

авто парк

5 КОЛЕСО



CITROEN BERLINGO •
PEUGEOT PARTNER
ДВОЕ ИЗ ЛАРЦА

ЭКОНОМИКА
ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ
В АВТОПЕРЕВОЗКАХ

РЕСУРС
ALCOA

СТО
АТЛИКА СЕРВИС



В ПОГОНЕ ЗА ЛИДЕРСТВОМ

FREIGHTLINER
SUPERTRUCK

ЗНАКОМСТВО

HINO 500
1226 & 1826
НОВИНКА
МКМ-1904



МИНИМИЗАЦИЯ
МИР АВТОБУСОВ

Доступно в
App Store



3,5-9,5 т
ELF
Полная масса

12-18 т
FORWARD
Полная масса

33-60 т
GIGA
Полная масса

РЕКЛАМА



3,5 т

5,2 т

7,5 т

9,5 т

12 т

18 т

33 т

Японское качество для русских дорог



Бортовой автомобиль (с КМУ)



Фургон протоварный/изометрический



Мусоровоз



Эвакуатор

www.isuzu.ru



Высокая надежность



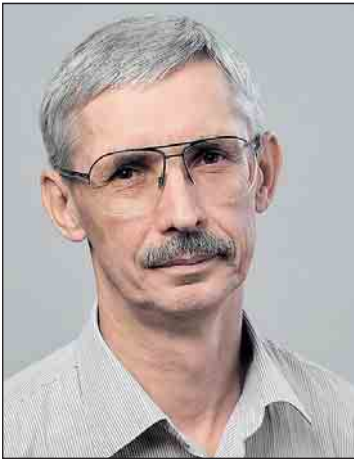
Низкие эксплуатационные расходы



Гарантия на автомобиль с надстройкой
2 года или 100 тыс. км



Выгодный лизинг от Isuzu Finance



СЕРГЕЙ ЖУКОВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ДОРОЖНЫЕ ВОИНЫ

ЛЮБАЯ СТРАНА, РОССИЯ НЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ, СТАРАЕТСЯ ОБЕЗОПАСИТЬ СВОИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ. СЮДА ВХОДЯТ И ПЕРЕВОЗЧИКИ, ИМЕЮЩИЕ НЕПОСРЕДСТВЕННОЕ ОТНОШЕНИЕ К ГЛАВНОЙ КРОВЕНОСНОЙ АРТЕРИИ ЭКОНОМИКИ.

Однажды мы уже отстаивали права своих перевозчиков — в кризисной ситуации 2010 года. Тогда, к примеру, Польша отказалась обменяться равным количеством бланков разрешений на двусторонние и транзитные перевозки грузов по территориям обеих стран. В результате к середине января 2011-го на границе «застряло» свыше 100 тыс. тонн грузов.

Польские автотранспортники доминировали на двустороннем рынке, выполняя более 100 тыс. рейсов в год. Несмотря на двукратное превышение объемов перевозок на российско-польском рынке, польские власти попытались также вытеснить российских международных автоперевозчиков с других направлений, в частности, при доставке грузов из Европы в Россию и из России в Европу. Причем польская сторона необоснованно потребовала увеличить на 2011 год количество специальных российских разрешений на доставку грузов в 2,5 раза. В итоге были изысканы компромиссные решения, не без жесткой составляющей с российской стороны.

В нынешней ситуации, на фоне санкций и существенного изменения обменного курса валют, ситуация вновь обострилась. По данным АСМАП, иностранные перевозчики ныне контролируют до 60% российского

рынка международных автоперевозок. Минтранс предпринял попытку отрегулировать нишу, которую они занимают на российском рынке. Согласно принятым поправкам, штрафы за нарушение правил оформления документов на перевозки для иностранных игроков рынка значительно увеличены. При этом машины недобросовестных перевозчиков могут быть задержаны на выезде из РФ до уплаты штрафа.

Насколько действенна эта мера, однозначного ответа нет даже у самих перевозчиков. С одной стороны, на внесении поправок в закон настаивали сами российские перевозчики, точнее их часть. У другой части иное мнение: ужесточение требований к иностранным перевозчикам и повышение уровня штрафов для них не смогут существенно повлиять на структуру рынка международных грузоперевозок в пользу российских перевозчиков. В конечном счете, нововведение негативно отразится лишь на логистике да необходимости противной стороне уйти в «тень» либо обзавестись российским юристом.

Кстати, бурных протестов со стороны иностранных автоперевозчиков не последовало: по оценкам участников рынка, принятые меры затронут лишь узкий круг игроков (Балтия, Польша), которые привыкли игнорировать правила ведения бизнеса в России.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР СЕРГЕЙ ЖУКОВ
szhukov@spn.ru

ЗАМ. ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА АНДРЕЙ МАШНИН

**ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ
С АВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ** АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ

ГЛАВНЫЙ ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ

РАЗДЕЛ «АВТОМЕХАНИКА» МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ

ЛИТЕРАТУРНЫЙ РЕДАКТОР ОЛЬГА МАШИНА

ДИЗАЙНЕРЫ ТИХОН СИКУЛЕР
НАТАЛИЯ МУРМЫЛО

**ЦВЕТКОРРЕКЦИЯ
И ПРЕПРЕСС** МАРГАРИТА ДАНИЛОВА

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ:
МОСКВА **РУКОВОДИТЕЛЬ**

ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
Телефон (495) 663-9320
v.avdeev@spn.ru

ДМИТРИЙ ИКОННИКОВ
АЛЕНА КЕЧИНА
АНТОН ЛИСАФЬЕВ
ОКСАНА НАУМОВА

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ **РУКОВОДИТЕЛЬ**

ВИКТОРИЯ СОКОЛОВА
Телефон (812) 380-0008
v.sokolova@spn.ru

**ОТДЕЛ ДИСТРИБЬЮЦИИ
И ПОДПИСКА, МОСКВА** **РУКОВОДИТЕЛЬ**

МАРИЯ ВОРОБЬЕВА
m.vorobyeva@spn.ru

БРЕНД-МЕНЕДЖЕР СЕРГЕЙ САХАРОВ

ЖУРНАЛ «АВТОПАРК 5 КОЛЕСО»

Свидетельство
ПИ № ФС77-53573.
Выдано
Федеральной службой
по надзору
в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор)
04.04.2013 г.

ТИРАЖ 26 400 ЭКЗЕМПЛЯРОВ

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ ООО «5К»
www.spn.ru

АДРЕС ИЗДАТЕЛЯ 197342 Санкт-Петербург,
Торжковская ул., 1, корп. 2

АДРЕС РЕДАКЦИИ 127473 Москва,
Краснопролетарская ул.,
16, стр. 3, офис 410, 4 этаж
Тел./факс (495) 663-9320

Веб-сайт: 5koleso.ru/avtopark

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

Использование любых материалов из журнала,
включая дизайнерские разработки,
возможно только после согласования с редакцией.

**ИЗДАНИЕ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ ПРЯМОЙ РАССЫЛКОЙ
И ПО ПОДПИСКЕ. ЦЕНА СВОБОДНАЯ.**

ДАТА ВЫХОДА В СВЕТ 01.06.2015



FREIGHTLINER SUPERTRUCK

34

КОНЦЕПТ



PSA PEUGEOT CITROEN

40

НОВИНКА



ФЕСТИВАЛЬ «МИР АВТОБУСОВ — 2015»

48

ВЫСТАВКА

НОВОСТИ



6

НОВОСТИ

14

MININGWORLD RUSSIA 2015

ВЫСТАВКА

16

ТРАНСРОССИЯ — 2015

ВЫСТАВКА

19

ШИНЫ, РТИ И КАУЧУКИ — 2015

ВЫСТАВКА

20

ФИНАЛ SCANIA YETD 2015

СОБЫТИЕ

БИЗНЕС



24

ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ АВТОПЕРЕВОЗОК

ЭКОНОМИКА

28

ОСАГО

ПРАВО

30

АРЕНДА СПЕЦТЕХНИКИ

ЭКОНОМИКА

ГРУЗОВИКИ



34

FREIGHTLINER SUPERTRUCK

КОНЦЕПТ

36

HINO 500.1226 & 1826 + ТЕХПРО

ЗНАКОМСТВО

40

PSA PEUGEOT CITROEN

НОВИНКА

46

DONGFENG MOTOR

ОБЗОР

АВТОБУСЫ



48

ФЕСТИВАЛЬ «МИР АВТОБУСОВ — 2015»

ВЫСТАВКА

ИДЕАЛЕН ДЛЯ ГОРОДСКИХ ПЕРЕВОЗОК

DAF представляет новый LF Евро 5: удобный, легкий и маневренный. С прочной и облегченной конструкцией шасси для максимальной грузоподъемности. С легким доступом в кабину и с наименьшим радиусом поворота в своем классе. В комплектации с надежными и эффективными четырех- или шестицилиндровыми двигателями PACCAR.

Для получения подробной информации о LF Евро 5 обратитесь к дилеру DAF или посетите www.daf.ru.



РЕКЛАМА

LF

DRIVEN BY QUALITY

ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ | ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ | ФИНАНСОВЫЕ РЕШЕНИЯ

WWW.DAF.RU

DAF

A PACCAR COMPANY



ТЕХНИКА ДЛЯ ТУШЕНИЯ ЛЕСНЫХ ПОЖАРОВ

52

ОБЗОР



МЗ «ТОНАР»

60

НОВИНКА



100 ЛЕТ ГРУЗОВИКАМ MAN

78

ЮБИЛЕЙ

СПЕЦТЕХНИКА



52

ТЕХНИКА ДЛЯ ТУШЕНИЯ ЛЕСНЫХ ПОЖАРОВ

ОБЗОР

56

ЛИПЕЦКИЙ ЗАВОД МАЛЫХ КОММУНАЛЬНЫХ МАШИН

ОБЗОР

ПРИЦЕПЫ



60

МЗ «ТОНАР»

НОВИНКА

ЭКСПЛУАТАЦИЯ



64

ДИСКИ ALCOA

РЕСУРС

СТО



66

АТЛИКА СЕРВИС

ТО&ТР

68

VOLVO EXCHANGE PROGRAM

СЕРВИС

АВТОМЕХАНИКА



70

НОВОСТИ

72

ДВОЙНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ

ОБЗОР

74

АВТОБУС MODULO

ПРОИЗВОДСТВО

ИСТОРИЯ



78

100 ЛЕТ ГРУЗОВИКАМ MAN

ЮБИЛЕЙ

GAZON NEXT

МЕНЯЕТ ВСЁ

City*



кредит и лизинг 10%**

20 тыс.км
МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ

3 года
(150 000 км) ГАРАНТИЯ

5 тонн
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ

8 ЛЕТ ГАРАНТИИ***
ОТ СКВОЗНОЙ КОРРОЗИИ

Представляем новую модель – грузовик City с меньшим диаметром колес, меньшей погрузочной высотой и радиусом разворота, идеально приспособленный для доставки грузов на городских и междугородних маршрутах. GAZON NEXT - новый российский автомобиль с высокой функциональностью и низкой стоимостью владения, с европейским уровнем надежности и комфорта, с одним из лучших показателей безопасности в своем классе, идеально приспособленный для российских дорог и бездорожья.

ZF
Рулевое
Сцепление
Амортизаторы

WABCO
Тормоза, ABS, ASR, EBD

SPICER
Карданная передача

8-800-700-0-747
(звонок по России бесплатный)

azgaz.ru

* City ** Компания-партнер ООО «Элемент Лизинг». Все расчеты осуществляются в рублях РФ. Удорожание 10% в год возможно при условии: срок лизинга 12-36 мес., первоначальный взнос 25-30% от стоимости автомобиля, график платежей дегрессирует. В зависимости от персональных условий финансирования договором финансовой аренды (лизинга) могут быть предусмотрены комиссии, суммы страховых премий (КАСКО, ОСАГО) в отношении предмета лизинга, стоимость ремонта и технического обслуживания автомобиля, суммы административных штрафов, транспортного налога и иных обязательных сборов в соответствии с законодательством РФ. Лизингополучатель оплачивает самостоятельно. Данная информация не является публичной офертой. Возможны иные варианты расчетов. Условия действительны на 10.05.2015 г.

Банк-партнер ООО «Русфинанс Банк». Данная ставка отражает затраты клиента на покупку автомобиля в кредит на основных условиях программы при одновременном субсидировании официальным дилером «ГАЗ» розничной цены автомобиля. Основные условия программы: тариф «Акция ГАЗ СТ2», кредит в рублях, срок 24 мес., первоначальный взнос от 30% стоимости автомобиля, процентная ставка в кредитном договоре 19,4%, в сумму кредита включены страховые премии по КАСКО, страхованию жизни и здоровья за весь срок действия кредитного договора. Кредит предоставляется ООО «Русфинанс Банк» лицензия ЦБ РФ №1792 от 13.02.2013. Требования, предъявляемые к заемщику, решение о выдаче кредита или отказе в выдаче кредита определяются банком-партнером, подробности на сайте www.rusfinancebank.ru. Не является публичной офертой. Условия действительны на 10.05.2015 г. *** Для кабины.



РЕКЛАМА



■ В I квартале 2015 года российский автолизинговый оператор Carcade (ООО «Каркаде») профинансировал приобретение лизингополучателями легких коммерческих автомобилей и микроавтобусов на сумму 316 млн руб. В числе клиентов, получивших в финансовую аренду различные модели легких коммерческих автомобилей и микроавтобусов, индивидуальные предприниматели и организации, работающие в сфере торговли и услуг, строительства, ЖКХ, логистики, пассажирских перевозок, производства товаров, агробизнеса.

«Несмотря на все события в экономике в период конца 2014 — начала 2015 гг., наши клиенты по-прежнему заинтересованы в приобретении транспорта для решения конкретных коммерческих задач и реализации намеченных бизнес-проектов, — отмечает генеральный директор компании Carcade Алексей Смирнов. — Мы сохранили вариативность лизинговых предложений, возможность их настройки под индивидуальные особенности бизнеса каждого клиента. Клиенты имеют возможность приобретать в лизинг LCV, используя различные программы Carcade».

■ На площадке автоматизированного сортировочного почтового центра в Подольске состоялась передача Почте России новых автомобилей КАМАЗ, предназначенных специально для доставки почтовых грузов. Замена более 100 автомобилей КАМАЗ по правительственной программе «Утилизация транспортных средств» позволит Почте России обновить и омолодить автопарк и сократить затраты на содержание транспорта в сегменте грузовых автомобилей. Для обеспечения непрерывной доставки почтовых отправок по всей территории страны для Почты России были утверждены исключительные условия реализации правительственной программы утилизации: предприятие получает новые машины прежде, чем утилизирует старые, что позволяет обновить транспортный парк без ущерба для непрерывности процесса доставки.

В настоящий момент 101 КАМАЗ уже доставлен в региональные филиалы Почты России. Автомобили передаются по договору лизинга через компанию «КАМАЗ-Лизинг».

ПОЛНОПРИВОДНОЙ DAILY

Обладатель престижной премии «Фургон года — 2015» Iveco Daily стал доступен в полноприводном исполнении. Как и в случае с «дорожной» версией, производитель делает ставку на прочную конструкцию и многозадачность автомобиля. Благодаря жесткой раме с С-образным профилем и полному приводу Daily 4x4 занимает особую нишу коммерческого транспорта, практически свободно от конкурентов. Как и прежде, новый грузовик будет выпускаться в двух версиях: шасси с однорядной или двухрядной кабиной. Причем последняя позволяет разместить «на борту» до семи человек. На выбор предложены модификации с полной массой 3,5 и 5,5 т, к тому же имеется версия шасси без кузова и кабины, предусматривающая конверсию полноприводного грузовика в фургон для кемпинга или микроавтобус.

Сердце нового «вездехода» — хорошо известный 3-литровый дизель F1C с системой питания Common Rail, однако теперь он предлагается в исполнении Евро-6. Двигатель развивает максимальную мощность 170 л. с. и крутящий момент 400 Нм. Низкий расход топлива и чистый выхлоп гарантируют работающие в паре системы EGR (рециркуляция выхлопных газов) и SCR (избирательная каталитическая нейтрализация).

6-ступенчатая механическая КП работает в паре с 4-ступенчатой раздаточной коробкой, что в итоге дает возможность выбора из 24 передач. Как и полагается полноценному внедорожнику, на Daily 4x4 присутствует блокировка трех дифференциалов — двух мостовых и одного межосевого.



ВРЕМЯ «Т»

Время «Т» на заводе в Ганновере: на старт выходит модель шестого поколения серии Т. Первым сошедшим с конвейера серийным автомобилем стал Multivan эксклюзивной ограниченной серии Generation SIX с двухцветной окраской кузова белый Candy / красный Cherry Red, оснащенный эксклюзивным дополнительным оборудованием и мощным, но экономичным двигателем 2.0 TDI (150 л. с.).

Модели серии Т марки «Volkswagen Коммерческие автомобили» были номером один в Германии на протяжении многих десятилетий, а всего за 65 лет существования общий объем продаж составил около 12 млн автомобилей. Новая серия определяет стандарты современной техники и является уникальной: она отличается гибкостью, универсальностью и предлагает множество инновационных решений.

Особенностью текущего производственного процесса является то, что в настоящее время на заводе в Ганновере осуществляется одновременный выпуск новой и предшествующей моделей. Число выпускаемых автомобилей нового поколения будет увеличиваться, а объемы производства предыдущей модели будут постепенно снижаться.

НА СЕВЕРНУЮ ЗЕМЛЮ

Пять бульдозеров ЧЕТРА Т35 будут работать на острове Большевик архипелага Северная Земля в Северном Ледовитом океане. Машины пополнили парк спецтехники ООО «СЕЗАР-Арктика», занимающейся разработкой месторождения золота Каменки-Шумная на юге острова Большевик.

62-тонный бульдозер ЧЕТРА Т35 — одна из самых крупных моделей бульдозерной техники ЧЕТРА. Благодаря передовым конструкторским и технологическим решениям бульдозер имеет большую производительность и успешно эксплуатируется в золотодобывающей промышленности.

Как и все бульдозеры ЧЕТРА, эта модель имеет модульную конструкцию всех узлов и систем: трансмиссии, ходовой системы, рабочего оборудования, системы охлаждения трактора, кабины, а также системы управления. Такое конструкторское решение делает техническое обслуживание бульдозера простым: для проверки и дозаправки всех систем промышленного трактора все узлы силовой передачи можно снимать отдельными модулями.





ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА НЕФАЗ – 96931-07

Материал	сталь 09Г2С
Номинальная вместимость, л	28000
Количество отсеков	3/4
Снаряженная масса, кг	7600
Полная масса, кг	31200
Подвеска	BPW, с EBS
Высота ССУ, мм	1100-1200

- › Большой экологический короб, с габаритными огнями и патрубками для слива пролитого топлива
- › Удобная и безопасная площадка обслуживания горловин из алюминия
- › Складная лестница с автоматическим открытием поручня и противоскользящими ступенями
- › Два огнетушителя в пластиковых боксах
- › Раздельные крылья на каждое колесо из прочного пластика с возможностью регулировки

РЕКЛАМА

nefaz.ru
8 800 000-00-00

NEFAZ

НАЗНАЧЕНИЯ



ПАВЕЛ СЕРЕДА
Назначен директором дивизиона «Легкие коммерческие и легковые автомобили» «Группы ГАЗ».

На этой должности Павел Серeda будет отвечать за разработку и производство новых продуктов для российского и экспортных рынков, за соблюдение стандартов качества, снижение операционных издержек и повышение эффективности. С 2008 года Павел Серeda занимал пост директора по развитию дивизиона и отвечал за разработку новых продуктов марки ГАЗ — от модернизированной «ГАЗели БИЗНЕС» до автомобилей нового поколения семейства NEXT.



ЕВГЕНИЙ ГОРЫНИН
Назначен директором по развитию производств «Группы ГАЗ».

В сферу ответственности Евгения Горынина будет входить повышение операционной эффективности, внедрение лучших практик и управление модернизацией на всех предприятиях компании. Ранее Евгений Горынин занимал должности директора по производству и директора по развитию новых производств дивизиона ЛКИЛА. Руководил запуском проектов контрактной сборки автомобилей Volkswagen/Skoda и Daimler.



АЛЕКСЕЙ ЗАЙЦЕВ
Назначен директором по развитию дивизиона «Автокомпоненты».

Усилия Алексея Зайцева будут сосредоточены на освоении производства новых узлов для автомобилей NEXT, развитии партнерств с мировыми производителями автокомпонентов, импортозамещении. Ранее Алексей возглавлял департамент стратегического маркетинга и планирования продуктов дивизиона, при его участии была разработана стратегия развития автокомпонентного бизнеса «Группы ГАЗ».

АВТОМАТИЧЕСКИЙ ПОЛНЫЙ ПРИВОД

Компания Volvo Trucks первой в мире предложила систему автоматического полного привода для грузовых автомобилей строительного назначения. Система автоматического подключения переднего ведущего моста Volvo Trucks задействует передние колеса при пробуксовке задних колес на скользкой поверхности или мягком грунте.

Система автоматического подключения переднего ведущего моста, которая теперь входит в стандартное оснащение всех автомобилей Volvo FMX с передним ведущим мостом, уже используется в сочлененных самосвалах компании Volvo Construction Equipment.

Она включает в себя программное обеспечение, которое анализирует данные от датчиков скорости вращения колес и управляет приводом. Как только задние колеса начинают пробуксовывать, крутящий момент автоматически передается на передние колеса. При этом автомобиль не теряет ни скорости, ни тяги. Зубчатая муфта подключает передние колеса за доли секунды. В сравнении с традиционными системами постоянного полного привода муфта стала легче, и в ней меньше движущихся частей. Если водителю потребуется преодолеть особенно сложный участок пути, он сможет вручную заблокировать передний и задний дифференциалы.



УНИВЕРСАЛЬНЫЙ КОММУНАЛЬЩИК

«АвтоКрАЗ» в партнерстве с компанией «Спецбудмаш» (Бровары) — украинским производителем спецнастроек изготовил для коммунального предприятия «Городские дороги» (Одесса) новый универсальный автомобиль КрАЗ-5401Н2. Универсальность новой комбинационной дорожной машины в том, что она укомплектована сменным илососным, пескоразбрасывающим, снегоборочным оборудованием и щеткой.

Универсальный дорожник КрАЗ-5401Н2 базируется на новинке 2014 года — двухосном шасси КрАЗ-5401 колесной формулы 4x2, спроектированном с учетом его максимальной унификации и адаптации под разные силовые установки и спецнастройки. Шасси имеет стандартную комплектацию в бескапотном исполнении.

Поскольку пескоразбрасывающее, илососное оборудование и снегоборочный отвал со щеткой являются взаимозаменяемыми, спецмашина может использоваться коммунальщиками круглогодично.

Первая поставка автомобиля КрАЗ-5401Н2 ПАО «АвтоКрАЗ» в адрес муниципальных служб запланирована на конец апреля. Еще один комбинационный трехосный бескапотный автомобиль КрАЗ для коммунальщиков, с аналогичным оборудованием, находится в производстве.



VECTOR 3

АВТОБУС МАЛОГО КЛАССА
ДЛЯ ГОРОДСКИХ И ПРИГОРОДНЫХ
ПЕРЕВОЗОК



Новый автобус для коммерческих перевозок

Преимущества:

- Надежность силового агрегата ISUZU;
- Высокая маневренность (ширина 1960 мм);
- Улучшенная аэродинамика;
- Стоимость владения 7 руб./км;
- Минимальный срок окупаемости;
- Межсервисный интервал обслуживания – 15 000 км;
- Экологический стандарт EURO-4;
- Минимальное соотношение расхода топлива на одного пассажира;
- Надежность подвески на дорогах с любым покрытием.



7360 мм



max.
33 (20+1) чел.



400
чел./день

ГАЗ
г р у п п а

www.bus.ru

ООО «Русские Автобусы – Группа ГАЗ»

г. Москва
тел./факс: +7 (495) 720-50-29/06
gar@ruspromauto.ru

г. Санкт-Петербург
тел./факс: +7 (812) 458-77-99
EugenySB@ruspromauto.ru

г. Павлово
тел./факс: +7 (83171) 3-12-59, 3-57-64
salesved@gaz.ru

г. Курган
тел./факс: +7 (3522) 630-361, 630-363/364
s.naydina@tdkavz.ru

Реклама

GET READY



СКИДКИ НА ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЕЙ, КОРОБОК ПЕРЕДАЧ И ПРИВОДНЫХ МЕХАНИЗМОВ!



<http://cnhi-ivecorussia.ru/>

CNH
INDUSTRIAL

GENUINE
PARTS

IVECO

Только у дилеров,
участвующих в
программе! Спешите,
предложение
ограниченно!

СРОК ДЕЙСТВИЯ АКЦИИ:
ДО 5 ИЮЛЯ

авто парк
5 КОЛЕСО

**НАИБОЛЕЕ
ЗНАЧИМЫЕ
ВЫСТАВКИ В РФ
И ЗА РУБЕЖОМ**

СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ / СТТ 2015

Международная специализированная выставка строительной техники, оборудования и технологий.

2–6 июня 2015 г., «Крокус-Экспо», Москва.

MIMS POWERED BY AUTOMECHANIKA MOSCOW 2015

19-я Международная выставка запасных частей, автокомпонентов и оборудования для технического обслуживания автомобилей.

24–27 августа 2015 г., ЦВК «Экспоцентр», Москва.

ИНТЕРАВТО — 2015

11-я Международная выставка автомобильной индустрии.

26–29 августа 2015 г., МВЦ «Крокус Экспо», Москва.

INTERLOGISTIKA 2015

Третья международная выставка комплексных решений в транспорте и логистике.

8–11 сентября 2015 г., МВЦ «Крокус Экспо», Москва.

COMTRANS 2015

13-я Международная специализированная выставка коммерческого автотранспорта.

8–12 сентября 2015 г., МВЦ «Крокус Экспо», Москва.

IAA 2015

65-й Международный автосалон легковых автомобилей, запасных частей и аксессуаров, телематики, оборудования для технического обслуживания и ремонта автомобилей.

19–27 сентября 2015 г., Messe Frankfurt, Франкфурт-на-Майне, Германия.

SEMAT RUSSIA 2015

6-я Международная выставка складской техники и систем, подъемно-транспортного оборудования и средств автоматизации склада.

22–25 сентября 2015 г., МВЦ «Крокус Экспо», Москва.

ДОРОГИ. МОСТЫ. ТОННЕЛИ — 2015

16-я Международная специализированная выставка.

23–25 сентября 2015 г., ВЦ «Михайловский манеж», Санкт-Петербург.

GASSUF 2015

13-я Международная выставка газобаллонного, газозаправочного оборудования и техники на газомоторном топливе.

13–15 октября 2015 г., ВДНХ, Москва.



«ЛЕГКИЙ» ГРУЗОВИК

Грузовой автомобиль Renault C XLoad, оборудованный автобетоносмесительной установкой, по праву может считаться чемпионом по полезной нагрузке в своем сегменте. Согласно сертификату французской организации UTAC, снаряженная масса шасси Renault C XLoad с колесной формулой 8x4 и двойной ошиновкой задних осей всего 9200 кг. Это позволит перевозчикам оптимизировать транспортные издержки и повысить эффективность грузоперевозок.

Грузовик предназначен для транспортировок не только по дорогам общего пользования, но и вне дорог с твердым покрытием. Он также сочетает в себе исключительную грузоподъемность с тяговым усилием, максимальную надежность и комфорт сегмента строительных грузовиков.

Renault C XLoad обладает всеми качественными показателями модельного ряда серии C, а также предлагает выгоду от уменьшенной массы транспортного средства за счет использования алюминиевых баков и облегченных колесных дисков. Шасси Renault C XLoad предварительно подготовлено под монтаж автобетоносмесительной установки объемом до 8 м³.

Данная модель грузовика Renault Trucks даст возможность клиентам в среднем экономить до 7% топлива или, иными словами, получать каждый 16-й рейс бесплатно, что ведет к существенному повышению рентабельности бизнеса в сегменте транспортно-строительных перевозок.



В НОВОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ

ОАО «КАМАЗ» запустило новую модификацию магистрального тягача КАМАЗ-5490 с автоматизированной коробкой передач.

Автомобиль КАМАЗ-5490-009-S5 оснащен двигателем Mercedes-Benz OM457LA мощностью 401 л.с. и 12-ступенчатой АКПП ZF AS Tronic (12AS2130). АКПП обеспечивает работу двигателя в оптимальном диапазоне частот вращения коленчатого вала, учитывая при этом скорость движения автомобиля и дорожные условия. Таким образом, предотвращается повышенный расход топлива и увеличивается ресурс двигателя.

АКПП позволяет исключить не только неправильный выбор передачи, но и лишние движения, которые часто совершает водитель при переключении передач. За счет сокращения времени переключения передач АКПП позволяет быстрее разогнать автомобиль до нужной скорости.

Новая интеллектуальная и эргономичная система управления АКПП при помощи подрулевого переключателя обеспечивает возможность выбора между автоматизированным режимом и режимом с ручным управлением. При этом сохраняется интуитивность управления, что позволяет водителю все внимание сосредоточить на дороге, соответственно, повышается безопасность движения.



СДЕЛАНО В РОССИИ!



РЕКЛАМА

PALFINGER

**ТРОСОВЫЙ
КРАН-МАНИПУЛЯТОР
INMAN IT 150**

2015 **СТТ**
2-6 ИЮНЯ

**ПАВИЛЬОН - 3
ЗАЛ - 14
СТЕНД - 320**

WWW.PALFINGER.COM
WWW.INMAN.RU

Журнал «Автопарк» – всегда с вами!

Загрузите бесплатно на ваш смартфон
или планшетный компьютер



Доступно в
App Store

ЗАГРУЗИТЕ НА
Google play

16+

РЕКЛАМА



MERCEDES-BENZ ПРЕДЛАГАЕТ

ООО «МБ Тракс Восток» объявило о старте программы для грузовых и специальных автомобилей «Мерседес-Бенц», в которую включены бесплатный контроль тормозной системы, тормозные комплекты со скидкой до 30%, комплекты фильтров со скидкой до 61%.

При проведении бесплатного контроля тормозной системы грузового автомобиля на авторизованной СТОА проверяются тормозные усилия на стенде, осуществляется проверка процента износа тормозных колодок с помощью StarDiagnose, а также производится визуальный контроль толщины тормозных колодок и толщины тормозных дисков.

Для ремонта тормозной системы предлагается специальная цена на комплекты, состоящие из дисков и колодок для различных автомобилей и осей. Выгода при приобретении комплекта, в отличие от покупки по отдельности, составляет от 22 до 30% в зависимости от комплекта. Также при приобретении комплекта фильтров (топливного, масляного и воздушного) скидка составит от 46 до 61%. Все предложения ограничены.

РАСШИРЯЕТ СЕТЬ

Производитель дорожно-уплотнительной техники «РАСКАТ» планирует увеличить количество сервисных центров, обслуживающих катки.

В настоящий момент гарантийное обслуживание продукции Рыбинского завода обеспечивают 18 авторизованных сервисных центров, расположенных в городах Центрального федерального округа, а также Сибирского, Уральского, Дальневосточного, Южного, Приволжского, Северо-Западного округов. Эти сервисные центры уже покрывают значительную часть территории страны. Однако в рамках стратегии департамента сервиса компании, организующего гарантийное обслуживание техники «РАСКАТ», число сервисных центров должно быть увеличено в 2015 году еще на 3 единицы.

При этом в сервисной службе подчеркивают, что за последние 84 года (с момента выпуска первого моторного катка) спецтехника уже была поставлена по всей стране и составляет сегодня конкуренцию даже в удаленных регионах, где исторически сильны позиции зарубежных производителей. Последние изменения в экономике государства повлияли на увеличение числа заявок на спецтехнику из Дальнего Востока и ближайшего зарубежья.



СПЕЦТЕХНИКА НА ШАССИ УРАЛ-М

«Группа ГАЗ» представила спецтехнику на XXIII международной специализированной выставке «Газ. Нефть. Технологии» в Уфе. В экспозиции предприятия были представлены автоцистерна емкостью 11 м³ и передвижная парогенераторная установка, выполненные на шасси модернизированного автомобиля Урал-М, серийное производство и продажи которого начались во второй половине 2014 года.

Вакуумная автоцистерна Урал-5557М (6x6) с открывающимся днищем предназначена для сбора разлитой нефти, газового конденсата, нефтепродуктов и неагрессивных технологических жидкостей, а также для их транспортировки к местам утилизации и переработки. На автоцистерну установлен вакуумный насос. Автоцистерна укомплектована дизельным двигателем ЯМЗ-53602-10 мощностью 312 л. с. и механической 9-ступенчатой коробкой передач ZF-9S. Вместимость цистерны — 11 м³, время ее заполнения при помощи насоса составляет не более 17 минут. Привод вакуумного насоса — от карданного вала, производительность 310 м³/ч.



Передвижная парогенераторная установка на шасси Урал-4320М (6x6) предназначена для удаления насыщенным паром гидрато-парафиновых отложений в насосно-компрессорных трубах при добыче нефти. Нагреваемая среда — вода, емкость цистерны — от 4 до 5,5 м³. Производительность по пару — 1600±10% кг/ч, температура производимого пара — не более 310 °С. Время, необходимое для получения пара с момента пуска котла, — не более 15 минут. Привод всех механизмов спецоборудования — от двигателя автомобиля.

■ Согласно данным АА «АВТОСТАТ», объем российского рынка новых LCV в апреле 2015 года составил 7,4 тыс. шт., что на 43% меньше, чем в апреле прошлого года. По итогам четырех месяцев (январь-апрель) ситуация выглядит немного лучше (-38,5% по сравнению с АППГ), реализовано 27,0 тыс. шт.

Первые две строчки ТОП-10 в апреле занимают два отечественных бренда ГАЗ и УАЗ. Лидером на рынке остается ГАЗ, с 3,3 тыс. автомобилей в апреле. Он показал падение меньше, чем в среднем по рынку (-37% по сравнению с АППГ), в то время как у семи из десяти брендов — падение больше среднерыночного. На втором месте в рейтинге — УАЗ, с продажами в апреле 1,4 тыс. шт. (-11,2%). На третьей строчке — Mercedes-Benz (814 шт.), единственный из ТОП-10 показавший положительную динамику по сравнению с АППГ (+11,7%). Далее следует Lada (с учетом реализации продукции компании ВИС): 533 шт.; -46,4%. Fiat — на пятом месте (301 шт.; -59,4%). На шестом — Ford (277 шт., -65,8%). За ним следуют Volkswagen (202 шт.; -72,3%) и Peugeot (96 шт.; -83,4%). Замыкают ТОП-10 брендов Iveco (94 шт., -55,0%) и Hyundai (85 шт., -76,2%).

■ Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», объем российского рынка новых грузовых автомобилей в апреле 2015 года составил 3,8 тыс. шт., что на 58,7% меньше, чем в апреле прошлого года. По итогам четырех месяцев (январь — апрель) ситуация выглядит немного лучше (17,1 тыс. шт., падение по сравнению с АППГ составило 45,9%). Первые строчки апрельского ТОП-10 занимают два отечественных бренда КАМАЗ и ГАЗ. Лидер среди них и в целом на рынке — КАМАЗ (более 1,2 тыс. автомобилей; -58% по сравнению с АППГ). На втором месте ГАЗ с продажами 581 шт., динамика тоже отрицательная (-34%). Стоит отметить, что динамика по сравнению с АППГ со знаком «минус» у всех брендов первой десятки. На третьем месте — MAZ (299 шт.; -64,0%), упавший ниже, чем рынок. На четвертой строчке апрельского рейтинга — Hyundai (251 шт., -54,9%), на пятой — «Урал» (240 шт., -39,8%). Scania, (169 шт.), показавшая самое большое в ТОП-10 падение (-77,8%) — на шестом месте.

ЭКСКЛЮЗИВНО С ЗАВОДА

MAN представил специальную серию грузовиков TGX D38, посвященную 100-летию производства коммерческого транспорта MAN. Флагманская модель с мотором 520 или 560 л. с. и дополнительным оборудованием предназначена для клиентов, испытывающих к автомобилям MAN подлинную страсть: блестящая штанга из не-

ржавеющей стали со светодиодной подсветкой обрамляет кабину сверху и снизу, делая внешность новой машины неповторимой. На фасаде также установлены четыре ярких галогеновых фонаря дальнего света, а ступеньки отделаны нержавеющей сталью.

На дверях и боковых панелях кабины разместились изображения огненного льва. Этот фирменный знак можно обнаружить и внутри на обивке сидений.

Хайнц-Юрген Лев, директор по продажам и маркетингу MAN Truck & Bus AG, с гордостью представил новый автомобиль семейства MAN на мероприятии в Мюнхене: «Специальная серия, посвященная 100-летию производства коммерческой техники MAN, соединила в себе уникальную производительность и эффективность грузовика TGX D38 со способностью действительно привлекать всеобщее внимание».



НАДЕЖНОСТЬ ИЗМЕРЯЕТСЯ БУДУЩИМ

Убедиться в надежности современной спецтехники можно только спустя десятки лет, уверены инженеры и конструкторы завода, выпускающего краны «Ивановец».

В качестве подтверждения своему тезису предприятие «Автокран» демонстрирует заявки на запасные части к своей технике выпуска 1990-х и 1980-х годов. Одна из таких заявок поступила в начале мая от крупного предприятия «НАЗ-СУАЛ» — Надвоицкого алюминиевого завода Сибирско-уральской алюминиевой компании. Расположенный в республике Карелия заказчик выпускает алюминиевые сплавы и входит в состав компании «Русал» — крупнейшего в мире производителя алюминия и глинозема.

Это предприятие до сих пор успешно эксплуатирует автокран «Ивановец» КС-3574, который приобрело еще в далеком 1993 году. За 22 года спецтехника прошла тяжелые испытания на строительных площадках и до сих пор находится в строю. Эта модель была популярной, так как обладала целым рядом достоинств.



НОВАЯ СТОЯНКА

Министерство транспорта Московской области на 72 км трассы М-2 «Крым» открыло новый многофункциональный комплекс для стоянки большегрузных автомобилей.

— В районе подмосковной деревни Лютерецкое, рядом с автомобильной дорогой федерального значения М-2 «Крым» (72 км из Москвы), компанией-инвестором обустроена стоянка для большегрузного автотранспорта вместимостью 500 машино-мест, — сообщил министр транспорта Московской области Александр Зайцев. — Данная стоянка на сегодняшний день является самой большой в Подмоскowie по количеству машино-мест и представляет собой многофункциональный комплекс с асфальтированной площадкой для открытого хранения большегрузных автомобилей.

— Стоянка расположена на охраняемой территории, оснащена пунктом быстрого питания, контейнером для мусора, туалетом, душем. Стоимость пребывания автомобиля на стоянке составляет 200 руб./сутки, — отметил Александр Зайцев. — В перспективе планируется расширение инфраструктурных возможностей стоянки.

■ Помощь в строительстве первого участка ЕКАДа, который тянется от Новомосковского тракта до поселка Медный, окажет автогрейдер John Deere 772G, марки ведущего производителя дорожно-строительной техники.

Автогрейдер оборудован умной 3D-системой нивелирования, которая входит в пакет интеллектуальных решений для управления парком техники John Deere WorkSight.

Автогрейдер 772G обладает рядом технических преимуществ, повышающих производительность агрегата. Среди них мощные дизельные двигатели John Deere PowerTech с «мокрыми» гильзами, простыми в обслуживании блоками фильтров и поворотными-откидными радиаторами, а также передний привод, наличие которого увеличивает тяговое усилие до 30%. Кроме того, привод на все шесть колес обеспечивает выполнение особо точных работ на минимальных скоростях, при этом дает оператору возможность очень плавно изменять скорость движения в достаточно широком диапазоне. Большое внимание при проектировании было уделено условиям работы. Это способствовало снижению утомляемости во время работы.

■ Компания Volpert приступила к производству полуприцепов-цистерн на новом заводе в Ростове-на-Дону. Первая линия производства рассчитана на выпуск цистерн для транспортировки светлых ГСМ объемом 28 и 40 м³, в двух комплектациях Classic и Premium. Производство оснащено новейшим оборудованием, которое позволяет создавать современные полуприцепы-цистерны, адаптированные для эксплуатации в сложных климатических и дорожных условиях. Применяемое сварочное оборудование не меняет физико-химических свойств металла, что увеличивает прочность цистерны. Именно поэтому завод предоставляет увеличенные сроки гарантии. Помимо этого полуприцепы-цистерны Volpert обладают и другими преимуществами: эксклюзивный метод установки осей, новейшая тормозная система с обновленным программным обеспечением, увеличенные сроки эксплуатации и гарантийного обслуживания.

На начальном этапе Volpert планирует выпускать 8 полуприцепов-цистерн в месяц.

САМОСВАЛЫ ДЛЯ МАЙНИНГА

В КОНЦЕ АПРЕЛЯ В МВЦ «КРОКУС-ЭКСПО» ПРОШЛА 19-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ОБОРУДОВАНИЯ И ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ДОБЫЧИ И ОБОГАЩЕНИЯ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ MININGWORLD RUSSIA. БОЛЬШОЙ ИНТЕРЕС У ПОСЕТИТЕЛЕЙ ВЫЗВАЛИ НОВЕЙШИЕ МОДЕЛИ СПЕЦИАЛЬНЫХ САМОСВАЛОВ, С КОТОРЫМИ МЫ РЕШИЛИ ВАС ПОЗНАКОМИТЬ.

ВЯЧЕСЛАВ МАМЕДОВ, ФОТО АВТОРА

Автомобильная техника для горнодобывающей промышленности должна обеспечивать транспортировку тяжелых материалов в больших объемах при минимально возможных затратах. Горнодобывающие предприятия заинтересованы в приобретении мощных, надежных и выносливых самосвалов с особо прочными кузовами и агрегатами шасси, способными работать безотказно 24 часа в сутки. Конкуренция в этом секторе рынка, в том числе в России, достаточно велика. С каждым годом конструкция автомобилей совершенствуется с целью повышения технико-эксплуатационных

параметров, что наглядно продемонстрировали образцы новых моделей самосвалов, недавно представленные компаниями ООО «Скания-Русь» и ООО «МАН Трак энд Бас РУС».

Самосвал Scania G440CB8x4ENZ с грузоподъемностью 30 т предназначен для транспортировки скальных, вскрышных пород и других материалов с плотностью до 1400 кг/м³ в разрезах, карьерах и по дорогам общего пользования. Как правило, подобные машины загружаются гидравлическими экскаваторами или фронтальными колесными погрузчиками с объемом ковша 2–5 м³.

Основа самосвала — шасси с колесной формулой 8x4 и усиленной рессорной подвеской мостов, а также колесами с карьерными шинами Michelin

325/95R24. Максимальная нагрузка на передние оси ограничена 9000 кг (на каждую), на задние — по 16 000 кг. Ведущие мосты с планетарными редукторами дополнены механизмами блокировки межосевого и межколесных дифференциалов. Передаточное число главной передачи — 7,18. Источником энергии служит рядный, 6-цилиндровый дизель DC13 мощностью 440 л. с. в исполнении Евро-4, развивающий максимальный крутящий момент 2300 Нм при 1000–1300 мин⁻¹. С дизелем заблокирована автоматизированная механическая коробка передач Scania Opticruise с 14 передачами переднего хода.

Кузов самосвала с 15-миллиметровым днищем и 8-миллиметровыми стенками изго-





- 2. Самосвал MAN TGS 41.480 8x8 BB-WW.
- 3. Емкость кузова самосвала MAN TGS 41.480 8x8 BB-WW — 21 м³, грузоподъемность — 32 т.
- 4. Емкость кузова самосвала MAN TGS 40.480 6x6 BB-WW — 16 м³, грузоподъемность — 25 т.
- 5. Самосвал Scania G440CB8x4EHZ с кузовом фирмы Wielton для транспортировки скальных и вскрышных пород.
- 6. Емкость кузова из стали Hardox — 23 м³.



1. Самосвал MAN с кузовами KН-Kirreg для перевозки угля.



товлен из высококачественной стали Hardox/Raex 450. Его геометрический объем (без «шапки») — 23 м³. Передний борт выполнен прямым, с защитным козырьком. Кузов обогревается отработавшими газами. Подъем осуществляется с помощью гидравлики HUYA. Запасное колесо устанавливается с помощью лебедки. Изготовитель кузова — компания Wielton.

Карьерные полноприводные самосвалы продемонстрировал в столице и Санкт-Петербургский филиал ООО «МАН Трак энд Бас РУС», приступивший к их реализации в РФ. Обе модели, MAN TGS 41.480 8x8 грузоподъемностью 32 т и MAN TGS 40.480 6x6 грузоподъемностью 25 т, имеют специальные самосвальные кузова польской фирмы KН-Kirreg, изготовленные из износостойкой стали Hardox 450. Конструкция автомобилей рассчитана на применение на добывающих производствах в различных климатических поясах России. Усиленное шасси и полный привод позволяют технике успешно функционировать в самых тяжелых дорожных условиях.

Силовой агрегат самосвала MAN TGS 40.480 6x6 BB-WW включает в себя 480-сильный дизель с максимальной величиной крутящего момента 2300 Нм и автоматизированную механическую 12-ступенчатую коробку передач ZF. Конструкторы предусмотрели установку обогреваемого топливного фильтра-влагодетелителя, одноцилиндрового воздушного компрессора с рабочим объемом 360 см³ и электрофакельного устройства для облегчения холодного пуска. Для защиты от камней радиатор

прикрыт решеткой. Круиз-контроль входит в базовое оснащение. Электронный ограничитель скорости срабатывает при достижении 89 км/ч.

Кузов с геометрическими размерами 5400x2550x1500 мм имеет днище толщиной 10 мм и стенки толщиной 8 мм. Задний борт открывается с помощью тросового привода. Гидравлика HUYA обеспечивает подъем самосвальной платформы, кузов дополнен системой подогрева отработавшими газами.

Кабина типа М (без спального места) на пружинной подвеске имеет солидный список оборудования, включающий центральный замок, механический подъемный люк, систему климат-контроля, независимый воздушный отопитель, электростеклоподъемники, магнитола, бортовой компьютер MAN Tronic. Ведущие мосты с барабанными тормозами подвешены к раме с помощью параболеских (передний мост) и многорессорных (задний мост) тележек. Задние мосты дополнены блокируемым межосевым дифференциалом.

Самосвал MAN TGS 41.480 8x8 BB-WW также оснащен 480-сильным дизелем и 12-ступенчатой автоматизированной коробкой передач. Кузов с геометрическими размерами 6200x2550x1800 мм имеет 12-миллиметровое днище и 8-миллиметровые стенки.

«Горнодобывающая отрасль России — перспективный рынок для MAN. Мы считаем, что конкурентная цена, относи-

тельно низкие издержки на содержание и обслуживание, а также эффективность и универсальность наших самосвалов являются серьезными преимуществами в сравнении с традиционной техникой карьеров. Мы верим в потенциал этого сегмента и готовы предложить клиентам эффективные решения специфических транспортных задач», — отметил на презентации экспозиции MAN Денис Масленников, директор по специальным проектам ООО «МАН Трак энд Бас РУС».

ООО «МБТракс Восток» также приняло участие в выставке, правда, без показа техники. Основной упор был направлен на продвижение американской марки Western Star.

Western Star — это грузовые автомобили, созданные для тяжелой работы. Основными областями применения мощных грузовиков Western Star грузоподъемностью до 40 тонн являются горнодобывающая промышленность, разведка, разработка и эксплуатация нефтегазовых месторождений.

Первый образец карьерного самосвала Western Star 6900XD был импортирован и сертифицирован для российского покупателя в 2014 году. Премьера автомобиля состоялась на выставке СТТ в июне прошлого года. В апреле этого года карьерный самосвал во внедорожном исполнении успешно прошел испытания в ООО «Магнезит» города Сатки Челябинской области.



ЕСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ РЕЗЕРВЫ

ПРОШЕДШАЯ В ПОСЛЕДНЕЙ ДЕКАДЕ АПРЕЛЯ В МВЦ «КРОКУС ЭКСПО» 20-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ И ТЕХНОЛОГИЙ «ТРАНСРОССИЯ» НА ТРИ ДНЯ СТАЛА ГЛАВНОЙ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ САМЫХ АКТУАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ. **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА**

В 2015 году крупнейшая выставка транспортной отрасли в России отмечает свой 20-летний юбилей. Однако на этот раз особый интерес вызвала не столько круглая дата, сколько возможность оценить реальную ситуа-

цию на рынке логистических услуг в условиях кризиса благодаря живому общению с экспертами, представляющими компании разных отраслей. Не секрет, что в данной ситуации успех сопутствует тем, кто вовремя уловил актуальные

тенденции и успел принять необходимые меры для повышения эффективности.

Разместившись в трех экспозиционных залах первого павильона МВЦ «Крокус Экспо», выставка собрала более 340 компаний из 25 стран мира. Среди



1



1. Разместившись в трех экспозиционных залах первого павильона МВЦ «Крокус Экспо», выставка собрала более 340 компаний из 5 стран мира.
2. Традиционный формат выставки интервью-студия «Открытый разговор» дает возможность журналистам пообщаться с экспертами отрасли, представителями власти и бизнеса.
3. Автотранспортные компании были представлены преимущественно коллективно — своими ассоциациями.



участников лидеры отрасли: «Автодор», «РЖД Логистика», «Трансконтейнер», «Совтрасавто-Москва», «Делко», Liebherr, Nurminen Logistics, CD Cargo и многие другие. Автотранспортные компании по традиции были представлены преимущественно коллективно — своими ассоциациями, в том числе российские — Ассоциацией международных автоперевозчиков (АСМАП), белорусские — БАМАП, литовские — ЛИНАВА, латвийские — «Латвиас ауто».

ОТКРЫТЫЙ РАЗГОВОР

Если говорить о деловой программе форума, то она была, как обычно, весьма насыщенной. Журналисты, например, получили возможность пообщаться с экспертами отрасли и руководителями компаний в интервью-студии «Открытый разговор», где поднимались такие темы, как переориентация грузопотоков в условиях новой экономической реальности, импортозамещение, способы экономии на логистике, ужесточение контроля над международными автоперевозками и др.

О реализации государственной политики в сфере транспорта рассказал заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул. Касаясь весьма актуальной для нашей действительности темы дорожного строительства, официальный представитель Минтранса отметил, что в прошлом году построено и реконструировано более 700 км автомобильных дорог федерального значения, в том числе 135 км скоростных. Это почти на 20% больше, чем в 2013 году. И впервые преодолен 50%-ный рубеж по доле протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям. Что касается автомобильных дорог местного и регионального значения, то, по словам Асаула, на субсидии из федерального бюджета были введены в эксплуатацию участки протяженностью более 670 км.

Замминистра также сообщил, как обстоят дела с крупнейшим для нашей страны международным транспортным проектом строительства евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва — Пекин. В этом проекте приоритетом России является развитие

транспортных узлов в крупных городах на основе комплексного мультимодального подхода.

Особое внимание официальный представитель Минтранса уделил совершенствованию нормативной правовой базы транспортного комплекса. В частности, в 2014 году президентом было подписано десять федеральных законов в сфере транспорта, в 2015 году планируется принять уже двадцать. Налаживаются и развиваются взаимовыгодные контакты. В том числе в области транспорта стран Таможенного союза и Единого экономического пространства. Активными темпами ведется работа по формированию международного автотранспортного маршрута Европа — Западный Китай, который должен обеспечить бесперебойное транспортное сообщение России с Китаем и странами Европы. В целях развития данного маршрута Минтрансом в сентябре 2014 года в Душанбе подписано соглашение между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. ➔



2. Такой транспондер позволяет проезжать по платным участкам трассы М4 «Дон» без остановок для оплаты.
 3. Отечественный тахограф «Касби» соответствует всем требованиям российского законодательства.
 4. Один из примеров механических пломб нового поколения от ИПК «Страж».
 5. Электронная система Guardfreight защитит грузовой контейнер от несанкционированного вскрытия.

1 Бортовая система взвешивания от фирмы «РД Групп» в варианте для трейлера.

НОВЫМ ВЫЗОВАМ — НОВЫЕ РЕШЕНИЯ

В экспозиционной части выставки особого внимания достоин раздел технических средств и информационных технологий. Из участников-производителей, работающих в интересах автотранспортного рынка, можно выделить фирму «РД Групп», которая предлагает автоперевозчикам целый комплекс IT-решений, направленных на повышение производительности и снижение транспортных издержек. Среди таких решений многофункциональная система спутникового мониторинга Truck-Control, бортовые системы взвешивания и контроля нагрузки на ось, системы контроля давления и температуры в шинах в интеграции с решениями на базе спутникового ГЛОНАСС/GPS-мониторинга.

Из последних новинок стоит отметить беспроводную GSM-систему контроля вскрытия с рабочим названием RDSC-2015, которая адресована, прежде всего, охраняемым предприятиям, занимающимся сопровождением грузов.

Компактная и эргономичная система позволяет осуществлять контроль за объектом и оповещать охранника и диспетчера в случае срабатывания электронных магнитных пломб на дверях контейнера или при нажатии на тревожную кнопку (на мобильном терминале или на руке сотрудника ЧОП (водителя)).

ООО «Автодор — Платные дороги», дочерняя структура ГК «Автодор», провела презентацию электронных средств регистрации проезда (ЭСРП) — транспондеров и бесконтактных смарт-карт. Они позволяют проезжать по платным участкам трасс без остановки для оплаты и по специально выделенным полосам для владельцев ЭСРП. Среди преимуществ ЭСРП контроль передвижения транспортных средств на платных участках, привязка всех устройств к единому лицевому счету и возможность получения выписки по лицевому счету.

Группа компаний «Антор» существенно расширила функционал комплексной системы мониторинга транспорта и мобильных объектов ANTOR TeamMaster. Обновленная версия системы получила измененный интерфейс мобильной части в целях максимизации удобства пользователя. Еще одной новинкой, представленной ГК «Антор» на выставке, стало решение ANTOR LogisticsMaster v.6. Система

ANTOR LogisticsMaster предназначена для автоматизации работы диспетчеров и позволяет предприятиям, осуществляющим доставку товаров клиентам или транспортировку грузов на торговые точки и склады, автоматизировать процессы управления доставкой и планирования маршрутов, оптимально загружать весь парк транспортных средств, обеспечивать своевременную доставку продукции клиентам, эффективно контролировать работу водителей и экспедиторов.

ЗАО «ИПК «Страж» представило унифицированный ряд силовых механических пломб нового поколения. Их особенностью является применение в конструкции современных защитных технологий, например, покрытие со специальными оптическими свойствами, уникальной маркировки, восстанавливаемой после криминального удаления, запорных механизмов двойной блокировки, следообразующих и следовоспринимающих элементов. Наряду с выпуском широкой номенклатуры механических пломбировочных устройств, контрольных и индикаторных пломб разного типа и назначения «Страж» ведет разработку нескольких вариантов электронных пломбировочных комплексов с использованием современных достижений микроэлектроники и спутниковой навигации.

ШИНЫ И НЕ ТОЛЬКО

МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА «ШИНЫ, РТИ И КАУЧУКИ — 2015» — ГЛАВНОЕ ЕЖЕГОДНОЕ ВЕСЕННЕЕ СОБЫТИЕ ДЛЯ РЕЗИНОТЕХНИЧЕСКОЙ И ШИННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ — ПРОШЛО В МОСКВЕ В 18-И РАЗ. МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА



ных экспонентов, в числе которых «Амуршина», «Балаковорезинотехника», «Ретрейдинг Технолджи Сервис», «Фторэластомеры», «Ярославль Резинотехника» и др.

Отдельное место на выставке, тематически поделенной на технологии, сырье и оборудование, было выделено для раздела утилизации шин и производства вторичных материалов, например, специальной крошки для покрытия спортивных площадок.

Деловая программа включала в себя профильную конференцию, на которой обсуждались проблемы и тенденции рынка шин, РТИ, каучуков и сырья для их изготовления с учетом меняющихся потребительских предпочтений, требований по ресурсосбережению и охране окружающей среды. Кстати, одной из обсуждаемых тем — влиянию ингредиентов на канцерогенность шин мы посвятим отдельный материал, который будет опубликован в одном из номеров.

На площадке ЦВК «Экспоцентр» 170 компаний из 17 стран мира демонстрировали новейшие образцы шин для всех типов колесных транспортных средств, эластомерные материалы, каучуки и изделия из них, а также оборудование для их производства, позволив посетителям узнать о новинках и получить объективную оценку рыночной ситуации.

Стоит отметить, что уже не первый год ведущие европейские шинные компании пропускают это важное отраслевое событие. Зато расширяется представительство китайских брендов, их стенды в этом году заняли почти две трети выставочных площадей. Обладатель самой большой экспозиции — компания Aeolus уже хорошо известна в России, где она предлагает легковые, грузовые и промышленные шины. Особый интерес в экспозиции представляла шина Aeolus A2237 (AL37) размерностью 26.5R25 для фронтальных погрузчиков и шарнирно-сочлененных самосвалов, ее особенность — высокое сопротивление воздействию горной породы. К слову, не исключено, что в скором времени развитию Aeolus будет придан дополнительный импульс, поскольку ее материнский

холдинг ChemChina недавно получил контроль над Pirelli, и отделение грузовых шин итальянского производителя будет объединено с Aeolus, а значит, появится доступ к новым технологиям.

Бренд Headway принадлежащий компании Shandong Hengyu Technology Group и достаточно хорошо закрепившийся на международном рынке, имеет большие виды на российских потребителей. Как сообщил представитель Headway, компания давно поставляет шины для китайских автопроизводителей, таких как Sinotruck, FAW, Foton, JAC и т. д. Объем выпуска в год — 1,2 млн грузовых шин.

Компания Weifang Goldshield Tire, входящая в состав холдинга Huadong Group и выпускающая до 1,8 млн грузовых шин в год, представила на выставке новую грузовую шину HD158. Рисунок протектора Goldshield HD158 с цельными ребрами оптимизирован для повышения износостойкости, снижения риска застревания камней, усиления сцепления и уменьшения сопротивления качению.

Достойную конкуренцию зарубежным гостям составили 50 отечествен-



1. Компания Aeolus предлагает в России легковые, грузовые и промышленные шины.
2. Бренд Headway, хорошо закрепившийся на международном рынке, имеет большие виды на российских потребителей.
3. Диски Kropprin с технологией DCW G3, которая значительно упрощает монтажно-демонтажные работы.
4. В экспозиции был представлен широкий спектр оборудования для шинной промышленности.



18 — РОКОВОЕ НЕВЕЗЕНЬЕ!

В УПОРНЕЙШЕЙ БОРЬБЕ ПОБЕДИТЕЛЕМ ФИНАЛА СКАНИЕВСКОГО КОНКУРСА «МОЛОДОЙ ВОДИТЕЛЬ ГРУЗОВИКА» (YETD), ПРОШЕДШЕГО В КОНЦЕ АПРЕЛЯ В ШВЕДСКОМ СЕДЕРТЕЛЬЕ, СТАЛ ДАТЧАНИН ЛАРС СОНДЕРГАРД. СЕРГЕЙ ЖУКОВ, ФОТО АВТОРА

Так получилось, что это не первое наше посещение финала конкурса Scania YETD. Вроде бы то же место, те же действия. Но на самом деле это не совсем так. Финал 2015 года несколько отличался от предыдущего мероприятия, проведенного в 2012 году. Прежде всего, был введен ряд новых дисциплин, на новый уровень поднята зрелищность соревнования. Часть упражнений стала доступна для просмотра посетителями и прессой.

Первый день конкурса представлял собой рутинное мероприятие, состоящее из пяти дисциплин, в числе которых традиционно были: «Предрейсовый осмотр», «Крепление груза» (стала доступна для зрителей), «Оказание первой помощи», «Экономичное и безопасное вождение» и совершенно новая дисциплина — Drugs &

Drowsiness. Спросите, почему по-английски? Просто так, с кондачка, сразу и синоним-то не подобрать. Что-то вроде демонстрации пагубности последствий езды в нетрезвом состоянии, с одной стороны, и психологического теста на ассоциативное мышление «что такое хорошо и что такое плохо», с другой.

Итог первого дня показал достаточно плотные результаты. 26 финалистов оказались действительно лучшими из лучших. Участвовавший от России Сергей Титкин попал в «золотую середину». И это обнадеживало, если учесть, что в прошлый раз наш Дмитрий Семенов дошел до финала.

Следующий день преподнес немало сюрпризов — как хороших, так и не очень. Утром были проведены соответствующие процедуры, после чего конкурсанты публично

тянули жребий (впервые). Сергею достался вполне приличный с виду номер 18.

Именно с этого момента все пошло по-серьезному — проигравшие вылетали. Первым таким испытанием стало упражнение «Комбо» — маневрирование с заездом в гараж (не на публике). Из 26 конкурсантов должно было остаться лишь 18. Член жюри, объявлявший прошедших испытание, «тянул до последнего» с объявлением россиянина, чем внес некую интригу в стан болельщиков нашей команды поддержки. 18-м стал Сергей. И это практически предопределило ход дальнейших событий. Первая девятка, как более сильная, выбирала себе соперников из второй половины. Немецкий водитель Патрик Шильдманн, как фаворит, выбрал Сергея для «Борьбы с огнем». Даже переигровка, вызванная несогласо-



1. К началу второго дня соревнований осталось 18 сильнейших, им-то и предстояло побороться за главный приз.
2. Самый зрелищный момент состязаний — «Огнеборство».
2. Победитель — датчанин Ларс Сондергард.



ванностью жюри, не спасла положение. После чего Сергей перешел в разряд зрителей.

Далее развернулась нешуточная борьба за главный приз — грузовик Scania, точнее, за сумму в 100 тыс. евро на его покупку. После полуфинального «Свергнуть короля» осталось трое самых достойных — уже упомянутый немец Патрик Шильдманн, швейцарец Томас Кнюсель и датчанин Ларс Сондергард.

В финальном упражнении «Супер Z» накал страстей был невероятный. Тройка практически синхронно шла по маршруту. В самый последний момент немца подвела оплошность, чем не преминул воспользоваться датчанин. Ему и достался главный приз. Кстати, Ларс Сондергард участвует в конкурсе во второй раз. Он и ранее достигал финала. Так что победа более чем заслуженная.

Конкурсанту, занявшему верхнюю ступень пьедестала почета, достался новый грузовик Scania стоимостью 100 000 евро. «Я до сих пор не могу поверить в свою победу — конкуренция была очень жесткой», — делился впоследствии своими впечатлениями Ларс Сондергард.

«Во время соревнования водители проявляли сверхчеловеческую сосредоточенность. Это потрясающее зрелище. Хотя только один из 26 финалистов заслужил звание лучшего молодого водителя грузовика в Европе, но, мне кажется, все они имеют полное право называть себя победителями», — отметил Эрик Лjungберг, старший вице-президент и глава подразделения корпоративных отношений Scania.

В общей сложности в соревнованиях «Молодой водитель грузовика», проводимых Scania, приняли участие более 22 000 представителей этой профессии в возрасте до 35 лет из 26 европейских стран.

Конкурс «Молодой водитель грузовика» является одной из основных частей глобального проекта по продвижению ответственного и безопасного вождения, иници-



ированного Scania в 2003 году. Подчеркивая важную роль водителя в практике безопасного движения, Scania также стремится привлечь в эту профессию молодежь.

«Вне всякого сомнения, водитель — это самый важный фактор в сфере перевозок тяжелым транспортом, — сказал Эрик Лjungберг. — Разумеется, техника и инфраструктура тоже имеют существенное значение, но управление автомобилем, обеспечивающее экономии топлива и безопасность на дороге, — это, прежде всего, вопрос поведения человека. Благодаря конкурсу YETD Scania вносит вклад в повышение статуса профессиональных водителей, подчеркивая их важность для прибыльности перевозчиков, безопасности дорожного движения и уменьшения воздействия на окружающую среду. Мы хотим привлечь больше молодых талантливых водителей в транспортный бизнес».

Поддержку конкурсу «Молодой водитель грузовика» оказывают Европейская комиссия и Международный союз автомобильного транспорта. В качестве спонсоров выступают компании Michelin и Volkswagen. Scania проводит аналогичные соревнования

в Латинской Америке, Африке и Азии. В 2014–2015 гг. в них суммарно приняло участие около 100 000 человек по всему миру.

В качестве послесловия к прошедшему финалу следует озвучить одну мысль. Устроителям российского финала настоятельно следует подумать о введении еще одной дисциплины при отборе конкурсантов — основам владения английским языком. Конкурс-то международный. Похоже, мы были единственными, с кем общение было затрундено.

СЕРГЕЙ ТИТКИН

33 ГОДА, ПОС. СТАРОЖИЛОВО, РЯЗАНСКАЯ ОБЛ.



Сергей начал свою карьеру водителем отечественного грузового автомобиля в компании «Рязанская Автоколонна 1131», занимался строительством дорог, принимал участие в строительстве окружной дороги в Коломне. Последние 3 года является индивидуальным предпринимателем, занимается грузоперевозками по России. Опыт вождения автопоезда — 14 лет. В конкурсе принимал участие впервые.

Победитель регионального финала в Липецке. Получил главный приз — сертификат на сумму 200 тыс. руб. и участие в европейском финале в Швеции.



АВТОМОБИЛЬ ЕЖЕГОДНАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ

АВТОМОБИЛИ ГОДА — 2015

Городские автомобили	Uz-Daewoo Matiz
Малый класс	Hyundai Solaris
Малый средний класс	KIA Cee'd
Средний класс	Skoda Octavia
Бизнес-класс	Hyundai Genesis
Представительский класс	Mercedes-Benz S-class
Представительский класс «премиум»	Bentley Flying Spur
Купе	Audi TT
Купе «премиум»	BMW i8
Грантуреры	Porsche Panamera
Кабриолеты и родстеры	Infiniti Q60 Cabrio
Кабриолеты и родстеры «премиум»	Lamborghini Aventador Roadster
Универсалы повышенной проходимости	Lada Kalina Cross
Компактные внедорожники	Renault Duster
Легкие внедорожники	Subaru Forester
Средние внедорожники	Volkswagen Touareg
Тяжелые внедорожники	Range Rover
Пикапы	Volkswagen Amarok
Компакт-вэны	Citroen C4 Picasso
Минивэны	Volkswagen Multivan/Caravelle
Мини-фургоны	Lada Largus Furgon
Легкие фургоны	Ford Transit Custom
Фургоны	Газель Бизнес / Соболь Бизнес
Новинка года	Audi TT
Любимая марка в премиальном сегменте	Audi
Любимая марка в массовом сегменте	Hyundai
Легенда Auto.ru	Toyota Land Cruiser 200
Автомобиль мечты по версии Woman.ru	Mercedes-Benz C-class
Самый узнаваемый китайский бренд	Chery

ОПРЕДЕЛЕНЫ «АВТОМОБИЛИ ГОДА В РОССИИ — 2015»

23 АПРЕЛЯ В МОСКВЕ СОСТОЯЛОСЬ ТОРЖЕСТВЕННОЕ ВРУЧЕНИЕ ЕЖЕГОДНОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИИ «АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ — 2015». ЦЕРЕМОНИЯ ОБЪЯВЛЕНИЯ ПОБЕДИТЕЛЕЙ БЫЛА ОСОБЕННО ОЖИДАЕМОЙ, ВЕДЬ В ЭТОМ ГОДУ ПРЕМИЯ ОТПРАЗДНОВАЛА СВОЕ 15-ЛЕТИЕ. В 2015 ГОДУ, НЕСМОТРИ НА ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ СПАД ПРОДАЖ, В ГОЛОСОВАНИИ ЗА ЛЮБИМЫЕ МОДЕЛИ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ 938 904 ЧЕЛОВЕКА ИЗ 85 РЕГИОНОВ РОССИИ.

За премию «АВТОМОБИЛЬ ГОДА — 2015» боролись 403 модели, официально продающиеся в России. Во время церемонии награждения были объявлены автомобили-победители в 23 классах и специальных номинациях «Новинка года», «Любимая марка в массовом сегменте», «Любимая марка в премиальном сегменте», а также «Легенда Auto.ru» и «Автомобиль мечты по версии Woman.ru».

Кроме того, организаторами было проведено специальное исследование,

направленное на изучение узнаваемости российскими автолюбителями китайских марок.

Владимир Безукладников, председатель Оргкомитета Премии «АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ»: «Юбилейная 15-я церемония вручения Премии пришлась на непростые, как для компаний, так и для потребителей, времена, однако мы видим, что интерес к событиям на автомобильном рынке не охладевает несмотря ни на что».



2015

АВТОМОБИЛЬ ГОДА

ЕЖЕГОДНАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ

15 лет
ВЫБИРАЯ ЛУЧШЕЕ



1. Евгений Стрыгин, обладатель главного приза — автомобиля Volkswagen AmaroK, и Илья Стабровский, руководитель отдела маркетинга Volkswagen Коммерческие автомобили.
2. Владимир Безукладников, председатель Оргкомитета Премии, и Ярон Видмайер, генеральный директор Continental Tires Rus, открывают церемонию.
3. Александр Чепель, издатель проекта «Радио «Комсомольская правда»», и Ку Йон-Ги, генеральный директор ООО «Хендз Мотор СНГ».
4. Алексей Калицев, исполнительный директор ООО «Хендз Мотор СНГ», и Алексей Вожаков, издатель журнала «5 колесо».
5. Анатолий Чембаев, коммерческий директор медиакорпорации «Шансон», и Сю Цзяньшэн, заместитель директора автоконцерна Chery в России.
6. Дмитрий Филиппов, директор по развитию компании Exist, и Ешики Кишимото, генеральный директор ООО «Субару Мотор».
7. Бу Инге Андерссон, президент ОАО «АВТОВАЗ», и Алексей Токарев, старший вице-президент, директор департамента автобизнеса Банка ВТБ24 (ПАО).
8. Елена Лисовская, автоэксперт, теле- и радиоведущая, и Михаил Семенихин, глава марки Volkswagen Коммерческие автомобили.



9. Валерий Тараканов, директор по маркетингу KIA Motors Rus, и Фабыен Вуазен, генеральный директор ООО «Тотал Восток».
10. Елена Пискун, директор по маркетингу Continental Tires Rus.
11. Михаил Ожерельев, обозреватель журнала «Автопарк», и Павел Середа, директор по стратегическому развитию группы ГАЗ.
12. Павел Титов, генеральный директор «Абрау-Дюрсо», и Ахим Заурер, глава Audi в России.
13. Оксана Хартонюк, директор по связям с общественностью и прессой Porsche Rusland, и Денис Седякин, издатель мужских журналов ИД «Бурда» и главный редактор журнала Quattroruote.
14. Роман Абрамов, руководитель Auto.ru и сервиса Яндекс.авто, и Евгения Тетерина, старший специалист по связям с общественностью Toyota.
15. Ярон Видмайер, генеральный директор Continental Tires Rus, и Ян Мадея, генеральный директор ЗАО «Мерседес Бенц Рус».

ПОМОЧЬ СВОИМ ЗА ЧУЖОЙ СЧЕТ?

В МАРТЕ БЫЛО УЖЕСТОЧЕНО ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ ИНОСТРАННЫМИ КОМПАНИЯМИ. ЗАКОН НАПРАВЛЕН НА ПОДДЕРЖКУ РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ, НО ВРЯД ЛИ ПРИНЕСЕТ ИМ СЕРЬЕЗНЫЕ «ДИВИДЕНДЫ». ИРИНА ЗВЕРЕВА

Попытку отрегулировать нишу, которую занимают на российском рынке иностранные автоперевозчики, предпринял Минтранс. Согласно принятым с его подачи поправкам, штрафы за нарушение правил оформления документов на перевозки для иностранных игроков рынка увеличены с 50 до 150–200 тыс. руб. В тексте закона говорится, что такие санкции предусмо-

трены за «осуществление международной автомобильной перевозки грузов и (или) пассажиров с территории РФ на территорию третьего государства либо с территории третьего государства на территорию РФ с незаполненным разрешением или разрешением, заполненным с нарушением установленных правил, либо без разрешения». При этом машины недобросовестных перевозчиков могут быть за-

держаны на выезде из РФ до уплаты штрафа.

Ространснадзор, кроме того, получил уточненный список документов для подтверждения страны происхождения груза, что облегчит выявление нарушителей и само наказание. Как объяснили СМИ в Минтрансе, будут четко определены виды разрешений на перевозки, появятся требования к заполнению документов до въезда перевозчика в Россию.

РЫНОК ПОД ИНОСТРАНЦАМИ

В Минтрансе утверждают, что закон направлен на поддержку российских автоперевозчиков, потому что они находятся в тяжелой финансовой ситуации — из-за роста цен на топливо и девальвации рубля. Согласно данным участников рынка, к началу нынешнего года издержки наших компаний выросли на 30–35%, маржа почти обнулилась.





В результате ряд российских перевозчиков были вынуждены поднять тарифы. А это, конечно, сказывается на конкурентоспособности. По данным Ассоциации международных автоперевозчиков, иностранные перевозчики уже контролируют 60% российского рынка международных автоперевозок.

Оказавшись в самой сложной ситуации владельцам фур придется выставлять часть подвижного состава на продажу. Или вовсе уходить с рынка. Как сетовал председатель совета НП «Грузавтотранс» Владимир Матягин, в феврале нынешнего года прекратили свое существование уже порядка десяти российских компаний, недавно за счет лизинга обновивших свой парк, чтобы соответствовать международным требованиям. Процесс продолжается. Как предсказал Матягин, пройдет еще некоторое время,

и на европейских маршрутах останутся в основном зарубежные перевозчики, у которых сейчас имеется больше ресурсов, чтобы пережить кризис.

На то, что решение Минтранса ужесточит правила для иностранцев и поможет «своим», надеются и сенаторы: как пояснил зампреда комитета Совета Федерации по экономической политике Олег Еремеев, «основной целью закона является защита российского рынка автомобильных перевозок посредством усиления контроля за соблюдением иностранными перевозчиками требований российской разрешительной системы». По его мнению, «важность и актуальность решения этой задачи серьезно возросла в условиях переноса транспортного контроля на внешнюю границу Таможенного союза (России, Белоруссии, Казахстана)».

На внесении поправок в закон настояли сами ➔



ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- Грузоподъемность до 15 т
- Экономичные двигатели Cummins или KAMAZ
- Надежные коробки передач ZF или KAMAZ

Весь товар сертифицирован. Реклама. Не является официальной офертой.



KAMAZ-65115

ЛИЗИНГ ОТ КАМАЗА.
СКИДКА
НА АВАНСОВЫЙ ПЛАТЁЖ*



АО «Лизинговая компания «КАМАЗ»

*Для договоров, заключенных не позднее 1 декабря 2015 г.

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru



российские игроки, сообщил председатель правления Клуба президентов ассоциаций автомобильного автотранспорта — членов Международного союза автоперевозчиков Юрий Сухин. Дело в том, что отечественные и зарубежные компании оказались в неравных условиях: иностранцы, как правило, находятся вне поля зрения Госавтонадзора. Если даже машины не совсем добросовестных

перевозчиков и останавливаются, то наказания незначительны.

Международный опыт свидетельствует в пользу более строгого наказания. По словам Юрия Сухина, в Италии, к примеру, всего лишь за неправильное оформление документа, разрешающего выполнение грузоперевозок, налагается штраф в 5 тыс. евро. При повторном нарушении сумма удваивается. И в случае неуплаты

можно арестовывать автомобиль.

ЛАЗЕЙКИ НАЙДУТСЯ

Бурных протестов со стороны иностранных автоперевозчиков, однако, не последовало: как оценили участники рынка, принятые меры затронули лишь узкий круг игроков, в основном из стран Балтии и Польши, кото-

рые привыкли игнорировать правила ведения бизнеса в России или отыскивали в нем лазейки.

Одну из возможных назвал директор департамента транспортной логистики компании «Молком» Тимур Ратников: по его прогнозу, ужесточение подтолкнет иностранных перевозчиков создавать российские юрлица.

А директор НП «Северо-Западный информационно-аналитический центр

НОВЫЙ ЗАКОН, ПОДГОТОВЛЕННЫЙ МИНТРАНСОМ, НАПРАВЛЕН НА ПОДДЕРЖКУ РОССИЙСКИХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В ТЯЖЕЛОЙ ФИНАНСОВОЙ СИТУАЦИИ — ИЗ-ЗА РОСТА ЦЕН НА ТОПЛИВО И ДЕВАЛЬВАЦИИ РУБЛЯ.





транспортной логистики» Михаил Пимоненко предсказал, что часть автоперевозчиков уйдут в тень. В конечном счете, нововведение негативно отразится на логистике: сложнее будет выстраивать качественные сервисы, если партнеры не смогут стабильно гарантировать их выполнение.

К тому же в результате изменений устанавливается дополнительный барьер для транзита в РФ. Этим недоволены, в частности, белорусские автоперевозчики, которые на совещании Евразийской экономической комиссии посчитали подобную процедуру еще и тормозом для развития экономических связей внутри Евразийского союза.

Минтранс наносит удар не в том направлении — следовало бы принять более масштабный комплекс мер, чтобы помочь российским компаниям, считает ряд участников рынка. «Ужесточение требований к иностранным перевозчикам и повышение

уровня штрафов для них не смогут существенно повлиять на структуру рынка международных грузоперевозок в пользу российских перевозчиков, — полагает, в частности, генеральный директор компании «Максилог — Система комплексной логистики» Александр Сологубов. — Гораздо существенней и благоприятней на российских перевозчиков повлияло бы снижение ставки лизинга на новую технику. Введение же нулевой ставки НДС не только на международные, но и на внутрироссийские перевозки дало бы мощнейший толчок к развитию транспортного сегмента российской экономики, массовому появлению мощных транспортных компаний, относящихся к среднему бизнесу, а не тысяч ИП, владеющих 1–2 машинами, как это происходит сегодня. К сожалению, наше государство вновь выбрало путь ужесточения условий ведения бизнеса вместо эффективных антикризисных мер».

OMN i COMM

мониторинг транспорта
контроль расхода топлива



ГДЕ НАХОДИТСЯ
ВАШ ТРАНСПОРТ?



ЧТО ДЕЛАЮТ
ВАШИ ВОДИТЕЛИ?



КАКОВЫ
РАСХОДЫ НА ТРАНСПОРТ
НА САМОМ ДЕЛЕ?

СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ТРАСПОРТА



8 800 100 24 42

ЗВОНОК ИЗ ЛЮБОГО
РЕГИОНА РФ БЕСПЛАТНЫЙ

WWW.OMNICOMM.RU



Доступно в
App Store

Google play

К ОСАГО ВОПРОСЫ

ВОЗМУЩЕНИЕ В АВТОМОБИЛЬНОМ СООБЩЕСТВЕ ВЫЗВАЛО АПРЕЛЬСКОЕ ПОВЫШЕНИЕ БАЗОВЫХ ТАРИФОВ НА ОСАГО. ОБЩЕРОССИЙСКОЕ ПОДРОЖАНИЕ СОСТАВИЛО ДО 60%, МЕСТАМИ ВОЗРОСЛИ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ «НАДБАВКИ». ИРИНА ЗВЕРЕВА

В то время как страховщики доказывают, что без повышения тарифов система «автогражданки» придет в упадок, их оппоненты приводят контраргументы и собирают подписи недовольных автовладельцев. Как бы то ни было, подорожание произошло. Во-первых, с 12 апреля средний базовый тариф ОСАГО увеличился на 40%. Во-вторых, страховые компании обзавелись правом существенно варьировать размер соб-

ственной премии. Если раньше страховщики имели право «плясать» в рамках тарифного коридора в 5%, то теперь — в 20%. Таким образом, была заложена возможность увеличения тарифа на 60%.

И страховщики воспользовались щедрым предложением. По данным экспертов, половина компаний из десятки лидеров на рынке ОСАГО подняли тарифы до максимальной разрешенной планки, то есть на 60%. Наиболее часто к этому прибегали в Москве и Московской области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, в Дагестане, Ставропольском крае, Карачаево-Черкесии.

В соответствии с новыми тарифами, базовая ставка для грузовых транспортных средств (категории «С» и «СЕ») — более 16 тонн теперь составляет 5284 руб. Максимально же разрешенный базовый тариф, который имеют право взимать страховые ком-

пании с 12 апреля, установлен в размере 6341 руб. Соответствующие цифры для грузовиков менее 16 тонн — 3509 и 4211 руб.

Это еще не все. К новому базовому тарифу в ряде субъектов РФ с апреля разрешили применить повышающие региональные коэффициенты. Максимальное повышение предусмотрено в 11 регионах РФ, где была показана экстремальная убыточность «автогражданки»: Камчатский край, Адыгея, Мордовия, Чувашия, Республика Марий Эл, Амурская, Воронежская, Мурманская, Курганская и Челябинская области. Коэффициенты здесь повышаются, но не более чем на 20–25%. В Москве и Санкт-Петербурге региональный коэффициент не меняется. Справедливости ради, в ряде регионов предусмотрено понижение региональных коэффициентов — это затронуло Ленинградскую область, Якутию, Дагестан, Забайкальский край, Тыву, Ингушетию, Чеченскую республику, Еврейскую автономную область, Магаданскую область, Чукотский автономный округ.

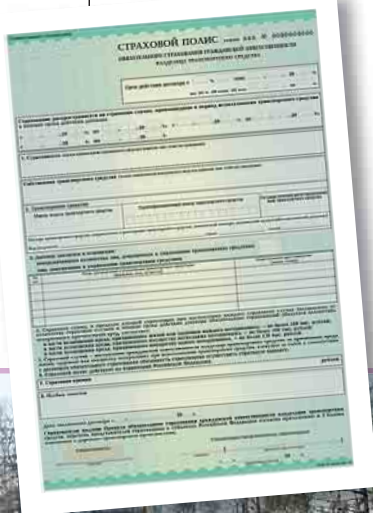
Свершившееся власти и страховщики объясняют несколькими причинами. Первая — увеличение с 1 апреля лимита выплат за вред, причиненный жизни и здоровью, со 160 до 500 тыс. руб. Вторая — рост цен (примерно на 20%) на импортные запчасти и материалы для ремонта автомобиля из-за падения рубля. И третья — убыточность «автогражданки» (она, по данным страховщиков,

составляет больше 100%) и несбалансированность коэффициентов по территориям.

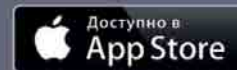
«Если бы тарифы не были повышены так, как они были повышены с начала апреля, вся система ОСАГО была бы под большим вопросом», — объяснил на пресс-конференции необходимость такого шага гендиректор ОСАО «Ингосстрах» Михаил Волков.

В «Федерации автовладельцев России» не верят в бедственное положение страховщиков и написали обращение властям, собрав десятки тысяч подписей. По данным главы организации Сергея Канаева, «если Банк России оставит в силе решение поднять тарифы еще на 40%, страховые компании получат дополнительно свыше 76 млрд руб., всего — более 100 млрд руб., назначение которых не определено». Тем более что «живой запас» за годы страхования по ОСАГО страховщики накопили огромные, по нашим подсчетам, больше 225 млрд руб., — сообщил руководитель ФАР, сославшись при этом на данные Российского союза автостраховщиков (РСА).

В Центробанке же уверены, что новая система возродит конкуренцию на рынке ОСАГО (в регионах будет проще достать полис), и не ожидают социального взрыва из-за повышения тарифов. По оценке «Автостата», с ростом цен автолюбители смиряются, если одновременно вырастет и качество услуг, скорость и «справедливость» выплат и т. п. 



ОДИН ЖУРНАЛ – ВСЕ УСТРОЙСТВА



РЕКЛАМА

16+

АРЕНДА ОСТАНЕТСЯ В ТРЕНДЕ

У СТРОИТЕЛЬНЫХ КОМПАНИЙ ПИК СПРОСА НА СТРОИТЕЛЬНУЮ ТЕХНИКУ ПРИХОДИТСЯ, КАК ПРАВИЛО, НА ЛЕТО. В ЭТОМ ГОДУ ГЛОБАЛЬНЫХ СЕЗОННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ НЕ ПРЕДВИДИТСЯ, ОДНАКО СПРОС НА ТЕХНИКУ ОКАЖЕТСЯ СУЩЕСТВЕННО МЕНЬШИМ, ЧЕМ В 2013 И 2014 ГОДАХ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ. КОГО КРИЗИС КОСНУЛСЯ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, А КТО, НАОБОРОТ, ОКАЖЕТСЯ В ВЫИГРЫШЕ? МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ

Аренда спецтехники в настоящее время становится все более популярным способом производства

практически всех видов работ. Причин тому несколько. Во-первых, специализация всегда более экономична и продуктив-

на. Заказчику нет необходимости держать парк техники, нужда в которой возникает периодически, это в десятки и даже сот-

ни раз сокращает траты на ее содержание. Во-вторых, арендодатель обеспечивает технике максимальный уход и каче-





ственную профилактику, поддерживая ее в рабочем состоянии.

В зависимости от условий передачи техники аренда может быть двух видов — финансируемая (лизинг) и текущая. Лизинг — это всегда существенное единовременное вложение средств. «На фоне девальвации рубля не все компании могут позволить себе дорогостоящие машины на длительный срок, — отмечает Юрий Зорин, исполнительный директор «Хино Моторс Сейлс». — И если речь идет об удовлетворении временной потребности арендатора в технике, обычно принято пользоваться инструментом текущей аренды».

СПРОС И ПРЕДЛОЖЕНИЕ

В зависимости от продолжительности различают краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную аренду. Более востребованной является краткосрочная аренда. Ряд крупных компаний, которые представлены в Москве и регионах, сдают в аренду технику минимум на четыре часа. Есть фирмы, которые предлагают оборудование не менее чем на семь часов. При этом некоторые компании сдают технику

исключительно с машинистом. Цены, в сравнении с прошлым годом, изменились несущественно.

«До апреля был застой, поэтому стоимость повышать не было возможности. Вероятно, повышение начнется в ближайшее время, но оно не будет скачкообразным и, скорее всего, не превысит 10–15%», — комментирует Максим Кирюгин, коммерческий директор компании СВН, официального представителя производителей строительной и погрузочной техники брендов Magni и Saez.

Возможность повышения цен за аренду не исключает и Михаил Афиногенов, руководитель ООО «АК «СОКОЛ», предлагающего клиентам технику JCB, а также шарнирно-сочлененные самосвалы марки Terex: «Непосредственно от курсов валют стоимость аренды не зависит. Однако теперь она упала ниже уровня 2008–2009 годов. Стоит отметить, что в 2008 году мы сдавали технику в аренду дороже, чем сейчас, а ведь с тех пор подорожали запчасти и топливо, были существенно проиндексированы зарплаты и т. д. Сейчас арендным компаниям все труднее выживать, и многие уже прекратили свою деятельность».

АЛЕКСАНДР ДМИТРИЕВ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР «АРЕНДНО-СЕРВИСНОЙ КОМПАНИИ»

В условиях ограниченного финансирования федеральных и региональных бюджетов сложно давать точные прогнозы развития рынка аренды спецтехники на ближайшую перспективу. Однако мы можем констатировать, что многие строительные и коммунальные предприятия — основные клиенты отрасли — вынуждены значительно сокращать свои расходы на приобретение новой спецтехники, и это обстоятельство, в свою очередь, выступает драйвером рынка аренды оборудования. Получается, что аренда спецтехники — один из лучших инструментов реализации текущих задач и проектов, так как не требует единовременного привлечения больших денежных средств. В результате «Арендно-Сервисная компания» (далее АСК — прим. ред.) с оптимизмом смотрит в будущее и не планирует сокращать свои расходы как на пополнение парка спецтехники, так и на расширение географии присутствия. В частности, АСК к концу 2015 года планирует увеличить арендный парк до 40 единиц техники ЧЕТРА и намерена открыть демонстрационные площадки в Северо-Западном, Центральном, Уральском и Приволжском федеральных округах России.



Клиенты нашей компании, в основном, — строительные организации и промышленные предприятия, использующие дорожно-строительную технику. Основной костяк нашего технологического парка состоит из лучших образцов дорожно-строительной техники и оборудования, отвечающих потребностям наших клиентов: бульдозеры ЧЕТРА массой от 20 т до 60 т, оснащенные отвалом и рыхлительным оборудованием; гусеничные экскаваторы ЧЕТРА ЭГП массой от 20 т до 27 т, оборудованные ковшом 0,8-1,2 м³ или гидромолотом; мини-погрузчики ЧЕТРА МКСМ грузоподъемностью от 800 кг до 1200 кг с многофункциональным навесным оборудованием; экскаваторы-погрузчики ЧЕТРА СИТИ массой 8 т, оснащенные погрузочным и экскаваторным ковшом; дизель-генераторы АСК (серии УСДГ) мощностью от 15 до 150 кВт в различном исполнении. Диверсификация деятельности позволяет частично нивелировать риски, связанные с сезонным или кризисным падением продаж.

Рынок аренды строительной техники сегодня — перспективное направление бизнеса. Общий тренд таков: рост закупочных цен на импортную технику зависит от колебаний курсов валют, и нестабильная ситуация с заказами на строительном рынке в целом толкает строительные компании к аренде строительной техники и оборудования вместо их покупки. Ведь платят они в этом случае только за период эксплуатации техники, не имея дополнительных накладных расходов, которые несет арендная компания.

Стоимость услуг аренды в АСК не имеет жесткой привязки к курсу валют, так как мы предлагаем клиентам технику российского производителя. По сравнению с прошлым годом, цены на услуги аренды в нашей компании возросли на 5–7% в зависимости от вида спецтехники и оборудования. Для сравнения, стоимость покупки импортной техники и оборудования за тот же период выросла не менее чем на 20%.

Планы федерального правительства — дополнительный фактор роста рынка аренды спецтехники в краткосрочной перспективе. Так, сегодня ждет своего развития социально-экономическая инфраструктура Крыма — региону требуется полноценная транспортная связь с Россией. Полным ходом идет подготовка к чемпионату мира по футболу — 2018: из 12 стадионов, на которых должен проходить чемпионат, сегодня только 3 готовы его принять — остальные либо строятся, либо еще ожидают начала строительства. Также очевидна необходимость масштабного развития региональной сети автодорог и сокращения протяженности так называемых «узких мест» железных дорог.

ВАЛЕНТИН КУШНЕРЕВ ДИРЕКТОР ПО МАРКЕТИНГУ СТРОИТЕЛЬНОГО И ЛЕСОЗАГОТОВИТЕЛЬНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ JOHN DEERE



Загадывать в столь нестабильное время — занятие неблагодарное, но предполагаю, что в нынешнем сезоне ситуация на рынке аренды спецтехники останется такой же, как сейчас. По сравнению с очень сильным падением продаж строительной техники, на рынке аренды в данный момент наблюдается относительно небольшое снижение в 10–20%, в зависимости от сегмента. Принимая во внимание предпосылки к улучшению экономической и внешнеполитической ситуации, а также запланированные государственные инфраструктурные проекты, куда могут инвестировать существенные суммы, оптимистичным прогнозом будет снижение этого рынка до конца текущего сезона

на 5–10% по сравнению с прошлым годом.

Согласен ли я с утверждением, что в первую очередь от кризиса страдают компании, предлагающие узкую линейку продукции? И да, и нет. «Да», потому что при широкой линейке имеет место диверсификация рисков: при проседании определенных сегментов можно выправить ситуацию за счет других. А «нет», потому что, работая в узком направлении, например, в сегменте коммунальной техники, компания, имеющая хорошую клиентскую базу и конкурентные предложения, может чувствовать себя очень неплохо. Но основное правило, проверенное не одним кризисом, остается неизменным: чем крупнее компания и чем больше у нее «финансовая подушка безопасности», тем легче ей выжить.

John Deere как производитель напрямую не предлагает технику в аренду, в этом бизнесе профессионально работают наши дилеры, покрывающие всю территорию Российской Федерации. Практически все типы техники John Deere, представленные в России, доступны для аренды, от шарнирно-сочлененных самосвалов до погрузчиков с бортовым поворотом. Особой популярностью пользуется аренда тяжелой техники: бульдозеры, грейдеры, экскаваторы и т. д.

Основными заказчиками на данный момент являются средние и крупные компании, имеющие объемы и подряды, но не инвестирующие в приобретение техники в силу нестабильной ситуации. В какой-то степени мы сейчас наблюдаем замещение продаж техники ее арендой. Помимо возможности взять технику в аренду, наши дилеры осуществляют качественное и своевременное сервисное обслуживание, а также оперативную поставку запасных частей.

Как это ни удивительно, но стоимость аренды снизилась примерно на 10% по сравнению с прошлым годом. В первую очередь это связано с желанием участников рынка предлагать конкурентную цену на фоне сниженного спроса. Во-вторых, арендные компании не пополняют парки новой техникой, которая номинирована в иностранной валюте. Никто не хочет уходить с этого рынка и терять объемы, и в краткосрочной перспективе многие готовы пожертвовать маржинальностью. Мы не видим прямой привязки стоимости аренды к курсу валют.

В этом году правительство планирует выделить на проекты федерального значения и расширение пропускной способности дорожной сети порядка 60 млрд рублей. Это станет хорошим толчком для восстановления рынков аренды и продаж строительной техники, особенно если это произойдет в ближайшее время при относительно сильном рубле. Основную рабочую силу, тем не менее, будут представлять уже имеющиеся парки строительных и подрядных организаций. Доля арендной техники может составить порядка 25%.

Арендуют строительную технику как частные лица, так и компании различного уровня собственности. Первые используют ее для бытовых нужд — строительства дома, гаража, колодца или укладки асфальта на дачном участке. Среди компаний выделяются два типа клиентов: небольшие строительные фирмы, у которых нет собственного парка техники, и известные компании федерального и регионального масштаба, которые имеют собственный парк, но его не хватает на все строительные объекты.

В открытых источниках нет единого отчета по спросу на строительную технику, но некоторые эксперты говорят, что он в разы меньше, чем год назад. «С начала нового года падение рынка аренды было очень резким — более 70%, — говорит Михаил Афиногенов. — Сейчас ситуация понемногу стала выправляться, но рынок все же просел минимум на 50% по сравнению с аналогичным сезоном прошлого года».

Есть мнение, что в первую очередь от кризиса страдают компании, предлагающие узкую линейку продукции. С этим утверждением согласен Александр Дмитриев, генеральный директор «Арендно-Сервисной компании»: «Из года в год требования заказчиков растут — в отношении как уровня надежности техники, так и качества услуг. Заказчику неинтересно тратить много времени на поиск поставщиков той или иной техники, когда можно все получить в одном месте у проверенного поставщика. В результате сегодня многие арендные компании пересматривают свою политику и расширяют парк предлагаемого оборудования в комплексе с пакетом дополнительных услуг по ее обслуживанию». Фирмам, которые работают с одним продуктом — экскаваторами и бульдозерами, приходится тяжелее всего.

«Хорошо, когда компании-арендодатели равномерно распределяют предлагаемую арендную технику по типам, — в свою очередь добавляет Максим Кириутин. — Все же за последние 2–3 года появилась тенденция к тому, что заказчики больше доверяют два типа клиентов: являются специалистами в одной области и могут предложить полный спектр оборудования для определенных задач. Кроме того, узкоспециализированные компании имеют больше возможностей по замене вышедшего из строя оборудования, что тоже является безусловным плюсом».

Технику стали реже брать не только из-за сокращения бюджетов у строительных компаний. Среди прочих факторов, влияющих на спрос, игроки рынка называют перенасыщение строительной техникой, которая была задействована в предыдущие годы, когда наблюдался строительный бум. «В течение последних лет наши тяжеловозные трапы закупали не только конечные клиенты, но и компании, сдающие строительную технику в аренду», — рассказал Алексей Головач, заместитель директора по продажам и сервису компании «Тверьстроймаш». Возможно, по этой причине на текущий момент количество предложений существенно превосходит спрос в этом секторе.

ЖДАТЬ ЛИ РОСТА?

Однако падения рынка экспертами не привидится. «Падения рынка не будет, — полагает Максим Кириутин. — Строительный сезон уже начался, и с апреля заметно существенное оживление спроса. Купить технику сейчас сложнее, чем взять в аренду, да и многие компании стали экономить средства, а приобрести, даже в лизинг, — это всегда существенное единственное вложение

В ПЕРИОД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ У КРУПНЫХ ИГРОКОВ РЫНКА АРЕНДЫ СПЕЦТЕХНИКИ БОЛЬШЕ УВЕРЕННОСТИ В ЗАВТРАШНЕМ ДНЕ.

средств», — утверждает наш собеседник. Хорошо, когда компании-арендодатели равномерно распределяют предлагаемую арендную технику по типам. Все же за последние 2–3 года появилась тенденция к тому, что заказчики больше доверяют компаниям, которые являются специалистами в одной области и могут предложить полный спектр оборудования для опреде-

ленных задач. Кроме того, узкоспециализированные компании имеют больше возможностей по замене вышедшего из строя оборудования, что тоже является безусловным плюсом». В скором времени большинство экспертов рассчитывают увидеть рост на рынке аренды строительной техники. В числе факторов, способствующих этому, планы правительства по возведе-

нию новых автомобильных и железных дорог. Также огромные инвестиции направляются на развитие промышленной инфраструктуры в Сибири. Впереди и чемпионат мира по футболу, который пройдет в России в 2018 году.

Однако не все опрошенные журналом «Автопарк» специалисты придерживаются этой точки зрения. «Я не питаю иллюзий относительно того, что крупные правительственные проекты изменят ситуацию аренды к лучшему», — говорит Михаил Афиногенов. — У крупных компаний — заказчиков техники, которые привлекаются на строительство дорог и инфраструктурных объектов и прочего, уже есть своя техника, кото-

рая сейчас практически не загружена. Когда они начнут непосредственно выполнять свои подрядные работы, то вряд ли станут обращаться за техникой в арендные компании — будут пользоваться своей».

Подводя итог, стоит отметить, что, как ни парадоксально, в период экономической нестабильности у крупных игроков рынка, которые занимаются сдачей техники в аренду, больше уверенности в завтрашнем дне, чем у продавцов спецтехники. Это объясняется поведенческой моделью строительных компаний, которые в кризис стараются сократить издержки и перестают инвестировать в обновление парка строительной техники. 





Напомним читателям, Mid-America Trucking Show является самой большой выставкой коммерческих машин в Северной Америке. Именно поэтому Daimler с ее дочерней Freightliner Trucks North America (DTNA) здесь и представила свои новые продукты под брендами Freightliner и Western Star.

Так, в частности, компанией был продемонстрирован магистральный тягач Western Star 5700 XE, имеющий сложную аэродинамическую

форму и новую высокоэффективную трансмиссию. Предполагается, что данный грузовик будет производиться на заводе в Кливленде (штат Северная Каролина). Начало производства намечено на май этого года.

На седельный тягач устанавливается новый низкооборотный дизель DD-15 в паре с автоматизированной коробкой передач DT12, все от Detroit Diesel. В результате применения подобной связки удалось снизить расход топлива на 15%

по сравнению с обычным грузовиком Western Star схожей конфигурации.

Куда больший интерес у посетителей выставки вызвала концептуальная разработка Freightliner SuperTruck study. Таким образом, компания Daimler AG решила продемонстрировать свое технологическое лидерство в деле улучшения эффективности автомобильного грузового транспорта будущего.

В отличие от обычных магистральных тягачей Freightliner, концептуаль-

ный SuperTruck демонстрирует целенаправленные меры разработчиков по улучшению аэродинамики грузовиков, эффективному использованию энергии, применению интеллектуальных автоматизированных трансмиссий и других механизмов, позволяющих экономить топливо.

Как и на Western Star 5700 XE, на SuperTruck study установлена автоматизированная трансмиссия DT12, в которой нашли применение технологии, позволяющие управлять

СТРАТЕГИЯ — ЭФФЕКТИВНОСТЬ

НА КРУПНЕЙШЕЙ В АМЕРИКЕ ВЫСТАВКЕ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ — MID-AMERICA TRUCKING SHOW — КОМПАНИЯ DAIMLER AG ПРЕДСТАВИЛА СВОИ ВЫСОКОЭФФЕКТИВНЫЕ РАЗРАБОТКИ. СЕРГЕЙ ВОРОНИН, ФОТО DAIMLER AG



скоростью грузовика за счет использования GPS-данных и цифровых 3D-карт.

В результате тестовых заездов автопоезда Freightliner SuperTruck study с полной массой 29,5 тонны в среднем удалось достичь расхода топлива на уровне 19 л на 100 км при скорости движения 100 км/ч. В качестве другого доказательства эффективности данной разработки приводятся следующие данные. Производительность SuperTruck study, измеряемая в тонно-милях на галлон, оказалась на 115% выше, чем у стандартного грузовика аналогичной конфигурации выпуска 2009 года.

В DTNA приступили к исследованиям и разработке SuperTruck study еще в 2010 году. Понимая значимость подобных работ, Министерство энергетики США поддержало проект грантом в размере \$40 млн. При этом полученные в ходе работ результаты превзошли все

ожидания. Оказалось, что можно повысить эффективность использования грузовиков класса 8 почти на 50%.

Результаты работ по улучшению аэродинамики и использованию прогрессивной трансмиссии уже нашли применение в серийных Freightliner Cascadia Evolution и Western Star 5700 XE. Так, примерно каждый четвертый Freightliner Cascadia Evolution ныне оснащается автоматизированной коробкой передач DT12. При этом все большее число покупателей по достоинству оценивают использование силовых агрегатов и автоматизированных трансмиссий от одного производителя, в данном случае Detroit Diesel, когда двигатель, мосты и коробка передач устанавливаются на грузовик от Daimler Trucks и таким образом идеально подобраны между собой.

В то же время использование других решений по оптимизации топлив-



ной экономичности в ближайшей перспективе могут быть не всегда оправданными для конечного потребителя. В частности, это касается использования на Freightliner SuperTruck study сверхлегких материалов.

«Объединение в SuperTruck всего самого передового является одной из наших стратегий, направленных на то, чтобы сделать будущее дорожно-транспортное не только

экологически чистым, но и весьма эффективным в плане потребления топлива — настолько, насколько это возможно», — сказал Мартин Даум, президент и генеральный директор Daimler Trucks North America.

По ожиданиям Daimler Trucks, рынок Североамериканского соглашения о свободной торговле (NAFTA) в 2015 году должен вырасти приблизительно на 10%. А такие успешно зарекомендовавшие себя на рынке продукты, как Freightliner Cascadia Evolution и Western Star 5700 XE, должны существенно помочь компании сохранить лидирующие позиции в регионе.

В 2014 году Daimler Trucks вновь стала бесспорным лидером на североамериканском рынке грузовиков классов 6–8, где компания имела долю в 37,2%. Сами продажи выросли на 19%, до рекордно высокого уровня в 161 500 транспортных средств. Freightliner Cascadia Evolution, который дополнил продуктовую линейку с марта 2013 года, внес существенный вклад в этот успех.



1. Эффективность использования современных грузовиков класса 8 можно повысить почти на 50%.
2. В концепте на новый уровень подняты условия труда и отдыха водителя-дальнобойщика.
3. Freightliner Cascadia Evolution.
4. Western Star 5700 XE.

СТАВКА НА «РЕФ»

HINO 500.1226 & 1826 + ТЕХПРО > ПОЛНАЯ МАССА: 12 000 И 17 500 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2012 Г. (HINO 500.1226), 2013 Г. (HINO 500.1826) >
ЦЕНА: ОТ 4,2 И 4,5 МЛН РУБ.

МАРКА HINO УЖЕ НЕ РАЗ ПРИВЛЕКАЛА ВНИМАНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННИКОВ К СВОЕЙ 500-Й СЕРИИ. НЕ ТАК ДАВНО ЭТО БЫЛ ТРЕХОСНЫЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ САМОСВАЛ, А ТЕПЕРЬ, В ПРЕДДВЕРИИ СЕЗОНА, ПОЯВИЛИСЬ ДВУХОСНЫЕ ШАССИ С РЕФРИЖЕРАТОРНЫМИ КУЗОВАМИ. ЖУРНАЛ «АВТОПАРК» РЕШИЛ ПОБЛИЖЕ ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ОТ ООО «ХИНО МОТОРС СЭЙЛС». СЕРГЕЙ ЖУКОВ, ФОТО АВТОРА И HINO

Начнем, естественно, с шасси. Их два: полной массой 12 т — Hino 500.1226 (GD8JLTA-QHR) и полной массой 17,5 т — Hino 500.1826 (GH8JPTA-QHR). Обе машины двухосные и внешне отличаются друг от друга «посадкой» и габаритами.

Напомним, что 500-ю серию компания Hino начала продавать на российском рынке еще во второй половине 2009 года, как раз в то время, когда бренд выходил на наш рынок с 300-й и 500-й сериями.

За практически пятилетний период присутствия на рынке 500-я серия сменила двигатели с Евро-3 на Евро-4. Ко всему прочему были учтены пожелания кли-

ентов. Так, емкость топливного бака на «двенадцатитоннике» Hino 500.1226 была увеличена с 200 до 300 литров. В первую очередь это было связано с характером перевозок. В большинстве своем они осуществлялись на междугородних направлениях, и емкости стандартного бака просто не хватало. Был увеличен межсервисный интервал с 15 до 30 тыс. км, что потребовало внесения конструктивных изменений в двигатель и рекомендаций по применению более качественных моторных масел. В дополнение к подогреваемому мембранному фильтру грубой очистки топлива с влагоотделителем был введен дополнительный фильтр, также с обогревом. Были учтены и другие пожела-

ния клиентов по результатам эксплуатации грузовиков на наших дорогах и, самое главное, в нашем климате.

17,5-тонная модификация оказалась на нашем рынке чуть позже — в начале 2013 года. Шасси отличает не только увеличенная грузоподъемность, но и используемые ведущие мосты и коробки передач. Шасси комплектуется колесами увеличенного диаметра. На данное шасси распространяются все изменения, которые были внесены в менее грузоподъемную модификацию.

Попутно следует отметить, что до 80% потребителей такого шасси — это крупные ритейлеры («Азбука вкуса», Х5, «Магнит», «Сладкая жизнь» и др.), а также перевозчики безалкогольной и алкогольной продукции, которые устанавливают на машины либо обычные фургоны, либо изотермические и рефрижераторные

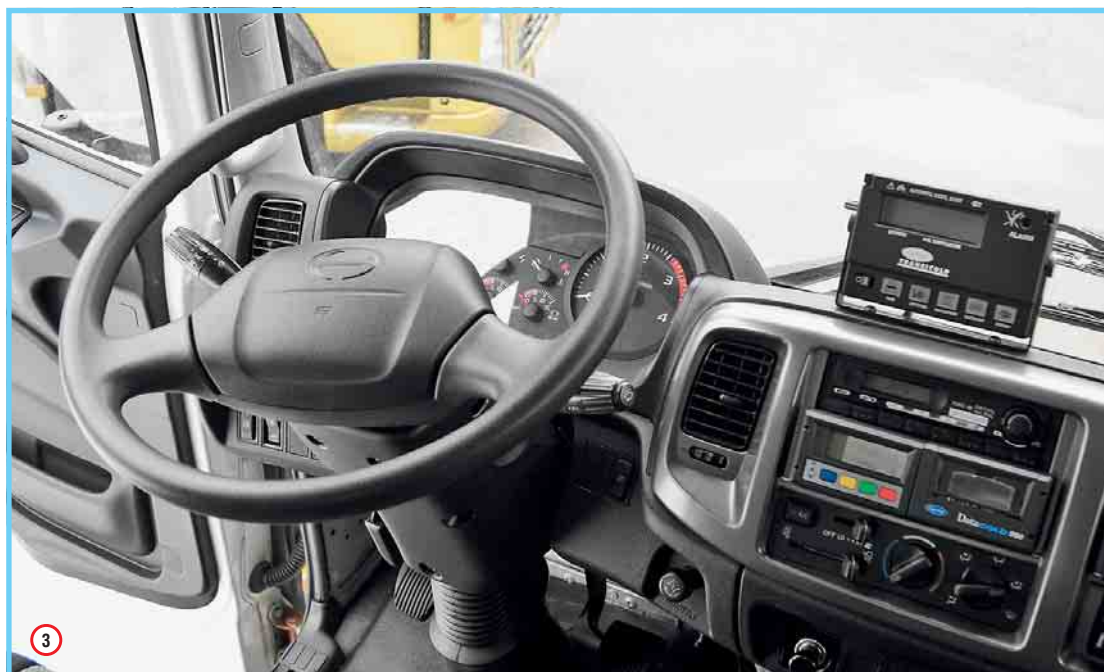




1



2



3

кузова. Кстати, из-за повышенного удельного веса бутилированных продуктов наиболее востребованы грузоподъемные и надежные шасси, к которым как раз и относятся грузовики Hino.

Внешне 500-я серия представляет собой типичный японский грузовик, которому более свойственна утилитарность, нежели изысканный вид. Это некое отражение менталитета японских автопроизводителей в подходе к проектированию грузовиков.

В интерьере кабины прослеживаются те же нотки. Все просто, но со вкусом. Рулевая колонка регулируется по высоте и углу наклона. Педальный блок подвесной, имеет оптимальную высоту расположения педалей. Стандартные регулировки положения водительского сиденья специально для России дополнены пневмоподсоровиванием кресла. В итоге водитель достаточно быстро подбирает удобное положение за рулем, при этом все органы управления находятся в пределах досягаемости. На торпедо нашлось место и для тахографа, и для регистратора температур. А вот для управления холодильным агрегатом Carrier пришлось устанавливать специальный кронштейн.

Кабина трехместная. Среднее сиденье трансформируется в столик для оформления документов или принятия пищи. За сиденьями находится некое подобие кушетки, которая больше напоминает полку для личных вещей. Кстати, контейнеров и карманчиков хотелось бы видеть поболее.

1. Среднее сиденье трансформируется в удобный столик. А вот спальное место таким образом можно считать условно. 2-3. Как видно из двух снимков, набор на центральной консоли может выполняться по желанию заказчика. 4. Доступ к основным системам для ежедневного обслуживания нареканий не вызывает. 5. Управление коробкой передач оставило приятные впечатления.



4



5

Однако на ум тут опять приходит японская ментальность...

Хороший обзор водителю обеспечивают панорамное ветровое стекло и достаточное количество зеркал, коих насчитывается аж целых 6 штук.

Кабина имеет четырехточечную пружинную подвеску. Для доступа к силовому агрегату предусмотрен сервопривод подъема кабины. Вся операция занимает считанные секунды при минимуме манипуляций.

В качестве силового агрегата задействован 6-цилиндровый дизельный мотор Hino J08E-UR с турбонаддувом и промежуточным охладителем наддувочного воздуха и системой питания Common Rail. Мотор развивает 260 л. с. при 2500 мин⁻¹, максимальный крутящий момент — 794 Нм при 1500 мин⁻¹. Выполнение норм Евро-4 обеспечивается применением системы EGR. Двигатель одинаков как для 12-, так и 17,5-тонного шасси.

Мотор агрегатируется с механической 6-ступенчатой КП Hino. Передаточные отношения для каждой из представленных модификаций подобраны отдельно. Таким способом производитель компенсирует установку единого силового агрегата на обе машины. Это относится и к задним ведущим мостам, имеющим разные передаточные числа. ➔



Поскольку у эксплуатационников имеются свои специфические запросы, то, к примеру, владельцам автобусов на базе Hino 500.1826 может быть предложена 9-ступенчатая коробка Eaton. Забегая вперед, заметим, что на данное исполнение (и не только) может устанавливаться пневматическая подвеска.

Оба шасси имеют практически одинаковую раму (различаются лишь длиной), достаточно жесткую и надежную. Стандартная подвеска рессорная. Тормозная система пневматическая с барабанными тормозными механизмами. В наличии ABS и ASR. По особому заказу может быть установлено буксирное устройство для работы с прицепом. Единственное, что не понравилось, — это обустройство аккумуляторной батареи. Как показывает практика, для наших условий эксплуатации куда более

подходит закрытый короб.

Незаметно мы подошли к надстройке. В настоящее время ООО «Хино Моторс Сэйлс» работает с более чем тридцатью производителями кузовных надстроек. Все они прошли сертификацию и получили одобрительный перечень с периодом его действия (от 1 года до 3 лет), по истечении которого производитель кузовных надстроек должен подтвердить свое реноме. В нашем случае рефрижераторные надстройки поставлены ООО «Техпро».

На Hino 500.1226 (GD8JLTA-QHR) смонтирован фургон-рефрижератор полезным объемом 32,9 м³. В оснащение входят жидкостной автономный отопитель Eberspacher, холодильный агрегат Carrier S550R, автономный ги-

дроборт BAR 1500S2, регистратор температур и тахограф.

У Hino 500.1826 (GN8JPTA-QHR) с фургоном-рефрижератором объемом 39,5 м³ практи-

чески тот же набор, с той лишь разницей, что холодильный агрегат Carrier S750R чуть мощнее.

Стены, крыша и двери фургона выполнены из цельных пластиковых сэндвич-панелей, изготовленных по технологии соединения слоев в вакууме при помощи двухкомпонентных полиуретановых составов без растворителей.

С наружной стороны фургона использован миллиметровый пластик, жесткий материал — влагостойкая фанера толщиной 4 мм, утеплитель — экструдированный пенополистирол, жесткий материал — та же фанера, внутри фургона — также миллиметровый пластик. Толщина боковых стен — 50 мм, передней стенки, дверей и крыши — 90 мм.

Сборка кузова производится по бескаркасной технологии путем склеивания панелей на пастообразный клей типа Henkel TH81. Конструкция и технология сборки обеспечивают максимальную прочность, долговечность и надежность кузова, а также исключают наличие «термомостов». Коэффициент теплопроводности кузова не более 0,4.

Холодильные агрегаты Carrier S550R и Carrier S750R работают автономно, забор топлива осуществляется из основного бака шасси.



1. Откинутая кабина предоставляет удобный доступ к узлам и агрегатам двигателя.
2. Разработчики предусмотрели сервопривод для подъема кабины.
3. Кабина имеет 4-точечную пружинную подвеску.
4. Гидроборт можно управлять как с пульта, так и ногой на «лопате».

Автономный гидроборт BAR 1500S2 производится в Германии.

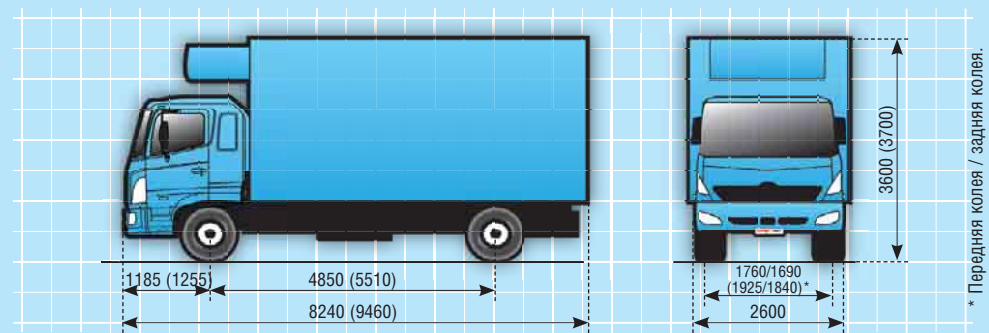
Гарантия от завода-изготовителя фургона составляет 24 месяца без ограничения пробега. Гарантия на навесное оборудование — 24 месяца, также без ограничения пробега.

Использование импортной фурнитуры обеспечивает беспрепятственное раскрытие и закрытие дверей. К тому же разработчики предусмотрели выдвижные скобы для фиксации дверей вдоль бортов. Дистанционное управление гидробортом (ногой на «лопате») облегчает не только проведение погрузо-разгрузочных работ, но и доступ внутрь фургона.

В фургоне все устроено таким образом, что делает возможным проведение влажной уборки, фиксацию груза и обустройство стеллажей. Пол имеет фрикционное покрытие.

За то непродолжительное время, которое было отведено для непосредственного знакомства с грузовиками, отмечено следующее. Несмотря на внушительные габариты, машины оказались достаточно маневренными, что говорит об их прямом назначении — доставке товаров народного потребления как в черте города, так и за его пределами. Наличие

HINO 500.1226 (1826) + ТЕХПРО



* Передняя колея / задняя колея.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Полная масса, кг	12 000 / 17 500
Грузоподъемность, кг	5000 / 8800
Емкость топливного бака, л	300
Двигатель:	
модель	Hino J08E-UR Евро-4
тип	дизельный, 6-цилиндр., с турбонаддувом и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха
рабочий объем, см ³	7684
мощность, л.с. при мин ⁻¹	260/2500
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	794/1500
Коробка передач	мех., 6-ступенчатая
Размер шин	265/70R19,5 / 295/80R22,5
Подвеска:	
передняя	зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, со стабилизат. поперечной устойчивости
задняя	завис., на прод. полуэллиптических рессорах
Тормоза	пневматические, барабанные, с ABS и ASR

ЦЕНА

Базовая, \$ — от 91 200 (99 500)

СЕРВИС

Заводская гарантия — 2 года или 100 000 км

Межсервисный пробег, км — 30 000

КОНКУРЕНТЫ

DAF LF, Iveco EuroCargo, Isuzu Forward, MAN TGL, Mercedes-Benz Atego, Renault D 2.1, Volvo FL

+ Удобное место водителя, хорошая обзорность, вполне приемлемые ходовые качества.

- Недостаточное количество боксов для вещей, спорное решение по защите аккумуляторной батареи.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



ПРАКТИЧНО. Фиксация раскрытых дверей фургона вдоль бортов осуществляется выдвижными скобами.



СПОРНО. Защита аккумуляторных батарей вызывает опасение не только в их защите, но и в сохранности.



5

5. Автономный холодильный агрегат Carrier. Забор топлива осуществляется из основного бака.
6. Внутри фургона возможна влажная уборка, пол выполнен с фрикционным покрытием. Предусмотрены элементы крепления груза и установки стеллажей.

достаточного количества зеркал заднего вида делает маневрирование задним ходом рутинной работой.

И хотя грузовики не были загружены до полной массы, следует отметить, что они неплохо вписываются в транспортный поток города — вполне динамичны, а при необходимости обладают недюжинным замедлением (торможение двигателем). Понравилась коробка передач: ходы небольшие и внятные. Пустой фургон шел достаточно мягко, насколько это возможно.

На шасси производитель дает двухлетнюю гарантию или



6

100 тыс. км пробега, в зависимости от того, что наступит раньше. Межсервисный интервал составляет 30 тыс. км.

Полнокомплектный автомобиль (шасси, фургон, холодильная установка, гидроборт) обслуживается у дилера. При необходимости дилер обращается к поставщикам соответствующего оборудования.

В планах на этот год, ориентировочно в четвертом квартале, предусмотрен приход обновленных грузовиков, в которых главными отличительными чертами станут новая кабина и двигатель, отвечающий нормам Евро-5.



ЛАРЕЦ КОНЦЕРНА PSA

ПРОШЕДШИЙ В МАРТЕ ЭТОГО ГОДА ЖЕНЕВСКИЙ АВТОСАЛОН ПРИНЕС ОЧЕРЕДНУЮ ВЕСТЬ ОТ КОНЦЕРНА PSA PEUGEOT CITROEN. СВОИ «КАБЛУЧКИ» ОБНОВИЛИ СРАЗУ ДВА БРЕНДА — CITROEN И PEUGEOT. ОДНАКО ТОЛЬКО ЭТИМ ДЕЛО НЕ ОГРАНИЧИЛОСЬ, В ПОРТФЕЛЕ ДИЗАЙН-ЦЕНТРОВ ОКАЗАЛИСЬ ЕЩЕ И КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ РАЗРАБОТКИ. НА ОДНОЙ ИЗ НИХ — PEUGEOT FOODTRUCK — МЫ ТАКЖЕ ЗАОСТРИМ ВАШЕ ВНИМАНИЕ.

СЕРГЕЙ ВОРОНИН, ФОТО PSA PEUGEOT CITROEN



Сразу заметим, что каких-то кардинальных изменений в конструкции новинок не произошло. Все перечисленные ниже изменения, характерные для Citroen Berlingo или Peugeot Partner, либо носят косметический характер, либо отражают нынешние запросы европейского рынка и направлены, в основном, на поддержание интереса к данным моделям. Нечто подобное сравнительно недавно пережил и их главный конкурент VW Caddy.

CITROEN BERLINGO MY2015

Новый Berlingo, сохранив в себе все преимущества модульной конструкции, просторного салона, комфорта и оснащения на достаточно высоком уровне, стал еще более современным, комфортабельным и продвинутым.

Более современным — за счет выразительного дизайна, который под-

черкнут новым бампером, новым расположением светодиодных фар дневного света и новой облицовкой радиатора.

Более комфортабельным — благодаря применению передовых технологий. В пассажирской версии Multispace предлагается модульная крыша Modutop и энергоемкая подвеска. В коммерческой версии предлагается три модульных сиденья.

Более продвинутым — за счет появления нового 7-дюймового сенсорного экрана, который объединил в себе функции медийных систем и навигации, а также возможность дублирования экрана смартфона Mirror Screen, чтобы всегда быть на связи.

Как уже было отмечено, новый Citroen Berlingo изменился благодаря обновленной передней части. Новый дизайн подчеркивает динамичный характер автомобиля. Предлагается четыре варианта оформления передней части.

Вариант Live: единая решетка облицовки радиатора для версий Multispace и Fourgon, где особое внимание уделено надежности и защите за счет специальных накладок на уровне зон потенциального контакта. Вариант Feel: решетка облицовки радиатора окрашена в тон кузова. Вариант Shine: передняя часть с накладкой в цвет кузова визуально удлиняет силуэт нового Citroen Berlingo. На черных рельефных накладках располагаются световые приборы, состоящие из светодиодных фар дневного света и противотуманных фар. Вариант XTR: передняя часть идентична версии Shine, но декорирована накладкой цвета «черный оникс», расположенной под эмблемой, и дополнена защитой переднего бампера цвета «серый алюминий».

При оптимальных размерах (длина 4,38 м, ширина 1,81 м) и колесной базе 2,73 м машина обеспечивает рекордную вместимость и отменную универсаль-



1. В новом оформлении салона место водителя сохраняет свои отменные эргономические качества благодаря функциональной приборной панели.
2. Пассажирская версия изобилует своими возможностями по трансформации.
3. Трехместная кабина Extenso со складывающимся пассажирским креслом позволяет перевозить грузы длиной до 3,25 м.
4. Citroen Berlingo в версии Fourgon по-прежнему доступен в разных вариантах: длины L1 (до 3,7 м) и L2 (до 4,1 м), исполнения дверей.

ность в сегменте многофункциональных автомобилей для активного отдыха. Просторный салон обеспечивает достаточно места на уровне коленей пассажиров на заднем сиденье (24,5 см), а багажник объемом 675 литров увеличивается до 3000 литров при сложенных сиденьях второго ряда.

На автомобиле предлагаются: одна или две сдвижные боковые двери; задняя дверь с открывающимся стеклом для обеспечения упрощенного доступа в багажник (без необходимости открывать заднюю дверь) и отделения для хранения Modutor; асимметричные распашные двери багажника для упрощения транспортировки, например, длинных предметов.

В новом оформлении салона место водителя сохраняет свои эргономические качества благодаря функциональной приборной панели. Рычаг переключения передач интегрирован в приборную панель, кресло регулируется по высоте, руль регулируется по высоте и вылету.

В 2015 году новый Citroen Berlingo обзавелся следующими технологиями: Active City Brake — система автоматического торможения, которая позволяет избежать залипания тормозных колодок на низких скоростях; передним парктроником, который дополняет задний при парковке задним ходом (уже предлагался ранее); камерой заднего вида, упрощающей маневрирование при парковке.

С появлением нового Citroen Berlingo расширяется гамма двигателей, главным образом за счет семейства дизельных моторов BlueHDi (с использованием тех-

нологии SCR и реагента Adblue). Новое поколение двигателей, предлагаемое компанией Citroen с конца 2013 года, обеспечивает значительное снижение уровня выбросов окиси азота при снижении выбросов CO₂ (до 4%). Двигатели BlueHDi соответствует будущим требованиям норм Евро-6. Эти моторы представляют собой эволюцию двигателей HDi Евро-5, основанную на оптимизации в двух главных направлениях: улучшение внутреннего кпд двигателя и уменьшение механических потерь от трения.

Новый Citroen Berlingo в версии Fourgon предлагает ряд конфигураций кузова, двигателей и оборудования, адаптированных для различных целей. Машина по-прежнему доступна в разных вариантах длины — L1 (до 3,7 м³) и L2 (до 4,1 м³). Она имеет максимальный объем загрузки 4,1 м³, допускающий погрузку двух европалет. И все это благодаря продуманной схеме доступа через широкие боковые сдвижные двери или асимметричные задние двери, открывающиеся на 180°.

Трехместная кабина Extenso со складывающимся пассажирским креслом позволяет перевозить грузы длиной до 3,25 м. В салоне найдется место и для инструмента, и для иного скарба, так как новый Citroen Berlingo может быть оснащен люком с откидывающейся створкой в крыше или перегородками с люками.

В коммерческой версии новый Citroen Berlingo доступен со следующими двигателями Евро-5: бензиновый VTi 95 МКП и дизельные HDi 75 МКП, e-HDi





1



PEUGEOT PARTNER MY2015

Компания Peugeot также представила рестайлинг двух популярных моделей французского бренда — коммерческого Peugeot Partner и семейного Peugeot Partner Терее. Новая облицовка радиатора, которая сразу бросается в глаза при взгляде на эти автомобили, объединяет Peugeot Partner и Peugeot Partner Терее со всем современным модельным рядом Peugeot.

Надежность, современное мультимедийное оборудование, а также линейка более экономичных и мощных двигателей Евро-6 — все это делает новые Peugeot Partner и Peugeot Partner Терее более привлекательными.

Новая облицовка радиатора, заключенная между модернизированными контурами головных фар, украшена по центру фирменным логотипом Peugeot. Новые защитные накладки увеличивают долговечность передней части автомобиля: в случае царапин или незначительного столкновения они могут быть с легкостью заменены новыми. В центре этих накладок расположены противотуманные фары и светодиодные дневные ходовые огни.

И наконец, на всех уровнях оснащения новый Peugeot Partner предлагает с двумя типами персонализации экстерьера: Look Pack и Full Look Pack. Что касается пассажирского Peugeot Partner Терее, то новое поколение модели получает стильный окрашенный бампер начиная со 2-го уровня оснащения и более надежный черный передний бампер, еще лучше защищенный от царапин и сколов, в комплектации Outdoor.

Новая версия Peugeot Partner Терее предлагает покупателю широкий набор практичных и эффективных технологий в дополнение к богатому выбору средств активной безопасности и помощи водителю, доступных и для предыдущего поколения. Комфортабельный и эргономичный салон оснащен мультимедийной системой, управление которой осуществляется через большой 7-дюймовый цветной дисплей, интегрированный в центр приборной панели, что гарантирует удобство доступа к нему как для водителя, так и для пассажира. Опциональная навигация, включающая в себя карту Европы, содержит информацию о скоростных ограничениях и загруженности дорог. Система MirrorScreen, совместимая с платформами Mirrorlink или Carplay (в зависимости от типа смартфона), позволяет дублировать самые популярные приложения на собственном экране автомобиля, что сводит к минимуму отвлекающие факторы при их использовании.

Технология экстренного торможения в городских условиях будет доступна во второй половине 2015 года. Эта новая система позволяет предотвратить или значительно снизить серьезность столкновения в том случае, если водитель не успеет отреагировать на сложившуюся дорожную ситуацию. Камера заднего вида также доступна в качестве опции. В дополнение к задним датчикам парковки, новый Peugeot Partner Терее получил и передние датчики парковки, с которыми маневры на низких скоростях станут еще более безопасными. Система Grip Control обеспечивает более надежное сцепление с дорогой и является лучшей системой подобного рода в данном сегменте.



Особенностью нового Peugeot Partner Терее является линейка двигателей нового поколения, каждый из которых соответствует экологическому стандарту Евро-6. К моменту старта продаж нового Peugeot Partner Терее на выбор покупателям будет доступно семь бензиновых (VTi) и дизельных (BlueHDi) двигателей мощностью от 75 до 120 л. с.

В первой половине 2016 года Peugeot Partner Терее получит 3-цилиндровый 1,2-литровый турбированный бензиновый двигатель PureTech 110, который, в сочетании с 5-ступенчатой механической КПП, станет подлинным рекордсменом по уровню расхода топлива в своем сегменте.

Доступный в 5- или 7-местной версиях, Peugeot Partner Терее предоставляет своему владельцу погрузочное пространство объемом от 675 до 3000 литров, в зависимости от конфигурации, что является одним из лучших показателей в своем классе. Погрузка и разгрузка автомобиля стали еще проще благодаря большой задней двери и возможности отделить поднять заднее стекло автомобиля.



1. Peugeot Partner обладает одной из самых широких вариаций для коммерческого использования.
2. Применение дизельных моторов экологического стандарта Евро-6 привело к появлению еще одной заправочной горловины — для AdBlue.
3. Ранее применяемое решение на универсалах и минивэнах теперь можно увидеть на «каблукке».

В коммерческой версии Peugeot Partner, помимо нового дизайна передней части, был также изменен стиль передних фар, который придает машине современный вид, одновременно отличая ее от Partner Терее благодаря особой конфигурации внутренних элементов головной оптики.

Новый Peugeot Partner оснащается линейкой двигателей нового поколения, полностью соответствующих экологическому стандарту Евро-6. Всего к моменту начала продаж будет доступно шесть бензиновых (VTi) и дизельных (BlueHDi) двигателей мощностью от 75 до 120 л. с.

Еще полнее раскрыть потенциал Peugeot Partner Терее позволяет новая 6-ступенчатая механическая трансмиссия для 120-сильной дизельной версии. Двигатели 1.6 HDi 75 и 1.6 HDi 90 стандарта Евро-5 будут доступны до июня 2016 года.

В соответствии с сервисными интервалами горловина для реагента AdBlue устанавливается непосредственно за крышкой горловины топливного бака, что особенно удобно для владельцев, проезжающих более 20 000 км в год.

Линейку модификаций Peugeot Partner завершает полностью электрическая версия Partner Electric мощностью 67 л. с. и запасом хода в 170 км. Выбросы CO₂ для данной версии равны нулю. Электропривод и батарея находятся на гарантии на протяжении 8 лет либо 100 000 км пробега.

Оснащение нового Peugeot Partner полностью соответствует духу времени и современному стилю ведения бизнеса, когда мультимедийные технологии и смартфоны становятся незаменимыми составляющими ежедневного быта. Полезной деловой опцией для нового Partner является сервис Peugeot Connect Fleet Management, позволяющий оптимизировать управление автопарком компании. Возможности этого сервиса

позволяют повысить продуктивность работы автопарка, улучшить уровень предоставляемых услуг, усовершенствовать рабочие условия для сотрудников и уменьшить эксплуатационную стоимость автомобилей.

С целью удовлетворить запросы максимально широкого круга деловых клиентов инженеры Peugeot предложили целый ряд конфигураций внутреннего пространства автомобиля. Во-первых, покупатели могут выбрать два варианта длины кузова: 4,38 м и 4,63 м, а также версию crew cab с дополнительным складываемым рядом сидений и версию floor cab для максимально функционального использования внутреннего пространства.

Оба варианта длины Peugeot Partner предлагают владельцам одни из самых больших объемов погрузочного пространства в сегменте. Для первой версии объем составляет 3,3 м³, а длина погрузочного пространства 1,8 м. Для второй версии эти показатели равны 3,7 м³ и 2,05 м соответственно. С использованием сидений Multiflex полезное пространство увеличивается до 3,7 м³ при длине до 3 м, и до 4,1 м³ при длине до 3,25 м.

Ширина погрузочного пространства Peugeot Partner составляет 1,62 м и 1,23 м между колесными арками, что позволяет разместить два европейских поддона (1,2 м на 0,8 м) даже в короткой версии. Асимметричные задние двери, открывающиеся в разные стороны на 18, делают погрузку предельно легкой и удобной.

Полезная нагрузка автомобиля варьируется от 625 до 890 кг (в качестве опции) в короткой версии и достигает 750 кг в длинной версии, что является одним из лучших показателей в сегменте.

Поставки обновленного Peugeot Partner на российский рынок запланированы на конец июня. ➔





PEUGEOT FOODTRUCK CONCEPT

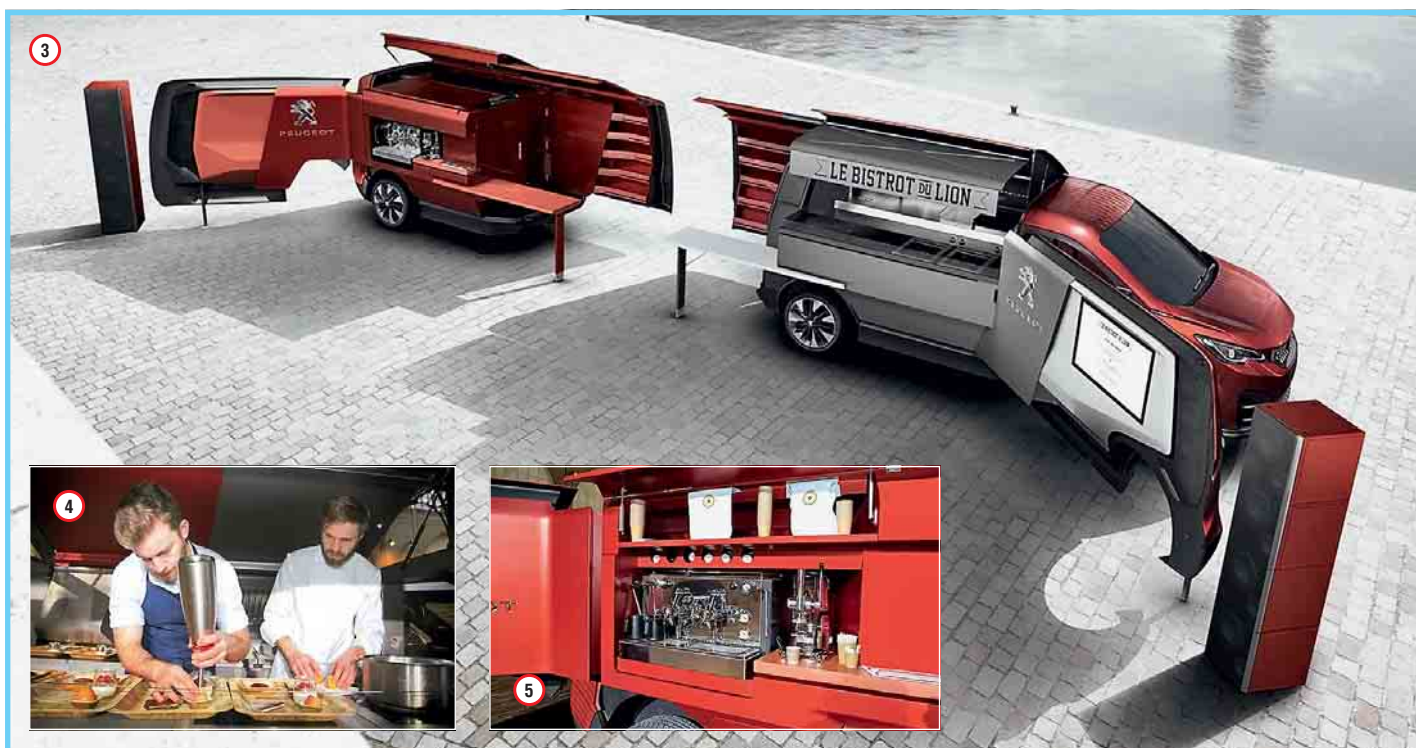
Компания Peugeot представила свой первый продуктовый фургон в рамках эксклюзивной презентации, состоявшейся в Париже на Le Carreau du Temple. Автомобиль сочетает в себе множество инновационных решений для доставки качественной уличной еды в любое время и в любое место.

Разработкой идеи и созданием Peugeot Foodtruck занялась команда специалистов Peugeot Design Lab, международной дизайн-студии бренда. Фургон, представленный в Париже, получил название Le Bistrot du Lion («Бистро у Льва»).

В качестве ремарки. История Peugeot началась более 200 лет назад во Франции, стране, которая сегодня славится своими кулинарными и автомобильными традициями. Такое совпадение не случайно — оба направления деятельности требуют скрупулезного подхода, точного понимания составляющих элементов и готовности к инновациям. Еще в 1810 году семейная мельница семьи Пежо была реконструирована для производства полотен для пил. С этого момента началось быстрое развитие бренда — первая кофемолка Peugeot поступила в продажу в 1840 году, а в 1874 году компания выпустила кухонную мельницу для перца с пожизненной гарантией. В 1882



1. Музыкальное сопровождение на борту фургона обеспечивают французские DJ Adriano и The Reflex.
2. Гурманы могут отслеживать движение шеф-повара благодаря 46-дюймовому экрану и высококлассным динамикам.



3. В стационарном состоянии «крылья» Peugeot Foodtruck раскрываются на ширину двух фургонов.
4-5. На борту фургона к услугам поваров 2 гриль-панели, 4 индукционных конфорки, фритюрница, холодильник для напитков, а также эспрессо-машина.

году — первое транспортное средство от Peugeot: велосипед Grand-Vi, вскоре после которого компания представила свой первый автомобиль. С тех пор было выпущено более 65 миллионов автомобилей Peugeot, которые оставили свой след на дорогах всей планеты.

В 2015 году Peugeot остается единственным брендом в мире, сочетающим выпуск кухонного оборудования с производством автомобилей, скутеров и велосипедов миллионными тиражами.

Опыт двух столетий ярких идей, нестандартных решений и передового дизайна позволил компании решиться на инновационную разработку — ресторан на колесах от Peugeot.

Каталь Лугнан, директор Peugeot Design Lab: «В любой нашей работе мы ориентируемся на конечного потребителя. Если говорить о Peugeot Foodtruck, то мы хотели создать полноценный ресторан на колесах — не только кухню, но и пространство для посетителей. Очень много внимания мы уделили открытости кухни — шеф-повар готовит блюда в непосредственном поле зрения публики. Кроме того, мы хотели создать чувство удивления в момент трансформации компактного фургона в кафе-амфитеатр Le Bistrot du Lion».

Фургон Peugeot Foodtruck отличается компактными размерами и отлично вписывается в городское окружение.

Укороченные передний и задний свесы делают его особенно маневренным, в то время как увеличенная колесная база расширяет полезное пространство внутри фургона. В стационарном состоянии «крылья» Peugeot Foodtruck раскрываются на ширину двух фургонов, создавая универсальное пространство, которое можно с легкостью адаптировать к любой обстановке или мероприятию.

Пространство Le Bistrot du Lion включает в себя зону для приготовления еды, обеденную зону и зону прохладительных напитков, а также стойку DJ, позволяющую посетителям мобильного бистро насладиться плейлистами новой музыкальной платформы и интернет-радио Peugeot Music.


Фургон Peugeot Foodtruck способен разместить до 30 человек внутри Le Bistrot du Lion. Кроме того, доступны стоячие столики под солнечными зонтами Umbrosa. Важной чертой Le Bistrot du Lion является экологическая ответственность — фургон оборудован средствами переработки отходов, в связи с чем Le Bistrot Du Lion не оставляет после себя никакого мусора.

Гурманы могут отслеживать каждое движение шеф-повара благодаря 46-дюймовому экрану, высококлассным динамикам по краям «крыльев», обеспечивающим оптимальный звук для всех гостей. Динамики Focal передают каждый звук процесса приготовления пищи на плите с поразительной точностью. Кроме того, они обеспечивают превосходное звучание музыки при исполнении французскими DJ Adriano и The Reflex своих сетов на борту фургона.

Чтобы гарантировать соответствие Peugeot Foodtruck всем стандартам пищевой гигиены, Лаборатория дизайна Peugeot пригласила к участию компанию Euromag, французских экспертов в области передвижных ресторанов. Профессиональная кухонная техника и приборы отличаются широтой функциональности, с легкостью адаптируясь к талантам и идеям любого повара и любого стиля — от высокой кухни до фьюжн и молекулярной гастрономии.

На борту фургона к услугам поваров 2 гриль-панели, 4 индукционных конфорки, а также фритюрница. Система вентиляции гарантирует оптимальное качество воздуха, а холодильник объемом 400 литров, расположенный под полом кухонной зоны, обеспечивает свежесть всех ингредиентов. Отдельный 350-литровый холодильник предназначен для напитков, а профессиональная эспрессо-машина Rocket Espresso позволит гостям завершить свой обед чашкой превосходного кофе.

Талантливый французский шеф-повар Свен Картье из Saturne и Le Clown Bar в Париже станет первым, кому выпадет честь приготовить свои блюда в Le Bistrot du Lion. Повар, который ценит использование продукции местных производителей и органических фермеров, идеально соответствует духу первого мобильного ресторана от Peugeot.

Картье будет использовать новые кулинарные мельницы Peugeot для соли и перца, созданные специально для мобильного ресторана. Этот набор под названием Milan является данью уважения бренду традициям кулинарного искусства и дизайна. 



DONGFENG — ВСЕ ЛУЧШЕЕ В РОССИЮ

В РАМКАХ ПРОВОДИМОЙ В МОСКВЕ ВЫСТАВКИ «СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ — 2015 (СТТ)» КОМПАНИЯ DONGFENG MOTOR ПРОВЕЛА ПРЕМЬЕРНЫЙ ПОКАЗ НОВЕЙШЕГО СЕДЕЛЬНОГО ТЯГАЧА DONGFENG KX — ПЕРВОЙ РАЗРАБОТКИ СП DONGFENG TRUCKS (DONGFENG MOTOR CORP. И VOLVO TRUCKS). **ВЯЧЕСЛАВ МАМЕДОВ, ФОТО DONGFENG TRUCKS**

ИСТОРИЯ

Несмотря на то, что в России китайская марка Dongfeng присутствует уже более 10 лет, напомним об основных этапах ее становления.

Итак, история китайской Dongfeng Motor Co. Ltd. началась в 1969 году. В основу деятельности предприятия был заложен принцип полной автономности, когда компании было предписано самой выпускать все необходимые компоненты для

выпуска полноценного грузовика. Вместе с тем новая компания могла комплектоваться лучшими специалистами и использовать лучшие технические решения в машиностроении, доступные в те годы.

1990-е ознаменовались началом эпохи больших перемен в экономике КНР. Страна стала открытой для международного сотрудничества, и Dongfeng Motor воспользовалась этим с максимальной эффективностью.

В 2002 году стратегическим партнером компании становится Nissan. Для разработки новых образцов продукции было создано крупнейшее в Азии конструкторское бюро, в котором трудится около 3000 специалистов. Для испытания и доводки техники Dongfeng Motor построила самый большой в мире полигон, оснащенный первоклассным оборудованием. Самая длинная производственная линия также расположена на территории компании. В 2005 году Dongfeng Motor и компания Dana Axle Co. Ltd. (США) подписали соглашение о создании СП, ставшего впоследствии крупнейшим поставщиком автомобильных мостов в Азии.

16 декабря 2013 года произошло слияние шведской компании Volvo AB

1. Dongfeng KX — плод Dongfeng Motor и Volvo Trucks.
2. У Dongfeng самый большой полигон в мире.
3. Производственная линия по сборке грузовиков.
4. Авторизованный сервис VH-Dongfeng.





и китайской Dongfeng, что сделало возможным потеснить с первого места на мировом рынке грузовиков немецкий концерн Daimler. По условиям соглашения, Volvo приобрела 45% акций Dongfeng Commercial Vehicles, а китайский партнер — 70% акций инженерингового центра Volvo. Таким образом, Dongfeng стала первой из китайских компаний, располагающей инженерным центром в Европе. Для Volvo слияние гарантирует резкое увеличение объема продаж в КНР, для Dongfeng — возможность применить в своей продукции все лучшее, чем располагают шведские инженеры.

СОТРУДНИЧЕСТВО С VOLVO

Одним из первых грузовиков, созданных в рамках сотрудничества со специалистами Volvo, стал тягач Dongfeng KX, впервые представленный на китайском рынке в конце прошлого года. Тягач оснащен просторной кабиной, дизайн которой разработан итальянцем Умберто Палермо из Up-Design (Турин). Силовой агрегат включает дизель Cummins мощностью 486 л. с. китайского производства, отвечающий экологическим нормам Евро-5, и 12-ступенчатую роботизированную коробку передач ZF AS-Tronic. Снаряженная масса тягача с колесной формулой 6x4 — 10,2 т, полная масса автопоезда — 49 т. Тягач в составе автопоезда способен двигаться со скоростью до 120 км/ч. Машину отличает наличие пневмодвески, дисковых тормозных механизмов, ретардера, таких систем, как EBS и ESC, а также комплекса телематики.

СТТ-2015

Неудивительно, что именно этот тягач было решено показать на выставке «СТТ-2015». С этой целью в Москву была направлена представительная делегация из топ-менеджеров компании Dongfeng

Trucks во главе с Жан-Ноэлем Тено (Jean-Noël Thenault) — SVP Dongfeng Trucks.

Напомним, в Россию грузовики Dongfeng официально поставляются с 2003 года. На трех- и четырехосные шасси российские компании успешно устанавливают различные надстройки (самосвалы, миксеры и т. п.). Поскольку техника зарекомендовала себя с положительной стороны, интерес к ней постоянно растет.

VH-DONGFENG

В качестве дистрибьютора на российском рынке Dongfeng Trucks выбрала для себя компанию VH-Dongfeng. Компания VH-Dongfeng входит в бельгийский грузовой холдинг Turbo's Hoet Group — самый крупный официальный дилер DAF в мире, активен в 5 странах Европы, в том числе в России.

На российском рынке VH зарекомендовала себя с положительной стороны, успешно продвигая марку DAF. В планах компании активное развитие китайский бренда в России. Turbo's Hoet Group верит в будущее марки Dongfeng не только на российском, но и других рынках. В настоящее время сотрудничество с китайскими партнерами является приоритетом в развитии бизнеса. Следует отметить, что Turbo's Hoet Group также осуществляет собственный лизинг, аренду грузовиков и полуприцепов.

VH-Dongfeng осуществляет ремонт китайских грузовиков на собственных площадках. Вместе с тем происходит интенсивное расширение самостоятельной дилерской сети. Серж ван Хюлле (Serge Van Hulle), директор VH-Dongfeng, принимает все необходимое для ее соз-

дания по образу и подобию европейских аналогов. Уже в ближайшее время собственная дилерская сеть VH-Dongfeng будет существенно расширена во всех регионах РФ. Поскольку диагностика китайских грузовиков требует специально подготовленных техников, в компании займется и подготовкой соответствующих кадров.

В настоящее время VH-Dongfeng предлагает широкий спектр грузовой техники — грузовики и полуприцепы, седельные тягачи и спецтехнику, производит продажу грузовых запасных частей со своего склада. При этом можно сделать онлайн-заказ запчастей. Компания обеспечивает полный спектр услуг по обслуживанию и ремонту грузовой техники. Имеющийся в ее распоряжении технический центр оснащен современным оборудованием и квалифицированным персоналом.

На время проведения выставки «СТТ — 2015» компания VH-Dongfeng предоставит эксклюзивные условия приобретения и скидки: 10% дополнительной скидки на заказ техники при подписании договора на стенде. Дополнительно 2 месяца бесплатной аренды после 12-месячной аренды техники по системе «Аренда Dongfeng».



В АВАНГАРДЕ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ «МИР АВТОБУСОВ — 2015» — ГЛАВНОЕ ЕЖЕГОДНОЕ ВЕСЕННЕЕ СОБЫТИЕ ОТРАСЛИ ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТА — ПРОШЕЛ В ПОДМОСКОВНОЙ КОЛОМНЕ В ВОСЬМОЙ РАЗ. В ЭТОМ ГОДУ КОЛОМЕНСКИЙ СМОТР ПОВЫСИЛ СВОЙ СТАТУС, СТАВ ЗАГЛАВНЫМ МЕРОПРИЯТИЕМ В РОССИЙСКОЙ НЕДЕЛЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА. **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА**

В этом году на высоком уровне было решено провести в столичном регионе Неделю общественного транспорта — комплекс мероприятий, включающий в себя специализированные выставки, конференции, фестивали и конкурсы. Собственно, по этой причине организаторам пришлось перенести сроки проведения «Мира автобусов» с привычного апреля на май. Однако, несмотря на повышение статуса, нынешний «Мир автобусов» не создавал впечатлительные размаха и масштаба: в выставочной экспозиции на территории Автоколонны 1417 было представлено около 50 автобусов, на которые приходилось всего 7 премьер. Во всем виноват кризис?

Возможно. По крайней мере, именно спад в экономике заставил многих производителей и продавцов отказаться от дополнительных расходов на продвижение, а кое-где и повременить с показом новинок.

Но главное, что фестиваль «Мир автобусов» состоялся и, как и прежде, выполнил свою основную задачу — позволил участникам и гостям не только осмотреть статическую экспозицию, но и взглянуть на производственные процессы пассажирских перевозок, что называется, изнутри. Отметим некоторые тенденции. Сегодня особенно часто специалисты-транспортники обращают внимание на вариации пассажиропотока в зависимости от времени суток, маршрута

и других факторов. При этом многие перевозчики зачастую склоняются к тому, что выгоднее иметь два юрких и маневренных небольших автобуса с двумя водителями, чем один большой, но требующий более дорогого обслуживания и стабильного пассажиропотока. Наши производители автобусов готовы ответить на эти вызовы расширением линейки по принципу «от мала до велика».

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ТЕХНИКА

ООО «Русские Автобусы — Группа ГАЗ» демонстрировало на фестивале сразу две новинки, подпадающие под термин «минимиза-





1

ция». Первая — это компактный автобус «Вектор 3» длиной 7,3 метра с 3-рядной планировкой салона. Ширина кузова составляет 196 см, что обеспечивает высокую маневренность на дороге. Новая модель сочетает в себе надежность проверенных многолетними испытаниями шасси Isuzu и современный внешний вид. Машина, предназначенная для городских и пригородных перевозок, рассчитана на транспортировку 33 пассажиров включая 20 посадочных мест. Автобус «Вектор 3» построен на шасси Isuzu, оснащается двигателем мощностью 123 л. с. экологического стандарта Евро-4 и механической коробкой передач Isuzu. Как указано в пресс-релизе, автобус имеет эффективные экономи-



2

1. Туристический ЛиАЗ-529115 «Круиз» на шасси Scania.
2. Прототип ЛиАЗ-429260 интересен целым рядом технических новшеств.
3. «Вектор 3» на шасси Isuzu имеет трехрядную планировку пассажирского салона.

ческие показатели: низкий расход топлива, межсервисный интервал обслуживания — 15 000 км, высокую доступность запасных частей. Появление «Вектора 3» на рынке надо признать своевременным, ведь именно этот автобус прочат на смену недорогим украинским маршруткам «Богдан», которые после известных событий покинули российский рынок. От себя добавим, что, в сравнении с украинской моделью, «Вектор 3» выглядит куда более приятным и аккуратным.

Вторая новинка — это компактный городской автобус ЛиАЗ-429260, представленный как прототип. От «больших братьев» укороченный до 9,5 метра низкопольник отличается практически всем — от более легкой передней независимой подвески ZF (RL-55) до 4-цилиндрового (вместо 6-цилиндрового) дизеля. ЛиАЗ-429260 рассчитан на перевозку 75 пассажиров включая 18 посадочных мест и 1 место для маломобильных пассажиров. Автобус оснащается дизельным двигателем ЯМЗ-534030 (210 л. с., Евро-5), автоматической коробкой передач и порталным ведущим мостом ZF (AV-110). Серийное производство автобусов «Вектор 3» и ЛиАЗ-429260 начнется уже этом году.

Кроме того, в экспозиции «Группы ГАЗ» был показан туристический автобус «Круиз» на шасси Scania. Эта машина уже хорошо знакома российским перевозчикам — она была задействована в транспортном обслуживании Олимпийских и Паралимпийских игр. Новость в том, что теперь переднюю панель автобуса украшает «лиазовский» логотип, поскольку все производство перенесено из Голицыно в Ликино-Дулево.

ОАО «КАМАЗ» последовательно расширяет модельный ряд автобусов малого класса. Дочерняя компания «КАМАЗ-Марко» представила новый школьный автобус Bravis, адаптированный специально для перевозки детей, а также газовый Bravis в пригородном исполнении. Также ОАО «КАМАЗ» представило в своей экспозиции два низкопольных городских пассажир-



3



1

1. MAZ-103 с газовым двигателем ранее в Россию не поставлялся.
 2-3. Так выглядит салон городского НефАЗ-5299-40-51 после модернизации, а снаружи автобус не изменился.
 4. Белорусский Неман-420224 на шасси Iveco Daily на этот раз был представлен как продукция МЗКТ. Новые владельцы Лидского автобусного завода обещают сохранить бренд.
 5. В линейке автобусов Bravis с кузовом Margorolo появилась специальная модель для перевозки детей.



5

ми поручными. К слову, в рамках Недели общественного транспорта КАМАЗ организовал экспозицию на двух площадках — в это же время в Сокольниках демонстрировались 12-метровый электробус второго поколения НефАЗ-52994Э и малый электробус КАМАЗ-2257Э на базе турецкого Otocar. Обе машины построены при участии компании Drive Electro.

На стенде дилера Минского автозавода впервые замечен газовый низкопольный автобус MAZ-103. В моторном отсеке этой машины 279-сильный газовый двигатель Mercedes-Benz, работающий в паре с 6-ступенчатой АКП Allison. Рядом с новинкой выставлены два уже известных в России экспоната — городской низкопольный MAZ-206 средней вместимости и пригородный MAZ-232 в коротком 9-метровом варианте. Третий год подряд в Коломну приезжает белорусский автобус Неман-420224 на шасси Iveco Daily. Сегодня есть повод о нем упомянуть, поскольку раньше автобусный завод в Лиде был самостоятельным предприятием, а совсем недавно вошел в периметр Минского завода колесных тягачей. Бренд «Неман» будет сохранен, несмотря на смену владельца, уверяют в компании.



2



4



3

ских автобуса — дизельный НефАЗ-5299-40-52 с двигателем Cummins ISB6.7e5250B (250 л. с., Евро-5) и газовый НефАЗ-5299-40-51 с двигателем Mercedes-Benz M906 (279 л. с., Евро-5). Последний имел рестайлинговое исполнение салона с модернизированным интерьером, улучшенным напольным покрытием, удобны-



ИНОМАРКИ

Статус события международно-го масштаба фестивалю придавало наличие экспозиций зарубежных производителей. ООО «МБ Тракс Восток», производитель коммерческой техники Mercedes-Benz в России и генеральный импортер автобусов Mercedes-Benz и Setra, в своей экспозиции на уличной площадке представил два туристических автобуса S419 GT-HD белого и зеленого цвета. Российская премьера состоялась в 2012 году. Этот автобус-«самолет» заинтересовал российских транспортников своим уникальным расположением второй двери в заднем свесе, после третьего моста. Максимально возможное количество мест — 67 позволяет оптимизировать затраты в пересчете на пассажиро-километр. В базовую комплектацию машин входят различные системы активной и пассивной безопасности: антиблокировочная система ABS, противобуксовочная система ASR, электронная тормозная система EBS, система экстренного торможения ВА, электронная система стабилизации движения ESP и др.

Тем временем на стенде ООО «МБ Тракс Восток» в павильоне был представлен пример образцовой эксплуатации автобуса — пригородный Conecto, который был поставлен 8 лет назад в «Моострансавто» в рамках программы обновления парка Московской области. Всего 600 автобусов вышли на дороги Подмосквья. На 12 мая пробег этого автобуса составил 775 528 км, средний КТГ 0,976, средний КИП 0,951 при продолжительности работы на маршруте №48 в 8,5 часа в день. Средний расход топлива (за первый

6. Пока единственный в России 12-метровый Higer 6122B Dreamscare.
7. Низкопольный Iveco Crossway LE имеет большие перспективы на рынке пассажирских перевозок.
8. Scania Higer A80, оборудованный системой FMS, будет проходить тестовую эксплуатацию в Автоколонне 1417.



квартал 2015 года) у этого автобуса — 34,6 л, средний годовой пробег — 106 929 км.

Компания «МАН Трак энд Бас Рус» представляла на нынешнем фестивале хиты продаж — 12-метровый междугородний MAN Lion's Regio (R21) и 12-метровый туристический MAN Lion's Coach (R07). А новинка сезона уже на подходе. На выставке Comtrans 2015 компания обещает впервые представить в России междугородний автобус MAN Lion's Intercity.

Марка Iveco Bus представила два автобуса большого класса — городской 12-метровый низкопольный Iveco Crossway LE-City и междугородний Crossway такой же длины. Компанию им составил автобус малого класса Feniks производства Сербии. Особенность этого городского автобуса, построенного на шасси Iveco Daily, — низкий уровень пола на задней площадке.

Компания «Скания-Русь» представила туристический автобус Scania Higer A80 — результат совместной работы компаний Scania и Higer. На этот раз новостным поводом стал факт передачи этого автобуса Автоколонне 1417 на тестовую эксплуатацию.

Компания «Русбизнесавто», генеральный дистрибьютор завода Higer, впервые представила 12-метровый туристический автобус Higer 6122B Dreamscare, рассчитанный на перевозку 51 пассажира. Среди технических особенностей машины передняя независимая подвеска и штатная система мониторинга G-Bos, позволяющая не только узнать о местонахождении автобуса и его маршруте, но и получить дополнительную информацию о состоянии системы, просто зайдя на сайт,



предоставленный производителем. Интересно, что этот удаленный сервис предоставляется бесплатно, клиент оплачивает лишь стоимость трафика сотового оператора.

Деловая программа фестиваля, как всегда, была насыщенной. В этом году одним из центральных событий фестиваля стал открытый семинар «Интегрированная городская мобильность: как решить транспортные проблемы», организованный при участии Международного союза автомобильного транспорта (IRU). Кроме того, на фестивальных площадках прошли круглые столы «Государственное регулирование автобусных перевозок: импортозамещение для транспортных и туристических компаний», «Современные технологии на автомобильном пассажирском транспорте» и другие.

В день закрытия, по традиции, организаторы объявили лучших в «Мире автобусов». В этом году ими стали: ООО «Инновационные технологии» с микроавтобусом FOXBUS (номинация «Лучший микроавтобус»); ООО «АвтоМазВосток» с автобусом МАЗ-103 (номинация «Лучший городской автобус»); ООО «МБ Тракс Восток» с автобусом Setra S419 GT-HD (номинация «Лучший междугородний туристический автобус»); компания «Русские Автобусы — Группа ГАЗ» (номинация «Лучший стенд»).



ЛЕСНЫЕ ОГНЕБОРЦЫ

ПРИРОДНЫЕ ПОЖАРЫ, ОГНЕННЫМ ВИХРЕМ ПРОНЕСШИЕСЯ НЫНЕШНЕЙ ВЕСНОЙ ПО ТЕРРИТОРИИ ХАКАСИИ, ЗАБАЙКАЛЬЯ, БУРЯТИИ И АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ, СО ВСЕЙ ОСТРОТОЙ ПОСТАВИЛИ ВОПРОС ОБ ОСНАЩЕНИИ ЧАСТЕЙ МЧС СОВРЕМЕННОЙ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ТЕХНИКОЙ. ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ, ФОТО ИЗ АРХИВА АВТОРА

Из всех пожаров природного характера лесные пожары представляют наибольшую опасность. Из-за огромного размера и высокой скорости они легко распространяются на большие территории, как это происходило в ряде регионов России. Отечественная промышленность выпускает разнообразную мобильную технику для борьбы с огненной стихией.

Тушение лесного пожара выполняется по отработанной схеме.

После обнаружения возгорания на разведку прибывает лесничий на автомобиле или малом лесопатрульном комплексе. Произведя первичную разведку и оценку пожара, он докладывает дежурному диспетчеру, который и направляет на тушение необходимые силы. Сначала на место пожара направляется малый пожарный автомобиль и при необходимости — лесохозяйственный трактор для создания минерализованной поло-

сы. Если этого недостаточно, к тушению приступают автоцистерны более тяжелого класса, насосные и рукавные автомобили и другая техника.

В ЛЕГКОМ КЛАССЕ

Для первичной разведки пожара лесной охраной применяются малые пожарные лесопатрульные комплексы (МПЛК). Самым легким комплексом является модель ЛПА-3 на базе УАЗ-31519. Она используется для патрулирования лесных массивов, обнаружения и тушения мелких очагов лесных и лесоторфяных пожаров. Машина комплектуется оборудованием по желанию заказчика. Боевой расчет, включая водителя, от 3 до 5 человек.

УАЗ «Патриот Пикап» также превратили в МПЛК. В его оснащение входят 300-литровый бак для





1. Лесопатрульный комплекс ЛПА-3 на базе УАЗ-31519.
2. Лесопатрульный комплекс SILANT 286824.
3. УАЗ «Патриот Пикап» в роли МПЛК.
4. Лесной патрульный комплекс на базе УАЗ-390945.
5. МПЛК на шасси ГАЗ-23107 «Соболь».
6. Автоцистерна АЦ-2,5-40 (433362) на шасси Зил-433362.

воды, мотопомпа в комплекте с рукавами и стволами, противопожарная установка «Ермак», 5 противопожарных ранцев, зажигательный аппарат АЗ-4 для пуска встречного огня и шанцевый инструмент.

Ряд образцов МПЛК созданы на шасси автомобиля УАЗ-390945 с двухрядной кабиной. В кузове размещаются емкость для воды объемом 0,5–1 м³ и лесопожарный инвентарь — ранцевые огнетушители, бензопилы, шанцевый инструмент, установка высокого давления, выносные лебедки, газодымозащитные маски и все, что

необходимо для оперативного тушения пожара.

Интерес представляет МПЛК на базе полноприводного ГАЗ-23107 «Соболь». Машина оборудована специальной платформой с пожарной установкой высокого давления, 500-литровым баком для воды, мотопомпой и дополнительным освещением. Кабина и платформа защищены от возгорания дугами безопасности, а места для размещения боевого расчета из 3 человек позволяют бороться с огнем непосредственно из автомобиля.

Лесопатрульный комплекс SILANT 286824 (4x4) за счет короткой базы и высокой посадки способен при обнаружении возгорания приблизиться к нему, маневрируя между деревьями, и начать первичные действия по локализации возгорания. В распоряжении семи огнеборцев находятся пожарная установка «Ермак», автономная мотопомпа, набор рукавов и стволов, 6 ранцевых огнетушителей, бензопила и шанцевый инструмент. Емкость для воды вмещает 1100 л.

В лесной охране широко распространены пожарные автоцистерны АЦ-1,6-40 на полноприводном шасси ГАЗ-33081 «Садко». Небольшая масса машины позволяет ей работать на участках с влажным и не слишком плотным грунтом — там, где более тяжелые автомобили теряют подвижность.

АЦ-1,6-40 выпускается с двухрядной четырехдверной пятиместной (2+3) кабиной либо однорядной двухместной. Отсеки кузова позволяют рационально расположить пожарно-техническое вооружение (ПТВ). Имеется вариант без кузовной надстройки, а пожарные рукава размещаются в наружных креплениях. Машина комплектуется емкостью для воды объемом 1,6 м³, 100-литровым пенобаком и насосом производительностью не менее 40 л/с.

По существу, эти машины выполняют функции основного





средства пожаротушения, именно они первыми прибывают к месту возгорания. Вместе с тем при тушении больших пожаров небольшого запаса воды такой автоцистерны недостаточно, и тогда приходится пополнять ее запас из пожарного водоема либо из цистерны другого, более крупного автомобиля.

СЕРЕДНЯЧКИ

Для борьбы с лесными пожарами используется автоцистерна АЦ-2,5-40 (433362). На шасси ЗиЛ-433362 (4x2) смонтированы двухрядная кабина на 6 или 7 человек, надстройка, в которой размещены цистерна для воды вместимостью 2500 л, 160-литровый пенобак, насос ПН-40УВ производительностью 2400 л/мин и другое ПТВ, находящееся в боковых отсеках.

Более высокие показатели по проходимости и запасу возимых огнетушащих средств имеют автоцистерны АЦ-3,0-40 (4334) и АЦ-3,5-40 (4334) на шасси ЗиЛ-4334 (6x6). Первый образец оборудован двухрядной семиместной кабиной, а второй — однорядной трехмест-

ной. Транспортная база позволяет разместить цистерны емкостью соответственно 3000 и 3500 л, пенобаки, вместимость которых определяет заказчик, и пожарный насос производительностью 40 л/с. Кузовные отсеки дают возможность рационально расположить все ПТВ.

Свое место в лесной охране нашла автоцистерна АЦ-3,0-40 на шасси Урал-43206. Колесная формула 4x4 обеспечивает машине передвижение по дорогам всех типов и лесным просекам пожарного назначения. Емкость цистерны для воды и бака для пенообразователя варьируется в зависимости от модификации, но составляет не менее 3 м³. Минимальная емкость бака пенообразователя — 180 л. Двухрядная кабина вмещает 6 бойцов. Двери отсеков для раз-

1. АЦ 3,0-40 на шасси Урал-43206.
2. Пожарная автоцистерна АЦ-3,0-40(4334) на базе ЗиЛ-4334.
3. Пожарная автоцистерна АЦ-1,6-40 на шасси ГАЗ-33081 «Садко».

мещения ПТВ панельного типа на пневмопружинах обеспечивают удобный доступ к любой точке отсека. Применяется пожарный насос ПН-40УВ.01 с встроенным вакуум-аппаратом или НЦПН-40/100 с электрическим вакуум-аппаратом. Управление работой насосной установки осуществляется из заднего отсека.

Пожарные лесопатрульные автомобили АЦ-3,0-40 (4326) и АЦ-2,5-40 (43501) ВЛ, базирующиеся соответственно на полноприводных шасси КАМАЗ-4326 и КАМАЗ-43501, успешно применяются в лесных массивах и труднодоступных местах.

Однорядная трехместная откидывающаяся вперед кабина АЦ-3,0-40 (4326) оборудована дополнительной кабиной боевого расчета. Цистерна для воды вмещает 3000 л, производительность пожарного насоса — 40 л/с. Двери отсеков по желанию потребителя





4



5



6

могут быть шторного или панельного типа на пневмопружинах.

Изоминкой АЦ-2,5-40 (43501) ВЛ является шасси КАМАЗ-43501, созданное для ВДВ. Укороченные колесная база и задний свес, а также стабилизаторы поперечной устойчивости улучшают проходимость машины, защищенные топливные баки подняты, установлена защита поддона двигателя, переднего бампера и задних фонарей, имеется шумоизоляционный экран. Эта модель имеет меньшие, по сравнению с аналогами, высоту и габариты, ее оснащение позволяет буксировать прицеп. Шасси комплектуется коробкой передач ZF, которая снижает расход топлива и позволяет двигаться с использованием «ползучей передачи». В кузове смонтированы цистерна на 2500 л воды, 150-литровый пенобак и насос ПН-40УВМ-01, на крыше установлен лафетный ствол, позволяющий тушить очаги возгорания большими потоками с дальнего расстояния, в том числе с использованием водяной завесы.

Автоцистерна АЦ-3,0-40 на шасси Урал-43206-59 (4x4) снабжена бескапотной кабиной и салоном для 4 пожарных. Выполнено это как единое целое. В спинках сидений находятся краш-тестейны под дыхательные аппараты импортного производства. Для борьбы с огнем служат цистерна на 3000 л, пенобак, вмещающий 180 л, одноступенчатый насос с дисковыми затворами производительностью 50 л/с, лафетный ствол ЛС-С40, рукава и другое ПТВ.

ТЯЖЕЛАЯ АРТИЛЛЕРИЯ

Эффективны при тушении лесных пожаров автоцистерны АЦ-5-40 (5557) и АЦ-40 (43118). Они используют соответственно шасси Урал-5557 (6x6) и КАМАЗ-43118 (6x6). Обе машины оснащены 5-кубовыми цистернами для воды, 350-литровыми пенобаками, пожарными насосами НЦПН-40/100 производительностью

4. Модель АЦ-2,5-40(43501) ВЛ на шасси КАМАЗ-43501.
 5. АЦ-5-40 на шасси КАМАЗ-43118.
 6. Лесопатрульный автомобиль АЦ-3,0-40(4326) на базе КАМАЗ-4326.
 7. Автоцистерна АЦ-3,0-40 на шасси Урал-43206-59.



7

стью 40 л/с и другим ПТВ. Боевой расчет составляет 6 человек.

Источником водоснабжения для других пожарных единиц может стать автоцистерна АЦ-10 на шасси Урал-4320. Автомобиль эксплуатируется на различных автодорогах с кратковременным выездом на местность. Большой запас воды — 10 м³, шасси повышенной проходимости (6x6) и собственный насос для забора воды из пожарного водоема делают эту модель важным звеном второго эшелона. Она обеспечивает водой пожарные автомобили прямо на месте тушения, способна выполнить забор воды из пожарного водоема и ее доставку к месту тушения. Важным достоинством АЦ-10 является способность перемещаться по дорогам с глубокими колеями и ямами. Однако эта модель не способна самостоятельно тушить пожары, поскольку не имеет соответствующего оборудования (лафетного ствола, рукавов и др.).

В автопарке лесхозов также находятся специализированные машины — пожарная насосная станция ПНС-110 на шасси КАМАЗ-5350 (6x6) и пожарный ру-

кавный автомобиль АР-2 на шасси КАМАЗ-43114 (6x6).

Первый образец предназначен для доставки к месту пожара боевого расчета и ПТВ, подачи воды и воздушно-механической пены из закрытого или открытого источника воды по магистральным линиям для питания автонасосов, автоцистерн и передвижных лафетных водяных и воздушно-пенных стволов в местах, где отсутствует водопровод. В оснащение входят два насоса типа НЦПН-60/100 производительностью 110 л/с. ПТВ размещено на крыше кузова и в отсеках с учетом удобного доступа и быстрого съема.

АР-2 работает в комплексе с ПНС-110 и служит для прокладки магистральных рукавных линий к месту пожара от насосной станции, которая устанавливается на берегу водоема. Если надо, вода или воздушно-механическая пена подается на источник горения с помощью собственного лафетного ствола. Запас пожарных рукавов диаметром 77 мм составляет 1200 м, т.е. 60 штук. Запас пожарных рукавов диаметром 150 мм — 800 м (40 штук).



ЛИПЕЦКИЕ СЮРПРИЗЫ

ЕДВА ЛИ НЕ САМЫМ ПРИТЯГАТЕЛЬНЫМ ДЛЯ СПЕЦИАЛИСТОВ НА ВЫСТАВКЕ «ДОРКОМ-ЭКСПО — 2015» БЫЛ СТЕНД ЛИПЕЦКОГО ЗАВОДА МАЛЫХ КОММУНАЛЬНЫХ МАШИН. ЕГО ОРИГИНАЛЬНЫЕ УНИВЕРСАЛЬНЫЕ МАШИНЫ НИКОГО НЕ ОСТАВИЛИ РАВНОДУШНЫМИ, ДОКАЗАВ, ЧТО В РОССИИ ЕЩЕ НЕ ПЕРЕВЕЛИСЬ ТАЛАНТЛИВЫЕ ИНЖЕНЕРЫ.

ВЯЧЕСЛАВ МАМЕДОВ, ФОТО АВТОРА И ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Липецкий завод малых коммунальных машин, в прошлом году отметивший свое двадцатилетие, начался как мастерские ООО «УАЗ-Автоцентр», поэтому конструкцию вездеходов Ульяновского завода в Липецке едва ли кто знает лучше местных механиков и инженеров. Естественно, когда в эпоху зарождения предпринимательства (начало 1990-х годов) на заводе решили заняться выпу-

ском коммунальной спецтехники, в качестве «печки» оригинальных конструкций был взят УАЗ-3309 — доступный, недорогой внедорожник, как выяснилось, с далеко не раскрытыми потенциальными возможностями. Надо отдать должное амбициям разработчиков: они поставили перед собой задачу создания техники с использованием новейших отечественных достижений и с учетом опыта лучших

мировых производителей машин подобного профиля.

Первой реализованной задумкой инженеров стала машина МКМ-1904 «Чистик» — уникальная для России комбинированная уборочная машина на автомобильном шасси малого размера, предназначенная для круглогодичной эксплуатации и уборки тротуаров, дорог и внутриквартальных территорий с покрытием тротуарной плиткой.





2



3

С последним, модернизированным вариантом МКМ-1904 специалисты смогли познакомиться на выставке «Доркомэкспо — 2015» в Москве. Вначале расскажем об основе спецмашины, представляющей собой усиленное рамное шасси с кабиной вездехода УАЗ-3309, с грузоподъемностью, возросшей до 2 т. От базового шасси оно отличается наличием не только более прочной рамы, но и гидрообъемного рулевого управления с гидроусилителем ГАЗ-66, которое воздействует на передние и задние колеса автомобиля. Эта особенность шасси позволила коммунальной машине стать предельно маневренной (радиус поворота составляет всего 3,2 м) и при необходимости перейти на «крабовый ход». Для привода оборудования были установлены коробка отбора мощности от переднего конца коленчатого вала двигателя, двухконтурная гидравлическая система с качественными итальянскими комплектующими. Была также улучшена система охлаждения масла.

На машине появились пульт управления навесным оборудованием, располагающийся внутри кабины, гидрообъемная трансмиссия Danfoss, универсальный надрамник и передняя плита для крепления широкого спектра навесного рабочего оборудования. В состав оборудования, устанавливаемого спереди на шасси, входят поворотный отвал, передняя щетка и фронтально-моющий агрегат. Позади кабины устанавливаются самосвальный кузов, пескоразбрасывающие механизмы, система предварительного смачивания твердых реагентов, распределитель жидких реагентов, подрамник с емкостями объемом 1,5 м³, мусоросборочное оборудование, льдозаливочное оборудование, а также

1-2. МКМ-1904 «Чистик» — компактная универсальная уборочная машина — снабжена быстросъемным оборудованием, отличается высокой маневренностью и проходимостью.
3. Машина «Умка» МКМ-1904-03 для работы на открытых и закрытых катках.
4. Моющий агрегат, установленный спереди.



буровая установка. Средняя щетка крепится в пределах колесной базы машины.

Все перечисленное оборудование является быстросъемным и оснащено системой, включающей четыре выдвигающиеся опоры, что позволяет производить его монтаж и демонтаж без использования каких-либо грузоподъемных механизмов за 10–20 минут.

Отдельно стоит остановиться на особенностях мусоросборочного оборудования. Бункер для сбора мусора является полностью водонепроницаемым. В его верхней части располагается гидравлический пресс, уплотняющий ТБО и перемещающий их к передней части бункера. Выгрузка мусора производится подъемом бункера двумя гидроцилиндрами под углом 90°. Емкость контейнера — 4 м³, масса перевозимых отходов — до 1 т. Степень уплотнения мусора — 2:1, высота разгрузки бункера — 1,7 м.

На базе МКМ-1904 завод освоил выпуск универсальной маневренной комбинированной автоматизированной машины для обслуживания открытых и закрытых катков, хоккейных площадок, стадионов, беговых дорожек с естественным и искусственным ледяным покрытием. Ее назвали «Умка» или МКМ-1904-03. На машину устанавливается рабочий орган-кондиционер, представляющий собой сложную металлическую конструкцию, которая несет в себе все элементы и механизмы, нужные для профессиональной обработки льда (нож, систему подвески и регулировки

положения ножа, горизонтальный шнек, гидропривод, распределительную рамку для заливки льда, боковую щетку и водяное полотно). Для сбора ледяной крошки и снега в бункер установлен вертикальный шнек. Бункер для снега — сварной из нержавеющей стали. Выгрузка снега осуществляется опрокидыванием бункера назад.

Данная модель не уступает по технико-экономическим показателям ближайшему аналогу — льдозаливочной машине Zamboni и способна обслуживать как закрытые, так и открытые хоккейные площадки и стадионы. Возможность установки переднего отвала и обширного спектра сменного оборудования, способность самостоятельно передвигаться по автодорогам до места проведения работ (со скоростью до 50 км/ч), а также значительная экономия за счет разумной цены делает «Умку», не имеющую аналогов на сегодняшний день на рынке, самым привлекательным приобретением.

Еще одна производная МКМ-1904 — маневренная буровая машина МБМ-230 «Буравчик», предлагаемая на удлиненном шасси с двухрядной кабиной. Машина предназначена для проведения инженерно-геологических изысканий, бурения геофизических и структурно-поисковых скважин вращательным способом с промывкой или без промывки, бурения на воду, а также для других буровых работ.

В дальнейшем агрегаты двухосного спецавтомобиля МКМ-1904 были применены при создании еще более оригинальной



машины, получившей обозначение МКМ-1905 и собственное имя «Мурашка». Главная особенность этой новинки — применение трехосного шасси с передними и задними управляемыми колесами с шинами сверхнизкого давления или на гусеничных движителях. «Мурашка» предлагается с двумя типами шин, двух- и четырехслойных. Первые лучше подходят для движения по лесу, болоту, глинистой почве, вторые — по сыпучему песку, грунтовым дорогам и асфальту. Благодаря более плотному рисунку протектора их износ значительно меньше. Двухслойные шины имеют наружный диаметр 1230 ± 30 мм, четырехслойные — 1150 ± 30 мм. Ширина профиля у них одинаковая — 600 мм. Шины могут эксплуатироваться в диапазоне температур от -60 до $+50$ °С.

МКМ-1905, таким образом, — круглогодичный, всепогодный универсальный вездеход с возможностью быстрой замены всевозможного навесного оборудования,

также предлагаемого заводом. В закрытом грузопассажирском кузове он может перевозить до 10 пассажиров по снежной целине, льду водохранилищ, озер и рек, а также по бездорожью со слабой несущей способностью грунта (до 0,02 МПа). Экономичность доставки грузов «Мурашкой» на два порядка выше, чем вертолетом, при этом вездеходу не требуется ясная летняя погода.

Шины сверхнизкого давления обеспечивают вездеходу плавучесть, если загрузка машины не превышает 1400 кг. Водоизмещение одного колеса равно 675 кг, общее — 4,05 т. Для повышения проходимости возможна установка централизованной системы автоматической подкачки колес.

На плотных и слабонесущих грунтах грузоподъемность автомобиля ограничена 2,5 т. При габаритных размерах $4460 \times 2500 \times 3100$ мм колеса составляет 1900 мм, дорожный просвет равен 500 мм. Снаряженная масса машины — 2430 кг.

Кроме стандартного 105-сильного 2,7-литрового бензинового двигателя ЗМЗ-409, 10 завод комплектует машину 63-сильным 2,8-литровым дизелем Isuzu. Оба работают с 4-ступенчатými механическими коробками передач, заблокированными с 2-ступенчатыми раздаточными коробками. Рулевое управление машины — оригинальное, с гидроусилителем ГАЗ-66. Технически допустимая скорость на шассе составляет 80 км/ч. Кроме грузопассажирского кузова в качестве навесного оборудования устанавливаются цистерна для перевозки нефтепродуктов емкостью 2 м³, грузовая

платформа (возможна установка крана-манипулятора), самосвальный кузов, оборудование для пожаротушения и доставки питьевой воды.

Особо останемся на применении вездехода в сельском хозяйстве.

С оборудованием для внесения удобрений он оказался в 10 раз производительнее самолета и позволяет расходовать на 30% меньше химикатов, обеспечивая их точечное внесение в зависимости от состояния посевов и почвы. Благодаря шести колесам с шинами сверхнизкого давления вездеход передвигается по полям, не нанося вреда ранним посевам и урожаю, т.к. давление на грунт всего 7 кПа. Производительность при внесении удобрений достигает 1000 га/сутки, при внесении гербицидов — до 700 га/сутки. При этом машине не требуется технологическая колея, уменьшающая площади посевов минимум на 5%. Завод оснащает вездеход двухдисковым разбрасывателем удобрений Cosmo с шириной разбрасывания до 40 м и гербицидной установкой с шириной обработки 24 м и емкостью бака на 2 т химикатов.

Как показал опыт применения вездеходов «Мурашка», в агросекторе они позволяют начинать обработку почвы ранней весной, когда никакая другая техника не может выехать на поля. И это также является важным преимуществом этих вездеходов. Еще одна особенность машин: их средний мост выполнен поднимающимся, что используется при транспортировке вездехода своим ходом. При переездах машины не нуждаются в сменных колесах, особое разрешение ГИБДД не требуется, т.к. все габариты вездехода соответствуют нормам, узаконенным Правилами дорожного движения. Емкость топливного бака составляет 120 л, контрольный расход топлива при скорости 45 км/ч равен 13,2 л/100 км (бензин АИ-92).

По словам директора САМТ-Фонда, доктора технических наук, профессора Игоря Гриффа, «заводу удалось создать специальные машины, не имеющие мировых аналогов. МКМ-1904 и МКМ-1905 соответствуют самым высоким стандартам и имеют оптимальные технические характеристики, включая маневренность, надежность, простоту обслуживания».

1. У полноприводного шасси «Мурашка» МКМ-1905 средний ряд колес может быть приподнят.
2. По желанию покупателя машины предлагаются на колесно-гусеничном ходу.
3. Шины сверхнизкого давления обеспечивают машине плавучесть.
4. «Мурашка» на сельхозработках.

Автопарк

ПРИНОСИТ ДОХОД

авто парк

5 КОЛЕСО



Важная и актуальная информация для **Вашего** бизнеса



Подпишитесь на рассылку



www.autopark.5koleso.ru



autopark@5koleso.ru





ДЕНЬ «БОЛЬШОЙ МЕДВЕДИЦЫ»

ВЫСТАВОЧНЫЙ СЕЗОН 2015 ГОДА МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ТОНАР» ПО ТРАДИЦИИ ОТКРЫЛ ДОМАШНЕЙ ПРЕЗЕНТАЦИЕЙ ВСЕЙ ПРОИЗВОДИМОЙ ПРЕДПРИЯТИЕМ ТЕХНИКИ. ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ НА СЕЙ РАЗ БЫЛИ УКРАШЕНЫ НОВЫМ ЛОГОТИПОМ — МЕДВЕДИЦЕЙ С ПОДНЯТОЙ ЛАПОЙ. МИХАИЛ НЕВЗГОДИН, ФОТО АВТОРА

Продукция МЗ «Тонар» давно известна российским перевозчикам. Предприятие, организованное на территории бывшей ткацкой фабрики в деревне Губино (Орехово-Зуевский р-н, Московская обл.), за четверть века с момента образования прошло путь от ручной сборки передвижных торговых павильончиков до серийного производства большегрузной прицепной техники. На сегодняшний день производственная программа завода включает в себя магистральную и сельскохозяйственную технику, грузовые автомобили и специальный транспорт для перевозки сыпучих грузов — в общей

сложности более 150 моделей, способных составить конкуренцию зарубежным аналогам. Уделим внимание самым интересным новинкам.

ОБЪЕМ ЗАВИСИТ ОТ ДЛИНЫ

Последнее время все чаще стали говорить о сокращении транспортных издержек. Один из способов оптимизации расходов транспортной ком-

пании — использование разрешенных российскими правилами сцепок длиной до 20 м. Вписывающиеся в эти правила бортовые 16,5-метровые полуприцепы «Тонар» с так называемым П-образным сдвижным тентом уже снискали большую популярность у перевозчиков. Теперь же губинские машиностроители ставят на конвейер штормо-бортовую версию «длинномера». Новинка, получившая отраслевое обозначение Тонар-974611ДН, при внутренней высоте кузова 2,7 м имеет полезный объем 110 м³ и вмещает до 39 европалет, что на четверть больше, чем в стандартном 13,5-метровом трейлере. Штормая конструкция позволяет выполнять растентовку левого, правого бортов и крыши по отдельности. Модель выполнена с учетом последних тенденций магистральных перевозок — здесь применен новый механизм натяжки тента, а сам тент изготовлен из ткани плотностью 900 г/м². Правда, новинка, в отличие от предшественников, не позволяет везти груз под таможенной пломбировкой, поскольку нет сертификата



1



2



3

TIR. Впрочем, отправить новый «линномер» за границу вряд ли кто отважится, ведь в Европе максимальная длина сцепки ограничена 18,5-метровой отметкой.

Трехосный Тонар-97461ДН рассчитан на сцепку с тягачом со стандартной высотой седельно-сцепного устройства — 1150 мм. Грузоподъемность полуприцепа составляет 26 600 кг, а снаряженная масса — 7900 кг. В стандартной комплектации новинка оснащается съемными кониками. Технология монтажа коников максимально удобна и проста: отверстия для их фиксации расположены на внешней раме вдоль бортов, а для хранения демонтированных деталей предусмотрена специальная корзина возле передней стенки.

Еще одна любопытная новинка, которую также можно зачислить в разряд длинномеров, — это трехосный изотермический полуприцеп Тонар-9746Н длиной 14,5 м. Удлинение почти на метр в сравнении со стандартным изотермическим полуприцепом позволило увеличить полезный объем до 90 м³ и вместить 35 европалет. Кузов Тонар-9746Н изготовлен из сэндвич-панелей местного производства. Толщина боковых

1. Тент 24-кубового самосвального полуприцепа Тонар-952302 в серийном исполнении получил электропривод.
2. 14,5-метровый изотермический полуприцеп Тонар-9746Н вмещает 35 европалет.
3. В изотермических полуприцепах «Тонар», в отличие от импортных аналогов, используется полнорамное шасси.
4. 16,5-метровый «шторник» Тонар-97461ДН позволяет перевозить на 25% больше груза, чем обычный полуприцеп.
5. Необычная для российских перевозчиков разработка — касетный самосвальный автопоезд.
6. Так выглядят облегченные лонжероны Тонар-952302.
7. Касетная система позволяет перемещать кузов прицепа внутрь кузова тягача и обратно с помощью гидравлики, фиксировать его и выгружать посредством гидроцилиндра, установленного на автомобильном самосвале.
8. Привод открывания заднего борта в касетной системе обязателен.



4



5

панелей составляет 60 мм, крыши и дверей — 80 мм. В боковых панелях заложены буквые усилители, что позволяет грузить сельскохозяйственную продукцию (овощи, бахчевые культуры и т. п.) навалом. Изюминка конструкции изотермического Тонар-9746Н — напольное покрытие в виде алюминиевой ванны. Сварное соединение пола и бордюров не только упрощает мойку кузова внутри, но и делает пол более жестким, при погрузке/разгрузке он меньше шумит и вибрирует.

Кузов отвечает всем требованиям международного соглашения по перевозке скоропортящихся продуктов, что подтверждено сертификатом FRC. В базовой комплектации в передней стенке предусмотрены закладные для монтажа холодильных установок. Завод предлагает оборудование Carrier и Thermo King. Интересно, что в изотермических полуприцепах «Тонар», в отличие от импортных аналогов, используется полнорамное шасси — лонжероны идут по всей длине кузова. Это



6



7



8



несколько утяжеляет полуприцеп, но повышает его надежность, что немаловажно для эксплуатации в российских условиях.

ТЕХНИКА ДЛЯ СЫПУЧИХ ГРУЗОВ

Спецтехника для перевозки сыпучих грузов — один из признанных коньков в производственной программе «Тонара». Полуприцепы с самосвальными надстройками синего цвета часто встречаются не только на областных, но и на федеральных трассах. Постоянно контактируя с эксплуатирующими организациями, заводчане совершенствуют выпускаемую продукцию, предлагая перевозчикам более удобные и совершенные решения. Например,

такие, как кассетный самосвальный автопоезд. В состав двухзвенного автопоезда, впервые представленного широкой публике, вошли автомобиль-самосвал Тонар-6528 с 16-кубовым кузовом и двухосный прицеп с 12-кубовой надстройкой. Кассетная система позволяет перемещать кузов прицепа внутрь кузова самосвала и обратно с помощью гидравлики, фиксировать его и выгружать посредством гидроцилиндра, установленного на автомобиль-самосвал. Это решение также дает преимущество при маневрировании автопоезда в стесненных условиях и практически исключает риск опрокидывания при разгрузке. Но есть и минусы, например, вынужденное уменьшение вместимости прице-

па: сечение заднего кузова должно быть меньше, поскольку он обязан целиком помещаться в передний. Кассетные самосвальные автопоезда уже давно и успешно эксплуатируются в Швеции, Финляндии и США. В нашей стране наиболее известным производителем подобной техники является завод «Рострак». Кстати, все подробности по этой теме ранее публиковались в нашем журнале (см. «Автопарк» №7, 2012).

Другая любопытная новинка «Тонара» — это трехосный самосвальный полуприцеп Тонар-952302 с облегченным кузовом объемом 24 м³ и верхним пологом, разворачиваемым и сворачиваемым при помощи электропривода, управляемого с брелока. Электропривод тента — одно из свежих нововведений в самосвальной технике, позволяющее не только сэкономить время при погрузке/разгрузке, но и повысить безопасность труда водителя. Еще несколько технических деталей:

1. Карьерный самосвал Тонар-45251 полной массой 49 500 кг.
2-3. Завод обладает производством европейского уровня.



при грузоподъемности 27 870 кг снаряженная масса полуприцепа Тонар-952302 составляет всего 6130 кг. Такого показателя удалось добиться, в частности, за счет специальной конструкции рамы с треугольными лонжеронами, сваренными из стали 09Г2С толщиной 7 и 8 мм. Для справки: обычные двутавровые лонжероны изготавливаются из 10-миллиметрового проката.

НОВЫЕ СТУПЕНИ КАЧЕСТВА

Нынешняя презентация проводилась в недавно отстроенном цеху площадью 4500 м², куда уже в ближайшее время планируется переместить производство грузовых автомобилей и карьерных самосвалов. А в соседних цехах тем временем уже полным ходом идет модернизация производства. Много новшеств видно уже сейчас. Например, установлены плазменные резаки немецкой фирмы Messer, запущены в работу роботы-

зированные сварочные комплексы Panasonic и Kuka — сегодня работают 7 роботов, а в дальнейшем их число вырастет до 20 единиц. Модернизация коснется и малярного участка, который также будет роботизирован.

Уместен вопрос: каким образом отечественному заводу удается успешно конкурировать с европейскими производителями в борьбе за российский рынок? Ответ губинских машиностроителей таков. Во-первых, оснащение по европейским стандартам производства с высоким контролем качества. Во-вторых, повышенные прочностные характеристики материалов и конструкций, отвечающие российской специфике грузоперевозок. Наконец, в-третьих, сервисная поддержка всей продукции на протяжении жизненного цикла. Сервисно-сбытовая сеть завода постоянно расширяется. Торговые представительства, а также техцентры и склады запчастей открыты во всех крупных городах. На данный момент у предприятия около 50 партнеров по всей России.



ALCOA DURA-BRIGHT

ПОСТАВЩИК: ALCOA > **ЭКСПЛУАТАЦИОННИК:** ООО «СТАНДАРТ» >
ДАТА ПОСТАНОВКИ ПОД НАБЛЮДЕНИЕ: 6 АВГУСТА 2014 Г.

ЖУРНАЛ «АВТОПАРК» ПРОДОЛЖАЕТ НАБЛЮДАТЬ ЗА ХОДОМ ИСПЫТАНИЙ МАГИСТРАЛЬНОГО АВТОПОЕЗДА, ОСНАЩЕННОГО КОВАНЫМИ АЛЮМИНИЕВЫМИ КОЛЕСНЫМИ ДИСКАМИ ALCOA И ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩИМИ ШИНАМИ MICHELIN. ОСНОВНАЯ ЦЕЛЬ ЭКСПЕРИМЕНТА — ОПРЕДЕЛИТЬ ВЛИЯНИЕ СПЕЦИАЛЬНОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ НА ОСНОВНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ГРУЗОВИКА. МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Задавшись целью улучшить экономичность магистрального автопоезда, транспортная компания «Стандарт» пошла на необычный эксперимент, укомплектовав сцепку в составе двухосного тягача MAN и трехосного полуприцепа Schmitz коваными алюминиевыми дисками Alcoa и энергосберегающими шинами Michelin (XFA 2 Energy, X One XDN 2 Grip, X Line Energy T).

Чтобы получить правильный результат, перевозчик прежде всего учел условия эксплуатации грузовика. К моменту старта эксперимента машина работала в режиме международных перевозок и, что немало важно, — на постоянном маршруте (Москва — Прага — Москва). В паре с экспериментальной машиной, для сравнения, работала аналогичная сцепка с оригиналь-

ми стальными дисками и двухскатной ошиновкой ведущего моста.

Вначале все шло хорошо — после установки полного комплекта шин (замена дисков и резины производилась поэтапно) экспериментальный грузовик показал достаточно обнадеживающий результат по экономичности: расход топлива снизился до 27 л/100 км. Однако ближе к зимнему сезону резко изменилась ситуа-

ция на рынке международных перевозок, наш новый знакомый был переведен на региональные рейсы, где стало сложнее вести четкий анализ расходов.

Сейчас, по оценке перевозчика, ситуация вновь стабилизируется, и автопоезд возвращается на прежний маршрут Москва — Прага — Москва. К моменту очередного визита корреспондента журнала «Автопарк» на предприятие пробег грузовика на шинах Michelin и дисках Alcoa составил 55 357 км, текущий расход топлива — 28 л/100 км (для сравнения: до эксперимента списывалось порядка 31 л/100 км). Напомним, что перевозка на линии Москва — Прага организована в режиме «два пандуса», когда автомобиль ни метра не проезжает без груза. Из Москвы сцепка едет с пустыми пивными кегами (масса груза 12 т), а обратно возвращается с полным (21–22 т). Следует также отметить, что применение алюминиевых дисков Alcoa на всех пяти осях позволило уменьшить снаряженную массу примерно на 293 кг. Правда, часть этой экономии — примерно 38 кг — сводится на нет второй запаской для тягача, которую при-



ходится возить на случай повреждения шины «суперсингл».

Всю оперативную информацию о расходе топлива и режиме движения автопоезда выдает система мониторинга ГЛОНАСС/GPS, работающая в связке с высокоточным датчиком уровня топлива (штатный не обеспечивает нужных параметров), который установлен на 660-литровом баке автомобиля. Это получающее все большее распространение IT-решение, которым оборудованы все грузовики компании «Стандарт», позволяет перевозчику списывать топливо не по установленной норме, а по фактическому расходу.

К слову, современным методикам списания топлива, в том числе с использованием данных мониторинга, мы посвятим отдельную статью в ближайшем выпуске «Автопарк». Что же касается дальнейших планов перевозчика в этой части, то уже сейчас решается вопрос подключения к бортовой системе еще одного датчика — с привязкой к баку рефустантовки. Цель — исключить любые махинации с топливом со стороны водителей.

Система контроля давления в шинах (СКДШ), установленная на автопоезд в начале эксперимента, не подключена к онлайн-мониторингу, информация доступна только находящимся в кабине, но этого вполне достаточ-

СТАНИСЛАВ ЕМЕЛЬЯНОВ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА OMNISOMM



Топливо — большая статья затрат любого транспортного предприятия, именно поэтому контролю над его расходом уделяется столь пристальное внимание. Система мониторинга транспорта Omnisomm способна скорректировать реальную норму потребления топлива в сторону уменьшения, что в свою очередь позволит оптимизировать расходы предприятия на покупку топлива. Другой важный момент, касающийся контроля ГСМ, — это возможность системы мониторинга исключить даже незначительные сливы горючего, т.к. система фиксирует все изменения объема топлива в баке. У водителя отсутствует возможность как слить топливо, так и недолить его на заправке. Исключаются любые махинации с топливом, даже когда уровень горючего в баке резко не уменьшается, как, например, в случае слива через «обратку». Датчики уровня топлива Omnisomm внесены в госреестр средств измерения РФ, что подтверждает высокую точность передаваемых данных и позволяет нам с полной уверенностью говорить, что максимальная погрешность измерений по топливу не превысит 1%.


но, поскольку основная задача СКДШ — предупреждение в нештатной ситуации. Пока давление в шинах держится стабильно (8,5–9 бар, в зависимости от оси). Кстати, водитель опытного грузовика получил указание фиксировать изменение давления и температуры шин в движении. «У груженого полуприцепа шины в дороге нагреваются до 25 градусов, при этом давление увеличивается до 9,8 бар», — рассказал водитель Петр Лапшин. Жаль, что пока сравнить не с чем: другие машины перевозчика не оборудованы СКДШ.

Испытания позволяют оценить не только влияние на экономичность, но и степень износа протектора по прошествии разных периодов времени. На данный момент вы-

сота протектора шин управляемой оси уменьшилась на 1,5 мм (пробег 55 357 км). Осмотр показал, что плечевая зона протектора изнашивается более интенсивно, чем средняя зона. На ведущей оси обе шины выглядят как новые, износ практически незаметен. На осях трейлера констатируем обычную для такого пробега ситуацию: протектор шин средней оси потерял ничтожно малые 1 мм высоты, протектор передней и задней осей истерся на 4 и 5 мм соответственно.

Тема влияния кованых алюминиевых дисков и односкатной ошиновки ведущей оси на ресурс элементов ходовой части остается пока без комментариев. Об этом говорить еще рано, считает представитель эксплуатирующей организации.

Ситуация может быть неоднозначной: с одной стороны, мы имеем улучшение отвода тепла от тормозных механизмов (примерно в 3 раза), а с другой стороны, налицо ухудшение защиты суппортов ведущей оси от грязи и влаги (ввиду особой геометрии широких дисков 22.5x17 Dura-Bright Evo). В любом случае все точки над «i» позволят расставить сервисная история, которая ведется самым тщательным образом по всему подвижному составу компании «Стандарт».

Когда верстался номер, стало известно, что руководство компании приняло решение о приобретении второго комплекта дисков для включения в эксперимент еще одного автопоезда. Продолжаем наблюдения. 



КОРЗИНУ для запасных колес пришлось доработать с учетом размещения «суперсингла».



Два диска уже успели потерять **ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ БЛЕСК**.



Шины **ВЕДУЩЕЙ ОСИ** выглядят как новые, износ практически незаметен.

РАБОЧИЙ ЭТАЛОН

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ DAF В РОССИИ — ЭТО РАСШИРЕНИЕ ДИЛЕРСКОЙ СЕТИ И ПОСТОЯННОЕ УЛУЧШЕНИЕ ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ, ЗАЯВЛЯЛО РУКОВОДСТВО КОМПАНИИ НА ФЕВРАЛЬСКОЙ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ В МОСКВЕ. ПОСЕТИВ ФИРМУ «АТЛИКА СЕРВИС», ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА DAF В ЛИПЕЦКЕ, МЫ МОЖЕМ КОНСТАТИРОВАТЬ, ЧТО РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ГОЛЛАНДСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ МАРКИ ИДЕТ В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ. МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Липецк известен, прежде всего, как город металлургов. Однако в самом городе и ближайших областях функционирует еще более десятка крупных промышленных предприятий, плюс интенсивно развивается особая экономическая зона (ОЭЗ «Липецк»), куда и сегодня идет приток зарубежных инвестиций. Все это генерирует мощные междугородние и международные

грузопотоки, большая часть из которых приходится на автотранспорт. Неудивительно, что марке DAF очень важно присутствие в данном регионе.

СТО «Атлика сервис» вошла в периметр дилерской сети DAF в 2012 году, спустя считанные месяцы после начала работы ООО «ДАФ Тракс Рус», российского представительства марки. Дилер образовался на базе ве-

дущей транспортно-экспедиционной компании региона («Атлант Л»), а имеющиеся в парке перевозчика автомобили DAF и полуприцепы Schmitz стали первыми подопечными сервисного центра. На сегодняшний день «Атлика Сервис» является одним из крупнейших дилеров DAF в Центральном Черноземье. СТО расположена в Левобережном районе Липецка вблизи

от Новолипецкого металлургического комбината. Расстояние до федеральной трассы М4 «Дон» составляет около 70 км, до автодороги Р119 (Орел — Тамбов) — всего 19 км.

Сервисный центр, разместившийся на базе реконструированных мощностей бывшего АТП, соответствует всем корпоративным стандартам DAF, включая внешнее оформление. Здесь имеются производственный участок, где одновременно могут находиться девять 18-метровых сцепок, мойка, вмещающая полноразмерный автопоезд, стоянка для клиентских автомобилей и новой техники, офис продаж и склад запчастей.

В ремзоне общей площадью 1300 м² оборудовано девять тупиковых линий длиной 18 метров. Две линии оснащены смотровыми канавами, остальные посты организованы на ровном полу, при необходимости выполнения работ снизу транспортное средство вывешивается на подкатных подъемниках. Имеются кран-балка, система централизованной раздачи сжатого воздуха, а также полный ассортимент технологического и диагностического оборудования, отвечающего всем требованиям DAF. В составе производства организованы агрегатный и шиномонтажный участки. Выполняются



1



следующие виды работ: гарантийное и постгарантийное обслуживание, компьютерная диагностика, текущий и капитальный ремонт коробок передач, ремонт электро- и пневмооборудования, регулировка развала-схождения колес на компьютерном стенде Hunter.

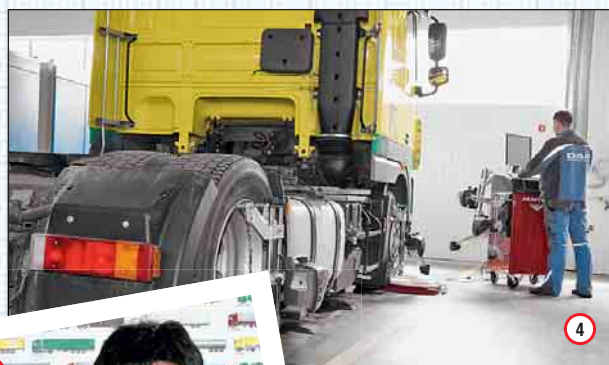
Обслуживают здесь и полуприцепы. Причем по некоторым маркам, например Schmitz, производят гарантийный ремонт. Стоимость нормо-часа для автомобилей и прицепной техники одинакова — 1350 руб. Для водителей оборудована уютная комната отдыха с мягкими креслами, телевизором и системой видеонаблюдения, отображающей все, что происходит в ремзоне. Находиться возле автомобиля в процессе ремонта разрешается, но вначале надо пройти инструктаж по ТБ и надеть специально маркированный жилет.

Дилерский склад насчитывает более 2000 самых востребованных позиций оригинальных запчастей и деталей, входящих в программу TRP (продук-

1. В ремзоне общей площадью 1300 м² могут одновременно обслуживаться более 10 тяжелых грузовиков.
2. Склад насчитывает более 2000 самых востребованных позиций оригинальных запчастей, а также деталей TRP.
3. Идет процесс диагностики ходовой части.
4. Приехав на СТО, клиент может обслужить сцепку целиком.
5. Управляющий компании «Атлика Сервис» Эвелина Шипулина.

ция TRP является дополнением к существующей номенклатуре фирменных компонентов DAF, преимущественно для автомобилей, вышедших из гарантийного периода). Срок поставки отсутствующих позиций с центрального склада ООО «ДАФ Траке Рус» составляет 2 дня. Запущен интернет-магазин, предлагается услуга доставки, возможна оплата по безналичному расчету.

Услугами СТО пользуются не только российские перевозчики, но и их коллеги из Польши, Чехии и с Украины, посещающие




нашу страну транзитом. К слову, «Атлика Сервис» официально включена в международную сеть технической помощи DAF ITS, а также в местную сеть NTS с зоной покрытия до 200 км от Липецка.

Между тем, текущую ситуацию на рынке в компании оценивают как неблагоприятную. «Отток клиентов в последнее время значительный, — рассказывает управляющий компании «Атлика Сервис» Эвелина Шипулина. — Многие перевозчики, из тех, что имеют с нами договоры, в надежде

экономии ремонтируют транспорт своими силами. В результате непрофессионального ремонта, поломку приходится устранять дважды. Также участились случаи самостоятельной установки клиентами неоригинальных запчастей неизвестного качества.

Руководство компании приняло решение о снижении цен на запчасти и работы в нашем сервисе для поддержки автоперевозчиков». Речь, в частности идет об акции, которая на данный момент включает на выбор четыре пакета (работа плюс запчасти) и дает экономию от 10 до 30%.

Сверстаны в компании и долгосрочные планы. Среди них организация кузовного ремонта и освоение еще одной автомобильной марки, возможно, отечественной. Производственные мощности позволяют это реализовать. 

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ СТО «АТЛИКА СЕРВИС»

Площадь сервисной зоны, м ²	1300
Режим работы	8.00–20.00 ежедневно, кр. ВС
Количество постов	18
Ассортимент склада запчастей	2000 артикулов
Стоимость нормо-часа, руб.	1350
Специальные услуги	ремонт тентов, замена ветровых стекол
Услуги для водителей	зона ожидания, бесплатный Wi-Fi

ВЫГОДНО ВСЕМ

В МАРТЕ НА ВСЕХ СЕРВИСНЫХ СТАНЦИЯХ VOLVO GROUP В РОССИИ СТАРТОВАЛА VOLVO EXCHANGE PROGRAM — ПРОГРАММА ОБМЕНА ВЫШЕДШИХ ИЗ СТРОЯ УЗЛОВ И АГРЕГАТОВ НА ВОССТАНОВЛЕННЫЕ. ТЕПЕРЬ У КЛИЕНТОВ КОМПАНИИ ПОЯВИЛАСЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗА МЕНЬШИЕ ДЕНЬГИ ПРИОБРЕСТИ ПРОДУКЦИЮ ТОГО ЖЕ КАЧЕСТВА, ЧТО И НОВЫЕ ЗАПЧАСТИ С ГАРАНТИЕЙ VOLVO. МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

В проект Volvo Exchange Program включена сервисная сеть Volvo по всей территории страны (более 70 сервисных станций). Причем цена на восстановленные запасные части в любом регионе — от Санкт-Петербурга до Владивостока — одинакова.

В Европе Volvo Exchange Program работает уже более 15 лет. Механизм отлажен до мелочей и полностью оправ-

дал свое назначение. Но, перед тем как представить программу в России, Volvo пришлось решать целый ряд сложных задач, связанных с таможенным оформлением возврата деталей на европейские предприятия компании. Для справки: реставрация происходит по полному циклу, который включает в себя вывоз агрегатов в Европу для восстановления на заводах Volvo Group.

ТРИ ЦЕЛИ

Продвигая программу Exchange, Volvo преследует сразу три основных цели. Во-первых, это выгодное ценовое предложение для клиентов, возраст автомобилей которых 3–5 лет и старше, т.е. периода, когда стоимость запасных частей для владельца автомобиля становится уже ощутимой. Восстановленные детали обходятся на 30% дешевле. При этом гарантия на восстановленную запасную

часть ничем не отличается от гарантии новой детали, а это 12 месяцев без ограничения пробега.

Вторая, и не менее важная цель программы — регулируемый вывод с рынка брендированных запчастей Volvo: узлы и агрегаты, которые ранее являлись исходниками для реставрации в независимых мастерских, теперь возвращаются на заводы Volvo Group. «Главное — не допустить реновации продукции Volvo сторонними производителями, — рассказывает Евгений Штерн, менеджер по работе с дилерскими складами АО(Н) «Вольво Восток». — Если мы не будем заниматься восстановлением, найдутся другие компании, которые станут их ремонтировать и продавать в качестве этого ремонта мы уверены быть не можем, но появление такой продукции может лишить нас выгодного направления коммерческой деятельности».

В-третьих, это забота об окружающей среде. Восстановительное производство запчастей Volvo является лучшим способом сохранить дорогостоящее сырье, помимо прочего это менее энергоемкий процесс, чем изготовление новой детали. Впрочем, последнее уже давно не новость. В мире вопросам профессиональной переработки вышедших из строя узлов и деталей придается очень серьезное значение. Борьба за высокие стандарты качества, позволяющая отмежеваться от кустарного произ-



1. Программа Volvo Exchange охватывает большинство наиболее ходовых и востребованных в эксплуатации агрегатов, узлов и деталей.
2. Поскольку восстановление идет промышленным способом, деталь, получившая вторую жизнь, практически не отличается от новой.
3. Существует система критериев, согласно которым дилер оценивает состояние принятой от клиента запчасти.
4. Сданные детали Core маркируются, заносятся в специальную программу и отправляются в центр сбора и обработки деталей, подлежащих восстановлению.
5. Евгений Штерн, менеджер по работе с дилерскими складами АО(Н) «Вольво Восток».

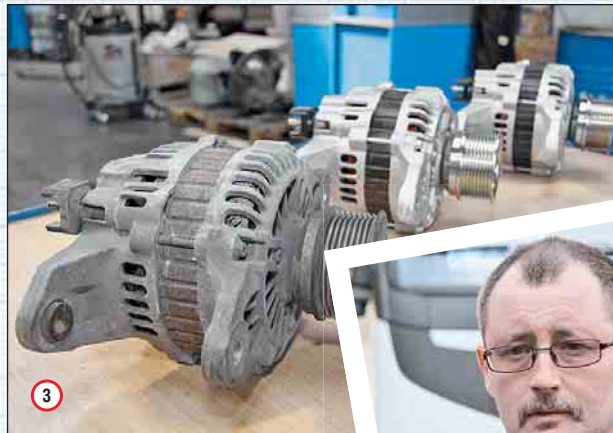


водства, способствовала созданию международной ассоциации промышленных восстановителей APRA (Automotive Parts Remanufacturers Association). Сегодня эта всемирная организация насчитывает в своих рядах более двух тысяч компаний, включая практически всех гигантов мировой индустрии автокомпонентов.

Программа Volvo Exchange охватывает большинство наиболее ходовых и востребованных в эксплуатации агрегатов, узлов и деталей. В том числе двигатели, коробки передач, радиаторы, интеркулеры, турбины, компрессоры, пульты управления, тахографы и радиоприемники. Также восстановлению подлежат детали сцепления, стартеры, генераторы, элементы топливной аппаратуры. С полным ассортиментом запчастей, входящих в программу Exchange, можно ознакомиться на любой сервисной станции Volvo Trucks.

СДАТЬ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ

Volvo Group осуществляет программу Exchange через СТО. У компании есть система критериев, согласно которым СТО оценивает состояние принятой от клиента запчасти. Самое главное, чтобы узел был в комплекте, а основная корпусная деталь, наиболее энерго- и материалоемкая, могла быть использована повторно, т.е. не была в контакте с огнем, не разрушена в результате ДТП или ино-



го механического воздействия. Для коробки передач есть дополнительный критерий — нужно чтобы проворачивались валы.

Если сдаваемая деталь удовлетворяет необходимым требованиям, то клиент получает восстановленную запчасть по цене Exchange. В случае, когда обмен невозможен, позиция Exchange предлагается по цене новой детали.

Чаще всего участниками программы являются автомобили, находящиеся на СТО. Однако клиент может самостоятельно снять неисправную деталь и доставить ее на СТО для осмотра. «Важно, что ожидать долго не придется, — поясняет Евгений Штерн. — Сотрудники отделов продаж должны принять деталь и оперативно сделать заключение. Только в спорных моментах мы берем паузу. Но в подавляющем большинстве случаев критерии настолько просты, что не о чем спорить».

Несколько слов об организации логистики. Все со-

бранные дилерами неисправные узлы и детали (Core) маркируются, заносятся в специальную программу и отправляются в центр сбора и обработки деталей, подлежащих восстановлению. Подступившие детали проходят дополнительную проверку на соответствие критериям, сортируются и упаковываются. Попутно оформляются необходимые документы на вывоз за пределы России (Volvo выкупает снятые детали у дилеров и вывозит их как собственник). Затем детали Core отправляются на узловой склад (Core Hub) в Бельгию, где аккумулируются все подлежащие восстановлению узлы и детали из европейских стран. Следующий шаг — переброска деталей Core на заводы-производители. Поскольку восстановление

идет промышленным способом, деталь, получившая вторую

жизнь, практически не отличается от новой. Разница в итоге будет лишь в каталожном номере. И еще один важный момент. Если технология изготовления детали постоянно работает над совершенствованием технических характеристик, все новшества обязательно будут применены при восстановлении старой детали. Например, головка блока цилиндров поступает в ремонт с устаревшими стальными седлами клапанов, а выходит — с новейшими кобальтсодержащими.

Программа Exchange в России только начинает развиваться, но уже сейчас многие перевозчики увидели в ней хороший резерв для сокращения эксплуатационных расходов. В перспективе стоит вопрос о включении в программу Exchange запчастей Renault Trucks. 



ПОЗВОЛЯЮТ ЭКОНОМИТЬ

Одними из последних новинок компании Bridgestone в области грузовых шин являются экологичные шины премиум-класса — модели Escoria H-Steer 001 и Escoria H-Drive 001. За счет сочетания низкого коэффициента сопротивления качению и надежного сцепления шины с поверхностью дороги даже в условиях дождя, они позволяют экономить топливо и снизить выбросы углекислого газа без ущерба для безопасности или срока службы. Запатентованный Bridgestone состав NanoPro-Tech позволяет снизить энергетические потери в верхнем слое протектора. Показатели долговечности и износостойкости остаются аналогичными тем, которыми отличаются другие шины премиум-класса компании Bridgestone. Благодаря технологии Low Energy Pattern удается оптимизировать деформацию блоков протектора шины во время движения. Это позволяет резко снизить затраты энергии без ущерба для ходимости шины. Улучшенная конструкция брекера также позволяет снизить внутреннее напряжение шины во время движения, что уменьшает сопротивление качению на 3% по сравнению с грузовыми шинами предыдущего поколения. На данный момент в России представлено два типоразмера грузовых шин Escoria — Escoria H-Drive 001 315/70R22,5 с индексом нагрузки 154L и Escoria H-Steer 001 315/70R22,5 с индексом нагрузки 156L.



С ПОЛНОЙ АВТОМАТИЗАЦИЕЙ

Линейка новых установок Bosch ACS задает новый стандарт в обслуживании систем кондиционирования легковых автомобилей и коммерческого транспорта, предлагая универсальные решения для всех видов мастерских. Благодаря высокоточной технологии измерения и полной автоматизации Bosch ACS752 и ACS652 позволяют производить качественное обслуживание любых легковых и коммерческих автомобилей, использующих хладагент R134a. Кроме того, автопроизводители все чаще оснащают новые модели системами кондиционирования, работающими на хладагенте R1234yf. Для работы с ними предназначена установка Bosch ACS661.

Все установки линейки Bosch ACS требуют минимального вмешательства оператора, самостоятельно выполняя откачивание и очистку хладагента, слив отработанного масла, вакуумирование и проверку на герметичность, а также впрыск нового масла (PAG/POE) с УФ-красителем и точное заполнение хладагентом. Интерфейс управления позволяет проводить обслуживание в полностью автоматическом режиме или выбирать отдельные этапы. Благодаря обширной, постоянно обновляющейся базе данных транспортных средств ввод параметров происходит в упрощенном режиме. В интегрированной базе содержатся данные по широкому спектру легковых и коммерческих автомобилей. Кроме того, интерфейс установки поддерживает создание собственной базы данных.



ВОЗИТ И КОМБАЙНЫ

Компания «Спецприцеп» изготовила для клиента уникальный комбайновоз. Заказ на полуприцеп поступил в конце осени 2014 года. Клиенту требовался трал для перевозки свеклоуборочных комбайнов Rora. При этом технические параметры полуприцепа следовало задать таким образом, чтобы с грузом на площадке он не превышал габаритную высоту 4,5 м. На разработку новой модели ушло три месяца. Установленные заказчиком требования были учтены в полной мере. Полуприцеп сконструирован так, что под нагрузкой высота рабочей площадки (под колесными нишами) не превышает 500 мм, и это позволяет загрузенной машине оставаться в заданных габаритах. Длина платформы этого трала составляет 16,65 м, ширина — 2,5 м, а грузоподъемность достигает 40 тонн. Поскольку работа с гусеничной техникой требует особого подхода, конструкторы компании предусмотрели передний заезд на платформу: таким образом обеспечивается максимальная безопасность погрузки и разгрузки. Вместе с тем ниши на площадке, расположенные в соответствии с размещением колесных пар комбайнов Rora, позволяют надежно зафиксировать технику и не беспокоиться о сохранности груза во время транспортировки. А для максимальной маневренности трала три оси из шести имеют возможность принудительного управления, в том числе дистанционно.



ВСЕ ПОД КОНТРОЛЕМ

Инновационный сервис контроля за шинами — программа EM Track III, представленная Goodyear на выставке Ingermat 2015, способствует сокращению общих расходов на эксплуатацию техники. Помощь в снижении стоимости эксплуатации шин для строительной и горнодобывающей техники (OTR) — одно из ключевых преимуществ программы EM Track III.

Система EM Track III позволяет отследить жизненный цикл шины от первого до последнего дня. Сервис фиксирует данные, включая информацию о технике того или иного предприятия, установленных шинах, текущие данные об осмотрах шин и измерении давления в шинах. В дополнение система позволяет создавать статистические отчеты и прогнозы о производительности шин. Техническая информация включает большое количество операционных данных об использовании шин, такие как тип использования, скорость, температурные данные, давление, колесная формула, время эксплуатации и комплектующие. Эти данные в дальнейшем используются для разработки программы эффективной эксплуатации шин. Высокие характеристики сервиса делают EM Track III высокофункциональным сервисом, способствующим обеспечению должного контроля за шинами. Внедрение программы EM Track III является одной из новейших разработок Goodyear по совершенствованию сервиса компании и новых решений в сфере OTR.



ВЫБОР ЯСЕН



Муниципалитет города Шанлыурфы (Турция) внедряет инновационные решения в сфере общественного транспорта и увеличивает парк техники, оснащенной полностью автоматическими коробками передач Allison, еще на 18 автобусов. Автобусы турецкого производителя TCV с трансмиссиями Allison работают на шести маршрутах, средняя протяженность каждого из которых составляет 25 км. Ежедневно автобус совершает от 15 до 20 рейсов, делая за одну поездку около 60 остановок. Такие тяжелые условия эксплуатации приводят к большим затратам на ТО и ремонт машин с механическими коробками передач, связанным в основном с износом сцепления, тормозов и трансмиссии. Кроме того, необходимость частого техобслуживания и ремонта ведет к значительным простоям. Автобусы, оснащенные автоматическими коробками передач Allison, не нуждаются в дорогостоящих заменах сцепления, поэтому сокращается время на ТО и увеличивается период эксплуатации техники. Каждый автобус рассчитан на транспортировку 97 пассажиров и оснащен АКП Allison T280 с тормозом-замедлителем. 6-ступенчатая трансмиссия Allison T280R с усовершенствованной электронной системой управления обеспечивает не только топливную экономичность, но и безопасность и комфорт для всех пассажиров. Водители же меньше устают и могут сосредоточиться на дорожной обстановке, поскольку им не нужно постоянно переключать передачи.

СДЕЛКА ЗАВЕРШЕНА

Ingersoll-Rand, владелец торговой марки Thermo King, мировой лидер в создании комфортных, устойчивых и эффективных условий жизни, объявил о завершении приобретения компании Frigoblock. Сделка на сумму 100 млн евро была закрыта в марте 2015 года.

Компания Frigoblock проектирует и изготавливает транспортные холодильные установки для грузовых автомобилей и прицепов в Европе. Продукция реализуется преимущественно в Северной Европе. Штаб-квартира компании находится в Эссене, Германия, где работают около 150 сотрудников. Годовой доход Frigoblock составляет приблизительно 41 млн евро.

Ingersoll Rand приветствует Frigoblock в своем семействе из четырех брендов. «Отныне Frigoblock является частью продуктовой линейки транспортных решений, которые ранее выходили на рынок под брендом Thermo King. Цель этого приобретения заключается в предоставлении клиентам полного портфеля надежных, безопасных, эффективных и экологически ответственных решений в области транспортного холода, в том числе доступ к новым гибридным технологиям», — отметил Рэй Питтард, президент подразделения «Транспортные решения» компании Ingersoll Rand.



СУММА ТЕХНОЛОГИЙ

Continental, производитель шин премиум-класса, представляет новую шину Conti Urban HА3 и тем самым расширяет свою линейку шин для общественного транспорта. Новая шина с посадочным диаметром 19,5" была специально создана для городских автобусов среднего класса. Новая, специально разработанная резиновая смесь шины Conti Urban HА3 265/70R19,5 обеспечивает повышенный уровень ходимости даже в сложных условиях городского движения с частыми торможениями и разгонами. Кроме того, шина имеет усиленную боковину, что повышает ее устойчивость к частым контактам с бордюрным камнем.

Ламели, достигающие в глубину основания канавок протектора, способствуют превосходной курсовой устойчивости на всем протяжении срока службы этой премиальной шины, даже на влажном дорожном покрытии.

Был изменен не только состав резиновой смеси протектора, но и рисунок протектора, создающий большой запас объема резины для износа (технология Plus Volume Pattern). Сочетание этих новшеств увеличивает ходимость шины Conti Urban HА3 на 20% по сравнению со среднестатистическими шинами для региональных перевозок. Новинка подходит для эксплуатации на любых осях транспортного средства.



СИЛОВОЕ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ

Двойное сцепление, позволяющее переключать передачи без разрыва потока мощности, находит все более широкое применение в грузовых автомобилях. Однако сложность конструкции коробки передач тяжелого грузовика вносит в механизм силового переключения определенные особенности, о которых будет интересно узнать и эксплуатационнику.

Подразумеваемое наличие двух фрикционных муфт, двойное сцепление позволяет непрерывно передавать крутящий момент от двигателя на ведущие колеса. Серийное применение этого решения для плавного переключения передач началось в 1980-х годах. Однако производителей двойного сцепления, ввиду его высокой технической сложности, до сих пор не так уж много (BorgWarner, Getrag, Luk, Ricardo, ZF).

Среди коммерческих автомобилей первым получили двойное сцепление Mitsubishi Fuso Canter — речь идет о 6-ступенчатой КП DuoPic, предлагаемой опционально начиная с Canter седьмого поколения. Затем подобное решение стало реальностью и для тяжелых грузовиков. С учетом особенностей конструкции тяжелой 12-ступенчатой трансмиссии — наличия делителя и демультипликатора, стратегия работы двойного сцепления может быть реали-

зована по-разному. Это дает дополнительные возможности приспособить трансмиссию к конкретным условиям эксплуатации, а значит, расширяет потенциальные возможности применения таких решений в будущем.

I-SHIFT DUAL CLUTCH

Первой компанией, заявившей об установке на тяжелые грузовики коробок с двойным сцеплением, стала Volvo Trucks. Система I-Shift Dual Clutch, прошедшая с 2009 года миллионы километров ежедневных испытаний, в настоящее время поставляется вместе с двигателями D13K мощностью 460, 500 и 540 л. с. Решение рассчитано на передачу крутящего момента 2800 Нм в составе силовой линии 60-тонного автопоезда.

Новый шедевр конструкторской мысли создан на базе 12-ступенчатой коробки I-Shift с делителем, демультипликатором и электронной системой

управления переключением передач.

Снаружи корпус коробки Dual Clutch не сильно отличается от обыкновенной коробки I-Shift. Увеличился в размерах только наружный кожух, прикрывающий корзину с маховиком. Прибавка составила 12 см в длину и 101 кг по массе.

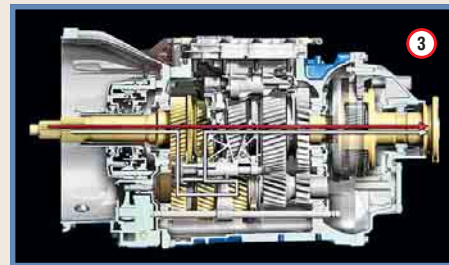
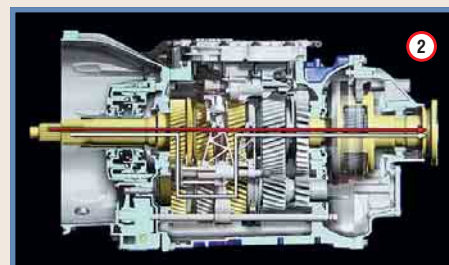
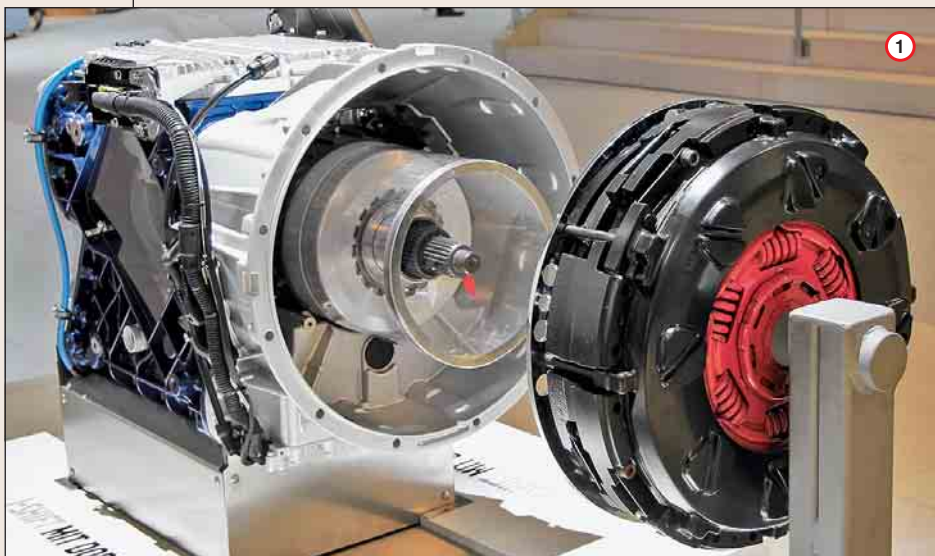
Два сухих сцепления расположены в передней части коробки. Каждый из двух ведомых дисков сидит на своем первичном валу. Валы, один из которых является полым, расположены коаксиально. Условно можно принять, что первый диск отвечает за пониженную передачу в делителе, а второй работает с повышенной передачей.

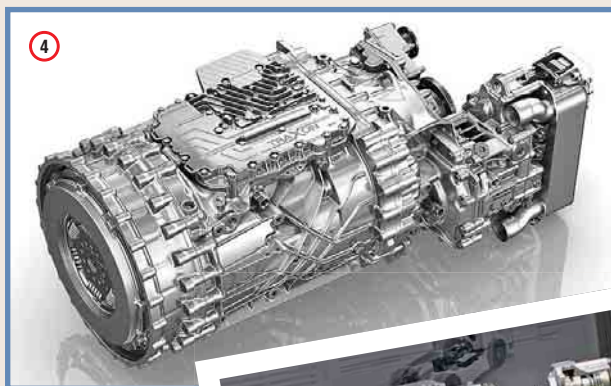
Фактически двойная трансмиссия во время движения на одной передаче может заранее выбирать следующую. После переключения на следующую передачу задействованное в тот момент сцепление переходит в режим ожидания, активируя в основной 3-ступенчатой коробке ранее не работающий механизм. Это значит, что переключение передач происходит без прерывания потока мощности. За счет двух ведущих валов, зубчатых колес и работающих отдельно селективных элементов можно одновременно устанавливать две передачи. Исключение из правил — задний демультипликатор: поскольку в планетарном редукторе моменты, приходящие разными путями должны быть сведены воедино, переход с 6-й передачи на 7-ю и обратно осуществляется в обычном порядке, с прерыванием тягового усилия. Впрочем, в масштабах 12-ступенчатого диапазона это, наверное, не критично.

TRAXON DUAL

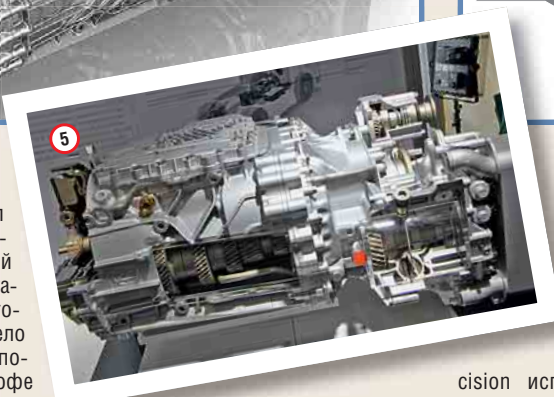
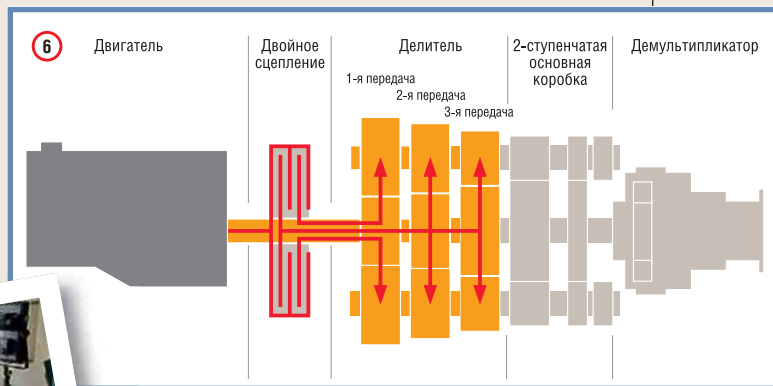
Компания ZF включила двойное сцепление в состав новейшей модульной трансмиссии Traxon. Правда, речь пока идет лишь об опытных образцах. В прошлом году журналистам

1. Коробка Volvo I-Shift Dual Clutch создана на базе 12-ступенчатой КП I-Shift с делителем, демультипликатором и электронной системой управления переключением передач.
2. Схема распределения силового потока на 10-й и 11-й передачах, два параллельных процесса обозначены белой и красной стрелками.
3. Позиция переключения 11-й и 12-й передач, в данном случае белая стрелка демонстрирует силовой поток повышающей ступени.





4



5

было предложено протестировать опытный прототип 12-ступенчатой автоматизированной КП Traxon Dual, установленной на автомобиль DAF XF. Дело происходило на полигоне в Альденхофе (Германия). По словам представителя ZF, решение Traxon Dual ориентировано на использование в сегменте тяжелых магистральных грузовиков, где сегодня предлагают автомобили с так называемым «длинным» ведущим мостом (имеется в виду передаточное число 2,5:1, что позволяет двигателю работать в режиме низких оборотов). В целях дополнительной экономии топлива возможны решения с еще меньшим передаточным числом. Однако такие «длинные» ведущие мосты, скорее всего, не смогли бы оптимально использовать свои преимущества: частые переключения с прерыванием крутящего момента — не лучший вариант с точки зрения экономичности.

Появление КП Traxon Dual позволит устранить все противоречия: проехав несколько скоростных кругов на 40-тонном автопоезде, мы убедились, что практически все переключения на пониженную передачу и обратно, например с 12-й на 11-ю, выполняются плавно и практически незаметно. Примечателен и тот факт, что на трех нижних передачах Traxon Dual существенно облегчает трогание с места: по сравнению с обычными системами эта КП выполняет переключения значительно быстрее и без каких-либо толчков.

Стратегия переключения передач в Traxon Dual именуется Тор 3. Смысл заключается в том, что делитель в Traxon

не двух-, а трехступенчатый (см. схему). А вот сухое двойное сцепление такое же, как в системе Volvo I-Shift Dual Clutch — с концентрично расположенным рабочим цилиндром. Благодаря двум параллельно действующим частям механизма сцепления переключение передач через сплиттер, т.е. каждое второе переключение, происходит без прерывания тяги: это переключения с 1-й по 3-ю, с 4-й по 6-ю, с 7-й по 9-ю и с 10-й по 12-ю ступени.

Смена трех оставшихся передач происходит как обычно — с размыканием сцепления и кратковременным разрывом силового потока в трансмиссии. К слову, максимальный уровень топливной экономичности и комфорта благодаря переключениям с помощью двойного сцепления обеспечивается на трех высших передачах, поскольку именно здесь выполняется 90% всех переключений во время грузоперевозок на дальние расстояния.

EATON PROCISION

Новую серию коробок передач с двойным сцеплением для среднетоннажных грузовиков готова предложить заказчикам

7. В 7-ступенчатой КП Prociision используется система двойного «мокрого» сцепления. Новинка должна появиться на рынке уже в этом году.

компания Eaton. Речь идет о трансмиссии Prociision, которая предназначена, по принятой в США классификации, для грузовиков 6–7 классов. Судя по описанию, в Prociision используется система многодисковых сцеплений, работающих в масляной ванне. Впрочем, идея не нова — в вышеупомянутой Fuso Duonic тоже используется принцип мокрого сцепления.

Eaton применила технологию двойного сцепления для более эффективного ускорения и оптимизации момента переключения. В агрегат интегрированы гидравлическое управление и система охлаждения масла, которая увеличивает срок службы коробки. Сцепления многодисковые, демфер крутильных колебаний с пятью пружинами полностью закрыт, что исключает его загрязнение. Интеллектуальная функция

4-5. Коробка передач ZF Traxon Dual в ближайшее время станет серийным продуктом.
6. Стратегия переключения передач в Traxon Dual именуется Тор 3 и подразумевает использование 3-ступенчатого делителя и 2-ступенчатой основной коробки. Благодаря двум частям механизма сцепления переключения в делителе происходят без разрыва силового потока.

управления работой КП Eaton Dynamic Shifting меняет режим работы агрегата, выбирая между экономичностью и динамикой движения.

Срок службы Prociision составляет 10 лет или 400 тыс. миль (около 644 тыс. км). На агрегат предоставляется трехлетняя гарантия. Первые 7-ступенчатые КП серии Prociision должны появиться на рынке в середине 2015 года.

Михаил Ожерельев
Иллюстрации автора и фирм-производителей



7

КОМПОЗИТНЫЙ

Венгерская компания Evorgo совместно с Нанотехнологическим центром композитов начали производство низкопольных автобусов с неметаллическим несущим кузовом модульной конструкции. Базовой площадкой для реализации проекта выбран технополис «Москва» на территории бывшего АЗЛК. Первые 50 машин, которые планируется выпустить до конца 2015 года, отправят в Венгрию, а к 2016-му такие автобусы будут производить и для Москвы.

В октябре 2014 года Нанотехнологический центр композитов (ОАО «НЦК», совместное предприятие «Холдинговой компании «Композит», Фонда инфраструктурных и образовательных программ РосНано и DowAksa Advanced Composites Holdings) и венгерская частная инжиниринговая компания Evorgo подписали соглашение о создании модульных автобусов, кузов которых будет сделан из композитных материалов. Один из вариантов такого транспортного средства — электробус Modulo Medio

8,0 m (EP080) — был представлен на выставке «ЭкспоСити Транс — 2014» в Москве, где вызвал широкий интерес специалистов.

В феврале 2015 года в НЦК состоялась презентация проекта с участием министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова и представителей департамента науки, промышленной политики и предпринимательства Москвы, на которую были приглашены журналисты. Суть проекта заключается в следующем. На территории технополиса «Москва» развернуто

производство кузовных элементов из композитов на основе стекловолокна и пропилена. Парк уже введенного в эксплуатацию оборудования позволяет изготавливать композитные компоненты по трем технологиям: вакуумной инфузии, пропитки под давлением и длинноволоконной инжекции. Здесь же осуществляется сборка самих кузовов. Кстати, предлагаемая технология позволяет собирать машины разной длины, набирая их из модулей: переднего — с рабочим местом водителя, заднего — с силовым агрегатом,

модуля с дверями и пассажирского модуля. Интересно, что в качестве силового элемента кузова используется особо прочный углепластиковый брус. Пока все изготовленные в России кузова отправляются на экспорт. Их финальная сборка происходит в Венгрии. Похоже, европейские перевозчики тоже проявляют повышенный интерес к таким машинам.

ЧТО ТАКОЕ MODULO?

Модель разработана для общественного транспорта. Семейство автобусов Modulo





изготавливается на основе модульной технологии, с максимальным варьированием пассажироместности и с различными приводами (дизель, газ, электропривод) в соответствии с пожеланиями заказчика. В текущем модельном ряду три варианта исполнения — Optimo, Medio,



Minimo — пассажироместностью от 46 до 98 человек. Особый интерес представляет 9,5-метровый автобус Optimo (EP095), который в перспективе может быть использован в качестве базы для постройки сочлененных автобусов и троллейбусов особо большого класса. Салон Optimo, вмещающий 98 пассажиров (28 мест для сидения), имеет две двери приослонно-поворотного типа шириной 1200 мм, высота уровня пола 280 мм. У передней двери имеется рампа для перевозки инвалидов. Специальная система расположения дверей, увеличенная колесная база (6977 мм) и конструкция несущего кузова из композитных материалов являются полностью венгерской инженерной разработкой. Все автобусы Modulo оснащаются передней независимой подвеской (Raba 270/EVO45), задним порталным мостом (Raba 361) и трансмиссионным электро-ретардером.

Предлагается несколько вариантов силовой установки: дизельный (Cummins ISB 4.5) или газовый (Cummins ISLG 5.9) дви-

гатель плюс АКП Allison, гибридный и электропривод. В варианте с электроприводом используются электромашинка мощностью 80 кВт и литий-железофосфатные аккумуляторы, обеспечивающие запас хода до 100 км.

Применение композитных материалов в конструкции автобуса имеет ряд преимуществ.

Так, применение несущего кузова из композитов позволяет снизить массу транспортного средства с 18,5 до 13 тонн (в модели EP095), энергопотребление, объем вредных выбросов и количество кузовных элементов. Кроме того, данная концепция позволяет увеличить пассажироместность ➔

1. Предлагаемая технология позволяет собирать машины разной длины, набирая их из модулей: переднего — с рабочим местом водителя, заднего — с двигателем и пассажирского модуля.
2. Парк введенного в эксплуатацию оборудования позволяет изготавливать композитные компоненты по трем технологиям: вакуумной инфузии, пропитки под давлением и длиноволокнистой инъекции.
3. На базе НЦК производятся композитные модули, одновременно осуществляется сборка самих кузовов.
4. Нанотехнологический центр композитов занимается разработкой различных изделий из композиционных материалов.





по сравнению с аналогичными по длине кузовами за счет оптимальной компоновки. В случае использования электрического или гибридного привода



можно получить существенную экономию энергии (до 30%) за счет рекуперации. Кстати, эксперты считают, что покупатель полностью окупит модульный электробус уже через 3,5 года после приобретения.



Важно и то, что данная концепция позволяет уменьшить стоимость жизненного цикла

на 40% в сравнении с обычными автобусами с металлическим кузовом (срок службы композитного кузова достигает 20–22 лет). Еще один плюс — существенное уменьшение нагрузки на ось и сохранение качества дорог. От себя добавим, что прежний опыт применения композитных материалов в автомобилестроении выявил и их недостатки, в частности низкую эксплуатационную технологичность и низкую ремонтопригодность. Впрочем, техника постоянно совершенствуется, предпочтения меняются.

1. Этот гибридный 8-метровый Modulo Medio прибыл на презентацию из Венгрии.
2. Низкопольный салон упрощает вход и выход пассажиров.
3. Все автобусы Modulo оснащаются передней независимой подвеской.
4. Специальная система расположения дверей, увеличенная колесная база и конструкция несущего кузова являются венгерской инженерной разработкой.
5. Силовой агрегат размещается в заднем свесе.
6. Рабочее место водителя отделено от салона условно.

ДО 500 АВТОБУСОВ В ГОД

«Роль Нанотехнологического центра композитов в этом





МОСКВУ ИНТЕРЕСУЮТ ЭЛЕКТРОБУСЫ

В апреле 2015 года сразу два электробуса разных производителей были представлены крупнейшему столичному наземному пассажирскому перевозчику ГУП «Мосгортранс».

Так, департаменту транспорта города Москвы

в рамках ежегодного мероприятия «Парад трамваев», организованного ГУП «Мосгортранс», был впервые представлен электробус второго поколения, совместного производства ОАО «КАМАЗ» и инжиниринговой компании Drive Electro. Новая технология накопителей DE увеличивает срок службы электробуса в три раза. В России это первый электробус с такими характеристиками. Электробус заряжается на конечной остановке маршрута на специально оборудованной станции за шесть минут и проезжает на накопленной энергии 100 км, что достаточно для маршрута даже в условиях больших заторов. Благодаря ультратонкой зарядке отпала необходимость в большой энергоемкости накопителя, соответственно требуется меньше аккумуляторов, что «облегчает» конструкцию, увеличивает пассажироместимость и снижает стоимость. Электробус может находиться на маршруте круглосуточно.

В основе накопителей DE лежат литий-титанатные (LTO) аккумуляторы, основными преимуществами которых являются повышенная морозостойкость и увеличенный в три раза срок службы. За 10 лет за счет низкой стоимости эксплуатации электробус окупается и выходит приблизительно на 20% дешевле, чем традиционный автобус, являясь при этом экологически чистой альтернативой. В новой технологии устранены недостатки, присущие первому поколению электробусов на литий-железофосфатных (LiFePO₄) аккумуляторах, которые в России были впервые использованы НИИКЭУ (ныне Drive Electro) в электромобилях еще в 2009 году, в частности, на эксплуатируемом сегодня в Новосибирске электробусе НеФАЗ. При создании электробусов

ТРОЛЗА и ЛиАЗ также использовались литий-железофосфатные ячейки.

Для справки: накопители DE были впервые использованы при создании восьми гибридных тягачей КАМАЗ, а затем установлены на 13 троллейбусов с длительным автономным ходом на базе ТРОЛЗА Мегapolis, которые эксплуатируются на маршрутах города Тулы и проезжают в день более 100 км в режиме электробуса. Накопители DE доказали свою надежность в условиях зимы, пробег троллейбуса в режиме автономного хода уже превысил 20 000 км у каждой единицы транспорта.

«Группа ГАЗ» передала ГУП «Мосгортранс» электробус ЛиАЗ-6274, который является альтернативой автобусам большого класса с бензиновыми, дизельными и газовыми двигателями. Машина разработана на базе низкопольного автобуса ЛиАЗ-5292 и предназначена для городских перевозок. Электробус оборудован асинхронным двигателем, преобразователем тягового двигателя на IGBT-транзисторах с функцией рекуперативного торможения (выработка электричества в момент торможения) и накопителем энергии. В составе накопителя энергии, оборудованного системой термостатирования (позволяет сохранить емкость аккумуляторов при минусовых температурах), применяются литий-ионные аккумуляторы, которые обеспечивают запас хода электробуса до 280 км. Аккумуляторы заряжаются полностью в течение пяти часов.

Планируется, что использование электробусов на городских маршрутах позволяет снизить уровень вредных выбросов до 100%, повысить комфортность для пассажиров за счет уменьшения уровня шума и вибрации в салоне, а также существенно снизить эксплуатационные расходы в условиях постоянного повышения стоимости топлива и значительно упростить процесс регламентного технического обслуживания.

По словам генерального директора ГУП «Мосгортранс» Евгения Михайлова, первый этап тестирования пройдет без пассажиров, и в случае отсутствия нареканий электробус будет выпущен на один из действующих городских маршрутов. В ходе испытаний перевозчик определит, насколько такой подвижной состав, как электробусы, соответствует современным потребностям столицы

и ее жителей. Кроме того, испытания помогут понять, насколько автобус на аккумуляторных батареях удобен в обслуживании и при эксплуатации.

проекте не ограничивается производством. Инженеры компании вовлечены в оптимизацию конструкции кузова автобуса. Одновременно будет создан весь набор конструкторской и технологической документации, позволяющей наладить производство таких автобусов по лицензии в любом месте», — рассказал генеральный директор ОАО «НЦК» Михаил Столяров. Руководитель компании также сообщил, что для полной реализации проекта, который предусматривает сборку автобусов в России с использованием локальных комплектующих (прежде всего это шины, стекла, уплотнители и другие резинотехнические изделия), необходима организация отдельной сборочной площадки площадью около 12 000 квадратных метров, найм и обучение 200 высококвалифицированных сотрудников. Помимо этого потребуется приобретение технологического оборудования для сборки и расширение существующего производства кузовов до 500 единиц в год.

Что касается дальнейших планов ОАО «НЦК», то в перспективе намечена организация полномасштабного производства мощностью от 250 до 500 инновационных автобусов год. В целях реализации данного проекта планируется подписание пятилетнего договора с Москвой на поставку автобусов начиная с 2017 года в объеме не менее 200 пассажирских машин в год.

Михаил Ожерельев
фото автора и Evorpo



СТОЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ

В ЭТОМ ГОДУ СТОЛЕТИЕ СО ДНЯ ПОЯВЛЕНИЯ СВОЕГО ПЕРВОГО ГРУЗОВИКА ПРАЗДНУЕТ ОДИН ИЗ МИРОВЫХ ЛИДЕРОВ — НЕМЕЦКИЙ КОНЦЕРН MAN. НЕ СЛУЧАЙНО В РАЗНЫЕ ГОДЫ ГРУЗОВИКИ ЭТОЙ МАРКИ СЕМЬ РАЗ ЗАВОЕВЫВАЛИ ПОБЕДУ В КОНКУРСЕ «ГРУЗОВИК ГОДА», ЕЩЕ ДЕВЯТЬ — АВТОБУСЫ, В КАЧЕСТВЕ «АВТОБУСОВ ГОДА» (ГОРОДСКИХ И ТУРИСТИЧЕСКИХ).

АНТОН МИХАЙЛОВ, ФОТО ИЗ АРХИВА АВТОРА

История компании начинается в 1898 году с объединения двух предприятий под названием «Машиностроительная фабрика Аугсбург-Нюрнберг» со знаменитой теперь аббревиатурой MAN. За долгую историю она занималась выпуском различного оборудования, мостовых конструкций, трамваев и вагонов.

С самых ранних лет MAN был пионером в разработке самых передовых новинок в машиностроении. Именно здесь Рудольф Дизель разрабатывал свой первый двигатель с воспламенением от сжатия в период с 1893 по 1897 год. Правда, позднее он перешел в швейцарский Saurel.

И вот в 1915 году появляется первый дизельный грузовик MAN-Saurel, оснащенный 4-цилиндровым мотором мощностью 45 л. с. К 1918 году в Нюрнберге выпускалось уже около тысячи машин в год. Примечательно, что еще до революции машины этой марки впервые попали в Российскую империю — несколько шасси использовались пожарными дружинами.

В 1923 году в фирме создали первый в мире автомобильный дизель с прямым впрыском. В 1924 году появил-

ся первый автобус на специальном пониженном шасси, а в 1926 году — шеститонный трехосный грузовик. В течение 1930-х годов была разработана обширная гамма грузовиков грузоподъемностью от 3 до 8 тонн. Тогда же был внедрен ряд новшеств — вертикальные форсунки Роберта Боша, конусообразные камеры сгорания, пневмопривод тормозов.

В 1938 году MAN сделал первое приобретение, купив австрийскую фирму по производству грузовиков OAF, которая стала подразделением по производству специальных машин.

Перед Второй мировой войной у MAN появились еще более передовые дизели с полусферической камерой сгорания и несколько серий военных полноприводных грузовиков.

В первые послевоенные годы MAN выпускал единственную предвоенную серию пятитоннок МК. Однако уже в 1951 году было представлено новое передовое семейство дизелей «М», имевших два новшества. Впервые в Германии был создан двигатель с турбонаддувом, а также V-образная «восьмерка». Первым таким се-

1





2



3



4



5

рийным автомобилем MAN стала семитонная модель 750, развивавшая мощность 155 л. с. Оснащенные такими двигателями машины образовали линейку из пяти машин грузоподъемностью от 5 до 9 тонн.

Передовые разработки фирмы вызвали резкое повышение спроса, что потребовало увеличения производственных мощностей. Поэтому в 1955 году на базе выкупленного у фирмы BMW завода в Мюнхене было создано головное производство. К середине 1960-х там выпускалось более 12 000 машин в год — капотной и бескапотной компоновки, грузоподъемностью от 5 до 20 тонн.

Эти годы стали эпохой выхода MAN на международные рынки, еще с начала 1960-х годов почти 30% продукции продавалось за границу.

В 1963 году началось сотрудничество с французской корпорацией Saviem. В начале кооперации MAN поставлял в больших количествах свои тяжелые двигатели, а взамен получил готовое семейство легких машин SM и французские кабины для тяжелых серий.

Неудивительно, что интерес к передовой технологии проявили не только французы. Лицензии на производство тяжелых машин приобрели венгерская Raba и румынский DAC. Последний позднее перепродал ее в Китай, где потомков этой серии под маркой Huanghe собирали до конца прошлого века. Примечательно, что Советский Союз предпочитал закупать оригинальную продукцию, невзирая на организацию СЭВ. Так, начиная с 1970-х годов небольшими партиями закупались тягачи OAF Jumbo мощностью 400 л. с. для перевозки негабаритных грузов.

Примерно в те же годы началось малоизвестное сотрудничество в разработке тяжелых двигателей с Daimler-Benz, что привело в конце концов к появлению именитой ныне фирмы MTU.

Тогда же начала формироваться широкая сеть филиалов по всему миру — в Турции (MANAS), Индии (Shakti-MAN), ЮАР и Южной Корее.

А в 1968 году MAN обратил свое внимание на другую известную немецкую фирму — Bussing, находившуюся в тяжелом положении. К 1971 году он присоединил ее к себе полностью, и именно с тех пор на радиаторах машин появился знаменитый символ — лев. По наследству от Bussing «MANy» досталась линейка ее фирменных горизонтальных дизельных двигателей, которые устанавливались за кабиной под рамой.

К середине 1970-х компания предлагала обширную гамму машин грузоподъемностью 1,6–44 тонны и мощностью двигателей от 70 до 750 л. с. Тогда же V-образные дизели были заменены рядными, и был впервые при-



6

1. Реплика первой машины MAN образца 1923 г. с вертикальным впрыском.
2. Первое послевоенное новое капотное семейство 750.
3. Разработанная французами, в Германии легкая серия была известна под именем MAN, во Франции — Saviem, а у нас — под чешской маркой Avia.
4. Самый на тот момент мощный в мире дизельный грузовик — трехосный MAN K, 1926 г.
5. Уже в 1930-е годы фирма была авторитетным производителем автобусов, в том числе особой вместительности.
6. Самый мощный в гамме 1970-х тягач MAN 8x4 оснащался дизелем совместного предприятия MTU и развивал 700 л. с.



менен модульный принцип их конструирования. Оснащенный таким 6-цилиндровым дизелем грузовик 19.280 завоевал первое место на конкурсе «Грузовик года» в 1977 году.

Кроме гражданских машин, MAN пристальное внимание уделял специальной технике, в том числе военной. Еще в 1956 году он выиграл тендер на поставку 30 000 автомобилей модели 630L для Бундесвера. В конце 1974 года военное ведомство Германии подписало контракт на закупку нового семейства специально разработанных полноприводных машин серии N.

Эта серия, неоднократно модернизируясь, производится до сих пор. На шасси этой гаммы (4x4, 6x6, и 8x8) MAN разработал целый ряд аэродромных специальных автомобилей серий Panther, Simba, Buffalo и других.

В начале 1980-х годов MAN снова скооперировался для производства машин легкого класса (модели серии G) взамен устаревших, на сей раз с «Фольксвагеном». Они выпускались на бывшем заводе Бюссинга в пяти моделях грузоподъемностью от 5 до 10 тонн.

А в классе тяжелых машин MAN снова ожидала победа. В 1980 году его машина 19.321, укомплектованная двигателем семейства D25 с турбонаддувом, получила очередное звание «Грузовик года». В 1986 году эту серию сменила новая, получившая название F90, с обновленной кабиной и двигателем, которая тут же стала обладателем титула «Грузовик 1987 года». Год спустя к ней присоединилось семейство среднего класса M90 полной массой 12–24 тонны.

В начале 1990-х были представлены новые поколения рядных 4-, 5- и 6-цилиндровых моторов семейств D08 и D28. Тогда же была выкуплена австрийская компания Steyr с огромными традициями производства грузовиков.

В середине девяностых стартовала новая гамма «2000» — легкая L, средняя M и тяжелая F. Последние предлагались в 65 вариантах полной массы — 19–55 т, с колесными формулами от 4x2 до 10x4. На них устанавливались высокоэкономичные двигатели с турбонаддувом и промежуточным охлаждением. Комфортабельные

1. Австрийский филиал, ÖAF, изготавливал специальные исполнения машин, как этот тягач, закупленный еще СССР.
2. «Грузовик года 1995» — флагман MAN F2000.
3. Продукт легкого класса совместной разработки с будущим хозяином, концерном Volkswagen.
4. Новейшие семейства популярны во всем мире, включая и нашу страну.

кабины имели несколько вариантов длины и ширины, в том числе Commander — с увеличенной высотой и двумя спальными местами и Silent — с улучшенной звукоизоляцией и специальной мягкой подвеской.


Именно в те годы началось близкое знакомство перевозчиков СНГ с продукцией немецкой марки. Помимо большого количества машин со вторичного рынка, хлынувших в страну, появились и новые. Так, в 1994 году ОАО «Газпром» купило более 200 самосвалов для работы в суровых условиях российской Сибири. Собранные австрийским филиалом ÖAF необычные трехосные машины полной массой 36 тонн оснащались воздушными дизелями Deutz мощностью 330 л. с.

Впрочем, новое поколение оценили не только страны Содружества — в 1995 году тяжелое семейство в четвертый раз завоевало титул «Грузовик года». Не останавливаясь на достигнутом, уже в 1998 году компания провела модернизацию всей гаммы, получившей дополнительное название серии Evolution. Продолжилась и мировая экспансия. Образовались новые СП, в том числе в Белоруссии. В 1999 году к концерну присоединился польский Star, через год — британский ERF.

С началом нового тысячелетия MAN презентовал совершенно новое поколение тяжелого класса TG-A (Trucknology Generation A). Это обширное семейство разного назначения с новыми двигателями мощностью 310–520 л. с. и пятью вариантами кабин получило награду «Грузовик года» в 2001 году, уже в пятый раз.

К середине десятилетия появились аналогичные семейства легкого и среднего класса, соответственно TGL и TGM. В 2005 году машины младшего семейства получили титул «Грузовик года» — в шестой раз.

Скорость развития технологий XXI века растет поразительными темпами. Чтобы остаться конкурентоспособным, необходимо ей соответствовать. Поэтому уже в начале 2007 года тяжелая гамма машин MAN снова была обновлена. Новые версии получили названия TGX (тягачи-флагманы) и TGS. Невзирая на внешнее сходство, машины внутренне изменились кардинально, в них появилось несколько тысяч новых деталей. В результате серьезно улучшилась аэродинамика и уменьшился расход топлива. Обновленный интерьер нового семейства способен удовлетворить самого взыскательного клиента, ведь эталоном ему послужили... легковые автомобили Audi.

Неудивительно, что эти машины безоговорочно победили в очередном конкурсе «Грузовик года» в 2007 году. Получившая в седьмой раз награду фирма MAN остается одним из мировых лидеров в производстве коммерческого транспорта. 



МВЛ Крокус Экспо / Москва / Россия

www.comtransexpo.ru

8—12/09/2015

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГРУЗОВОЙ АВТОСАЛОН

COMTRANS/15

ГЛАВНАЯ ВЫСТАВКА ПОЛЕЗНЫХ МАШИН



 messe frankfurt



Реклама
12+

ПОД ПАТРОНАТОМ



ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



fairs around the world

ИНФОРМАЦИОННЫЙ СПОНСОР



ОРГАНИЗАТОРЫ



ITEMF EXPO AO

TRUCKSTOGO



Сложные времена? Простой выбор!

www.truckstogo.ru

На сайте truckstogo.ru вы можете всего за несколько секунд подобрать автомобиль по ключевым параметрам, получить полную спецификацию по шасси и надстройке, уточнить возможные параметры финансирования и связаться с выбранным вами официальным дилером MAN. Самый простой способ сделать правильный выбор.

MAN kann.*

100**
100 Years
MAN Truck and Bus



* MAN может это. ** 100 лет MAN Трак энд Бас. Реклама.