда, като подпомага логистичните оператори и мениджърите на автопарка чрез оптимизиране времето за работа и горивната ефективност на превозното средство.

Камионите IVECO S-Way, доставени на Scuderia Ferrari, са ниски влекачи, които са идеално подходящи за гаражите на отбора в Маранело. Те са оборудвани с двигател Cursor 13 с мощност 570 к.с., 12-степенна автоматизирана скоростна кутия HI-TRONIX и напълно автоматично окачване. Разполагат с усъвършенствана информационно-развлекателна система със сателитна навигация, IVECO Driver Pal и 4G кутия за свързване.

Професионални диагностични решения и станции за климатични системи


ТЕХА
ДАЛКО МОТОРС
 авторизовано 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

ОБЕДИНЕНИ В ЕФЕКТИВНОСТТА.

Дали в транспорта на дълги разстояния, в дистрибуцията или в строителството – нашите високоефективни двигатели и ориентираното към водача оборудване на нашите камиони Ви подкрепят във всяка задача.



Нашето ново поколение камиони MAN имаше изключително успешен старт през 2020 г. Ние продължаваме тази успешна история, като продължаваме да разработваме изключителни транспортни решения за вас. Правейки това, ние постоянно намаляваме разхода на гориво и поставяме нови рекорди за ефективност. Нашият нов двигател MAN D26 предлага още повече мощност. Освен това нашите системи за подпомагане, както и нашите услуги гарантират, че действваме като Ваш компетентен и надежден партньор. Научете повече на www.truck.man.
#SimplyMyTruck



V O L V O

Бъдещето
принадлежи
на смелите.

Партньори:

GOODYEAR

SCHMITZ
Cargobull



**FINES
CHARGING**

Приеми предизвикателството и стани шампион в първото състезание с електрически камион Volvo FH Electric

Квалификационни кръгове:

София 22-26 май

Сервизен център София, бул. Сливница 630

Пловдив 1-2, 5-6 юни

Сервизен център Пловдив, с. Бенковски, ул. Волво 1

Бургас 13-16 юни

Сервизен център Бургас, Индустриален и логистичен парк, ул. Сребърна 8

Варна 20-23 юни

Варна, бул. Сливница 234, бивш "Дом на камиона"

Велико Търново 27-30 юни

Сервизен център Велико Търново, с. Килифарево, Околовръстен път 55

Близо 200 фирми ще участват в БАТА АГРО 2023



15-ото издание на специализираното изложение за земеделие БАТА АГРО ще представи 197 фирми на над 34 000 кв. м изложбена площ. Форумът ще се проведе от 15 до 19 май 2023 г. на Летище Стара Загора. Тази година освен традиционното участие на български фирми и производители от Европа в БАТА АГРО 2023 ще се представят и фирми от Китай, Индия и Аржентина. Посетителите на изложението ще видят официалните вносители на земеделска техника, които представяват едни най-големите световноизвестни технологични брандове. Наред с тях са и десетки фирми от агросектора, предлагащи напоителни системи, резервни части, инструменти и други, както и браншо-

вете, с които земеделието взаимодейства – консултантски услуги, финансови и банкови институции, автомобилната индустрия, едра строителна техника и др. Отличителното предимство на агрофорума да се провежда на открито и тази година ще даде възможност за демонстрации. Земеделските производители ще могат да видят операциите на машините в реални, полеви условия, както и да направят тест драйв.

Посещението на изложението е безплатно, но е необходима регистрация – предварително в уебсайта на БАТА АГРО или на място в дните на изложението. Работното време е от 9 до 18 часа, като само в последния ден, 19 май, е до 14 часа.

DB Schenker поръчва камиона 100 eActros

DB Schenker планира да придобие 100 електрически тежкотоварни автомобили Mercedes-Benz eActros LongHaul за своите операции за



превоз на дълги разстояния в Европа. Това е част от плана на логистичния гигант да постигне неутралност на CO₂ до 2040 г. Съвместно писмо за намерения бе подписано от двете компании. Използването на електрическо-батерийния eActros LongHaul има за цел да допринесе за постигане на CO₂ неутралност в DB Schenker до 2040 г. Електрическият камион има пробег от около 500 км с едно зареждане и се очаква да влезе в серийно производство през 2024 г.

Електрическият камион eActros LongHaul е проектиран да отговаря на същите изисквания за издръжливост като конвенционален тежък Actros за дълги разстояния, позволявайки на превозното средство и неговите компоненти да изминат 1,2 милиона километра за десет години. Използват се батерии с литиево-желязо-фосфатна клетъчна технология (LFP), които предлагат дълъг експлоатационен живот и повече използвана енергия.

Батериите могат да се зареждат от 20 до 80 процента за по-малко от 30 минути в зарядна станция с мощност от приблизително един мегават, с три батерийни пакета, осигуряващи общ капацитет от над 600 кВтч, и два електрически мотора, генериращи непрекъсната мощност от 400 кВт и пикова мощност над 600 кВт.

Mercedes-Benz Trucks планира да произвежда варианти с шаси-кабина на eActros LongHaul заедно с влекача, предлагайки на клиентите повече възможности за изцяло електрически транспорт. След успешните зимни тестове в Рованиemi, Финландия, при температури до минус 25 градуса, следващата стъпка е тестване по обществени пътища.

Scania и Northvolt представиха нова батерия за камиони

Scania и Northvolt представиха съвместно разработена батерия за тежки електрически превозни средства. При тестове за валидиране литиево-йонната клетка е демонстрирала изключителни качества и капацитет за захранване на камиони за 1,5 милиона километра – еквивалент на целия живот на камиона. Произведена с електричество без изкопаеми горива в Северна Швеция, въглеродният отпечатък на батерийната клетка е приблизително една трета от тази на сравнимите конкуренти.

През 2017 г. Scania и Northvolt обединиха усилията си, за да разработят и комерсиализират водеща в света акумулаторна клетка за тежкотоварни автомобили за работа. Сега партньорството и тясното сътрудничество дават резултат, а клетката се произвежда в гигафабрика на Northvolt Ett в Северна Швеция. В допълнение, по-късно тази година Scania ще открие нов завод за батерии в Съдертале, Швеция, където батерийните клетки ще бъдат сглобявани в батерийни пакети за тежкотоварни електрически камиони.

Visteon разширява глобалната си програма RISE в България

Visteon продължава да инвестира в следващото поколение български инженерни таланти в света на автомобилните технологии с второто издание на глобалната си програма RISE. След успешното начало през 2023 г. компанията разширява обхвата на програмата в България, като този път дава възможност на нови 40 местни студенти в сферата на автомобилния софтуер и механика да се развиват на световно ниво. Начинаещи и в двете сфери ще имат възможност да станат постоянна част от съответните инженеринг екипи в София още от старта на програмата през лятото.

Основният фокус на програмата остава софтуерната разработка, като компанията надгражда второто издание с автомобилна механика като допълнителна дисциплина. Студентите с интерес към тази област ще имат възможност да работят по създаването на механичен дизайн и архитектура за бъдещи технологични решения, които в момента се разработват от инженеринговия център на компанията в София. Структурата на програмата остава непроменена. В първата година и половина студентите ще преминат през три етапа на развитие с различна продължителност и фокус върху софтуерна или механична разработка. Модулите включват едномесечно въвеждане в света на Visteon, автомобилния софтуер и механика и работата в глобална технологична компания. Следват два етапа, съсредоточени върху реални проекти и различните роли по тяхната реализация.



www.tollbg.eu
ТОЛ СЕРВИЗ

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

електронни ВИНЕТКИ

DAF Trucks отбеляза хеттрик на UK Fleet News Awards

DAF Trucks реализира хеттрик от награди на престижните награди Fleet News Awards 2023 в Лондон. Камионът за дистрибуция LF и универсалната гама XD бяха признати за „Най-добра шаси кабина“ съответно в категориите до 12 и над 12 тона. Освен това DAF беше награден с „Най-добър производител за автопаркове на годината“, като съдиите отбелязват отличната поддръжка на DAF за клиентите си, които са започнали прехода към електрически транспорт. Церемонията по връчването на наградите Fleet News Awards се организира всяка година, за да се отличат най-добре представилите се компании и камиони в индустрията на автомобилния парк. Те се оценяват от независимо жури от бизнес професионалисти.

DAF бе избран за „Най-добър производител за автопаркове на годината“ заради своите камиони от ново поколение за дълги разстояния, за дистрибуция и професионални приложения, които бяха пуснати през последните 2 години и въведоха нови стандарти в ефективността, безопасността и комфорта на водача. Журито изрично отбелязва усилията на DAF да помогне



на автопарковете да започнат прехода си към електричество. Също DAF получи наградата „Най-добри камиони с шаси кабина“ в категориите до и над 12 тона с популярните си модели LF и XD. Журито заяви: „LF е еталонът от 7,5 тона, с който всички се мерят. Късият радиус на завиване, добре оразмерената кабина и ниският вход го правят перфектен за водачите, докато високият полезен товар, отличната обща

цена на притежание и възможността за фабрично монтирана каросерия гарантират, че той е най-добрият универсален автомобил за автопаркове, подкрепен от най-добрата дилърска мрежа в Обединеното кралство.“

Универсалната гама XD на DAF – вече отличена с „Международен камион на годината 2023“ – беше приветствана за поставянето на нови стандарти в бранша.

Бош Инженеринг и ТУ – София откриват иновативна лаборатория

Бош Инженеринг Център София и Технически университет – София откриват иновативна лаборатория за студентите от специалност „Интелигентни системи и изкуствен интелект“, изградена на територията на учебното заведение. Тя е част от договореното 10-годишно сътрудничество между Бош Инженеринг Център София и Технически университет – София, което започна през 2022 година с обявяването на новата специалност „Интелигентни системи и изкуствен интелект“.



Лабораторията осигурява апаратура за придобиване на основни и специализирани знания от бъдещите инженери – компютри и компютърна техника, развойни китове, специфични измервателни уреди, които се използват в работния процес и реалната продуктова среда. Оборудването е изцяло финансирано и предоставено от Бош Инженеринг Център София, а материалната база е осигурена от ТУ – София. Лабораторията затвърждава доброто сътрудничество между компанията и университета и е поредната стъпка в процеса на интеграция между бизнеса, образованието и науката. Експерти от Бош Инженеринг Център София активно съдействат и подпомагат процесите, свързани с разработването на учебния план на специалност „Интелигентни системи и изкуствен интелект“. Те ще имат важна роля в осъществяването на специално създадения практически модул „Интелигентни технологии за автомобилната индустрия“, който е съществена част от приетия и одобрен учебен план.

През 2022 г. бе открита бакалавърска програма по „Интелигентни системи и изкуствен интелект“ – съвместен проект на Бош Инженеринг Център София и Факултета по индустриални технологии към Технически университет – София. Това е една от първите подобни програми, реализирани в сътрудничество с бизнеса.



**Ензимната добавка за
горива, дизел и бензин
"ЕЛФУЕЛ"
осигурява перфектен
ГОРИВЕН процес и
ЕКОЛОГИЧНО изчистване на
газовите замърсители ^{83%}**

www.el-fuel.com

Schmitz Cargobull България стартира проект за предлагане на финансови решения



Целта е да се предоставят по-добри условия за финансиране и по-атрактивни бизнес модели на клиентите

Основната задача е продуктите и услугите на компанията да бъдат още по-достъпни за клиентите. За развитието на тази нова дейност Schmitz Cargobull България привлече към своя екип Даниел Маджаров, който има дългогодишен опит в сферата на финансовите услуги

Визитна картичка

Даниел Маджаров, финансов представител на Schmitz Cargobull Finance:

В сферата на финансовите услуги работя над 15 години. От 2005 г. досега имах възможността да бъда част от някои от най-големите лизингови компании в България. През годините отговарях за финансирането на различни сектори и активи, като значителна част от това време бях фокусиран върху транспортния сектор. Работил съм по различни модели и продукти на финансиране. Сега е времето да използвам натрупания опит от работата си с лизинговите компании, клиентите и доставчиците. Това са причините да приема това ново предизвикателство, като от началото на месец март тази година съм част от екипа на Schmitz Cargobull България.

Проектът е голяма крачка в развитието, както на Schmitz Cargobull, така и на нейното представителство в България. Какво всъщност е новото? „И досега сме предлагали допълнително съдействие при финансирането на определени сделки, но вече искаме то да бъде по-фокусирано, по-структурирано и много по-целенасочено. Планираме да предоставим различни възможности и инструменти на нашите партньори, като пример за това са: гарантиране на остатъчни стойности, обратно изкупуване, субсидиране на лихви и др., с което да направим продукта по-достъпен за клиентите“, казва Георги Цветков, управител на Schmitz Cargobull България.

Компанията започва работа в тясно сътрудничество с лизингови партньори на местно ниво, като в бъдеще ще бъде създадена база за алтернативно собствено финансиране за определени сделки. В момента Schmitz Cargobull кандидатства за лиценз за собствено финансиране в Германия, което ще увеличи възможностите за продажби в цялата ѝ мрежа от дъщерни дружества. Това означава, че финансирането за българските клиенти би могло да се осъществява директно от Германия,

Целта на Schmitz Cargobull Finance е да съкрати пътя между актива, финансиращата институция и клиента, и то така, че да бъде намерено най-доброто решение за него в дългосрочен или в средносрочен план, осигурявайки стабилност, растеж, оптимизиран разход за ползване на актива и респективно – подобрен финансов резултат.

без необходимост Schmitz Cargobull България да има собствен лиценз за лизингова дейност. Също така напредъкът по този проект зависи изцяло и от развитието на пазара у нас.

Досега Schmitz Cargobull България предлага по-гъвкави схеми за финансиране, но основно за големи и ключови сделки, като вече целта е да бъде обхванат по-широк кръг клиенти, на които да бъде предложен достъп до различни финансови инструменти.

„Предлагаме качествен продукт, продажба на оригинални резервни части, планираме и отварянето на собствен сервизен център през 2023 г., към което добавяме и възможността за финансиране. По този начин „затваряме кръга“ от предлагани услуги, като предоставяме цялостно решение за клиента“, подчертава Георги Цветков.

Новата дейност е обособена в нов отдел – Schmitz Cargobull Finance, чийто представител е Даниел Маджаров. Ето как той описва задачите, които има пред себе си: „Schmitz Cargobull Finance няма да разделя продуктите на собствено и външно финансиране. Идеята е да се предлагат финансовите решения, които са най-подходящи за съответния клиент. Ако има подходящо решение от финансовата институция – можем да го обединим с това, което предлагаме ние. Ако няма такова решение, ще търсим възможността то да бъде създадено и съответно ще се опитаме да го приложим с партньорите, с които работим. Всяка финансова институция има различни възможности, различен капацитет и визия. Целта на Schmitz Cargobull Finance е да съкрати пътя между актива, финансиращата институция и клиента, и то така, че да бъде намерено най-доброто решение за клиента в дългосрочен или в средносрочен план, осигурявайки стабилност, растеж, оптимизиран разход за ползване на актива и респективно – подобрен финансов резултат. Много от клиентите нямат знанията и опита, който големите фирми в бранша натрупаха, а точно тук можем да помогнем ние.“

Много често клиентът, финансовата институция и доставчикът на техниката говорят на различни езици. Създаването на продукт, който да работи много добре в интерес на всички страни, участващи в процеса, би било от голяма полза. Чрез него ще се координира цялостният бизнес модел. Целта е Schmitz Cargobull Finance да бъде движещото звено.

„Вече работим по различни проекти. Проведени са разговори с множество клиенти и партньори, като очакванията ни са за положителни резултати още в края на 2023 г.“, изразява своя оптимизъм Георги Цветков.

Към момента се работи усилено за създаване на стандартизиран тип продукти, които да бъдат достъпни и разбираеми за клиентите. В настоящата динамичната среда са необходими гъвкави решения, особено за по-малките участници на пазара.

Разбира се, при всяко финансиране има оценка на риска. Тя ще се прави от специализиран отдел на Schmitz Cargobull в Германия на база на информацията, предоставена от клиента. Позитив за Schmitz Cargobull България е, че има възможността да ползва целия потенциал на Schmitz Cargobull като международна компания, но от друга страна, има достъп до ресурса на местните финансови институции. 📄



Георги Цветков, управител Шмиц Каргобул България:



**ИНТЕЛИГЕНТЕН
ФЛИЙТ МЕНИДЖМЪНТ
ЗА ВАШАТА КОМПАНИЯ.**



Лесно като детска игра.



0700 45 145
sales@bg.frotcom.com

Мек-Дизел България ЕООД



Дружеството предлага на местния пазар двигатели и резервни части за тях, резервни части, масла и консумативи за товарни и лекотоварни автомобили



В добре развитата си търговска мрежа Мек-Дизел предлага на клиентите с лекотоварни автомобили (LCV) широка гама резервни части, която включва и артикули с марката FAST



FAST е специалист в категорията на лекотоварните автомобили. Вече 12 години продуктите FAST се продават редовно в 40 държави по света и марката е единствената в Европа, която е специализирана изключително в областта на вановите. Номенклатурата покрива повечето модели от популярните марки лекотоварни автомобили като FIAT, Iveco, Renault, Citroën, Peugeot, Ford, Mercedes и Volkswagen.

От самото начало марката FAST е изградила своето портфолио по много добре обмислен и организиран начин. Това означава, че асортиментът е създаден комплексно за всеки

модел автомобил, започвайки от най-популярните категории (окачване, спирачки) и завършвайки с панти, ролки или пластмасови части от каросерията.

Конкурентни предимства

FAST предлага части, които най-често на пазара са достъпни само/единствено като оригинални. В много случаи частите, предлагани от FAST, са единствената алтернатива на оригиналните. Тяхното голямо предимство е, че предлагат много високо качество, като същевременно запазват атрактивни цени.

Марката FAST също е екип от хора, които разбират от ванове. Много от референциите в портфолиото на марката са части, които са модифицирани спрямо оригиналните продукти. Тези решения позволяват по-продължителна експлоатация на компонентите, също и подмяната на избрани елементи от частите, без да е необходима скъпа струваща подмяна на целите компоненти.

Номенклатурата на FAST се състои от повече от 10 000 продукта за изброените и много други лекотоварни марки на международния пазар.

Доверете се на FAST! 



www.mecdiesel.bg

ВАШИТЕ КАМИОНИ СА В ДОБРИ РЪЦЕ

- Всякакъв вид ремонтни услуги за камиони и ремаркета
- 4 Европейски държави
- 9 сервизни центъра
- Повече от 200 специалисти за ремонт на камиони



WWW.TRELO.EU



TRELO

TRUCK AND TRAILER SERVICE
Belgium, Germany, France, Lithuania

ЗА КОНТАКТ В БЪЛГАРИЯ:

emil.palinkov@trelo.eu
0879 381 084

Volvo организира състезание по ефективно шофиране на електрически камион

e-**Driver**

Първото по рода си състезание с електрически камион Volvo FH Electric ще се проведе от 22 май до 30 юни в пет от най-големите градове в България – София, Пловдив, Бургас, Варна и Велико Търново под името e-Driver '23



Състезателният камион, Volvo FH Electric, е задвижван от 3 електрически мотора с обща мощност от 490 kW, които се равняват на 666 к.с. Шест батерии, всяка от които с капацитет от 90 kW, осигуряват пробег от 500 км с едно междинно зареждане. Камионът е с пълно въздушно окачване и е оборудван с добре познатата в индустрията скоростна кутия I-Shift с 12 предавки, иновативен модел бордово полуреарке Schmitz EcoFlex с аеродинамична задна част, която редуцира завихрянето и осигурява допълнителна икономия и намалени въглеродни емисии. С цел постигането на оптимална ефективност, пробег и сцепление, влекачът е оборудван с гуми Goodyear Fuelmax Endurance – предни 385/55R22.5 S и задни 315/70R22.5 D. По време на квалификационните кръгове, нацио-

налният финал и при придвижването между градовете камионът ще се зарежда на зарядните станции на Finess Charging, чиято мрежа към момента разполага със 136 бързи зарядни станции с мощност до 300 kW.

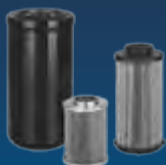
В състезанието могат да вземат участие всички професионални шофьори на камиони, които имат валиден документ за правоуправление категория С+Е. Двата най-добри водачи във всеки от квалификационните кръгове ще формират групата от 10 финалисти, които ще се борят за титлата най-ефективен и екологичен шофьор на България за 2023 година.

Инициативата е в продължение на амбициозната стратегия за устойчиво развитие и декарбонизация на транспорта на Volvo Trucks в България. 🚚

Партньорът, на когото да се доверите.



Трансмисионни
масла



Филтри



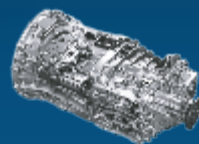
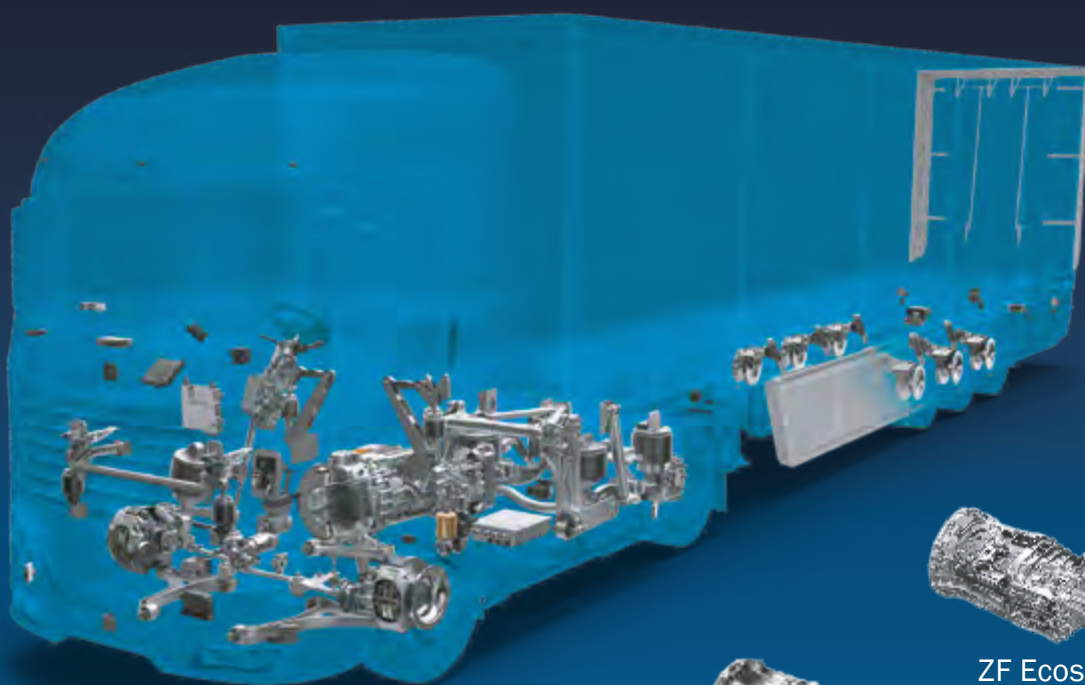
Компоненти за
трансмисии и оси



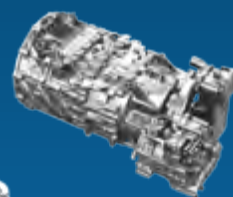
Валове



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

СТЕ ТРЕЙЛЪРС БЪЛГАРИЯ достави полуремаркета и надстройки на TRANSPRESS



Доставката включва 30 броя полуремаркета, фургони и надстройки

Април беше натоварен месец за **СТЕ ТРЕЙЛЪРС БЪЛГАРИЯ**, защото бяха направени доставки за ключови клиенти. Един от тях беше фирма **TRANSPRESS**, която обнови парка си от прикачна техника с още 30 броя.

Бяха доставени 10 броя полуремаркета фургони, като 5 от тях са от модела **Krone Dry Liner** със стандартен обем, а другите 5 са **Krone Dry Liner Mega** с повишен обем. Интересното при тях е, че те са подготвени за товарене на две ета-

жа и за целта съдържат 12 комплекта двуетажни релси, тип Airline, монтирани в страничните стени на височина 1600 мм от покрива, както и 23 напречни греди, които позволяват товарносимост малко на 1000 кг всяка. Тези фургони са проектирани за по-висока товарна зона, като товарната височина е повишена с 90 мм.

Доставката за **TRANSPRESS** включва и 5 нови стандартни бордови полуремаркета от новото поколение **Krone Profi Liner** с тристранно разтоварване. Собствената маса на тези полуремаркета е ниска – 6190 кг (+/- 3%), което означава повече полезен товар. Те включват удостоената с няколко награди система Multilock с включени товарозакрепващи позиции на всеки 100 мм. Новата генерация брезентовите полуремаркета **Krone Profi Liner** се отличава и с нова конструкция на порталните врати и на пода.

И двата типа полуремаркета фургони са поръчани с телематична система от **Krone**, която позволява контрол на позицията на полуремаркетото и на вратите и обработка и на някои други оперативни данни за полуремаркетото, дава съобщения за грешки в спирачната система, както и за това дали полуремаркетото е откачено или закачено. Фургоните са поръчани и с 24-месечни договори за поддръжка и сервизиране на телематичната система.

Предстои да се доставят 15 броя шперплатови надстройки за камиони шаси-кабина, които



ще са особено подходящи за палетната дейност на **TRANSPRESS**.

При всяко полуремарке от особена важност са предоставяните гаранции. В случая заводът производител **KRONE** предоставя 10 години гаранция срещу пробивна корозия на шасито. Това е възможно благодарение на начина на обработка на стоманените части с пясъкоструй и полагане на катодно покритие (CDC – Cathod Dip Coating), предпазващо от корозия, както и прахово боядисване на цялото шаси и изпичане при висока температура. Всичко това осигурява дълготрайно покритие срещу ръжда. Това високо качество се получава в новия център за покритие на **KRONE**, открит преди 4 години. Той е разположен на площ от 16 500 кв. м и е с височина от 20 м. Благодарение на внедрените в него високоавтоматизирани технологии шаситата за полуремаркетата **KRONE** излизат не само без аналог в качеството на покритието, но и доста бързо – времето за обработка на едно шаси е под 7 минути. Повече за тази технология може да видите във видеото чрез QR-кода вдясно.

По отношение на гаранциите **KRONE** предлага и удължена гаранция 6 години за собствената си марка оси **Krone**, като тя е без ограничения на пътния пробег в страните от ЕС.

Във връзка с доставките за TRANSPRESS Георги Балтов, Търговски директор на СТЕ ТРЕЙЛЪРС БЪЛГАРИЯ, сподели: Въпреки трудностите на пазара във всеки един сегмент, се радвам, че успяхме да реализираме този проект. Изключително важно е в динамичен пазар като този и променящи се условия и изисквания от клиентите да диверсифицираш транспортния парк. Това е предпоставка за най-бърза реакция от страна на превозвача.

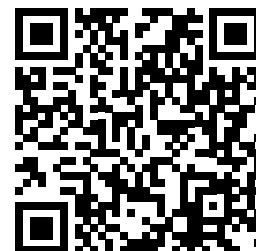
TRANSPRESS е една от водещите транспортно-логистични компании и лидер в превоза на палетни пратки в България. Тя е на пазара вече 30 години, а днес има екип от 1000 професионалисти, автопарк от над 400 товарни автомобили, 13 логистични центъра у нас. Благодарение на партньорството си с международния гигант **DACHSER** оперира в мрежа от 430 локации в цяла Европа. **TRANSPRESS** осигурява превоз на над два милиона пратки годишно и пълна гама транспортни и логистични услуги.



Грижата за околната среда е сред основните ценности на **TRANSPRESS** и е неделима част от визията за развитието на бизнеса и на компанията като работодател. Усилията и активната работата са съсредоточени в следните насоки: Намаляване на разхода на гориво и съответно вредните емисии чрез инвестиции в модерен и екологичен автопарк и иновативни решения, енергийна ефективност на сградите и базите, рециклиране и оптимално управление на отпадъците, повишаване на компетенциите и мотивацията на служителите, подкрепа на обществено значими кампании с екологична насоченост в България.

Постоянният мониторинг на работата показва, че за последните три години **TRANSPRESS** са намалили разхода на гориво с 30%. Ключов фактор за това е поддържане на флотилия от модерни и екологични транспортни средства, като средната възраст на товарните автомобили в компанията е 1,5 години, всички отговарят на EURO 6 стандарт, а болшинството са с най-високата екологична модификация EURO 6d. По този начин намаляват наполовина емисиите на твърди частици, а тези на азотни оксиди – с почти 80%, в същото време осигуряват комфорт и безопасност на водачите. И тази поредна доставка е част от непрекъснатия процес на обновяване на парка на **TRANSPRESS**.

Krone Dry Liner Mega
с повишен обем
позволяват товарене
на два етажа



VIDEO

KRONE Coating Centre Werlte
(EN) – YouTube

СТЕ Trailers разширява дейността си и в тази връзка търси да назначи двама търговци за прикачна техника за София и Варна

За повече информация:
0883777601, Георги Балтов
• email: office@ctetrailers.bg
• тел.: +359 32 333 576

СТЕtrailers

KRONE
SPARE PARTS SHOP

Volvo FH Electric и FM Electric: Мисията е възможна



Аплодирана или отричана, електрическата мобилност си пробива път, макар и бавно, в света на тежкотоварния автомобилен транспорт. А един от основните двигатели на това е Volvo Trucks. Затова през април журналисти от Централна и Източна Европа имаха възможност да тестват на пътя гамата от тежки електрически камиони на Volvo Trucks

ABSTRACT IN ENGLISH

Test: Volvo FH Electric and FM Electric – Mission Possible

Applauded or denied, electric mobility is making its way, albeit slowly, into the world of heavy-duty trucking. And one of the main drivers of this is Volvo Trucks. For this reason, in April, journalists from Central and Eastern Europe had the opportunity to test Volvo Trucks' range of heavy-duty electric trucks on the road.

Отправна и крайна точка на тестовите шофирания на гамата от тежки електрически камиони на Volvo Trucks бе световната столица на бирата – Пилзен, а главни действащи лица – един влекач Volvo FH Electric и два влекача Volvo FM Electric. КАМИОНИ имаше двама представители в тестовите, които седнаха на кормилото на електрическите камиони – Снежина Баджева, издател на списанието и член на международното жури Камион на годината, и Лъчезар Апостолов, главен редактор на изданието.

Камионите в теста

И така, по време на теста в Чехия на разположение са един FH Electric и два FM Electric, които чакат заредени и строени в центъра на Volvo Trucks в Ниржани край Пилзен. Флагманът е в композиция с аеродинамично полуремарке тип

фургон на финландската марка Ekeri. Натоварен е с добре укрепен товар, като общото тегло на композицията е над 36 т. Същото полуремарке, със същия товар тегли и единият от двата FM Electric, докато вторият е в комбинация с бордово брезентово полуремарке Kögel и е натоварен до общо тегло почти 39 тона.

При трите влекача разполагаме с богато оборудване за безопасност и в помощ на водача. На разположение са адаптивен круизконтрол с функция Stop&Go, предупреждение за дистанция от предното превозно средство, предупреждение за използване на ESP, предупреждение за опасност от челен сблъсък и аварийна спиратка, активен асистент за поддържане на лентата за движение, асистент при смяна на лентата за движение, предупреждение за неволно напускане на лентата за движение, предупреждение за избягване на страничен удар. Кормилното

Електрическата гама на Volvo Trucks



FH Electric с аеродинамично полуремарке

FM Electric с аеродинамично полуремарке

FM Electric със стандартно полуремарке

Volvo Trucks е първият производител, който предложи на пазара пълна гама от тежки камиони в серийно производство с напълно електрическо задвижване. Шведската компания започна серийно производство на електрически камиони още през 2019 г. с моделите FL Electric и FE Electric, като бе една от първите марки камиони, която направи това. През есента на 2022 г. пък започна серийното производство на тежкотоварните изцяло електрически модели Volvo FH Electric, Volvo FM Electric и Volvo FMX Electric и така Volvo вече разполага с пълна гама от електрически камиони, която е и най-широката в света. Логично, компанията е неизменен световен лидер в продажбите на тежки камиони с електрическо задвижване през последните години, като държи 32% пазарен дял в Европа и близо 50 % в Северна Америка.

Електрическите Volvo FL и Volvo FE бяха показани още през 2019 г. Двата модела са налични с дневна или къса спална кабина, а FE и със спална кабина или кабина с нисък вход. По-лекият FL се предлага във версия 4x2 с допустима максимална маса 16,7 т, а по-тежият FE в конфигурация 4x2 или 6x2 покрива тегловия клас до 27 т. В този сегмент камионите на Volvo се предлагат с от 3 до 6 батерии с общ капацитет до 564 кВтч. Това според Volvo гарантира до 350 км пробег с едно зареждане при FL и до 200 км при FE – при работа в сметосъбирането. Зареждането на батериите става бавно – до 11 часа с променлив ток (AC) с мощност 22 кВтч или бързо – за 2 часа с постоянен ток (DC) при 150 кВтч. Електродвигателите

в този сегмент на Volvo са един (130 кВт непрекъсната мощност) при FL и два (225 кВт) при FE, разположени в шасито пред втория мост, който е двигателен. Те са в общ блок с предавателната кутия – с две предавки, която е собствена разработка и производство на Volvo. Предлага се силоотводна точка (PTO) за различни приложения.

Електрическите предложения на Volvo Trucks в тежкия клас са FM, FMX и FH. Флагманът Volvo FH Electric и моделът за регионални превози и тежка дистрибуция Volvo FM Electric покриват тегловия клас до 44 т. Като влекачи са налични в конфигурации 4x2, 6x2, 6x4, а като шаси-кабина – в 4x2, 6x2, 6x4, 8x2, 8x4. FH Electric се предлага с ниска спална кабина, спална кабина, кабина Globetrotter и Globetrotter XL. При FM кабините са ниска дневна, дневна, ниска спална, спална и Globetrotter.

Батериите в тежкия клас на Volvo са от 2 до 6 с общ капацитет от 180 до 540 кВтч, който осигурява пробег с едно зареждане до 300 км, при вариант влекач 4x2. Бавното зареждане става за 9,5 часа с променлив ток 43 кВт, а бързото – за 2,5 ч с постоянен ток до 250 кВт.

Силовата линия се състои от 2 или 3 електродвигателя в общ блок с познатата 12-степенна автоматизирана предавателна кутия Volvo I-Shift, настроена приоритетно да използва най-икономичните предавки от 7-ма до 12-а и с изцяло нова стратегия напериключване. Непрекъсната мощност на електродвигателите е от 330 кВт до 490 кВт (от 450 до 666 к.с.). Предлагат се три варианта на PTO – електрическо, механично и от трансмисията.

Моделът за строителни приложения FMX Electric също покрива тегловия клас до 44 т и е със същите конфигурации, характеристики и силова линия както FM Electric.

Всичките електрически камиони на Volvo имат идентична конфигурация на шасито и разположените в него модули. Под кабината, където при конвенционалните камиони е ДВГ тук е разположен Modul Under Cabin (MUC), който управлява силовата линия и енергийните потоци. В средата на шасито е задвижването – общ блок от двигатели и предавателна кутия със зъбна предавка между тях. С къс кардан движението се предава към конвенционален заден мост. От двете страни на шасито – след кабината са разположени модулите на батериите. Всеки от тях предлага използваема енергия от 63 кВтч или 70% от пълния капацитет от 90 кВтч. Това е т.нар. SOC-window, който се възприема, за да се удължи животът на батериите. Жизненият цикъл батериите при Volvo се оценява на 8 години. Батериите са Li-ion NCA, всеки от модулите тези по 500 кг и е с размери Д x Ш x В, съответно 768 x 684 x 688 мм.

По време на IAA Transportation 2022 в Хановер през миналата година Volvo Trucks представи изцяло нов, напълно електрически заден двигателен мост с интегриран в него електродвигател. От 2025 г. той ще замени сегашната конфигурация, която е с два или три електродвигателя, интегрирани в шасито. Това ще освободи място и тегло за повече батерии в камионите на Volvo и ще гарантира по-дълъг пробег с едно зареждане.

управление, разбира се, е електрическо – Volvo Dynamic Steering, с възможност на няколко персонални настройки.

На пътя

Потегляме от центъра на Volvo Trucks в Ниржани с флагмана FH Electric. Свикнали сме този влекач да бъде еталон в превозите на далечни разстояния. При презентациите в Чехия оба-

че Владимир Мислик, Competence Development Manager и Press Test Specialist в местната структура на Volvo Trucks, нееднократно подчертава, че Volvo FH Electric е за регионални превози. Такава е и концепцията на производителя. Причината, естествено, е все още недостатъчният за международни превози пробег с едно зареждане на батериите. Защо тогава влекачът трябва да бъде от най-високия клас FH? Оказва се, че това не е лишено от логика, още повече, че флаг-

FH Electric



FM Electric



FM Electric



Спецификациите

И трите влекача са с колесна формула 4x2. FH Electric е с колесна база 3800 мм, докато при FM Electric междусието е 3900 мм. Силовата линия е напълно еднаква и при трите влекача и се състои от по 3 електродвигателя с обща максимална мощност 490 кВт (666 к.с.) и с максимален въртящ момент от 2400 Нм. Батериите са по 6 пакета с общ капацитет 540 кВтч. Предавателните кутии са I-Shift AT2612F. И при FH и при FM предното и задното окачване са пневматични, а задният мост RSS1244B и е с предавателно отношение 2,64. Еднакви са и гумите – отпред – 385/55 R 22.5 Continental EfficientPro S, а на задния мост – 315/70 R 22.5 Continental EfficientPro D. Шаситата са с еднаква – средна, височина, а пневматично окачените кабини – Globetrotter High Sleeper Cab. Естествено, при FH кабината седи малко по-високо, което – както ще усетим и видим при шофирането, не е без значение. Идентичната спирачна уредба на трите влекача включва дискови спирачки с EBS, асистент за потегляне по наклон, автоматичен контрол на спирачките на ремаркетото, автоматичен спирачен асистент. Логично, интериорът също е еднакъв в трите тестови влекача – кожен регулируем волан, пневматично окачена шофьорска седалка De Luxe с подгряване и пътническа седалка Comfort, тапицирани в черна кожа. Леглата са със ширина 800 мм.

Електрическата колона на магистралата



манът показва и най-нисък разход на енергия при тестовите в Чехия. Което е обяснимо с оглед на по-добрата обтекаемост и аеродинамична комбинация, която се получава между полуремаркетото и по-високата кабина. Не на последно място в Globetrotter High Sleeper Cab при FH мястото на водача е на по-високо, обзорът към пътната обстановка – по-добър, и като цяло усещането е за повече комфорт.

Още първото впечатление е, че електрическата версия на FH не се отличава като бордно табло, ергономия, удобства, комфорт, организация на уредите за управление от версията с ДВГ. Завъртаме ключа, на приборния панел пред водача светва символът Ready, поставяме лоста за управление на предавателната кутия, който открива на обичайното за конвенционалните автомобили вдясно от шофьорската седалка, в позиция А (автоматично) и подаваме газ – плавно, защото така е най-пестеливо при електрическите автомобили. Още с потеглянето усещаме първата разлика с дизеловия FH. I-Shift потегля от 7 предавка. Това е така заради специалните настройки, но е възможно и заради това, че за разлика от ДВГ при електродвигателите максималният въртящ момент е на разположение веднага след развъртането – от най-ниски обороти.

По магистралата на запад тръгваме към Кодова Плана, където ще бъде първата смяна на ка-

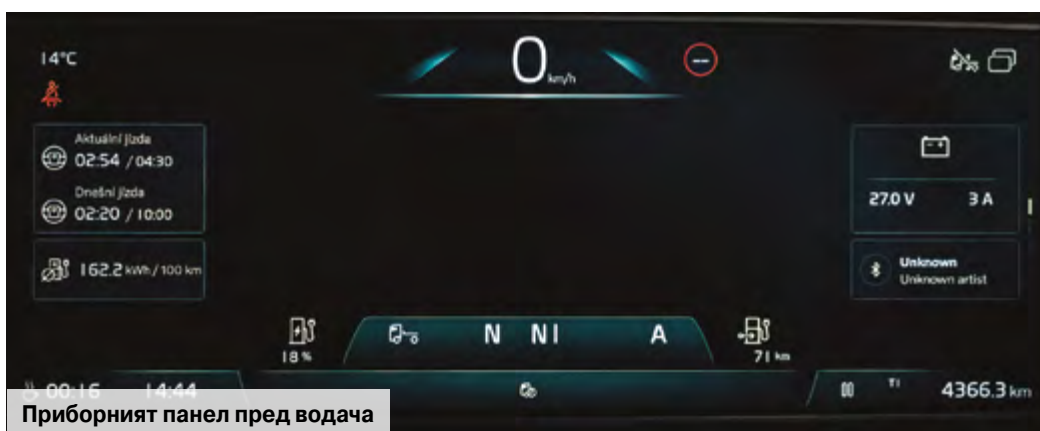
мионите. 36-тонната композиция напредва уверено, а ние следим показанията на приборния панел. Той е дигитален, като на практика е модифициран надграден вариант на клъстера от конвенционалния FH. Предоставя информация за избрания режим на силовата линия, предавката на която сме в момента, средния разход на енергия, за изразходваната до момента енергия, оставащия заряд в батерията, моментния разход, рекуперацията на енергия... Според Volvo Trucks напълно заредените батерии на FH трябва да осигурят пробег от около 300 км. При потеглянето от Ниржани батерията ни е заредена на 99 %, а оставащият пробег според бордовия компютър, е 424 км (!).

Тук трябва да кажем, че тъй като тестът в Чехия има за цел до известна степен да покаже колко е реалният пробег на тежките камиони на Volvo Trucks, стремим се и трите влекача да бъдат тествани при максимално близки условия. Маршрутът е един и същ, климатите са настроени на 22 градуса, а при шофирането силовата линия е в режим Standart, при който можем да изискаме от електродвигателя мощност до 466 к.с. Останалите два режима са Performance, при който на разположение е пълната мощност от 666 к.с., но пробегът с едно зареждане е по-малък, и Range, когато имаме на разположение само 373 к.с. и съответно – най-голям про-



Централната конзола в електрическите камиони на Volvo Trucks

Гумите на предния мост са енергоспестяващи – Continental EfficientPro S 385/55 R 22.5



Приборният панел пред водача

бег. Режимите се избират от бутон до скоростния лост. При ниско ниво на заряда на батерията – под 18%, силовата линия автоматично преминава в режим Range, което, не успяхме да видим при тестовото шофиране.

При движение по магистралата управляваме на круиз контрол при зададена скорост на движение от 85 км/ч. Не използваме адаптивната функция на круиз контрола, за да не хабим излишно енергия да ускоряваме композицията, ако системите я забавят заради предния автомобил. С крайцерската скорост FH започва да гълта километрите, а натрупаният висок среден разход на енергия заради потеглянето и градското движение в началото бързо започва да се топи и стойностите влизат в очакваните оптимални граници. За това се грижат и системите на автомобила. При продължително спускане, когато това позволява, I-roll функцията поставя предавателната кутия в неутрално положение и използваме за движение кинетичната енергия на композицията. Тук избраният от нас режим на круиз контрола има толеранс и позволява, въпреки избраната скорост от 85 км/ч да се движим в диапазона 75 – 90 км/ч, без интелигентните системи за управление на силовата линия да се намесват, и така пестим още енергия.

Системата за предвиждане I-see пък знае и следи топографията и оптимизира превключването на предавките според нея, като избира най-подходящия момент за това.

Така неусетно напускаме магистралата и стигаме до Кодова Плана, където е време за първата смяна на камионите. Тук сядаме на кормилото на

композицията от Volvo FM Electric с полуреарке KÖgel. Потегляме на северозапад, успоредно на немската граница, по посока на Хеб.

При шофирането и поведението на FM Electric на пътя няма особени разлики от FH Electric. Водачът седи малко по-ниско, уредите за управление, интелигентните системи и принципите на шофиране са същите.

След магистралата идва ред на двупосочен двулентов път с изкачвания, спускания, завои, населени места... Тук на моменти изключваме круиз контрола и управляваме ръчно – само педала на газта. Сега си проличава важноста на лоста отдясно на кормилната колона – там, където при камионите с ДВГ, обикновено е лостът за управление на ретардера. При електрическите камиони на Volvo това е моторна спирачка, която има важна роля в рекуперацията на енергия в батерията. Има три положения. По подразбиране е в най-горното – „А“ (Auto), на което управляваме. В този случай при отпускане на педала на газта няма почти никаква рекуперация, но камионът не забавя ход и не хабим енергия за последващо ускоряване. Ако обаче в даден момент преценим, че скоростта ни е висока, достатъчно е да чукнем отзивисто педала на спирачката. Композицията забавя ход, а рекуперацията започва и продължава, докато не подадем отново газ. Средното положение на лоста е „0“. При него нямаме никаква рекуперация, независимо дали отпускате газта или чуквате спирачката и зареждането на батериите стартира единствено при сериозно натискане на педала на спирачката. Третата позиция е „1“. Когато в движение из-



Почти класическият лост за управление на силовата линия



Мощната зарядна станция в центъра на Volvo Trucks



Бавното зареждане става за 9,5 часа с променлив ток 43 кВт, а бързото – за 2,5 ч с постоянен ток до 250 кВт



берем това положение, имаме функция, подобна на спиране с ретардер при конвенционалните камиони, като в същото време върви и рекуперация на висока степен. Ако оставим лоста в това положение и подадем газ, рекуперацията спира, а камионът ускорява нормално. Зареждането на батериите и забавянето са осезаеми обаче при всяко отпускане на педала на газа. Функцията е известна като „управление с един педал“ и е полезна при натоварен трафик с чести спирания и потегляния – от една страна, енергия, а от друга, накладки.

Достигахме до Кодова Плана, където правим нова смяна на камионите. Вече сме зад кормилото на FM Electric с аеродинамичното полуремарке Ekeri. В последната третина от теста затвърждаваме впечатленията и опита си с електрическите камиони на Volvo Trucks. Особена разлика в шофирането и на този електрически Volvo FM няма. В последния участък от маршрута по магистралата към Пилзен имаме предимно спускане. Тук не само значително подобряваме разхода, но и

вдигаме леко процента оставащ заряд в батериите. Виждаме, че автоматичната рекуперация е особено полезна, когато напускаш магистралата. При приближаване на изхода чукваме педала на спирачката. Камионът започва да спира, рекуперацията пълни батерията и композицията влиза с безопасна скорост в отклонението. Трите композиции достигат до центъра на Volvo Trucks в Ниржани, като в батериите си връщат между 28% – при FH, и 19% – при FM, от енергията. Сега е време за отчета на резултатите от флийт системата на Volvo Trucks и за зареждане на камионите на монтираната тук зарядна станция с мощност 300 кВт.

Разходът

Оказва се, че Volvo FH Electric печели вътрешното първенство по ефективност. Той се е върнал с най-висок заряд батерията и е дал най-нисък среден разход, като е шампион и в рекуперацията, след като от 3,22 часа време на шофира-



Портът за зареждане е на кабината, зад предното дясно колело

не 29 минути са употребени за връщане на енергия в батерията. Така FH Electric е изразходвал за времето на теста 299,03 кВтч, като е изминал 216,22 км със средна скорост 64 км/ч. От рекуперация в батерията са заредени обратно 52,68 кВтч енергия. Така че реално предварително заредената в батерията и потребена енергия е 246,35 кВтч, което, отнесено към километрите, дава разход от 113 кВтч на 100 км. Изчислен по същия начин средният разход на FM Electric с аеродинамичното полуремарке е 116 кВтч/100 км. Очаквано малко по-висока – 126 кВтч/100 км, пък е била консумацията на FM Electric, теглещ стандартно бордово полуремарке, но пък той е и най-тежък сред участниците в теста.

След теста в Чехия можем да направим заключението, че разходът на енергия при тежките камиони на Volvo Trucks е напълно в рамките на очакваното, а пробегът с едно зареждане, деклариран от производителя, е напълно постижим. А електрификацията при тежките камиони – аплодирана или отричана – наистина идва.

Видео от теста очаквайте в канала на Българска Транспортна преса в YouTube и в профила на списание КАМИОНИ във Facebook.

Пилзен – София
Екип КАМИОНИ



Аеродинамичното полуремарке тип фургон на финландската марка Ekeri



Разходът на енергия в теста при електрическото трио оправда положителните предварителни очаквания



НОВ
МОДЕЛ

АВТОМАТИЧНИ ЧЕТКОВИ АВТОМИВКИ ЗА ЛЕКОВОТОВАРНИ, 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.

**NOVA 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.

www.emveco.bg

ОФИСИ: София, Варна, Пловдив, Бургас

ЕМВЕКО

Дигиталният лъв MAN TGX 18.510



BG Test: The Digital Lion MAN TGX 18.510

Powerful and efficient power line, safety and comfort for the driver, revolutionary digital high-tech of the latest generation, functions for autonomous driving... This is what the current flagship of the MAN range – the TGX 18.510 long-distance tractor unit – offers. And let's not forget – the icing on the cake is the perfectly working MAN OptiView camera and rear view screen system.

Мощна и ефективна силова линия, сигурност и комфорт за водача, революционни дигитални високи технологии от най-ново поколение, функции за автономно шофиране... Това са само част от достойнствата на актуалния флагман на гамата на MAN – влекача за превози на дълги разстояния TGX 18.510. И да не забравим – черешката на тортата е перфектно работещата система от камери и екрани за обратно виждане MAN OptiView

Новото поколение на MAN TGX бе представено преди 3 години и веднага впечатли всички с новостите и технологиите, приложени при модела. Доказателство за това беше и най-голямото признание – изборът на новия TGX за Международен камион на годината 2021. Оттогава насам гамата TGX е спечелила доверието на много клиенти, а влекачите с

лъв на предната решетка кръстосват пътищата у нас и в чужбина.

На страниците на списание КАМИОНИ нееднократно сме разкривали подробности за модела и за поведението му на пътя. Сега през април обаче за пръв път на българска земя имаме възможност да изпробваме на пътя новото поколение на MAN TGX, оборудвано с MAN OptiView.



Отляво MAN OptiView има две камери – широкоъгълна и за близък обхват

А още преди да разкажем за теста, ще издадем тайната, че системата от камери и екрани, заменяща традиционните огледала за обратно виждане, е сред най-прецизно работещите не само в сегмента на тежките камиони за превози на дълги разстояния.

Тестовата композиция

За теста в България разполагаме с демонстрационния влекач на официалния представител на немската марка у нас MVB Truck & Bus Bulgaria. Мюнхенският лъв в ефектен златист металик (Golden Topaz) е от стандартната за превози на дълги разстояния модификация TGX 18.510 4x2 BL SA. Колесната база е 3600 мм, а задният надвес – 800 мм. Допустимата максимална маса на влекача е стандартна – 18 000 кг, а техниче-

ската максимална – 20 500 кг. Съответно допустимото натоварване на предния мост е 7500 кг, а на задния – 11 500 кг. В комбинация с полуремарке допустимата максимална маса е стандартна – 40 т, при технически допустима максимална маса от 44 т. Дизеловият двигател от последно поколение е познатият MAN D2676 LFAF, с максимална мощност от 510 к.с. и максимален въртящ момент 2600 Нм. Съчетан е с 12-степенната автоматизирана предавателна кутия MAN TipMatic 12.26 DD с ретардер. Силовата линия е снабдена с функцията Dynamic Engine Torque Control, която оптимизира автоматично представянето на двигателя според натоварването на композицията и релефа на терена за движение.

Демовлекачът е с доста високо ниво на оборудване, като е снабден с почти всички високотехнологични системи, прилагани от производи-



Левият дисплей е 12-инчов



Дисплеят от дясно е 15 инча



Изображение от предната камера на дисплея на централната конзола



Арматурното табло е дигитално и интуитивно



Комфортното място на водача...



и това на пътника до него

теля в гамата TGX, които използват предните и страничните камери и радари, както и свързаността и GPS-позиционирането на композицията.

Силовата линия е снабдена с познатите интелигентни функции и режими, осигуряващи ефективно и икономично шофиране – MAN EfficientRoll, MAN Idle Speed Driving, Rock-free Gearbox. Налице са ECO нива за Cruise Control, както и MAN Cruise Assist. А както винаги при немската марка всички полезни и интелигентни функции на силовата линия са обединени в системата MAN EfficientCruise 3.

За комфорта при шофиране и за безопасността на пътя се грижат Electronic Stability Program (ESP), Anti-slip control (ASR), Distance-controlled Tempomat (ACC) със Stop-and-Go функция, ограничител на скоростта, Advanced Emergency Brake Assist (EBA). Водачът има цял отбор асистенти – за активно поддържане лентата за движение, за спящата зона, за завиване, за поддържане на вниманието – MAN Attention Guard...

При тестовия влекач кабината е GX, предлагаща най-голямата височина и най-щедро пространство при гамата TGX.

MAN OptiView

Но, както споменахме, черешката на тортата при тестовия влекач е системата MAN OptiView. Видимият хардуер при нея включва на първо място външни камери, монтирани на А-колонките над вратите на кабината. Отляво има две камери – широкоъгълна и за близък обхват. Отдясно освен тези двете е налице и предна, която заменя предното огледало. Камерите могат да се сгъват ръчно, устойчиви са на мокрене и се подгръват автоматично срещу залесяване. Филтри спомагат за високо качество на изображението дори при слабо осветление и заслепяващи фарове, идващи отзад.

В кабината отляво – до А-колонката има 12-инчов, а отдясно 15-инчов HD дисплей с резолюция 1920 x 1080 пиксела. Яркостта и контрастът се настройват автоматично спрямо околното осветление. Разликата в размера е продиктувана от това, че десният екран е по-далеч от водача. По време на теста виждаме, че MAN OptiView работи интелигентно, като системата сменя и адаптира сама изгледите, зрителните полета и изображенията на двата екрана, в зависимост от



Приборният панел пред водача предоставя богата информация



В долната част на шофьорската врата има бутони за лесен достъп, за управление на някои функции без да се качваш в кабината

това дали сме на магистралата или в града, както и в зависимост от скоростта на движение или от маневрите, които извършваме в момента. Водачът може да регулира положението на външните камери и да превключва изгледа на екраните от на вид традиционни модули за управление като тези на класическите огледала, разположени и на двете врати на кабината. При теста имаме още един отличен шанс да оценим прецизната работа на MAN OptiView, защото априлското утро ни изненадва с мрачно време и рехав пролетен сняг.

При теста пък теглим стандартно бордово полуремарке Schmitz Cargobull. То не е натоварено, но в случая и това си има предимство. По този начин пълноценно използваме функцията Dynamic Engine Torque Control (DETC) и се движим ефективно и икономично. DETC работи в комбинация със системите на автомобила и силовата линия, следящи позицията на камиона, натоварването на композиция и на двигателя, релефа на терена за движение... По този начин максималната мощност на двигателя от 510 к.с. и максималният въртящ момент от 2600 Nm са на разположение само при нужда или при поискване. Или макар влекачът да е с мощност 510 к.с. по време на теста ни с празно полуремарке, ние се движим и изразходваме гориво все едно имаме на разположение двигател с мощност 430 к.с. Това, разбира се, се променя при нужда, при рязко натискане на педала на газта или при натискане на педала на газта с повече от 50% от хода му.

Тестът

Избираме тестови маршрут от центъра на MVB Truck & Bus Bulgaria до София край шосето за Белград по околновръстния път на столицата, магистрала Люлин, до кръговото кръстовище при Перник и обратно. Така и в двете посоки по магистралата имаме сериозни изкачвания и продължителни спускания и можем най-пълно да оценим работата на интелигентните системи на MAN TGX.

Перфектни са първите впечатления от кабината. Мястото на водача е ергономично и удобно, видимостта навън е отлична. Пространството е щедро, всички уреди за управление са разположени на една ръка разстояние и на точното място. За пореден път се потвърждава това, че когато седнеш зад кормилото на нов модел на MAN, имаш усещането, че винаги си карал точно този камион. Нямаш нужда от опознаване и всичко е там, където го очакваш. Новост, с удобството на която бързо се свиква, е големият джойстик под централната конзола, с който се управлява големият дисплей на централната конзола.

Ненатоварената композиция уверено превзема височините по магистралата към Перник. Естествено, мощност и въртящ момент имаме в излишък, но DETC си знае работата. През цялото време се стремим да използваме пълната функционалност на интелигентните системи за управление на силовата линия и в помощ на водача. Затова се движим на круиз контрол при зададена максималната възможна скорост на движение от 85 км/ч. Задали сме и поддържане на максималната дистанция от предното превозно средство. Оттам нататък всичко е грижа на MAN EfficientCruise 3, а за водача е лесно – държи волана и следи пътната обстановка. Композицията прихваща скоростта на предното превозно средство и поддържа дистанцията до него. Ако преценим, че се движим бавно – ляв мигач, изпреварване и камионът ускорява сам, а след прибирането в дясната лента отново възприема скоростта на автомобила отпред. Идва ред на продължителните спускания и на няколко пъти сработва функцията MAN EfficientRoll. Предавателната кутия сама преминава в неутрално положение. Движим се по инерция, а набраната кинетична енергия ще ни позволи да изкачим следващата височина с по-малко гориво. Когато спускането е много дълго обаче, отново се намесва MAN EfficientCruise 3. Системата включва предавка и задейства автоматично ретардера. Това е особено важно при тежка композиция, за да се избегне прекаленото ускоряване превозното сред-



ство. Въпреки че в изборния от нас режим системата допуска избраната скорост на движение от 85 км/ч да бъде надвишена с до 9 км/ч – до 94 км/ч. Това обаче се случва и MAN EfficientCruise 3 не реагира само ако е безопасно.

През цялото време системите на автомобила следят трафика, инфраструктурата, маркировката и релефа на терена до 3 км напред. При отчитане на забавяне в трафика те да коригират избраната от водача максимална скорост на движение. MAN EfficientCruise 3 може дори да изключи автоматичните системи и да подкани водача – със звуков сигнал и съобщение на приборния панел, да поеме управлението. Това се случва при теста ни на няколко пъти, когато навлизаме в участъци с ограничение на максималната скорост на движение. Разбира се, с едно натискане нагоре на джойстика вляво на кормилото водачът може отново да активира интелигентния круиз контрол.

При теста прави добро впечатление и кормилното управление на TGX. То е прецизно, леко и послушно в ръцете на водача. Позволяваме си дори да изпробваме колко „умна“ е системата за поддържане на лентата за движение. При опит да пресечем осевата линия на магистралата без мигач, отчетливо усещаме как воланът се „дърпа“ на другата страна, след което стабилизира композицията в правата посока. Дори пускаме волана и камионът продължава да се движи стабилно напред и да следва извивките на пътя. След 30 сек обаче прозвучава оглушителен сигнал и на дисплея се показва предупреждение да хванем кормилото. След малко го хващаме, защото системата се изключва.

Километрите на теста – около 50, не са много и заради комфортното, приятно и лесно като при лек автомобил шофиране се изнизват бързо. Така, някак неусетно, разбираме, че много бързо, без каквото и да е дискомфорт сме свикнали и с новата система за обратно виждане MAN OptiView, която работи перфектно и прецизно.

Дигиталните огледала

Много са предимствата, които предлага MAN OptiView в сравнение с конвенционалните огледала за обратно виждане. Те осигуряват по-ниско въздушно съпротивление на кабината, по добър обзор на водача през страничното стъкло, който вече не е стеснен от големите конвенционални огледала, и не на последно място – по-малък риск от механични повреди в тесни пространства. Но най-важното е, че работят много по-добре от обикновените огледала. Образът, предаван от камерите, се влияе много по-малко от външната осветеност и атмосферните условия, от запрашаване, намокряне, зацапване, за-

ледяване... Зрителното поле и изгледът не зависят от позицията на седалката на водача. Полето е много по-широко, обхваща и много по-отдалечени обекти зад автомобила, като в същото време се увеличава адаптивно.

В това се убедихме при теста на TGX 18.510. Всъщност много приятно е още първото впечатление от MAN OptiView. И тук е в сила правилото, че не е нужно време за привикване с новата система. Сядаш и тръгваш и имаш усещането, че винаги си разчитал на MAN OptiView. А възможностите на системата наистина са големи и ние ги използвахме в пълна степен.

По принцип след подаване на контакт на дисплеите излиза стандартен изглед. Зрителното поле на всеки от двата дисплея е разделено на четири несиметрични квадранта с дискретна вертикална и хоризонтална прекъсната линия. „Пъзелът“ е сглобен от изображенията, предавани от различните камери – широкоъгълна, за близък обхват, като в този случай картината до голяма степен припокрива изгледа от конвенционалните огледала.

И от тук започва адаптивността. Излизаме на магистралата и при достигане на скорост от 60 км/ч на дисплеите автоматично се активира и започва да доминира изгледът от отдалечената камера. Това ни осигурява по-добър поглед към приближаващите отдалеч превозни средства зад нас и към тези в съседните ленти. Така всички приближаващи обекти могат да бъдат забелязани много по-рано. Освен че се активира автоматично увеличеният изглед, може да се задейства и ръчно при нужда. През цялото време на двата екрана – от страната на изображението на композицията, стоят и четири хоризонтални жълти прекъснати линии. Така водачът знае къде на платното е предният габарит на композицията, къде е задният мост, къде свършва ремаркетото. Последната линия е на 50 м зад композицията и помага на водача да прецени кога е безопасно да се прибере в лентата след изпреварване.

Когато ни изпреварват други превозни средства, се включва друга много полезна функция на MAN OptiView. Освен че получаваме обичайното светлинно предупреждение за обект встрани от нас, ако в този момент включим мигача в същата посока, чуваме звуков сигнал, а ярка жълта рамка огражда съответния дисплей, като предупреждава, че моментът не е удачен за предприемане на маневрата.

В сумрака на тунелите по магистралата към Перник се вижда, че работата на MAN OptiView наистина не зависи от осветеността – картината продължава да е ясна и детайлна. След завръщането в центъра на MVB Truck & Bus Bulgaria край София имаме възможност да изпробваме и останалите режими на MAN OptiView.

Всъщност още преди това – при няколко завоя под прав ъгъл, сме установили, че изгледът в режим на завиване се задейства при скорости под 50 км/ч, когато съответният мигачът е включен или е достигнат определен ъгъл между превозното средство и полуремаркетото.

На паркинга на центъра правим различни маневри – сгъване на ремаркетото под остър ъгъл спрямо влекача, движение на заден ход, минаване през тесни пространства... Дисплеите автоматично са преминали в широкоъгълен изглед, защото сме в градски режим на MAN OptiView, а скоростта е под 45 км/ч. Любопитно е, че види-

Системата
MAN OptiView
е незаменима
при маневри



Широкоъгълен изглед от
лявата камера



Широкоъгълен изглед от
дясната камера



Вече няма слепи зони – човек на 5 м
встрани от камиона попада в екрана

Камера на предното стъкло, радар над бронята и радар на десния калник (от ляво надясно) допринасят дигиталният лъв да вижда всичко



мото поле назад наистина е обширно. Във всеки от екраните на MAN OptiView – левия и десния, можем да изброим, че виждаме поне по осем от паркираните в редица на около 50 м зад композицията ни камиони! При широкоъгълния изглед на практика липсват слепи за водача зони около превозното средство. Доказва го това, че в зрителното поле попада пешеходец, който е на около 5 – 6 м встрани от кабината вляво.

Накрая можем да заключим, че актуалното поколение на MAN TGX 18.510 е един от най-високотехнологичните и модерни влекачи за превози на далечни разстояния в момента. Мюнхенският лъв е доста дигитален – не само заради MAN OptiView, а и заради елементите на автономно шофиране, които предлага. 🚛

Лъчезар АПОСТОЛОВ

DAF с нова серия камиони за специални приложения

DAF допълва своята успешна гама тежки камиони от ново поколение XD, XF, XG и XG+ с пълна серия от 2-, 3- и 4-осни влекачи и шаси-кабини, предназначени за строителни, комунални и други специални приложения



Гамата на нидерландския производител вече включва новите превозни средства XDC и XFC Construction, които се предлагат и във версии 4x2. За приложенията, които изискват възможно най-ниската уязвимост, без да са необходими допълнителни офроуд способности, DAF създаде и новата версия ExtraRobust на XD и XF. По този начин новото поколение камиони на DAF вече е налично за всякакви приложения.

Камионите от новото поколение – XD, XF, XG и XG+, промениха транспортната индустрия, поставяйки нови стандарти в ефективността, безопасността и комфорта на водача. XF, XG и XG+ бяха отличени с приза Международен камион на годината 2022, а XD получи същата престижна награда за 2023 г. Уникалната ДНК на тези многократно награждавани превозни средства вече е представена и в строителния и професионалния сектор със следващата група модели от програмата за камиони от ново поколение.

Строителни XDC и XFC

Строителните модели от ново поколение XDC и XFC се отличават с доминиращата черна предна решетка и здрава стоманена броня, стоманена защитна плоча за радиатора и LED фарове за мъгла, които са позиционирани дълбоко в бронята за максимална защита. Като опция се предлагат с гъвкаво долно стъпало.

Новото поколение XDC и XFC имат висок пътен просвет – до 40 см, и ъгъл на подход от 25 градуса, което ги прави идеални за приложения, изис-

кващи офроуд шофиране. XDC и XFC се предлагат с конфигурации 8x4, 6x4 и за първи път и 4x2.

Богата гама от тандеми

За отлично сцепление при тежки условия DAF предлага XDC и XFC с богат избор от тандемни мостове с двойно задвижване и с лесна поддръжка: от 19-тонен олекотен тандем с единична редукция (SR1132T), окачване на листови ресори и с дискови или барабанни спирачки до 21- и 26-тонните варианти (SR1360T) с единична редукция, с дискови спирачки и въздушно окачване. За тежки и офроуд приложения 21- и 26-тонният тандемни мостове се предлагат и с редуктори в главините (HR1670T). Тандемите идват с широк набор предавателни отношения на главното предаване – от 3,46:1 до 7,21:1, позволявайки да се настрои перфектно спецификацията към индивидуалните задачи.

6x4 и 8x4 за пътни приложения

Цялата гама тандемни двигателни мостове на DAF се предлага и при новите 6x4 и 8x4 камиони за шосейно приложение, които се нуждаят от превъзходно сцепление и носят голям полезен товар. Варианти с колесна формула 6x4 и 8x4 като шаси-кабина се предлагат и при сериите XD и XF. Влекач 6x4 се предлага и като XG и XG+.

Шаси-кабината 8x4 пък е с една управляема задвижваща ос. Тежият влекач 8x4 с управляема тласкаща ос за изключителни транспортни приложения е наличен при сериите XF, XG и XG+.

Хидравлично PXP задвижване на предните колела като опция

За приложения, които изискват допълнително сцепление с пътя, DAF предлага първокласна опция за хидравлично задвижване на предните колела при версиите 4x2 на влекачите от сериите XD, XDC, XF и XFC. Тази здрава, лесна и удобна за поддръжка PXP система може да се активира чрез превключвател на таблото.

Идеалният кросоувър: XD и XF ExtraRobust

Изцяло нови са версиите XD ExtraRobust и XF ExtraRobust. Тази серия съчетава здравите кабинни на новите XDC и XFC с познатите шосейни шасита. Това е идеално решение за оператори в строителния и общинския сектор, които целят най-ниската уязвимост, но не се нуждаят от пълни способности за офроуд. Здравото изпълнение на предницата с нейната изпъкнала, високо монтирана броня е комбинирано с интегрирана предна греда за защита срещу вклиняване и се предлага за всички XD и XF конфигурации с твърда платформа и влекачи.

Нови 4-осни XD и XF с единично задвижване

Програмата за камиони DAF от ново поколение е разширена и вече включва и пълна серия от 4-осни варианти с единично задвижване за пътни приложения. Тези версии на шасито с управляема тласкаща ос и/или (не)управляеми теглещи оси са идеални за приложения като транспортиране на тежки контейнери, почистване на канализации и събиране на тежки отпадъци.

Високоефективни задвижващи линии

Изключителната горивна ефективност при новите модели на DAF, водеща и до най-ниските възможни емисии, е резултат и от аеродинамичния дизайн на кабината, и от използването на най-новите задвижващи линии PACCAR MX-11 и MX-13 в комбинация с предавателната кутия TraXon. Тази автоматизирана трансмисия включва, като опция, специален офроуд софтуер. Налични са и функциите ASR-off и Rock-Free за потегляне по хлъзгав терен и за бързо разклащане на автомобила за излизане от кални и тежки участъци.

PTO за всяко приложение

DAF предлага широка гама от силоотводни точки (PTO), за да отговори на голямото разнообразие от изисквания на клиентите в строителния и в професионалния сегмент. Програмата включва силоотводен вал на двигателя, позициониран на 1 часа за тежки приложения, и версия на 11 часа за по-леки приложения, плюс индиректни силоотводни валове, които могат да бъдат монтирани в предната част на двигателя – за системите за товарене с кука, или за самосвали. Предлага се и пълна гама силоотводни скоростни кутии.



Лесен монтаж на надстройката като стандартна опция

Тясното сътрудничество на DAF с водещи европейски производители на каросерии води до комфорт за производители на надстройки, включително предварително дефинирани опции за PlugandPlay. Освен това софтуерната интеграция предполага лесно споделяне на данни и комуникация между превозното средство и надстройката, което пък позволява перфектно интегриране на контролите, сигналите и предупрежденията в ежедневната работа.

Нов стандарт в безопасността и комфорт за водача

Всички нови версии за строителни, общински и други професионални приложения се възползват от новия стандарт за безопасност и комфорт за водача, въведен в новото поколение XD, XF, XG и XG+.

Всички камиони разполагат с голямо предно стъкло, гарантиращо изключителна директна и непряка видимост, която се поддържа и от (опционалния) прозорец за изглед при завои, и от най-съвременни технологии като DAF DigitalVisionSystem и уникалната функция DAF CornerView. Богат набор от системи за подпомагане на водача, както и водещата в класа ергономия също допринасят за най-добрата възможна безопасност. В допълнение, новото поколение камиони DAF предлага перфектна достъпност, обширно вътрешно пространство и възможно най-добрата работна и жизнена среда за водача.

Строителните модели от ново поколение XDC и XFC се отличават с доминиращата си черна предна решетка и здрава стоманена броня

Тест на новата гама XDC и XFC от кариера в Нидерландия – в юнския брой на списанието

Цялата гама тандемни двигателни мостове на DAF се предлага и при новите 6x4 и 8x4 камиони за шосейно приложение



„Груба небрежност“ при автомобилния превоз на товари – случвало ли ви се е това?

Превозвачи, редовно пътуващи до Германия – внимавайте!

Германия, която често е наричана „икономическият двигател на Европа“, е изключително популярен регион за много превозвачи и от Изтока, и от Запада



Входящите, изходящите, транзитните или дори каботажните превози там обикновено са много добре платени. Но има и обратна страна: а именно – понякога вече неуправляемата джунгла от федерално и провинциално законодателство, особено в областта на Закона за движението по пътищата, Закона за моторните превозни средства, лицензирания превоз на товари (вкл. разпоредбите за опасни товари, минималната работна заплата, правната рамка за превоз на товари и разпоредбите за превоз на опасни товари). Тези разпоредби отдавна се следят стриктно от местните органи и неспазването им се наказва с понякога „солидни“ глоби – поради атрактивността на немския пазар.

Широкообхватна и строга – така може да се опише и отговорността на превозвача по договори за превоз, с оглед на по-новите решения в немската съдебна практика.

В тази статия са разгледани условията, при които немските съдилища приемат „груба небрежност“ или – по отношение на Германия

– по-правилно „небрежност“, т.е. квалифицирана вина от страна на превозвача, която преодолява ограниченията на отговорността, защитаващи превозвача (особено добре известните 8.33 SDR съгласно член 23/3 CMR или § 431 d. HGB), и прави действително претърпениите от ищеца вреди, подлежащи на обезщетение.

Показани са и ежедневни примери от практиката, при които е била приета „небрежност“. Някои от тях вероятно предизвикват учудване, но убедете се сами!

Определение за „небрежност“ според Върховния съд на Германия (BGH):

Съставният елемент на небрежността по смисъла на § 435 от HGB изисква особено тежко нарушение на задълженията, при което превозвачът или неговите „хора“ грубо пренебрегват интересите на договорния партньор, свързани с

безопасността. Субективното изискване за осъзнаване на вероятността от настъпване на вреди е разпознаването, което се налага на действащото лице, че вероятно ще настъпят вреди. Изпълнението на критерия за небрежност обаче само по себе си не е достатъчно, за да може да се направи извод за осъзнаване на вероятността за настъпване на вреди. По-скоро такова разпознаване като вътрешен факт може да се приеме само ако небрежното поведение обосновава този извод според своето съдържание и обстоятелствата, при които е извършено.

В случаите на загуба на стоки поради кражба/грабеж освен това е от решаващо значение:

Мерките за сигурност, които превозвачът трябва да предприеме, за да изпълни договорното си

задължение, да защити поверените му стоки от кражба или грабеж по време на превоза, зависят от обстоятелствата на конкретния случай. Решаващият фактор е дали предприетите мерки отговарят на изискваните понастоящем стандарти за грижа. Колкото по-големи са рисковете, свързани с превоза на стоки, толкова по-високи са изискванията към мерките за сигурност, които трябва да бъдат предприети. В този контекст от съществено значение е дали превозваните стоки са лесно използвани и следователно особено застрашени от кражба, каква е тяхната стойност, дали превозвачът е трябвало да знае за конкретната рискова ситуация и какви конкретни възможности е имало за безопасно прекъсване на превоза, за да се спазят предписаните почивки.

При това положение тук ще бъдат представени три често срещани случая на кражба/грабеж, при които действително е установена „небрежност“ от страна на превозвача:

Случай 1:

Дори и превозвачът да приема, че става въпрос за пратка с нормална стока, ако паркира натоварения камион директно пред фирмата на получателя до свободно достъпен участък от пътя в Северна Италия, той грубо пренебрегва интересите на изпращача за сигурност.

Паркирането през целия уикенд непосредствено до пътното платно, до осветената и снабдена с персонал врата на фирмата получател, в индустриална зона в близост до голям град се счита за особено застрашено място за кражба. Фактът, че шофьорът спи в неохраняем, единствено стоящ с напълно небезопасен брезент камион, не осигурява достатъчна защита на товара при горепосочените обстоятелства и следователно е неадекватна мярка за предотвратяване на опасността.

(Върховен областен съд на Щутгарт, 23.12.2020 г., 3 U 322/19)

Случай 2:

Ако превозвачът е наясно, че редовно превозва висококачествени маркови текстилни изделия, паркирането на незаключено брезентово ремарке, натоварено със съответните стоки, на неохраняем паркинг в Германия, като водачът прекарва нощта във влекача, представлява квалифицирана вина (съгласно § 435 d. HGB), особено ако съответната нощувка е можела да бъде избегната при правилно планиране на маршрута.

(Областен съд Нюрнберг-Фрют, 24.09.2021 г., 1 HK = 5875/19).

Случай 3:

Заболяване на шофьора по време на превоза, което налага отвеждането му в болница, не представлява непредотвратимост по смисъла на член 17 II, параграф 2 от CMR в случай на последваща кражба на пратката, ако шофьорът все още може да информира работодателя си, преди да

бъде отведен в болница. Напротив, оставянето на известна ценна стока (марков текстил) без охрана на обществен паркинг в Южна Англия представлява квалифицирана вина в съответствие с член 29 CMR.

(Върховен областен съд Дюселдорф, 13.05.2020 г., I-18 U 120/17)

Е, случвало ли ви се е в хода на професионалната ви дейност нещо от изброените примери? Ако е така, струва си да се замислите как могат да се избегнат подобни случаи, като се намесите или определите хода на организацията на дейността на фирмата, защото ви грози неограничена отговорност!

Препоръчва се квалифицирано застрахователно покритие!

Фирма Лутц Асекуранц познава и следва съдебната практика както на немските, така и на други значими съдилища. Тя е представена на местния български пазар с ЧМР- застрахователен продукт, който стандартно покрива случаи на груба небрежност, като например разпространената в Германия „небрежност“, така че превозвачите, пътуващи в Германия или Централна Европа, да се чувстват сигурни.

В допълнение към включването на грубата небрежност (съгласно чл. 29 CMR, § 435 d. HGB), Lutz Assekuranz гарантира със стандартна застрахователна сума от 1 200 хил. евро за всяко застрахователно събитие, че подлежащата на обезщетение щета действително може да бъде напълно компенсирана (припомняме, че в случай на груба небрежност всички лимити на отговорност престават да се прилагат и може да се претендира за действително претърпяната щета, която – в зависимост от натоварените стоки – понякога може да възлиза на стотици хиляди евро!) Твър-

де ниска застрахователна сума, например 200 000 евро за една претенция – както често се случва – излага превозвача на риск, а именно, че той трябва да плати остатъка от обезщетението от собствения си джоб. Освен това превозвачите с ниски застрахователни суми обикновено трудно се „докопват“ до по-добре платени договори за превоз.

Клиентите на Lutz Assekuranz се радват и на още едно предимство. Техните ЧМР полици НЯМАТ годишен максимум, т.е. гореспоменатата застрахователна сума е реално налична за всяка отделна претенция. Клиентите с големи автопаркове и стоки с висока стойност се облагодетелстват от това във висока степен! Особено ако претенциите към превозвача са оспорвани и клиентите решат да изяснят отговорността в съда, бързо могат да възникнат лихви и процесуални разходи от порядъка на 5 – 6-цифрени суми – в зависимост от спорната сума и продължителността на производството, които в крайна сметка се поемат от застрахователя на полицата Lutz в рамките на същата в полза на застрахования. Ако в една и съща година има 2 – 3 средно големи претенции, които трябва да бъдат компенсирани, конвенционалните ЧМР полици бързо достигат своя (годишен) лимит.

Ако все още търсите разумно решение за ЧМР застраховка, свържете се с нас още днес! Нашите специалисти с удоволствие ще се погрижат за вашите притеснения и ще ви помогнат да сложите ново начало с вашата индивидуална застрахователна полица в Lutz с премиум покритие. 🇵🇱

Bilyana Lazarova

Sales Manager BG

Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung

Ges.m.b.H. – клон България

country: БЪЛГАРИЯ

Phone: +359 882 607 540

Email: bilyana.lazarova@lutz-assekuranz.eu

www.lutz-assekuranz.eu



LUTZ **Вашият риск е нашият бизнес**

Вашият застрахователен брокер за транспорт и логистика

(+359 882 607 540)
www.lutz-assekuranz.eu

АББ „Електрическа мобилност“ разработва иновативни решения за зареждане на електрически камиони



Те са част от реализирането на европейския проект NextETRUCK

Проектът NextETRUCK има за цел да проправи пътя в декарбонизацията на автомобилните паркове и да демонстрира концепции за електрическа мобилност от следващо поколение. В рамките на проекта световният лидер в инфраструктурата за зареждане на електромобили АББ „Електрическа мобилност“ отговаря за областите на управлението и контрола на зареждането

NextETRUCK е 3-годишен проект в рамките на програмата Хоризонт Европа, който разработва концепции за превозни средства с нулеви емисии, пригодени за регионални превози на средни товари. Проектът се изпълнява от 1 юли 2022 г. до 31 декември 2025 г.

Какво се очаква от NextETRUCK

Проектът цели да направи съответните автопаркове от екологично чисти камиони ценово ефективни и безпроблемни за управление. Той допринася както за разработването на превозни средства с нулеви емисии, така и за екосистеми, които са холистични, иновативни, достъпни, конкурентни и синергични.

Очаква се NextETRUCK да изгради концепции

и подобрения, пригодени за регионален превоз на средни товари, при които енергийната ефективност да се увеличи най-малко с 10% в сравнение със съществуващите еталонни електрически превозни средства от най-висок клас. В допълнение, той ще подготви демонстрации на концепция и инфраструктура за бързо зареждане, както и ще предложи нови бизнес модели, които ще увеличат приемането от страна на крайните потребители и ще насърчат пазарното възприемане на проектните решения.

Консорциумът на проекта се състои от 19 партньори от 8 държави: Нидерландия, Белгия, Германия, Испания, Гърция, Австрия, Турция, Великобритания. Координатор на проекта е TNO (Нидерландска организация за приложни научни изследвания).



Какъв е приносът на АББ „Електрическа мобилност“

Като световен лидер в инфраструктурата за зареждане на електромобили АББ „Електрическа мобилност“ координира областите от проекта, които се отнасят до управлението и контрола на зареждането. АББ „Електрическа мобилност“ допринася за разработването на решения, които ще оптимизират процесите на зареждане с цел най-добра интеграция в работата на превозното средство при най-ниски разходи.

АББ „Електрическа мобилност“ има разработени специални софтуерни решения, които да подкрепят дружествата с по-големи автопаркове в сложния преход към електрически транспорт. Такива решения се използват за най-критичните области на съвременното управление на автопарка, включително планиране на таксите и

интегриране на паркове от електрически превозни средства в транспортни операции.

Франк Мулон, главен изпълнителен директор на АББ „Електрическа мобилност“, коментира: „Горди сме да носим отговорност в консорциума на този новаторски проект за областите на управление на зареждането и контрол на зареждането, две ключови области за устойчивото и спестяващо разходи управление на електрически автопаркове.“

Адина Валеан, еврокомисар по транспорта, добавя: „Транспортният сектор е под натиск да намали емисиите и времето напредва: Европейската зелена сделка поставя цел за намаляване на емисиите от транспорта с 90% до 2050 г. Нашата стратегия за устойчива и интелигентна мобилност ясно показва, че постигането на тази цел ще изисква по-голяма оперативна ефективност.“

NextETRUCK планира демонстрации на работата си в Истанбул, Барселона и Утрехт.

АББ



АББ е технологичен лидер в електрообзавеждането, електрообзавеждането и автоматизацията, позволяващ по-устойчиво и ефективно бъдеще. Решенията на компанията обединяват инженерно ноу-хау и софтуер, за да оптимизират начина, по който нещата се произвеждат, придвижват, захранват и управляват. Надграждайки над 130 години върхови постижения, около 105 000 служители на АББ са ангажирани с иновациите, които ускоряват индустриалната трансформация.

www.abb.com

АББ „Електрическа мобилност“

АББ „Електрическа мобилност“ прави възможна мобилността с нулеви емисии като глобален лидер в решенията за зареждане на електрически превозни средства (EV) за по-устойчиво и ресурсно-ефективно бъдеще. Компанията е предпочитан партньор за най-големите в света OEM производители на електромобили и национални мрежови оператори за зареждане на електромобили, като предлага най-широкото портфолио от решения за зареждане на електромобили – от интелигентни зарядни устройства за дома до зарядни устройства с висока мощност за магистралните станции на бъдещето, решения за електрификация на автопаркове и зареждането на електрически автобуси и камиони. С около 1500 служители по целия свят,



АББ „Електрическа мобилност“ е продала повече от един милион зарядни устройства на повече от 85 пазара, включително над 50 000 бързи зарядни устройства с постоянен ток.

<https://e-mobility.abb.com/>

MANeTruck се справи с полярната зима



От декември до март месец MAN включи в своите зимни тестове в Северна Швеция тежкотоварния си електрически камион eTruck, който предстои да влезе в серийно производство

МANeTruck, който може да гарантира дневен пробег между 600 и 800 км, е доказал, че работи безпроблемно на лед, на сняг и при температури до минус 40 градуса. Функционалността и пробегът, аклиматизацията и поведението при зареждане са били в центъра на вниманието на експертите, изминали хиляди успешни тестови километри при арктически условия.

„Зимните тестове за нас бяха пълен успех. Нашите инженери буквално подложиха новия eTruck ден и нощ на най-тежки условия. Нивото ни на зрялост вече е изключително високо, и разработващият екип работи с голяма страст върху по-нататъшните изпитания, за да осигури на

клиентите ни оптимален продукт за преминаването към автомобилен товарен транспорт без CO₂“, казва д-р Фредерик Зохм, член на Изпълнителния съвет за изследвания и развитие в MAN Trucks&Bus.

Около 30 тестови инженери са устояли на полярната зима при смразяващ студ, снежни бури и само няколко часа дневна светлина в продължение на около четири месеца, за да доведат новия MANeTruck към още по-голяма готовност за серийно производство. По време на процеса те са тествали цялостното управление на енергията, управлението на охлаждането и топлината на пакетите от батерии, взаимодействието и контрола на компонентите на задвижването, както и поведението при зареждане при екстремни зимни условия. Изпробвани са четири прототипа с различни конфигурации на батериите, електродвигатели, трансмисии, мостове и кабини от по-късната серийна производствена гама.

„Интердисциплинарни екипи са ключът към подготовката на eTruck за всички изисквания на клиентите при работни условия. Нашата цел е да покрием голяма част от днешното портфолио от приложения с новия електрически eTruck. Доставка на стоки в класическата комбинация с полуремаркета ще бъдат също толкова възможни, колкото и взимането на мляко от фермер с електрическа цистерна или пък събирането на боклука в града с нисък шум и без вредни емисии“, обяснява Райнер Микш, вицепрезидент за изпитване на превозни средства MAN Trucks&Bus.

Зимният тест е само началото на поредица от многобройни тестове на различни версии на превозни средства и на компоненти от новия MANeTruck, които предстоят до пускането му на пазара. Батериите трябва да докажат своята



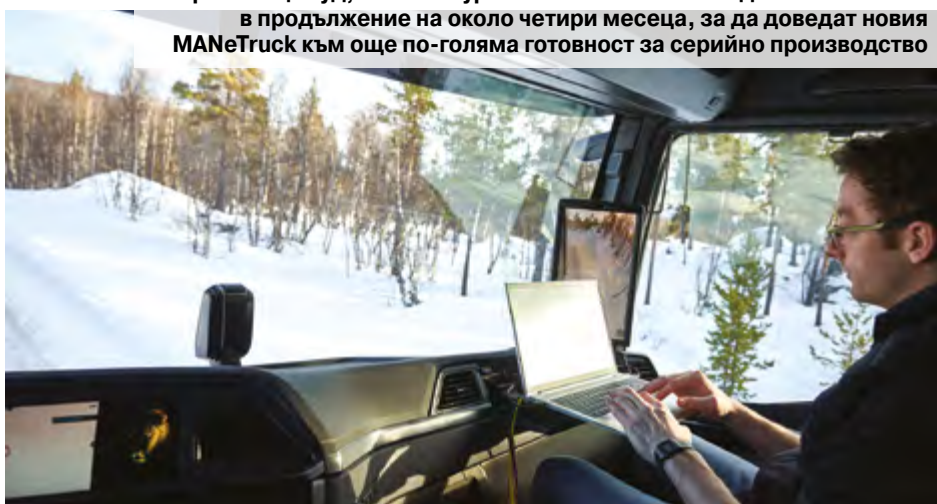
устойчивост на огън, потапяне във вода и свободно падане на земята, а отделни компоненти, както и цялото превозно средство, трябва да преминат взискателни краш тестове. Измерванията на шума и тестовите за електромагнитна съвместимост са част от множество предстоящи валидации, които ще подготвят камиона за серийно производство.

Новият eTruck ще измине стотици хиляди километри в непрекъсната работа по европейските пътища. Освен тестовите в тежките арктически условия предстоят и така наречените тестове на гореща земя в южната част на Испания с външни температури доста над плюс 40 градуса и силна слънчева светлина, която нагрява компонентите до крайност и поставя много специфични изисквания към контрола на температурата на батериите, системата за управление на зареждането, а също и на компонентите на задвижването.

Райнер Микш обобщава: „В посрещането на понякога изключително различни работни условия по отношение на разнообразните приложения на нашите камиони е скрито финото изкуство на разработването на автомобили за работа. След като eTruck изпълни и надхвърли очакванията ни при зимните тестове, целият екип за тестване и разработка очаква с нетърпение предстоящите валидации и летни тестове, за да се доближим с още една крачка до серийното производство на нашия електрически камион.“



Около 30 тестови инженери са устояли на полярната зима при смразяващ студ, снежни бури и само няколко часа дневна светлина в продължение на около четири месеца, за да доведат новия MANeTruck към още по-голяма готовност за серийно производство



**ТРАДИЦИОННО
ИНОВАТИВНИ**



УНИТРЕЙЛЪР ЕООД

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

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

HVS и DW – свеж тежкотоварен полъх

Иновативната компания за автомобили за работа с нулеви емисии, задвижвани с водород, Hydrogen Vehicle Systems (HVS), реализира плановите си да влезе ударно в индустрията за превози на товари, разкривайки своето екологично водородно-електрическо тежкотоварно превозно средство. Сред новите лица в бранша все по-разпознаваеми са и швейцарците от Designwerk, предлагащи богата гама камиони с разнообразни приложения



40-тонният камион на HVS трябва да бъде първият изцяло проектиран и разработен в Обединеното кралство водородно-електрически тежкотоварен автомобил, който ще получи пазарна реализация.

Основаната през 2017 г. в Глазгоу компания HVS се фокусира върху дизайна и разработката на задвижвани с водород автомобили с нулеви емисии. Компанията се движи от специалисти в индустрията с богат опит в областта на автомобилостроенето, енергетиката, водородните технологии, силовата електроника, устойчивостта и управлението на околната среда.

Предвид целите на британското правителство да ограничи продажбите на всички тежкотоварни автомобили с вредни емисии в диапазона 3,5 – 26 т до 2035 г. и да забрани продажбите им до 2040 г., от HVS смятат, че с водещата си технология имат потенциал да играят решаваща роля в процеса за намаляване на емисиите.

Компанията е предначертала пътя си към пазара. В допълнение към осигуреното финансиране от Advanced Propulsion Centre, Innovate UK, Scottish Enterprise and Energy Technology Partnership, стратегически инвестиционен партньор на HVS е корпорацията за бензиностанции и хранителни стоки – EG Group, предлагаща и инфраструктура за зареждане с водород, с голяма клиентска база автопаркове и с потенциал за глобално мащабиране на проекта.

Джавад Куршийд, главен изпълнителен ди-

ректор на HVS, споделя: „Имаме удоволствието да разкрием нашия 40-тонен тежкотоварен камион. Този високо технологичен демонстрационен автомобил показва новаторски дизайн на водородно-електрически камион с усъвършенствана технология за задвижване. Нашите тежкотоварни камиони с нулеви емисии ще играят ключова част в декарбонизирането на логистичния сектор“.

Според Куршийд водородът е идеалното гориво за транспортната индустрия, защото предлага възможности за пробег за дълги разстояния и бързо зареждане благодарение на лесното интегриране на станциите в съществуващите ключови транспортни мрежи.

„Нещо повече, ние ще снабдим нашите клиенти с най-модерния тежкотоварен автомобил в сектора, гарантиращ положителна промяна в шофирането и в ефективността“, добавя той.

Разбиване на стереотипите

Влекачите на HVS ще бъдат изградени върху изцяло ново шаси, проектирано вътрешно около водородното задвижване. Самото задвижване се състои от водородни резервоари – цилиндри под налягане, горивни клетки, система за съхранение на енергия и електрифициран заден мост.

Вътрешният дизайн е на Пийт Кларк, който има богат опит в проектирането на автомобили за работа. Крайният резултат е уникален камион

с иновации във външния вид, производителността, ефективността, теглото, обхват, консумация, поддръжка и ползи от жизнения цикъл. Показаният демонстрационен модел според производителя е със значително подобрена аеродинамика в сравнение с настоящите марки камиони, използващи двигател с вътрешно горене.

Сред останалите предимства на влекача на HVS се изтъкват подобрената горивна ефективност при пътувания на дълги разстояния и пространствената ергономия на кабината, включително с по-добър достъп и повече място при контролния панел, „да не говорим за водещата в сектора естетичност“.

Производителят се е погрижил за комфорта на водача и за намаляването на нивата на стрес, като всичко това следва да допринесе за по-безопасно и ефективно оперативно изживяване. Освен това камионът „вдъхва доверие“, тъй като водачът веднага ще разбере, че е в крак с най-новите технологии.

Най-съвременният пакет горивни клетки

Задвижването на HVS работи със система от горивни клетки и система за съхранение на енергия, разпращаща електричество към електрически мотор, който от своя страна предава мощност към колелата. Влекачът използва KERS (система за възстановяване на кинетична енергия), за да възстанови изразходваната енергия при спиране и докато намалява скоростта си.



Интегрираното задвижване на HVS се контролира от усъвършенствана система за управление SEMAS, която следи взаимодействието между водачите и системите за управление с цел да осигури първокласна горивна ефективност и издръжливост.

Производителят разяснява, че горивната клетка на камиона позволява по-дълъг пробег, по-висока товароподемност и по-бързо зареждане, отколкото електрическата батерийна технология на батерии. Времето за зареждане е сравнимо с това при дизела, или около 20 минути за пълнене на резервоарите за водород под високо налягане.

Именно в сегмента на тежкотоварните автомобили за превози на дълги разстояния водородните горивни клетки имат най-много предимства. Единствената емисия от автомобила е во-

Електрическият камион на DW е базиран на шаси, използвано за сериите Volvo FM, Volvo FMX и Volvo FH, както и на шасито с нисък вход Mercedes-Benz Econic

we simplify mobility



Отключи бъдещето с UTA One® next!

Следващото поколение на UTA One издига доказаните предимствата на тол разплащането на ново ниво.

За повече информация, **моля, свържете**

се с нас на **+359 56 598 446**

или **contact.bulgaria@uta.bg**

uta.com/bg



дна пара, което означава, че няма вредни емисии на парникови газове от какъвто и да е вид.

Голям пробег и бързо зареждане с гориво

В зависимост от спецификата на пътуването – маршрутът, пътните условия и стила на шофиране, камионът на HVS има капацитет да измине до 370 мили, или 600 км.

Автомобилите, задвижвани с водород, не се нуждаят от зареждане като електрическите превозни средства, захранвани с батерии. Използва се водород, съхраняван под налягане в бутилки. Зареждането с гориво отнема много по-малко време от зареждането на еквивалентен батериен автомобил и е сравнимо със зареждането на дизелов камион (15 до 20 мин). В обозримо бъдеще много станции за зареждане с водород ще бъдат разположени в Европа на съществуващата инфраструктура за автомобили за работа. Помпите ще използват дозатори, много подобни на конвенционалните бензинови и дизелови, но с различна дюза.

Производство в Обединеното кралство

HVS е със седалище в Глазгоу, Шотландия. Компанията планира да отвори ново съоръжение за научноизследователска и развойна дейност, инженеринг и пилотно производство. Предвижда се в него да работят около 600 служители от всички ключови дисциплини, включително млади експерти от автомобилната и космическата индустрия. Още 10 000 служители ще осигуряват веригата на доставки във Великобритания.

Благодарение на модерното си мислене и нов подход HVS е създала тежкотоварен автомобил, който предлага пълния пакет – новаторска технология, ергономия за водача и лесна поддръжка, всичко това събрано в удивителен външен дизайн. Инвестицията на EG Group пък осигурява ключова инфраструктура за водородно гориво и пряк път към пазара. Но HVS няма да спре дотук. Други варианти на задвижвания с водород 4x2 тежкотоварен влекач, включително и версия с ляв волан, също са в процес на разработка.

DW е 100% електрически – от самосвали до тежкотоварни камиони

Според швейцарците от Designwerk дългите престои, високите разходи за поддръжка, растящите цени на горивата, данъците върху CO₂ и стресираните шофьори са част от миналото на транспортния бизнес. Компанията изтъква, че електрическите й камиони се доказват ден след ден по пътищата – в рециклирането, строителството, дистрибуцията, горското стопанство и селскостопанската логистика. И вече имат над един милион изминати километри.

DW гарантира значителни икономии на енергия и на разходи, намален шум и емисии на CO₂, с камиони от 18 до 44, които позволяват да се движите една идея пред конкурентите: тихо, без емисии, по икономически и екологично устойчив път.

Електрическият камион на DW е базиран на шаси, използвано за сериите Volvo FM, Volvo FMX и Volvo FH, както и на шасито с нисък вход Mercedes-Benz Econic. А след това в швейцарския завод се прави електрически камион според индивидуалните предпочитания на клиента.

Превозните средства на Designwerk позволяват бързо ускоряване и рекуперация на до 14% от енергията, освобождавана по време на спирането. А в същото време електрическите камиони са без емисии на пътя, което щади околната среда, жителите и служителите от CO₂ и от шума. Батериите им могат да се рециклират на 96% и да се използват повторно.

Четири електрически мотора осигуряват мощното представяне на превозните средства на Designwerk. Благодарение на линейния си въртящ момент те пренасят задвижващата мощност директно и ефективно на пътя със 680 конски сили. Пакетите батерии, проектирани от компанията, осигуряват надеждно захранване с енергия дори при най-интензивни условия на работа, с впечатляващ пробег до 760 километра с едно зареждане. Благодарение на високата си ефективност и неизползването на изкопаеми горива

е-камионът има значително по-ниски променливи експлоатационни разходи и разходи за поддръжка, като по този начин се компенсира по-високата покупна стойност.

DW се предлага в 4 версии

Камионите на DW се предлагат в 4 версии – LowCab, MidCab, MidCab X и HighCab, всяка с по 3 разновидности на кабината, а батерийните пакети варират от 375 до 1000 кВтч, в зависимост от приложението.

LowCab с ниска кабина предлага почти панорамен изглед и улеснен достъп. Особено подходящ е за използване в града. Електрическото превозно средство с нисък вход е базирано на Mercedes-Benz Econic и се характеризира с лесното влизане и излизане чрез двете стъпала, широката видимост и ниската позиция на седалката на водача. Това прави работата по-ергономична за целия екипаж.

Взискателните задачи изискват стабилни решения, независимо дали на пътя, на баластриерата с чакъл или на калното трасе. Електрическите камиони Designwerk MidCab X, базирани на Volvo FMX, предлагат решение за почти всяко предизвикателство. Благодарение на здравия си дизайн и висока производителност тези превозните средства са винаги надеждни на пътя, дори и на труден терен.

MidCab средна кабина е е-камион за къси и средни разстояния, за разнообразна употреба в града и в дистрибуторската логистика. Той е базиран на Volvo серия FM и може да бъде конфигуриран и използван по много гъвкав начин. Характеризира се с висока ефективност, маневреност и отлична видимост за водача, а средно високата позиция на шофиране позволява стабилен контрол.

Високата кабина на Designwerk HighCab е електрическият камион за дълги разстояния. Той е базиран на серията Volvo FH и позволява пробег до 760 км без междинно зареждане. Оптималната аеродинамика, широката видимост и удобните спални кабинки гарантират приятни изживявания при шофиране.

По отношение на шаситата опциите при HighCab са 4x2 шаси-кабина, 6x2 шаси-кабина и 4x2/6x2 влекач. И при трите избора характеристиките са сходни. Инсталираният капацитет на батерийния пакет е 1017 кВтч, с използваем капацитет 85%, или 864 кВтч. Времето за зареждане с AC 44 кВт от 0 до 100% е 21,8 часа, а с CCS 150 кВт от 10 до 80% е 4 часа. Пробегът при средна скорост от 100 км без теглено ремарке е до 700 км, а теглото на батерийния пакет е 5620 кг.

Батерийните системи на Designwerk са доказали своята стойност при ежедневна употреба в електрически камиони. Неотдавна DW представи батерийна система с брутен капацитет от 254,2 киловатчаса, която е сред най-големите системи за електрически превозни средства, предлагани на пазара. Така, в комбинация с високоволовото разпределително устройство (HVDU), което свързва батерийните системи на автомобила, могат да се конфигурират батерийни пакети от 125 кВтч до 1000 кВтч при системно напрежение от 400 и 800 волта.

Designwerk има специално разработена система за управление на батериите (BMS), която следи всички параметри и определя максималната налична мощност в зависимост от нивото на зареждане и температурата.



Сметката, моля!



Междуправителственият панел по изменение на климата/IPCC в емоционално съобщение от 20 март обяви, че „Пътят напред е в устойчиво развитие на климата чрез мерки, които позволяват намаляване, дори избягване на емисиите на парникови газове по начини, които осигуряват по-широки ползи“



В съобщението се посочва, че:

- ♦ достъпът до чиста енергия и технологии подобрява здравето, особено на жените и децата;
- ♦ нисковъглеродната електрификация, ходенето пеш, колоезденето и общественият транспорт подобряват качеството на въздуха, здравето, възможностите за работа и осигуряват справедливост.

Следва оптимистичното предположение, че: „Икономическите ползи за здравето на хората само от подобряването на качеството на въздуха биха били приблизително същите или вероятно дори по-големи от разходите за намаляване или избягване на емисиите.“

Визионери обещава възможност за чисто, светло и устойчиво бъдеще, в което ниско-, та дори напълно безвъглеродно съществуване ще осигури устойчива и здравословна околна среда. През неконкретните, общи фрази в документа на IPCC прозират и съвсем преки намеци за необходимостта от „достатъчни“ инвестиции.

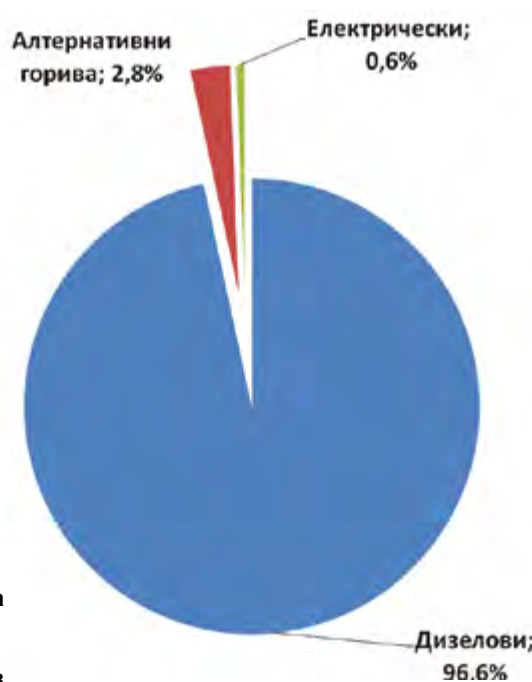
В светлините на прожекторите отново е „товарният автотранспорт“, който произвежда 25% от въглеродния диоксид (CO_2), отделяя при пътни превози. Въглеродният диоксид/ CO_2 се използва като мерна единица за обобщения по темата „Емисии парникови газове при производството на енергия“, с които се обяснява и повишава-

нето на температурата на земната атмосфера. И ЕК побърза да „пришпори“ процеса с нови, съкратени срокове за въвеждане на ограниченията за емисиите CO_2 от новите тежкотоварни автомобили: намаляване с 45% вместо с 30% от 2030 г. (спрямо нивото от 2019 г.), с 65% до 2035 г. и с 90% до 2040 г.

Апологети на „чистия“ вид електрически ПС с комерсиално предназначение (ECV/Electrical Commercial Vehicles) все още твърдят, че товарните пътни превози могат да се извършват изцяло с камиони с батерии. Тези твърдения, несъстоятелни поради ред специфични и непреодолими засега ограничения за този тип CEV, целят да наложат решение, което освен прекалено скъпо може да е и неефикасно в екологичен план, тъй като енергийният микс на електроенергията в голямата част от европейските страни остава доста неблагоприятен.

Между призивите и реалността

Превозвачите в Европа не вярват на твърдението от Брюксел за изгодите от екологичните ECV. Категорично доказателство е статистиката за регистрациите на нови камиони в ЕС (вж. таблицата): през 2022 г. предпочитанията на превозвачите към дизеловите модели са се засилили,



Предпочитанията към дизеловите камиони в ЕС са се засилили през 2022 година и са достигнали 96,6% от новите регистрации

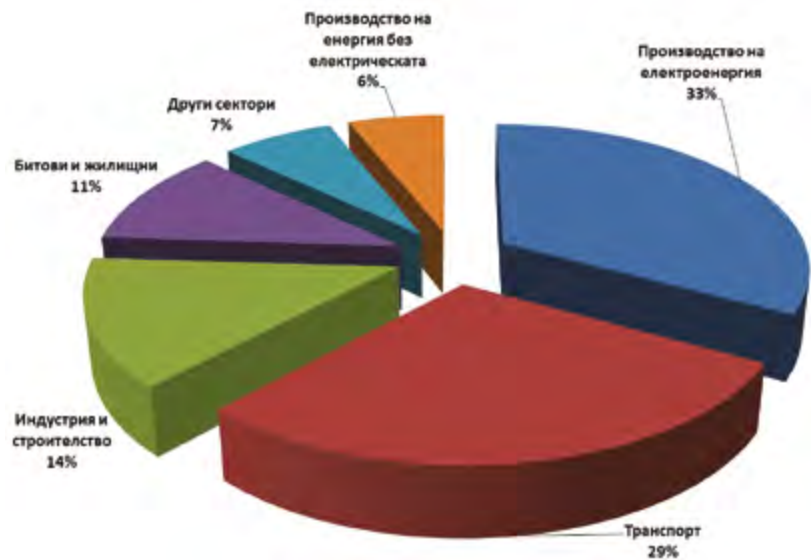
достигайки 96,6%, срещу 95,9% през 2021 година (горе). В същото време делът на всички разновидности с електрическо задвижване е едва 0,6% или 1656 броя. От тях 829 са в Германия.

Прерастващият в диктат силов натиск от Брюксел предизвиква реакции от страна на превозвачите. IRU/Световната организация за пътни превози изрази категорично становище, че ЕК трябва да стимулира транспортните оператори да купуват превозни средства с нулеви емисии, а не да ги принуждава, което е в разрез с принципите на пазарната икономика, свободата на инвестиции и правото на собственост.

Новото скъсяване на сроковете от ЕК ще предизвика и друга реакция, подобна на тези, които предшестваха преходите от Евро-3 към Евро-4, после към Евро-5 и Евро-6 – в края на изтичащия период рязко се засилват продажбите на нови камиони/влекачи от спиратата категория, за които се знае, че са по-малко усложнени, по-надеждни и най-важното – по-евтини.

Обяснението на приведените факти не опира до настроения против самата екология, а, както

Източниците на CO₂ емисии в ЕС преди Covid-19



обикновено, до това кой да плаща много по-високата цена за нея.

Кой ще плаща сметките за по-скъпите камиони

Не за първи път коментираме високата цена на електрическите камиони на батерии (пропускаме ECV с горивни клетки, тъй като те още не са търговски продукт). В тежката категория камионите с батерии са около три пъти по-скъпи от конвенционалните и задълбочаващата се инфлация увеличава абсолютната стойност на тази разлика. Невъзможността или нежеланието на производителите да променят съществено това съотношение е основната причина продуктът „електрически камиони“ да не може да се наложи на пазарен принцип дори в сектори, където технико-експлоатационните разлики спрямо конвенционалните камиони не са драстични. Превозвачите основателно не са съгласни да плащат в пъти повече за нов тип камиони, които в най-добрия случай са почти толкова работоспособни, колкото тези, с които работят сега. И щом обещаваните ползи от новите технологии, особено от по-малкото локално замърсяване от ECV, ще облагодетелстват всички, ще се наложи всички солидарно и да плащаме за тези ECV. Това неминуемо ще се случи, като разликата за по-скъпите камиони постепенно ще се разхвърли върху всички нас, които ползваме – пряко или не, техните услуги – все пак 77% от товарните превози в ЕС се извършват с камиони.

Някои от големите производители възнамеряват да смекчат сериозния ценови шок, като вместо да продават ECV, ги отдават за ползване, запазвайки собственост над тях. Към момента обаче търговските отношения „Производители на ECV – превозвачи, предпочели ECV“ налагат последните да поемат разликата в цената. Това прави превозвачите онзи буфер, който първи трябва да поеме финансов удар от прехода към ECV (няма как да не отбележим пълната аналогичност на ситуацията у нас с предстоящото увеличаването на тол таксите).

Някои европейски държави, особено такива, в които се произвеждат ECV, улесняват трудното начало на този преход, като стимулират продажбите с различни по размер суми, които облекчават купувачите, но в крайна сметка се взимат от данъкоплатците. Политиките по проблема в отделните страни се различават значително и това буди недоволство у някои производители на ECV. Предлагаме ви мнението на Ашър Бенет (стр. 41), главен изпълнителен директор и основател на Teyva – производител на електрически камиони на Острова.

С пристрастност, отговаряща на поста му, той твърди, че броят на тежкотоварните ПС е 2 на сто от всички на Острова, но те генерират над 25% от CO₂ емисиите, отделяни от транспорта. Г-н Бенет обаче дискретно пропуска да спомене, че:

- ♦ емисиите от тежкия товарен транспорт, за който е толкова загрижен, през последните години от членството на Великобритания в ЕС са около 6% от общото отделено количество парникови газове;
- ♦ основен източник на CO₂ емисиите в ЕС (вляво) е било производството на електроенергия (33%), следвано от всички видове транспорт

– наземен, воден и въздушен (29%), от индустрията и строителството (14%), битовата и жилищна консумация (11%) и още няколко основни източника. Ситуацията се е влошила с отпадането на доставките на руски природен газ и пускането в действие на редица ТЕЦ-ове на въглища;

♦ тежкият товарен транспорт има решаваща роля в превозите на стоки.

Същността на изявлението на г-н Бенет е неговият призив към британското правителство да увеличи финансовата подкрепа за компании като неговата.

Ползвайки държавни стимули като производител на ECV, Tenva предлага на клиентите си отстъпки до 16 000 £ за малки камиони и до 25 000 £ за големи. Г-н Бенет обаче е недоволен: „Все пак, ако сравните тази подкрепа с това, което се предлага в други европейски страни, оставате с усещането, че може да се направи повече. В Германия например правителството осигурява 80% от ценовата разлика между дизелови и електрически камиони, в Нидерландия – 45%. Това потенциално е между 50–90 000 £ на камион повече от това, което се предлага в Обединеното кралство.“

Колко може да струва

И дали е възможна мечтаната от Бенет финансова подкрепа в рамките на целия ЕС при запазване на вече изложените параметри?

От неотдавнашно изявление на Мартин Лунстед, главен изпълнителен директор на Volvo Group и председател на борда на ACEA за търговски превозни средства, се разбра, че твърде амбициозното желание на ЕК да се намалят с 45% до 2030 година емисиите CO₂ от новите тежкотоварни автомобили изисква:

- ♦ до това време по пътищата да се движат около 430 000 камиона с нулеви локални емисии (на батерии и с горивни клетки);
- ♦ в следващите години поне по 100 хил. нови камиона с 0 локални емисии да се регистрират годишно в Европа;
- ♦ да се изградят над 50 000 обществено достъпни зарядни устройства, подходящи за камиони, като 70 на сто от тях да бъдат от т.нар. мегаватови системи (с висока производителност); ▶



Босът на Tenva
Ашър Бенет
иска още
стимули

ОПТИМИЗИРАЙТЕ ВАШИТЕ ПЪТУВАНИЯ С ВАШИЯ ТОЛ ПАРТНЬОР!



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

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

**ОБОРУДВАЙТЕ СЕ СЕГА!
ОБАДЕТЕ СЕ:**

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

+359 2 991 62 40

easytrip
Your Toll partner
throughout Europe

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

www.easytrip.eu/bg

Мартин Лунстед, главен изпълнителен директор на Volvo Group и председател на борда на ACEA за търговски превозни средства, внесе яснота при какви условия може да бъдат изпълнени новите цели на ЕК за намаляване на емисиите CO₂ с 45%, вместо с 30% от 2030 година



Табл. 1 Регистрирани нови автомобили над 3,5 т с комерсиално предназначение (CV) в Европа през 2021 и 2022 г. по типове гориво (по данни на ACEA)

Страна	Електрически на батерии 2022/2021	Хибридни електрически 2022/2021	С алтернативни горива 2022/2021	Бензинови 2022/2021	Дизелови 2022/2021
Австрия	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
Белгия	24 / 3	0 / 0	155 / 313	8 / 13	8379 / 7852
Германия	829 / 987	0 / 0	1482 / 2251	34 / 28	73 844 / 75675
Гърция	1 / 0	0 / 0	5 / 6	0 / 0	670 / 562
Дания	87 / 29	0 / 0	23 / 118	0 / 0	4778 / 4253
Естония	1 / 0	0 / 0	4 / 7	2 / 0	967 / 764
Ирландия	7 / 4	12 / 1	20 / 20	0 / 0	2165 / 2234
Испания	160 / 19	0 / 7	1078 / 876	0 / 0	22 216 / 19 903
Италия	17 / 11	12 / 32	941 / 1423	0 / 0	24 371 / 23 296
Кипър	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	95 / 83
Латвия	0 / 0	0 / 0	33 / 90	0 / 0	1639 / 1289
Литва	0 / 0	0 / 0	34 / 144	0 / 0	9907 / 7838
Люксембург	2 / 4	0 / 0	7 / 1	4 / 0	1434 / 1338
Нидерландия	145 / 75	12 / 9	221 / 482	0 / 2	12 911 / 11 174
Полша	6 / 5	0 / 2	596 / 1596	8 / 4	34 112 / 30 827
Португалия	2 / 1	0 / 0	30 / 58	0 / 0	4050 / 4205
Румъния	5 / 0	0 / 0	4 / 34	0 / 0	1580 / 2981
Словакия	2 / 0	0 / 0	35 / 33	0 / 0	3123 / 2835
Словения	1 / 0	1 / 0	2 / 33	0 / 0	2304 / 1891
Унгария	4 / 8	2 / 0	5 / 4	0 / 0	5694 / 4464
Финландия	15 / 2	8 / 0	94 / 96	100 / 141	3124 / 3297
Франция	166 / 49	0 / 4	2574 / 1858	0 / 0	41 827 / 43 119
Хърватия	0 / 0	0 / 0	1 / 0	0 / 2	1508 / 1146
Чехия	4 / 2	0 / 1	72 / 88	0 / 0	8016 / 7675
Швеция	176 / 50	0 / 0	499 / 352	0 / 0	5344 / 5508
Всичко ЕС	1656 / 1 247	47 / 56	7915 / 9883	157 / 190	274 058 / 264 209
Исландия	1 / 0	0 / 0	3 / 3	3 / 1	280 / 271
Норвегия	364 / 64	0 / 0	247 / 123	3 / 5	4990 / 5840
Швейцария	178 / 112	0 / 0	34 / 34	0 / 3	3504 / 3647
Всичко EFTA	543 / 176	0 / 0	284 / 160	6 / 9	8774 / 9758
Великобр.	809 / 163	1 / 12	667 / 465	15 / 10	44 160 / 42 156
ЕС + EFTA + Великобритания	3 008 / 1586	48 / 68	8866 / 10 508	178 / 209	326 992 / 316 123

♦ да се изградят и 700 станции за зареждане на камиони с водород.

По думите на Бенет Германия и Нидерландия стимулират купуването на електрически вместо дизелови камиони с не по-малко от 75 000 паунда за бройка (вземе посочената долна граница за тежки товарни автомобили). По официалния курс от 27 март това са 85 500 €.

За да се изпълни формулираното от Лунстед условие за броя на новите превозни средства с 0 локални емисии до 2030 година, при сегашното ниво на цените държавите от ЕС като цяло би трябвало да спонсорира прехода към електрически товарни автомобили на батерии с поне 36,765 милиарда евро.

Ако за база се приеме 70 000 £ на камион, стимулирането на сто хиляди нови камиона ежегодно ще изисква по 10 804 350 000 €.

Очевидно нито превозвачи, нито производители ще бъдат стимулирани продължително време в подобни мащаби. Ако не бъде понижена чувствително себестойността на произвежданите нови CEV, изпълнението на обемите нови камиони с 0 локални емисии вероятно ще се окаже труден за преглъщане залък и за бизнеса, и за ЕС.

В същия дух е и констатацията на Мартин Лунстед: „Ако транспортните оператори не получат бързо възможност да управляват превозни средства с нулеви емисии при по-изгодни условия, отколкото при конвенционалните дизелови камиони, те няма да купуват нашите ПС и целите за CO₂ просто няма да бъдат изпълнени.“

Притежава ли Европа достатъчно желание,

умения и мощ, за да декарбонизира успешно своята енергетика, транспорт и промишленост? И не е ли по-ефективно усилията да се концентрират към енергетиката – замърсител № 1? 🇪🇺

инж. Радослав ГЕШОВ

Товарният автотранспорт е само част от сложния ребус с декарбонизацията



IPO DIESEL CENTER

VDO

DELPHI

BOSCH

Diesel Center



ДИАГНОСТИКА И РЕМОТ

НА ВСИЧКИ ДИЗЕЛОВИ СИСТЕМИ:

Горивни системи дизел с ел. управление

Радиобутални помпи с ел. управление

Механични ГНП и дюзи

CR помпи и дюзи

Система помпа-дюза

Общи ремонти на автомобили, ванове, автобуси



ОФИЦИАЛЕН ДИЛЪР ЗА БЪЛГАРИЯ

СОФИЯ, ул. Резбарска 47

тел. 02 971 9549, office@ipo-bg.com

www.ipo-bg.com

Електромобил с горивна клетка в София



Първият в България електромобил, задвижван с ток, получаван от горивна клетка на водород (FCEV), бе показан в края на март пред специалисти пред Института по електрохимия и енергийни системи „Акад. Евгени Будевски“ в състава на БАН

Водородният автомобил, който поставя началото на водородната ера у нас, е Hyundai Nexo с горивна клетка с мощност 95 кВт. Мощността на електродвигателя е 120 кВт, а разходът на водород – 0,8 до 1,2 кг/100 км. Допълнителният акумулатор с капацитет 1,56 кВтч позволява да се черпи до 40 кВт мощност. Запасът от 6,33 кг водород в три еднакви карбонови резервоара (при 700 бара) позволява пробег от около 600 км (666 км по действащата методика WLTP).

Nexo не е екстравагантен ход, а само един от елементите в дейността на Центъра за компетентност ХИТМОБИЛ, обясни неговата ръководителка, чл. кор. Евелина Славчева, която представи комплекса от вече изградени лаборатории към Центъра и основните направления, по които се работи.

Философията на центровете за компетентност

Центърът за компетентност Хитмобил е проект, финансиран по програмата Наука и образование за интелигентен растеж и от МОН, от евро-

пейски структурни фондове (85%) и с 15% национално съфинансиране.

Идеята на центровете за компетентност (ЦК) е:

- ♦ да съберат експертния научен потенциал в съответните области;
- ♦ да се излезе от чисто научните задачи, като разработките се ориентират към приложни изследвания, които биха заинтересували индустрията.

ЦК Хитмобил е с изключително приложна насоченост в областта на „зелената“ енергия, като се стартира от получаването ѝ от слънце, вятър и биомаса, премине се през превръщането ѝ в електрическа енергия, запазването ѝ в различни системи за съхранение и последващото ѝ използване под някаква форма.

Задачата на ЦК Хитмобил е, от една страна, да подобрява съществуващи технологии и системи, от друга, при достатъчно капацитет и идеи, да създава и нови такива. Най-важното е продуктите, които излязат от лабораториите на Центъра, да бъдат демонстрирани пред заинтересувани представители на индустрията и заедно с тях

да бъде направено надграждане, т.е. да бъдат създадени предпазарни продукти, които да предизвикат интерес и в тях да бъдат направени инвестиции.

Центърът има 4 лаборатории за създаване на прототипи на различни системи, като се започне от материали, единични елементи, сглобяване на цяла система (напр. батерии, суперкондензатори, горивни клетки, електролизери). А за две от лабораториите има очаквания за взаимодействие с бизнеса.

Особено стойностна за страната и за региона е полевата лаборатория „Интегрирани енергийни системи“. Нейният ръководител доц. Благой Бурдин представи проекта за лабораторията, която се изгражда на открита площадка и трябва да бъде завършена до края на годината. Тя ще съчетава фотоволтаични панели по различни технологии, емулатор на ветрогенератор, различни технологии за съхранение на електроенергия (оловни, Li-Ion и проточни батерии, суперкондензатори), зарядни станции за електромобили, електромобили с батерии и с водородна горивна клетка.

Тази лаборатория ще позволи придобиване на практически познания за особеностите и предстоящите проблеми през идните години. Съществен, но подценяван момент в използването на системите за съхранение на зелена енергия е как те се вписват в общата енергийна система на страната. Пример: бързото зареждане на един електромобил за 15–20 мин консумира толкова ток, колкото една голяма сграда за денонощие. Това оказва натиск върху електросистемата, който трябва да се компенсира.

Идеята е в полевата лаборатория, където всички системи са свързани и могат да се управлява синхронно, по избран алгоритъм да се определя оптималният начин за съхранение според конкретните условия. Така ще може да се оцени за какви работни режими е най-подходяща всяка една от тези системи и как нейното използване въздейства върху цялата мрежа. Извършването на този тип дейност от отделни инвеститори е неоправдано, лабораторията може да служи точно за тестване на различните режими и тогава вече да се правят по-мощни инвестиции.

Зарядната станция за водород се изработва в Австрия, а електролизаторът за производство на H₂ ще се монтира на площадката. Присъединяването на двете единици също е обект на проекта. Самата зарядна станция ще бъде подвижна, на платформа, така че ефектът от работата ѝ да може да се демонстрира и на място при клиенти. 

инж. Радослав ГЕШОВ



Хубавият камион е тръпка за мен

Това признава Димчо Димов, 47-годишен, собственик на Хонетра ЕООД. Бизнеса си определя като малък, но твърди, че преживяват добре и не са зависими от никого. И тъй като оцеляването става все по-трудно, пожелава на колегите си: „Живот и здраве, да свършат каквото са захванали и да се развиват!“



Шофьорлъкът го е спечелил от малък: „Всичките ми снимки като дете, на рождени дни, по Коледа, Нова година, са с камиони – не съм имал друга играчка.“ Баща му е бил само тракторист, но карал най-големия трактор в АПК – К 700 и с него и с две ремаркета е стигал от с. Свободен до Варна и обратно, за да докара 40 тона тел за балиращите машини.

– Г-н Димов, как бихте представили накратко фирмата?

– Хонетра ЕООД, основана през август 2016 година, превозва насипни товари в страната и чужбина. 90 на сто от работата ни е превоз на вносни въглища за обекти в страната, Гърция и Сърбия. Основните ни клиенти са КЦМ Пловдив, Аурубис Пирдоп и металургични комбинати извън страната. Въглищата товарим само от Варна и Бургас, въпреки че в предишни години идвах и през пристанища по Дунава.

– Какъв е автопаркът ви?

– Състои от влекачи и специализирани полуремаркета/гондоли за насипни товари, предимно Stas. При нас Stas е закон, заложили сме основно на продуктите на тази марка, въпреки че имаме и други полуремаркета: Schwarzmüller, както и Janmil – производител, чиито продукти се представят много добре на пазара. Заложихме основно на Stas, тъй като са най-добрите,

купиш ли един път, продължаваш с тях. Купуваме ги само нови. Действително са скъпи, но пък и десетгодишен Stas запазва цена, колкото другите имат като нови. При тях не са ни се налагали ремонти: нямам скъсване по кош, по окачване. Експлоатираме ги 6–7 години, за да можем да ги продадем на добра цена. Всичките ни гондоли от тази марка са алуминиеви, при това поръчкови, с всички възможни екстри, и цветът им напълно съответства на този на влекача, с който работят.

Паркът на фирмата към момента включва осем влекача, до края на май трябва да пристигне и деветият. Целта ми е да ги направя десет и всички да бъдат топверсии. Имаме две нови Volvo с мощност по 750 конски сили, Scania-та, която предстои да получим, ще е със 650 к.с. През март тази година закупихме нов DAF XG+ 530. Всички влекачи са купувани нови, Евро VI, всичко по тях е направено по най-добър начин.

Всяко полуремарке поръчваме точно в цвета (RAL) на влекача, с който ще работи.

Имам и едно Volvo Евро V EEV – най-старият ми камион е, от 2013 година, но ще го продам последен, тъй като е „железен“.

– Защо поръчвате влекачите винаги мощни, луксозни, истински топверсии?

– Откакто съм почнал да работя, все съм бил шофьор, не сервитьор. Казвам си честно: бил

съм денонощно в кабините, спал съм по два-три месеца там и зная, че за да изискам нещо от шофьора, трябва да му предоставя хубав камион, с голяма/просторна кабина, с климатик, хладилник, телевизор и всички други необходими условия. Е, не може да създадеш на шофьора същите условия като у дома, но за работа трябва да му предоставиш действително добри условия. Не става да му дадеш влекач с малка кабина или без легло, пък да искаш той да ти прави 10 – 15 хиляди километра месечно. Плюс това хубавият камион е тръпка за мен. Да, даваме доста пари за тях, защото разликата между базовия модел на влекача и това, което поръчвам, е поне 30 – 40 хил. евро, но смятам, че така трябва да се прави.

– Как подбирате шофьорите в Хонетра?

– Основната част са бивши колеги, които познавам от времето, когато сам работех като шофьор. Давам им топкамиони, не какви да е, затова и не взимам кого да е. Ако няма подходящ човек, по-добре е машината да стои, докато дойде някой стабилен шофьор, а от какъв да е полза няма.

Всички машини са на единична езда, няма и сменници. Някои фирми разменят камиони, когато има водачи в почивка, но аз камиони не разменям. Всеки си кара композицията и отговаря персонално за нея.

– По какви критерии избирате влекачите?

– Всичко да е най-доброто. При мен няма камион без „кожен салон“, трябва да е с всичко, което може да се сложи. Дори доплащам за тунинговането на някои. В този случай тунингът засяга единствено външния вид на камиона (боя, допълнителни светлини, спойлери, дефлектори, алуминиеви колела Alcoa), но не и двигател и трансмисия. Такъв е случаят с последния DAF XG+, по който много доработки в продължение на почти 2 седмици направи нидерландската фирма Solarguard Exclusive Truckparts.

Композицията струва около 430 000 лева – доста пари наистина, особено при нашите стандарти и при масовото разбирание, че камионът просто трябва да може да върви, а в него някакъв си човек трябва да изкарва пари за фирмата.

– Защо правите разходи за допълнителни подобрения?

– На водача не влияе как изглежда влекачът отвън, за него е важно да му бъде удобно. А аз искам и хората да разпознават композициите на Хонетра, когато минават. Затова купуваме най-добрите модели от топмарките, с най-големите двигатели, които производителите предлагат.

– Имате ли фаворити сред марките и моделите? И какви са основанията за това?

– Всеки един камион има плюсове и ми-

нуси. Лоша марка няма, има лоши собственици и лоши шофьори. Всичко опира до поддръжката. Засега предпочитам три марки: DAF, Scania и Volvo. Топмашината за мен е Scania от серията S.

– Склонен ли сте да се насочите предимно към модел, който покаже предимства?

– Шофьор съм от 1996 година, карал съм камиони от почти всички марки, но ми допадат най-много тези трите, които във времето се доказаха в нашата работа. А разнобразие трябва да има и заради шофьорите, защото те също имат своите предпочитания.

– Как поддържате такъв пъстър парк от влекачи след изтичане на гаранционния срок?

– Продължаваме да ги поддържаме само и единствено в оторизирани сервиси на марките. Със Scania имам сервизен договор. Предпочитам да не взимам автомобили само от една марка, тъй като нямаме собствен сервиз, а и не възнамеряваме да правим, тъй като планираме да се разширим до 10 композиции. По-добре е да купуваме автомобили, вместо да се ангажираме със сгради, оборудване, машини, компютри, още повече, че най-големият проблем е кой ще работи с тях. Къде има кадри свободни монтьори? Няма!

– Защо планирате фирмата да расте до не повече от десет автомобиля?

– Една хубава приказка препоръчва „Купи толкова камиони, колкото можеш да управляваш!“ Няма смисъл да са много, като не им хващаш края. Нашата фирма е семейна, компактна, в нея работим аз и синът ми, съпругата ми, имаме диспечер и счетоводител. Обслужваме единствено нашия клиент Ритъм 4 ТБ ООД, Стара Загора. В случай че нашите не достигат, наемаме други. Работим колкото можем: скромно, честно, без кредити и заеми, без измами.

Паркът ни ще стане от десет композиции до средата на годината. След това ще дойде ред и да обновявам машините. Ще продаваме тези, които надхвърлят 800 хиляди километра, и ще ги заменяме с нови.

– Доволни ли сте от сервизите?

– Най-доволен съм от сервиза на DAF в Пловдив, като специално благодаря на приемчика им Игнат. Този човек никога не е казал „Не може, няма да стане, да дойдеш утре и т.н.“ Много съм доволен и от сервиза на Scania в Бургас.

– Какъв е ориентировъчно годишният пробег на композиция в досегашните условия?

– Около 160 000 километра. Затова и банките дават петгодишен лизинг за камионите. Ние купуваме на година по един, максимум два камиона, но с наши средства, без да взимаме машини на лизинг. Така спя по-спокойно, защото ако шофьор реши да напусне, мога да си позволя да по-



Колко ли шофьори ще устоят на екстрите, които има и новият DAF XG+ на Хонетра

чакам месец-два, докато намеря читав човек, вместо да кача кой да е, защото банката не чака за вноските.

Да, с парите за композицията с новия DAF бих могъл да дам по двадесетина хиляди лева за първоначалната вноска за двадесет камиона, но аз реших да си купя един. Няма смисъл да правиш нещо, което не можеш да управляваш, а точно това е човешкият фактор в България.

– Силна ли е конкуренцията във вашата област?

– Има я навсякъде и се борим с нея, до колкото можем. В повечето случаи тя е с нелоялни средства. Ниските цени, които някои колеги дават, се дължат на това, че са принудени да работят, за да имат оборот и да оцелеят този месец. Дават се цени, които да покрият горивото, тол таксата и заплатата на шофьора. И какво остава?

– Кои маршрути са ви по-лесни – в страната или извън нея?

– За Гърция нямаме проблеми, тъй като работата ни е еднообразна – товарим от точка А и возим до точка Б. Същото е и в България – клиентите ни са едни и същи, на едни и същи места.

– Засягат ли ви програмите за ограничаване ползването на въглища?

– До неотдавна карахме и въглища за битово отопление, но там работата почти спря в резултат на постоянното „облъчване“ на хората да заменят по различни програми своите печки на твърдо гориво срещу електрически уреди.

– Обмисляте ли преход от дизелови влекачи към такива с нулеви емисии?

– Към момента – не. Те не са за нашата работа. Ако разкарвам хляб из Стара Загора и региона и вечерта да прибера камиона, за да го заредя с ток или с метан – добре, но при нашите курсове това не е приложимо. Много колеги, купили камиони на метан, ги продадоха. Нямам намерение в близко бъдеще да купя такъв камион. За мен поне в близките 20 години няма алтернатива на дизеловия камион.

Въпросите зададе Радослав ГЕШОВ

Volkswagen ID. Buzz Cargo получи наградата IVTOY 2023

Престижната награда
Международен
ван на годината
2023 (IVOTY 2023),
с която е отличен
електрическият
Volkswagen ID. Buzz
Cargo бе връчена
на Порше БГ,
официален вносител
на Volkswagen за
България



ABSTRACT IN ENGLISH

Volkswagen ID. Buzz Cargo Received the IVOTY 2023 Award

The prestigious International Van of the Year 2023 (IVOTY 2023) award, with which the electric Volkswagen ID. Buzz Cargo was awarded, was handed over to Porsche BG, the official importer of Volkswagen for Bulgaria.

За журито International Van of the Year (IVOTY)

Призът Международен ван на годината е присъден за пръв път през 1991 г. В журито International Van of the Year (IVOTY), което дава наградата всяка година, в момента членуват 24 журналисти от 24 държави от Европа и от Турция.

Наградата IVOTY 2023 бе връчена от Лъчезар Апостолов, главен редактор на списание КАМИОНИ и член от българска страна на журито International Van of the Year (IVOTY), което всяка година отличава най-добрия лекотоварен автомобил. От името на Порше БГ статуетката прие Ивайло Кирков, бранд мениджър на Volkswagen Commercial Vehicles в компанията.

Изцяло новата концепция за лекотоварни автомобили, създадена от Volkswagen под името ID. Buzz Cargo, спечели наградата за Международен ван на годината 2023 г. през есента на 2022 г., веднага след пазарното лансиране на модела в Европа. Volkswagen Commercial Vehicles получи наградата на специалната церемония по време изложението IAA Transportation 2022 в Ханوفر, Германия, от председателя на международното жури IVOTY Джарлат Суини.

24-членното общоевропейско експертно жури, с участието на списание КАМИОНИ, избра за победител изцяло електрическият ID. Buzz Cargo. Новият модел на Volkswagen спечели приза в оспорвана надпревара с петима конкуренти, сред които преобладаваха автомобили с изцяло електрическо задвижване.

Международното жури оцени факта, че не се случва често една изцяло нова концепция като ID. Buzz Cargo да навлезе на пазара веднага след появата си. При гласуването бе отчетено, че дизайнерският екип на Volkswagen Commercial Vehicle е създал уникално превозно средство, което е идеално за градска среда. ID. Buzz впе-

чатли журито със своя футуристичен и елегантен стил, който същевременно напомня за оригиналния Transporter T1 отпреди 70 години.

След награждаването Ивайло Кирков отговори на няколко въпроса на списание КАМИОНИ.

– Господин Кирков какво е за вас, за Порше БГ и за Volkswagen Лекотоварни автомобили тази награда?

– За нас това е най-специалната награда! Фактът, че се присъжда от международно жури, гарантира пълна обективност и това я прави ценна за нас. Гордеем се много, че продаваме такъв автомобил и се радваме на всяка една награда, която е потвърждение за успеха му, но на тази особено. А за мен лично е особена гордост, че точно в тези времена работя точно за тази марка, така че да имам възможността да работя по премиерата на този автомобил!

– Вече знаем за впечатляващия пробег с едно зареждане на ID. Buzz Cargo. Не по-малко важни за този тип автомобили обаче си остават два параметъра – товарносимост и товарен обем. Води ли постигнатата голяма автономност до компромис с някой от тях?

– Няма как да заобиколим физиката. Тежестта на батериите оказва влияние върху другите показатели. Смятам обаче, че в завода са намерили идеалния баланс между дълъг пробег, полезен товар, товарен обем и външни габарити. Така при дължина от само 4,71 м и удивителна мане-

вреност имаме идеален автомобил за градски доставки с товарен обем за два европалета и полезен товар от 650 кг. Но пък благодарение на големия си пробег ID. Buzz Cargo би се справил отлично и с междуградски дистанции.

– ID. Buzz Cargo вече се предлага на българския пазар. Какви очакват да бъдат вашите клиенти, които ще изберат този иновативен автомобил и как ще ги мотивирате да го закупят?

– Ние всъщност публикувахме ценовите листи на ID. Buzz още през юни миналата година. И дори още преди премиерата през февруари тази година бяхме разпродали квотата ни за 2023 г. Това бяха познатите като early adopters – единични бели лястовици от целия спектър на бизнеса, които просто искат да използват най-новите технологии, дизайн, а и да се движат без емисии. Иначе, докато не се въведат субсидии при покупка на електрически автомобили, клиентите ни ще бъдат основно големите компании с политики за устойчиво развитие, както и някои малки, но премиум бизнеси с грижа за имиджа си и околната среда.

– Схващането е, че електрическите варианти на лекотоварни-

те автомобили са доста по-скъпи от версиите с конвенционално задвижване. При ID. Buzz Cargo цената обаче не е толкова стряскаща, особено за това, което предлага моделът. Как Volkswagen постигна това?

– Цената от 83 000 лв. без ДДС в сегмента на електрическите автомобили безспорно е съвсем разумна. Разбира се, основната заслуга за приемливата цена е на MEB – общата платформа за електрически автомобили на групата и икономии от мащаба, които тя позволява. Тя се използва за всички електрически автомобили на концерна, което води до икономии, които се отразяват както в цената за крайния клиент, така и във финансовите резултати на групата.

– Има ли готовност Порше БГ чрез дилърската си мрежа да предложи на бъдещите клиенти на ID. Buzz адекватно сервизно обслужване?

– Разбира се. Това не е първият електрически модел на марката, междувременно станаха 10 години, откакто имаме електрически модели в портфолиото. Колегите в цялата дилърска мрежа редовно преминават задължителни си обучения. Имаме навсякъде специализирани кадри, т.нар. високоволтови специалисти, които се обучават и на още по-високо ниво, така че да

се справят с всякакви предизвикателства.

– Предвиждате ли да предложите на собствениците на ID. Buzz Cargo и решения, свързани със зарядната инфраструктура, както и някаква добавена стойност?

– Да. Нямаме непокрита тема. Ние като Порше Холдинг, най-голямата европейска търговска структура за автомобили, имаме собствена марка за зарядна инфраструктура – MOON, която предлага както решения за домашно зареждане, така и такива за корпоративни автопаркове. Продуктите на марката се продават през дилърската мрежа на Порше БГ. В момента дори тече акция на MOON и първите 20 клиенти на ID. Buzz ще получат своята зарядна станция като подарък!

– Може ли да кажем, че с ID. Buzz и ID. Buzz Cargo Volkswagen постави началото на нова ера при лекотоварните автомобили?

– Началото изглежда обещаващо. Всички награди, които автомобилът спечели в цяла Европа, а и впечатляващият брой поръчки говорят, че сме на прав път. Надяваме се наистина да сме успели да възродим олицетворението на буса и да го трансформираме в модерното време и технологии. 🇪🇺

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 сътрудничеството с EUPG, 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 № 1713148488) Спирателен път върху влажна пътна настилка (60 км/ч до 0 км/ч) в метри: Bridgestone DURAVIS R002 (24.9), Continental Hybrid HS3 (24.9), Goodyear Kmax Gen-2 (25.5), Michelin X Multiway 3D (26.1) Устойчивост при странично сцепление с влажна пътна настилка (заминане) в метри/секунда: 2. Bridgestone DURAVIS R002 (3.30), Continental Hybrid (3.14), Goodyear Kmax Gen-2 (3.14), Michelin X Multiway 3D (3.15).

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

2) Първата тежковарна гума, която получава клас А на отгъната на ес по отношение на управлението (размер: 315/80/22.5).

3) Включва b-c 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



Ford Pro представи електрическият E-Transit Courier



Ford Pro представи E-Transit Courier, нов изцяло електрически автомобил за работа, с подобрена свързаност и продуктивност, позициониран в сегмента на компактните ванове

Включващ се към гамата от модерни, електрифицирани и практични товарни ванове, изцяло новият E-Transit Courier предлага пълна интеграция с платформата на Ford Pro за софтуерни и свързани услуги. Автомобилът гарантира по-ефективна работа с иновативните решения за зареждане и инструменти за управление на Ford Pro Software.

E-Transit Courier е напълно преработен за по-голяма производителност. Моделът вече разполага с по-обширна и гъвкава товарна зона, която осигурява 25 процента повече товарен обем от базовия компактен ван. Увеличен е полезният товар и вече има място за два европалета.

Глобалният стремеж на Ford, с инвестиция от над 50 милиарда долара за тази цел, е компанията да бъде начело на бъдещата електрическа революция. E-Transit Courier е следващата стъпка в тази посока, а с него компанията напълно електрифицира своята емблематична фамилия автомобили за работа Transit. Така E-Transit Courier се присъединява към по-големите си братя E-Transit и E-Transit Custom във електрическото портфолио на Ford Pro.

„E-Transit Courier е водещ в своя сегмент с безкомпромисната си електрическа производителност, с по-високия си товарен капацитет и пълната свързаност на поддръжката, включително с решенията

за зареждане „от край до край“ – Ford Pro E Telematics и FORD LiVe, които увеличават полезното време за работа – казва Ханс Шеп, генерален мениджър на Ford Pro за Европа. – Дългогодишното пазарно лидерство на Ford Pro ни дава отлична представа за нуждите на клиентите ни и означава, че можем да им помогнем да получат по-голяма производителност от своите компактни ванове, с повече свързаност и с повече възможности.“

Новият E-Transit Courier направи публичния си дебют на изложението за лекотоварни автомобили в Бирмингам, Обединеното кралство, което се проведе между 18 – 20 април. Планирано е автомобилът да влезе в серийно производство през 2024 г. Клиентите ще могат да поръчват и бензинови, и дизелови модели Transit Courier от лятото на 2023 г., които ще бъдат доставени преди края на годината.

Нови електрически решения за производителност и зареждане

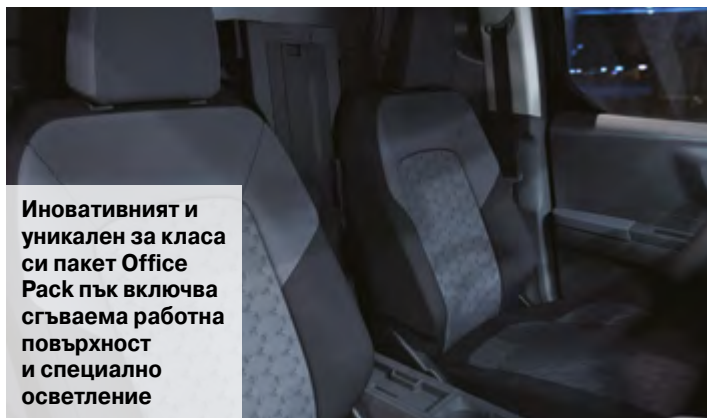
Изцяло електрическото задвижване на E-Transit Courier е проектирано да осигури безкомпромисно шофиране за клиентите.

Черешката на тортата е мощният – 100 кВт, електродвигател, предоставящ възможност за шофиране и само с един педал. Пълните детайли за производителността и пробег на автомобила обаче ще бъдат разкрити преди началото на серийното му производство.

Ford Pro Charging предлага цялостно решение за домашно, в депо или публично зареждане, включително с иновативни хардуер и софтуер, които помагат за оптимизиране на процеса на зареждане. Опростеното администриране на процеса чрез софтуера Ford Pro Charging помага на фирмите, чиито шофьори прибират служебното си превозно средство вкъщи, а също така и за рационализиране на публичното зареждане.

Ford Pro очакват E-Transit Courier да бъде популярен сред клиентите, които зареждат автомобилите си у дома. Ford Pro Charging осигурява цели 11 кВт AC за нощно домашно зареждане до пълен капацитет в рамките на по-малко от 6 часа. Зареждането може да бъде зададено и планирано за по-евтината нощна енергия с помощта на сензорния екран на автомобила или със софтуера за зареждане в депо.

Що се касае до публичното зареждане, превозното средство предлага възможност за бързо зареждане с постоянен ток (DC) до 100 кВт. Ford очаква от систе-



Иновативният и уникален за класа си пакет Office Pack пък включва сгъваема работна повърхност и специално осветление



Ширината между задните калници е 1220 мм, което позволява на компактният ван да превозва два европалета

мата да добавя 87 км пробег само в рамките на 10 минути и да зареди батерията от 10 до 80 процента за по-малко от 35 минути. E-Transit Courier предлага една година безплатен достъп до мрежата Blue Oval Charge, която до 2024 г. ще обхваща 500 хил. обществени зарядни устройства.

Клиенти с пет или повече превозни средства ще могат да се възползват от едногодишен безплатен достъп до персонализираните функции, предлагани от Ford Pro E-Telematics. Тази система предава данни „на живо“, за да спомогне за увеличаване на производителността, предоставяйки и функции за поддържане на ефективното и интуитивно използване на Ford Pro Charging. Измерваните показатели включват текущото състояние на зареждането, специфично за превозното средство състояние на зареждане, и оставащия пробег със зададени времеви прагове за предупреждение за необходимост от спешно зареждане.

Plugand Charge позволява на собствениците на E-Transit Courier да включат автомобилa в мрежата и да си тръгнат благодарение на съвместимостта със зарядните устройства Blue Oval Charge Network. Тук зареждането започва автоматично, а крайната сметка и обобщената информация за таксите се изпращат до собственика след изключването на автомобила от зарядното. От своя страна облачният Intelligent Range калкулира данните, за да предостави точна информация за оставащия пробег.

Дизайн с фокус върху клиента

Изцяло новият дизайн на каросерията на E-Transit Courier осигурява увеличен товарен капацитет във всяко едно измерение. Ширината между задните калници е 1220 мм, което позволява на компактният ван да превозва два европалета. Общият му товарен обем вече е 2,9 м³, или с 25 на сто повече от този на предходния модел. Товарният обем може да се увеличи допълнително благодарение на новия характерен дизайн на товарната преграда. Това позволява да се транспортират предмети като например дъски или тръби с дължина 2600 мм. Максималният полезен товар на изцяло електрическия модел е 700 кг, а максималната маса за теглене е 750 кг.

E-TransitCourier е бизнес ориентиран автомобил, открояващ се със своя смел и отличителен външен дизайн, както и с просторния си практичен интериор, проектиран за нуждите на потребителите на компактни ванове.

Изцяло новият модел предлага много богата стандартна спецификация на оборудване, уникални характеристики на кабината, дизайн на волана squirrel, повече пространство за краката и по-добра видимост за водача. Сред другите екстри са монтираният под централната конзола лост за управление на силовата линия, запалването с бутон и електронната ръчна спирачка.

Инструменталният панел digiboard от ново поколение е с 12-инчов дигитален клъстер и 12-инчов централен сензорен екран, управлявани от системата SYNC 4 на Ford. Свързаната навигация, на базата на абонамент, повишава продуктивността, намалявайки натоварването на водача с актуализации за трафика, зоните за паркиране, за зареждането и опасностите по пътя. Безжичната съвместимост с AndroidAuto и Apple CarPlay е заложена като стандарт. Иновативният и уникален за класа си пакет Office Pack пък включва сгъваема работна повърхност и специално осветление, благодарение на които използването на лаптоп, попълването на документи или почивката в кабината са по-лесни и удобни.

Безопасността на водача и на товара е от ключово значение за операторите на ванове, което е от първостепенна важност и за Ford Pro. E-Transit Courier поставя нови стандарти в сегмента с цялостния пакет от усъвършенствани системи за подпомагане на водача, предлаган като стандарт. Опционалният допълнителен пакет пък включва адаптивен круиз контрол с центриране на лента и Stop& Go функция, информационна система за „мъртва зона“ с предупреждение за зигзагообразно движение, асистент за пресичане на лента и асистент за спиране при заден ход. Всичко това гарантира повече спокойствие при градското шофиране.

Всеки E-Transit Courier разполага с вграден модем като стандарт, който позволява постоянна свързаност с екосистемата на Ford Pro. Безжичните софтуерни актуализации могат да развият възможностите на автомобила с течение на времето, без да е необходимо да се посещава сервиз.

Подобрена сигурност и цена на притежание

След активирането на вградените модем операторите на вана могат да се възползват от подобрените предупреждения за сигурност, сигнализиращи за опасност от сблъсъци и за опити за влизане с взлом благодарение на софтуера на Ford Pro. С Fleet Start Inhibit мениджърите на автопаркове могат дистанционно да активират и деактивират E-Transit Courier, за да предотвратят евентуална кражба или неразрешено използване извън работното време.

За да се подобри сигурността, без да се губи излишно време и да се правят допълнителни разходи за следпродажбени решения, Ford Pro се е обърнал към експертите по сигурност на превозни средства – TVL. Предлагат се специални, фабрично монтирани заключващи пакети за E-Transit Courier. Те включват вторични ключалки с куки за защита срещу опити за кражба, както и автоматично заключване за плъзгащата се странична врата, намаляващо натоварването за водача и спестяващо ценни секунди при всяка доставка.

От Ford Pro Service очакват разходите за непланирана поддръжка на E-Transit Courier да бъдат поне с 35 процента по-ниски, отколкото при моделите с дизелово гориво. Изцяло новият ван е подкрепен от цялата мрежа на Ford Pro Service – включително с възможност за мобилно обслужване, с уникалната свързана система за непрекъсната работа FORDLive, плюс най-голямата специализирана дилърска мрежа за автомобили за работа в Европа.

Изцяло новият Transit Courier ще се предлага от 2023 г. и с гама от икономични бензинови и дизелови двигатели. Гамата включва както класическия ван, така и изпълнения с двойна кабина. Наличнен е богат избор от атрактивни серии, включително моделите Limited и Active, със спецификации от висок клас.

Всички модели ще се произвеждат в Крайова, Румъния, от Ford Otosan, производителя на най-продаваните Transit Custom и на водещия в сегмента E-Transit. Ford Otosan е най-големият производител на автомобили за работа в Европа, като годишното му производство се очаква да надхвърли 900 000 единици до 2025 г.

Новият електрически пикап Ram 1500 REV с пробег до 800 км



Ram обявява впечатляващите технически спецификации на своя електрически пикап 1500 REV. Производителят потвърди, че мощният автомобил е изграден върху платформата STLA Frame на Stellantis. Моделът отбеляза и световната си премиера на международното автомобилно изложение в Ню Йорк в края на април

Е-Ram е с двойни електрически задвижващи модули, всеки от 250 кВт, които комбинирани дават невероятните 481 кВт мощност. Ram 1500 REV се предлага с два варианта на батерия: 168 кВтч батерия и целеви пробег до 350 мили (563 км) или 229 кВтч батерия с целеви пробег от 500 мили (800 км). В платформата STLA Frame батериите са вградени директно в шасито. За тази цел структурата е по-широка в средата, за да побере батерията, „като се използва защитата, предоставена от рамата“.

И в двата случая електрическият пикап може да се зареди за пробег до 110 мили (117 км) „за приблизително 10 минути с 800-волтово DC бързо зареждане до 350 кВт“. Това, което е сигурно, е, че електрическият пикап на Ram ще може да се справи с двупосочно зареждане и ще има два V2L порта, един на товарното легло до 7,2 кВт и един в предната част до 3,6 кВт.

Другите показатели за производителност на автомобила включват ускорение от 0 – 100 км/ч за 4,4 секунди, 840 Нм въртящ момент, до 24 инча (61 см) водопроходимост, капацитет на теглене до 14 000 паунда (6,350 кг) и максимален полезен товар от 2700 паунда (1,225 кг). Благодарение на непрекъснатия въздушен преграден панел в долната част коефициентът на съпротивление се оценява на 0,34.

За задвижваща система производителят уточнява, че двата 250-кВт електрически задвижващи модула (EDM) обхващат мотора, скоростната кутия и инвертора, заедно със задвижването на четирите колела. EDM на предната ос има автоматично „разединяване с колелото“, така че предните колела могат да се въртят свободно. Вторият EDM задвижва колелата на задната ос, за която е наличен електронно блокиращ се заден диференциал.

Stellantis споменава и независимо задно окачване с няколко звена „със стандартно, ексклузивно за сегмента активно ниво на въздушно окачване с четири ъгъла с адаптивни амортизатори“. Въздушното окачване поддържа пет режима (влизване/излизане, аеро, нормален, офроуд 1 и офроуд 2). Функциите за автономно превозно средство включват активен асистент за шофиране и система за автоматично паркиране ParkSense.

Електрическият пикап е взел много от модела с двигател с вътрешно горене по отношение на дизайна. Това се вижда най-вече в „мускулестите“ линии на каросерията и калниците, характерната светлинна графика тип „камертон“ за LED фаровете, и в осветеното лого Ram. От друга страна, предният капак е преработен, а формата му увеличава обема на предното багажно отделение до 425 литра. Конекторът за зареждане се намира в предния ляв страничен панел.

Интериорните материали на e-Ram включват въглеродни влакна, метал и кожа, а кабината на водача е оборудвана с 14,5-инчов сензорен екран и 12,3-инчов цифров инструментален панел, допълнен от 10,25-инчов екран за пътниците, дигитално огледало за обратно виждане, head-up дисплей и Klipsch аудиосистема. Другите характерни черти на автомобила са електронен, въртящ се превключвател P/R/N/D с нови бутони за Eco режим, задна ос, нови бутони с рекуперация за отваряне и затваряне на предния багажник, старт бутон с нов дизайн, кръгъл бутон за управление на ремарке.

Електрическият Ram ще бъде пуснат на пазара в пет нива на оборудване: Tradesman, Big Horn/Lone Star, Laramie, Limited и Tungsten. Вариантът Tungsten е топмоделът. Tungsten включва иновативна електрически задвижвана задна врата и други екстри, например сенници с покритие от велур и отопляеми и вентилирани първокласни кожени седалки с 24-посочно регулиране и функция за масаж.

Stellantis е акцентирал върху всички специфични за електромобилите функции, включително състоянието на зареждане, температурата на батерията, поток на енергия в автомобила и дисплеи за редукция на енергията, лентова графика с мощност/зареждане, план за зареждане, Plug&Charge, регулируемо максимално ниво на SoC, възможно е и шофирането с един педал.

„Изцяло електрическият Ram 1500 REV е монументален крайъгълен камък в нашето продължаващо пътуване към целта ни да предлагаме най-добрите електрифицирани решения в индустрията. Той допълнително укрепва авторитета на нашата гама“, казва главният изпълнителен директор на Ram Майк Ковал-младши. „Нашият изцяло нов Ram 1500 REV изпреварва конкуренцията в области, от които клиентите се интересуват най-много, включително пробег, сила на теглене, полезен товар и време за зареждане.“

Ram не коментира точната дата на пускането на автомобила на пазара, но се очаква това да се случи през 2024 г. Все още не е ясно и на каква цена ще се продава Ram 1500 REV, но производителят на автомобили вече прави записвания с капаро под формата на възвръщаема такса от 100 долара.



В дизайна доминират „мускулестите“ линии на каросерията и калниците, характерната светлинна графика тип „камертон“ за LED фаровете, и осветеното лого Ram.



Кабината на водача е оборудвана с 14,5-инчов сензорен екран и 12,3-инчов цифров инструментален панел, допълнен от 10,25-инчов екран за пътниците



Новият Ford Ranger Raptor: През гори и реки 2



Новият Ford Ranger Raptor е върховният хищник в света на европейските еднотонни пикапи и безспорният властелин на офроуда. Инженерните решения и високите технологии, вложени в него от Ford Performance, правят така, че безкомпромисният офроудър да не признава и да не познава граници на възможностите

Това са категоричните впечатления след поредния и най-дълъг тест на новия Ford Ranger Raptor, направен от списание КАМИОНИ. Този път изпробвахме хищника в продължение на 3 дни по българските пътища и планини при разнообразни условия. И можем да кажем, че нито за миг не изпитахме съмнение, че той може да преодолее, това, което се изпречва на пътя му.

Нарекохме материала от теста „През гори и реки 2“ неслучайно. През пролетта на 2020 година, пак за три дни, тествахме предишната, първата версия на Ranger Raptor и озаглавихме тогавашния материал „През гори и реки с Ford Ranger Raptor“. И ако първото поколение на офроудъра впечатляваше с характеристиките и способностите си, то сега всичко е по две, а към здравината и уникалните за сегмента инженерни решения от Ford Performance са добавили много нови високи технологии, които правят всичко с Raptor още по-лесно. А специално разработеният за тежък офроуд и движение с висока скорост извън

пътя еднотонен пикап си остава без аналог и конкуренция сред себеподобните на европейския пазар, дори ако се вгледаме внимателно в „натоварените“ версии на конкурентните марки.

По-мощен, по-голям, по-висок... новият Raptor

Както е известно, новият Ranger Raptor дойде с трилитров EcoBoost V6 бензинов двигател с два турбокомпресора (Twin Turbo) с максимална мощност от 292 к.с. и максимален въртящ момент от 491 Нм. Почитателите на дизела е трябва да почакаят още малко, за да могат да поръчат новия Raptor и с обещания от Ford при европейската премиера на пикапа 2.0 Bi-Turbo дизелов двигател с максимална мощност 205 к.с. и впечатляващия максимален въртящ момент от 500 Нм. И в двата случая предавателната кутия е познатата десетстепенна, електронно управляема автоматична трансмисия на Ford. А при тестове-



Test: New Ford Ranger Raptor – Through Forests and Waters 2

The new Ford Ranger Raptor is the supreme predator in the world of European pickup trucks and the undisputed master of the off-road. Due to the engineering solutions and high technologies invested in it by Ford Performance, the uncompromising off-roader neither recognizes nor knows any limits to its possibilities.



Никакви оврази не спират Ranger Raptor



На път към Мургаш

Салонът е дигитален и луксозен



Товарното пространство е с електрически управляема щора и електрическо заключване на капака



те се вижда, че могъщият бензинов силов агрегат е съчетан отлично с нея и се справя прекрасно при всякакви условия, така че силата на Raptor вече е разкрита напълно.

Силовата линия на новия Raptor има 7 избираеми от въртящ се превключвател до скоростния лост режима на шофиране. Три от тях са за движение по пътя, а 4 са офроуд режимите, като сред тях е върховата атракция Baja (по името на световноизвестното мексиканско офроуд рали Баха). При Baja настройките на силовата линия и окачването позволяват шофиране с много висока скорост извън пътя.

Задвижването на колелата е в познатите избираеми от превключвател зад скоростния лост режими – 2H – само задно предаване, 4A – автоматичен 4x4 режим, когато интелигентна система преценява според моментните нужди на кое колело колко въртящ момент да подаде, 4H – 4x4 с разпределяне по равно на въртящ момент между двата моста, 4L – 4x4 с въртящ момент по равно между мостовете и допълнителна редуция в трансмисията за преодоляване на суперстръмни и тежки терени. Усъвършенстваната нова система на задвижване на четирите колела включва електронно контролирана двустепенна раздатъчна кутия и блокове на предния и задния диференциал. Използването на всички възможности и функции е закодирано в отделните избираеми 7 режими.

Адаптивното и електронно контролирано

окачване при новия Raptor е сред уникалните решения в модела. То е с 2,5-инчови амортизатори FOX® 2,5 Live Valve с вградени байпаси и винаги е наясно с каква твърдост да работи. За комфортна возия задният мост е на спирални пружини. Рамата на пикапа е усилена и както при първото поколение на Raptor, е задигната в предната и задната част, което прави просвета над 272 мм.

Външният дизайн на новия Raptor е станал много по-страховит, габаритите леко са пораснали, по-висока и по-широка е предницата на пикапа, а муцуната на „динозавъра“ сякаш ръмжи: „Аз закусвам съскали!“ Изцяло нови и изцяло LED са предните светлини, а характерният огромен надпис FORD отново доминира на предната решетка.

Ключова новост в интериора е 12-инчовият, портретно разположен сензорен екран на централната конзола. Интериорът, без да е грубоват, има излъчване на здравина и безотказност, но същевременно е комфортен и дори луксозен като при премиум автомобил – с кожени тапицерии, елементи и цветни шевове и апликации.

При новия Raptor е помислено дори за манията на скоростния офроуд. Електронно управлявана изпускателна система с клапи променя звука от двигателя на Тих, Нормален (това е звукът по подразбиране при офроуд режимите на шофиране – Normal, Slippery, Mud/Ruts и Rock Crawl), Спорт или Baja. Baja впечатлява най-много, а звукът при него е като от права генерация.

Водно приключение

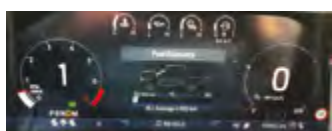




Могъщият трилитров EcoBoost V6 бензинов двигател с два турбокомпресора (Twin Turbo)



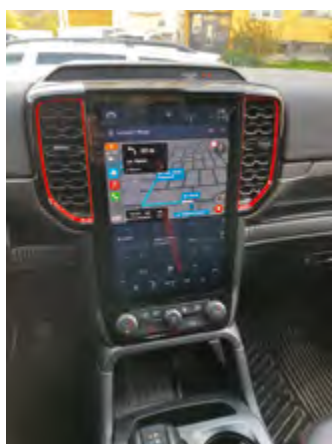
При тежък офроуд гумите също трябва да са сериозни



Дигиталният 12,4-инчов приборен панел пред водача



При маневри на централния дисплей разполагаме и с птичи поглед на автомобила



Централната конзола с 12-инчовия портретен сензорен екран

Предпочитаният звук на двигателя се настройва автоматично при избор на съответния режим на шофиране или ръчно от бутон вдясно на волана, като звукът Ваја е достъпен само при офроуд настройките на силовата линия, за да не дразним съседите в града.

При Raptor – няма Няма

За тридневния тест в България разполагаме с Ranger Raptor, предоставен от официалния вносител на Ford за България – Moto Pfohe. Тестовият пикап е в ефектния марков цвят Code Orange, който заедно с внушителния външен вид кара мъжете по улицата да се обръщат след хищника.

Нивото на оборудване е високо. Всъщност при новия Raptor няма Няма. Всичко възможно като оборудване е включено. Клиентският избор е на цвят, а единствените допълнителни опции са стикери в стил Джурасик парк и електронно заключване и управление на задния капак и щората на товарното легло.

Магистрала, а след това – до Мургаш и обратно

През първия ден тестваме Raptor основно на пътя. Маршрутът е от сервисния център на Moto Pfohe в столичния жк Люлин, Западната дъга на околновръстния път, Северната скоростна тангента, околновръстния път, магистрала Тракия. Убеждаваме се, че шофирането на спортния пикап на асфалт винаги е по ръба на електронния фиш за превишена скорост. Водачът е на високо, има прекрасна видимост, чувства се комфортно, а режещият звук от изпускателната система просто те провокира да натискаш газта. А могъщият силов агрегат пък изстрелва неусетно туловището на пикапа, тежащо 2454 кг, от 120 км/ч до над 160 км/ч. Разбира се, интелигентният круиз контрол и системата за следене на пътните знаци пазят водача от радарите и камерите. На първата отбивка за Ихтиман слизаем от магистралата и поемаме към София по остатъците от стария път за Пловдив. Веднага оценяваме работата на окачването. Въпреки лунния пейзаж и дълбоките по половин метър кратери по някогашни асфалт, не се налага да се движим на зигзаг, а в купето няма никакви неприятни усещания. Не се съдържаме и кривваме и извън пътя по криволичещ че-

рен път към местността Ръжана. А от там – направо по горски път – към Вакарел. И тук Raptor е на висота, дълбоките коловози и камъните не са проблем, но офроудът за десерт сме оставили за следващия ден.

Исходната точка е Бухово, не Баха, но става. От там по-черен планински път – около 15 км, с много оврази, изкачвания, спускания, обратни завои, стърчащи камъни и скали, минавай код връх Готен, достигаме до хижа Мургаш, в подножието на едноименния връх. За Raptor няма Не може. Машината преодолява всички препятствия уверено, като повечето време сме на режим 4A, само два пъти минаваме на 4H и изобщо не ни се налага да посегнем към 4L. Истинско удоволствие е да се наблюдава отстрана как хищникът на скорост се потапя и изплува в поредица от 4–5 водни препятствия с дълбочина над половин метър, изпречили се на пътя му. Забелязваме, че при екстремно стръмни изкачвания на централния дисплей се включва предната камера, защото има опасност в определени моменти водачът да не вижда пътя пред него.

След глътка въздух край хижата поемаме обратно. При спускането оценяваме прецизната работа на нововъведения круиз контрол за офроуд, който далеч надхвърля познатите възможности на асистента за спускане по наклон и обикновената моторна спиратка. Водачът настройва желана скорост на спускане и му остава само да държи здраво волана. Пикапът поддържа скоростта прецизно. Във всеки един момент, когато теренът позволява, машината може да бъде ускорена с подаване на газ, без това да изключва круиз контрола – след отпускане на педала Raptor отново се кротва на зададената скорост. Ако обаче водачът прецени, че даден участък е труден, а скоростта висока – може да я намали със спиратката. Круиз контролът не само че не изключва, а възприема скоростта, до която сме забавили пикапа. С едно натискане на бутон на волана обаче може да си върнем предишната или да настроим нова скорост.

Така неусетно стигаме до Бухово, а след това отново идва ред да изпитаме радостта от звука на ауспуха по скоростен асфалтов път.

И за накрая – при новия Raptor наистина няма Няма и няма Не може! 🚙

Лъчезар АПОСТОЛОВ

Инфраструктурата за зареждане на камиони в ЕС – готова до 2031 г.

Инфраструктурата за зареждане на чисти превозни средства ще бъде разширена поетапно в целия ЕС. С постигнатото от законодателите ново споразумение на практика се проправя пътя за рязко увеличаване на превозните средства с нулеви емисии

Европейският парламент и министрите от ЕС се договориха и одобриха регламента за алтернативните горива и инфраструктурата, който е ключова част от така наречения пакет от закони за климата на ЕС – Fit for 55 („Готови за 55“).

Съгласно новото споразумение станции за зареждане на електрически автомобили трябва да бъдат поставени на всеки 60 км по главните магистрали на ЕС до 2026 г. Зарядните устройства с по-висока мощност, предназначени за камиони и автобуси, трябва да бъдат въведени на поне половината от основната пътна мрежа на ЕС и на всеки 120 км до 2028 г. От своя страна станции за зареждане с водород ще бъдат инсталирани поне на всеки 200 км със срок до 2031 г.

В рамките на споразумението ще бъдат направени изключения за пътища с нисък обем на трафик по искане на конкретната държава членка. В текста се включва клауза за преразглеждане на целите, след като законът бъде оценен в светлината на технологичното и пазарно развитие на сектора на тежкотоварните превозни средства.

Съгласно договореното, всяка държава членка на ЕС, включително и България, трябва да се ангажира със задължителни минимални инфраструктурни цели, като представи на Европейската комисия пътна карта за постигането им.

„Новите правила ще помогнат за внедряване на инфраструктурата за алтернативни горива без по-нататъшно забавяне и ще гарантират, че шофирането и зареждането на автомобил от ново поколение е толкова лесно и удобно, колкото и на такъв, работещ с бензин“, каза Исмаил Ертуг, германски депутат от групата на S&D, който е главен преговарящ на Европарламента.

Като допълнение към автомобилния транспорт, новият закон ще очертае и изискванията за доставка на електроенергия от сушата в морския сектор и ще определи рамките за доставка на електроенергия за стационарните самолети.

Андреас Карлсон, шведският министър на инфраструктурата и жилищното настаняване и преговарящ за страните – членки на ЕС, изтъкна, че новата сделка ще гарантира, „че европейците вече нямат основания да се тревожат дали ще открият станции за зареждане и презареждане за техните електрически автомобили или автомобили с горивни клетки“.

Карлсон добавя, че споразумението изпраща ясен сигнал до гражданите и останалите заинтересовани страни, че удобната за употреба инфраструктура за презареждане и станциите за зареждане с алтернативни горива, включително с водород, ще бъдат инсталирани в целия ЕС. А това означава, че ще има повече публичен капацитет за презареждане по улиците в градските райони, както и по магистралите.

Сделката за инфраструктурата за зареждане на практика все още е неофициално споразумение между законодателите – Европейския парламент и Европейския съвет, и ще трябва да бъде официално договорена от двете институции, за да се превърне в закон.

Една от основните критики, които се чуват от потребителите на сегашната инфраструктура за зареждане в Европа е, че заплащането на услугата е по-сложно от това при зареждане на бензинов или дизелов автомобил, тъй като тук се изискват отделни абонаментни услуги за всяка отделна марка зарядна точка.

В това отношение еврозаконодателите искат да опростят процеса и да подобрят оперативната съвместимост, като наложат базови универсални опции за плащане, прозрачност в цените и съгласувани стандарти за информацията, която трябва да бъде предоставена на клиентите.

Всяка станция за зареждане трябва да предлага на потребителите опцията за плащане с дебитна или кредитна карта, а в определени случаи и с QR код, като така ще се премахне необходимостта от сключ-

ване на абонаменти. Компаниите трябва също така да показват разходите за презареждане по начин, който е лесно разбираем и сравним, като например цена за кВтч или цена за минута зареждане.

Дясноцентристката ЕНП, най-голямата политическа група в Европейския парламент, приветства споразумението, наричайки развитието на инфраструктура за зареждане „най-важното нещо“ за намаляване на емисиите от транспортния сектор.

„В бъдеще липсата на станции за зареждане и презареждане вече няма да бъде причина да не пътувате. Ако тези цели се изпълняват, както е планирано, страхът ни, че няма да достигнем до финалната дестинация, вече няма да бъде фактор“, каза евродепутатът Йенс Гизеке.

Транспортните оператори, представлявани на преговорите от Европейския алианс за чисти камиони (ЕСТА), приветстваха споразумението, наричайки го необходимостта към декарбонизирането на автомобилния транспорт.

„Пътните транспортни оператори са готови да трансформират всичките си операции към нулевите емисии. Това се отнася дори за превозите на дълги разстояния“, каза Кристин Кал, говорител на ЕСТА. „Нуждаем се от един елементарен закон, който да премахне оперативните пречки и да гарантира, че камионите с нулеви емисии ще могат безпроблемно да транспортират стоки без вредни емисии от една държава членка до друга.“

Върховният представител на ЕС по въпросите на климата Франс Тимерманс каза, че сделката ще помогне за повишаването на увереността на шофьорите, че ще могат да пътуват свободно с чисти превозни средства из целия континент. Тимерманс смята, че преходът към мобилност с нулеви емисии трябва да бъде подкрепен от правилно разположената инфраструктура, „готова за вас, когато имате нужда от нея и където имате нужда от нея“.

ЕС ще се „зарежда“ с енергия от възобновяеми източници



Европейският съюз постигна споразумение относно новото законодателство за енергия от възобновяеми източници. Целта на ЕС е до 2030 г. 42,5% от енергийния микс да идва от тази посока

Споразумението по директивата на ЕС за възобновяема енергия – REDIII, приключи 18-месечен процес за надграждане на политиките на Евросъюза за климата, с които трябва да се постигне 55% нетно намаление на емисиите на парникови газове до 2030 г.

Политическата сделка, постигната от Европейския парламент, изпълнителната комисия на ЕС и държавите – членки на ЕС, включва правно обвързваща цел за „повишаване на дела на възобновяемата енергия в общото потребление на енергия в ЕС до 42,5% до 2030 г.“ Страните от ЕС, които изберат да направят това, могат да надградят тази цел с допълнителни 2,5%, което би позволило достигането на 45%.

На практика това означава удвояване на дела на възобновяемите енергийни източници в енергийния микс на ЕС, който в момента възлиза на 22,1%.

Ревизираната директива също така цели да ускори процесите за издаване на разрешителни за вятърни и слънчеви проекти с въвеждането на специални зони за възобновяеми енергийни източници. Преговарящите в ЕС бяха разделени относно нивото на покачване на възобновяемите енергийни източници. След инвазията на Русия в Украйна Еврокомисията предложи да се повиши целта на ЕС за дял на възобновяемата енергия за 2030 г. от 40 на 45%. Тази позиция бе подкрепена от Европарламента с огромно мнозинство при гласуване през септември.

Ускоряването на внедряването на въз-

обновяеми енергийни източници е „ключов компонент от нашата програма за постепенно премахване на руските изкопаеми горива“ и изолиране на Москва, каза комисарят по енергетика на ЕС Кадри Симсън пред 27-те ресорни министри през декември.

Но държавите – членки на ЕС, не бяха единни в мнението си. Подкрепена от други страни от Централна и Източна Европа, Полша призова ЕС да се придържа към целта от 40%. Други, като Дания, Германия и Испания, подкрепиха целта от 45%. В крайна сметка страните се срещнаха по средата – при 42,5%.

Спорът относно ролята на ядрената енергия за постигане на целите на блока за декарбонизация можеше да провали преговорите. Часове преди да се срещнат, страните от ЕС все още не бяха постигнали съгласие дали да признаят водорода, произведен от нисковъглеродна ядрена енергия, за възобновяемо гориво в транспорта и индустрията.

Франция, подкрепена поне осем други страни от ЕС, водеше линията „нисковъглеродния водород“ да бъде премахнат от целите на блока за възобновяеми източници на енергия. Конкурентната група от поне девет държави, включително Германия, бе твърдо „против“ това становище.

В крайна сметка споразумението ще даде възможност на държавите членки да избират между две цели, когато става въпрос за възобновяеми транспортни горива.

Първата е обвързваща цел от 14,5% намаление на интензивността на парниковите газове в транспорта при използването на възобновяеми енергийни източници до 2030 г. Другият избор е обвързваща цел от поне 29% дял на възобновяемите енергийни източници в крайното потребление на енергия в транспортния сектор до 2030 г. Включването на цел за интензитет на парникови газове е реверанс към страни като Франция, която вече има нисковъглероден микс от електроенергия благодарение на своите 56 ядрени реактора.

За индустрията политическата сделка реално въвежда цел за увеличаване на използването на възобновяема енергия с 1,6% всяка година до 2030 г. Това обаче е „индикативна“ цел, което означава, че все още не е правно обвързващо задължение.

42% от употребата на водород в промишлеността трябва да идва от възобновяеми горива до 2030 г., а 60% до 2035 г., се казва в поясненията на ЕС. Възможни са дерогации за страни, които вече изпълняват своите цели за декарбонизация, което е още една победа за Франция и нейните нисковъглеродни емисии електрически микс. Това вече са задължителни за изпълнение цели.

Освен това, ако държавите членки вече са постигнали своя национален принос към задължителната обща цел на ЕС за възобновяема енергия и имат дял на водород от изкопаеми горива от не повече от 23% през 2030 г. и 20% през 2035 г., те могат да отстъпят целта за индустрията си с 20%.



Вече не можем да сме зависими от изкопаемите горива и единственият начин, по който ще увеличим суверенитета си в енергийната област, е да се насочим към възобновяеми източници, смята комисарят на ЕС по климата Франк Тимерманс

Резултатът е по-ниска цел за възобновяеми горива от небиологичен произход за водорода, използван в индустриалния сектор – съответно 33,6% през 2030 г. и 48% през 2035 г. Това правило за отстъпка е резултат от предишни европейски дискусии за ролята на нисковъглеродния и възобновяемия водород.

За транспортния сектор беше определена обвързваща комбинирана цел от 5,5 % до 2030 г. за дела на съвременните биогорива и възобновяемите горива от небиологичен произход в микса от енергията от възобновяеми източници.

В дефиницията на директивата REDIII за транспортния сектор вече се включват и мореплаване и въздухоплаване, което значително разширява обхвата ѝ в сравнение с REDII. Може да се очаква, че възобновяемите горива от небиологичен произход ще се използват предимно в авиационния и морския сектор.

Сега държавите членки сами трябва да определят регулаторната рамка за постигане на националните си цели.

Тъй като REDIII не предлага мерки за постигане на целта на индустрията, националните правителства могат да прилагат различни инструменти, включително директни квоти за индустрията, схеми за подпомагане като договори за въглеродни емисии или непреки мерки, например маркиране на „зелени“ продукти.

Междувременно схемата на ЕС за търговия с емисии (ETS) също следва да стимулира развитието на технологиите за намаляване на емисиите и преминаването към нисковъглеродни решения. За транспортния сектор новата цел трябва да бъде обвързана със задълженията за национална квота на транспортните горива, т.е. националните доставчици на гориво ще бъдат отговорни за постигането ѝ.

За индустрията политическата сделка реално означава увеличаване на използването на възобновяема енергия с 1,6% всяка година до 2030 г.



АТЕСТ ЕКСПО 2023 впечатли посетители и клиенти



Изложението за строителна техника се проведе за втори път в София

От 29 март до 1 април 2023 г. София се превърна в пресечна точка на Балканите и Източна Европа за няколко основни икономически сектора. По това време в Интер Експо Център се проведеха четирите международни изложения – АТЕСТ ЕКСПО, Архитектурно-строителна седмица, Green Energy и Експомебел. Форматът даде обща професионална платформа на строителството, едрата строителна техника и механизация, енергийната ефективност и др.

АТЕСТ ЕКСПО се проведе за втори път като част от Архитектурно-строителната седмица. Строителният бранш стана свидетел на надграден професионален бизнес формат на специализираното изложение за строителна техника. Форумът даде възможност за лична среща на производители, доставчици, дистрибутори, клиенти, иноватори и представители на браншовите организации. В него участваха членове на Асоциацията на търговците на едра строителна техника (АТЕСТ), които са най-големите вносители на едра строителна и земеделска техника в България. Те осъществяват над 80% от продажбите на нова механизация у нас, която е ключова за развитието на строителния и земеделския сектор и за минната и добивната индустрия в страната. По време на събитието на територия от 14 000 кв. м в изложбените зали и на откритите площи компаниите представиха модели – последна дума на техниката за строителството и земеделието.

„Зад това прекрасно събитие се крие огромен труд“, каза по време на официалното откриване Борислав Тодоров, председател на УС

на АТЕСТ. Той отбеляза, че част от показаните на АТЕСТ ЕКСПО машини са представени наскоро и на баума – най-голямото изложение за строителна техника в света.

АТЕСТ ЕКСПО прикова вниманието на широката професионална публика още с първото си издание през 2022 г. От една страна, това се дължеше на гигантските машини, които водещи компании представиха, но основен фактор за успеха бе възможността за лични бизнес срещи между представители на ръководни позиции от присъстващите компании. Доказателство за ефективността на изложението бяха регистрираните сключени тогава сделки за машини за над 15 млн. лв.

Иновативните строителни машини на изложението

Евро Сълюшънс представи по време на АТЕСТ ЕКСПО 2023 най-новия булдозер на Dressta, модел TD-16N, автобетон-помпа с миксер Betonstar Allstar 26-4Z, сонда Comacchio

Евро Сълюшънс



MC15 и стационарна бетон-помпа Betonstar BSS 14.90D. С TD-16N Dressta се зае да създаде най-добрия булдозер за операторите на машината. Моделът има амбиция да пренапише правилата и да бъде еталон за видимост, безопасност и продуктивност. За революционния си дизайн машината е удостоена със световноизвестна награда на Red Dot. Монтирана на шаси с 4 моста, автобетон-помпата с миксер Betonstar Allstar 26-4Z има височина на изпомпване 25,5 метра, хоризонтален обсег 21,5 метра и максимален дебит 70 кубични метра/час. Стационарна бетон-помпа модел BSS 14.90D с максимално налягане до 106 бара и максимален дебит 90м³/час, задвижвана от 160 kW дизелов агрегат Volvo Penta.

Елтрак България е официален дилър на Caterpillar, Perkins и JLG, а отскоро и на дивизията мобилни трошачки и пресовни системи на водещата световна компания Sandvik. На АТЕСТ ЕКСПО 2023 екипът на компанията показва най-новите 2D-3D технологии при асистиране на оператори на багери CAT, CAT GC – багери, товарачи, валежи, дизелови генератори, багер-товарачи CAT, верижни булдозери CAT с издигната звездочка, сертифицирани употребявани машини CAT с гаранция, верижна роторна трошачка Sandvik, както и машини, отдавани под наем. Основана преди повече от 150 години, шведската компания Sandvik предлага широка гама мобилни трошачки и сита на верижна и колесна база. Селекцията им включва както челюстни, роторни и конусни трошачки, така и сита и скалпери за кариери, строителство и рециклиране на строителни отпадъци. Разнообразието на оборудването Sandvik гарантира, че ще намерите подходящата машина за вашите специфични изисквания, дори в най-тежките работни условия.

Инжконсулт – официален дилър на Shantui, Sunward, XCMG, Optimas, EP и др. марки за България, запозна всички посетители на АТЕСТ ЕКСПО 2023 с богатата си гама минибагери и мини

Елтрак България



Инжконсулт



Мегатрон



челни товарачи Sunward, колесни и верижни багери XCMG, машини и инструменти за полагане на бетонови изделия Optimas, складова и почистваща техника. Минибагерите Sunward са изключително подходящи за българския пазар. Причината е във високото качество на техниката при доста конкурентна цена. В същото време те имат опростена конструкция и са лесни за поддръжка. Всички ключови компоненти по задвижването и хидравликата са от водещи производители: например дизелови двигатели от Kubota и Yanmar, както и хидравлика от Rexroth, Nachi и KYB. Машините са отлично оборудвани, изцяло съобразена с европейските стандарти за безопасност. Налични минибагери Sunward от Инжконсулт в момента се предлагат с безплатна удължена гаранция от 5 години или 10 000 мото часа.

Мегатрон е официалният представител на световноизвестната марка Bobcat и на утвърждаващия се в България бранд Doosan (отскоро DEVELON). По време на АТЕСТ ЕКСПО 2023 ком-

Просол

Прайм
ТехнолоджийсРоланд
Трейдинг

панията представи най-новите модели от компактна техника на Bobcat – мини колесни и мини верижни товарачи, компактни челни товарачи, минибегери и телескопични товарачи, а от тежката строителна техника на Doosan (DEVELON) – най-актуалните модели колесни и верижни бегери и челни товарачи. Премиерно за България бяха представени и новите компактни трактори на Bobcat, които са създадени да увеличат производителността, гъвкавостта и надеждността. Независимо от приложението, тези машини помагат за постигане на ефективни резултати благодарение на здравата си конструкция, плавната работа и пълната съвместимост с широка гама прикачен инвентар на Bobcat.

Прайм Технолоджийс е официалният партньор на Metso: Outotec, дистрибутор на световния производител на компактна строителна техника Yanmar (мини- и мидибегери, компактни товарачи и верижни минидъмперы) и на производителя на колесни дъмперы Thwaites. Компанията е дистрибутор и официален сервиз и на индустриалните двигатели Kubota и Volvo Penta. Предлага пълна гама мобилни и полумобилни трошачки и сита, проектиране и изпълнение на цялостни трошачно-пресовни инсталации. По време на АТЕСТ ЕКСПО 2023 сред експонатите на компанията се отличаваха мини- и мидибегери Yanmar в най-новия цвят, избран от производителя. Сред моделите впечатление правеха Yanmar ViO23-6 с работно тегло 2,4 т, оборудван с чук, както и еднотонният Yanmar SV08-1C.

Просол е дружество с предмет на дейност търговия със строителна техника, индустриално оборудване, минна и кариерна техника, бетонови възли, генератори, компресори, складово-подемна техника, авто-

сервизно оборудване, заваръчна техника и др. Компанията е официален представител за България на редица реномирани производители на строителна техника – Kubota (мини- и мидибегери, компактни челни товарачи), Haulotte (самоходни платформи), Dieci (телескопични товарачи), Epiroc (хидравлични чукове), Astec (трошачно-пресовни машини), ELKON (бетонови възли), Turbosol (техника за мазилки и замазки) и много други. На изложението Просол показа няколко модела бегери Kubota, телехендлер Dieci, платформа Haulotte, прикачен инвентар и още много модели.

Роланд Трейдинг представи на АТЕСТ ЕКСПО 2023 някои от най-популярните на българския пазар иновативни модели на Mecalac, както и още много интересна и практична техника. Посетителите на събитието имаха възможност отблизо да разгледат гуменовижен багер-товарач Mecalac 6MCR, комбинирани багер-товарачи Mecalac TLB880 и TLB890PS, двубандажен асфалтов валеж Mecalac TV800, мулчер с фиксирани ножове C4 Messanica FF100, ротационен разрушителен грайфер Idrobenne DG80, хидравлична ножица за рязане на дървета TMK 300, мултифункционална хидравлична ротационна щипка TMK Multigrab S и др. Mecalac 6MCR е наистина многофункционална машина, която може да работи ефективно като багер, товарач, малък булдозер, кран и мотокар. Този гуменовижен багер-товарач е оборудван с дизелов двигател Deutz 75 к.с. (Етап V на ЕС). Работната му маса е 6 т, осигурява дълбочина на копаене 3,3 м и височина на разтоварване 4,2 м.

СИ ЕМ ЕЛ България е ексклузивен дилър на строителна техника JCB, мобилни трошачно-пресовни машини Powerscreen и miei инсталации Terex Washing Systems.

СИ ЕМ ЕЛ
България

Специално за посетителите на АТЕСТ ЕКСПО 2023 компанията показва най-новите модели строителна техника JCB, трошачно-пресовна инсталация Powerscreen, дизелови генератори, както и широка гама прикачен инвентар и гуми. Открояваше се новият модел електрически телескопичен мотокар JCB 35-22E, представен премиерно за България. Иновативната машина има максимална товароподемност 3,5 т и максимална височина на повдигане 4 м. Зарежда се нормално за 5 часа, като има възможност и за бързо зареждане за по-малко от 2 часа. С едно зареждане електрическият телескопичен мотокар може да работи в продължение на 8 часа. За СИ ЕМ ЕЛ това беше втора премиера за страната на електрическа машина по време на АТЕСТ ЕКСПО 2023.

Сигма
БългарияЕвромаркет
КънстракшънСтротех
Инженеринг

ПО, след като на миналогодишното изложение компанията представи електрически минибагер JCB 19C-E.

Сигма България е официален вносител на Volvo Construction Equipment за България. Компанията предлага пълна гама от машини, обслужване и сервиз в цялата страна. По време на АТЕСТ ЕКСПО 2023 посетителите можеха да видят отбрана техника, както и да се запознаят по-подробно с услугите, които Сигма България предоставя на клиентите си. На изложбената площ бяха представени множество машини на шведския производител, като верижни багери, челни товарачи и съчленени самосвали Volvo.

Стротех Инженеринг е търговско-инженерингова фирма, чиято основна дейност е продажба на строителни, комунални и кариерни машини, резервни части и сервизно обслужване. Компанията е официален представител на Hyundai Construction Equipment – пълна гама строителни машини, Magni MT – телехендлери и самоходни вишки, MST – комбинирани багер-товарачи, Kramer – среден клас колесни челни товарачи, Keestrack – трошачно-пресевни инсталации, Arjes – шредери, Weber MT – малка механизация, и Indeco – прикачно оборудване. По време на АТЕСТ ЕКСПО 2023 клиентите се убедили в качествата на разнообразни модели, сред които колесен челен товарач MST, колесен багер Hyundai, колесен челен товарач Hyundai, дъмпер Hyundai, ротиращ телескопичен повдигач Magni, челен товарач Kramer и малка механизация Weber.

На изложението участваха и други фирми от бранша, които не са членове на АТЕСТ, но също предлагат строителна, транспортна и друг вид техника, както и лизингови услуги.

Евромаркет Кънстракшън представи на своя щанд техника и оборудване от водещи световни производители. Централно място на откритата площ заемаха моделите на Komatsu – комбинирани багер-товарач, челен товарач, големи, миди и мини верижни багери, а също телехендлери Manitou и мини челен товарачи GEHL. **Еко-сол България** традиционно заложи на интересни демонстрации на строителни машини и друг вид техника от производители като Hidromek, Ammann, Garbin MakBrent и TRACTO. **Уникредит Лизинг** предлага финансирането на закупуване на всички видове транспортни средства, в т.ч. лекотоварни и товарни автомобили, ремаркета, строителни машини, трактори, автобуси и др.

Необходимите помощници

Разбира се, строителството не може без подкрепата на автомобилите за работа. Зелена енергия в областта на автомобилния транспорт по време на АТЕСТ ЕКСПО 2023 практически не бе представена. Това напълно съответства на действителността у нас, където цената – определящият фактор в транспортните услуги, не е оставила място за скъпоструващи експерименти. В направление „Зелена енергия“ единственият изложен автомобил с електрическо задвижване бе пътнически FIAT 500 с високо ниво на оборудване (батерия 42 кВтч, адаптивен круиз контрол, асистент за задръстване, обзор на 360° при паркиране, топаудиосистема JBL Premium) и съответстваща цена.

Няколкото товарни автомобили със специализирани надстройки бяха представени на откритата площ зад залите. В претъпканата с различни машини площ отдалеч се забелязваха бетон-помпи с по-го-

лям работен обхват: **Sermac**, монтирана на 4-осно шаси MAN TGS 41.470, и Betonstar на също четириосно шаси Mercedes-Benz Arocs 3743.

Към по-тежката категория се отнасяха двата продукта на **IVECO** – Astra HD9 и T-Way, както и самосвалът BMC Tugra. T-Way, в този случай със самосвален кош Meiller, вече е представян подробно на читателите ни, а Astra HD9 е идеалното превозно средство за транспорт по трудни, неравни терени извън пътищата. Възможните версии са 6x4, 6x8, 8x4, 8x6 и 8x8. Най-тежкото изпълнение е с обща маса 65 т. Предателната кутия в зависимост от работните условия може да бъде 16-степенна ZF – автоматизирана или ръчна, както и автоматична Allison от серията HD 4700, подходяща за работа в кариери и други приложения, съпроводени от често спиране/потегляне.

Практична многофункционална машина (4 в 1) видяхме на базата на FORD Trucks 1833.

Останалите автомобили от по-леките серии видяха тези, които посетиха закритите изложбени площи. IVECO Daily е работна машина, която в различните си изпълнения присъства в почти всеки бизнес. FIAT Doblo присъстваше в практично изпълнение с дизелов двигател 1,6 л. Моделите Porter NP6 на Piaggio Commercial с различни надстройки и два типа зелена мощност (бензин/LPG или бензин/CNG) съчетават икономичността със съответствие на изискванията за емисиите при работа в градска среда.

Изложението АТЕСТ ЕКСПО ще се проведе отново през следващата 2024 г. 🇵🇵

Мартин СЛАВЧЕВ
инж. **Радослав ГЕШОВ**

IVECO Group откри новия си завод за автобуси във Фоджа



IVECO Group обяви откриването на новия завод на IVECO BUS във Фоджа, като по този начин възобнови производството на автобуси в Италия. Мощностите и линиите във Фоджа са предназначени за производство на автобуси с нулеви и ниски емисии

Новият завод на IVECO BUS в Италия

Според индустриалния план, при пълна експлоатация в новото съоръжение ще работят 100 високоспециализирани служители, които ще обслужват производствените линии, оборудвани с най-модерните технологии на Индустрия 4.0. Обемът на производството на завода ще бъде 1000 превозни средства годишно: високотехнологични автобуси със задвижване с нулеви емисии (от електрически батерия и водородни клетки) и задвижване с ниски емисии (метан/биометан, традиционни горива и биогорива).

Новият завод на IVECO BUS в Италия ще отделя нулеви нетни емисии на CO₂. 100% от енергията му ще идва от възобновяеми източници, включително над 1000 фотоволтаични панела, които произвеждат 640 мВтч годишно. Целият проект е насочен към намаляване на потреблението на енергия и рециклиране, като са използвани високоэффективни строителни материали, интели-

гентно LED осветление и използване на дъждовна вода.

Iveco Group вече има и други съоръжения във Фоджа. Там е заводът на FPT Industrial за производство на промишлени двигатели с 1600 служители, което го прави едно от най-големите промишлени предприятия в регион Пулия. Инвестицията в новия завод за автобуси е в размер на около 40 млн. евро и ще бъде частично финансирана със средства от Националния план за възстановяване и устойчивост.

Откриването на новия завод става само осем месеца след първата копка и по-малко от година след като IVECO BUS обяви намерението си да възстанови производството на автобуси в Италия. Чрез проекта „Устойчиво усъвършенстване на италианската верига за доставки на автобуси“ IVECO BUS допринася за екологичния преход на общественения транспорт в Италия. Освен във Фоджа, проектът включва и други обекти на Iveco Group и различни италиански доставчици. Научноизследователската и развойна дейност, свързана със задвижванията с нулеви емисии и



Crossway на IVECO BUS се задвижва с природен газ

производството на батерии, се извършва в обекта на FPT Industrial в Торино. При производството на автобуси, което ще се осъществява в новия завод във Фоджа, ще се използват компоненти (от седалките до системите за информационни технологии), осигурени от италианската верига за доставки.

Над 1000 нови автобуса само през 2023 г.

Междувременно IVECO BUS със своя електрически модел E-WAY се класира за значителен брой лотове в търг, възложен от Consip – централната институция за покупки на италианската публична администрация. От 925-те превозни средства в рамките на тези лотове дружествата за обществен транспорт ще могат да поръчат установения максимален брой (40% при настоящите условия) през следващите две години.

Понастоящем IVECO BUS има споразумения за доставка на близо 900 автобуса чрез Consip по предишни договори. Споменатите по-горе електрически превозни средства ще бъдат добавени към вече съществуващите споразумения, като се очаква общият им брой да надхвърли 1000 автобуса само през 2023 г. Сред италианските оператори, които вече са поръчали превозни средства чрез Consip, IVECO BUS ще достави 100 автобуса Crossway, задвижвани с природен газ, на TUA – Società Unica Abruzzese di Trasporto, водеща компания за обществен транспорт в регион Аbruцo, и още 203 превозни средства на регион Молизе, 68 от които са автобуси Crossway, задвижвани с природен газ.

Електрическите автобуси E-WAY и Crossways, предназначени за TUA, ще бъдат конструирани на монтажните линии на новия завод на IVECO BUS във Фоджа. 

МАРТИН СЛАВЧЕВ

E-WAY е електрическият модел на IVECO BUS



MAN електрифицира Скандинавия

Докато други европейски държави все още са в началната фаза на въвеждането на електрическата мобилност, новата реалност вече е напълно навлязла в скандинавските страни



Дания, Норвегия и Швеция са първенци в електрификацията на товарния и пътническият транспорт. MAN Truck & Bus отговаря напълно на изискванията на тези пазари със своя електрически градски автобус MAN Lion's City E, с изцяло електрически ван MAN eTGE, а от 2024 г. – и с новия електрически камион MAN eTruck. Това се отразява положително и в поръчките на MAN. До края на 2023 г. в региона е предвидено да са въведени в експлоатация повече от 370 градски автобуса MAN с електрическо задвижване. От 2019 г. насам над 130 електрически микробуса MAN eTGE също са доставени на скандинавски клиенти.

Модел за подражание

Според председателя на Изпълнителния съвет на MAN Truck & Bus SE, Александър Власкамп, благодарение на далновидните политически решения, като например въвеждането на такса за изминато разстояние на база CO₂ в Дания, скандинавските страни играят ролята на модел за подражание по отношение на електрическата мобилност.

От 2021 г. насам по скандинавските пътища се движат около 290 електрически превозни средства MAN, предимно микробуси и градски автобуси с нулеви локални емисии. Но MAN е и един от пионерите в областта на камионите с електрически батерия. Първият регистриран в Дания електрически камион беше MAN eTGM, който се използва и до днес за млекопреработвателната компания Arla. Докато eTGM все още се произвеждаше в малки серии, новият MAN eTruck набира все по-голяма популярност.

MAN представя новия си електрически камион заедно с носителя на престижната международна награда „Автобус на годината 2023“ – изцяло електрически градски автобус Lion's City E, на едно от най-големите изложения за автомобили за работа в Скандинавия: Transportmessen в Хернинг, Дания. След това клиентите в Скандинавия ще получат и първите eTrucks. В момента сервизните бази се подготвят интензивно за но-

вата технология на задвижване. В Дания, Норвегия и Швеция MAN Truck & Bus разполага с добре развита сервизна мрежа.

Масовото производство на енергия от възобновяеми източници

Масовото производство на енергия от възобновяеми източници превръща скандинавските страни в образец за цяла Европа, когато става въпрос за намаляване на емисиите на CO₂ в транспортния сектор. Норвегия има почти 100% устойчиво производство на електроенергия, основно от водноелектрически централи. В Дания производството е около 74%, а в Швеция – 63% от произведената през 2022 г. енергия е от възобновяеми източници – от вятър, вода, биомаса или от слънцето. Въз основа на това държавните институции на северноевропейските страни отрано признаха потенциала на промяната в технологиите за задвижване. Днес над 60% от новорегистрираните леки автомобили се задвижват от системи с нулеви емисии. Очакваният пазарен дял на автомобили за работа с електрическа батерия вече е около 20% за 2025 г.

Тези цели се постигат и с помощта на строг контрол от страна на отговорните институции. Дания например въвежда тол такса за камиони от 1 януари 2025 г., като таксите ще бъдат разпределени в зависимост от емисиите на CO₂. В Норвегия и Швеция правителствата са въвели забрана за продажба на дизелови камиони от 2030 г. В датската столица Копенхаген от 2025 г. в града ще се движат само електрически автобуси, а норвежката столица Осло иска да стане първият в света град без емисии от 2030 г. Големи компании и вериги за търговия на дребно от скандинавския регион също започнаха отрано да преоборудват своите превозни средства за доставка с електрически форми на задвижване. В повечето случаи това е свързано именно с целта за намаляване на емисиите.



Мартин СЛАВЧЕВ



Mercedes-Benz

CERTIFIED

ПРОВЕРЕНИ ДО ПОСЛЕДНИЯ ДЕТАЙЛ.

Обещанието на Mercedes-Benz за **употребявани товарни автомобили.**

- Изгодни лизингови условия
- Гаранция 12 месеца
- Изкупуване на стария ви автомобил

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Силвър Стар Премиум Мобилити ЕАД

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

silverstar.mobile.bg

ETRC: 8 вместо 9 кръга

Броени седмици преди началото на новия ETRC сезон, след като промоутърите се похвалиха, че са осигурили и 9-и кръг, последва студен душ: няма да се проведе вторият старт от програмата, популярното състезание на Хунгароринг, насрочено за 3 и 4 юни. Причината: трасето влиза в реконструкция, за да се проведе на него състезанието от F1 (21 – 23 юли)

Така ETRC календарът за 2023 г. придобива следния вид:

- ♦ 21 и 22 май, Мизано, Италия
- ♦ 10 и 11 юни, Словакия Ринг
- ♦ 24 и 25 юни, Познан, Полша
- ♦ 15 и 16 юли, Нюрбургринг, Германия
- ♦ 16 и 27 август, Мост, Чехия
- ♦ 9 и 10 септември, Золдер, Белгия
- ♦ 23 и 24 септември, Ле Ман, Франция
- ♦ 30.09 и 01.10, Харама, Испания

Пистите

Как изглеждат „арените“, на които се състезават пилотите с техните състезателни камиони с по над 1100 конски сили.

Misano World Circuit Marco Simoncelli,
4048 м, 16 завоя



Проектирана през 1969 г. с дължина 3488 м. През 93 г. е удължена до 4060 м, с възможност за използване на „къс“ и „дълъг“ вариант. Изградени са нови гаражи, помещения за техническа помощ и зала за пресата от 600 кв.м. През 1998 г. падокът е разширен до 40 000 кв. м.

От края на 2006 г. съоръжението е с нова писта, подходяща за автомобилни събития от най-висок ранг. Тя е дълга 4180 м, с посока на движение по посока на часовниковата стрелка. Входовете на пистата стават 4, трибуните увеличават капацитета си до над 23 000 места, обновената зала за пресата е разширена до 320 места. Официалното име на съоръжението става „Мизано Световна писта“.

През 2012 г., след гибелта в Сепанг на популярния мотоциклетист Марко Симончели/„Sic“, започнал кариерата си в Мизано, името е допълнено: „Мизано Световна писта Марко Симончели“.

Комплексът с капацитет над 100 000 предлага пет писти.

Slovakiaring, 5922 м, 14 завоя

Пистата е недалеч от летище Братислава. Строителството започва през 2008 г. по проект на австрийския архитект Ханс Рот. Базовото трасе от над 22,5 км е сред най-дългите в Европа. Четири



изкуствени възвишения и високите скорости на пистата създават значителни предизвикателства.

Предимно триъгълен външен обход заобикаля серия от вътрешни завои, които могат да бъдат съчетани в 6 различни варианта. Мерките за безопасност позволяват движение в двете посоки с възможни 12 варианта. От тях са използвани четири с движение по посока на часовниковата стрелка.

Пистата отвори врати през септември 2009 г. и до 2011 г. привлича европейския шампионат FIA GT3. През 2012 г. е включена в графика на FIA GT1 World Series. Между 2018 и 2020 г. е част от Световната купа на FIA за туристически автомобили. Гран При на Словакия привлича голямо участие от различни дивизии и национални шампионати, от GT3 до едноместни и туристически автомобили. ETRC е без прекъсване в Словакия от 2017 г.

Tor Poznan, дължина 4083 м, 14 завоя



Единствената международно сертифицирана писта в Полша е близо до границата с Германия. Създадена е между 1975 и 1977 г. в края на едно от най-старите летища в страната по настояване на производителя на превозни средства FSR Polmo. Проектирана е от Мечислав Билински, който е бил консултиран от Бърни Екълстоун и други специалисти.

Официално е открита на 1 декември 1977 г. През 1980 г. в югоизточната ѝ част е открита картинг писта, която обаче включва и част от основната, така че не е възможно двете да се използват едновременно. През 2006 г. е обновена и е хомологирана по стандарт FIA Grade 3 (Клас 3).

Nurburgring, дължина 3612 м, 11 завоя



Историята и традициите на тази писта, наречена „Зеленият ад“ от Джеки Стюарт, са цял епос, който започва от 1927 г. Ще е необходимо много повече място от наличното, за да опишем бурното и пълно с противоречия развитие. Множество преустройства са правени на началните две трасета: Nordschleife (Северната верига) – 22,8 км и и Südschleife (Южната верига) – 7,74 км, заради немалкото сериозни произшествия и смъртни случаи както със състезатели, така и със зрители.

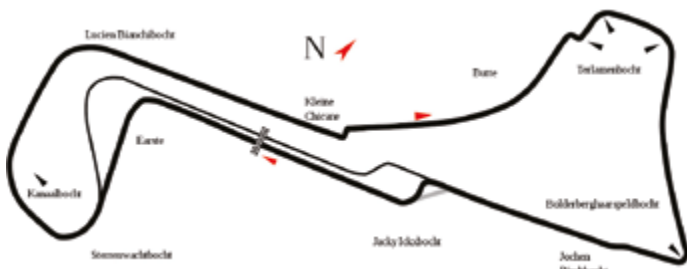
Съвременното трасе за GP от клас 1 (най-високият) е за престижни състезания като Formula 1, DTM и GT Masters. Напреварата с камиони се провежда на късия вариант, показан със синьо.

Autodrom Most, дължина 4212 м, 21 завоя



Пистата в северозападната част на Чехия е построена между 1978 и 1983 г. на мястото на изчерпана открита мина за кафяви въглища. Районът е известен с провеждането на мотоциклетни и автомобилни състезания след Втората световна война. През 2003 г. поредните нови собственици на пистата решават да бъде извършена обща реконструкция, вкл. промяна на първата крива след старта, добавяне на нови елементи към съоръжението, разширяване на административните помещения и тези за пресата. От 2014 г. фирмата има нов собственик, чиито планове бяха да инвестира няколко милиона евро в съоръжението, на което се организират състезания на мотоциклети, автомобили, камиони, както и за издръжливост.

Zolder, дължина 4011 м, 11 завоя



Разположена на тридесетина километра от западната граница на Белгия, в сред зеленината на Лимбург, тази писта, на която през

1982 г. по време на квалификации за F1 загина Жил Вилньов, остава едно от най-предизвикателните състезателни трасета в Европа. Редуването на изкачвания, спускания и шикани, интензивните спирания и ограничената ширина поставят на изпитание и пилоти, и машини. На трасето, известно в региона и като Circuit Terlaemen, се провеждат престижни състезания като FIA F1 Grand Prix на Белгия, Superleague Formula, DTM, Champ Car, Blancpain Sprint Series, 24 Hours of Zolder и ETRC.

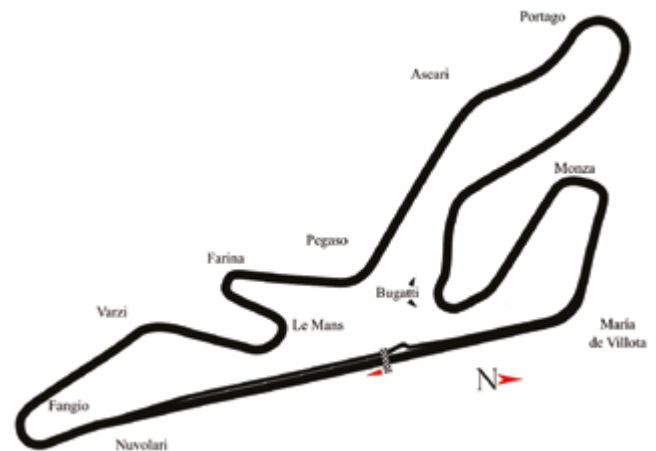
Le Mans, Bugatti, дължина 4185 м, 11 завоя



Световноизвестната писта, открита точно преди 100 години, съчетава частни, специфични за състезанията участъци с обществени пътища, които са достъпни през по-голямата част от годината. Трасето, многократно преработвано заради постоянно увеличаващите се скорости и тежки инциденти, е в сегашния си вариант от 2018 година.

Пълният вариант на Ле Ман/Сарт е дълъг 13,626 км и има 38 завоя, но ETRC пилотите ще използват късия вариант Bugatti – постоянна писта, добавена през 1965 г., която споделя с цялата писта съоръженията за питлейн и първия завой, вкл. моста Dunlop. Капацитетът на съоръжението в тази част е 100 000.

Circuito del Jarama, дължина 3850 м, 14 завоя



Тук по традиция завършва ETRC. През 1964 г. Кралският автомобилен клуб на Испания (RACE) избира като място за постоянна писта шубраците в Сан Себастиан де лос Рейес, на 32 км северно от столицата. Проектирана от холандеца Джон Хюгенхолц, разработил и Сузука, строителството ѝ започва през 1966 и е открита на 2 юли 1967 г. F1 също е присъствала на Харама, но скоро проличава, че пистата е не само тясна, но и къса. Така тя отстъпва на Херес, Каталуня, Арагон и Навара домакинството на събития, приемани преди това от Харама.

През 2015 г. са ремонтирани контролната кула и трибуната, разширен е Paddock Club, през 2018 г. пистата е изцяло обновена, през 2020 г. приключи изграждането на ново приемно помещение, включващо и музей.

инж. Радослав ГЕШОВ

КАМИОНИ

МЕСЕЧНО ИЗДАНИЕ ЗА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВТОМОБИЛИ

BULGARIAN
TRANSPORT
PRESS

Издание на БТП –
Българска Транспортна
Преса ЕООД

ISSN 1311-8315

Адрес на редакцията:
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 Тешов – 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: Стоян Ангелов

**Абонамент и
разпространение:**
088 828-14-14, 088 858-20-88

Печат: РОПРИНТ ЕАД

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

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

Банкова сметка:
Уникредит Булбанк, BIC: UNCRBGSF
IBAN: BG96 UNCR 7630 1051 0354 16

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

Индекс на рекламодателите

Списание КАМИОНИ

Бриджстоун България	стр. 51	МВБ Трак енд Бъс България	стр. 5
Trelo	стр. 13	Мек Дизел България	стр. 12
Аутомотив Текнолъджи		Силвър Стар Моторс	стр. 3, стр. 69
Солушън	стр. 15	СФК - ТРАК	стр. 4
Волво Груп България/		СТЕ Trailers България	стр. 17
Волво Тръкс България	стр. 6, стр. 7	Тахо Венци	стр. 8
Далко Моторс	стр. 4	Трък Експо 2023	I корица
Дом на камиона	III корица	Турботракс България	II корица
Елфуел	стр. 9	Унитрейлър	стр. 37
Емвеко	стр. 23	УТА България Сървисиз	стр. 39
ИПО	стр. 45	Фротком България	стр. 11
Easytrip Services	стр. 43	Шел България	IV корица
Lutz	стр. 33		

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,
0886 712 367,
0886 100 368
office@her1.bg

ДОМ НА КАМИОНА
Варна

СЕРВИЗ и ГТП
бул. Сливница 234
(срещу ЯВОР)
Тел.: 052 511 060,
0886 100 370,
0886 100 377 ГТП

ДОМ НА КАМИОНА
София-1

МАГАЗИН
жк. Люлин, бул. Европа 141
Тел.: 0886 663 344,
0889 600 183
sofia1@her1.bg

СЕРВИЗ
зона Илиянци, Мрамор
ул. Васил Левски 143А
Тел.: 0886 100 367 - Сервиз

ДОМ НА КАМИОНА
София-2

МАГАЗИН
кв. Враждебна
бул. Ботевградско шосе 268
Тел.: 0886 100 376,
02 9458 006,
0888 080 814,
0889 086 868
sofia2@her1.bg

ДОМ НА КАМИОНА
Плевен

МАГАЗИН, СЕРВИЗ и ГТП
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
ул. Чаталджа 45
Тел.: 0888 448 820,
056 530 076, burgas@her1.bg

ДОМ НА КАМИОНА
Пловдив
бул. Васил Априлов 152
Тел.: 0884 998 070, 0888 712 369, plovdiv@her1.bg
0887 632 854-Сервиз

ДОМ НА КАМИОНА
Стара Загора

МАГАЗИН
ул. Загоре,
Южна промишлена зона
Тел.: 0888 572 719,
042 606 517,
0886 100 381
stzagora@her1.bg

В УСЛУГА НА ВАШИТЕ КАМИОНИ НА ПЪТЯ

Shell Card Ви осигурява достъп до над 1200 обекта на Travis в Европа за пълно обслужване на Вашия автопарк.



ПАРКИНГ

- Мрежа с над 200 охраняеми локации за паркиране
- Включени допълнителни услуги: wi-fi, душ, видео наблюдение и др.
- Онлайн проверка и резервация на наличните свободни места



АВТОМИВКА И ПОЧИСТВАНЕ НА РЕЗЕРВОАРИ

- Мрежа от над 700 автомивки за камиони и над 200 места за почистване на резервоари
- Обслужване от професионалисти, работещи със съвременни технологии
- Спазване на хигиенни стандарти като HACCP



РЕМОНТ

- Мрежа от над 300 сервиза в Европа
- По-малко административни пречки и без езикови бариери



Научете повече на 0800 13 483 или на www.euroShell.bg