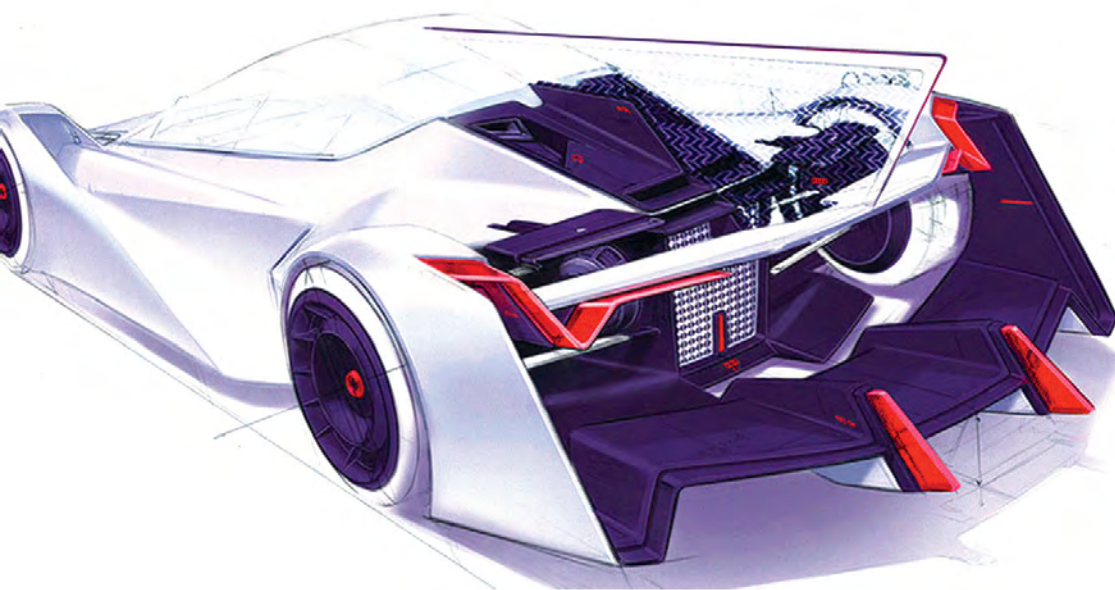


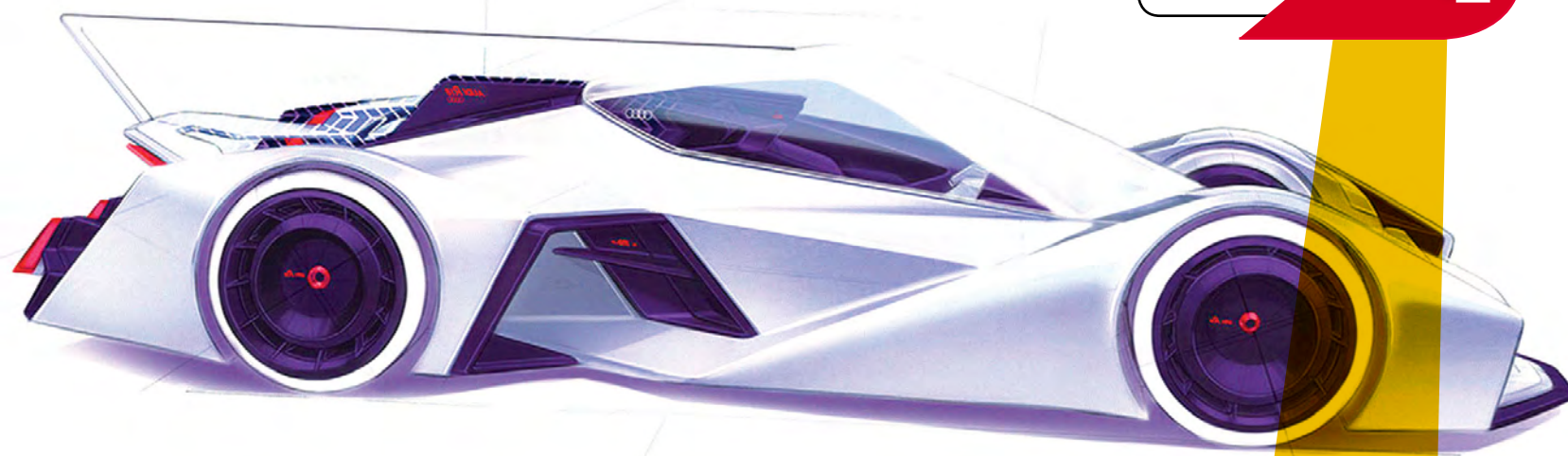


Електромобилът
вече е по-
предпочитан
от дизела

2

Топ 10 на скритите
капани
при покупка
на кола втора
ръка

4



Макар и автомобилният сектор да забави своя растеж както в България, така и по света, браншът остава един от най-възбуждащите и през 2020 година. Електрификацията на автомобилите набира все по-голяма сила, а високите технологии стават неизменна част от всички нови модели, които видяхме на пазара през изминалата

година. Според всички експерти следващите 2 години могат да се окажат ключови и за производителите, и за потребителите.

В специализираното издание "Марица Авто" ще намерите много информация за най-актуалните новини и иновации в автомобилния бранш, а също и много полезни съвети и информация, която ще послужи на всеки шофьор.

Пет изумителни
технологии, които
скоро ще видим
в колите

14

**АВТОСТЪКЛА
МУСТАНГ**

MUSTANG-BG.COM

ПРОДАЖБА И МОНТАЖ НА ВСИЧКИ ВИДОВЕ ЧЕЛНИ, ЗАДНИ, СТРАНИЧНИ АВТОСТЪКЛА
ДИРЕКТЕН ВНОСИТЕЛ НА АВТОСТЪКЛА ОТ ЕВРОПА, САЩ, ТУРЦИЯ И КИТАЙ
ДОСТАВКА НА АВТОСТЪКЛА ЧРЕЗ КУРИЕР ДО ВСИЧКИ ТОЧКИ НА СТРАНАТА

гр. Пловдив, ул. „Васил Левски“ 107 (Мототехника) ☎ 032/953 321, 0878845880



Електромобилът вече е по-предпочитан от дизела

2020

година бе турбулентна за автомобилните пазари по света, и особено за Европа. Макар че продажбите на нови автомобили на Стария континент намаляха с цели 29%, до едва 8,5 милиона, има ясни знаци, че Европа е готова за електрическа революция. И по данните на JATO тази революция всъщност вече е започнала.

Данните за 27 пазара в Европа показват, че общият брой на електрифицирани автомобили, регистрирани през септември (включва електромобили, плагин хибриди, хибриди и "меки" хибриди), е по-висок от броя на новите дизелови автомобили. Така за първи път в историята моделите с алтернативно задвижване бележат по-високи продажби от конвенционалните бензин или дизел. Промяната е значима - само преди пет години дизеловите автомобили бяха доминирали на Стария континент.

През септември търсенето на бензинови и дизелови автомобили спада с двуцифрен темп спрямо същия месец на миналата година, докато обемът на електрифицираните автомобили расте със 139% до 327,8 хил. - рекорд по брой и



автомобили бележи рекордно ниски нива с дял от едва 24,8%, докато само преди десетилетие в края на 2010 година, той държеше близо 50% от всички нови автомобили, продадени в Европа.

От промяната в пейзажа някои производители печелят повече от други. Например Volkswagen Group успешно загърби дизелгейт скандала от 2015 г. и става основен герой в електрификацията. Само през септември VW отговаря за 40 300 от електрифицираните автомобили, продадени в Европа, нареждайки се на второ място, след Toyota. Сред продадените електрифицирани автомобили 53% за хибриди и "меки" хибриди.

Дори най-големият пазар за автомобили в света - китайският, обяви, че ще забрани продажбата на возила с конвенционален двигател с вътрешно горене през 2035 година.

Според плана на властите в страната след 15 години от всички автомобили, продадени през 2035 година, половината трябва да бъдат електрически, плагин хибриди или водородни. Останалата част трябва да са хибриди.

пазарен дял. За първи път те прехвърлят 300 хил. броя и едва за втори път отговарят за над 20% от продажбите.

В същото време пазарът на дизелови





Някои виждат нов двигател.
Ние виждаме нова ера.

Новият Audi e-tron Sportback



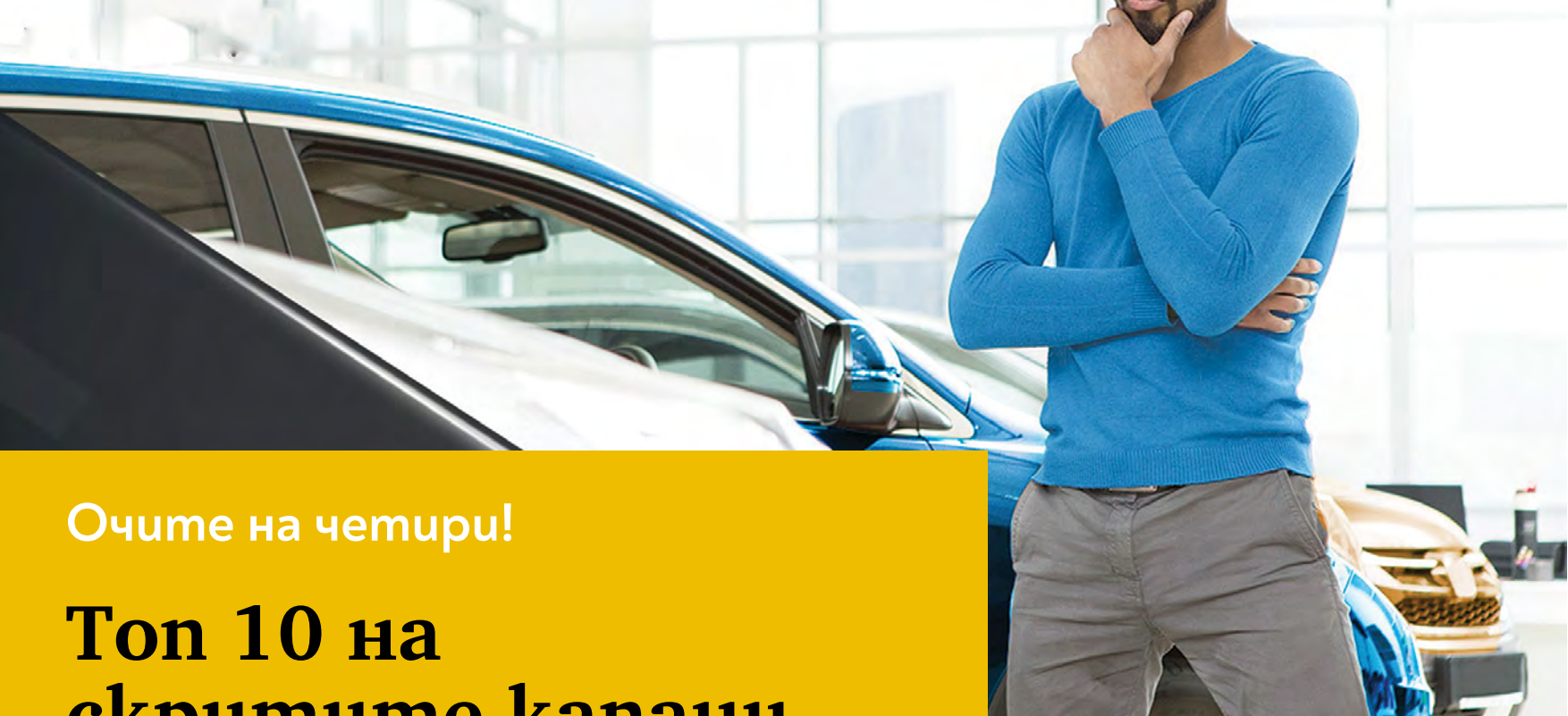
Порше Пловдив

ул. "Пазарджишко шосе" №82А

+359 32 953 330

porscheplovdiv.bg

Audi e-tron Sportback: комбиниран разход на енергия – 220.0 - 237.0 кВтч/км; комбинирани CO₂ емисии – 0 г/км.



Очите на четири!

Топ 10 на скритите капани при покупка на кола втора ръка

Покупката на употребяван автомобил може да ви спести много пари, които бихте дали за нов, но подобна инвестиция крие и доста рискове. Необходимо е да бъдете внимателни и да не бързате, за да сте сигурни, че сте направили правилния избор.

Британските експерти на Кралския автомобилен клуб (RAC) са създали подробно ръководство за покупка на употребявани автомобили. В него са дадени съвети за всяка стъпка от процеса по избора на употребяван автомобил - избора на мястото за покупка, какво да проверите при прегледа и теста на колата и как да се справите с преговорите.

Ето кои са основните неща, които трябва да проверите внимателно и без да бързате, когато правите оглед на употребяван автомобил.

Гумите

1. Огледайте ги внимателно за дефекти и проверете височината на грайфера. Ако гумите изглеждат амортизирани и/или са с височина на грайфера под 3 мм, то скоро ще трябва да вложите допълнително пари за нови гуми, което ще осъбни покупката ви.

Вдлъбнатини и граскотини

2. Огледайте колата внимателно, при хубаво време и когато е чиста. Оглед при дъждовно и мрачно време може да прикрие доста от тези дефекти. Все пак не бъдете твърде придирчиви за малки граскотини, които може да се оправят сравнително евтино, но преговаряйте за отстъпка, ако прецените, че състоянието не отговаря на цената.

Луфтове в сглобката

3. Големи луфтове в сглобката на панелите или на вратите може да бъдат признак за некачествен ремонт след катастрофа. Проверете и за разлика в цветовете на отделните елементи.

Нива на работните течности

4. Отворете капака и проверете всички нива - на маслото, на спирачната течност, на течността за сервото. Ако те са ниски, това може да е знак, че колата не е добре поддържана. Внимавайте и за следи от изтичане на масло, които могат да са признак за евентуален проблем.

Състояние на течностите

5. Доколкото можете, проверете визуално маслото и охлаждащата течност. Маслото не бива да има бяла, майонезо-образна субстанция, която може да се дължи на кондензация, но може и да е признак за смесване на охлаждаща течност с масло. Резервоарът на охлаждащата течност трябва да е чист отвътре и самата течност да е хомогенна и да няма примеси.

Електрическа инсталация

6. Проверете всичко, което можете - всички елстъкла, заключването на всяка врата и багажника, радиото, колонките, осветлението, климатика, отоплението на стъклата и огледалата и т.н.

Стъклата

7. Внимателен оглед на състоянието на стъклата не бива да се пропуска. Огледайте добре за незабележими пукнатини, защото те могат да се разраснат и да се наложи смяна на цялото стъкло. Прегледайте също и фаровете и стоповете - за пукнатини, влага от вътрешната страна, замъгляване.

Тапицерия

Не пропускайте интериора на автомобила. Има ли петна, захабено и скъсано на седалките? Неприятна миризма? Тези на пръв поглед дребни проблеми може да ви причинят дискомфорт впоследствие и допълнителна загуба на пари и време. Някои неприятни миризми в купето може да бъдат доста трудни за отстраняване.

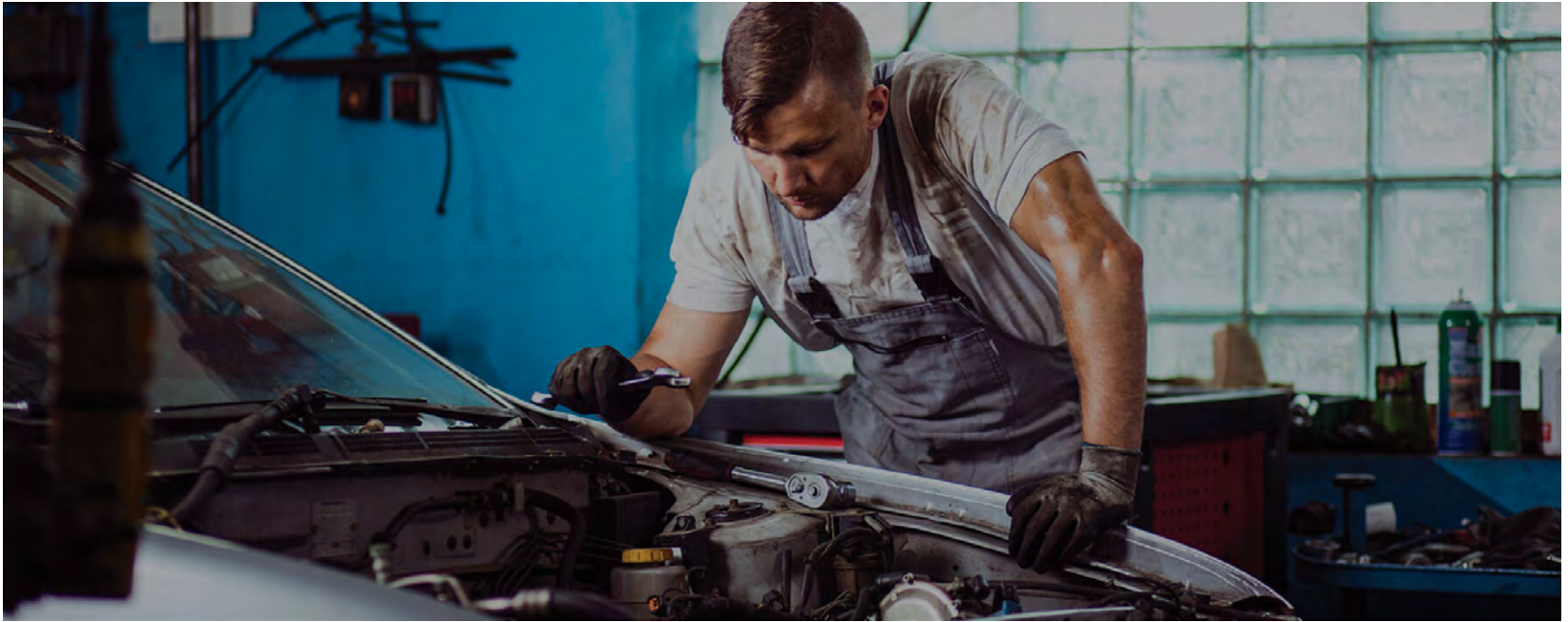
Резервна гума

и аксесоари

Има ли резервна гума и всички задължителни аксесоари, като крик и ключ за болтовете на гумите? Какво е състоянието им?

Амортизация

Вижте дали общата амортизация съответства на възрастта и пробег на автомобила. Малък пробег, а много амортизирани елементи, като шофьорска седалка, волан и педали, може да е повод за съмнение.



Свободата да избираш.

Сега с подарък аксесоари за 3 600 лв.



Субару Пловдив
бул. Пазарджишко Шоце 82
☎ 0885 620 623
www.subarubg.bg

5 SUBARU SAFE5
ГОДИНИ ГАРАНЦИЯ
БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЕ НА ПРОБЕГА

Subaru Forester 2.0i e-BOXER. Разход на гориво (WLTP): 8,1 л/100 км (комбиниран цикъл на движение). Емисии CO₂ (WLTP): 185 г/км (комбиниран цикъл на движение). Специалните условия са валидни за избрани модели Subaru до 31.12.2020. Стойността на подаръка е с ДДС по ориентировъчни цени на Субару Италия. За повече информация се обърнете към Бултрако Моторс Пловдив или на www.subarubg.bg. Снимката е илюстративна.

Старите митове, в които шофьорите все още вярват

Не всеки собственик на автомобил има познанията на автомобилен механик и това е напълно в реда на нещата. За съжаление, все още има много безскрупулни дилъри и "майстори", които се възползват от незнанието на човека, за да изкарат пари. Това става, като го карат да плаща за предполагаеми проблеми, които не съществуват. Дори интернет, където може да се намери всякаква информация, не помага за подобряване на положението.

Факт е, че в някои от появилите се през годините легенди и митове се основават на някаква истина, но времената се промениха. Технологиите отстраниха много от натрупани проблеми и би трябвало повечето от тези твърдения да бъдат отхвърлени. Факт е обаче, че все още има много хора, които вярват в тях, без дори да се замислят.



Бензинът с по-висок октан подобрява производителността

Една от често срещаните заблуди, която кара мнозина да смятат, че по-скъпият заради по-високия си октан бензин ще увеличи производителността на автомобила им. Разликата между A98 и A95 например е само три октана, така че не е ясно какво точно ще се промени.

Още повече че по-скъпият бензин е предназначен за луксозни автомобили и от сипването му в масов модел няма да има никакъв ефект. Просто не си струва да се заплаща повече за почти никаква разлика.

Автомобилите са инвестиция

Една от най-големите грешки, които може да направи нов собственик на автомобил, е да си помисли, че той ще му служи за цял живот. В един момент ще се стигне до раздяла (най-често продажба), при която собственикът във всички случаи ще бъде на загуба. Дори най-добрите суперколи (не говорим за класически автомобил, които не се карат) се обезценяват с времето, още повече при излизането на нов модел. Добавете разходите за ремонти и застраховки и ще разберете защо няма как един автомобил да донесе печалба.

Колкото по-голям е двигателят, толкова е по-мошен

"По-голямото винаги е по-добро" е

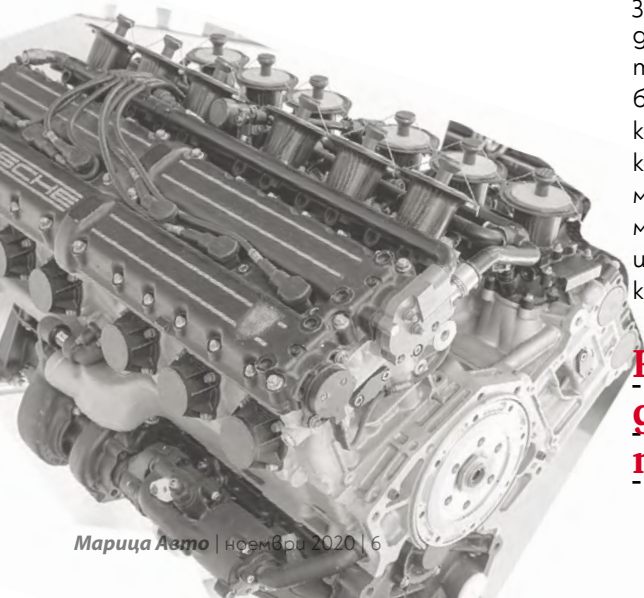
твърдение, което понякога е грешно. Това включва и двигателя на автомобила, тъй като много от начинаещите водачи смятат, че ако имат V8 мотор на разположение, ще бъдат по-бързи на пътя. Те дори не се замислят, че с някои настройки V6 двигателят може да произведе повече мощност. Съответно, размерът на мотора не определя конските сили.

Акумулаторът се зарежда напълно, след като веднъж е изтощен

Повечето шофьори са попадали в ситуация, при която се опитват да стартират двигателя само за да установят, че акумулаторът е мъртъв. Колата пали с бутане или теглене и водачът решава, че след като поработи известно време, моторът ще зареди батерията напълно. В действителност, когато акумулаторът се изтощи, това е краят. Дори пълното му зареждане само ще забави неизбежно. Просто е нужна нова батерия.

По-големите коли са по-безопасни

Ключов тласък на продажбите на SUV-моделите дадоха хората, които мислят, че по-големият автомобил е по-безопасен. Съответно, при катастрофа с него пораженията за хората в салона ще бъдат по-малки. Статистиката обаче показва, че голямата кола има нужда от повече спирачен път, което повишава вероятността от сблъсък. Към това може да се добави и фактът, че големите автомобили нямат допълнителна защита при преобръщане.



Въпреки кризата „Хеброс Бус“ инвестира в 13 нови градски автобуса клас Еуро 6



Инженер Веселин Дошков е собственик и управител на една от най-старите и утвърдени транспортни фирми не само в региона, но и в страната - „Хеброс Бус“. Освен че е единственият превозвач в страната, който осъществява както градски, така и междуградски превози, компанията стопанисва и няколко автогари в Пловдив.

Инж. Дошков, каква година ще изпрати „Хеброс Бус“? Знаем, че 2020 се оказва тежка за редица сектори, но каква е Вашата оценка?

Изключително трудна година. Пандемията, която засегна целия свят, ни постави на колене. Транспортният сектор в България цели три месеца - от март до май, беше в изключително тежко състояние. Макар и със закъснение държавата успя да ни подпомогне, за да успеем да запазим заетостта. Проблемът при нас вече е в съвсем друга посока - „Хеброс Бус“ по всички критерии е голямо предприятие, а сериозно подпомагане на тази част от бизнеса никой не предвиди.

До момента ситуацията при нас е изключително тежка и сригват на пътничеството е голям. От началото на година в градските линии недофинансирането от страна на Общината прехвърля 1,5 милиона. Що се отнася до междуградските превози, успяхме да реагираме бързо и ограничихме доста курсове, което влоши качеството на услугата. Но това беше необходимата мярка, за да запазим както бизнеса си, така и работните места, които даваме.

Много важно е да отбележим, че макар всички трудности в бранша, „Хеброс Бус“ за поредна година успя да обнови сериозно градския си автопарк. Трудно ли се прави инвестиция в 13 нови автобуса в подобни условия?

Мога да кажа, че това наистина беше една тежка одисея, която продължи дълго време. В крайна сметка успяхме да реализираме с цената на изключителни усилия това инвестиционно намерение. Ковид кризата успя да забави доставката на тези 13 автобуса клас Еуро 6 с близо половин година.

Вие сте един от хората, които от години говори за сериозна реформа в градския транспорт. Какви са инструментите, за да се подобри качеството на услугата?

Още през 2018 година беше заложена процедура по покриване на разходите на превозвачите в градския транспорт, в която сме участвали с пределни стойности на разходите. Ние нямаме право да получаваме заплащане над разходите, които сме подали като пределни. Тези, които „Хеброс Бус“ подава в момента, са с 5% по-ниски от тази пределна стойност, така че договорите се изпълняваха коректно от възложителя, ние щяхме да пестим на пловдивчани по около 200 хиляди лева на месец.

Принцип е, след като Община Пловдив ще възлага обществена поръчка, тя да може да си осигури и финансирането за нея, а не да казват пред превозвачите „няма пари“. Три са основните фактори, които оказват влияние на услугата - общинското финансиране; парите от националния бюджет, които покриват преференциалните карти за пътуване, и разбира се, цената на билетите. За момента баланс между три компонента няма. От сключването на договора от 2018 година до сега „Хеброс Бус“ е претърпяла щети от неизпълнение по договора в размер на 5,7 милиона лева, което рязко влошава инвестиционните възможности на компанията.

Какви са вашите очаквания за следващата година? Очаквате ли целият транспортен сектор да започне да се възстановява от кризата още през 2021 година?

И в тези трудни времена съм убеден, че ще продължим инвестиционните си планове. Намеренията ни са да допълним отчасти градския автопарк с още автобуси клас Еуро 6. Основните усилия на „Хеброс Бус“ ще бъдат насочени обаче към междуселищния парк. Там ни предстои сериозно обновяване, за което ще търсим всички възможни начини на финансиране, включително и по европейски програми, за да изпълним тази цел.

Бавно и полека

Източна Европа напредва в индустрията с коли на ток

Европа трябва да стане въглеродно неутрална до 2050 г., а Европейската зелена сделка се превръща в ключова част от икономическите политики на континента. Интересът към по-чиста автомобилната индустрия и увеличаването на дела на електрически превозни средства сега е на първо място в дневния ред на производителите, инвеститорите и потребителите. И ако Западна Европа от години работи активно върху идеята, то на изток нещата стоят малко по-различно.

В момента изглежда сякаш България е най-назад в електрификацията. По данни на Европейската комисия, под 1% от новите автомобили, продадени за последните 12 месеца у нас, са електрически или хибридни. Общественият транспорт в страната също изостава от електрификацията, като към момента само 6 града имат частично електрически автобуси. Страната ни все още не може и да се похвали със сериозни инвестиции и на компаниите, които произвеждат компоненти или батерии за екологично чисти автомобили.

Няколко страни в региона актуализират своите паркове за обществен транспорт с електрически превозни средства (EV), предлагат субсидии за покупка на електромобици и дори, в случая на Полша и Румъния, произвеждат свои собствени електробуси.

Но според някои анализатори в автомобилната индустрия регионът все още има какво да подобри, ако иска да се възползва от тласък към електромоделите, особено когато става въпрос за това населението да разбере защо това е важно и защо електромоделите са добър вариант.

ПОЛША

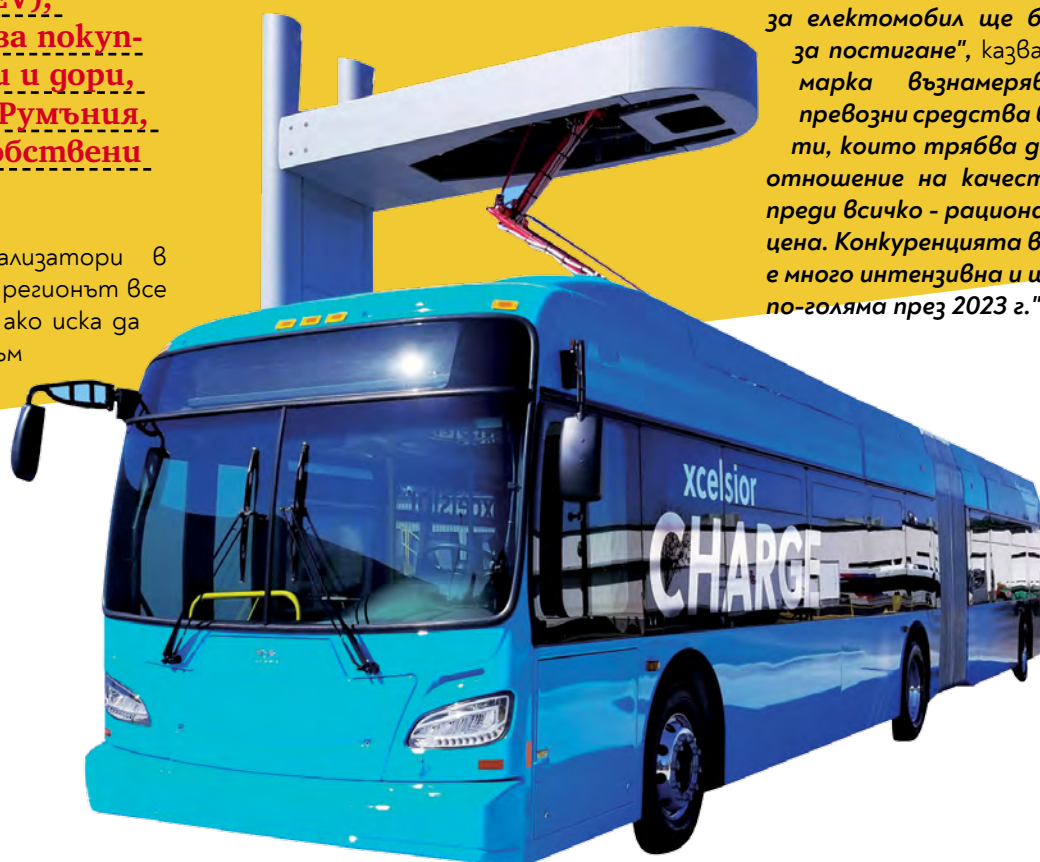
Според главния изпълнителен директор на Полската асоциация за алтернативни горива (PSPA) Макией Мазур нещата изглеждат добре, когато става въпрос за приемането на електромоделите в Полша. Песимистичен сценарий за Полша, ако няма субсидии и механизми за финансиране, е, че до 2025 г. в страната ще има 130 000 електромобици. Според организацията обаче, ако през следващите две години бъдат приети политики, като 100% намаление на ДДС и преки субсидии, броят на електромоделите ще достигне 280 000. Когато се добавят plug-in хибриди, броят достига почти половин милион превозни средства.

Тези цифри зависят от политиката, която полското правителство решава да следва през следващите няколко години, казва Мазур. "На 20 август министърът на околната среда обяви промени в подробните правила за оформяне и изчисляване на тарифи за търговия с електроенергия. С изменението се въвежда специална група тарифи, изрично посветена на публично достъпни зарядни станции", обяснява Мазур.

Той добавя, че това изменение ще премахне една от най-важните пречки пред развитието на електроавтомобилната индустрия в Полша. В момента, според данните на PSPA, в страната има регистрирани 14 788 електромобици и хибрида. Чисто електрическите превозни средства съставляват 55 процента от този брой.

Въпреки че цифрите, както и съотношението на зарядната станция към превозното средство, са обнадеждаващи, може и трябва да се направи повече за укрепване на публичната инфраструктура за зареждане. Най-горещите новини в Полша в момента обаче са плановете страната да произведе собствен електрически автомобил до 2023 г. Прототип на електрическото превозно средство, наречен Izera, беше представен по-рано тази година.

"Търговският успех на полския проект за електромобил ще бъде много труден за постигане", казва Мазур. "Полската марка възнамерява да предлага превозни средства в популярни сегменти, които трябва да се открояват по отношение на качество, аксесоари и - преди всичко - рационална и атрактивна цена. Конкуренцията в тези области вече е много интензивна и ще бъде несравнимо по-голяма през 2023 г."





Румънският производител на автомобили Dacia, собственост на Renault, е друг регионален производител, който наскоро се впусна в производство на електромобили. Неговият изцяло електрически автомобил Dacia Spring трябва да бъде най-евтиният подобен на европейския пазар. Но Dacia опитва друга стратегия в сравнение с колегите си от Полша - Spring няма да се произвежда в Румъния, а в Китай, за да се запазят цените на дребно възможно най-ниски.

Що се отнася до обществения транспорт, Европа се справя далеч по-добре и в много отношения вече е доста по-напред. Литовската Elinta Motors например планира да направи микробуси, произведени изцяло в Литва. Микробусите ще имат батерия, произведена също в Литва, два пъти по-голяма от капацитета на автомобилите на Tesla. В Естония самоуправляващите се електрически автобуси вече са по улиците на някои градове.

Електромобилите изискват батерии и това е друга област, в която регионът се представя добре. Словашкият производител на батерии InoBat наскоро подписа сделка с Manz, една от водещите европейски фирми за производство на високотехнологично оборудване, която ще отвори изследователски и развоен център и производствена линия през следващата година.

Словакия произвежда най-много автомобили на глава от населението в света от 2007 г. насам, а автомобилната индустрия е може би най-важният отрасъл на икономиката на страната. Въпреки това има закъснения поради прехода към по-екологична индустрия. "Европа все още остава силно зависима от азиатските доставчици на батерии за електромобили", казват от InoBat. "Очаква се обаче търсенето да надмине предлагането на пазара в ЕС за по-малко от пет години."

Докато държави като Полша и Румъния сега играят значителна роля в електромобилната индустрия по отношение и на производството, в Хърватия възприятието е по-бавно. Според представители на Асоциация на собствениците на електрически превозни средства в Хърватия страната е в дъното на списъка в ЕС с едва 730 напълно електрически автомобили по пътищата.

И все пак цената е по-добра от държавите извън ЕС в региона, като Сърбия, където броят на електрическите превозни средство с акумулатор на пътя е само 102.

Макар хърватското правителство да предлага субсидии за закупуване на електромобили, те се предлагат само веднъж годишно, така че през останалите единадесет месеца пазарът на електромобили в страната е предимно в хибернация. Освен това има проблем с неизползваните субсидии, тъй като средствата не са обвързани с непосредствения момент на закупуване на автомобил.

Въпреки това Хърватия има своите успехи в областта на електромобилите. Rimac, който през миналата година привлича инвестиции от Porsche и Hyundai, вече произвежда един от най-бързите електромобили в света, C_One, и в момента работи върху своя модел C_Two, който се очаква да бъде най-бързият сериен автомобил, правен някога, когато излезе в продажба следващата година. Цената му обаче, вероятно около два милиона евро, значи, че масовото ползване е малко вероятно. В края на краищата Rimac е суперавтомобил.

Ясно е, че правителствата в Европа трябва да работят за увеличаване на инфраструктурата и субсидиите, които помагат за покупка на електромобили. Знаците са обнадеждаващи, но трябва да се свърши още много работа.



Помагат ли добавките в маслото и горивото

Живеем в свят, в който лимонадата се прави от изкуствени добавки, а полировката за мебели - от истински лимони. В желанието си да направи нещо добро, човек може, дори без да иска, да навреди. Това важи с пълна сила и за автомобилите, чиято поддръжка е най-важният детайл за удължаване на живота им.

Много хора смятат, че различните добавки в горивото и маслото на двигателя са именно един от начините за подобряване на неговата работа и за увеличаване на ресурса. Затова и те не се колебят да използват тези добавки, като си мислят, че така правят нещо добро и полезно. Дали обаче това е правилно? По-скоро "не", твърдят експерти и посочват няколко причини за това.

1 Нито един производител на автомобили не дава съгласието си за използване в неговия автомобил на каквито и да е добавки за гориво. Затова и използването им, докато колата е в гаранция, е, меко казано, неразумно. Ако по някаква причина сте сипали в автомобила си некачествено гориво и двигателят му се повреди, можете да бъдете сигурни, че дилърът, който ви го е продал, със сигурност ще изпрати проба в лаборатория на производителя. И ако там открият нещо нередно, можете да кажете сбогом на гаранцията.

2 Покупката на всяка добавка, дори и най-качествената, ви гарантира загуба на пари, тъй като шансовете тя да свърши работа е минимална. Няма препарат, който да превърне бензин А-95 в А-98.

3 Трябва да сте наясно, че не всички добавки са безобидни. Техните производители са категорични, че ползата от препаратите е възможна само при точно използване на качествените съставки. Тоест определено количество от препаратите да се смеси с определено количество масло. В останалите случаи ефект може и да няма, така че не е ясно дали си струва рискът.

4 Карането с намаляло масло в двигателя не може да бъде компенсирано от която и да е добавка. И ако някой ден откриете под автомобила си петно от масло, трябва да сте наясно, че каквото и препарат да сипете в двигателя, проблемът няма да бъде решен.

5 Производителите рекламират добавки, които повишават октановото число на бензина. Те би трябвало да увеличат мощността и да намалят разхода на гориво, но това няма как да се случи. А и не е ясно кога трябва да се използва това "лекарство" - веднага или само след зареждане на гориво.

6 Препаратите, почистващи горивната система, могат да стреснат потребителя, защото те първо влошават работата на мотора. Отмитите от тях частици мръсотия запушват инжекторите и тръбите, по които минава горивото. Затова по-добрият вариант е да се сипе специално гориво, което наистина има такива свойства.

7 Производителите на тези продукти твърдят, че мощността на мотора се увеличава с 40%, но реалният ефект от тях е съвсем различен. И процентите са толкова малко, че няма как да бъдат усетени.

Все пак химията може да бъде полезна на новите автомобили, но по различен начин. Съвременните превозни средства разполагат с много високи технологии, като някои няма как да работят без химически съединения. Например антигел, налят в резервоара, донякъде предпазва от замръзване на некачествено дизелово гориво, а пречиствателите на горивната система са "обучени" да измиват всяка мръсотия, която може да запуши инжекторите и горивните канали. Това обаче е грижа на производителя, а не на търговците, които обещаваат присавки, правещи чудеса с двигателя.

Петко Ангелов:

Дефицитът за всеки превозвач в градския транспорт е близо 3 милиона лева на година



Петко Ангелов е собственик на транспортните фирми "Петко Ангелов", "Автобусни превози - Пловдив", "Меритранс 2002". Известен е като коректен и перфектен превозвач. По договор с Община Пловдив неговите фирми обслужват градските автобусни линии № 9, 11, 25, 26, 116, 44, 66, 1. С временни дого-

вори, тъй като конкурсът все още не е финализиран, извършват превоз на пътници по линиите 12, 24 и 93, отделно има добре оборудван автопарк на ТИР-ове, които извършват международни товарни превози. В дружествата на Петко Ангелов са осигурени над хиляда работни места.



Г-н Ангелов, как се справяте с бизнеса в тежките условия на пандемията?

- Трудно е и ни струва огромни усилия да обновяваме автопарка, да правим инвестиции, да доставяме автобуси и оборудване и да поддържахме персонала. От началото на пандемията досега не съм забавил нито с един ден заплатите на служителите и работниците. Плащаме винаги на датата, независимо от това какво е финансовото ни състояние. По време на извънредното положение в страната бяхме принудени да минем на празнични разписания и да работим с по-малко автобуси. Пътниците рязко намаляха и оборотът падна до 20 процента в сравнение с обичайния. За съжаление, не намерихме разбиране от Община Пловдив да облекчи кризата и да удовлетвори превозвачите, като им предостави допълнителни компенсации за почти празни курсове, които трябваше да извършваме. През лятото пътничекото също беше много слабо. В резултат всички превозвачи сме на ръба на оцеляването, защото не можем навреме да се разплащаме с клиенти.

Каква подкрепа очаквате от Община Пловдив?

- На всяка транспортна фирма, която обслужва линиите, средно не достигат между 150 и 200 хиляди лева на месец. Това прави общо около 3 млн. лева годишно. Подробните справки с финансовите отчети и анализи за деветмесечието сме представили на администрацията и се надяваме на подкрепа. До този момент определената в бюджета сума за градския транспорт не е променена и си остава в размер на 6 млн. лева, които ни се разпределят според утвърдения преди време механизъм. Ние не разчитаме на подаръ-

ци. Искаме Общината да изпълнява европейския регламент 1370, съгласно с който трябва да ни плаща за пробег и да изпълнява задълженията - да събира приходите от билетите и картите и да ни заплаща за всеки изминат километър.

Според вас какви мерки трябва да предприемат държавата и Общината, за да облекчат тежките условия, в които е поставен транспортният бранш?

- В Министерството на транспорта сме внесли предложение за 100 процента дофинансиране на услугата в градски транспорт от субсидии. В момента според механизма на разпределяне на средства държавното финансиране е до 40 на сто. Пред Община Пловдив поставихме въпроса за увеличаване на компенсациите. Кметът обеща да проведе диспут в Общинския съвет във връзка с финансовото състояние на транспортните фирми, които обслужват 29-те градски линии, но досега такава дискусия все още не се е състояла. Продължаваме да се борим и да се надяваме, че градският транспорт трябва не само да бъде запазен, но и да се развива.

С какви автобуси обслужвате пътниците?

- За 11 линии, три от които са с временни договори, разполагаме със 110 автобуса. Всички са с висок екологичен клас. 24 автобуса са евро 5, от които половината са големи. Всички останали са евро 6, като от тях 63 автобуса са големи, с дължина 12 и 9 метра. Нашите превозни средства са удобни и са оборудвани с работещи

климатици, а значителна част от тях са нископодошви, за да е по-лесно качването на хора с увреждания, възрастни и майки с малки деца, с три врати. За участието в конкурса в Община Пловдив закупах 24 нови рейса с клас евро 6, дълги 12 метра и нископодошви. Това са 6 млн. лева инвестиции, които направих с цел да обслужвам три от общо осемте линии.

Как се прави такава инвестиция, при положение че едва свързвате двата края?

- Договорът, който предстои да подпишем, е на базата заплащане на цената от 1,95 лева на километър пробег, а изричното условие на Общината за конкурса е да представим налични автобуси, а не на хартия, с екологичен клас, не по-нисък от евро 6. Кандидатствахме с колегите за осемте линии, защото лично новият кмет ни обеща, че този договор ще се финансира по всички правила. Очакваме да си изпълни дадената дума. Ние си изпълняваме поетите ангажменти. Моите фирми „Автобусни превози“ и „Меритранс 2002“ изпълняват курсовете на 99 процента.

Как може да се подобри градският транспорт?

- Като се направи оптимизация на автобусните линии, която започнаха да обсъждат в Община Пловдив, и ако се изпълняват договорите в частта на заплащането. От наша страна няма проблем, с изключение на това, че поради затрудненото положение не можем да дадем на шофьорите по-атрактивни заплати и те отиват да карат бусове за „Случайни превози“, където макар и за същите пари, работата е по-спокойна.

Старт/стоп системата - плюсове и минуси



ного съвременни автомобили изключват двигателя при спиране на светофари или когато трафикът се забавя за дълго време в задръствания. Веднага щом скоростта падне до нула, силовият агрегат потръпва и спира. При това тази система работи не само на автомобили с автоматични скоростни кутии, но и с ръчни. Колко гориво обаче пестят тя?

Системата старт/стоп се появи заедно с екологичния стандарт Еуро 5, който въведе строги норми за емисиите вредни вещества при празен ход на двигателя. За да се съобразят с тях, производителите започнаха просто да прекъсват този режим на работа на двигателя.

С новото устройство двигателите изобщо не отделят вредни газове на празен ход, което направи възможно получаването на сертификати за съответствие със строги екологични стандарти.

Съпътстващ ефект беше икономията на гориво и именно тя започна да се възхвалява като основното потребителско предимство на старт/стоп системата.

Междувременно **реалната икономия е почти невидима** за шофьорите и зависи от много фактори, включително режима на работа на двигателя, пътните условия и трафика. Производителите признават, че при идеални условия 1.4-литровият агрегат на Volkswagen например пестят гориво в рамките на 3%. И то в свободен градски режим без задръствания и при дълго чакане на светофарите. При шофиране по **междуградски маршрути почти няма икономии**, тя е по-ниска от грешката при измерване.

При **задръстванията** обаче, когато системата се задейства, **разходът на гориво може дори да се увеличи**. Работата е в това, че в момента на стартиране на двигателя се изразходва повече гориво, отколкото по време на нормален цикъл на празен ход. В резултат на това използването на системата става безсмислено.

Ако колата е оборудвана с по-мощен двигател, разликата е по-осезаема. Експерти измериха работата на V-образен 3-литров бензинов двигател TFSI на Audi A7. Първо колата измина 27-километров маршрут, който симулира трафик в идеален град без задръствания, където

единствено спирания за по 30 сек се правят на светофари през 500 м. Тестването продължи час. Изчисленията показаха, че разходът на 3,0-литровия двигател е намалял със 7,8%. Този резултат се дължи на големия му работен обем. За час на празен ход 6-цилиндровият двигател гълта над 1,5 литра гориво.

Вторият маршрут симулираше трафик в град с пет задръствания. Дължината на всяко беше определена на около километър. 10 секунди шофиране на първа предавка бяха последвани от 10 секунди престой. В резултат на това икономичността спадна до 4,4%. Дори такъв ритъм обаче рядко се среща в мегаполисите. Най-често цикълът на престой и движение се сменя на 2-3 секунди, което води до увеличаване на консумацията.

Основният недостатък на старт/стоп системата е непоследователността на работата в задръстванията, при която времето за спиране е няколко секунди.

Преди двигателят да има време да спре, колите отново тръгват. В резултат на това изключването и включването протича без интервали от време, един след друг, което е много вредно. Поради това, когато попаднат в задръстване, доста шофьори изключват системата и се опитват да карат по старомодния начин, принуждавайки двигателя да работи на празен ход. Така икономията се изпарява.

Старт/стоп системата обаче има и приятни "странични" ефекти. Тя се предлага с подсилен стартер и генератор, както и с акумулатор, който може да издържи множество цикли зареждане/разреждане. Акумулаторът има подсилени пластини с порест сепаратор, пропити с електролит. Новият дизайн на пластините предотвратява тяхното отделяне. В резултат на това животът на акумулатора се увеличава три до четири пъти.



Вrexit без сделка оскъпява с 10% автомобилите на Острова

Преговорите по сделка между Великобритания и Европейския съюз остават безплодни, а бизнесът на Острова вече започна да пресмята как Вrexit без сделка ще нанесе удар по потребителите.



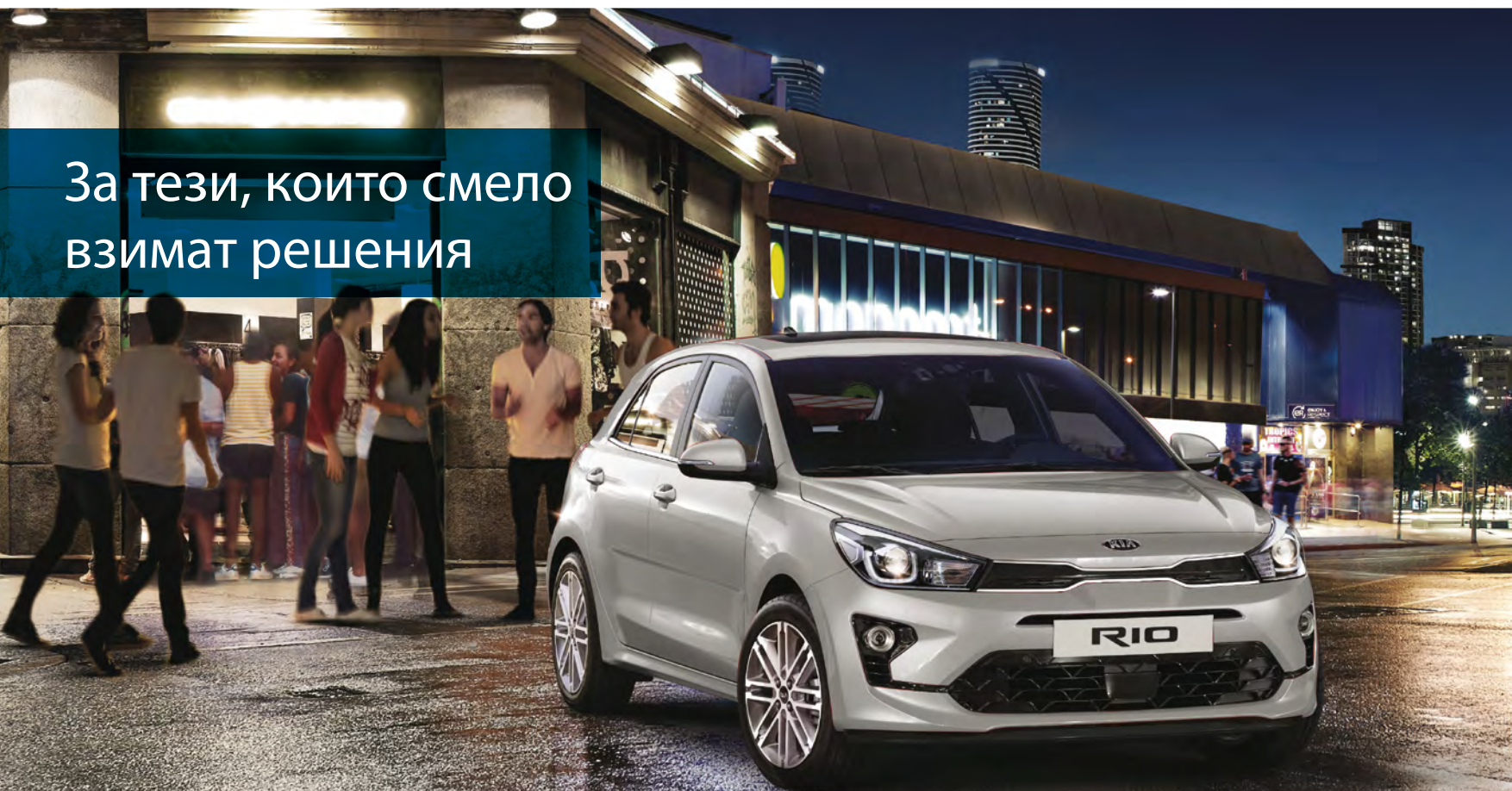
През тази седмица асоциацията на производителите и търговците във Великобритания съобщава, че Вrexit без сделка ще оскъпи новите автомобили, внасяни от ЕС, с 10%. Средната им цена сега е около 19 хил. лири, което означава, че потребителите ще трябва да извадят още 1,9 хил. лири от джоба си.

Електромобилите, които все още са по-скъпи (но до 2024 г. няма да е така според UBS), ще струват средно с 2,8 хил. лири повече - което почти ще обезсмисли субсидията от 3,5 хил. лири, която Лондон дава при покупка. Митата ще са

двупосочни, което означава, че автомобилите, произведени на Острова, ще бъдат по-скъпи в ЕС. От своя страна това ще намали търсенето и ще засегне работни места във Великобритания.

Дори и да бъде постигната сделка, някои от най-големите заводи все пак са изправени пред възможността да плащат мита. Брюксел отказа на Лондон частите, внесени от трета страна (най-вече Япония), да бъдат броени като британски продукти. Така заводите на производители като Nissan и Toyota на Острова отново ще бъдат поставени в неблагоприятна ситуация.

За тези, които смело взимат решения



Пловдив, Брезовско шосе 195
☎ 032 962 860
sales@kia-plovdiv.com

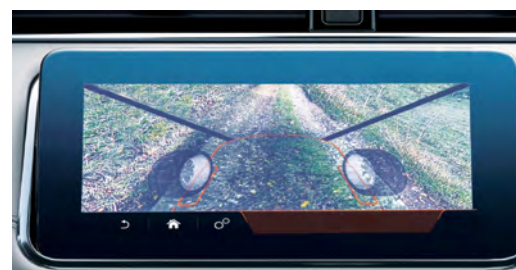
Пет изумителни технологии, които скоро ще видим в колите

CES, изложението за потребителска електроника в Лас Вегас се утвърждава като мястото, където дебютират не само най-футуристичните автомобили, но и най-напредничавите автомобилни технологии. При това някои от тях далеч не са мечти за бъдещето. Вероятно ще ги видим в серийни модели след не повече от две години, а в някои случаи - и след броени месеци. Ето пет от най-любопитните, представени тази година.



Триизмерно табло

Опитът ни с киносалоните и толкова нашумелите навремето 3D телевизори ни кара да сме малко скептични към подобни технологии. Но тази триизмерна информационна система, разработена от Continental и стартирана от Силициевата долина Leia, не се нуждае от никакви специални очила и други спомагателни устройства. Всякаква информация - от навигационната карта до телефонните обаждания - може да се изведе като триизмерен светлинен образ, което много улеснява възприемането ѝ от шофьора. Не зависи от зрителния ъгъл, тоест ще я виждат и пътниците отзад. И накрая може да се управлява с "докосване".



Прозрачен преден капак

Това е толкова просто, че е странно как никой не се е сетил до момента. Прозрачният капак на Continental всъщност не е прозрачен, разбира се, а просто чрез камери, сензори и обогатена реалност можете да видите на екрана какво има под предните колела. Така шансът да прегазите нещо или да повредите колата си в невидимо препятствие спада драстично. Технологията спечели една от големите награди на организаторите на CES.

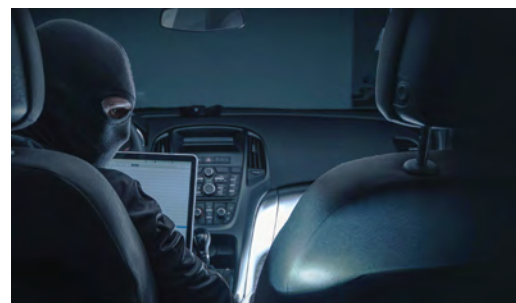
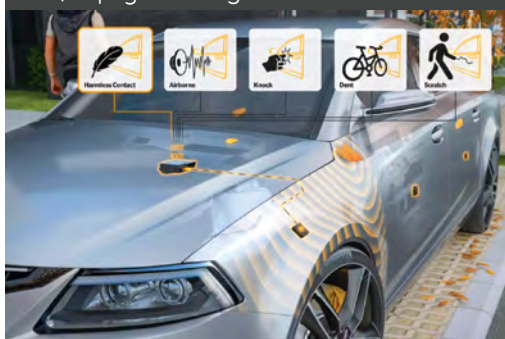


Аудиосистема без говорители

Автомобилните аудиосистеми в наши дни са сложни произведения на изкуството, но имат и два сериозни проблема - висока цена и солидно тегло. Continental в партньорство със Sennheiser предлага наистина революционна система, напълно лишена от традиционните говорители. Вместо от тях звукът се създава от специални вибриращи повърхности по таблото и в автомобила. Това пестя място и позволява повече свобода във вътрешния дизайн, а в същото време намалява теглото на колата, а това - разхода. Създателите на системата се кълнат, че качеството на звука не само не отстъпва, но дори и превъзхожда това на класическите системи.

Защита от вандали

Contact Sensor System (или накратко CoSSy) е принципно нова система, която засича и анализира звуците в обкръжението на автомобила. Тя разпознава безпогрешно и за частици от секундата, ако колата започне да закача друг обект при паркиране, и ще задейства аварийно спирачките, за да ви предпази от одраскване. Може да помогне и в случаи на вандализъм, примерно одраскване на боята с ключ, като включи алармен сигнал. Потенциалните ползи от нея са още много - примерно да засича специфичните звуци при начеващ аквапланинг, и да задейства електронните асистенти на автомобила доста по-рано. Системата ще е готова за серийно въграждане още през 2022 година.



Край на безключовите кражби

Безключовият достъп е приятно удобство, но крие огромни рискове за сигурността - на практика крадците могат да ви задигнат колата, докато си пиете кафето, просто като усилят сигнала от ключа в джоба ви. За да премахнат този риск, инженерите на Continental използват ултра широколентова връзка, при която компютърът на автомобила може с удивителна прецизност да определи местоположението ви и в същото време да разпознае автентичния сигнал от ключа.



Окачването - назад към по-евтините варианти

Автомобилните технологии се развиват бързо и една днешна кола като цяло е несравнимо по-сложна и напредничава от онази отпреди 20 години. Но има и една област, в която сякаш техниката крачи бавно назад: окачването. Как да си обясним факта, че напоследък все повече масови автомобили се отказват от многозвенното окачване?

В края на краищата нали тъкмо то (наричано още многоточково, мулти-линк или независимо, макар че всъщност има и други видове независимо) бе представяно като най-доброто решение за един лек автомобил. И след като първоначално то бе запазено за премиум

и спортни модели, постепенно към него започнаха да се стремят дори и по-бюджетните производители - за да докажат все по-високите качества на продукта си.

В последните няколко години обаче тенденцията се обърна. Модели, които бяха въвели многозвенното, се отказаха от него, най-често в полза на торсионната греда. Новата Mazda 3 е с такава греда. Както и VW Golf, без най-скъпите версии. Както и базовото ново Audi A3 въпреки своята "премиум" цена. Защо се случва това? Нима тази технология е напреднала и е станала по-съвършена от другата?

Всъщност отговорът на последното е "не". Многозвенното окачване си остава най-доброто решение, когато търсим от една кола динамика и стабилно поведение. Има други причини то да отстъпва на заден план - и най-главната е цената.

Различни фактори принудиха производителите доста да вдигнат цените на колите си напоследък - екологични изисквания, нови задължителни технологии за безопасност, нарастваща алчност на акционерите... За да компенсират донякъде това поскъпване, компаниите се стре-

мят да намалят производствените си разходи. Замяната на многозвенното окачване с греда е удобен начин. Вторият вариант е осезаемо по-евтин, а и не изисква монтирането на напречни стабилизатори. Освен това гредите са по-леки, а намаляването на теглото е ключово за покриване на новите стандарти за емисиите. И накрая торсионната греда заема по-малко място и позволява по-голям багажник, да кажем.

Така че по всичко личи, че многозвенното окачване ще се върне там, където беше преди - като екстра, запазена за по-скъпи и по-спортни автомобили. Пък и истината е, че повечето фамилни седани и хечбек модели така или иначе никога не използват възможностите му на пътя.





Cars / Bar / Auto Spa & much more...

