№ 7 (114) ОКТЯБРЬ 2019

АВТОПАРК

5 КОЛЕСО

65 ЛЕТ «ИВАНОВЦУ»
ПОДЪЕМНАЯ СИЛА

ЭКОНОМИКА
ПЕРСПЕКТИВЫ АВТОПРОМА

ПРАВО
ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ НОРМАТИВЫ

МЕТАН И ТРИДЕМ

SCANIA G410 B8X4/4

ТЕСТ
MAN eTGE •
ТЕСТ
KAMAG WBH 25 E5 WIESEL

«УАЗ ПРОФИ»
ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ

Загрузите в App Store
Загрузите на Google play

АБСОЛЮТНО НОВЫЙ FORD TRUCKS F-MAX.

Обладатель звания **“Лучший грузовик года”** новый F-MAX готов к покорению дорог! Просторная кабина, мощность и технологичность F-MAX открывают Вам большой и совершенно новый мир!

Ford Trucks
Груз не в тягость
www.fordtrucks.ru

INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR
FORD TRUCKS
F-MAX
2019

РЕКЛАМА

Ford
TRUCKS

TURBOTRUCKS
your partner on the road
эксклюзивный дистрибьютор в России

8 800 222 94 34 (звонок по России бесплатный)
sales@fordtrucks.ru

МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

НЕ ВЫНЕСТИ ПЕРЕВЕС

ДЕЙСТВУЮЩАЯ СИСТЕМА ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ОКАЗЫВАЕТ НЕГАТИВНОЕ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ УСТОЙЧИВОСТЬ БИЗНЕСА, УТВЕРЖДАЮТ ПЕРЕВОЗЧИКИ. ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ ПРОСЯТ РУКОВОДСТВО СТРАНЫ ПРОВЕСТИ «РАБОТУ НАД ОШИБКАМИ». ЧИНОВНИКИ В ОТВЕТ ПРИВОДЯТ СТАТИСТИКУ УЩЕРБА ОТ ГРУЗОВИКОВ-НАРУШИТЕЛЕЙ.

В опубликованном недавно опросе среди грузоперевозчиков приняли участие 195 компаний малого, среднего и крупного бизнеса. 64% респондентов отметили, что система весогабаритного контроля оказывает негативное влияние на устойчивость бизнеса. Бизнес беспокоят некорректные показания при взвешивании на передвижных пунктах весового контроля (37%), в результате 72% компаний получают штрафы от 150 000 рублей даже при загрузке по норме, которые в 80% случаев невозможно оспорить. Практически 70% компаний отмечают, что регулярно сталкиваются с фактами коррупции на постах контроля. Более 80% компаний отмечают, что отправители и получатели должны нести равную ответственность за превышение осевых нагрузок. В условиях конкуренции транспортный бизнес вынужден соглашаться с нарушением требований законодательства и брать на себя все риски, связанные с перегрузом (70% компаний) либо сокращать прибыль, недогружая транспорт на 20%, как отметили 40% респондентов. По мнению перевозчиков, внесение поправок в Постановление Правительства РФ № 272 и КоАП могло бы уравнять ответственность всех сторон и вывести транспортный бизнес в «белую зону». Нормы законов в части весового контроля фактически невыполнимы — профессиональное сообщество несколько лет пытается донести до власти информацию об этом. Ассоциация «Грузавтотранс» провела эксперимент, демонстрирующий пробелы в системе. В Петербурге на пункте весового контроля в Шушарах 15 грузовиков в добровольном порядке прошли контрольное взвешивание. В качестве груза были использованы контейнеры, цемент, песок, бетон, щебень. По каждому автомобилю был составлен протокол с фиксацией замеров по осям, типу, марке ТС, его общей, фактической и допустимой массе. В итоге из 15 машин у 9 нагрузки на ось превышали допустимые в диапазоне до 30%. При этом ни один из экспериментальных автомобилей не просто не имел перевеса с точки зрения допустимой массы, но и загружен был только частично. Как вам такая статистика? Самое печальное, что при существующем законодательстве нет возможности оспорить штраф: перевозчик виновен по определению.

АВТОПАРК 5 КОЛЕСО

№ 7 (114), ОКТЯБРЬ 2019

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР МИХАИЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ ОЖЕРЕЛЬЕВ
m.ozhereliev@5koleso.ru

ШЕФ-РЕДАКТОР АРКАДИЙ АЛЕКСЕЕВ

ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ С АВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ

КОРРЕСПОНДЕНТ МАКСИМ ПРИХОДЬКО

ГЛАВНЫЙ ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН

ДИЗАЙНЕР ТИХОН СИКУЛЕР

ЦВЕТОКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ: МОСКВА
РУКОВОДИТЕЛЬ
ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
Телефон (499) 455-1663
v.avdeev@5koleso.ru
АЛЕНА КЕЧИНА
АЛЛА ЮШКОВА

ОТДЕЛ ДИСТРИБЬЮЦИИ И ПОДПИСКА, МОСКВА
РУКОВОДИТЕЛЬ
МАРИЯ ВОРОБЬЕВА
m.vorobyeva@5koleso.ru

БРЕНД-МЕНЕДЖЕР АЛЕКСАНДР УСАЧЕВ

ЖУРНАЛ «АВТОПАРК 5 КОЛЕСО» Регистрационный номер и дата принятия решения о регистрации: серия ПИ № ФС77-73109 от 09.06.2018 г. Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

ТИРАЖ 26 400 ЭКЗЕМПЛЯРОВ

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

АДРЕС УЧРЕДИТЕЛЯ И ИЗДАТЕЛЯ 197342 Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, литера А, пом. 13Н, офис 4012
тел. (499) 455-1663

АДРЕС РЕДАКЦИИ 129090 Москва, ул. Щепкина, 31, БЦ «Этмия III», 4 этаж,
тел. (499) 455-1663

ТИПОГРАФИЯ ООО «РосФлекс»: 305001 РФ, Курск, Дружининская ул., 29, офис 7

ОНЛАЙН-ПОДПИСКА pressa-rf.ru — индекс Э10444
arzi.ru — индекс Э10444
ural-press.ru — индекс 10444
press.rosp.ru
pochta.ru

Веб-сайт: 5koleso.ru/avtopark
e-mail: info@5koleso.ru
Электронная подписка на новости журнала: autopark@5koleso.ru

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 04.10.2019

16+

SCANIA CNG **36**

ОБЗОР

MAN ETGE **40**

ТЕСТ

ПРИГОРОДНЫЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ **42**

ОБЗОР

НОВОСТИ

6 **НОВОСТИ**

14 ВЫСТАВКА «ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ 2019» **СОБЫТИЕ**

16 ВЫСТАВКА COMTRANS'2019 **СОБЫТИЕ**

24 РИЧАРД ЦИНК (DAF TRUCKS), ИНТЕРВЬЮ **ИНТЕРВЬЮ**

БИЗНЕС

26 ПРОГНОЗЫ РЫНКА КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ **ЭКОНОМИКА**

28 ЭКОЛОГИЯ И АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ **ПЕРЕВОЗКИ**

КАДРЫ

32 СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ТРАНСПОРТА **ОБЗОР**

ГРУЗОВИКИ

36 SCANIA CNG **ОБЗОР**

40 MAN ETGE **ТЕСТ**

АВТОБУСЫ

42 ПРИГОРОДНЫЕ И МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ **ОБЗОР**

47 NEOPLAN CITYLINER ДЛЯ РФС **СОБЫТИЕ**

Реклама АО(Н) «Вольво Восток»

Точно так же, как и в нашей Галактике, где большие космические тела притягивают к себе другие объекты и вовлекают их в свою орбиту вращения, грузовые автомобили Volvo Trucks становятся центром притяжения для сопутствующих услуг.

Представляем седельный тягач **Volvo FH Гравитация,** который способен перевернуть ваше представление о мире коммерческого транспорта. С его приобретением вы не просто пополняете свой автопарк надежным транспортным средством, но и получаете в свое распоряжение целый арсенал инструментов для его продолжительного и выгодного использования: лизинг на сверхвыгодных условиях, Сервисный контракт, обучение водителей, Volvo Connect*, Систему динамического рулевого управления, Систему предупреждение о фронтальном столкновении с функцией экстренного торможения и многое другое.

8 (800) 100 34 40
www.volvotrucks.ru

**Вольво Коннект*

VOLVO FH ГРАВИТАЦИЯ

Volvo Trucks. Создавая будущее

52

KAMAG WBH 25 E5 WIESEL

ТЕСТ

58

ПРИЦЕПЫ НА ВЫСТАВКЕ COMTRANS'2019

ОБЗОР

78

ЮБИЛЕЙ ИМЗ «АВТОКРАН»

ЮБИЛЕЙ

СПЕЦТЕХНИКА

48 АВТОМОБИЛИ НА ВЫСТАВКЕ MAKS-2019
СОБЫТИЕ

52 KAMAG WBH 25 E5 WIESEL
ТЕСТ

56 САМОСВАЛЫ КАМАЗ-6580
ЗНАКОМСТВО

ПРИЦЕПЫ

58 ПРИЦЕПЫ НА ВЫСТАВКЕ COMTRANS'2019
ОБЗОР

СТО

62 «СЕРВИС ПЛЮС»
TO&TP

АВТОМЕХАНИКА

64
НОВОСТИ

66 ВЫСТАВКА MIMS AUTOMECHANIKA 2019
ОБЗОР

68 ТЕХНИКА НА БАЗЕ «УАЗ ПРОФИ»
ОБЗОР

72 МАСЛА CASTROL VECTON
НОВИНКА

74 ШИНЫ DEESTONE
НОВИНКА

76 АККУМУЛЯТОРЫ VARTA PROMOTIVE AGM
НОВИНКА

ЭКСКУРС

78 ЮБИЛЕЙ ИМЗ «АВТОКРАН»
ЮБИЛЕЙ

Профессиональная проверка вашего Volkswagen перед сезоном с жесткими условиями эксплуатации

Продолжительное темное время суток, повышенная нагрузка на автомобиль, дорожные реагенты могут повлиять на эксплуатацию вашего автомобиля. Для защиты от надвигающихся преград для вашего бизнеса предлагаем провести комплексную профессиональную проверку важнейших узлов и агрегатов вашего автомобиля на официальном дилерском предприятии. Предложим вам выгодные цены на оригинальные запасные части.

*Акция действует с 01.10. по 31.12.2019 года. Подробности у мастеров-консультантов.

0+

Мобильное приложение «Volkswagen Сервис»

Available on the iPhone App Store

GET IT ON Google play

facebook.com/VolkswagenServiceRussia

vk.com/vwservice

Коммерческие автомобили

Для тех, кто любит свой Volkswagen

ГРУЗОВОЙ БЕСПИЛОТНИК

Полностью автономный грузовой автомобиль AXL показала компания Scania. В основу концепции положен модульный принцип, которому следуют инженеры шведского производителя тяжелых грузовиков при разработке новой техники. Концептуальный беспилотный автомобиль Scania AXL создан для эксплуатации на шахтах и крупных закрытых строительных площадках, подходящих для использования полностью автономного транспорта. Применение такой модели позволяет упорядочить процесс перевозки грузов, повышает экономичность предприятия и снижает неблагоприятное воздействие на окружающую среду.

В конструкции машины отсутствует традиционная кабина для водителя, ее заменяет интеллектуальный передний модуль. Модель Scania AXL работает под контролем интеллектуальной среды, в которую интегрированы различные системы управления (камеры, радары, лидары и GPS-приемники). Например, автономные операции в шахтах грузовик выполняет, получая задания от цифровой логистической системы. Двигатель концепт-трака работает преимущественно на возобновляемом биотопливе, что позволяет минимизировать негативное воздействие на окружающую среду. По своим техническим характеристикам и особенностям дизайна модель оптимально соответствует тяжелым условиям работы в строительной и горнодобывающей отраслях.

СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ ПОДМОСКОВЬЯ

Крупнейший в России производитель коммерческого транспорта — «Группа ГАЗ» начала серийное производство автобусов новой модификации, разработанной специально для Московской области. До середины 2020 года Ликинский автобусный завод выпустит свыше 630 таких машин. Новая модификация автобуса разработана с учетом особенностей маршрутов Подмосковья. Пригородный автобус большого класса на базе ЛиАЗ-5292 рассчитан на перевозку 81 человека, при этом количество посадочных мест увеличено с 28 до 42. На накопительной площадке дополнительно установлены крепления для инвалидной коляски и два откидных посадочных места. Система книлинга обеспечивает наклон автобуса в сторону дверей для облегчения посадки/высадки всех категорий пассажиров. Автобус имеет низкий уровень пола в районе дверей, оснащен системой кондиционирования, видеонаблюдения, оборудованием ГЛОНАСС. Современная мультиплексная система в автоматическом режиме обеспечивает полную диагностику всех систем и агрегатов автобуса с возможностью передачи данных в парк. Для удобства пассажиров в салоне установлены Wi-Fi-роутеры и USB-зарядки для гаджетов. Автобус оснащен современным дизельным двигателем ЯМЗ-536 экологического стандарта Евро-5. В настоящий момент в парке «Мострансавто» эксплуатируется свыше 4,9 тыс. автобусов производства «Группы ГАЗ», что составляет около 89% общего числа автобусов парка.

КОНКУРС ПРОФМАСТЕРСТВА

Соревнование для технических специалистов сервисных станций Volvo — VISTA 2019–2020 прошло недавно в Европе. Количество участников превысило 20 тыс. человек из числа сотрудников фирменных сервисных станций Volvo по всему миру. Конкурс VISTA (Volvo International Service Training Award) проводится с 1957 года и является крупнейшим в мире соревнованием и образовательной программой для специалистов сервисных станций Volvo Trucks и Volvo Buses. В основе соревнования лежит идея обмена опытом и улучшения навыков командной работы. Ключевые области, в рамках которых идет оценка навыков команд: сервис и ремонт грузовых автомобилей/автобусов, запасные части, вопросы гарантии, административные и коммерческие аспекты работы СТО, а также общие знания о бренде Volvo. В России в прошлом VISTA приняло участие почти полторы тысячи специалистов из 387 команд, представлявших 75 фирменных СТО Volvo в России. Кстати, по количеству участников Россия заняла первое место в Европе, почти вдвое опередив команды из Швеции и Испании.

■ По итогам первого полугодия 2019 года «Лизинговая компания “КАМАЗ”» заняла третье место по объему нового бизнеса в сегменте грузового автотранспорта. Благодаря этому ей удалось подняться сразу на четыре позиции в рэнкинге лизинговых компаний. Кроме того, «КАМАЗ-Лизинг» переместился на четыре позиции вверх в общем списке крупнейших лизинговых компаний России по объему нового бизнеса и теперь занимает 13-е место. Портфель компании на 1 июля 2019 года составил 35,5 млрд рублей. По итогам первого полугодия 2019 года объем нового бизнеса, стоимость лизингового имущества без НДС «Лизинговой компании “КАМАЗ”» превысила 11,7 млрд рублей. Отметим, что «КАМАЗ-Лизинг» — единственная компания, специализирующаяся исключительно на финансировании покупки грузовых автомобилей одной марки — КАМАЗ. Остальные крупнейшие лизинговые компании являются многопрофильными. В исследовании 6 месяцев 2019 года приняли участие 106 лизинговых компаний, объем нового бизнеса которых составляет около 95% всего лизингового рынка.

■ Лизинговая компания «Европлан» и «ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС», генеральный импортер грузовой и специальной техники Mercedes-Benz в России, заключили соглашение о сотрудничестве. Теперь грузовые автомобили Mercedes-Benz можно приобрести в лизинг на гибких условиях, не посещая дилерский центр. В компании «Европлан» отметили, что грузовики этой марки стабильно входят в топ-5 самых популярных в портфеле организаций. Благодаря новому партнерству у клиентов «ДК РУС» появилась возможность приобрести коммерческие автомобили Mercedes-Benz на специальных условиях. Например, тягач Mercedes-Benz Actros 1844LS 4x2 можно оформить в лизинг с минимальным ежемесячным платежом 85 324 рубля при авансе 49% и сроке 60 месяцев. Те, кому неудобен вариант с большим авансовым платежом, могут воспользоваться предложением по приобретению автомобиля с авансом 5%. Ежемесячный платеж в таком случае составит 560 119 руб.

Встречайте
новый DAF XF и CF!
XF
CF
DAF
DAF
Новый уровень топливной эффективности, исключительная надежность
и непревзойденный уровень комфорта для водителя. Само совершенство.
Запишитесь на тест-драйв. Подробности у официальных дилеров DAF и на сайте daf.ru
РЕКЛАМА. Driven by quality — управляемый качеством
A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY
DAF

НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫЕ ВЫСТАВКИ В РФ И ЗА РУБЕЖОМ

НЕДЕЛЯ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ — 2019

Крупнейшее ежегодное мероприятие нефтеперерабатывающей отрасли, не только российского, но и мирового масштаба.

8–11 октября 2019 г., отель «Рэддисон Ройал», Москва

АВТОНЕТ-2019

Международный форум инновационных транспортных технологий.

11 октября 2019 г., SAP Digital Space, Москва

ЗОЛОТАЯ ОСЕНЬ — 2019

Международная специализированная выставка сельскохозяйственной техники, включая весь спектр машин для работы на земле.

9–12 октября 2019 г., ВДНХ, Москва

BUSWORLD EUROPE

Главное отраслевое событие для профессионалов и экспертов, специалистов и предпринимателей в индустрии автобусной техники.

18–23 октября 2019 г., Brussels Expo, Брюссель

GASSUF

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

22–24 октября 2019 г., КВЦ «Сокольники», Москва

WASMA 2019

Международная выставка оборудования и технологий для переработки, утилизации отходов и очистки сточных вод.

22–24 октября 2019 г., КВЦ «Сокольники», Москва

ИНТЕРПОЛИТЕХ-2019

XXIII Международная выставка средств обеспечения безопасности государства.

23–26 октября 2019 г., ВДНХ, Москва

АВТОКОМПЛЕКС-2019

Крупнейшая выставка в России по автозаправочному бизнесу, зарядным станциям для электромобилей, моечному оборудованию и сопутствующим услугам.

29–31 октября 2019 г., ЦВК «Экспоцентр», Москва

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ — 2019

Ежегодное деловое событие, включающее серию общероссийских и международных мероприятий по проблематике транспорта.

16–21 ноября 2019 г., выставочный комплекс «Гостиный двор», Москва

С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА

Марка «Volkswagen Коммерческие автомобили» начала тестирование модели Crafter с новыми бензиновыми двигателями, которые отвечают стандарту Евро-6. В течение года клиенты смогут оценить эксплуатационные характеристики новых двигателей Евро-6 в различных регионах России и познакомиться с расширенным диапазоном комбинаций модельного ряда: двигатель, КП и полноприводной версией 4Motion. 12 автомобилей Volkswagen Crafter с новыми моторами будут тестироваться четырьмя ключевыми компаниями — клиентами в семи крупных городах: Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Тольятти, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге и Красноярске. Каждый фургон раз в месяц будет заезжать на СТО для снятия проб масла и топлива. Общий пробег всех автомобилей Crafter, участвующих в проекте, должен составить 1 млн км.

Двигатели стандарта Евро-6 отличаются высокой эффективностью, они гораздо компактнее и легче, а также на 10 % экономичнее своих предшественников. В России марка «Volkswagen Коммерческие автомобили» одна из первых, кто решил перевести свои модели на двигатели с новыми нормами. Напомним, что в Европе стандарт Евро-6 действует с 2015 года. Ввод нового двигателя позволит расширить модельный ряд Volkswagen Crafter для России, в котором появится полноприводная модификация с АКП.

УСИЛИЛИ И ОБНОВИЛИ

Совместное предприятие ПАО «СОЛЛЕРС» и «Форд Соллерс Елабуга» отчиталось о начале производства обновленного Ford Transit на заводе компании в Особой экономической зоне «Алабуга». Машина сохранила все свои преимущества и получила обновленные сиденья, новую цветовую палитру деталей экстерьера и отделки салона. Также была модернизирована несущая конструкция кузова и замки дверей, что привело к его дополнительному усилению. Ford Transit — лидер российского рынка в сегменте коммерческих автомобилей среди иностранных брендов.

Линейка базовых версий включает цельнометаллический фургон, автобус и шасси со всеми типами привода. В прошлом году линейка пополнилась фургоном с длинной базой и средней крышей, а также переднеприводным фургоном с увеличенной до 3500 кг максимальной разрешенной массой, усиленной подвеской и 16-дюймовыми колесами. Кроме того, ведется работа по расширению линейки специального и социального назначения на базе Ford Transit специально для нужд заказчиков. Сегодня насчитывается свыше 55 таких модификаций — от школьных автобусов до автомобилей скорой помощи и автолавок.

РЕКОРДНЫЕ РАССТОЯНИЯ, КАК ПО МАСЛУ С МОТОРНЫМ МАСЛОМ NEXPRO by IVECO

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ для **IVECO DAILY***

РЕКЛАМА

+

+

МОТОРНОЕ МАСЛО **NEXPRO by IVECO****
+ ОРИГИНАЛЬНЫЙ МАСЛЯНЫЙ ФИЛЬТР
+ СЕРВИСНЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

3 399 РУБЛЕЙ***

* Ивеко Дэйли
** НЕКСПРО бай Ивеко
*** Цена сервис-пакета действительна для постгарантийных автомобилей Iveco Daily. Изображения в макете использованы в ознакомительных целях и могут отличаться от реальных запасных частей. Цена указана с НДС и действует в период проведения акции – с 1 июня 2019 года по 31 декабря 2019 года. ООО «Ивеко Руссия» оставляет за собой право на внесение изменений, в том числе и в условия акции. Акция ограничена складскими запасами и не является публичной офертой. Подробную информацию о стоимости и наличии необходимо уточнять в авторизованных мастерских «Ивеко».
**** Оригинальные запасные части «Ивеко». Высокая производительность.

www.iveco.com
www.iveco.nexpro-oil.ru

IVECO | Genuine Parts **** HIGH PERFORMANCE

NEXPRO by IVECO

НАЗНАЧЕНИЯ

До недавнего времени д-р Шин возглавлял Управление авиационных исследований НАСА, где более 11 лет определял стратегию НИОКР в авиационной сфере. Его опыт в разработке революционных планеров, двигателей, технологий авиационной безопасности и управления воздушным движением помогут Hyundai Motor Group возглавить быстрорастущий сектор городского воздушного транспорта. Новое подразделение займется разработкой базовых технологий и инновационных решений для безопасного и экономичного передвижения по воздуху.

ШИН ЧЖЭВОН,
руководитель нового подразделения городского воздушного транспорта Hyundai Motor Group

Г-н Коэль имеет 20-летний опыт работы в транспортной индустрии. В течение последних пяти лет г-н Коль работал директором по продажам Европейского региона систем и компонентов, связанных с шасси для прицепов, полуприцепов, грузовиков и автобусов. Задачей специалиста на новом посту будет продвижение в регионе самого широкого ассортимента продукции Kaessbohrer, усиленного новейшими технологиями и инновациями.

ВИНСЕНТ КОЭЛЬ,
региональный менеджер по Восточной Европе и Северной Германии компании Kaessbohrer

Ранее г-жа Константинополь более 10 лет проработала на руководящих должностях в Европейской ассоциации автомобильных поставщиков (CLEPA) и компании ERTICO — ITS Европа. Она принимала участие в управлении различными многосторонними платформами, инновационной и общественной деятельностью, а также в широком спектре европейских проектов в области транспорта и Интеллектуальных транспортных систем. Основной задачей Лины Константинополь на новом посту будет адаптация дорожной инфраструктуры для автономной мобильности.

ЛИНА КОНСТАНТИНОПОЛЬ,
генеральный секретарь Европейской программы по оценке состояния дорог (EuroRAP)

ПЕРВЫЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ

В Подмосковье компания «Лонмади» представила новую модель промышленного погрузчика JCB Teletruk 30-19E с электроприводом. Погрузчик предназначен для работы как в помещении, так и на улице. Электроприводная силовая передача позволяет новому погрузчику легко преодолевать подъемы или рампы с уклоном до 21%. Полностью герметичный кузов защищает силовую передачу и прочие ключевые компоненты. Он оснащен 80-вольтовой свинцово-кислотной тяговой АКБ, которой хватает на 8 часов работы. У электрического погрузчика телескопическая стрела, она расположена справа от кабины водителя. При вылете 2 метра ее грузоподъемность составляет почти 2 тонны: 1900 кг. В стандартную комплектацию входит система контроля нагрузки, предотвращающая опрокидывание с грузом. Все гидравлические функции, направление и скорость движения контролируются одним джойстиком, он справа от оператора. Информация о рабочих характеристиках, уровень заряда АКБ, скорость и другие параметры выводятся на электронный дисплей. Достаточно небольшие размеры JCB Teletruk 30-19E позволяют работать машине в очень стесненных условиях, а также разгружать и загружать поддоны в автомобильный прицеп с одной стороны. Электропогрузчик производится только на головном заводе фирмы в Британии.

А У НАС В МАШИНЕ ГАЗ

В Нижнем Новгороде прошел показ перспективной линейки газомоторной техники производства «Группы ГАЗ», а также оборудования для газовых заправок производства «РМ КПГ» – компании, которая является партнером «Группы ГАЗ» в разработке и расширении инфраструктуры для газомоторного транспорта. Старейший автозавод страны является ведущей компанией в России по производству транспорта на газомоторном топливе, в том числе – на метане (сжатом природном газе). В 2005 году, первой в России, компания приступила к производству газовых автобусов, а с 2013 года – легких коммерческих автомобилей с двигателями, работающими на метане. Сегодня модельный ряд газомоторной техники «Группы ГАЗ» включает автобусы всех классов и назначений, легкие коммерческие, грузовые автомобили и специальную технику, созданную на их базе. Техника оснащается отечественными газовыми двигателями нового поколения, производство которых налажено на Ярославском и Ульяновском моторных заводах. Все компоненты газовой системы сертифицированы по требованиям Правил ЕЭК ООН № 67-01 и №110-00 и одобрены к применению в странах ЕС. Применение сжатого газа позволяет снизить топливные затраты на 40–50% в зависимости от величины пробега и особенностей конкретной модели по сравнению с бензином и дизельным топливом. Кроме того, природный газ является одним из самых экологичных видов моторного топлива, его применение позволяет значительно сократить количество вредных выбросов в атмосферу.

azgaz.ru
8-800-700-0-747
Звонок по России бесплатный

GAZ

1) Указанный размер максимальной выгоды складывается при приобретении автомобиля ГАЗ-А65R52-80 1/PRO(N), 3ВВ, 8КА, А1А, А2А стоимостью 1817,6 тыс. руб. с помощью следующих программ: по «Фирменной лизинговой программе» скидка в размере 200 112 руб. предоставляется Клиенту, приобретающему данный автомобиль в лизинг через ООО «Элемент Лизинг». Требования, предъявляемые к заемщику, определяются лизинговой компанией-партнером. Скидка на автомобиль по «Фирменной лизинговой программе» предоставляется только в случае приобретения Клиентом Сервисного контракта – пакета услуг по плановому техническому обслуживанию автомобиля; по «Фирменной программе обновления – 2019» скидка в размере 150 тыс. руб. предоставляется Клиенту, сдающему по схеме «трейд-ин» коммерческий (владение от 6 мес.) или легковой автомобиль (владение от 1 года) не старше 2000 года выпуска. Программы действуют до 31.12.2019 или до исчерпания бюджета на их проведение. Не является публичной офертой. 2) По «Фирменной лизинговой программе» скидка 10 % предоставляется Клиенту, приобретающему данный автомобиль в лизинг через ООО «Элемент Лизинг». Скидка на автомобиль по «Фирменной лизинговой программе» предоставляется только в случае приобретения Клиентом Сервисного контракта – пакета услуг по плановому техническому обслуживанию автомобиля. Требования, предъявляемые к заемщику, определяются лизинговой компанией-партнером. Программа действует до 31.12.2019 или до исчерпания бюджета на ее проведение. Количество автомобилей ограничено. 3) При приобретении цельнометаллического автобуса «ГАЗель NEXT» скидка 150 тыс. руб. по «Фирменной программе обновления – 2019» предоставляется Клиенту, сдающему по схеме «трейд-ин» коммерческий (владение от 6 мес.) или легковой автомобиль (владение от 1 года) не старше 2000 года выпуска. Программа действует до 31.12.2019 или до исчерпания бюджета на ее проведение. Количество автомобилей ограничено. 4) В соответствии с принятым решением завода-изготовителя изменены следующие гарантийные сроки: на автобусы семейства «ГАЗель NEXT» (каркасный и автобус на базе ЦМФ «ГАЗель NEXT») гарантийный срок установлен в размере 2 лет без ограничения пробега. Вышеуказанные гарантийные сроки действуют на автомобили, реализованные конечным потребителям начиная с 01.07.2019. Прочие условия гарантии, изложенные в сервисных книжках на данные автомобили, остаются без изменений. Не является публичной офертой. Подробности – в Дилерских центрах «ГАЗ». *25 years – 25 лет. **GAZ PLUS – ГАЗ Плюс. ***GAZ ASSISTANCE – ГАЗ АСИСТЕНС. РЕКЛАМА.

ОТ ДВЕРИ ДО ДВЕРИ

В рамках соглашения о свободном пересечении границы между Китаем и Россией на основе системы МДП (международные дорожные перевозки) российская компания AsstrA совершила в конце лета первый прямой рейс из Иркутска в китайскую Манчжурию на собственным тягаче Scania R400. Протяженность маршрута составила 1600 км. Обратный рейс с грузом из Китая предназначался в Пермь. Длина маршрута обратной загрузки составила 5600 км, которые автомобиль преодолел за шесть дней. Вся изюминка состоит в том, что груз доставлен получателю, как принято говорить, до двери. Получателю не пришлось самому решать вопрос доставки товара с авиа- и железнодорожного терминала или морского порта. В транспортной компании отметили, что преимущества автомобильных перевозок, по сравнению с отправками грузов другими видами транспорта, состоит в главном — сокращении транзитного времени и срока получения груза и доставке груза «от двери до двери» без привязки к другим транспортным средствам. Вдобавок в рамках сервиса автомобильных перевозок между Россией и Китаем AsstrA предлагает услуги по транспортировке и таможенному оформлению. Доставка осуществляется собственными тентованными автопоездами грузоподъемностью до 24 тонн и объемом 92 м³.

ВОЗМОЖНЫ ВАРИАНТЫ

Citroen и Peugeot в России, возможно, будут полноприводными. Тестовая сборка моделей Expert, Traveller, Jumpy и Space Tourer с колесной формулой 4х4 ведется на заводе в Калуге. В сентябре на калужском заводе концерна ПСМА прошла презентация тестовой сборки полноприводных моделей популярных фургонов проекта K0 (Peugeot Expert и Traveller, Citroen Jumpy и SpaceTourer). Интересно, что исходником служат обычные кузова, не имеющие дополнительного усиления для варианта 4х4. Это позволило вести сборку на том же конвейере, где делают и моноприводные варианты. В целом, что получает автомобиль: к коробке передач стыкуется узел отбора мощности, от него идет карданный вал назад, к многодисковой вязкостной муфте, далее редуктор заднего моста и приводы колес. Все эти элементы изготовлены фирмой «Данжель», которая не первый десяток лет занимается преобразованием французских машин в полноприводные. В подвесках добавляются подрамники, увеличивающие дорожный просвет до 200 мм, и несколько стальных листов защиты поддона картера и баков с реагентом AdBlue и топливом. Есть и то, чего, по крайней мере пока, автомобили в полноприводном варианте лишатся. У них не предусмотрена автоматическая трансмиссия. Начало товарного производства запланировано на конец осени этого года. Точные даты еще не установлены, как и цена новинок. Известно, что ориентировочно цена будет менее 3 миллионов рублей.

ОТЧЕТ ЗА ПОЛУГОДИЕ

Компания GroozGo сообщила об увеличении выручки в 2,5 раза за первое полугодие 2019 года. С января по июнь 2019 года для клиентов было организовано 3900 рейсов. Наибольший объем перевозок пришелся на доставки рефрижераторами — 78%, и тентованными полуприцепами — 20%. Самым востребованным тоннажем считается 20-тонный груз. В числе перевозимых грузов превалируют продукты питания, доля которых в общем объеме отправок за полугодие составила 65%, и технически сложные товары, такие как автозапчасти, бытовая химия — 15%. Что касается географии перевозок, то чаще всего клиенты GroozGo заказывали доставку из Москвы и Санкт-Петербурга, а также по маршрутам южных регионов — Волгоград, Ставрополь, Ростов-на-Дону, Краснодар.

За последнее полугодие в системе агрегатора было зарегистрировано около 2 тысяч транспортных компаний, что в два раза больше аналогичного показателя прошлого года. Автопарк сервиса на данный момент состоит из 14 000 транспортных средств перевозчиков-партнеров. Клиентами GroozGo за это время стали такие крупные компании, как Ehrmann, КБК «Черемушки» и Schneider Electric. Общее число заказчиков сервиса увеличилось на 53% по сравнению аналогичным периодом прошлого года и составило 1250 компаний.

■ Ивановский машиностроительный завод «Автокран» объявил о запуске нового сайта. Обновленный интернет-портал создан с использованием передовых технологий и самых последних тенденций в области веб-разработки. На первом этапе была осуществлена масштабная сравнительная аналитика. Рабочая группа проанализировала более сотни сайтов компаний по производству, продаже и аренде спецтехники. Следующий этап был посвящен выбору оптимальной технологии системы управления сайтом. В результате веб-портал размещен на максимально гибкой платформе, которая позволяет внедрять и создавать любые уникальные страницы за считаные часы, а не тратить на это дни и даже недели. Общее цветовое решение сайта выполнено в корпоративных цветах бренда «Ивановец». На главной странице сайта пользователь сразу может найти необходимую информацию — перейти в каталог продукции, выбрать дилерский или сервисный центр, узнать последние новости компании, посмотреть обзоры техники, подписаться на рассылку новостей, узнать об истории завода и основных технологиях.

■ IT-компания Omnicomm и национальная ассоциация «Грузавтотранс» опубликовали результаты федерального исследования «Ключевые проблемы транспортного бизнеса». В опросе среди грузоперевозчиков приняли участие 195 компаний малого, среднего и крупного бизнеса. По мнению респондентов, наиболее негативно на бизнес влияют существующая система весогабаритного контроля и мониторинга режима труда и отдыха. Действующая система весогабаритного контроля оказывает негативное влияние на бизнес из-за проблем с некорректным взвешиванием. В результате почти 72% компаний получают штрафы от 150 тыс. рублей даже при загрузке по норме, которые невозможно оспорить. Беспокойство бизнеса также вызывает существующая система контроля режима труда и отдыха на базе тахографического контроля. Почти 90% компаний посчитали, что инвестиции в оснащение транспорта системами контроля не окупаются.

ЛУКОЙЛ
СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
LUKOIL
FOR HEAVY DUTY ENGINES
AVANTGARDE
PROFESSIONAL
SYNTHETIC ENGINE OIL
10W-40
ACEA E4
20L
AVANTGARDE
ДВИГАТЕЛЬ ЗАЩИЩЁН
Расход масла на 55%* ниже
Защита от износа в 3 раза* лучше
Стабильность к окислению в 2 раза* выше
ОДОБРЕНО: Scania / Volvo / Mercedes-Benz / Renault / MAN / MTU
* По сравнению с требованиями ACEA E4.
РЕКЛАМА

ПРАВО НА ЗАМЕЩЕНИЕ

НА ВЫСТАВКЕ «ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ 2019», СОСТОЯВШЕЙСЯ В МОСКВЕ УЖЕ В ПЯТЫЙ РАЗ, БЫЛИ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ДОСТИЖЕНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ КОМПАНИЙ В ЭТОЙ ОБЛАСТИ ЗА СЧЕТ РАСШИРЕНИЯ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА И ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ НА НОВЫХ ЗАРУБЕЖНЫХ ПАРТНЕРОВ. **ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА**

В нынешнем году 130 компаний из более чем 30 регионов России привезли свою продукцию, способную заменить импортные аналоги и даже успешно продаваться за рубежом. Липецкий завод малых коммунальных машин (ЛЗМКМ) показал универсальную маневренную комбинированную автоматизированную машину для обслуживания катков, хоккейных площадок, стадионов, беговых дорожек с ледяным покрытием МКМ-1904-03 «Умка», базирующуюся на шасси УАЗ-3303. В отличие от предшественника, эту модель оснастили более комфортной импортной кабиной и 100-сильным дизелем Hyundai D4BH. Особенность «Умки» в том, что она оборудована задним поворотным мостом с гидроприводом (в результате радиус разворота составляет всего 3 м), улучшающим маневренность, пультом управления навесным оборудованием из кабины водителя, универсальным подрамником для монтажа всесезонного сменного оборудования, выпускаемого ЛЗМКМ.

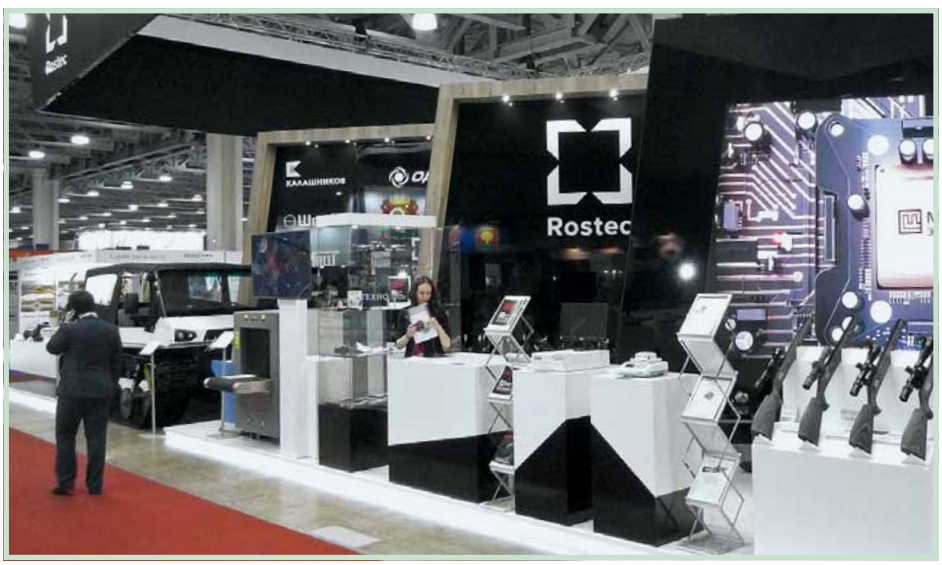
Ледозаливщик снабжен рабочим органом, на котором смонтировано всё, что необходимо для обработки льда (нож, система подвески и регулировки ножа, горизонтальный шнек, гидропривод, распределительная рампа для заливки льда и водяное полотенце). Объем водяного бака — 0,8 куба. Для сбора ледяной крошки и снега в бункер имеется вертикальный шнек.

Зимой МКМ-1904-03 используется для расчистки территории от снега с помощью поворотного отвала, профессионального обслуживания и содержания ледовой поверхности, сбора и вывоза ледяной крошки. Летом машину комплектуют фронтальным агрегатом для мытья и очистки прилегающих территорий, самосвальным кузовом, мусоросборником для уплотнения и вывоза бытовых отходов.

Лебедянский завод строительно-отделочных машин представил мобильный бетоносмеситель СБР-1200А. Модель с реверсом для выгрузки и гидроприводом загрузочного ковша (скип) обеспечивает приготовление бетонных смесей с крупностью заполнителя до 70 мм и строительных растворов. СБР-1200А, оборудованный дизельным двигателем HATZ 2G40H мощностью 20 л. с., используется как отдельная растворобетонная установка на открытых площадках, не имеющих централизованного электроснабжения. Объем готовой смеси — 1000 л, вместимость водяного бака — 100 л.

На стенде Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета находилась передвижная дорожная лаборатория «АДС-МАДИ» на базе грузовика Iveco Daily. Ее назначение — диагностика транспортно-эксплуатационного состояния покрытий улично-дорожной сети. Машина фиксирует продольную ров-

1



ность покрытия с определением его микропрофиля и возможностью пересчета в нормируемые показатели просветов под трехметровой рейкой и разности вертикальных отметок, определяет показатель международного индекса ровности (IRI), наличие дефектов (трещин, выбоин и др.) на проезжей части с оценкой их количественных и качественных показателей, оценивает состояние горизонтальной дорожной разметки, фиксирует поперечную ровность покрытия с определением показателей колейности, выполняет георадарное зондирование дорожной одежды. В состав оборудования входят модули видеокомпьютерного сканирования — боковые и фронтальные. Также на борту имеется система видеорегистрации для оценки транспортных потоков и приборы электромагнитной разведки на базе многоантенных систем. Оптический измерительный комплекс на «удочке» установлен на собственных приборных амортизаторах. Рабочая скорость для всех систем сканирования (исключая георадарное зондирование) составляет от 0 до 20 м/с, что необходимо при заведомо неравномерной скорости движения лаборатории в условиях города.

Московский завод «Сапфир» продемонстрировал первый гусеничный вездеход-амфибию с рулевым колесом Terranica Dreamtrack (обычно направление движения в таких машинах выбирают рычагами, как в тракторах). Другое преимущество модели — 4-ступенчатая автоматическая КП. Турбодизель мощностью 150 л. с. разгоняет машину до 80 км/ч, на одной заправке она способна проехать до 400 км. Салонный отопитель и предпусковой подогреватель обеспечивают комфортную эксплуатацию при температуре до –50 °С. Вездеход оснащен мягкой длинноходной подвеской из деталей с низкой истираемостью и высокой ударопрочностью. Это, а также использование новейших разработок в области сверхпрочных полимеров обеспечивает длительный пробег в тяжелых эксплуатационных условиях.

Группа компаний «Калашников» представила электромобиль UV-4, который отличается высокой плавностью хода и низкой пожаро- и взрывоопасностью в случае аварии. Он прост в использовании и требует минимального техобслуживания. Масса четырехдверной машины составляет 650 кг, габариты — 3,4x1,5x1,7 метра. Пиковая мощность электромотора достигает 50 кВт (68 л. с.), максимальная скорость — 80 км/ч, пробег на одной зарядке — 150 км. Образец получил новую систему кондиционирования и отопления, а для ее питания используется более емкая аккумуляторная батарея. У машины регулируемая подвеска и улучшенная трансмиссия.

Электромотоцикл «Иж Пульсар» того же производителя отличается наличием легкого аккумулятора большей емкости и оптимизированной геометрией рамы. Эргономика модели стала лучше, мотоцикл получил эффективную тормозную систему и регулируемую подвеску. Энергетику обеспечивает китайский бесщеточный электромотор постоянного тока компании Golden Motor мощностью 15 кВт (20 л. с.). В дальнейшем «Калашников» планирует перейти на электромотор российского производства, работы над которым уже ведутся. Запас хода на одной зарядке — 150 км.

Свой электроскутер «Эквадор» показал Московский Политех. Модель оборудовали 1,7-киловаттным электромотором, литий-ионной батареей емкостью 31 А.ч и задним мотор-колесом. Машина разгоняется до 60 км/ч, а ее запас хода на одной зарядке — 40–50 км.

1. Мобильный бетоносмеситель СБР-1200А.
2. Льдозаливочная машина МКМ-1904-03 «Умка».
3. Передвижная дорожная лаборатория «АДС-МАДИ».
4. Электромобиль UV-4.
5. Электроскутер «Эквадор».
6. Электромотоцикл «Иж Пульсар».
7. Вездеход-амфибия Terranica Dreamtrack.

БУДУЩЕЕ ЗДЕСЬ

ПОДКЛЮЧЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ И ОНЛАЙН-СЕРВИСЫ, ЭЛЕКТРОПРИВОД И АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ТОПЛИВА, НОВЫЕ ПОДХОДЫ К БЕЗОПАСНОСТИ И ЭКОНОМИЧНОСТИ — ВСЕ ЭТО ПРИМЕТЫ БУДУЩЕГО НА РЫНКЕ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА. И, СУДЯ ПО ВЫСТАВКЕ COMTRANS, ОНО НАСТУПИТ УЖЕ СЕГОДНЯ. **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА**

Прошедшая в «Крокус Экспо» 15-я Международная выставка коммерческих автомобилей в очередной раз подтвердила, что является достойным конкурентом других ведущих мировых площадок. Переход к двухгодичному циклу (выставка проводится по четным годам), несомненно, добавил содержательную компоненту в экспозицию. По сути, Comtrans превратился в восточно-европейский филиал выставки IAA в Ганновере. Конечно, масштаб иной: по размаху до Запада нам, мягко говоря, далековато. Но то, что некоторые новинки, ранее показанные в Германии, приехали в Россию, подтверждает высокий интерес к нашему рынку со стороны импортеров.

В юбилейном «Комтрансе» приняли участие 265 компаний из 13 стран. Площадь экспозиций превысила 44 000 м². Если верить устроителям выставки, рост составил 10% по отношению к 2017 году (и это при отсутствии нескольких ключевых брендов). В трех залах самого большого павильона «Крокус Экспо» демонстрировались грузовики и автобусы, прицепы и спецтехника, запчасти и сервис. Но главное — состоялись премьеры новых автомобилей.

ADAS В ПОМОЩЬ

Неожиданно для публики Горьковский автозавод представил малотоннажник нового поколения. Модель получила название «ГАЗель NN» — в честь Нижнего Новгорода, но есть еще один вариант — New Next. Производство «ГАЗели NN» намечено на конец 2020 года. У новинки новая электронная архитектура, мощная интеллектуальная система и более 50 конструктивных изменений. Главное, что есть у «ГАЗели NN» — это система помощи водителю ADAS. В основе перспективного комплексного решения — интеллектуальная платформа с камерами, радарами и ультразвуковыми датчиками, следящими за ситуацией на дороге и вокруг автомобиля. Полученная информация передается мозгу машины — электронному блоку управления, который информирует водителя и напрямую взаимодействует с рулевым механизмом, тормозами, освещением, звуковыми сигналами. В машине установлены пять камер и восемь ультразвуковых датчиков. Три радара обеспечивают обзор на 360°, контроль слепых зон, считывание информации о дорожных знаках, сигналах светофора. У полуторки следующего десятилетия будет адаптивный круиз-контроль, интеллектуальная адаптация скорости в зависимости от дорожных знаков, ассистент удержания в полосе, автоматическое экстренное торможение, система управления светом, парковочный ассистент и многое другое. Универсальность платформы «ГАЗель NN» позволяет вводить компоненты ADAS поэтапно, постепенно увеличивая сложность задач, решение которых автомобиль возьмет на себя. «ГАЗель NN» — это унифицированная платформа, на основе которой будет развиваться модельный ряд легких коммерческих автомобилей в течение длительного времени. На машину может устанавливаться широкий ряд ДВС (дизельных, газовых, бензиновых), а также электрических силовых агрегатов. Электронная архитектура позволяет легко внедрять новые опции и элементы системы ADAS, устанавливать специальные надстройки. На базе «ГАЗели NN» будет создан даже более широкий, чем на базе современной платформы «ГАЗели Next», модельный ряд легких коммерческих автомобилей полной массой 3,5 и 4,6 тонны, с различными типами кузова, колесными базами и вариантами надстроек.

У Mercedes-Benz Sprinter третьего поколения система ADAS уже есть. Работает она в паре с мультимедийным комплексом MBUX (Mercedes-Benz User Experience), при-

СМОТРИ ВИДЕО

1. Производство «ГАЗели NN» намечено на конец 2020 года, на дорогах мы ее сможем увидеть только в начале 2021 года.
2. 19-местный «Sprinter Турист», а официально «Луидор-223602».
3. Бескапотный самосвал «Урал С26.328Р» — продолжение дорожной гаммы автомобилей «Урал».
4. Серийная версия магистрального тягача КАМАЗ-54901 К5. До конца 2019 года планируется собрать 100 товарных экземпляров этой перспективной модели.
5. Седельный тягач МАЗ-5440М9. Белорусы собирают свою новую модель исключительно штучно, по предзаказам.
6. «Арктика» — первый камазовский многоосный грузовик высокой проходимости с шарнирно-сочлененной рамой. Машина будет производиться только на заказ.
7. Новое поколение грузовиков DAF CF и XF стандарта Евро-5 экономичнее предшественников.

званным адаптировать машину к человеку. Автомобиль уже знаком российским покупателям — продажи нового Sprinter стартовали у нас в начале этого года. Из новинок, представленных на стенде Mercedes-Benz Vans, отметим микроавтобус «Sprinter Турист» построенный компанией «ПКФ Луидор» на базе цельнометаллического фургона. Машина, рассчитанная на перевозку 19 пассажиров, притягивает броским дизайном и новым интерьером. Просторный, светлый и стильный салон в светло-бежевых тонах, сиденья типа «Турист Люкс», USB-розетки, традиционные столики и газетные сетки. А чтобы пассажиры не заскучали в длительной поездке, в передней части салона расположен ЖК-монитор. Если говорить о грузовой версии «Спринтера», то она представлена широким набором модификаций, изготовленных при участии российских партнеров-кузовостроителей. Сами представители штутгартской марки среди основных новшеств малотоннажника на первое место ставят широчайшую интеграцию с сетью интернет — в современном мире коммерческий автомобиль всегда должен быть онлайн. «Спринтер» получил сетевые сервисы Mercedes PRO Connect в сочетании с вышеупомянутым комплексом MBUX. Они обеспечивают сетевую основу, повышающую эффективность транспортного бизнеса для выполнения логистических и транспортных задач. Правда, для наших перевозчиков такое решение — светлое будущее: в России сервис PRO Connect неактивен.

ТОННЫ И КИЛОМЕТРЫ

Автозавод «Урал» представил новинки дорожной гаммы. Главное место в экспозиции отдано бескапотному самосвалу «Урал С26.328Р», впервые показанному широкой публике. Визуально грузовик с колесной формулой 6х4 отличается от своих собратьев из семейства «Урал-М» передком, оформленным в новом стиле. Предположительно, салон бескапотника должен получить полностью новый интерьер. Проверить это на выставке не удалось, прототип стоял с затонированными стеклами и запертыми дверями. По словам представителя АЗ «Урал», предприятие планирует дальнейшее развитие линейки дорожных бескапотников — ожидается, что такую кабину получит 35-тонный автомобиль. Что же касается выставочного образца, он оснащен 328-сильным дизелем ЯМЗ-53676, ведущими мостами Hande Axle, шинами Michelin X Works. 16-кубовая самосвальная платформа рассчитана на 16,5 тонн груза. Межсервисный интервал увеличен до 30 000 км.

Камский автозавод представил серийную версию магистрального тягача КАМАЗ-54901. Менее двух лет понадоби-

лось крупнейшему российскому производителю тяжелых грузовиков для постановки абсолютно новой модели на конвейер. Причем помимо грузовика с колесной формулой 6х2 на камазовском стенде выставили три экземпляра 4х2, окрашенных в цвета российского триколора.

Главное достоинство 54901-го — кабина. Она стала самой большой и просторной в истории КАМАЗа. Длина, ширина, высота магистральника составляют 6250, 2550 и 3980 мм соответственно. Снаряженная масса — до 8600 кг (в зависимости от исполнения), полная масса автопоезда с полуприцепом — 44 тонны. Вместе с новой кабиной КАМАЗ следующей генерации получил новый рядный 6-цилиндровый двигатель. 12-литровый турбодизель КАМАЗ-Р6 создавался в сотрудничестве с концерном Liebherr. Заявленный ресурс силового агрегата равен 1,5 млн км. Двигатель имеет несколько настроек по мощности — от 400 до 550 л. с. Мотор агрегатирован с немецкой (локализованной в России) роботизированной 12-ступенчатой коробкой передач ZF Traxon. Семейство грузовиков К5 будет выпускаться с конвейера с предустановленной системой мониторинга «ИТИС-КАМАZ», комплексом программно-аппаратных средств, позволяющих получать информацию о местоположении и состоянии транспортных средств по широкому спектру параметров: режиму

1. Особенность Hyundai Mighty — новая просторная кабина.
2. Ford Trucks F-MAX, победитель конкурса «Лучший коммерческий автомобиль года в России».
3. Полностью электрический грузовой автомобиль для дистрибуции MAN eTGM.
4. Фургон MAN eTGE с электроприводом.
5. Беспилотный тягач Vera от компании Volvo Trucks.
6. Магистральный тягач Iveco Stralis NP LNG способен проехать до 1600 км на одной заправке сжиженным газом.
7. Полунизкопольный вариант микроавтобуса Cityline на базе «ГАЗели Next».

6

работы двигателя, расходу топлива, осевым нагрузкам и т. п. На Comtrans челнинцы привезли и «Арктику» — первый свой многоосный грузовик с шарнирно-сочлененной рамой. Машина предназначена для эксплуатации в экстремальных условиях и будет производиться только на заказ.

Минский автозавод скромно продемонстрировал седельный тягач нового поколения МАЗ-5440М9. Первый прототип 5440М9 впервые дебютировал в 2014 году в честь 70-летия завода. Кабина грузовика с колесной формулой 4х2 по каркасу идентична старой кабине серии 5440. Несмотря на то, что свой путь кабина берет с конца 90-х годов, она отличается оригинальными наружными панелями, оформленными в новом стиле. Интерьер здесь спроектирован с нуля — передняя панель эргономична, появились новая комбинация приборов, два увеличенных спальных места, полки, два багажных отсека по 200 л каждый.

Центральное место в экспозиции Renault Trucks, которая в этом году отмечает 125-летие исторического наследия марки, занимал седельный тягач «T-High Турмалин» — флагман магистральных перевозок, сочетающий в себе притягательный экстерьер с высокой производительностью, безопасностью и комфортом. Свое название и цвет кабины модель получила в честь редкого камня, месторождения которого на нашей планете почти полностью выработаны. Тягач оснащен 13-литровым двигателем мощностью 480 л. с., АКП Optidriver, спальной кабиной с ровным полом и многочисленными системами помощи водителю.

Компания DAF Trucks выводит на российский рынок новое поколение грузовиков DAF CF и XF стандарта Евро-5. Благодаря в том числе новым силовым линиям и улучшенным аэродинамическим характеристикам расход топлива на моделях этих серий удалось снизить не менее чем на 10% по сравнению с нынешними моделями CF85 и XF105. Кроме того, увеличенный межсервисный интервал теперь составляет 100 000 км. Внутренний дизайн кабины обеспечивает новый уровень комфорта для водителя, а наличие таких ассистирующих систем, как адаптивный круиз-контроль, система предупреждения о смене полосы движения, круиз-контроль с функцией прогнозирования и система EcoRoll, позволяет повысить безопасность движения.

Hyundai Trucks пытается расширить свое присутствие в сегменте среднетоннажников и показала линейку Mighty. Новинка — более современный аналог популярных у нас Hyundai HD78. Главное отличие Mighty от них — это новая просторная кабина квадратной формы с большими вертикальными фарами, напоминающая грузовички Isuzu. На нашем рынке Mighty пока будет доступен в трех вариантах. Самый тяжелый из них имеет обозначение

ТОМАС ГАНСЕР

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР MERCEDES-BENZ VANS В РОССИИ

В текущих сложных экономических условиях мы видим для себя три основных принципа, на которые нужно опираться. Во-первых, это новый и надежный продукт. Однако наличия продукта, даже премиального качества, сегодня явно недостаточно. Поэтому второе условие — это всевозможные сервисы вокруг продукта: лизинг, разные виды финансирования, аренда, сервисные сертификаты — мы предоставляем полный пакет сервисов. И третий, очень важный момент для нашего сегмента — возможности индивидуализации для удовлетворения потребностей всех клиентов. И здесь наша главная задача — взаимодействие с российскими партнерами — кузовостроителями, у нас их уже порядка десяти.

На «Комтрансе» мы представляем Mercedes-Benz Sprinter третьего поколения. Стоит отметить, что его исходное исполнение для России не отличается от европейского. При этом три типа привода, наличие нескольких колесных баз, полных масс, высоты грузового отсека позволяют значительно увеличить многообразие вариантов Sprinter. В результате можно сконфигурировать более 1700 различных версий. Помимо этого на российском рынке мы предлагаем дополнительные возможности. Все, что вы видите на стенде, — это автомобили, доработанные локальными производственными партнерами. Если говорить о наших планах, мы как минимум намерены удержать ту долю рынка, которая есть сейчас, и по возможности превзойти ее. Уверен, что с таким продуктом, как новый Sprinter, всё получится.

Теперь о послепродажном сервисе. Эта тема очень чувствительна для перевозчиков, прежде всего в плане цены — клиентов интересует стоимость запчастей. И в то же время им важны надежность и качество, поскольку коммерческий автомобиль постоянно должен быть в строю. Высокое качество сервиса на стороне дилера — это то, что мы всегда стремимся обеспечить в нашей сети. Сегодня у нас порядка 80 дилерских сервисных станций. Также для оптимизации расходов перевозчиков мы предлагаем сервисные сертификаты на техобслуживание, ремонт и увеличение гарантийного периода по привлекательной цене. Самыми востребованными являются сертификаты на четыре, шесть и восемь обслуживаний.

7

РИМ МИНЕМУЛЛИН
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «ФАВ — ВОСТОЧНАЯ ЕВРОПА»

В 2018 году в России было реализовано порядка 500 единиц большегрузной техники FAW, по большей части самосвалов. Стоит отметить, что на сегодняшний день показатели продаж компании не совсем такие, какими хотелось бы их видеть. Но в перспективе двух-трех лет мы ожидаем, что количество и качество поставляемой нами китайской продукции будут неуклонно расти.

При конкурентном соотношении цены и качества у любого производителя есть большой потенциал в России. Наши основные продукты — самосвалы 6x4 и 8x4. Также мы рассчитываем вывести на российский рынок тягачи с колесной формулой 6x4 и 4x2, тем самым нарастив объемы продаж техники марки FAW в РФ.

Как часто говорят, первую машину реализует продавец, а последующую — первоклассный сервис. Поэтому мы стремимся к повышению качества обслуживания посредством расширения дилерской сети. При этом привлекаем к сотрудничеству компании с опытом работы в автомобильной сфере, которые также являются дилерами различных европейских марок.

Наша цель — изменить существующий стереотип по отношению к китайской продукции и поднять уровень послепродажной поддержки до европейских стандартов. На данный момент партнерская сеть FAW включает порядка 30 станций технического обслуживания от Брянска до Магадана, а также два склада запчастей в Москве и Хабаровске. В дальнейшем количество дилерских предприятий будет расти.

Также мы ведем активную работу с кузовостроителями. В экспозиции представлены бортовой автомобиль с КМУ на шасси FAW 6x4 и мультилифт на шасси 8x4. Наши основные производственные партнеры — «СПМ-Авто», «Автомастер», КБ «Спецавтотехника». Мы готовы к сотрудничеству с различными компаниями, в зависимости от потребностей наших покупателей.

Ассортимент FAW на российском рынке будет расти: в скором времени ожидается поставка среднетоннажной версии автомобиля TigerV.

EX9, его полная масса составляет 8,5 тонны. Такой Mighty будет оснащаться 170-сильным 3,9-литровым дизелем и 6-ступенчатой механической КП. Более легкие варианты Mighty, с индексами EX8 и EX6, будут иметь полную массу 7,8 и 6,5 тонны соответственно.

Компания Hino представила новую версию трехосного шасси максимальной массой 26 тонн. Обновленный грузовик Hino 500 FM1A с колесной формулой 6x4 оснащен 9-литровым дизелем A09 мощностью 350 л. с. и 9-ступенчатой механической КП. Машина будет доступна в трех версиях с различными колесными базами: короткой (самосвал) и двумя длинными (общего назначения). Новинка получила высокую двухместную кабину. Внешний вид новых грузовиков также

отличают разборный бампер и усовершенствованная светотехника. Рама грузовика оптимизирована под установку различных кузовных надстроек, для этого предусмотрено большое число монтажных отверстий в лонжеронах.

Китайский автопроизводитель FAW воспользовался лишней возможностью показать широкой публике модели тяжелой линейки — самосвал E5 3310 с колесной формулой 8x4, седельный тягач 4250 (6x4), а также самосвал на шасси TigerV.

РАЗНОСТЬ ПОТЕНЦИАЛОВ

На нынешнем «Комтрансе» не обошлось без концептуального транспорта. Volvo Trucks презентовала беспилотную модель будущего Vera. Седельный тягач работает на электрической тяге, при этом у него отсутствует водительская кабина. В Volvo отмечают, что «Вера» предназначена исключительно для эксплуатации на относительно короткие расстояния, ведь аккумулятор и трансмиссия здесь заимствованы от электрогрузовиков Volvo FL и FE, предназначенных для работы в сфере дистрибуции. Автономности концепт-траку хватает лишь на 100 км, время подзарядки — 30 минут. Беспилотный тягач Vera способен развивать 40 км/ч, грузоподъемность — 32 тонны. Опытная эксплуатация прототипа уже идет в порту Гетеборга.

Необычное оживление царило на стенде MAN. В центре внимания — новейшие разработки компании в области электромобилей. Напомним, осенью прошлого года на IAA в Ганновере состоялась мировая премьера полностью электрического грузовика для дистрибуции MAN eTGM и электроприводной версии развозного фургона MAN eTGE. И вот теперь обе эти машины представлены на Comtrans'e. Не знаем, на что тут рассчитывает мюнхенская марка, если в России практически на государственном уровне признано, что электрокары и электротраки — тупиковая ветвь развития автопрома, и в нашей стране будут развивать газомоторные транспортные средства. К слову, проблема запаса хода, ограничивающая применение метана в магистральных перевозках, близка к решению. В качестве подтверждения стоит упомянуть магистральный тягач Iveco Stralis NP LNG — пионера среди грузовиков, работающих на сжиженном метане. Он способен проехать до 1600 км на одной заправке.

РОБЕРТО КАМАТТТА

БИЗНЕС-ДИРЕКТОР ООО «ИВЕКО РУССИЯ»

Наш главный экспонат на «Комтрансе» — это магистральный Iveco Stralis NP LNG. Вообще, тема газомоторных автомобилей очень важная и актуальная для российского рынка. Согласен, что первоначальные вложения довольно высоки, особенно если речь идет о технике на сжиженном природном газе, баллоны для которого должны быть сверхпрочными и дорогими. Но если перевозчик посчитает общую стоимость владения, то увидит реальную экономию. Это решение уже востребовано в Европе. И мы видим предпосылки к тому, что доля газомоторного парка в России будет уверенно расти.

Согласно нашим внутренним расчетам, один газовый тягач в сравнении с дизельным может сэкономить 2342 тыс. рублей в течение пяти лет при пробеге 150 000 км. Представьте, какова будет экономия в пересчете на весь парк! Поэтому сегодня на выставке практически на каждом стенде вы можете видеть решения для газомоторного топлива не только для магистральных перевозок, но также и для сферы дистрибуции. Такое большое количество решений в этой области говорит о том, что экономия не на бумаге, а в реальности.

Сейчас доля газомоторной техники в портфеле продаж Iveco в России составляет порядка 6%. В этом году мы уже продали примерно 150 таких автомобилей. Предполагается, что доля газомоторной техники в общем объеме продаж будет расти. На самом деле есть небольшая ремарка. Мы только начинаем ввозить газомоторную технику. Основные закрытые сделки были совершены с флитовыми клиентами. Продажи осуществлялись в те регионы, где газомоторная инфраструктура развита, и сейчас наша задача собрать обратную связь от клиента. Только после этого мы будем готовы массово продавать продукт.

Сейчас на выставке ведутся переговоры о заключении контракта на покупку газовых грузовиков одним из крупных клиентов. Надеемся, что сделка состоится. Хочу сказать, что мы стараемся поддерживать все инициативы, связанные с расширением использования газомоторного топлива. К примеру, выставочный экспонат Stralis NP LNG вскоре отправится в пробег «Голубой коридор».

1. КАМАЗ-6282 в версии для «Мосгортранса» в комплекте с элементами зарядной инфраструктуры.

ОТ МАЛА ДО ВЕЛИКА

Раздел автобусов не является профильным для грузового автосалона, специфика общественного транспорта предполагает выставки особого формата. Тем не менее большинство участвующих в «Комтрансе» автобрендов воспользовались еще одной возможностью представить новинки для пассажиров. «Группа ГАЗ» продемонстрировала свои перспективные модели и новейшие разработки по всем классам техники. Главной звездой в малом классе стал полунизкопольный вариант микроавтобуса Cityline на базе «ГАЗели Next». Кузов каркасного типа выделяется широкой двухстворчатой дверью и отсутствием ступенек на входе. Общая вместимость — 22 пассажира, мест для сидения — 14. Сегмент автобусов средней вместимости представлял новый Vector Next 8.8 в междугороднем исполнении: его комфортабельный салон рассчитан на перевозку 30 пассажиров. Кроме того, был представлен и модернизированный вариант электробуса ЛиАЗ-6274 с более современным интерьером салона.

Еще один электробус — серийный КАМАЗ-6282 в версии для «Мосгор-

ИТОГИ КОНКУРСА

В рамках выставки COMTRANS`2019 были подведены итоги ежегодного, 19-го по счету конкурса «Лучший коммерческий автомобиль года в России». Задача конкурса — выявление победителей в нескольких номинациях по таким критериям, как «заслуги» транспортного средства в повышении эффективности коммерческих перевозок, его техническое совершенство, обеспеченность сервисом, экономическая выгода приобретения и эксплуатации. Жюри конкурса представлено авторитетными журналистами ряда отечественных изданий, активно освещающих тему коммерческих автомобилей, председатель — Александр Солнцев, гл. редактор журнала «Комтранс».

В нынешнем году по решению жюри конкурс проходил в шести номинациях и открывал деловую программу выставки. Победителями конкурса стали: Ford Trucks F-MAX («Грузовик года»); Mercedes-Benz Sprinter («Фургон/малотоннажник года»); ПАО «КАМАЗ» (спецприз за успехи в освоении российского рынка); «Садко Next» («Перспектива года»); Александр Зоря, коммерческий директор Renault Trucks Россия («Персона года»); Schmitz Cargobull S.KO Cool Smart — 16,8 м («Прицеп/полуприцеп года»).

транса» был представлен в комплекте с элементами зарядной инфраструктуры. Но флагманом «пассажирской» экспозиции Камского автозавода был не он, а городской автобус большого класса НефАЗ-5299-40-57 с газовым двигателем Weichai WP7NG мощностью 260 л. с. Примечательно, что метан хранится на борту в сжиженном виде: 320-литровый криобак обеспечивает запас хода, сравнимый с дизельными аналогами. Рядом красовался полунизкопольный НефАЗ-5299-30-57, оснащенный тем же газовым двигателем, но с поправкой, что метан хранится на борту в сжатом виде. Кстати, аналогичное решение с баллонами на крыше можно увидеть в новой модификации городского автобуса СИМАЗ-2258 на шасси Isuzu Elf — его представило ульяновское ООО «СИМАЗ».

Минский автозавод привез в Москву две новинки. Среди особенностей городского автобуса большого класса МАЗ-303266 полностью низкий пол, увеличенная площадь зоны для маломобильных пассажиров и малая высота входа. При длине 12,43 м модель рассчитана на перевозку 95 пассажиров, имеется 26 посадочных мест. Вторая новинка от участников союзного государства — пригородный МАЗ-257030. Он интересен тем, что базируется на рамном шасси. Пассажировместимость 8,7-метровой машины — 31 человек, имеется багажный отсек объемом 0,4 м³.

По традиции отдельным фронтом выступили китайские производители. Шоустоппер — большой туристический Yutong ZK 6128H, его премьеру на своем стенде устроил дилер «Ютонг Центр Столица». Новинка представляет собой симбиоз люксовой модели Yutong T122, известной по выставке Busworld Russia и бестселлера ZK 6122 H9 (на его основе построена ходовая часть и агрегатная база). Максимальная вместимость 12,3-метровой машины — 53 пассажира. Подробный рассказ о ZK 6128H читайте в одном из ближайших номеров «Автопарка».

Еще одна интересная новинка с эмблемой Yutong — городской автобус TE1C24, построенный компанией «Кузбассавто». На выставке был представлен первый образец, изготовленный в рамках российско-китайского проекта. По сути, машина представляет собой

1. 12-метровый Golden Dragon XML 6126JR Triumf с 51-местным салоном.
2. Большой туристический Yutong ZK 6128H в декабре отправится на сертификацию.
3. Городской автобус TE1C24 — первый образец продукции возрожденного ООО «Кузбассавто».

7,2-метровый Yutong 6729D, собранный в России методом крупноузловой сборки. Автобус рассчитан на перевозку 22 пассажиров, он оснащен 154-сильным двигателем Cummins и 6-ступенчатой механической КП.

На всплеск интереса со стороны туристических операторов рассчитывает компания Golden Dragon. Ее российский дилер показал на «Комтрансе» новый междугородный автобус Golden Dragon XML 6126JR Triumph. Новинка для работы на междугородных маршрутах представляет собой 12-метровый лайнер с 51-местным салоном. В составе силовой линии 385-сильный дизель Cummins и 6-ступенчатая КП Fast Gear. В общем, типичный междугородный автобус из Поднебесной. Наше настоящее.

БРУНО БЛАН
ПРЕЗИДЕНТ RENAULT TRUCKS

Мы в России больше 100 лет, но немножко потерялись в вашей стране в силу определенных причин. С 2016 года у нас произошла перезагрузка. И если в 2016 году мы продали всего 56 машин, то в 2017-м — 513 грузовиков, в 2018-м — 983 машины. Сейчас задача выйти за 1100 единиц. Это будет соответствовать 5%-ной доле рынка. Наши шасси очень удобны для кузовостроителей. Для России самосвальные платформы на наши шасси Renault Trucks строят Wielton и Meiller Kipper. Тесное сотрудничество ведется с заводом «Бецема» и компанией «Старт», которая производит цистерны для молочной продукции.

Хочу отметить, сейчас, приехав в Россию, я страну не узнаю: экономика развивается, инфраструктура развивается — большая великая нация, большая страна. Конечно, мы видим здесь потенциал, и мы должны усиливать свои позиции в регионе.

Если говорить о глобальных продажах Renault Trucks, в минувшем году было реализовано 54 868 машин. Мы занимаем 28% доли рынка во Франции, очень сильные показатели в Испании (14–15%), и они растут. Мы хорошо себя чувствуем в Швейцарии, Бельгии, Италии, Великобритании, Португалии, Нидерландах. Исторически у нас сильные позиции в Африке, например, в Камеруне серия К хорошо себя зарекомендовала. Эти машины там работают в тяжелых условиях на лесозаготовках в сложном климате. В Алжире мы открыли завод по производству грузовиков и выпускаем на внутренний рынок от 140 машин в месяц.

Наша продукция присутствует во всех сегментах, даже в легком коммерческом транспорте, но максимальная доля продаж (40%) приходится на технику для магистральных перевозок. А вот у полноприводных модификаций грузовиков пока небольшой объем продаж, это весьма специфичные машины, но мы развиваем данное направление.

Реклама

DEESTONE
MOVE THE WORLD
ШИНЫ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
СДЕЛАНЫ В ТАИЛАНДЕ
Высокое качество, надежность и долговечность!
• 3D конструкция канавок обеспечивает отличное сцепление на сухих, мокрых и заснеженных дорогах
• Повышенная сопротивляемость износу благодаря специальному составу резиновой смеси
• Высокая прочность и надежность каркаса, возможность восстановления протектора
315/70 R22.5 - В НАЛИЧИИ!
www.deestone.ru
SV403 РУЛЕВАЯ ОСЬ
SS433 ВЕДУЩАЯ ОСЬ
ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН
Официальный представитель в России
Bohnenkamp Moving Professionals

РИЧАРД ЦИНК: «МЫ ОЧЕНЬ ДОРОЖИМ СВОИМИ КЛИЕНТАМИ»

ДИРЕКТОР ПО ПРОДАЖАМ И МАРКЕТИНГУ DAF TRUCKS N.V. РИЧАРД ЦИНК РАССКАЗАЛ О СИТУАЦИИ НА РЫНКЕ ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВИКОВ, НОВЫХ ПРОДУКТАХ И ПОВЫШЕНИИ УРОВНЯ УДОВЛЕТВОРЕННОСТИ КЛИЕНТОВ. **БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ , ФОТО АВТОРА**

Наша встреча состоялась в кулуарах выставки Comtrans'2019, где компания DAF представила новое поколение грузовых автомобилей CF и XF, главной отличительной чертой которых является улучшенная экономичность. Неудивительно, что стержнем диалога с Ричардом Цинком стала тема оптимизации транспортных расходов.

— Как вы оцениваете работу DAF в России за минувший год и первую половину нынешнего?

— Результаты можно оценивать с двух точек зрения: по объему продаж и по уровню удовлетворенности клиентов. Если говорить о продажах, мы видим небольшое замедление российского рынка. И на этом фоне, тем не менее, мы добиваемся хороших результатов. Наша доля рынка в минувшем году составила 10%, в нынешнем она немножечко подрастет, а в следующем — увеличится еще больше: мы планируем достичь уровня 11%, а то и 12%.

Другой аспект нашей работы — это то, насколько клиенты довольны нашими автомобилями и услугами. Мы видим, что дилеры сейчас значительно улучшили уровень обслуживания, они стараются делать все возможное, чтобы клиенты были довольны. Последние исследования подтверждают, что наши российские клиенты довольны продуктами — долговечностью, сроком службы и топливной экономичностью автомобилей, представленных на российском рынке. А с выводом новых моделей мы надеемся, что эта удовлетворенность возрастет еще больше.

— Давайте немного поговорим о продуктовом портфеле. Обновленные DAF CF и XF экономичнее на 10% в сравнении с предшественником. Из чего складывается этот показатель и действительно ли он достижим в России?

— Достижим однозначно! Прежде чем я начну объяснять, за счет чего была достигнута такая экономия, хочу сказать, что мы подтвердили ее реальными ездовыми испытаниями, сравнивая наши новые CF и XF с конкурирующими моделями, а также с предыдущей линейкой. Испытания проводятся на базе клиента. Тестируемый грузовик работает в том же режиме, с теми же нагрузками, что и эталон. При этом водители клиента находятся в кабине вместе с нашим инструктором, изучают все нюансы управления. Кстати, в некоторых случаях экономия даже превышает 10%. Важно дать возможность перевозчикам убедиться в этом на практике.

Теперь о том, каким образом достигается такая высокая экономия. Мы добились усовершенствования во всей системе привода — не только выполнили тонкие настройки программного обеспечения двигателя, но и улучшили все компоненты силовой установки, в том числе навесное оборудование. К примеру, применили в масляном насосе и насосе ГУРа механизм плавной регулировки производительности, сократив за счет этого расход энергии. Кроме того, в новых двигателях были изменены характеристики сгорания. Плюс мы используем коробку передач Traxon, она настроена таким образом, что может обеспечить тягово-динамические характеристики на меньших оборотах. Ну и ведущие мосты мы также оптимизировали. В результате при одной и той же скорости движения силовой агрегат работает на меньших оборотах и с большим крутящим моментом. Помимо прочего такая оптимизация привела к снижению шумности и повышению комфорта для водителя.

— Таким техническим потенциалом нужно уметь правильно пользоваться, а навыки со временем забываются. Предлагает ли DAF специальные учебные программы для водителей, кто ими пользуется?

— Я вас приглашаю сесть в кабину и посмотреть на панель водителя. Мы называем Driver Performance Display — это экран, на котором отображается эффективность вождения. Таким образом, наши грузовики позволяют рассчитывать эффективность стиля вождения, и водитель может сам видеть, насколько экономично он едет, как эффективно тормозит и плавно ли ускоряется. Рейтинг отображается в виде процентов. Водители могут сравнивать стиль вождения и, соревнуясь в коллективе, улучшать свои показатели. По сути, это некая система мотивации для персонала транспортной компании. И вы совершенно справедливо отметили, что водителей необходимо обучать работе на современном грузовике. У нас этим занимаются дилеры, они проводят обучение, поясняют особенности управления данной техникой. Кстати, недавно я встречался с представителями дилеров DAF в России. Мы разговаривали о том, насколько важно донести до клиента особенности и нюансы управления грузовиками нового поколения. У наших DAF CF и XF есть еще одна важная особенность — в кабине настолько комфортно и тихо, что людям, которые привыкли к более шумной, более жесткой технике, кажется, что автомобиль недостаточно разгоняется. Водитель машинально сильнее давит на педаль акселератора, расход топлива увеличивается. Поэтому мы обговариваем с водителями, что им необходимо привыкнуть к новому стилю. И учим их оптимально использовать те технологии, которые заложены в машину. Вообще, системы новых грузовиков настроены таким образом, чтобы диапазон максимального крутящего

момента, обеспечивающий оптимальный расход топлива, был доступен в большинстве дорожных ситуаций. И я с вами согласен, это нужно рассказывать, показывать, давать возможность наглядно измерять. Как я уже отмечал, в новом поколении наших грузовиков встроен инструмент объективной оценки. Это некая фишка, которая побуждает людей совершенствовать свой стиль вождения. По сути, мы разрабатывали свои новые грузовики для того, чтобы водителям было легче ими управлять. Конечная цель — сделать такой грузовик, чтобы плохо ездить на нем было невозможно.

— Предусмотрен ли удаленный контроль за стилем вождения?

— У DAF есть решение под названием DAF Connect, в нем такой функционал предусмотрен. Однако в России эта услуга недоступна.

— Есть ли надежда, что такой инструмент появится у наших перевозчиков?

— Планы такие есть. Это важный момент. Система DAF Connect эксплуатируется в разных странах. И наша система является открытой — то есть наиболее развитой и продвинутой платформой. Некоторые из наших конкурентов рекламируют свои платформы как открытые, но это не соответствует действительности. Открытая система подразумевает, что грузовик может получать данные в том числе от других автомобилей, а также отправлять данные различным потребителям информации. Настоящая открытая система подразумевает двунаправленное движение информации, взаимодействие с разными системами и объектами. Но для того чтобы обеспечить открытость такой системы, необходимо выполнять соответствующие законы. В том числе соответствовать российскому законодательству по хранению данных. Сейчас мы решаем эти формальные вопросы и вскоре будем рады представить DAF Connect российским перевозчикам.

— Перевозчику важно не только получить первоклассный грузовик, который будет сам обучать водителей. Также владельца интересуют вопросы сервисного обслуживания. Что нового предлагается для клиентов в этом плане?

— Предлагаю снова вернуться к нашим грузовикам, представленным на выставке. В них мы на 50% сократили стоимость техобслуживания. Межсервисный интервал теперь составляет 100 000 км вместо прежних 50 000 км. Получается, что за один и тот же период времени грузовик совершает меньше визитов на сервис. Что касается нашей дилерской сети в России: те данные, которыми я могу оперировать — уровень удовлетворенности наших клиентов послепродажным обслуживанием, качеством ремонта, квалификацией персонала — в сравнении с основными конкурентами выглядят на уровне выше среднего.

ОПТИМИСТЫ

В РАМКАХ ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ ВЫСТАВКИ COMTRANS 2019 МАРКЕТИНГОВОЕ АВТОМОБИЛЬНОЕ АГЕНТСТВО RUSSIAN AUTOMOTIVE MARKET RESEARCH И АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО «АВТОСТАТ» ПРЕДСТАВИЛИ СВОИ ПРОГНОЗЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ.

МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

Выставка «Комтранс» сегодня не столько смотр видимых достижений производителей грузовой техники, сколько прогноз перспектив их приживаемости в нашей стране. Санкции, утилизационный сбор, падение цен на нефть, спад в собственной экономике, общая политическая ситуация в мире — сопутствующих факторов, влияющих на производство и продажу грузовиков в России, целое море. Вот почему большого смысла в долгосрочных прогнозах аналитики не видят, высказывая осторожные прикидки на ближайшие три-пять лет. Своими изысканиями в этой области поделились два уважаемых института.

Глава Russian Automotive Market Research Татьяна Арабаджи, предваряя свое выступление, заметила, что ее прогноз построен на общемировых трендах, которые, как в зеркале, нашли свое отражение в нашей стране. Вначале о текущей ситуации с грузовыми автомобилями в России. Она такова, что сегодня на один новый проданный грузовик приходится шесть подержанных. Традиционный лидер рынка — КАМАЗ. За рассматриваемый период, январь-август 2019 года, реализовано 17,93 тыс. новых грузовых автомобилей, что на 7,9% больше, чем в прошлом году. Однако на фоне роста продаж грузовых автомобилей отечественных марок наблюдается падение спроса на технику европейских брендов. Особенно заметно это у большой семерки. Марка VolvoTrucks с января по август этого года в России просела на 13,5% по отношению к 2018 году. Чуть хуже дела у Mercedes-Benz — 19,6%. Несколько лучше у Scania — 15,3%. Но есть результаты вообще печальные: DAF с его проданными 1235 грузовиками откатился аж на 26,7% по продажам, если сравнивать его нынешние успехи с прошлым годом. Напомню, что в лучшие времена, в 2013 году, на каждый новый проданный грузовик в России приходилось всего три подержанных. Зато сейчас у нас вырос спрос на импортные шасси — все больше самосвалов, коммунальной техники и других специализированных надстроек отечественного производства базируется на импортной базе. По мнению госпожи Арабаджи, особенно в этом деле преуспели те же Volvo и Mercedes.

Теперь о так сказать приживаемости новой грузовой техники в российских регионах. Первое место держит Московская область. За январь-август этого года здесь было приобретено почти 4,5 тыс. грузовиков. Результат по сегодняшнему дню солидный, однако в прошлом году область, взявшая Москву в кольцо, была еще щедрее на закупки — 5,3 тысячи машин. На втором месте столица с результатом 4,1 тыс. грузовиков — спасибо реновации и бесконечному сериалу «расширение дорожной сети Москвы в целях повышения пропускной способности и т. д.». Третье место — за северянами, Ханты-Мансийский автономный округ. Там приобрели 2,38 тыс. единиц техники. Затем следуют Поволжье, Урал и Сибирь с финишем в Тюменской области, где с января по август грузовое «поголовье» увеличилось на 720 новых грузовиков.

А вот где ситуация более-менее стабильная, так это в стане автобусов. За вышеозначенный период рынок новых машин для пассажирских перевозок вырос на 7%! В передовиках — наши бренды. Павловский автобусный завод реализовал за прошедшие 8 месяцев более 5 тысяч единиц техники, динамика продаж составляет 16% к прошлому году. Второе и третье места тоже российские — ЛиАЗ и НефАЗ. Иностранцы лишь на 4-м месте, это китайский Yutong. Бренд хотя и показывает минус 12,2% по сравнению с отчетным периодом прошлого года, однако ведет агрессивную маркетинговую политику. (Yutong буквально завалил эту выставку своими моделями в разных классах, одну из которых возвел даже в разряд мировой премьеры.)

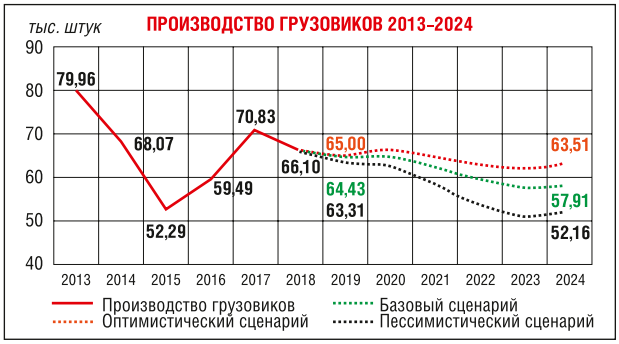
По итогам своего обзора глава Russian Automotive Market Re-

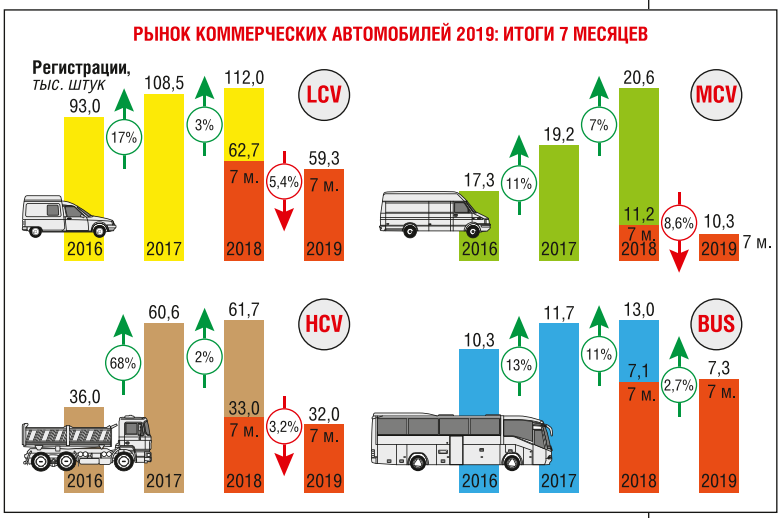
search спрогнозировала три варианта развития событий к 2024 году: оптимистический, базовый и пессимистический. Разлет от плохого (52,16 шт.) до хорошего (63,51 шт.) небольшой, всего чуть более 11 тыс. грузовиков, что позволяет говорить об очень сдержанном оптимизме в деле наращивания производства. Напомним, что в 2013 году в России грузовиков всех марок было произведено почти 80 тыс. штук.

«Автостат» в своих исследованиях «заглянул» в будущее всего лишь до 2021 года. Виктор Пушкарев, замначальника отдела аналитики, тоже начал с нынешней ситуации. Рынок коммерческих автомобилей во всех сегментах в минусе: у легких (LCV) — 1,3%, среднетоннажных (MCV) — 5% и у тяжелых грузовиков падение 0,5% по отношению к прошлому году. Аналитики «Автостата» связывают грядущие улучшения в наращивании производства легкой коммерческой техники и грузовиков лишь с усилением роли государства, ставя в пример пока немногочисленные программы помощи и другие субсидирования при покупке. Хотя за скобками явно читалось, что, по версии «Автостата», в ближайшем будущем главный покупатель — государство, а не частный бизнес. Он не борец из-за общей экономической нестабильности, а как следствие — снижение спроса.

Да и откуда взяться росту рынка LCV в нашей стране, если по статистике в России годовая численность малых предприятий неуклонно снижается? Средний возраст машины среди тяжелых грузовиков у нас равняется 20,6 годам с тенденцией к его увеличению. Прибавьте к этому все возрастающую цену на автомобильное топливо, и получается, что нынешний бизнес покупать новые грузовые автомобили не готов в принципе. Аналитики подсчитали, что с 2014 по 2018 годы снижение доли численности потенциальных покупателей новых автомобилей среди MCV и HCV снизилось на 24%. На рынке автобусов этот показатель еще плачевнее. За прошедшее десятилетие, с 2008 по 2018 годы, доля потенциальных покупателей сократилась на 54%! Прогноз по всем грузовым сегментам специалист «Автостата» тоже разделил на три: оптимистический, средний и плохой. Если все пойдет хорошо, то к 2022 году легких коммерческих фургонов произведут 123 тысячи штук. Если нас накроет низкая цена на нефть, плюс доллар и прочие санкции, то мы получим всего 106 тысяч авто. По среднетоннажным грузовикам расклад такой: отлично — 22 тыс. штук, плохо — 18,5 тысяч. Тяжелые грузовики к 2021 году: оптимистичный прогноз — 66 тысяч, пессимистичный — 58 тыс. штук.

Расклады у аналитических агентств практически одинаковы — самые радужные перспективы не выходят за рубеж в 66 тыс. грузовиков ежегодно. Выводы аналитической бухгалтерии, кстати, полностью совпали с представленными экспонатами нынешней выставки. По большому счету новинка была лишь одна — «ГАЗель NN», которая, кстати, попадет в серию как раз к 2020–2021 году. Все остальные производители показали машины, уже так или иначе засвеченные специалистам по другим выставкам и пресс-показам. Какие новинки? Продать бы то, что сейчас на конвейере. (Подробный отчет о выставке читайте в этом номере.) В этой связи отчеты и прогнозы напомнили известную советскую шутку: пессимист — это хорошо информированный оптимист. Но надеемся, конечно, на оптимистический сценарий.





РЫНОК КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ: ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ

Макроэкономический фактор	2017	2018	2018/2017	6 мес. 2019	тренд
Среднегодовое число рабочей силы в экономике, *млн чел.*	71,84	71,56	-0,4%	71,5	снижение
в том числе в обрабатывающем производстве, *млн чел.*	10,17	10,07	-1,0%	н. д.	снижение
Годовая численность малых предприятий, *тыс. ед.*	267	250,7	-6,1%	244	устойчивое снижение
Годовой объем импорта РФ, *$ млрд*	227	249	+9,7%	117,3	снижение
Годовой грузооборот автотранспорта, *млрд т-км*	250,9	257,4	+2,6%	127,1	небольшой рост
Годовой оборот розничной торговли, *млрд руб.*	29 804	30 508	+2,6%	15 687	небольшой рост
Средний возраст грузового автопарка (HCV), *лет*	20,4	20,6	+1,0%	20,7	рост
Среднегодовая цена нефти Brent, *$/барр*	55	71,5	+30,0%	66,1	снижение
Среднегодовой курс доллара (ЦБ), *руб./$*	58,5	62,8	+7,4%	65,3	небольшой рост
Среднегодовой курс евро (ЦБ), *руб./euro*	65,8	73,9	+12,3%	73,8	стабильность
Среднегодовая цена дизтоплива, *руб./л*	37,7	44,0	+16,7%	46,9	рост
Среднегодовая цена бензина АИ-92, *руб./л*	36,7	41,0	+11,7%	41,8	рост

СПОРНОЕ CAFE

ПОХОЖЕ, ЧТО ПОГОВОРКА «ОДИН В ПОЛЕ НЕ ВОИН» СОВСЕМ НЕ ОТНОСИТСЯ К НЫНЕШНЕМУ АМЕРИКАНСКОМУ ПРЕЗИДЕНТУ, КОТОРОГО НЕ ПУГАЮТ ЗАТЯЖНЫЕ КОНФЛИКТЫ НЕ ТОЛЬКО СО ВСЕМ МИРОМ, НО И ВНУТРИ СОБСТВЕННОЙ СТРАНЫ. ОДНОЙ ИЗ ПРИЧИН ДЛЯ НОВОЙ ЮРИДИЧЕСКОЙ ВОЙНЫ СТАЛИ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ НОРМЫ. **АЛЕКСАНДР РОЖКОВ**

Совсем недавно Дональд Трамп развязал таможенную войну с Китаем, объявил санкции Ирану, а сегодня уже вовсю сражается с Калифорнией и мировыми грандами автоиндустрии, которые не желают отступать с завоеванных на экологическом фронте позиций. На стратегической карте президента задокументировано более десятка главных целей, среди которых: игнорирование пунктов Парижского соглашения по климату, отмена ранее установленной политики чистой энергетики, снижение требований относительно стандартов расхода топлива и выбросов для ДВС, ослабление норм утечек вредных веществ при добыче ископаемых, ограничение полномочий местных органов власти по установлению собственных экологических правил, пересмотр законов о водных ресурсах в сторону уменьшения экологических требований и т. д.

Одними из первых под удар попали Калифорния и заключившие с ней экологический союз автопроизводители. Президент настаивает на том, что установление Калифорнией собственных норм расхода топлива для автотранспорта (англ. аббревиатура CAFE — The Corporate Average Fuel Economy) противоречит федеральному законодательству.

В сентябре администрация Трампа начала новое масштабное наступление в юридической войне с Калифорнией и «зеленым» большинством глобальной автоиндустрии из-за норм по расходу топлива. Дональд Трамп потребовал от производителей автомобилей отказаться от жестких CAFE, установленных его предшественником Бараком Обамой. Однако откат к далеко не экологичным стандартам вынудит автопроизводителей сокращать финансирование разработок и производство электромобилей, а также других видов «зеленого» транспорта. Рост потребления топлива, в свою очередь, поправит положение крупнейших американских нефтяных компаний, а значит, и поспособствует росту

экономики США, полагает Трамп. По его мнению, отказ от политики экономии топлива приведет к значительному понижению стоимости автомобилей и к улучшению их технических характеристик. Также по неподтвержденной пока информации от различных источников, за откатом от экологических норм Обамы может стоять нефтяное лобби в администрации Трампа.

С экологической политикой Вашингтона не согласился ряд крупных автопроизводителей. В ответ на антиэкологические инициативы Белого дома Ford, Honda, BMW и Volkswagen Group заключили соглашение с Калифорнией о поддержке самых прогрессивных среди американских штатов калифорнийских стандартов экономии топлива. Таким образом возникла так называемая «экологическая война» между федеральной властью и сторонниками экологии.

Свою главную задачу Трамп видит в наказании непокорных противников и в ниспровержении экологических стандартов эпохи Барака Обамы. Стратегия и тактика Вашингтона нацелены на лишение Калифорнии и других штатов правовых полномочий по введению собственных CAFE для легковых и грузовых автомобилей. Вашингтон уже предупредил Калифорнию о том, что любые попытки обойти инициированный исполнительной властью откат от установленных экологических норм являются незаконными и противоречат Конституции США. Таким образом, в соответствии со стратегической картой президента калифорнийский Совет по воздушным ресурсам в ближайшее время должен лишиться возможности самостоятельно устанавливать собственные CAFE.

В качестве главного тактического приема против непокорных автопроизводителей администрация президента использует новое антимонопольное расследование, инспирированное подвластным президенту министерством юстиции.

Все эти действия направлены на усиление давления со стороны администрации президента и начались после того, как Трамп публично осудил «политкорректные автомобильные компании», которые сопротивляются его усилиям, направленным на то, чтобы позволить им производить больше качественных автомобилей, потребляющих в качестве топлива бензин.

Этим летом Ford Motor Co., Honda, BMW и Volkswagen Group объявили о добровольном сотрудничестве с Калифорнией для достижения прогрессивных экологических норм, несмотря на предложение администрации Трампа об их откате. Известие об антимонопольном расследовании Министерства юстиции США вызвало бурную реакцию сторонников усилий Калифорнии по борьбе с загрязнением воздуха и изменениями климата. «Это попахивает сталинизмом и бюрократическим бандитизмом в самых худших своих проявлениях. Конгресс должен остановить это извращение правовой системы Америки», — написал в Twitter бывший губернатор Калифорнии Джерри Браун.

ТРАМП ПУБЛИЧНО ОСУДИЛ АВТОКОМПАНИИ, КОТОРЫЕ СОПРОТИВЛЯЮТСЯ ЕГО УСИЛИЯМ ПРОИЗВОДИТЬ БОЛЬШЕ АВТОМОБИЛЕЙ, ПОТРЕБЛЯЮЩИХ В КАЧЕСТВЕ ТОПЛИВА БЕНЗИН.

Сенатор от штата Делавэр Том Карпер, главный демократ в Комитете по окружающей среде и общественным работам, назвал действия администрации политически мотивированной попыткой запугать другие автомобильные компании от присоединения к действующему калифорнийскому соглашению. В своем громком заявлении, обращенном к автопроизводителям, которые еще не решились присоединиться к калифорнийскому союзу, он сказал, что у администрации президента более нет достойных предложений для вас и ваших работников. Член палаты представителей Конгресса США от штата Нью-Джерси Фрэнк Паллоне, являющийся председателем Комитета по энергетике и торговле, прямо указал пальцем на Трампа и сказал, что «науськивание» федеральных агентств и министерства юстиции на автопроизводителей является грубейшим злоупотреблением властью и, вероятно, ведется по приказу самого президента, который, несомненно, действует как диктатор, стремящийся наказать своих врагов.

Калифорния сейчас вынуждена вести оборонительные бои с администрацией Трампа в федеральном суде, оспаривая решение Агентства по охране окружающей среды США (англ. EPA) от 2018 года о том, что правила эпохи президента Обамы были слишком строгими, что, собственно, и привело правительство к решению об их пересмотре. На очередном слушании по этому делу, состоявшемся в начале сентября, судейская коллегия сочла, что пока выносить вердикт преждевременно, потому что сначала нужно дождаться принятия новых стандартов, чтобы было с чем сравнивать. Стандарты Обамы были основной частью усилий предыдущей администрации по предотвращению изменений климата. В 2012 году Барак Обама ввел политику жесткой экономии топлива, которую большинство автокорпораций приняли как руководство к действию. В соответствии с этой политикой к 2025 году легковые автомобили и малотоннажные грузовики должны были достичь среднего показателя 54,5 миль на галлон. К 2025 году расход топлива автомобилей, продающихся в США, должен был сократиться ровно вдвое, а именно до одного галлона топлива на 54,4 мили (4,6 л/88 км).

Данные нормы встретили ожесточенное сопротивление со стороны нефтяных компаний и автодилеров, которые попросили EPA и DOT (минтранспорта США) пересмотреть CAFE после избрания Трампа. Но впоследствии многие просители осознали, что инициатива нынешней администрации зашла слишком далеко и идет вразрез со здравым смыслом в ультимативном антиэкологическом направлении.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КОНФЛИКТ ПЕРЕРОС ИЗ ГОСУДАРСТВЕННОГО В ЛИЧНЫЙ, ГДЕ ГЛАВНОЙ СИЛОЙ ОСТАЕТСЯ ТРАМП С МЕТОДАМИ И СТРАТЕГИЕЙ, НАПОМИНАЮЩИМИ ДИКТАТУРУ.

Источники, близкие к администрации, заявили, что Вашингтон рассматривает лишение Калифорнии права, которое дает ей огромное влияние на весь автомобильный рынок США, как отдельный юридический вопрос относительно общих норм загрязнения. Губернатор штата Гэвин Ньюсом заявил, что Калифорния будет использовать все легальные методы, вплоть до судебных разбирательств, чтобы оставить неизменными полномочия по обеспечению экологичных CAFE в пределах калифорнийских границ. Чиновник добавил также, что предложенный администрацией откат от существующих сейчас норм заставит автомобилистов больше тратиться на горючее и значительно ухудшит качество воздуха. «Администрация Трампа вот уже несколько месяцев пытается запугать автомобильные компании, но не в состоянии сделать этого, и нам ничто не помешает. Калифорния противостоит угрозам и неадекватной политической стратегии президента и будет продолжать бороться за более чистые автомобили, которые защищают здоровье и безопасность наших детей и семей», — говорится в его заявлении.

Союзники Трампа подтвердили информацию о том, что он глубоко разочарован темпами отката CAFE. В свою очередь, EPA и DOT предложили заморозить временные лимиты выбросов, установленные федеральной властью, и отозвать полномочия Калифорнии по введению собственных норм. «Президент действительно злится, что так много времени уходит на внедрение новых CAFE. Кроме того, и пиар-битва администрации за общественную поддержку ослабевает из-за способности Калифорнии удерживать вокруг себя известных автопроизводителей», — сказал Мирон Эбелл, директор энергетической программы Института конкурентоспособных предприятий.

Ford, Honda, BMW и Volkswagen своим соглашением с Калифорнией подтвердили, что собираются сократить выбросы по всем своим автопаркам на 3,7% в год в модельных рядах 2022–2026 гг. Хотя это и меньше, чем требуется по строгим правилам эпохи Обамы, тем не менее калифорнийские чиновники и защитники окружающей среды назвали данное достижение важным шагом в борьбе с изменением климата.

Июльское соглашение автопроизводителей стало неожиданным контрударом для исполнителей воли Трампа, которые утверждали, что изменение стандартов сэкономит деньги потребителей и сократит расходы на новые легковые и грузовые автомобили. Теперь правовые угрозы администрации, скорее всего, помешают другим производителям автотехники присоединиться к Калифорнийскому союзу. Нагнетая эскалацию, ведущие юристы EPA и DOT 6 сентября направили письмо председателю Калифорнийского совета по воздушным ресурсам Мэри Николс, угрожая «юридическими последствиями», если штат не предпримет немедленных действий, для того чтобы расторгнуть соглашение с автопроизводителями. Позже Николс выступила с заявлением в адрес руководителя EPA Эндрю Уилера. В этом письме говорится о том, что Министерство юстиции США использует все свое влияние, чтобы отпугнуть автомобильные компании от добровольного создания более чистых, более эффективных автомобилей и грузовиков.

Со своей стороны, в рамках антимонопольного расследования Министерство юстиции США отправило уведомления об антимонопольных расследованиях непокорным автопроизводителям, продолжая выполнять волю президента.

«Мы получили письмо от министерства юстиции и будем сотрудничать в отношении любого расследования», — говорится в связи с этим событием в заявлении компании Ford. Honda ответила, что «будет сотрудничать с министерством юстиции только в отношении недавнего соглашения, заключенного между штатом Калифорния и различными производителями автомобилей». BMW подтвердила получение письма и сказала, что «ответит в ближайшее время по существу дела». Volkswagen не подтвердил и не опроверг свою причастность к Калифорнийскому союзу. «Мы находимся в постоянном контакте с властями США по ряду вопросов, но не комментируем конкретные частные коммуникации», — заявил прессе представитель немецкой компании.

Существует мнение, что автопроизводители заключили соглашение с Калифорнией отчасти из-за опасений, что усилия Трампа приведут к расколу американского авторынка, так как на данный момент совершенно непонятно, закончатся ли вместе с лишением Калифорнии права создавать собственные экологические законы и дальнейшие антимонопольные разбирательства.

Нельзя сказать напрямую, что Toyota, Fiat Chrysler и General Motors относятся к лояльной части автопроизводителей, одобряющих действия президента. Эти компании пока не спешат к четкому выражению своих позиций. Однако эта неопределенность позволяет многим аналитикам расценивать ее как знак молчаливого согласия.

В начале сентября The Wall Street Journal впервые опубликовал материалы об антимонопольном разбирательстве. Министерство юстиции США пока хранит молчание и отказывается от комментариев. Многие заинтересованные лица полагают, что на современном этапе экологический конфликт уже перерос из государственного в личный, где главной движущей силой остается президент Дональд Трамп со своими методами и стратегией осуществления власти, весьма напоминающими диктатуру. Калифорнийский губернатор Гэвин Ньюсом заявил в этой связи, что Белый дом отказался от своей ответственности перед остальным миром за сокращение выбросов и борьбу с глобальным потеплением.

Сегодня кроме Калифорнии еще 16 штатов США выразили недовольство ослаблением экологических требований и подали в суд на администрацию президента Дональда Трампа, обвинив его в нарушении экологических предписаний для автомобилей.

Тем не менее президентский курс на эскалацию давления в экологической сфере не ослабевает. «На войне как на войне», считает президент Трамп, а в борьбе с врагами все методы хороши. И не зря в Америке горько шутят, что местные CAFE отдают изрядной долей сталинизма…

GasSuf

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

22–24 октября 2019

Россия, Москва, КВЦ «Сокольники»

газобаллонное оборудование

газозаправочное оборудование

техника на газомоторном топливе

Получите электронный билет, указав промокод

koleso19

www.gassuf.ru

Организатор

Международная Выставочная Компания

+7 (495) 252-11-07
gassuf@mvk.ru

Реклама 16+

ДЕЛО В ПРИВЫЧКЕ

ИЗЛИШНЯЯ УВЕРЕННОСТЬ В СЕБЕ ВЫРАБАТЫВАЕТ У ВОДИТЕЛЯ ПЛОХИЕ ПРИВЫЧКИ, КОТОРЫЕ НУЖДАЮТСЯ В ПОСТОЯННОЙ КОРРЕКТИРОВКЕ. РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ПРИЗВАНЫ ПРОГРАММЫ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВОЖДЕНИЯ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РАЗРАБОТЧИКАМИ И ПОСТАВЩИКАМИ СИСТЕМ МОНИТОРИНГА ТРАНСПОРТА. **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА**

Сервисы под условным названием «контроль опасного вождения» предлагаются в составе комплексного решения по управлению автопарком. Системные платформы, позволяющие в режиме онлайн не только контролировать работу всего автопредприятия, но и оценивать профессионализм каждого водителя, сегодня имеют большой спрос на рынке. Причиной тому — потребность в сокращении производственных издержек. Транспортную телематику продвигают как сами автопроизводители, так и независимые компании-разработчики. Причем ниша последних достаточно активно развивается, лишним подтверждением тому стала выставка Comtrans`2019 — именно она, по мнению экспертов, дала новый толчок в развитии систем телематики для моно- и мультибрендовых парков.

Сегодня на российском рынке сложился пул независимых операторов, задающих тон в разных сегментах мониторинга. В этот пул входят такие компании, как Omnicomm, ГК «СКАУТ», «ТехноКом», «МониторингАвто» и ряд других, специализиру-

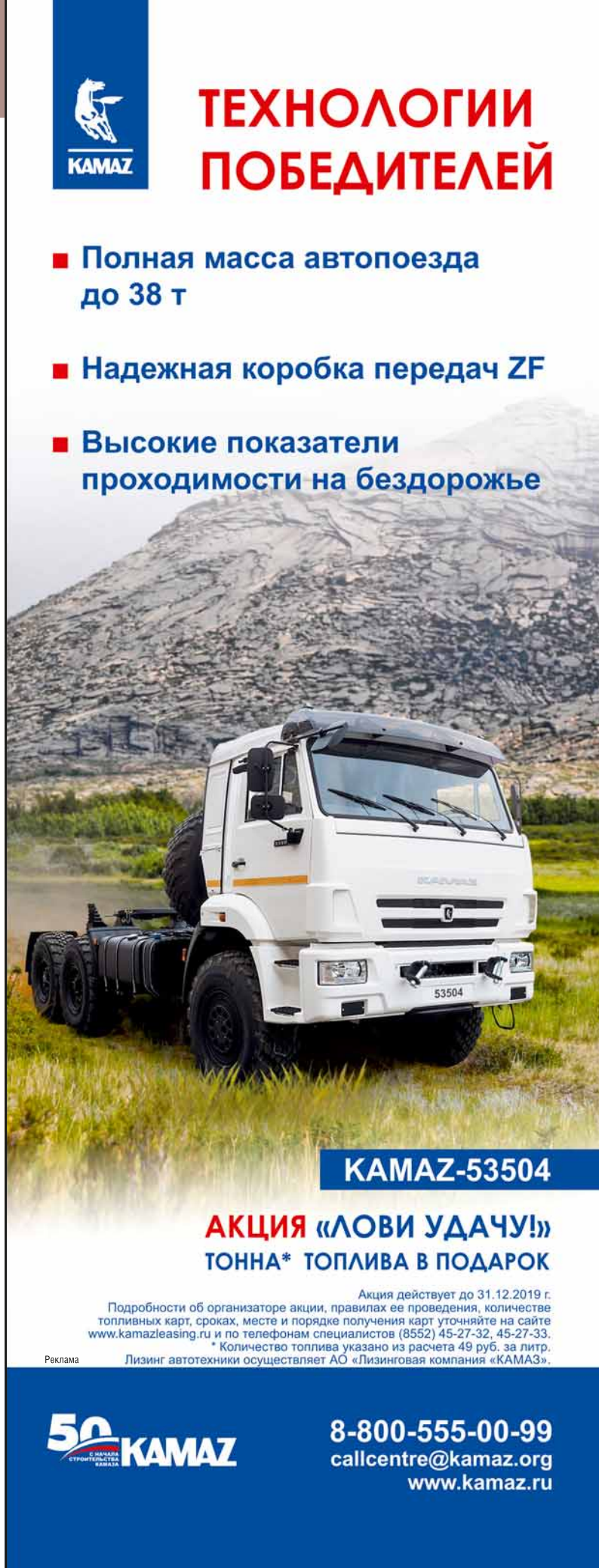
1

1. Выставка Comtrans`2019 дала новый толчок развитию систем телематики для моно- и мультибрендовых парков.
2. Бортовой накопитель Omnicomm OKO записывает видео непрерывно, в том числе в режиме ночной съемки.
3. Система учитывает реальные ограничения скорости на разных участках дорог для каждого типа транспортного средства.

ющихся на разработке и производстве оборудования, программного обеспечения для телематики, аккумулировании данных, их обработке и предоставлении клиентам результатов анализа. Этот рынок еще в начале своего развития, и ожидается его активный рост в ближайшие годы — клиенты уже готовы принять систему, которая независимо оценивает действия водителя, понимая, что все это способствует сокращению эксплуатационных расходов.

«Изначально мы следили за самыми простыми вещами: где находится машина, сколько потребляется топлива, в каком режиме работает двигатель — это было примерно 20 лет назад, — комментирует Алексей Краснопольский, директор по продукту компании Omnicomm. — Со временем технологии ушли далеко вперед, значительно расширился функционал датчиков, систем. Стало понятно, что в облаке хранится достаточно много полезной информации о машине. Дело за малым — правильно ее применить. Так, собственно, и родилась идея помочь нашим клиентам-перевозчикам искоренить плохие привычки водителей».

Сервис «Безопасное вождение» в портфеле Omnicomm считается сравнительно новым продуктом — его предложили рынку в 2017 году. Тем интереснее нам было изучить этот пример в деталях. Ключевым элементом аппаратной части системы является акселерометр — датчик, измеряющий ускорение по трем осям, отслеживающий крены, разгоны, торможения и прочие факторы, повышающие риск аварии. Поскольку указанный элемент изначально входит в состав бортового терминала системы мо-



АЛЕКСЕЙ БОГДАНОВ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ «ГАЗПРОМНЕФТЬ-ТРАНСПОРТ»

Каким бы инновационным ни был грузовик, за рулем всегда находится водитель-профессионал. В зоне его ответственности 25 тонн пожароопасного вещества, которое везут по дорогам общего пользования в плотном транспортном потоке. Мы не можем себе позволить верить только в таланты людей и чудо. Мы инвестируем в системный подход для безопасности дорожного движения. Отсюда наша главная задача: выявлять человеческий фактор и минимизировать его разными техническими решениями. В том числе программой безопасного вождения. Вдобавок ко всему прочему мы начинаем внедрение программы по защитному вождению, где учим персонал правильно и безопасно управлять большегрузным автомобилем. Также в приказном порядке была уменьшена максимальная скорость автоцистен с 90 до 70 км/ч. Это прибавило примерно 7 секунд на реакцию водителя — огромное время для принятия решения в случае угрозы ДТП.

АЛЕКСЕЙ КРАСНОПОЛЬСКИЙ

ДИРЕКТОР ПО ПРОДУКТУ КОМПАНИИ OMNICOMM

Программу «Безопасное вождение» мы вывели на рынок 1,5 года назад. Причем старт сделали поэтапно. Вначале предложили сервис узкому кругу пользователей — тех, кто нас сам об этом попросил. Потом собрали отзывы, внесли небольшие корректировки, и теперь предлагаем продукт всем желающим. Но при этом продукт постоянно дорабатывается и улучшается. Стремимся к совершенству. Хочу сказать, что доля клиентов, которые расширили базовый пакет мониторинга, включив в него «Безопасное вождение», растет прямо на глазах. За те полтора года с момента старта программы мы подключили к ней примерно 10% всего обслуживаемого парка. Полагаю, что в 2020 году доля пользователей услуги вырастет до 30 процентов.

АННА НУТФУЛЛИНА

МЕНЕДЖЕР ПРОЕКТА КОМПАНИИ OMNICOMM

Мы проводили собственный опрос среди перевозчиков о востребованности тех или иных функций системы мониторинга. Получилась очень любопытная картина. Более половины опрошенных (55–57%) назвали в качестве основных приоритетов сокращение расходов на выплату штрафов, а еще уменьшение затрат на ТО и ремонт благодаря исключению агрессивной езды и сокращению аварийности.

Отвечая на пожелания своих клиентов, Omnicomm разработал новый сервис, информирующий перевозчика о штрафах по всему автопарку. Пользуясь нашей системой, клиент в лице диспетчера или сотрудника службы безопасности всегда может проверить наличие зарегистрированных нарушений и их статус, вовремя оплатить штраф со скидкой или обжаловать в установленные сроки. Сейчас данная услуга предлагается по запросу. В дальнейшем будем предлагать ее всем желающим.

ниторинга, никаких дополнительных элементов не потребуется.

Наибольшая экономическая эффективность достигается на предприятиях с парком 20 и более транспортных средств, она будет выражаться в сокращении количества ДТП, а вместе с этим — в уменьшении расходов на страхование, штрафы и ремонты. Вот как это выглядит в цифрах, представленных аналитиками Omnicomm. В транспортном бизнесе валовая прибыль в сегменте грузовой техники составляет более 7 млн рублей в год на одно транспортное средство (при среднем пробеге 170 тыс. км). Понятно, что поломки в любом случае неизбежны. Однако при бережливом вождении затраты на ремонт не превышают 3% от годовой валовой прибыли. А если водитель сохраняет агрессивный стиль вождения, то возрастает риск аварий и затраты на ремонт вырастут до 6% от годовой валовой прибыли.

Сопоставимые цифры приводит ГК «СКАУТ»: в результате внедрения решения «Безопасное вождение» компаниям удается в 3,5 раза сократить количество ДТП и, как следствие, уменьшить расходы на страхование, штрафы и ремонты.

Для оценки действий водителя бортовой терминал имеет доступ практически ко всему объему данных, генерируемых автомобилем: оборотам двигателя, скорости автомобиля, включению/выключению сцепления и тормозов, нажатию на педаль акселератора, температуре охлаждающей жидкости, круиз-контролю. Кроме этого система учитывает реальные ограничения скорости на разных участках дорог для каждого типа транспортного средства (информация берется из погодных сервисов). Также контролируется использование фар и ремня безопасности.

1. «Безопасное вождение» — это гибкий инструмент, позволяющий легко подстроиться под задачи конкретной транспортной компании.

«Чем больше сенсоров и потоков информации включится в облако, тем шире область распознания плохих привычек, — объясняет Алексей Краснопольский (Omnicomm). Например, последнее время у нас активно внедряется видеоаналитика». В кабину грузовика может быть установлено несколько IP-камер, сфокусированных на дорогу, обочину и кресло водителя. Бортовой накопитель Omnicomm ОКО записывает видео непрерывно, в том числе в режиме ночной съемки, а на удаленный сервер с настраиваемой периодичностью отправляются его фрагменты, которые затем обрабатываются нейронной сетью. Метод позволяет определить, пристегнут ли водитель ремнем безопасности, разговаривает ли он по телефону, часто ли отвлекается от дороги.

Осведомлен значит вооружен, — говорят в Omnicomm. Плохие привычки могут быть сложными и индивидуальными. Чтобы представить информацию пользователю в понятном виде, компания составила набор шаблонов. Быстрая езда по неровной дороге, резкие разгоны и торможения, вхождение в поворот на большой скорости — 10–15 шаблонов плохих привычек в разных сочетаниях вполне могут составить общую картину езды, даже если речь идет о специфической транспортной работе, например перевозке опасных грузов.

Впрочем, «Безопасное вождение» — это гибкий инструмент, позволяющий легко подстроиться под задачи конкретной транспортной компании. Пользователю доступна статистика по количеству допущенных нарушений каждого типа с указанием локации: город, загород, автомагистрали. Работает это следующим образом: изначально все водители имеют 100 баллов. С каждым нарушением количество баллов снижается в соответствии с установленными штрафными вычетами. На основании этих результатов к водителям может быть применена система мотивации. Сложно ли работать с такой системой? Совсем нет. Поскольку сервис работает как приложение к базовой программе мониторинга, никакого дополнительного оборудования не требуется.

Последние исследования аварийности в сегменте коммерческого транспорта по-прежнему называют человеческий фактор одной из причин ДТП. Хорошая новость в том, что крупные транспортные компании все чаще стали формировать корпоративный идеал водителя. Развитие сервиса «Безопасное вождение» лишнее тому подтверждение.

ГАЗ — В МАССЫ

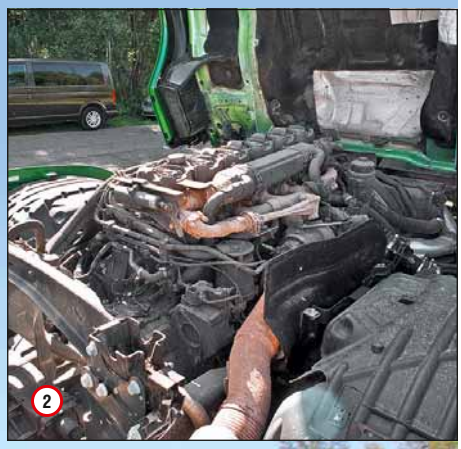
ПРИРОДНЫЙ ГАЗ — РЕАЛЬНАЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗНАЧИТЕЛЬНО СОКРАТИТЬ ЗАТРАТЫ НА ТОПЛИВО, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ «СКАНИЯ». В РАМКАХ СПЕЦИАЛЬНОЙ ПРЕЗЕНТАЦИИ НА ДМИТРОВСКОМ ПОЛИГОНЕ ШВЕДСКАЯ КОМПАНИЯ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛА ШИРОКИЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ГАЗОМОТОРНОЙ ТЕХНИКИ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ДЛЯ РАЗНЫХ ОБЛАСТЕЙ ПРИМЕНЕНИЯ. И ПОДЕЛИЛАСЬ ОПЫТОМ КЛИЕНТОВ. **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА**

Магистральные перевозки, коммунальное хозяйство, строительная отрасль — сейчас в линейке газомоторной техники Scania более 400 вариантов автомобилей с тремя моделями двигателя, работающих на сжатом природном газе или биогазе (биометане) — CNG, и сжиженном природном газе — LNG.

Для опробования на дорогах и тарированных уклонах Дмитровского полигона было предложено несколько моделей газомоторной техники — седельные тягачи R410 A4x2, G410 A6x4, G410 A4x2 ADR FL, G410 A6x2, бункеровоз Scania G410 B6X4HA с системой крюкового захвата Palfinger, мусоровоз P340 B6x2*4NA. А еще был самосвал, абсолютно новый четырехосный G410 B8x4/4 с 20-кубовым коническим кузовом Wielton. Эту уникальную машину сделали под клиента и к моменту презентации уже успели завершить первую сделку. Поэтому организаторы вели себя с выставочным образцом особенно трепетно.

Четырехосные самосвалы с колесной формулой 8x4 — полноправные члены большой семьи нового поколения Scania. Такую технику шведский производитель постоянно включает в свои презентации. Например, в минувшем году здесь же в Дмитрове мы тестировали самосвал Scania P440 B8x4HZ с двумя управляемыми осями. И вот новый вариант — с задней тележкой тридем. Не совсем обычная компоновка шасси, но с точки зрения распределения осевых нагрузок тема перспективная. Кстати, не только для самосвала, но и для автоцистерны.

Перед инженерами Scania стояла непростая задача — обеспечить высокие показатели технически допустимых осевых нагрузок и, как следствие, грузоподъемности, при этом требовалось минимизировать собственную массу транспортного средства. При колесной базе 3950 мм осевые нагрузки распределились следующим образом: 9000 кг на переднюю ось и 33 000 кг на заднюю тележку (1200+1200+9000 кг). Задняя ось выполнена подъемной, это улучшает маневренность автомобиля и уменьшает износ шин.



1. Магистральные перевозки, коммунальное хозяйство, строительная отрасль — в ближайшее время Scania еще больше сосредоточится на поддержке клиентов из разных отраслей.
2. Газовый двигатель подходит под все типы кабин, кроме самой большой — S.
3. По обеим сторонам рамы восемь газовых баллонов, которые вмещают 118 м3 сжатого метана каждый.
4. Мусоровоз P340 B6x2*4NA. Коммунальная техника — одна из сфер применения природного газа.
5. Предусмотрена возможность обогрева кузова отработавшими газами.

Конструкция самосвального кузова Wielton с днищем из стали Hardox HB 450 толщиной 8 мм позволила снизить собственную массу надстройки без потери прочности, толщина стенок, изготовленных из стали S700, — 6 мм. Передний борт прямой, с козырьком против осыпания. Задний борт наклонный, с принудительной фиксацией, предусмотрен тент с лебедкой, не забыли и про возможность обогрева кузова выхлопными газами. На самосвальном кузове применена гидравлическая система HYVA Alfa: угол подъема 48° ограничен пневмоклапаном. Температуры выхлопных газов, по мнению конструкторов, достаточно для обогрева самосвального кузова, поэтому предусмотрели разветвитель и заслонку в выпускном тракте.

Но главное, почему, собственно, этот автомобиль и стал участником презентации — его силовой агрегат. Самосвал оснащен 410-сильным газовым двигателем OC13 101. 13-литровый мотор входит в тройку максимальных транспортных газовых моторов в мире по показателю крутящего момента (2000 Нм при 1100–1400 мин$^{-1}$). И так же, как и его младшие 9-литровые собратья (OC 09 G101 и G102), это не стандартный дизель, переведенный на иное топливо, а оригинальный агрегат с искровым воспламенением (работает по циклу Отто). Впрочем, унификация с дизелем все же существует, она составляет порядка 70%. Общими элементами являются блок цилиндров, масляный картер, все навесное оборудование. Из оригинального газового — головки блока, система зажигания и топливоподачи. По габаритам газовый двигатель выше дизельного, поэтому под самую большую кабину S с ровным полом такой мотор

не установишь. Зато под все другие типы кабин без проблем, в том числе CG, как на новом самосвале.

Важнейшей характеристикой автомобильного двигателя является крутящий момент — у газового двигателя он меньше, чем у дизеля, примерно на 7% вследствие более низкого КПД. Зато ресурс газового мотора в 1,5 раза выше, чем у дизеля. Причина в меньших ударных нагрузках и лучших условиях для смазки: масляная пленка не смывается со стенок цилиндров газовоздушной смесью, газ не содержит серы, которая сокращает срок службы масла. Характер работы газового мотора диктует выбор трансмиссии — экологичные грузовики оснащают автоматизированной КП Opticruise. Кстати, ввиду особенностей процесса сгорания в таких машинах невозможно применение моторного тормоза, поэтому в базовом оснащении предлагается ретардер — тип R4100, который более эффективен на низких оборотах. Интересный факт: используя данные системы FMS, в Scania подсчитали, что средняя скорость движения магистрального автопоезда в России 60–65 км/ч, тогда как в Европе — до 85 км/ч. Поэтому выбор был сделан в пользу соответствующего оборудования. В том, что оно эффективно работает, мы убедились на дорогах полигона. Особенно хорош «горняк» на тягаче G410 A4x2 ADR FL, где он сочетается с системой поддержания постоянной скорости при спуске.

Мне удалось поездить на всех видах представленной газомоторной техники. Различия с дизельными версиями разве что в уровне шума (газовый мотор еще тише) и лучшей плавности хода —из-за большей снаряженной массы (баллоны с газом весят немало) и увеличенной на 20 см колесной базы тягачей. Интересно, что Scania комплектует свои грузовики в России металлическими баллонами (тип 1), они надежнее более легких композитных, имеют длительный срок службы, реже подвергаются поверке. А еще такие магистральные тягачи специально оснащаются автономным стояночным кондиционером — для того, чтобы двигатель долго не работал на холостых оборотах.

1. CNG-адаптер используется в случае, когда заправочный пистолет не совпадает со штуцером.
2. Задняя ось тридема — подъемная.

Изначально газовая машина, конечно, гораздо дороже дизельной (примерно на 2 млн руб.). Затраты на обслуживание такой техники тоже выше, в том числе за счет довольно частой (раз в 30–40 тысяч километров) замены свечей. Зато сюда не надо заливать реагент AdBlue и топливо дешевле примерно в три раза: 15 руб./м³ против 45 руб. за литр дизеля.

О реальных цифрах экономии говорит опыт эксплуатации. И тут руководитель направления продаж техники на газомоторном топливе ООО «Скания-Русь» Иван Попазов, что называется, во всеоружии. Тягач CNG новой серии, который с февраля ездит в составе автопоезда с молочной продукцией по маршруту Москва — Питер, экономит 6,8 руб./км по сравнению с дизельными аналогами. А одиннадцать его собратьев, которые развозят нефтепродукты по Самарской и Ульяновской областям, экономят по 8,8 руб./км при ежегодном пробеге аж 260 тыс. км на машину. Сейчас этот перевозчик хочет взять еще шесть газовых тягачей Scania, увеличить пробег до 300 тыс. км в год. А еще построить свою заправку, где метан обойдется в 10 руб./м³ с учетом доставки и компримирования.

В общем, техника интересная, но специфичная — и требующая тщательной калькуляции. Анализируя интерес со стороны клиентов, «Скания-Русь» на своем официальном сайте запустила онлайн-калькулятор стоимости владения. Там учитываются условия приобретения грузовика, сравнивается газовая и дизельная версии. Программа позволяет посчитать все операционные затраты на любой период.

«С учетом возрастающих затрат перевозчиков экономика владения транспортным парком становится все более актуальным вопросом. Техника на альтернативных видах топлива — отличный способ оптимизировать затраты, и многие наши партнеры-единомышленники уже поняли это. Кроме того, мы вносим вклад в заботу об окружающей среде», — отметил генеральный директор ООО «Скания-Русь» Войцех Ровинский. Также он обратил внимание на то, что в ближайшее время компания сосредоточится на поддержке клиентов из разных отраслей.

До конца этого года импортер собирается продать у нас уже 300 газовых машин с грифоном на эмблеме, а еще запустить по Москве тягачи на сжиженном метане с увеличенным запасом хода, благо заправка LNG есть на трассе Москва — Санкт-Петербург. Кстати, другой шведский производитель — Volvo Trucks рекламирует газодизельный тягач, который, если в баллоне закончится сжиженный газ, сможет ехать на дизельном топливе. И какой путь более перспективный — будущее покажет. STOP

3. Рабочее место водителя в газовой версии тягача не отличается от дизельной.
4. Оценка вождения каждого водителя — важный инструмент в руках администрации автопарка.
5. Scania R410 A4x2: мощности 410-сильного мотора вполне хватает для магистральника.

ПРИВОД — ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ

MAN eTGE › ПОЛНАЯ МАССА: 3500 КГ **› НАЧАЛО ПРОДАЖ В ЕВРОПЕ:** 2019 Г. **› ЦЕНА:** Н. Д.

С ПОМОЩЬЮ MAN TGE ПРОИЗВОДИТЕЛЬ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ ИЗ МЮНХЕНА ВПЕРВЫЕ ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ КОМПАНИИ ЗАЯВЛЯЕТ О СВОЕЙ «ЛЬВИНОЙ» ДОЛЕ УЧАСТИЯ НА РЫНКЕ ФУРГОНОВ. БОЛЬШИМ ПОДСПОРЬЕМ В ЭТОМ БУДЕТ ВЫХОД НА МИРОВОЙ РЫНОК ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ВЕРСИИ МОДЕЛИ. **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО MAN**

О выходе на российский рынок электроприводного фургона со львом на эмблеме пока никакой конкретики нет. Тем не менее компания MAN Trucks&Bus привезла свой перспективный малотоннажник в Москву, чтобы показать на выставке Comtrans'2019. А ранее в Мюнхене журналисты получили возможность не только лицезреть, но и прокатиться за рулем MAN eTGE.

Малотоннажный фургон MAN eTGE относится к сегменту легких коммерческих автомобилей. Серийное производство электрического «львенка» началось в июле 2018 года на заводе в польском городе Вжесня. К слову, на этом же предприятии выпускается электрический Volkswagen Crafter.

1. Оформление кабины электроверсии практически не отличается от дизельного аналога.

Научными исследованиями доказано, что три четверти легких коммерческих автомобилей в городском цикле эксплуатации проезжают в день в среднем не более 100 км. Запас хода MAN eTGE составляет примерно 173 км, что более чем достаточно для работы в городе. Ведь разработан электрофургон для предприятий, действующих в жилых зонах, таких как ремесленные мастерские, предприятия розничной торговли, поставщики энергии, такси, а также службы курьерской доставки.

Оптимизированы для городской логистики и другие параметры — вместимость кузова составляет 11 м^3, грузоподъемность — 950 кг. К слову, предусмотрена сравнительно хорошая загрузочная способность. Таким образом, общая погрузочная ширина проема раздвижной двери составляет колоссальные 1,30 м. Это позволяет быстро загружать два соседних европоддона в длину.

Батареи размещаются под полом грузового отсека. Их модули можно заменять по отдельности. Это стандартное решение для малотоннажных фургонов. Компактный синхронный электродвигатель с индексом EEM85 расположен в передней части шасси и развивает пиковые 100 кВт мощности и 290 Нм крутящего момента. Момент передается только на передние колеса (задне- и полноприводных версий пока не предусмотрено) через автоматическую коробку передач, разработанную специально для коммерческих автомобилей. Применение коробки передач позволяет не реверсировать мотор для движения задним ходом.

Двигатель, коробка передач и дифференциал представляют собой компактный модуль, произведенный на заводе компонентов концерна Volkswagen Group в Касселе. В состав привода входят также блок управления электродвигателем и силовая электроника, распределяющая поток энер-

2. Вместимость кузова составляет 11 м³, грузоподъемность — 950 кг.
3. Внешне электрический фургон можно идентифицировать по фирменному шильдику pulse.
4. MAN eTGe прибыл на завод Porsche в Штутгарт-Цуффенхаузене, он пополнит автопарк для производственной логистики.

MAN eTGE

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Колесная формула	4x2
Грузоподъемность, *кг*	950
Полная масса, *кг*	3500
Колесная база, *мм*	3640
Габариты (длина/ширина/высота), *мм*	5905/1993/2705
Запас хода, *км*	173
Двигатель:	
тип	синхронный EEM85
мощность пиковая, *кВт*	100
крутящий момент, *Нм*	290
Подвеска (передняя/задняя)	независимая, пружинная/ зависимая, пружинная
Тормоза	дисковые
Размерность шин	205/75R16C
СЕРВИС	
Заводская гарантия	2 года без ограничения пробега
Межсервисный пробег, *км*	20 000
КОНКУРЕНТЫ	
Volkswagen eCrafter, electric Sprinter	

\+ Отличная динамика, низкие эксплуатационные расходы, низкий уровень шума.

− Неотключаемый режим рекуперации.

гии между двигателем и батареей. Модуль силовой электроники преобразует постоянный ток литий-ионной АКБ в переменный. В качестве источника питания бортовой низковольтной сети (12 В) используется конвертер.

Зарядка MAN eTGE от зарядной станции переменного тока мощностью 7,2 кВт занимает примерно пять с половиной часов. Быстрая зарядка с нулевого уровня до 80% возможна в течение 45 минут, если в распоряжении имеется зарядная колонка постоянного тока мощностью 40 кВт. Такие параметры выдают зарядные станции международной системы CCS (Combined Charging System), которую новый e-Crafter поддерживает во всех комплектациях, включая базовую.

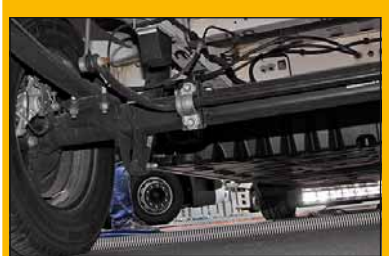
Традиционным преимуществом всех электромобилей являются отменная динамика и высокий крутящий момент двигателя, достигаемый даже при самых малых оборотах. MAN eTGE обладает этими свойствами. Стоило нажать на педаль газа, и машина с секундной задумчивостью, шустро и бесшумно начинала разгон. Из сопутствующих звуков при наборе скорости в кабину доносился еле слышный вой электромотора, схожий со звуком турбонаддува.

Интересно, что перед началом поездки необходимо, как и в дизельной версии, повернуть ключ зажигания в положение «Стартер», активировав тем самым энергетику автомобиля. Затем переводим селектор АКП в режим «Драйв» (или «Реверс») и нажать акселератор. Такой алгоритм действий позволит водителям максимально быстро, не меняя рефлексов, овладеть навыками управления электрической версией. Впрочем, есть еще одна особенность, которая отличает электрический фургон от дизельного — в этой машине не предусмотрено движение накатом. Если отпустить педаль акселератора, включится режим рекуперации с характерным замедлением, превышающим обычное «торможение двигателем». За час поездки в режиме разгонов и остановок мы потратили примерно 15% энергии. Кстати, индикатор ее потребления встроен в комбинацию приборов. Как и шкалы режимов работы силовой установки и запас хода.

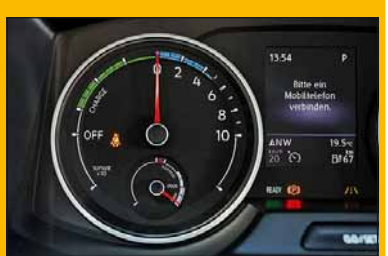
Среди прочего оборудования новинки отметим многослойное ветровое стекло с обогревом, климатическую систему Climatronic, сиденья Comfort Plus с обогревом, многофункциональное рулевое колесо. Традиционно для MAN большое внимание уделено системам безопасности, которыми электрофургон оборудуется в обязательном порядке: это ассистент экстренного торможения Emergency Brake Assist, круиз-контроль, ограничитель скорости, парковочный ассистент. Кроме того, в базовую комплектацию модели входит камера заднего вида.

В общем, мюнхенская компания находится в общеевропейском тренде на электрификацию. Со временем, как только инфраструктура для эффективной эксплуатации электрического коммерческого транспорта будет сформирована, коммерческий транспорт MAN с электроприводом придет и на российский рынок. К этому будущему MAN готов уже сегодня.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



РАЦИОНАЛЬНО. Батареи размещаются под полом грузового отсека.



НАГЛЯДНО. Индикатор потребления энергии встроен в комбинацию приборов.

СОЕДИНЯЯ ТОЧКИ НА КАРТЕ

В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ СТРАНЫ ОТМЕЧАЕТСЯ РОСТ ВОСТРЕБОВАННОСТИ АВТОБУСНОГО СООБЩЕНИЯ. РАЗБИРАЕМСЯ, КАКАЯ ПАССАЖИРСКАЯ ТЕХНИКА СЕГОДНЯ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ НА ПРИГОРОДНЫХ И МЕЖДУГОРОДНЫХ МАРШРУТАХ. ОЛЕГ БОДНЯ, ФОТО ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Пригородные маршруты отличаются от городских большей протяженностью и более редкими остановками, что накладывает соответствующие требования на транспортные средства, используемые для загородных поездок. Низкопольность уже не нужна, важнее становится количество пассажирских мест для сидения. Сами сиденья должны быть мягкими, с высокой спинкой. Провоз стоящих пассажиров также возможен.

Другое дело — межгород. На междугородных рейсах перевозка стоящих пассажиров запрещена, а сиденья в силу долгого времени поездки должны быть более комфортными и обеспечены ремнями безопасности. Для перевозчиков и пассажиров становятся важны сервисные составляющие: наличие системы кондиционирования салона, блоков индивидуального освещения и вентиляции, в случае дальних поездок — санузла. Обязательным атрибутом междугородных лайнеров является багажный отсек.

Казалось бы — существует жесткое разграничение автобусов на городские, пригородные и междугородные, в том числе и на уровне их конструкции. Однако в ряде случаев как производители, так и перевозчики стараются сэкономить. Результатом такой экономии стало появление изначально городских машин, «заточенных» под работу на дальних рейсах. За примерами далеко ходить не надо. Есть пригородная модификация микроавтобуса «ГАЗель Next», а также десятки моделей «фургонбусов», подготовленных для дальних поездок. Ульяновский SIMAZ 2258 тоже может поставляться в пригородном и междугородном исполнениях. Волжский и минский авто-

1. Компактный МАЗ-241 длиной всего 6,8 м и вмещает 35 пассажиров при 22 местах для сидения.

заводы предлагают двухдверные автобусы Volgabus СитиРитм 10 LE, МАЗ-103, МАЗ-203 и МАЗ-107, способные обслуживать пригородные маршруты.

Во всех вышеприведенных случаях агрегатная база и кузова автобусов остаются практически неизменными, обновляется только пассажирский салон — с целью увеличения количества посадочных мест. Не будем повторно рассматривать эти модели и остановимся лишь на тех транспортных средствах, которые изначально разрабатывались для работы на протяженных маршрутах. Для тех же, кого заинтересуют технические характеристики вышеупомянутых автобусов, рекомендуем ознакомиться с материалом «Городу на выбор» в июньском номере «Автопарка» (№4/2019 г.).

2. Частично низкопольные МАЗ-226 подходят для автопарков, уже имеющих в своем составе городскую модель МАЗ-206.
3. Междугородный ПАЗ «Вектор 8.8» снабжен двумя распашными пассажирскими дверьми.
4. Автобусы КАвЗ-4238 уже не первый год используются на междугородных маршрутах России и ближнего зарубежья.

Существует, кстати, и обратный пример: автобусы ПАЗ-3205 первоначально должны были стать транспортом скорее сельским, чем городским, однако в силу известных всем обстоятельств «пазики» ушли в коммерческую нишу и «оккупировали» городские дороги даже в большей степени, чем пригородные трассы. Семейство автобусов ПАЗ-3205, напомним, также было рассмотрено в рамках обзора городских машин.

Пригородный сектор пассажирских перевозок в силу недофинансирования остается сравнительно консервативным в плане используемого подвижного состава. Чаще всего автопредприятия, работающие на пригородных маршрутах, ориентируются на недорогую технику отечественного производства. Междугородный сегмент в этом плане более развит. С одной стороны, весомую часть парка пассажирского «дальнобоя» составляют лайнеры европейского и азиатского производства, поступившие в нашу страну после нескольких лет эксплуатации за рубежом. С другой стороны, все чаще на междугородных линиях появляется и новая техника, как российская, так и иностранная. Поэтому в обзор включены несколько моделей автобусов зарубежного производства, предлагаемых фирмами-дилерами для обслуживания междугородных рейсов.

МАЛЫЙ И СРЕДНИЙ КЛАСС

Единственным представителем малого класса, разработанным чисто для пригородных перевозок, можно назвать минский МАЗ-241. Семиметровый автобус, по сути, является «белорусским ответом» на сверхпопулярное российское семейство ПАЗ-3204/3203, что видно, в том числе, и по агрегатной базе. Относительно недорогой и неприхотливый в обслуживании, в России этот автобус приобретается, в основном, для служебных развозок, но есть примеры его использования и на регулярных маршрутах.

Концепции «ближнего пригорода» больше соответствует низкопольный МАЗ-226, в общем и целом повторяющий конструкцию своего городского собрата МАЗ-206. Салон 226-й модели оптимизирован под перевозку максимально возможного числа сидящих пассажиров: 31 место в 9-метровом кузове — весьма неплохой показатель. К слову, такое же количество посадочных мест имеет относительно новая разработка Минского автозавода — бюджетный высокопольный автобус МАЗ-257. Первоначально эта модель была создана для школьных перевозок, но сейчас ее также предлагают в пригородном исполнении. Кстати, белорусская новинка

	КАвЗ-4238	МАЗ-226	МАЗ-232	МАЗ-241	МАЗ-257	ПАЗ «Вектор» 8.8
Назначение	пригород/межгород	пригород	пригород/межгород	пригород	пригород	пригород/межгород
Длина, *мм*	10 030	8800	9165	6790	8720	8800
Пассажировместимость, *чел.*	35–44	60	35–59	35	31	50
Кол-во мест для сидения, *шт.*	35–39	31	35–33	22	31	30
Снаряженная масса, *кг*	8320–9465	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	7200
Полная масса, *кг*	12 600	12 950	14 000	9300	10 300	11 500
Варианты исполнения	газовый, дизельный	дизельный	дизельный	дизельный	дизельный	дизельный
Двигатель	Cummins ISBe4, Cummins BGE 5	Mercedes-Benz OM 904, OM 924	Mercedes-Benz OM 924	ММЗ Д-245, Cummins ISF3	Cummins ISF3	ЯМЗ-534, Cummins ISF3
Мощность двигателя, *л. с.*	197–230	177–218	218	166–169	170	168–170
Коробка передач	МКП Eaton, ZF	АКП Allison, Voith, ZF	МКП ZF	МКП FastGear	МКП FastGear	МКП FastGear, ZF, АКП Allison
Гарантия по сроку, *годы*	2	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	2
Гарантия по пробегу, *км*	100 000	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	100 000

	ЛиАЗ-5251 «Вояж»	ЛиАЗ-6228 «Вояж L»	ЛиАЗ-5256	ЛиАЗ-5256	МАЗ-231	НефАЗ-5299-11	НефАЗ-5299-17
Назначение	межгород	межгород	пригород	межгород	межгород	пригород	межгород
Длина, *мм*	12 500	14 950	11 400	11 400	11 985	11 885	11 885
Пассажировместимость, *чел.*	60	100	88	66	80	89	71
Кол-во мест для сидения, *шт.*	48–53	60–63	44	44–45	49–51	45	44
Снаряженная масса, *кг*	12 500–13 500	15 900	10 368–10 620	11 300	н. д.	10 980	11 600
Полная масса, *кг*	18 000	25 000	17 930–18 000	16 700	19 300	17 900	17 900
Варианты исполнения	дизельный	дизельный	газовый, дизельный	дизельный	дизельный	газовый, дизельный	дизельный
Двигатель	Scania DC09	Scania DC09	ЯМЗ-536	ЯМЗ-536	Mercedes-Benz OM 926	КАМАЗ-820, Cummins ISB6.7E	Cummins ISB6.7E
Мощность двигателя, *л. с.*	250	310	245–285	245–310	326	238–260	238
Коробка передач	МКП Scania	МКП Scania	АКП Voith, ZF	МКП ZF	МКП ZF	АКП ZF, МКП ZF	АКП ZF, МКП ZF
Гарантия по сроку, *годы*	1	1	1,5	1,5	н. д.	2	2
Гарантия по пробегу, *км*	без ограничения пробега		150 000	150 000	н. д.	200 000	200 000

1

2

была представлена на выставке Comtrans`2019. Подробный отчет с выставки публикуется на стр. 16.

Чуть большую пассажировместимость — и значительно больший комфорт — предоставляет 9-метровый пассажирский лайнер МАЗ-232. Доступны две основные модификации автобуса — междугородная и пригородная. Первая имеет 35 мест для сидения, вторая — 33, но возможна перевозка еще 26 стоящих пассажиров. Основное внешнее отличие пригородной модификации МАЗ-2321 — двухстворчатая дверь в базе автобуса.

3

	НефАЗ-5299-37	Volgabus «Дельта» 12.8	Volgabus «Марафон»	Volgabus «Серпантин»	MAN Lion's Intercity (R60)	Hyundai Universe Space Luxury	Yutong ZK6121HQ
Назначение	межгород	межгород	межгород	межгород	межгород	межгород	межгород
Длина, *мм*	12 000	12 800	12 580	11 990	12 280	11 730	12 365
Пассажировместимость, *чел.*	71	47–55	47–55	45–47	55	47	64
Кол-во мест для сидения, *шт.*	44	47–55	47–55	45–47	55	47	51–57
Снаряженная масса, *кг*	12 360	14 500	12 650	12 650–14 010	н. д.	11 975	н. д.
Полная масса, *кг*	17 900	18 000	18 000	18 000	19 500	16 600	19 000
Варианты исполнения	дизельный	дизельный	дизельный	газовый, дизельный	дизельный	дизельный	дизельный
Двигатель	Cummins ISB6.7E	MAN D2066	Yuchai YC6	Yuchai YC6	MAN D0836	Hyundai D6CB	Weichai WP10
Мощность двигателя, *л. с.*	238	320	296	268–296	290	372	336
Коробка передач	МКП ZF	АКП	МКП	АКП, МКП	АКП, МКП	МКП	МКП Fast
Гарантия по сроку, *годы*	2	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.
Гарантия по пробегу, *км*	200 000	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.

Специально для пригородных и междугородных рейсов разработана «мягкая» версия павловского автобуса «Вектор» длиной 8,8 м с полностью измененным салоном и багажным отделением объемом 1,5 м³. К слову, на выставке «КомТранс-2019» был показан аналогичный автобус нового семейства «Вектор Next», который, возможно, станет преемником междугородного «Вектора».

Самое вместительное предложение в сегменте среднего класса — 10-метровый автобус КАвЗ-4238 «Аврора», доступный в пригородной и междугородной версиях. Эта модель комплектуется не только дизельными, но и газовыми двигателями (в обоих случаях — Cummins). Автобус проверен временем: семейство «Аврора» производится в Кургане не один десяток лет. Спрос на курганские междугородники сейчас невысок, но модель продолжает выпускаться небольшими партиями.

1. Дизайн пассажирских лайнеров МАЗ-231 и МАЗ-232 весьма необычен. На фото — МАЗ-231.
2. «Бенефис» семейства автобусов «Вояж» состоялся на Олимпийских играх 2014 года в Сочи.
3. Междугородный ЛиАЗ-5256 — неустаревающая «классика» Ликинского завода.
4. «Мягкие» автобусы Volgabus «Серпантин» соединяют Санкт-Петербург с Гатчиной.
5. Автобус НефАЗ-5299-17 на междугородном маршруте в Ярославле.

БОЛЬШОЙ И ОСОБО БОЛЬШОЙ КЛАСС

Наиболее широкий спектр моделей для дальних перевозок представлен в сегменте большого класса. Что, в общем и целом, логично: для того чтобы пригородные и междугородные рейсы окупались и были приемлемыми по цене для конечного потребителя, необходима их массовость, обеспечиваемая вместительной техникой.

«Группа ГАЗ» предлагает использовать на маршрутах большой протяженности семейство автобусов «Вояж», выпуск которого не так давно был перенесен с Голицынского автобусного завода в Ликино-Дулево. Двухосный «Вояж» длиной 12,5 м вмещает до 53 пассажиров, трехосный 15-метровый «Вояж L», относящийся к особо большому классу автотехники, — на 10 человек больше. Общая пассажировместимость автобусов составляет 60 и 100 мест соответственно, но эта цифра носит скорее справочный характер, поскольку, как мы уже говорили, перевозить стоящих пассажиров на междугородных рейсах запрещено. Особенностью «Вояжей» является то, что они построены на шасси Scania. Соответственно, выбор агрегатов невелик: двигатель Scania DC09 и фирменная механическая КП с ручным (джойстик ComfortShift) или автоматическим (Opticruise) переключением передач.

Для тех, кого интересует более бюджетный вариант, «Группа ГАЗ» продолжает выпускать ликинскую «классику» — междугородный ЛиАЗ-5256. Этот автобус на метр короче «Вояжа» и более простой по конструкции. Оснащается он только двигателями ЯМЗ-536 и механической коробкой ZF. Пригородная двухдверная версия ЛиАЗ-5256, максимально приближенная к городскому аналогу, может комплектоваться автоматической коробкой передач и газовым двигателем.

Минский автомобильный завод для междугородных поездок сейчас предлагает всего одну модель большого класса — 12-метровый пассажирский лайнер МАЗ-231 на 49–51 место, унифицированный по конструкции и применяемым агрегатам с автобусом МАЗ-232.

Ассортимент Нефтекамского автозавода, входящего в производственное объединение «КАМАЗ», чуть шире. Пригородное семейство нефтекамских автобусов именуется НефАЗ-5299-11 и включает в себя две базовых модификации — дизельную 5299-11-52 и газовую 5299-11-56. Две междугородные модели — НефАЗ-5299-17 и НефАЗ-5299-37 — после нескольких модернизаций стали практически идентичны по внешнему виду, небольшие отличия остались лишь в ходовой части. Газовое оборудование на эти автобусы устанавливается только по спецзаказу.

Под маркой Volgabus сейчас выпускается целый ряд междугородных лайнеров, отличающихся по внешнему виду и компоновке пассажирского салона.

12-метровые автобусы Volgabus «Серпантин» предлагаются как с дизельными, так и с газовыми двигателями китайского производства. Аналогичную агрегатную базу (только дизельный вариант) имеет 12,5-метровый Volgabus «Марафон». Наиболее дорогое предложение, заходящее также в туристический сегмент рынка — Volgabus «Дельта». Эти автобусы длиной 12 и 12,8 м комплектуются дизельными двигателями MAN.

Как уже упоминалось выше, новая зарубежная техника пока нечасто встречается на российских междугородных линиях. Однако фирмы-дилеры не оставляют попыток освоить и эту часть отечественного авторынка. Из моделей, попадающих в рассматриваемый нами сегмент, можно отметить, в частности, MAN Lion's Intercity. Формат Intercity, популярный в европейских странах, подразумевает работу на протяженных пригородных и междугородных маршрутах. Три базовых варианта автобуса — Intercity R60, IntercityC R61 и IntercityC R62 — различаются длиной (12,3, 13 и 13,3 м) и вмещают не более 55, 59 и 63 пассажиров соответственно. Двигатели во всех трех модификациях используются одинаковые, мощностью 290 л. с. В сравнительной таблице приведены технические характеристики 12-метрового MAN Lion's Intercity R60.

Очень часто на междугородных рейсах можно встретить лайнеры корейского производства, такие как Hyundai Universe Space Luxury и Kia Granbird — как новые, так и с пробегом. Популярность техники из Восточной Азии обусловлена хорошим качеством сборки и комплектующих в сочетании с приемлемой ценой.

1. Междугородный лайнер Volgabus «Дельта 12» на презентации в Санкт-Петербурге.
2. В широком дверном проеме MAN Lion's Intercity может устанавливаться подъемник для инвалидной коляски.
3. Yutong ZK6121HQ — типовой китайский лайнер для междугородных и туристических перевозок.

Немного отстают от корейцев китайские производители. Такие марки, как GoldenDragon, Higer, KingLong и Yutong, у всех на слуху, но перевозчики относятся к автобусам «made in China» настороженно. Связано это с тем, что первоначально из Китая в Россию приходили пассажирские машины в самых дешевых комплектациях, способные проработать на маршрутах всего несколько лет. Усугубляла проблему неразвитость сервисной сети и связанные с ней затруднения с оперативной поставкой запчастей. На сегодняшний момент дилеры китайских марок сменили модель работы и предлагают более качественную технику, цена которой сравнима с корейскими, а зачастую даже с европейскими аналогами. Для примера приведем характеристики 12-метрового пассажирского лайнера Yutong ZK6121HQ, предлагаемого для обслуживания междугородных и туристических маршрутов.

ФУТБОЛЬНЫЙ БОРТ №1

С СЕНТЯБРЯ ЭТОГО ГОДА СБОРНАЯ РОССИИ ПО ФУТБОЛУ ПЕРЕДВИГАЕТСЯ НА НОВОМ АВТОБУСЕ NEOPLAN CITYLINER P14 ОТ КОМПАНИИ «MAN TRUCK AND BUS РУС». ПЕРЕДАЧА МАШИНЫ ПРОШЛА НА БАЗЕ СБОРНОЙ В НОВОГОРСКЕ. **МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО MAN**

Автобус парням из нашей сборной презентовал лично генеральный директор ООО «МАН Трак энд Бас РУС» Питер Андерссон. Он передал символический ключ от комфортабельного корпоративного лайнера первому вице-президенту РФС, легендарному советскому футболисту и тренеру Никите Павловичу Симоняну и советнику президента РФС, в прошлом известному российскому игроку Алексею Смертину. На церемонии также присутствовал главный тренер сборной России Станислав Черчесов. Самое главное, что на следующий день нашей сборной представилась возможность провести первый тест-драйв автобуса — на нем они поехали в аэропорт. Ребята улетали в Глазго, на отборочный матч чемпионата Европы-2020 играть против команды Шотландии. Как известно, сборная России выиграла тот матч со счетом 2:1. Возможно, что в этом победном результате есть и небольшая «заслуга» автобуса.

Российский Футбольный Союз, выбирая борт №1, остановился на модели Neoplan Cityliner неслучайно. У этой модели новый двигатель MAN D2676LOH36 мощностью 460 л. с. Экологический класс даже больше, чем действует в стране — Евро-6. Коробка передач — 12-ступенчатая, MAN TipMatic с функцией помощи при троганье на подъеме EasyStart.

Версия, которая поставлена национальной сборной по футболу — двухосная, с планировкой специально для футбольной команды: в салоне длиной 12 240 мм установлено 44 пассажирских кресла вместо стандартных 49. Это позволило увеличить шаг сидений и расстояние до спинки впереди стоящего кресла. Для футболистов это особенно важно, чтобы обеспечить отдых во время пути на тренировки и матчи.

Салон оборудован панорамным остеклением, которое начинается над местом водителя и продолжается по всей длине автобуса. Ветровое стекло отражает ИК-излучения и позволяет улучшить комфорт пассажиров, за игрой которых следит другая сборная — многочисленная армия болельщиков нашей страны. Главное, что такое остекление снижает время использования кондиционера, за счет чего уменьшается расход топлива. Автобус снабжен зимним пакетом с дополнительной теплоизоляцией санитарного отсека. Все баки для чистой воды и сточных вод, а также трубы коммуникаций обогреваются, туалетная комната дополнительно оснащена собственным тепловентилятором. В пассажирской зоне имеется мини-кухня с аппаратом для приготовления кофе. Есть два холодильника.

Отметим, что главный элемент пассажирского салона — очень комфортабельные сиденья. В Neoplan Cityliner P14 они установлены модели Deluxxo с двухточечными ремнями безопасности. Их классность подчеркивает обивка дорогой тканью Aunde Pandora с кожаными подголовниками и боковинами, включая кожаную окантовку.

«Ситилайнер» получил инновационной дизайн в рамках коммуникационной кампании национальных сборных «Наши парни». А вот количество рейсов на автобусе и их география полностью зависят от успехов российской сборной по футболу.

ГЕРОИ ВТОРОГО ПЛАНА

ВСЕ САМОЛЕТЫ ПРИЗЕМЛЯЮТСЯ. ВСТРЕЧАЮТ И ПРИНИМАЮТ ИХ СПЕЦИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ. ПРИ ПОМОЩИ МАШИН ЛАЙНЕРЫ МОЮТ, ЗАПРАВЛЯЮТ, ОБСЛУЖИВАЮТ, БУКСИРУЮТ. ТАК ЧТО, ПЕРВЫМ ДЕЛОМ, КОНЕЧНО, САМОЛЕТЫ. НО ПОТОМ ИДУТ ВОВСЕ НЕ ДЕВУШКИ, КАК ПОЕТСЯ В ПЕСНЕ. ПОТОМ — АВТОМОБИЛИ. **МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА**

Белый большой самолетище вдруг изящно встал на крыло и пронесся боком над трибунами авиасалона, словно был не банальным пассажирским воздушным автобусом, а небольшим шустрым истребителем. «Во дает…» — с восхищением синхронно выдохнули рядом со мной отец с сыном-школьником. Возможно, то же самое сказали друг другу и наш президент со своим турецким коллегой. Они, отец с сыном, и все, кто пришел на авиасалон MAKS-2019, наверняка отметили высший пилотаж, выполненный на новом МС-21 300. К воздушным пируэтам военной техники уже привыкли. Хорошо, что на нынешнем салоне нам показали нечто совсем противоположное и оттого не менее сильное в зрелищном плане.

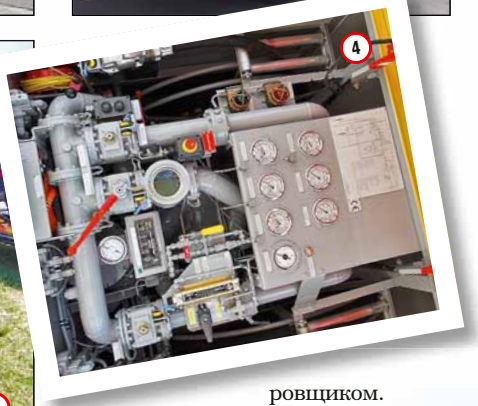
Но меня интересуют автомобили. Первым делом иду к стенду с заслуженными трудягами — машинам производства Жуковского машиностроительного завода. Все знают и помнят их со времен СССР. В гражданских гаванях эти машины пронзительно-желтого цвета, их военные собратья «затянуты» в защитный зеленый. Аэродромная спецтехника завода, которому в этом году исполняется 80 лет, и сейчас не затерялась на фоне импортных одноклассников, хотя «поголовье» последних сильно возросло. Впрочем, на военных авиабазах

1. АПА 5ДМ на шасси «Урал-4320». Машина отвечает за групповой электростартерный запуск авиадвигателей и питания бортовой аппаратуры в наземных условиях.
2–3. Аэродромно-буксировочный тягач «Геркулес». Подобных разработок на Западе много. У нас это первая ласточка. Есть версия на электромоторе.
4. На этом фото лимузин Aurus не главное действующее лицо. Главный здесь — вертолет на заднем плане. Это VIP-исполнение винтокрылой машины «Ансат», версия Aurus.
5. Рабочее место диспетчеров-операторов мобильного комплекса. За стенкой — генератор и модульная начинка комплекса. Все сделано в России.
6. Volkswagen Crafter и мобильный пункт управления полетами. Точно такой же в скором времени поедет работать в Самару.
7. На заднем плане «ГАЗель Next», носитель комплекса борьбы с беспилотниками «Сапсан-Бекас». На переднем — глаза и уши установки, беспилотный вертолет «Горизонт Эйр S-100».

«иностранцев» не встретить, там несет службу исключительно наша, российская техника.

На шасси «Урал-4320» установлен АПА-5ДМ — электроагрегат подвижный авиационный. Он предназначен для запуска авиационных двигателей и питания бортовой авиационной электроаппаратуры. По системе переменного трехфазного тока он способен выдавать мощность 60 кВА. Для примера: этого хватит, чтобы почти сутки питать мощный бытовой кондиционер, который будет холодить на полную катушку все это время. Подобная машина может работать, как принято говорить в авиации, с двумя бортами одновременно. В экстренных случаях «зарядник» способен буксировать небольшой самолет. Рядом с ним родной брат по полноприводному шасси, воздухозаправщик ВЗ 20-350. На миасской основе установлена заправочная установка для хранения, транспортировки и раздачи воздуха и азота потребителям — так на языке авиатехников зовут всё, что летает и может быть подключено к «продавцу воздуха». Для справки: отпуск газа идет под давлением от 0 до 320 бар.

Современный подход к управлению организацией воздушного движения показала российская компания «Нита». Это новинка выставки MAKS-2019. На базе фургона Volkswagen Crafter новой генерации смонтирован мобильный пункт управления полетами. При его помощи можно сопровождать до 30 самолетов в случае, если стационарный пост управления по каким-то причинам вышел из строя. Либо такой комплекс может быть придан в помощь наземному. Автомобильная «башня» полностью автономна в работе, на борту фургона помимо мест для комфортной работы двух диспетчеров-операторов установлена малогабаритная электростанция и другое необходимое оборудование. Что касается шасси, то это «Крафтер» с длинной колесной базой и высокой крышей. Впрочем, такой объем оборудования в фургон со стандартной



колесной базой и крышей просто не влезет.

Какая машина доставляет самолет на взлетку и первой же встречает? Это аэродромно-буксировочный тягач. Огромные, рычащие дизельным выхлопом чудовища постепенно уходят в прошлое. На смену им идут авиационно-буксировочные комплексы, как АБК от российского предприятия «Авиаспецмаш» У него и имя подходящее, «Геркулес». Главный конек такой техники — уход от традиционной связки в виде водила между воздушным судном и буксировщиком.

Безводильный тягач существенно сокращает время буксировки самолета массой до 80 тонн, так как сам захватывает переднюю стойку самолета и приподнимает ее над поверхностью. Машина может использоваться в закрытых ангарах — есть версия на электротяге, а не на дизельном топливе. Кроме того, «Геркулес» можно научить ориентироваться на аэродроме без помощи оператора-водителя либо снабдить тягач системой дистанционного управления по радиоканалу. Кабину с рабочим местом оператора можно переставлять на тягаче по месту.

Подобная техника никогда не выезжает на дороги общего пользования, чего не скажешь о следующем экспонате авиасалона — мобильном комплексе противодействия беспилотникам, «Сапсан-Бекас» от концерна «Автоматика». Ему так и просится защитная окраска, а не небесно-голубой колер. Начинка, установленная в базовом фургоне «ГАЗель Next», защищает охраняемые объекты или территории от вторжения беспилотных летательных аппаратов. Система включает в себя блок радиотехнического обнаружения и пеленгации, сопровождение и подсистему радиоподавления. Проще говоря, из недр этой «ГАЗели» можно перехватить сигнал управления чужим беспилотником и «прицепить» к себе, посадив туда, куда надо. В крайнем случае чужой беспилотник можно сбить. В качестве приятного бонуса — комплекс можно дооснастить малогабаритным беспилотным вертолетом с очень широким кругом навесного оборудования. Теперь вы понимаете, почему подобного рода начинка базируется только на отечественном шасси?

Следующему транспортному средству дороги вообще не нужны. Несколько необычно было видеть гусеничный легкий вездеход среди самолетов и вертолетов, но из песни слов не выкинешь. Тем более что слова эти придумали в отечественном ВПК. Перед вами снегоболотоход-амфибия Terranica от завода «Сапфир». В движение эту «танкетку» гражданской наружности приводит 2-литровый турбодизель. КП — автоматическая, 4-ступенчатая. Поворот осуществляется при помощи бортовых фрикционов. Гусеницы выполнены из резино-композитного материала. Клиренс — 430 мм. На борт берет от 6 до 8 человек, в зависимости от исполнения. Выставочный об-

1. Рабочий отсек топливозаправщика АТЗ-12,5 модели 6632 AD.
2. Вездеход широкого применения Terranica. Можно дооснастить лебедкой, светодиодным головным освещением, предпусковым подогревателем и обогревом передних сидений.
3–4. Топливозаправщик F-TA 20 на шасси MAN TGS 35.360. Все оборудование немецкое, трудится в России.
5. Гидрантный заправщик на базе среднего MAN TGL 8-180. Максимальная скорость потока через приемный рукав — 2500 л/мин.
6. Полноправный участник выставки. Электромобили от компании EWAY. В движение электромотор мощностью до 5 кВт приводят необслуживаемые батареи. Часть моделей собирают в Зеленограде.

разец был цвета хаки, но производитель окрашивает свои вездеходы и в более легкомысленные (то есть заметные) цвета, включая ярко-желтый и алый.

Дальше правят бал топливозаправщики. Все, кто часто летает, обычно видят такие запоминающиеся машины из иллюминатора самолета. Но там они проехали и всё, а здесь их можно рассмотреть пристально. На выставке их было аж три: два на шасси MAN и один Mercedes-Benz. Это не новые образцы, это тот класс техники, который активно сейчас эксплуатируется во многих аэрогаванях страны. Хотя нет, полноприводный Mercedes-Benz Actros 3336, на базе которого размещен топливозаправщик АТЗ-12,5 модели 6632 AD — практически единственный представитель в этом классе. Его стезя — «игра на выезде», то есть заправка топливом вертолетов не на родном аэродроме, а за его пределами, либо на дальних стоянках. Заправочной емкости в 12,5 тонн хватит, чтобы заправить под завязку два вертолета. В его спецификации так и сказано: доставка и хранение авиационного топлива, в том числе по дорогам общего пользования, летному полю, грунтовым дорогам и легкому бездорожью. Вот почему вся начинка размещена на полноприводном шасси.

Оставшиеся машины — классический заправщик F-TA 20 на шасси MAN TGS 35.360, возит 20 тонн топлива. Второй, гидрантный диспенсер HD на базе среднетоннажника MAN TGL 8-180. В отличие от своего собрата с топливной цистерной, этот заправляет самолет, выкачивая керосин из подземных магистралей, проложенных под летным полем. Зато первый, который со своей емкостью, может не только закачивать топливо, но и откачивать его из воздушного судна — не все «бочки» так умеют. Характерная черта машин — система блокировки движения Interlock. Заправочная система диагностирует себя по 14 точкам, прежде чем дает запустить водителю двигатель грузовика и отъехать от заправляемого самолета.

Повторю, что все, кто пришли на нынешний авиасалон в Жуковском, в первую очередь интересовались самолетами и вертолетами: военными, гражданскими, времен ВОВ, авиалегендами прошлого и т. д., хотя мне думается, что автоэкспозиция не затерялась на авиационном поле. О некоторых машинах вы уже прочитали. И не забывайте, что очень многие посетители приехали посмотреть на большую авиацию на автомобилях. По официальной статистике MAKS, выставку в дни ее работы посетили 578 810 гостей. Их обслуживали 84 автобуса. Для тех, кто приехал на своей машине, выделили две парковки на 8 и 12 тысяч машиномест. Пустых, кстати, почти не было, значит, автомобиль можно смело назвать героем второго плана этой выставки.

ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ

KAMAG WIESEL › ПОЛНАЯ МАССА: 18 000 КГ **› НАЧАЛО ПРОДАЖ В ЕВРОПЕ:** 2019 Г. **› ЦЕНА:** 240 000 €

ОДНА ИЗ ИЗВЕСТНЫХ КОМПАНИЙ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ГРУЗОВИКОВ-РАНЖИРОВЩИКОВ, KAMAG, ОБНОВИЛА СВОЮ БАЗОВУЮ МОДЕЛЬ КОНТЕЙНЕРОВОЗА WBH 25 WIESEL. ГЛАВНОЕ НОВШЕСТВО — КАБИНА СОБСТВЕННОЙ РАЗРАБОТКИ. **МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА**

Этот шустрый автомобиль (wiesel в переводе с немецкого — ласка из отряда куньих) нельзя увидеть на дорогах общего пользования. Он трудится в крупных логистических центрах и складских терминалах. Кстати, не путайте этот «Визель» с другим, военным. В Германии под этим именем выпускалась легкая БМД для Бундесвера.

Идея создания мощного и юркого транспортера, или грузовика-ранжировщика, способного быстро оперировать с грузами, размещенными в контейнерах, сменных кузовах swap-body либо в полуприцепах, пришла в умы инженеров Kamag в 1995 году. Способ доставки грузов автопоездами всем хорош, пока сцепка не заехала в замкнутое пространство базы или склада на разгрузку. Дальше все зависит от мастерства водителя, размеров площади подъездных путей, их загруженности другими автопоездами и т. д. Словом, факторов, влияющих на задержку фуры при ее разгрузке, предостаточно. Вдобавок частые маневрирования груженых седельных тягачей в ограниченном пространстве, плюс длительное движение на малой скорости раньше времени приканчивают их трансмиссию.

Концепция транспортера Wiesel, который делают на заводе компании в немецком Ульме, была простой — сделать грузовик мощным и универсальным, и что немаловажно — компактным. Кабина «Визеля» крепится к торцу грузовой платформы, таким образом практически полностью освобождая всю длину шасси под груз. Платформа оснащается специальными креплениями для 20-футовых контейнеров для работы в морских портах или иных грузовых терминалах. Тип груза ограничивается лишь его массой (максимум 18 т) и габаритами (длина платформы «Визеля» может составлять до 7 м).

Наряду с компактностью «Визель» отличается улучшенной маневренностью. При колесной базе 4,8 м и угле руления колес в 45° «Визель» прекрасно справляется с рутинными задачами перевозки грузов внутри распределительных центров и грузовых терминалов. А чтобы обеспечить надежное движение на низких скоростях вперед и назад, инжене-

ры Kamag снабдили свой грузовик гидростатической трансмиссией производства компании Bosch Rexroth в составе насоса и гидромотора — по такой схеме работает большинство машин на гусеничном ходу. Гидравлика позволяет осуществлять плавное ускорение вплоть до максимальной скорости без разрыва потока мощности, но входящие в состав системы агрегаты более требовательны к качеству рабочей жидкости и сервису, особенно в условиях низких температур. Это главный минус в уходе от традиционной механической КП. Кстати, конкуренты, голландские Terberg и Ginaf, выпускают аналогичную технику с использованием классической связки дизель — механическая КП. К слову, такой вариант есть и у Kamag, но подобная модель сделана только для работы в порту. В дальнейшем представители компании хотят вывести эту модель из продуктовой линейки.

Двигаться на «Визеле» благодаря гидроприводу можно и по-черепашьи, а можно гонять по терминалу на максимальных 40 км/ч. Направление движения задается джойстиком: переключили флажок на джойстике вверх, отклонили его на себя — машина едет вперед. Флажок вниз, джойстик от себя — задний ход. Опытные водители даже не пользуются тормозами, так как при смене режимов положения джойстика машина замедляется сама. Кстати, для некоторых стран максималка либо ограничена на уровне 20 км/ч, либо, наоборот, скоростной лимит увеличен до 50 км. Это связано с особенностями местных правил сертификации такого вида транспорта. (В России Kamag Wiesel трудится в логистических центрах крупных продуктовых ритейлеров со скоростью до 20 км/ч.) Помимо положения вперед-назад джойстик перемещается влево-вправо. Если отклонить влево — опустится платформа для «взятия» на себя сменного кузова. Такая же опера-

1. Чтобы попасть на рабочее место предыдущей версии транспортера, надо обладать ловкостью гимнаста.
2. Самый наглядный ракурс, при котором видны все преимущества новой кабины над старой.
3. Разноцветные кнопки на джойстике отвечают за поднятие платформы и седельного устройства.
4. Сборка каждого «Визеля» — процесс неспешный. Белая труба — мощнейший противоподкатный брус.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ

УДОБНО. Редкий случай, когда грузовик снабжен и седельно-сцепным, и тягово-сцепным устройствами.

СПОРНО. У ворот базы, где трудятся «Визели», на знаке написано: дворовая машина. Пренебрежительно?

ция вправо — груз можно поднять и, переместив, поставить, для чего есть специальная площадка на опорах для хранения контейнера. Если надо подхватить полуприцеп, у транспортера есть седельно-сцепное устройство, оно регулируется по высоте гидравликой. Рабочий джойстик «Визеля» похож на аналогичный для компьютерных «стрелялок». Сравнение заезженное, но это так и есть: и по форме, и по сути. Чтобы без проблем «обнять» шкворень полуприцепа, «Визель» уменьшает клиренс, буквально распластываясь на асфальте, как такса, спасибо гидравлической подвеске, подлезает под него, поднимает седло, включает транспортное положение и тащит трейлер под разгрузку.

Примерно такая же процедура происходит при транспортировке сменных кузовов.

Вернемся к начинке машины. Прежде чем рассказать о кабине, пару слов о двигателе. Он тоже новый, это четырехцилиндровый рядный дизель Deutz TCD 4.1 L4 мощностью 154 л. с. Его объем — 4,1 л. Такой мотор зачастую используют в мобильных электростанциях. В силу скромных размеров он установлен внутри рамы машины, обеспечивая практически идеальную развесовку транспортера. Но главное, что он на 15% экономичнее прежнего агрегата, 5-литрового мотора Mercedes-Benz той же мощности.

Благодаря новому двигателю интервал техобслуживания ранжировщика уменьшился с 1000 до 500–700 рабочих часов. По ходовой части: передняя управляемая ось — Mercedes-Benz, задний мост — Kessler, подвеска — зависимая пневматическая. Стратегия Kamag состоит в том, чтобы разместить свои заказы на узлы и агрегаты у проверенных поставщиков, из собственного только рама да новая кабина. От модели Mercedes-Benz Atego, кстати, была раньше и она. Вот тут вплотную переходим к главной детали новинки. Чем плох прежний вариант? Во-первых, ценой. Все, что несет на себе знаменитую трехлучевую звезду, стоит недешево. Во-вторых, плохой эргономикой. Специалисты из Kamag подсчитали, что за смену оператор «Визеля» входит и выходит из кабины более сотни раз. Причем «входит», это мягко сказано. Кабину от серийного Atego хотя и максимально приспособили для Wiesel, но все равно водителю надо подтягиваться на руках за поручни, чтобы попасть на рабочее место. Вдобавок, по отзывам маркетологов Kamag, грузовое отделение Mercedes-Benz иногда срывало сроки поставки своих кабин. Других не было, приходилось идти на поводу у монополиста.

Новая кабина — собственная разработка фирмы, ее поставили на конвейер в мае этого года. Она максимально приспособлена к водителю, обеспечивая ему почти

1–2. У новой кабины вид назад — закачаешься! Не то что в старой версии.
3. Ранжировщик Wiesel показывает свои рабочие возможности. Кстати, сменные кузова делает известная Krone.
4. Завод не только производит технику, но и занимается ее обслуживанием. Заслуженный ветеран ждет своего часа.
5. «Визель» тащит полуприцеп на разгрузку.

KAMAG WBH 25 E5 WIESEL

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Колесная формула	4x2
Снаряженная масса	8100 кг
Полная масса	18 000 кг
Габариты (длина/ширина/высота)	9070x2315x2273 мм
Двигатель	дизельный Deutz TCD L4, 4,1 л, 154 л. с., 610/1600 Нм/мин$^{-1}$
Трансмиссия	гидростатическая
Подвеска	пневматическая
Цена	240 000 €
СЕРВИС	
Периодичность ТО	1000 рабочих часов
КОНКУРЕНТЫ	
Terberg BC-182, Ginaf M4243	

\+ Хорошая обзорность, улучшенная маневренность.

− Ограниченный доступ к силовому агрегату.

4

королевский уровень комфорта и безопасности. Отличная обзорность — огромный размер ветрового и заднего стекол. Заднее вдобавок оснащено большим стеклоочистителем. Двигаясь назад, водителю проще контролировать захват сменного кузова или полуприцепа. У старой кабины для движения задним ходом всего два небольших оконца, безо всяких очистителей, вот почему логистические фирмы, эксплуатирующие «Визели» со старыми кабинами, ставят на машину камеру и выводят картинку на дополнительный экран. Для дополнительной безопасности у новой кабины жесткий стальной бампер спереди, а также навес над кабиной для защиты от атмосферных осадков — зимой лед и снег при погрузке падают с крыши сменных кузовов аккурат на кабину транспортера. Кроме того, к крыше кабины присоединяются рейлинги для крепления рабочего и дополнительного габаритного освещения. Приборы управления расположены с учетом эргономики, настраиваемое под водителя сиденье установлено на пневмоподвеске, с обогревом и поясничной опорой. Но главное, новая кабина обеспечила максимально заниженное положение ступени: всего одна входная подножка, которая расположена на высоте 450 мм, что облегчает попадание в кабину.

В ходе короткого тест-драйва удалось сравнить как новую, так и старую версии. Скажу, что низкая новая кабина мне понравилась больше. Не кабина, а просто личный кабинет для работы. Впрочем, Wiesel тут не безусловный пионер в деле удобного «кабиноделания» — низкорасположенные кабины, вынесенные перед передней осью, не первый год устанавливают на свои шасси для мусоровозов и другой коммунальной техники тот же Mercedes Econic и Volvo FE LEC. Есть примеры и в родном отечестве — кабина нынешних многоосных шасси БАЗа. Там ради экономии полезного места для надстройки она тоже вынесена далеко вперед.

В России пока трудится четыре грузовика-ранжировщика Wiesel. Старой формации, с мерседесовской кабиной. Фирма продает и подержанные транспортеры. Впрочем, даже для небольшого количества подобной техники в нашей стране уже есть специализированные авторизованные сервисные центры обслуживания. Они находятся в Москве и Санкт-Петербурге. Вот он, немецкий вдумчивый подход — продукт потребители у нас еще толком не распробовали, а ремонтная база уже развернута. И даже с личным кабинетом для заказа ТО и запчастей. Впрочем, бывает ли у подобных фирм по-другому?

ОТ 10 ТОНН И ВЫШЕ

Kamag входит в группу компаний Tii Group, которая основана в 1993 году Отто Реттенмайером. В группе пять подразделений, включая компанию по производству логистических транспортеров Kamag. Конек фирмы — выпуск техники и самоходных платформ для перевозки тяжелых и неделимых грузов от 10 тонн и выше. Грузовые платформы используются в нефтегазовой промышленности, судостроении, металлургии, авиации, горно-добывающей сфере. Самая грузоподъемная поклажа, перевезенная техникой Tii Group одномоментно — 17 000 тонн. Ежегодный объем спецтехники — не более 1000 штук в год. Помимо дизельной версии Wiesel есть полностью электрический ранжировщик и транспортер-робот. Достаточно двух часов зарядки для работы на всю восьмичасовую смену. Специальные сенсоры и датчики роботизированной платформы помогают ориентироваться в пространстве. Планируемое время выхода в серию — 2020 год.

5

РАБОТА В ПОЛНУЮ СИЛУ

В НОВОМ ПОКОЛЕНИИ ТЯЖЕЛЫХ САМОСВАЛОВ КАМАЗ-6580 КАМСКИЙ АВТОЗАВОД ПРИМЕНИЛ РЯД КОНСТРУКТИВНЫХ НОВШЕСТВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ВЫСОКУЮ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ, БЕСПЕРЕБОЙНУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ И СНИЖЕНИЕ СТОИМОСТИ ВЛАДЕНИЯ.

МИХАИЛ НЕВЗГОДИН, ПО МАТЕРИАЛАМ ПАО «КАМАЗ»

Камские грузовики строительного назначения — лидеры продаж в своем сегменте. Лидерство обязывает к расширению компетенций и оперативным ответам на запросы рынка. Именно таким ответом стал тяжелый самосвал КАМАЗ-6580, представитель новой флагманской линейки грузовой техники от Камского автозавода. Серию, включающую трех- и четырехосные самосвалы, создавали в качестве дополнения модельного ряда КАМАЗ-6520.

Основными потребителями тяжелых самосвалов с колесной формулой 6х4 и 8х4 являются предприятия, занимающиеся дорожным строительством. Также данные самосвалы приобретают компании, занимающиеся строительством промышленных объектов, и фирмы, оказывающие транспортные услуги (перевозка нерудных материалов). Одна из ключевых особенностей серии 6580 — высокие осевые нагрузки (9 тонн на передние и по 16 тонн на задние оси при максимальной полной массе). Это позволяет использовать их в качестве альтернативы другим карьерным самосвалам, представленным на рынке.

Основа шасси тяжелого самосвала — рама с увеличенным запасом прочности. Она изготовлена из высокопрочной стали по принципу «лонжерон в лонжероне». Суммарная толщина силовых элементов составляет 16 мм.

Много новшеств применено в ходовой части автомобиля. Балансирная подвеска задних мостов выполнена с использованием нового пакета рессор с листами из стали повышенной прочности (передние и задние рессоры разработаны и изготовлены российским производителем). Впервые ступицы балансира вращаются относительно оси не на бронзовых втулках, как обычно на КАМАЗах, а на мощных необслуживаемых резинометаллических шарнирах. Особенностью задней подвески самосвалов является то, что в них введены как нижние, так и верхние реактивные тяги (по четыре тяги на каждый мост). Причем верхние выполнены в виде латинской буквы V, но при этом разделены с целью исключения поперечного смещения осей балансиров. Усовершенствованная задняя подвеска также получила два стабилизатора поперечной устойчивости.

Еще одно нововведение — камерные радиальные шины размерностью 12,00 R24 (размер обода — 8,5-24), выдерживают высокие нагрузки и увеличивают клиренс, что важно для работы в тяжелых условиях. Дополнительное преимущество камерных шин заключается в невосприимчивости к деформациям диска и возможности самостоятельного ремонта шины. Само собой, у КАМАЗ-6580 есть блокировки межосевого и межколесных дифференциалов.

В моторной гамме КАМАЗ-6580 четыре силовых агрегата. Основным является 12-литровый турбодизель Mercedes-Benz OM 457LA с двумя настройками по мощности. На трехосники камазовцы установили моторы мощностью 401 л. с. с крутящим моментом 2000 Нм, на четырехосное шасси — 428 л. с. с крутящим моментом 2100 Нм. Межсервисный интервал варьируется от 20 до 60 тыс. км в зависимости от условий эксплуатации. Коробка передач — 16-ступенчатая автоматизированная ZF Ecosplit.

1. Кабина для серии КАМАЗ-6580 выпускается в Набережных Челнах на новом «с иголочки» заводе каркасов кабин, детище российско-германского совместного предприятия «ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС».

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

Тормозная система КАМАЗ-6580 имеет пневматический привод. Основу ее составляют барабанные механизмы с диаметром барабана 420 мм и шириной накладок 180 мм. В конструкцию тормозной системы добавлен еще один ресивер, снижающий риск попадания влаги в тормозную систему. Диаметр трубопровода питания увеличен, за счет чего повышена эффективность торможения — ускорился отклик на нажатие педали.

Изначально КАМАЗ-6580 комплектовался кузовами НЕФАЗ полукруглого сечения. С учетом загрузки «с горкой», свойственной для российской эксплуатации самосвалов, предельная нагрузка в отдельных случаях была существенно выше нормативной, что сказывалось на возможностях и состоянии автомобиля. В 2017 году прежние кузова заменили прямоугольными кузовами БЦМ (производитель — компания «Бецема») меньшего объема. У самосвала с колесной формулой 6х4 объем кузова составляет 16 м^3, а для шасси 8х4 предлагается 20-кубовая платформа. В обоих вариантах предусмотрен подогрев отработавшими газами, причем наиболее проблемные места (боковые и передние скосы днища) получили концентрированный обогрев. Гидрооборудование Binotto или HYVA, глобальных производителей комплексных систем для самосвальной техники.

Для устранения наиболее частых проблем в эксплуатации самосвальных кузовов компания «Бецема» внедрила несколько конструкционных новшеств. Так, в целях исключения излома гидроцилиндра усилена конструкция стабилизатора и заднего вала, а для повышения надежности петель заднего борта используются усиленные петли с повышенным запасом прочности. С целью увеличения ресурса самосвальной платформы производитель применил новую износостойкую сталь: днище — Quard 450 (толщина 8 мм), стенки и надрамник — S420MC (толщина 5 мм).

Кабина для серии КАМАЗ-6580 выпускается в Набережных Челнах на новом «с иголочки» заводе каркасов кабин, детище российско-германского совместного предприятия «ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС». Интерьер кабины собран из импортных комплектующих и по тщательности отделки вполне может конкурировать с таковыми на чистопородных грузовиках Mercedes-Benz Axor. Есть возможность установить кондиционер, автономку, электростеклоподъемники. В целом, рабочее место водителя отличается высочайшим уровнем комфорта. По данному показателю автомобиль не уступает иностранным аналогам. Гарантия на тяжелые самосвалы КАМАЗ-6580 составляет 150 тыс. км или 2 года.

2. Экологический уровень Евро-5 выполняется с использованием системы SCR.
3. Передняя ось со стабилизатором.
4. Балансирная подвеска задних мостов выполнена с использованием нового пакета рессор с листами из стали повышенной прочности.
5. Кабина оснащена сервоприводом опрокидывания, что облегчает доступ к основным системам силового агрегата.
6. У самосвала с колесной формулой 6х4 объем кузова составляет 16 м^3, а для шасси 8х4 предлагается 20-кубовая платформа.

	КАМАЗ-6580	КАМАЗ-65801
Колесная формула	6х4	8х4
Полная масса, *кг*	41 000	50 000
Снаряженная масса, *кг*	14 800	17 000
Вместимость кузова, *м^3*	16	20
Емкость топливного бака, *л*	350	
Двигатель	Mercedes-Benz OM 457LA, диз., рядный, 6-цилинд., с турбонаддувом, 11 970 см^3, 401 (428) л. с., 2000/1000-1400 (2100/1000-1400) Нм при мин$^{-1}$	
Коробка передач	ZF16 S225TO, 16-ступ., мех.	
Размерность шин	12.00R24	
Подвеска (передняя/задняя)	зависимая, малолистовая, рессорная/ зависимая, балансирная, рессорная	
Тормоза	пневматические, барабанные с ABS и ASR	

Знаменитая телеграмма-призыв Остапа Бендера миллионеру Корейко — грузить апельсины бочками, сегодня не выглядит чем-то странным. Прицепов и полуприцепов для перевозки различных видов грузов, даже самых экзотических, хватает. Экзотика на выставке тоже была, но о ней позже. Начну обзор с холодильников на колесах, рефрижераторов.

Почти каждый производитель норовит подчеркнуть, что его новая модель еще больше поумнела. Мало давать возможность контролировать груз и температурный режим на расстоянии, надо это сделать быстро и в максимально доступной форме. Еще несколько лет назад рефрижераторный полуприцеп, выходящий в эфир через интернет, воспринимался как чудо-чудное, сейчас это общее место. Разница лишь в подаче информации. У модели от Schmitz C.KOCool 16.8 есть свое мобильное приложение — beSmart. На борту «рефа» собственный модуль Wi-Fi. При помощи смартфона можно управлять многими опциями полуприцепа, начиная от работы холодильного агрегата и заканчивая банальным местоположением техники. А заодно компания сделала акцент на собственную холодильную установку, Cooling UnitS.CU. Ее можно заказать либо в моно-, либо в мультитемпературном варианте. Покупать подобные на стороне — общая практика, однако Schmitz Cargobull оснастил рефрижератор своей системой. Вдобавок они «раздвинули» размеры своего детища. Полуприцеп стал аж 16,8 м в длину. Безусловной победой это нельзя назвать, тягачу с таким хвостом труднее придется при маневрах на дороге. Здесь изюминка в другом — фирма научилась делать сплошную боковую стенку. Раньше стенки для таких удлиненных версий изготавливались набором панелей.

Если одни производители предлагают переписываться со своим рефрижератором лично, другие, как в Krone, исповедуют иной подход. Здесь всю переписку с техникой возлагают не на клиента. При помощи фирменного портала Krone Telematics специалисты связываются с конкретным полуприцепом линейки Coolliner, выясняют у него все параметры, а затем высылают данные в формате PDF-документов клиенту

БОЛЬШИЕ МОЛОДЦЫ

ПРИЦЕПЫ — КЛАСС, ГДЕ ОЖИДАТЬ НОВЫХ МОДЕЛЕЙ К КАЖДОЙ ВЫСТАВКЕ НЕ ПРИХОДИТСЯ. НЫНЕШНЯЯ ЭКСПОЗИЦИЯ ОТВЕТИЛА НА ГЛАВНЫЙ ВОПРОС — ТЕНДЕНЦИИ. ОНИ ТАКОВЫ: ПОГОНЯ ЗА ДЛИНОЙ, ПЕРЕХОД НА СВОИ КОМПЛЕКТУЮЩИЕ, СНИЖЕНИЕ НАГРУЗКИ НА ОСЬ И ЦИФРОВОЕ ОБЩЕНИЕ С ТЕХНИКОЙ.

МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА И МИХАИЛА ОЖЕРЕЛЬЕВА

по электронной почте. Приятно же получить готовый пакет сразу, чем выуживать его у рефрижератора самому. Спецы компании, для подстраховки, PDF готовы сбросить даже на факс — без показаний термографа своего полуприцепа вы не останетесь. Кроме того, у модели есть мобильная перегородка для разделения грузов внутри камеры. А еще снижен шум от работы холодильной установки. Впрочем, этот показатель является главным в Европе, нежели чем у нас. Зато все полуприцепы фирмы, предназначенные для работы в России, теперь оснащены осями собственного производства.

Отечественные производители по части умной электроники не отстают от иностранцев. Тем более что она импортного производства. Нефтекамский автозавод показал свой вариант «холодильника», модель 93341ОК7. Полуприцеп оснащен оборудованием от известной компании ThermoKing. Узнать температурный режим, закрыты ли двери рефрижератора и состояние остатка топлива мотора холодильной установки можно, в том числе, по Bluetooth. У нашего производителя другой конек — мощная рама по всей длине. Она выполнена из шведской стали марки SB-700. Такой рефрижератор будет повыше, чем те, у которых шкворень крепится к кузову, зато такая конструкция лучше

1. Рефрижератор Schmitz C.KO Cool — самый большой объем на сегодня.
2. Kogel SKM24. Борта на болтах.
3. Собственная ось Krone. Усиленная, дисковые тормоза.
4. Самый умный бензовоз от компании «Капри».

приспособлена к нашим условиям эксплуатации. Кстати, снаряженная масса шасси (без учета надстройки) составляет 3850 кг.

Были интересные модели в стане полуприцепов-цистерн. Здесь тоже акцент смещается в сторону умных опций: на четырехосную 38-кубовую «бочку» для перевозки светлых нефтепродуктов установили электронную пломбировку от компании «Капри». Весь процесс от начала заполнения танков топливом и заканчивая его сливом можно проверить и контролировать удаленно. Пломба подает онлайн-сигнал на несанкционированное вскрытие люков. Также можно посмотреть «кино» с четырех камер, установленных на цистерне. Местоположение бензовоза контролируется системой ГЛОНАСС. Но для наших условий главное — неусыпный контроль за содержимым и, цитирую по пресс-киту компании-производителя, «пресечение несанкционированного доступа к нефтепродукту работников нефтебазы и АЗС». Но если у цистерны сорвана обыкновенная пломба, то тоже становится ясно, что либо содержимое ощутимо уменьшилось, либо его разбавили. Словом, доверия к топливу уже меньше, а такая проверочная работа по сохранности груза его хозяевам ничего не стоит. Другое дело — вопрос увеличения полезной нагрузки, за что идет неустанная борьба с уменьшением снаряженной массы цистерн.

Кстати, аналогичный подход прослеживается и в самом массовом сегменте полуприцепов — шторно-бортовых и изотермических фургонах. Все представленные — трехосные. Koegel Cargo выставила свою прошлогоднюю премьеру, шторник Novum, у которого снаряженная масса полуприцепа даже меньше 6 тонн, 5920 кг, а оси собственного производства, Koegel KTA. Поклонники марки наверняка помнят о всех выдающихся трансформационных способностях фуры и многочисленных точках крепежа для груза. В таком же русле идет Krone с моделью ProfiLiner. Снаряженная масса 7 тонн, и тоже упор на оси собственной разработки. Сторонние производители остаются, но в первую очередь компания продвигает на наш рынок свои комплектующие. В Krone упирают и на удобство размещения и закрепления груза в полуприцепе, и на возможность перевозки фуры железнодорожным транспортом — многозамковая внешняя рама позволяет крепить полуприцеп на платформе. Если продолжить тему борьбы за снижение собственной массы, отмечу шторный полуприцеп Wielton Side Curtian Master NS3KB. Его снаряженная масса тоже в почти рекордных пределах, чуть выше 6,5 тонн.

Два слова о гигантомании, то есть об увлечении общей длины полуприцепов. Сразу три производителя, НефАЗ (модель 93341), МАЗ (модель 903011) и Meusburger Новтрак (SP-343 PR), показали свои 16,5-метровые модели. (Напомню, что в среднем длина фургона сейчас не превышает 13 м.) Увеличение общей длины, повторю, весьма спорный вопрос, хотя возможность втиснуть в полуприцеп дополнительные 7-8 паллет либо что-то длинное и тяжелое для некоторых перевозчиков является решающим аргументом при покупке.

Теперь об экзотике. На выставке был представлен только один шторно-бортовой центрально-осевой прицеп. Вдобавок относящийся к категории О3. Это одноосный «Трейлер» — 829841. За многоцифровым индексом модели спрятаны сварная оцинкованная рама, немецкий осевой агрегат Gigant, общая грузоподъемность

свыше 6 тонн, переломные стойки. Подобные варианты в Европе производят многие фирмы, однако в нашей стране их нет. На нынешней выставке я нашел только одну такую модель отечественного производства.

Заканчиваем путешествие по выставочным полуприцепам на самосвальных модификациях. Учитывая неослабевающий бум в России на такую технику, свои модели представили как европейские монстры, так и турецкие производители. Они, к слову, заметно активизировали свой интерес к нашему рынку. Самого яркого «турка», в прямом и переносном смысле, показала компания Ozgul. Из особенностей — четыре оси собственного производства. Передняя подъемная, задняя подруливающая и тоже подъемная. Сделано это для снижения осевой нагрузки — самосвал немаленький, по уверениям консультантов, берет на борт до 50 тонн.

1. НефАЗ-93341ОК7. Пожалуй, лучший из отечественных рефрижераторов.
2. Редкая птица, одноосный «Трейлер-829841».
3. Weight Master NW 3A25SK SL 48. Дно и борта покрыты спецпокрытием.
4. Самый грузоподъемный «турок», от фирмы Ozgul. Из особенностей — четыре оси.

Очевидных новинок у других производителей не было, зато можно проследить подход к мелочам при производстве трехосных самосвальных вариантов. Kogel показала 24-кубовый вариант SKM24. Собственная масса с алюминиевым U-образным кузовом (дно — сталь, борта включая задний — алюминий) всего 5600 кг. Интересно то, что его борта, включая передний, крепятся к ванне на болтах. Если зимой «что-то пошло не так» с грузом, не придется до одури работать ломом и лопатой. Креативно подошли в компании к креплению замков заднего борта самосвала. Они сделаны заподлицо с кромкой дна кузова. Щебень больших фракций не повредит их при разгрузке, но болтовые соединения потребуют наверняка более внимательного к себе отношения.

Вариант от Wielton, 25-кубовая модель Weight Master NW 3A25SKSL 48, имеет тоже алюминиевый кузов, его дно обогревается выхлопными газами тягача. Есть версии, когда дно и борта самосвала облицовывают специальным футеровочным материалом на манер пластика, чтобы сыпучий груз скатывался из кузова, как котлета с тефлоновой сковородки. Но и здесь есть вопросы: скажем, зима в Подмосковье и зима в Ханты-Мансийске это две разные зимы. Поможет ли «нанопластик» при серьезном минусе?

Любой каприз по запросу клиента — вот, пожалуй, как можно охарактеризовать все то, что показали производители прицепов и полуприцепов на нынешней выставке Komtrans'2019. Рама оцинкованная, на болтовом соединении или сварная, окрашенная. Кузова — максимум удобства при фиксации груза и их невероятная длина. (Если так пойдет и дальше, то седельный тягач могут загнать под полуприцеп, дабы всю разрешенную длину автопоезда отдать максимально под груз. Подобные модели были в 60-х годах XX века.) Расширение линейки собственных осевых агрегатов и упор на удаленное общение с полуприцепами на цифровом уровне.

Гонка у производителей прицепов по типу «быстрее, выше, сильнее» перешла почти в финальную фазу. В каком направлении они двинут дальше? В рамках выставки были оглашены итоги конкурса «Лучший коммерческий автомобиль года — 2019». В номинации «прицеп/полуприцеп» победил полуприцеп Schmitz Cargobull S.KOCool Smart. Тот самый, который самый умный и самый длинный. Но что-то мне подсказывает, что этой модели непросто будет удержать свой титул к следующему конкурсу — уж больно сильная конкуренция намечается.

«Интеллектуальный подход: сохранение хладнокровия в информационном потоке».

Ян Хермелинг, KRONE Telematics / KRONE Fair Care

Наш Cool Liner и KRONE Telematics представляют собой идеальную команду, которая берет на себя множество ваших транспортных забот. Продуманное взаимодействие полуприцепа и KRONE Telematics позволит вам в любое время и очень удобным способом в режиме онлайн определить местоположение и температуру ваших грузов и даже получить непосредственный доступ к вашей холодильной установке, чтобы вносить изменения. Благодаря этому вы всегда сможете документально подтвердить, что ваши требовательные к температурному режиму товары находятся в хороших руках. Все это экономит ваше время и деньги и позволяет сохранять холодную голову всегда, даже в горячую пору.

Код для получения
дополнительной информации.

KRONE
We Deliver the Future

РКС Нутцфарцойге • Тел. +7 495 989-72-38 • info@rks-rus.ru

РЕКЛАМА

ВЫШЕ НА СТУПЕНЬ

РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ МАРКИ «VOLKSWAGEN КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ» ВАЛЕРИЙ ВАКИН И РЕГИОНАЛЬНЫЙ МЕНЕДЖЕР ПО РАЗВИТИЮ ДИЛЕРСКОЙ СЕТИ ИЛЬЯ ГАМАЗИН РАССКАЗАЛИ О «СЕРВИС ПЛЮСЕ», НОВОМ СТАНДАРТЕ ДИЛЕРСКИХ СТО, АДАПТИРОВАННЫХ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ КОРПОРАТИВНЫХ КЛИЕНТОВ. **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА**

— В чем основная задача концепции «Сервис плюс»?

Валерий Вакин: «Сервис плюс» — это более высокий стандарт мастерских. По состоянию на декабрь 2018 года по данному проекту у нас были сформированы и уже подписаны договора с 26 дилерскими предприятиями. Эти предприятия должны производить полный спектр работ по обслуживанию и ремонту коммерческих автомобилей Volkswagen, в том числе и переоборудованных в специальные версии (автобусы, скорая помощь, бронеавтомобили и прочие автомобили, переоборудованные по потребностям заказчиков). Последнее, пожалуй, является ключевой задачей проекта.

Хочу сказать, что вопрос обслуживания спецверсий достаточно остро стоит в дилерской сети. Проблема заключается в недостаточном уровне квалификации сотрудников дилерского предприятия, отсутствии необходимого ассортимента запчастей на складе, а главное — минимальной возможности решения гарантийных вопросов по переоборудованным автомобилям. Владельцу автомобиля со специсполнением такой расклад становится неинтересным, он просто вынужден искать альтернативу.

Мы видим, что потребность в комплексном обслуживании коммерческого автомобиля на рынке есть, а возможность удовлетворить эти потребности сегодня имеется далеко не у каждого дилерского центра. Поэтому мы регулярно обсуждаем эту проблему с дилерами и партнерами, собираем круглые столы. Итогом всего является совершенствование наших стандартов послепродажного обслуживания.

— Расскажите, чем «Сервис плюс» отличается от обычного сервиса Volkswagen?

Илья Гамазин: Новый стандарт имеет три ключевых особенности. Во-первых, это полное выполнение всех базовых требований к дилерской СТО. У нас имеется специальный чек-лист, по которому ведется ежеквартальный аудит дилеров. И каждый претендент на статус «Сервис плюс» должен такую проверку пройти. Вспомним старую добрую шутку:

1. Руководитель отдела послепродажного обслуживания марки «Volkswagen Коммерческие автомобили» Валерий Вакин.
2. Региональный менеджер по развитию дилерской сети Илья Гамазин.

«Прежде чем идти в вольную программу, нужно ее откатать».

Во-вторых, есть ряд инфраструктурных требований. Они касаются рабочего места для автомобиля Volkswagen Crafter в ремзоне и места для его парковки на территории дилерского центра. Ранее решение этих вопросов было полностью на стороне дилера, мы на них особого внимания не обращали. В итоге иногда выходило, что водитель приезжал на СТО, а подходящего места не находил и ставил машину на соседней улице. Было примерно так: если клиенту нужно, он все равно приедет, а сейчас мы повернулись лицом к клиенту и всегда готовы его принять.

В-третьих, это операционные требования: время ожидания приема автомобиля в работу — не более трех дней, отсутствие очереди, бесплатная мойка. А еще, как уже упоминалось, предложение услуг кузовостроителей. У дилеров в Москве и Санкт-Петербурге должно быть как минимум шесть партнеров, специализирующихся на переоборудовании автомобилей, с которыми заключен постоянный контракт, предусматривающий выполнение гарантийных работ по стандартам передельщика и их оплату. Для дилеров в других регионах достаточно иметь три таких контракта.

Дилерские предприятия, выполнившие все эти условия, получают право на установку соответствующей корпоративной идентификации. В свою очередь, клиент, видя соответствующую унификацию дилерского центра, понимает, что здесь предъявляются особые требования. Не только предъявляются, но и контролируются, это работает на подсознании.

В.В.: Добавлю, что самое основное требование — квалификация сотрудников. Кризис подкосил дилерскую сеть, и предприятия были вынуждены расстаться с большим количеством квалифицированного персонала. Хорошие специалисты ушли на вольные хлеба, чтобы заниматься ремонтом нашей техники вне орбиты Volkswagen. А те, кто остался, не всегда соответствуют требованиям по квалификации. Между тем сегодня требуется другое: с клиентом нужно общаться на профессиональном уровне, знать, зачем автомобиль к нам приехал, его историю. Все эти компетенции у сотрудников дилерских СТО должны быть обязательно. Без них работать нельзя.

— Позвольте уточнить: вы разделяете компетенции для флитовых и массовых клиентов?

В.В: Изначально базовый стандарт подразумевает единый уровень компетенций для всех клиентов, частных и корпоративных. Но флитовый клиент, он другой — со своими задачами и потребностями. Наша цель обеспечить ему меньшее время пребывания в сервисе. Иными словами, за одно посещение СТО мы должны предложить ему весь спектр услуг, чтобы на протяжении межсервисного интервала в 20 тыс. км он к нам не приезжал. Поэтому дилеры стараются выполнить все превентивные работы по максимуму, а рекомендации занести в учетную систему. Клиенту напомнят эти рекомендации, даже если машина в следующий раз окажется на другом дилерском предприятии. Такой алгоритм выгоден и нам, и нашим клиентам.

И.Г.: Как корпоративным, так и частным клиентам мы предлагаем диалоговую приемку с помощью планшета. Ее алгоритм позволяет мастеру-консультанту не пропустить ни одного шага при осмотре автомобиля. Здесь же на приемке сотрудники СТО могут предложить клиенту в качестве альтернативы запчасти линейки «Эконом», снизив тем самым финальную стоимость наряд-заказа. Напомню, в линейке «Эконом» запчасти Volkswagen, идентичные оригинальным, с такой же двухлетней гарантией, но с чуть меньшим ресурсом.

— Раз уж мы заговорили о запчастях, есть ли различия в организации складского хозяйства?

И.Г.: Учитывая спектр возможностей работы с кузовостроителями, стандарт «Сервис плюс» подразумевает увеличенный склад. Больше, чем у обычного дилера. Потому что обычный дилер в связи с дефицитом производственных площадей, как правило, свой склад ограничивает. Заказывает необходимые позиции по факту приезда машины. У дилеров «Сервис плюс» большинство редких позиций должно быть в наличии.

— Что можно сказать о клиентской базе «Сервис плюс» и планах развития проекта?

В.В.: В настоящее время база клиентов по коммерческим автомобилям ввиду кризиса растет не так, как хотелось бы. Потому что коммерческие автомобили Volkswagen — не из дешевых. Но это как посчитать. Ведь важно еще и то, в каком режиме автомобиль работает и сколько прибыли приносит. К примеру, питерская компания «Третий парк» имела опыт одновременной эксплуатации 400 автобусов Volkswagen Crafter. В другой компании из Северной столицы — еще 400 машин. У всех у них коэффициент технической готовности был выше 95%. Руководство «Третьего парка» подчеркивает, что это самый высокий показатель за всю историю. Вот вам независимая оценка.

Теперь о планах. По состоянию на начало 2019 года у нас 26 предприятий «Сервис плюс»: шесть в Москве и Подмосковье, три в Санкт-Петербурге, остальные в регионах. Самая восточная точка — в Красноярске. В нынешнем году планируется расширить сеть до 30 предприятий.

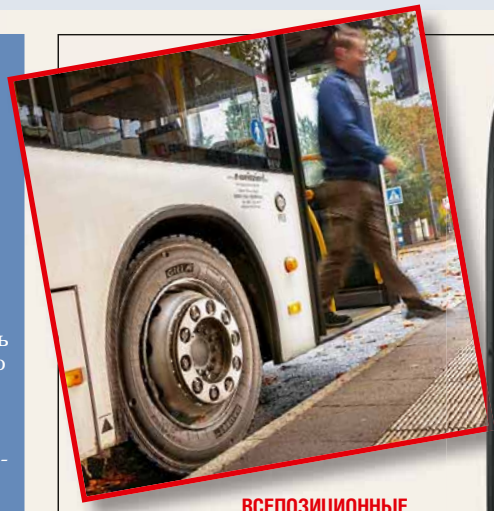
ВОЗВРАЩАЯ СВЕТ

Пленку для нанесения декоративных полос на транспортные средства оперативных служб серии 823i, которая полностью соответствует требованиям ГОСТ Р 50574-2019, показала компания 3M на последней выставке Comtrans'2019 в Москве. С 1 июля этого года вступил в силу новый ГОСТ «Автомобили, автобусы и мотоциклы оперативных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы. Общие требования». Он обязывает наносить декоративные полосы только из световозвращающей пленки на транспортные средства полиции, скорой медицинской помощи и пожарной охраны. Согласно п. 5.3 данного стандарта самоклеящиеся пленки для декоративных полос должны соответствовать требованиям по стойкости к воздействию внешних факторов, механической мойке, ударным нагрузкам и величине коэффициента световозвращения. Характеристики пленки 3M серии 823i даже превосходят требования стандарта. При ее нанесении на боковые и задние поверхности кузова транспортного средства оперативной службы обеспечивается не только его мгновенное зрительное восприятие и выделение из общего транспортного потока, но и высокий уровень безопасности в дневное и ночное время суток. Конструкция пленки 823i представляет собой оптическую систему из микропризм, заключенных в шестиугольные капсулы из синтетического полимера, за счет чего обеспечивается более высокий коэффициент световозвращения в темное время суток и видимость маркировки с расстояния 300-400 метров. В отличие от аналогов пленка обладает уникальными свойствами с точки зрения удобства и простоты ее нанесения: она чрезвычайно гибкая, эластичная и может легко наноситься на криволинейные поверхности.

ХОЗЯЕВАМ МЕДНЫХ ГОР

Специально для техники, которую используют при подземных горных работах, компания Nokian представила два новых типоразмера шин Mine King E-4. Они представлены в базовом типоразмере 14,00–20 и двух новых типоразмерах — 12,00–20 и 14,00–24. Колеса для горнодобывающей техники разработаны в сотрудничестве с конечными потребителями и одним из ведущих производителей специализированных буровых установок. Шины для подземных горных работ должны соответствовать особым требованиям. Сложность вызывают не только физические особенности местности проведения таких работ — поверхность состоит из острых скользких камней, также нужно учитывать ограничение по размеру техники и высокие требования к безопасности.

Nokian Mine King E-4 обладают сбалансированным набором характеристик, которые помогают справляться со сложностями, возникающими в условиях подземной разработки. Теперь шины доступны для более широкого круга транспортных средств, используемых в горнодобывающей промышленности. У шин прочная конструкция, рабочее давление может достигать 10 бар, что улучшает грузоподъемность. Острые плечевые зоны и увеличенное пятно контакта повышают сцепление на мокрых камнях. Устойчивость к порезам и проколам обеспечена за счет сочетания рисунка протектора и состава специальной резиновой смеси для шин горнодобывающей отрасли. Новые размеры также заменят несколько устаревших моделей шин, которые будут сняты с производства.



ВСЕПОЗИЦИОННЫЕ

Компания Giti Tire начала выпуск Giti GAU867 — нового поколения шин с маркировкой «три горных пика и снежинка» (3PMSF), предназначенных для установки на любую ось городских автобусов. Новая модель заменит популярные Giti GAU861 и Giti GT867 и выйдет на рынок в нескольких основных типоразмерах, включая 275/70R22.5, 295/80R22.5 и 11 R22.5. Индексы нагрузки и скорости всего размерного ряда соответствуют рыночным стандартам. Разработанные для использования в условиях интенсивного городского движения шины Giti GAU867 получили оптимизированную конструкцию каркаса, которая способствует увеличению ходимости и лучшей управляемости, а также отличаются высокой способностью к восстановлению протектора, что является ключевым для рынка фактором в силу традиционно небольшого срока эксплуатации продуктов данного сегмента. К числу усовершенствований также относятся усиленные боковины, которые защищают шину от повреждений, связанных с наездами на бордюры, и от абразивного износа. Широкий протектор и улучшенные ламели способствуют дополнительному снижению шума и повышают уровень комфорта пассажиров по сравнению с предыдущими моделями.

Напомним, ассортимент продукции Giti для грузовых автомобилей и автобусов разрабатывается совместно с Европейским центром исследования и разработок Giti Tire в Ганновере, Германия.

С ПОТРОХАМИ

Компания Allison Transmission объявила, что приобрела активы компаний Walker Die Casting и C&R Tool and Engineering за $103 млн наличными!

В Allison при этом подчеркнули, что эти приобретения не окажут значительного влияния на показатели текущего финансового года. Оба предприятия являются давними поставщиками литых алюминиевых деталей, которые используются при производстве продукции Allison, а также инструментов для обработки металлов. Совету директоров Allison удалось договориться с семьей Уокеров, находившейся в поиске покупателя своего бизнеса, о приобретении активов компании, которые обеспечивают производство важнейших компонентов для коробок передач магистральных транспортных средств.

В связи с покупкой новых активов в холдинге подчеркнули, что намерены продолжать 60-летние традиции компании Walker. Компания C&R Tool and Engineering является ведущим поставщиком инструментов для обработки металлов, используемых Walker и другими компаниями. Walker Die Casting и C&R Tool and Engineering продолжат свою деятельность в качестве производственных площадок Allison Transmission со штатом в несколько сот человек.

ВЫСОКИЕ ОТНОШЕНИЯ

В рамках выставки Comtrans'2019 состоялось подписание стратегического соглашения между компаниями «Мишлен» и КАМАЗ. Французский производитель шин выступит глобальным партнером КАМАЗа по достижению лучшей стоимости владения автопарком. Флагман модельного ряда грузовиков пятого поколения КАМАЗ-54901 решено оснащать высокотехнологичными шинами Michelin X Multi Energy Z&D и Michelin X Line Energy Z2&D2, которые обеспечивают меньшую стоимость владения и высокую топливную экономичность.

При производстве КАМАЗов поколения К5 были максимально использованы новейшие разработки и технологии, как собственные, так и ведущих автопроизводителей мира. Поэтому логично, что при выборе «обуви» для КАМАЗ-54901 было решено обратиться к одному из лидеров в этой области — компании «Мишлен». По замыслу партнеров, применение на КАМАЗах шин Michelin должно повысить рентабельность деятельности автотранспортных компаний, специализирующихся на магистральных перевозках.

НА ОДИН БОЛЬШЕ

В Республике Казахстан ПАО «ЛУКОЙЛ» открыло новый завод смазочных материалов мощностью 100 тыс. тонн в год готовой продукции. Это свыше 800 наименований масел, включая «ЛУКОЙЛ Genesis», разработанных с применением инновационных молекулярных технологий и получивших одобрение ведущих мировых автопроизводителей. Географическое расположение завода обусловлено логистикой поставки смазочных материалов ЛУКОЙЛа на территории Казахстана и в странах Центральной Азии. Современный уровень автоматизации производственных процессов позволяет произвести и отгрузить продукцию заказчику в течение 24 часов, а новейшее оснащение лаборатории гарантирует высокое качество масел. Проект реализован в строгом соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан и нормами международного права в области промышленной безопасности, охраны труда и защиты окружающей среды. При проектировании завода также учтена возможность повышенной сейсмической активности. Запуск завода смазочных материалов обеспечит создание более 200 рабочих мест для жителей республики, включая молодых специалистов из казахстанских вузов.

ЮБИЛЕЙНЫЙ, ГАЗОВЫЙ

С конвейера ярославского завода «Автодизель» сошел 100-тысячный двигатель семейства ЯМЗ-530. Юбилейным стал четырехцилиндровый газовый мотор экологического класса Евро-5. Он отправится на Горьковский автозавод для комплектации среднетоннажного автомобиля «ГАЗон Next». Производство рядных 4- и 6-цилиндровых двигателей семейства ЯМЗ-530 мощностью от 120 до 330 л. с. — ведущий инвестиционный проект предприятия. Производство моторов этой гаммы стартовало в 2012 году и явилось значимым фактором импортозамещения в российской автомобилестроительной отрасли. Газовую версию двигателя запустили в 2016 году. На следующий год специалисты ЯМЗ разработали прототип дизельного двигателя ЯМЗ-530 экологического стандарта Евро-6, который впервые был продемонстрирован в 2018 году на выставке коммерческого транспорта в Германии. Тогда же на «Автодизеле» началось создание нового экспериментального центра для проведения стендовых испытаний двигателей экологического стандарта Евро-6. Производство двигателей ЯМЗ-530 постоянно растет. За пять лет работы производственной площадки объем выпуска увеличился с 7 тыс. двигателей в 2013 году до 24 тыс. в 2018 году.

АВТОМИР В ДЕТАЛЯХ

Ключевые тенденции независимого рынка послепродажного обслуживания автомобилей, новинки ассортимента запасных частей и аксессуаров, новые и проверенные временем бизнес-партнеры — выставка MIMS Automechanika вновь подтвердила статус крупнейшего отраслевого события в международном масштабе.

1403 компании из 36 стран мира, 12 национальных павильонов и 14 экспозиционных залов — организаторы выставки MIMS Automechanika не без гордости заявляют об успехах проекта. Однако по факту очевидно, что ряды постоянных участников и всемирно известных брендов заметно поредели. Центральные имиджевые выставки теряют популярность, и это можно считать свершившимся фактом, говорят участники рынка. Поставщики товаров и услуг идут в регионы, ближе к клиентам — туда, где работает и обслуживается техника, чтобы помогать партнерам в повышении рентабельности их бизнеса.

Еще одна явная тенденция — использование площадки MIMS для более продуктивной работы с партнерами. Это когда показ новинок запчастей, компонентов и оборудования сопровождается техническим обучением. К примеру, инженеры ZF провели на выставке серию обучающих программ для сотрудников техцентров по обслуживанию высоковольтных систем гибридов и электромобилей. В этом году крупнейший мировой производитель компонентов привода и подвески представил 8-ступенчатую АКП, разработанную специально для гибридных машин. Среди новинок в области развития полностью электрических автомобилей ZF показала тормозные колодки TRW серии Electric Blue.

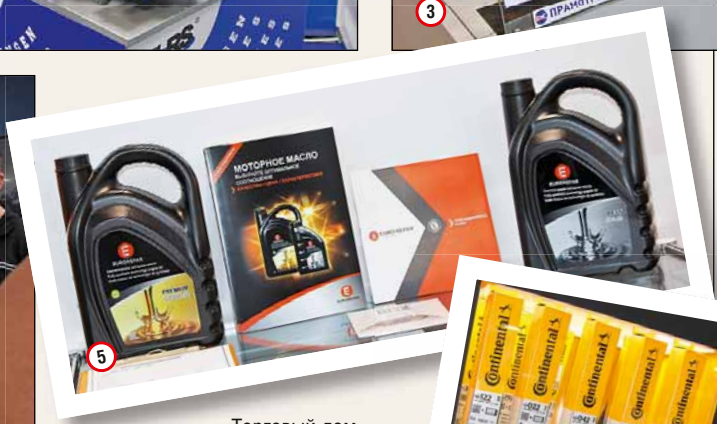
Компания Clarios, владеющая брендом Varta, провела технический тренинг под руководством немецкого специалиста. Участники тренинга получили информацию о последних разработках европейских инженеров, подробно ознакомились с аккумулятором Varta ProMotive AGM для грузового транспорта (подробнее см. стр. 70) и получили доступ к новому сервисному порталу от Varta.

Eurorepar — бренд запасных частей от PSA Group, недавно появившийся на нашем рынке, уже массово представлен почти во всех регионах страны. На выставке представители Eurorepar рассказали о ситуации с собственной сетью СТО — Eurorepar Car Service, которая имеет на сегодня 146 договоров с независимыми станциями, из которых 58 уже работают. Что касается новинок, то Eurorepar активно развивает направление моторных масел. До конца года компания проведет масштабную компанию по продвижению на рынке этой группы товаров.

Delphi Technologies уверена в росте российского рынка послепродажного обслуживания автомобилей. На пресс-конференции в рамках MIMS компания вновь заявила о готовности инвестировать в Россию, открывая тем самым новые бизнес-возможности для СТО.

Расширение ассортимента анонсировала компания Prawolf (Huzhou). Помимо снискавших широкую известность комплектов сцеплений (поставляются на конвейер КАМАЗа) компания намерена предложить клиентам масляные, воздушные и топливные фильтры, а также компоненты пневмоаппаратуры.

Компания Sogefi представила линейку салонных фильтров семейства Cabin3Tech+с расширенной сферой применения. Входящие в линейку



56 фильтров могут быть установлены на 150 млн автомобилей в Европе — таких марок, как Peugeot, Toyota, Renault, Fiat, Volkswagen.

Концерн Continental информирует о глобальных изменениях в стратегии. Теперь компания объединяет все направления деятельности под единым брендом. В компании происходит масштабная консолидация разных видов бизнеса, чтобы бренд воспринимали как разработчика и поставщика широчайшего спектра продукции и с мировым именем. К примеру, известный бренд Contitech уже сейчас уходит с прилавков, уступая место этим же товарам, но в упаковке Continental. При этом преимущества товаров, конечно, останутся неизменными: это и пятилетняя гарантия для СТО на весь срок службы ременного привода, и качество, полностью соответствующее оригинальной продукции. Из новинок Continental стоит отметить появление профессиональных комплектов, которые содержат компоненты для замены сразу всех элементов ременного привода. Также на стенде был представлен ассортимент из нового для компании сегмента — цепные приводы ГРМ и щетки стеклоочистителя.

Компания Valeo представила щетки стеклоочистителя с технологией AquaBlade. Данное решение предусматривает подачу жидкости омывателя на ветровое стекло через корпус щетки, а не через форсунки на капоте. Кроме этого, Valeo впервые представила в России свою автоматизированную программу лояльности Valeo Specialist Club.

1. АКБ Varta ProMotive AGM для грузового транспорта.
2. Новый ассортимент запчастей от компании Prawolf.
3. Воздушный отопитель серии M компании «Прамотроник» по характеристикам сравним с зарубежными аналогами.
4. Инженеры ZF провели серию обучающих программ по обслуживанию высоковольтных систем гибридных и электромобилей.
5. Марка Eurorepar активно развивает направление моторных масел.
6. Из новинок Continental — цепные приводы ГРМ и щетки стеклоочистителя.

Торговый дом «Мера», известный дистрибьютор корейских брендов, сообщил о расширении торгового ассортимента. Отныне компания будет предлагать российским клиентам комплекты сцепления марки Eco by PHC в широком ассортименте — как для легковых автомобилей, так и для коммерческого транспорта. Страна производства товара — Китай.

Компания «Прамотроник» показала на выставке как уже выпускаемую продукцию предприятий «Элтра-Термо» и «Лихославльский радиаторный завод», так и перспективные новинки, разработанные с учетом потребностей клиентов. Главное место в экспозиции занимал воздушный отопитель серии M. Данное изделие, по основным параметрам не уступающее зарубежным аналогам, адресовано эксплуатантам грузовых автомобилей, микроавтобусов, автофургонов, спецтранспорта и внедорожной техники.

Рынок комплектующих и запасных частей давно не является дефицитным, в настоящее время это высококонкурентный сектор экономики. Поэтому как отечественные, так и китайские производители имеют стимул оперативно внедрять новые технологии. К примеру, тюменский завод сцеплений «Трансмаш» всячески подчеркивает свое преимущество по сравнению с импортом из КНР. «Трансмаш», говоря о высоком качестве своей продукции, сообщает лишь об обязательных сертификатах. В то же время уже упомянутая компания Prawolf, демонстрируя высокое качество продукции из Поднебесной, сообщает о сертификации производства TUV SUD в соответствии ISO/TS 16949 и ISO 9001. Компания открыто говорит, что использует для диафрагменных пружин своих сцеплений сталь компании CDW (Германия), а накладки закупает в Тайване, сварку производит лазерными аппаратами. Продукция Prawolf проходит реальные стендовые испытания на НТЦ «КАМАЗ». Ну и кто убедительней?

Михаил Ожерельев
Фото автора

ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ

Так иногда бывает — автозавод приглашает осмотреть не свою продукцию, а надстройки, установленные на его машинах. Ульяновский автозавод показал фургон, рефрижератор, автогидроподъемник, платформу с КМУ и даже самосвал. И все это, а также многое другое, базируется на базе семейства «УАЗ Профи».

Это был почти сказочный сюжет, но как бы наоборот: избушка, избушка, встань к лесу передом, а ко мне задом — говорил я себе, глядя на вереницу машин, выстроенных во фронт не кабинами, а кузовами, фургонами и всем остальным установленным добром. Этакий смотр базиса и надстроек, если вы с институтских времен помните про исторический материализм. А посмотреть было на что — заводчане показали всю серийную гамму надстроек, выпускаемых на базе семейства «Профи». Как собственного изготовления, так и от сторонних авторов.

Семейство «УАЗ Профи» появилось в 2017 году и почти сразу же показало неплохой старт. Одно- и двухрядные кабины, задний и полный привод — неплохой потенциал для расширения гаммы надстроек. К тому же УАЗу надо было шевелиться, так как ниша банальных тентованных LCV плотно занята другим российским производителем легких грузовиков.

Вначале о том, что делает сам завод: бортовые платформы, промтоварный фургон, рефрижератор. Большой плюс таких машин в том, что они могут поставляться как с бензиновым мотором, так и с возможностью работы на газу. Известно, что газовое оборудование, установленное где-то на стороне, не всегда корректно работает, да и возникают вопросы с гарантией, обслуживанием и т. д.

Фургон от УАЗа – это не просто среднестатистический коробок, а возможность выбора комплектующих при его изготовлении. В стандарте наружную обвязку фургона опоясывают уголки из алюминиевого сплава. В «Оптимуме» это уже будет оцинкованный полукруглый уголок с покрытием. Точно так же и с уплотнителями. В стандарте он резино-пластиковый, в «Комфорте» — полимерный. Даже внутренний объем может варьироваться: 10,8 и 11,3 м^3. Если клиент заказывает фургон «Оптимум», то гарантийный срок на надстройку составляет 4 года или 150 тыс. км пробега. Солидно. В рефрижераторе применяется холодильная установка нижегородской компании «Элинж».

Естественно, что завод предоставляет свое шасси не всем подряд, а после всесторонней оценки технологического и финансового потенциала фирмы-производителя надстроек. Так уж повелось, что большинство из них находятся недалеко от Ульяновска, в 400 километрах.

1. Бортовая платформа с КМУ — один из трендов современного коммерческого автомобилестроения.
2. «Головастик» — самосвал. Разгружаться на три стороны не получится исходя из безопасности.
3. Перспективный самосвал на шасси «Профи» выйдет на рынок в начале следующего года.
4. Хлебовозка от «ТТМ Центр» рассчитана на 112 лотков хлебобулочных изделий. Лотки могут быть пластиковыми и деревянными.

Пожалуй, самым интересным автомобилем, равно как и технически насыщенным, стал автогидроподъемник от компании «Рускомтранс». В качестве базы выступает пятиместная версия «Профи», привод полный. За кабиной, на специальном надрамнике, расположена рычажно-гидравлическая установка подъемника АГП-15 РТ. Рабочая высота — 14,2 м, вылет — свыше 5 м. Электроизоляция рабочей платформы — 1000 В. Подъемное оборудование итальянское, пульт управления находится на установке, с дубляжем в корзине. Плюсы такой компоновки — минимальное место, занимаемое машиной при работе. Минус — подъемник коленчатый, а не телескопический. Он дает несколько меньше возможностей, чем телескопический — чтобы вплотную «подлезть» к объекту, придется постараться. Впрочем, машины с подобными агрегатами удобны не только в плотной городской застройке, но и везде, где фронт работ располагается не так высоко.

Еще одна интересная новинка от «Рускомтранса» — «Профи» с бортовой платформой и КМУ. Борта алюминиевые, у машины две опорные гидравлические стойки для погрузки/разгрузки. На максимальном вылете стрелы в 4 м можно вывесить 350 кг груза. Электрогидростанция «гуся» итальянской компании Maxilift запитана от бортовой сети автомобиля. Размеры платформы 3200x2100 мм. Кстати, выглядит «Профи» с КМУ в обрамлении алюминия очень стильно — в нашей стране встречают по одежке.

Семейство «Профи» с рождения было нацелено на частный бизнес, следовательно появление этой модели было предопределено заранее. Тем более что на базе предыдущего УАЗ-3303 такая машина

1–2. Расположение газового баллона у бортовых платформ поперек рамы, у фургонов — вдоль.
3. Пульт управления холодильной установкой рефрижератора находится в кабине. Устанавливает рабочую температуру от –20 до +10 °С.
4. Автогидроподъемник на шасси «УАЗ Профи».
5. Многообещающий фургон от Коломенского механического. Выглядит на уровне западных образцов, но каков будет в деле — вопрос.
6. Промтоварная автолавка от «ТТМ Центр». При надобности ее можно легко трансформировать в глухой фургон.
7. Выносной пульт управления подъема самосвальной платформы. Шнур кабеля длинный, удобно контролировать выгрузку.

есть — небольшой полноприводный самосвал. Инициатор разработки – компания «АвтоФургон». Самосвальчик на базе «головастика» не промах — платформа усилена листовой сталью толщиной 1,5 мм. Грузоподъемность — 800 кг. Машина наверняка будет востребована у мелких строительных фирм и небольших компаний по доставке земли, торфа и остального садово-огородного хозяйства. Если осмотреть платформу по точкам крепления, то явно прослеживается идея трехсторонней разгрузки, но пока кузов может подниматься только в одной плоскости. Учитывая, что нынешнее семейство УАЗов

для работы выглядит более привлекательно, производитель надстройки самосвальных платформ установил ее на «Профи». Грузоподъемность больше: тонна сто кг, размеры кузова больше — 3090x2060 мм. Высота борта — 400 мм. В основе самосвала нет никаких дополнительных усиливающих элементов, заводские инженеры уверены в надежности шасси «Профи». В транспортном положении платформа фиксируется дополнительно. Управление подъемом кузова осуществляется с дистанционного пульта. Добавьте к этому набору полный привод, подушку безопасности водителя, ABS и EBD, и на выходе получается неплохой самосвал с колесной формулой 4x4. Правда, искать его прямо сейчас у дилеров не стоит, машина еще не прошла сертификацию. Первые серийные образцы появятся в начале следующего года.

Еще одной интересной машиной мне показался вариант «Профи» с надстройкой Коломенского опытно-механического завода. Этот фургон наверняка понравится МЧС, спасателям и прочим оперативным службам. Экипаж располагается в пятиместной кабине. В просторном фургоне из армированного стеклопластика, доступ в который осуществляется с трех сторон, можно разместить много полезного оборудования, инструментов и запасных частей. Пока вопрос к надстройке один — как поведет себя пластик при работе при низких температурах? В идеале создатели машины видят ее на вооружении у коммунальщиков, аварийной газовой службы, электросети и т.д, то есть главный упор сделан на будущих потребителей, кто завязан на госпоставки, в основе которых главный показатель один — цена.

5

7

6

Впрочем, реальный ценник на машину пока тоже отсутствует.

Естественно, что, учитывая полноприводное шасси УАЗа, большинство надстроек ориентировано на работу по плохим дорогам в сельской местности или вообще без оных: фургон-хлебовозка, мобильный дом, автолавка и многое другое. Подобные машины можно заказать и в варианте с колесной формулой 4x2, но, повторюсь, эта ниша уже занята другим автозаводом, что не мешает ульяновцам побороться за место на рынке. Пятиместные версии есть и у главного конкурента, газовских грузовичков, но там дверь для второго ряда только одна. Вариант «Профи» с пятиместной кабиной выглядит более мобильным, что ли. Большинство машин с надстройками УАЗ обещает обслуживать в одном месте и в те же сроки, что и шасси, либо близкое к нему по временному интервалу. А вот это совсем хорошо, на уровне зарубежных автопроизводителей. В общем, завод свое предложение сделал. Теперь слово за рынком.

Максим Приходько
Фото автора

БЕЗ CO_2

В минувшем году компания «Кастрол» начала производство обновленного моторного масла Castrol Vecton с технологией System Pro. Данный продукт является первым в мире сертифицированным маслом для дизельных двигателей коммерческого транспорта с низким уровнем эмиссии углерода по стандарту BSI PAS2060. Разобраться с особенностями новой продуктовой линейки нам помог технический специалист Castrol Евгений Бушуев.

О МОДЕРНИЗАЦИИ МОТОРОВ

За последние 10 лет тенденции двигателестроения для коммерческого транспорта показывают рост отдачи силовых установок, увеличение крутящего момента произошло примерно на 30%. При этом рабочий объем двигателя не увеличен ввиду ограничений по расходу топлива. Очевидно, что модернизация моторов идет в плане улучшения организации рабочего процесса — повышения температуры и давления в камере сгорания. Однако эти факторы несут в себе негативный эффект на детали цилиндропоршневой группы: интенсивнее разогревается поршень, поршневые кольца, усложняется работа верхнего компрессионного кольца. Также происходит более сильный прорыв газов в картер. И вместе с этими газами в картер попадает несгоревшее топливо, а значит, происходит интенсивный процесс окисления масла. Инженеры Castrol учли все эти факторы. Обновленное масло Castrol Vecton содержит в себе дополнительный запас прочности для все более усложняющихся условий работы ДВС.

О МАСЛАХ КОНКУРЕНТОВ

Интересно, что наиболее глобальные изменения произошли в массовых продуктах — полусинтетических и синтетических маслах SAE 10W-40. Большинство конкурирующих продуктов на рынке, из тех, что получили спецификации MB 228.3, MAN 32.75, ACEA E7, характеризуются щелочным числом 10,5. Компания Castrol в прошлом году сняла такой продукт с производства. И выпустила новый, с повышенным щелочным числом. В его формуляции смесь базовых масел, более устойчивых к окислению, и другой компонентный состав, улучшенный — он дает больший ресурс маслу. Таким образом, даже к концу маслосменного интервала продукт продолжает надежно защищать двигатель, а в некоторых случаях и помогает увеличить интервал замены. При всем прочем новое предложение Castrol в классе полусинтетических продуктов доступно по цене.

1. Технический специалист Castrol Евгений Бушуев.
2. С выходом новой линейки изменилась стратегия обозначения продуктов. В название вносится обозначение отраслевых спецификаций.
3. В 2018 году Castrol начал производство нового моторного масла Castrol Vecton с уникальной технологией System Pro.

О ЗАЩИТЕ И ЭКОНОМИИ

В плане экономии топлива у Castrol есть специальная линейка продуктов Fuel Saver. Они показывают экономию топлива в сравнении с маслом класса вязкости 15W-40 до 1%, а если сравнивать с 10W-40 — до 0,5%. Это впечатляющие показатели. Однако у российских перевозчиков своя специфика. Учитывая, что средний возраст парка 19 и более лет, на первый план выходят вопросы с ресурсом масла. Зачастую ближе к концу интервала ТО происходят повреждения мотора.

Ключевая особенность обновленной линейки — дополнительный запас защитных свойств. Он нужен на случай вынужденного перепробега или перегруза. А еще в большинстве случаев это позволяет увеличить маслосменный интервал, сократив тем самым эксплуатационные расходы. Прежде у нас была линейка масел с продленным интервалом — синтетические масла Vecton Long Drain вязкостью SAE 10W-40. Теперь ее заменил продукт на синтетической основе, более доступной по стоимости. Он также позволяет без опасений эксплуатировать грузовики с увеличенными интервалами ТО.

Все новые автомобили сегодня выходят на рынок с рекомендациями автопроизводителей на увеличенный интервал замены. И в Европе это хорошо работает. Например, рекомендованный сервисный интервал для новых синтетических продуктов Castrol Vecton вязкостью SAE 10W-40 составляет 120 тыс. км. Но если говорить об эксплуатации в России, здесь есть определенные ограничения. В нашей стране достаточно тяжелые условия эксплуатации с точки зрения дорожного трафика, рельефа дорог, состояния дорожного покрытия, качества топлива. Зачастую сами перевозчики не могут правильно рассчитать маслосменный интервал. В том случае, если интервал некорректно выбран или нагрузки на масло были сверхвысокими (некачественное топливо или перегруз), Castrol Vecton за счет дополнительного запаса прочности (на 40% больше в сравнении с отраслевыми спецификациями ACEA, API) надежно защитит двигатель.

И еще об экономии. «С одним из наших крупных клиентов мы проводили испытания полностью синтетического энергосберегающего масла вязкостью SAE 5W-30 и достигли интервала в 90 тыс. км в российских условиях, — рассказывает Евгений Бушуев. — Речь идет о тягачах Mercedes-Benz Actros, год выпуска — 2017-й. Впоследствии этот автопарк полностью перешел на энергосберегающий продукт, перестали использоваться масла вязкостью SAE 10W-40, которые заливали в двигатели на лето. Интересно, что, судя по электронному индикатору уровня масла, расход на угар был минимальным. Хотя многие перевозчики до сих пор опасаются тридцатого класса вязкости, считая его очень жидким».

О ПРИМЕНЕНИИ В СПЕЦТЕХНИКЕ

Строительно-дорожная техника имеет иные режимы работы в сравнении с автомобильной. У строительных машин много дополнительного оборудования — манипуляторы, ковши, стрелы и т. д. Двигатель экскаватора, к примеру, практически все время работает в режиме максимального крутящего момента. Поэтому такие машины, как правило, требуют к себе большего внимания еще и потому, что качество топлива, которое в них используется, не всегда соответствует стандартам.

Рассказывает Евгений Бушуев: «Для строительно-дорожной техники мы предлагаем масло Castrol Vecton класса вязкости SAE 15W-40, обладающее дополнительными ресурсами по нейтрализации кислот и моющей способности. В нем используются базовые масла более высокого уровня качества. Кстати, мы сейчас активно ведем переговоры, чтобы провести испытания этого обновленного продукта в дорожно-строительных машинах и сельхозтехнике в российских условиях. Надеемся получить практическое подтверждение ценности разработок наших ученых и инженеров».

О НОВЫХ ОБОЗНАЧЕНИЯХ

С выходом новой линейки изменилась стратегия обозначения продуктов. Компания идет навстречу потребителям и вносит в название продукта обозначение отраслевых спецификаций. Раньше в названии присутствовал лишь класс вязкости, а все допуски были в техническом описании (для чего необходимо было разворачивать канистру или брать каталог). Теперь стало удобнее: в названии продукта потребитель видит полную информацию, например, Castrol Vecton 15W-40 API CI-4 или 10W-40 ACEA E6/E9. Таким образом, инженер эксплуатирующей организации сразу поймет, что допуск E6 — это масла с дополнительным ресурсом, рассчитанные на увеличенный интервал замены.

Михаил Ожерельев
Фото автора

ДЕБЮТ В РОССИИ

Немецкая группа Bohnenkamp начинает продажи в России грузовых шин марки Deestone. Широкий ассортимент тайского производителя разработан с учетом потребностей центрально-европейских рынков.

Рынок грузовых шин имеет на сегодняшний день довольно приличную палитру предложений по удовлетворению тех или иных потребностей конечных потребителей. Однако сегодня перевозчики хотят получить более современный продукт, который в конечном итоге дает большую экономию в эксплуатации и обслуживании. Для потребителя также важно соотношение цена/качество — именно на этот показатель рассчитывает бренд Deestone. Программа производителя из Тайланда была разработана в тесном сотрудничестве с группой Bohnenkamp (Германия) специально для удовлетворения потребностей центрально-европейских рынков.

Важно и то, что в производственной линейке Deestone представлен практически весь сегмент грузовых, легкогрузовых и автобусных шин. В том числе всесезонные (маркировка M+S) шины для региональных, магистральных перевозок, для работы в условиях бездорожья, а также шины с универсальным рисунком протектора для легкогрузового транспорта (размерность 7.50R16). Все варианты предлагаются различной слойности, то есть предназначены для разных условий эксплуатации по нагрузкам.

На выставке Comtrans'2019 компания Bohnenkamp анонсировала результат совместной работы с компанией Deestone по расширению модельного ряда и сообщила о появлении новых, наиболее актуальных для рынка грузовых шин России моделей и типоразмеров: 385/65R22.5 Deestone SW415 для прицепной оси; 315/80R22.5 Deestone SD437 и 12.00R20 Deestone SD437 для ведущей оси. Улучшенная резиновая смесь и конструкция каркаса способствуют увеличению грузоподъемности и сопротивляемости износу.

Чтобы по максимуму использовать потенциал высокотехнологичных шин, нужна сервисная поддержка. Поэтому компания-дистрибьютор нацелена на поддержку дилеров — партнеров, занимающихся арендой, продажей или сервисом колесной техники.

По данным компании Cordiant, объем рынка цельнометаллокордных шин в России в прошлом году составил около 4 млн штук (или 69%), и его доля в структуре грузового рынка продолжает увеличиваться. Сейчас потребление магистральных и региональных шин поддерживает рост грузоперевозок. При слабом спросе внутри страны перевозчики направляют все больше продукции на экспорт, в том числе в азиатские страны, тем самым растет дальность перевозок. Кроме того, рост грузоперевозок обусловлен выходом крупных розничных сетей в регионы. Российский рынок имеет большие перспективы для разных шинных производителей, считают в Deestone.

Михаил Ожерельев
Фото автора

1. Comtrans'2019: можно сказать, что дебют шин Deestone в России прошел с успехом. В линейке Deestone представлен практически весь сегмент грузовых, легкогрузовых и автобусных шин.

СПРАВКА

Deestone является тайским производителем шин, базирующимся в центральной части Тайланда. Это крупнейший в стране завод по производству шин. Компания имеет пять заводов и дочерних компаний в провинциях Самутсакхон и Накхонпатхом. В 2015 году компания Deestone инвестировала около 10 млрд бат в производство радиальных шин для объемов производства более чем 10 млн единиц. В настоящее время Deestone имеет 10 000 сотрудников и 600 торговых представительств в 120 странах мира. Deestone выпускает различную продукцию, такую как мотоциклетные, грузовые шины, шины для велосипедов, сельскохозяйственные, радиальные и т. д.

Автопарк
приносит доход

авто парк 5колесо

Важная и актуальная информация для **Вашего** бизнеса

Подпишитесь на рассылку

www.autopark.5koleso.ru

autopark@5koleso.ru

РЕКЛАМА

16+

БОЛЬШАЯ СВЯЗЬ

Серию аккумуляторных батарей для большегрузного транспорта под маркой Varta пополнила АКБ ProMotive AGM со стекловолоконным сепаратором. Это первый пример использования прогрессивной технологии связанного электролита в стартерных батареях для грузовиков.

Презентация АКБ Varta ProMotive AGM состоялась на выставке MIMS 2019. Для проведения тренинга в Россию из Германии приехал Ульрих Германн, технический специалист Clarios, фирмы-производителя аккумуляторов. Примечательно, что российская премьера прошла на несколько месяцев раньше европейской. Тем самым бренд подчеркивает интерес к нашему рынку.

Под маркой Varta для грузовых автомобилей предлагают аккумуляторы серий ProMotive Heavy Duty и ProMotive Super Heavy Duty. В 2014 году ассортимент пополнился батареей ProMotive EFB (Enhanced Flooded Battery) — усовершенствованным вариантом классической свинцово-кислотной АКБ с запатентованной технологией исполнения пластин Power Frame. Новой ступенью эволюции в мире источников тока для большегрузного транспорта стало исполнение ProMotive AGM. Отличие батареи AGM от классической в том, что в ней содержится абсорбированный электролит, а не жидкий, что дает ряд изменений в свойствах аккумулятора.

Varta ProMotive AGM разработана в сотрудничестве с крупнейшими мировыми производителями коммерческого транспорта в расчете на будущее, которое наступает уже сегодня. Например, к аккумуляторным батареям, установленным на грузовиках, предъявляются все более жесткие требования, в первую очередь по вибростойкости. Это связано с тем, что обычное место расположения АКБ за передней осью теперь занимают агрегаты системы очистки отработавших газов. В связи с этим батареи стали располагать за задней осью, что вызвало резкое увеличение числа их отказов из-за выхода из строя. В соответствии со старыми нормативами стандарта EN 50342-1 виброустойчивость АКБ измерялась при частоте 30 Гц. Как показали исследования, при этой частоте воздействие вибрации минимально. По новой версии требований испытания проводятся при воздействии вибрации не в одном, а в трех направлениях, при частоте от 5 до 100 Гц. Батареи Varta ProMotive EFB и AGM этот тест прошли. Причем не только в лабораториях, но и в самых жестких условиях эксплуатации, в том числе ралли-рейдах. Напомним, бренд является партнером команды «КАМАЗ-мастер», аккумуляторами Varta комплектуются все спортивные грузовики «Синей армады».

Другим вызовом для производителей коммерческого

1. Отличие батареи AGM от классической в том, что в ней содержится абсорбированный электролит, а не жидкий, что дает ряд изменений в свойствах аккумулятора.
2. Информационный и обучающий сервис Varta Partner Portal доступен с любых устройств.
3. Батарея Silver Dynamic AGM подходит для транспортных средств с повышенным энергопотреблением.

транспорта в плане усовершенствования электроснабжения является увеличение количества потребителей электроэнергии и продолжительности времени отдыха водителя в кабине (кабина рассматривается не только как рабочее мест, но и как жилой отсек). Как показывают эксплуатационные испытания, уже через год доступная емкость обычной аккумуляторной батареи уменьшается почти до 50%. Технологии батареи Varta ProMotive EFB способствуют увеличению срока службы аккумулятора более чем в три раза: по прошествии трех лет емкость составила 62% от номинальной. Батареи EFB выдерживают до 270 тыс. стартовых циклов. Они допускают разрядку до 35% (до напряжения 12,43–12,46 В) и при этом способны заряжаться намного быстрее.

Если же говорить о новой батарее Varta ProMotive AGM, то ее преимущества по сравнению с обычной АКБ еще более существенны. Специалисты Varta сообщают, что ProMotive AGM допускает разрядку до 80% без повреждения активной массы. При этом напряжение на выводах аккумулятора может снизиться до 11,86 В. Другим положительным качеством ProMotive AGM является улучшенная возможность приема заряда — 130% по тесту EN.

ТЕХНОЛОГИЯ С ИСТОРИЕЙ

Аббревиатура AGM означает Absorbent Glass Mat, которая указывает на стекловолоконный сепаратор — он связывает электролит и одновременно разделяет положительные и отрицательные пластины. Японская компания GS Yuasa Corporation, производящая автомобильные свинцово-кислотные аккумуляторы с 1920 года, сообщает, что в аккумуляторах AGM используется та же технология впитывающего стекловолокна, что и в мотоциклетных и промышленных батареях Yuasa, которые существуют на рынке 54 года. Технология AGM требует дорогостоящего и технологически сложного метода изготовления. Здесь используется особая техника для введения электролита в стекловойлочные сепараторы: в корпусе батареи создается вакуум, который затем втягивает электролит в сепараторы и тем самым гарантирует его равномерное распределение.

Еще одно важное отличие AGM-аккумулятора заключается в том, что пластины и сепараторы должны быть плотно прижаты друг к другу с определенным давлением. Для того чтобы аккумулятор максимально проявил свою эффективность, это давление не должно быть ни слишком высоким, ни слишком низким. Чтобы обеспечить равномерное сжатие на протяжении всего срока службы батареи, для них разрабатывают усиленные корпуса.

Батарея может заряжаться быстрее в пять раз. Вместе с этим AGM-аккумуляторы чувствительны к перезаряду, а значит более требовательны к обслуживанию. Эти аккумуляторы можно без проблем заряжать напряжением до 2,4 В и выше на элемент, однако надо следить за температурой батареи, и, если она достигнет 49 °С — уменьшить напряжение. Батареи AGM также подходят для интенсивного циклического использования, достигая стойкости более 360 циклов при 50% разряде, что соответствует 100–120 циклам при 100%.

Из всего вышесказанного можно сделать вывод: батарея Varta ProMotive AGM сократит затраты перевозчиков в российских условиях. Плохие дороги, холодный климат увеличивают привлекательность новинки в разы, в том числе с точки зрения долговечности. Впрочем, выбор всегда за заказчиком. Чтобы облегчить процедуру подбора типа и модели АКБ, компания-производитель запустила бесплатный информационный и обучающий сервис Varta Trucks Portal.

Андрей Карасев
Фото автора и Varta

СЕГОДНЯ В ДОПОЛНЕНИЕ К СИСТЕМЕ START-STOP НА БОРТУ ГРУЗОВИКА НАСЧИТЫВАЕТСЯ 50 ЭЛЕКТРОННЫХ УСТРОЙСТВ И 50 КОМПЬЮТЕРНЫХ МОДУЛЕЙ.

ПОДЪЕМНАЯ СИЛА

АВТОКРАН, НА СТРЕЛЕ КОТОРОГО КРАСУЕТСЯ БУКВА «И» В КРУГЕ, ЗНАЮТ В 70 СТРАНАХ МИРА. ВОТ УЖЕ 65 ЛЕТ ПОДЪЕМНЫЕ МАШИНЫ МАРКИ «ИВАНОВЕЦ» ПОМОГАЮТ ЛЮДЯМ В ГЛАВНОМ — ВОЗМОЖНОСТИ СОЗИДАТЬ.

МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО « ИМЗ АВТОКРАН»

1948 год. Три года, как окончилась война. В кино крутили «Молодую гвардию» Герасимова, жители СССР зачитывались щемящей военной повестью Казакевича «Звезда». Главная задача — заново отстроить и восстановить всё, что разрушено за годы войны. В том же году Совет министров СССР принимает решение построить в Ивановской области завод по выпуску автомобильных кранов. Нельзя сказать, что к этому времени мобильных подъемных кранов в стране не было. Они были, но в катастрофически малых количествах, а их грузоподъемность не превышала трех тонн. Конструкция проста и бесхитростна: небольшая решетчатая стрела и привод от раздаточной коробки грузовика. Впрочем, тогдашние шасси от ГАЗа и ЗИСа другой тоннаж не осилили бы.

Работы на стройке Ивановского завода шли полным ходом, и к 1953 году сдается первый цех по оснастке необходимого оборудования, а ровно через год, в 1954-м, под нестройный туш местного духового оркестра выехал первенец — автокран К-51. Его грузоподъемность — 5 тонн, базировался он на шасси почти земляка, дизельного грузовика из Ярославля, ЯАЗ-200. Кран с механическим приводом, стандартная стрела составляла в длину чуть больше 7 метров. В отличие от довоенных моделей, стрела прямая. Машина получилась настолько удач-

1. Кран 8Т-210. Создан для армии, работал везде.
2. Кран К-61 делали на самом грузоподъемном шасси, МАЗ-500.
3. Кран-десятитонник, КС-3571.
4. Модель 8Т-210 выпускали 20 лет кряду.
5. Коллектив ИЗАК, 1956 год.

ной, что долгое время ивановский К-51 был самым популярным краном в СССР. К 1957 году относятся первые экспортные поставки К-51 в Китай, начинается победное шествие «Ивановца» по миру, впрочем, заводчане еще об этом не догадываются.

Через три года, в 1960-м, на народно-хозяйственные стройки выходит еще более прогрессивная модель, кран К-61. Родина получает не одну машину, а сразу целое семейство: кран с ручным управлением (К-61), версию, оснащенную пневматическими механизмами (К-64) и дизель-электрическую версию (К-67). Грузоподъемность — 7,5 тонн. Установка базировалась на все том же автомобильном шасси, которое за это время поменяло прописку: было ЯАЗ, стало МАЗ. Параллельно с этим К-61 надевает погоны и встает в строй. Министерство обороны размещает заказы на ивановскую технику для службы в военно-строительных управлениях и инженерных войсках.

Сотрудничество с армией для ивановцев выливается в новую модель. В 1962 году выходит кран 8Т-210. Первоначально он создавался для нужд ракетчиков, затем пошел на внутренний и внешние рынки. Для уменьшения габаритов концевая часть стрелы задвигалась вовнутрь ее основной секции. При максимальном вылете стрелы он поднимал 6,3 тонны. Крановая установка вращалась на 360°, привод от электромоторов, питание для них вырабатывал генератор с приводом либо от двигателя шасси, либо электросети, для чего машина комплектовалась специальным электрокабелем. Пожалуй, впервые, начиная

с этой машины, отечественная инженерная мысль позаботилась о человеке — в кабине крановщика был установлен электроотопитель. Кран 8Т-210 базировался на тот момент на самом проходимом шасси, полноприводном трехосном грузовике «Урал-374Д». Модель 8Т-210 продержалась на конвейере почти 20 лет.

В 1968 году новая веха в развитии — завод показывает 10-тонный кран КС-3562А с гидроприводом механизмов. У него поворотные выносные опоры, в комплект входит две модификации удлиненных стрел. Кабина крановщика со стеклоочистителем, отопителем и вентилятором. Традиционно установку монтируют на шасси грузовика из Минска, МАЗ-500.

Естественно, что в СССР не только «Ивановец» к этому моменту выпускает автомобильные краны, однако именно он становится главным в обойме из шести аналогичных заводов. В итоге в 1975 году появляется гигант отрасли — объединение «Автокран». Как сказали бы сейчас, со штаб-квартирой в Иваново. Как первый итог объединения, на следующий год выходит модель КС-3571. У машины грузоподъемность 10 тонн, но стрела телескопическая. Ее длина 8 метров, а в выдвинутом — все 14! Базируется установка на шасси МАЗ-500А. Именно этот кран получил государственный «Знак качества» СССР.

1985 год. По сути, лебединая песня завода, посвященная славному прошлому. Закат СССР еще не ощущается, но «перестройка» и «гласность» уже начали свое дело. «Ивановец» на всех парах ускорился, выдав за тот год 5359 автомобильных кранов! Среди них машины КС-2573 и КС-3576. Это 7-тонный на полноприводном шасси «Урал-4320» и 10-тонный, чья крановая установка монтировалась на базе КрАЗ-260.

Дальше развал страны, парад суверенитетов, завод к началу девяностых прошлого века меняет свое название с привычного на АОЗТ «Автокран». Но даже в таких условиях он выпускает модель КС-3574, которую строители ценят до сих пор. Мощное выносливое шасси «Урал» колесной формулой 6х6, все крановые механизмы работают за счет гидравлики. Максимальный вес, который поднимает стрела крана — 14 тонн. Хотя в середине девяностых завод, как и всю страну, лихорадит, тем не менее ОАО «Автокран» — так теперь называется бывший «Ивановец», в 1996 году показывает абсолютно новый вид продукции — кран КС-6973. Его грузоподъемность 50 тонн. Такой тоннаж потребовал иного шасси, нежели традиционные. Под новинку подставил свои «плечи» БАЗ-69098 колесной формулой 8х8. У автокрана 4-секционная телескопическая стрела из высокопрочной стали. Привод механизмов крана электрогидравлический. Кабина крановщика может изменять угол наклона относительно линии горизонта — такое в российской крановой технике применяется впервые. Но и это еще не предел, в 2004 году на московской выставке СТТ ивановцы представляют 100-тонный автомобильный кран на спецшасси 10х8. Вылет стрелы — от 3 до 46 м. Дополнительный противовес и крюковая подвеска для грузов перевозятся отдельным грузовиком.

Прочно заняв свою нишу на рынке, «Автокран» к 2011 году собирает 150-тысячную по счету машину, ею стала 25-тонная КС-45717-К3. Шасси КАМАЗ колесной формулой 6х6, 4-секционная телескопическая стрела современного овоидного профиля длиной 30,7 метра. Автокран оборудован микропроцессорным ограничителем грузоподъемности ОНК-160.

Новейшая история завода начинается с мая 2017 года, когда на базе существующего предприятия, признанного банкротом, было организовано новое юрлицо — ООО «ИМЗ Автокран» с новым составом акционеров. Они первым делом восстановили полную продуктовую линейку из недавнего прошлого: 16-, 25- и 35-40-тонные модели. За тот же год удалось выпустить 367 кранов, что составило 17,35% общего рынка автомобильных кранов в России. Перезапуск производства позволил ликвидировать многолетнюю задолженность по зарплате, накопленную предыдущими собственниками, и сохранить персонал — более 1000 сотрудников.

Сегодняшнее производство в Иванове характеризуется высоким уровнем передела: до 90% компонентов надстройки, включая опорно-поворотные устройства, делаются непосредственно на заводе. У внешних поставщиков покупаются стекла, тросы, лебедки, гидравлика, автоматика, компоненты электрооборудования. Из импортных позиций лишь тяжелые гидравлические лебедки, которые пока имеют преимущество перед российскими по критерию «цена-качество». В ближайших планах освоить выпуск 32-тонных кранов, построить автокран на газобаллонном шасси и активнее выходить на внешний рынок: страны СНГ, Африки и Юго-Восточной Азии.

Под знаменитой торговой маркой «Ивановец», с той самой буквой И в круге, на сегодня выпущено более 157 тысяч автокранов. Большинство будущих моделей будут украшены палехской росписью. Завод принял нестандартное решение — совместить воедино два главных бренда Ивановской области: кран «Ивановец» и палехскую роспись. На первых крановых установках уже красуется птица Феникс. Как известно, она обладала способностью сгорать и возрождаться заново. Почти аналогично поступили и заводчане, найдя в себе силы к своему 65-летию вновь взлететь ввысь. Еще бы, у них такая мощная подъемная сила.

1. Палехская роспись на стреле крана «Ивановец».
2. Самый грузоподъемный кран, 100-тонный «Ивановец».

ОДИН ЖУРНАЛ – ВСЕ УСТРОЙСТВА

Доступно в App Store

ЗАГРУЗИТЕ НА Google play

РЕКЛАМА

16+

КАЧЕСТВО ПРОВЕРЯЕТСЯ РАССТОЯНИЕМ

РЕКЛАМА

Качество измеряется пройденными километрами, уровнем доверия и комфорта.
Успех любой поездки зависит от правильных шин. Giti — это качественные шины, которым вы можете доверять на любой дороге.

Giti: качественные шины для вашего автопарка.

ГРУЗОВЫЕ ШИНЫ

Giti