№7 (51) ОКТЯБРЬ 2012

автопарк

5 КОЛЕСО

FORD TRANSIT CUSTOM
ТОЧЕЧНЫЙ ЭФФЕКТ

БИЗНЕС
СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ

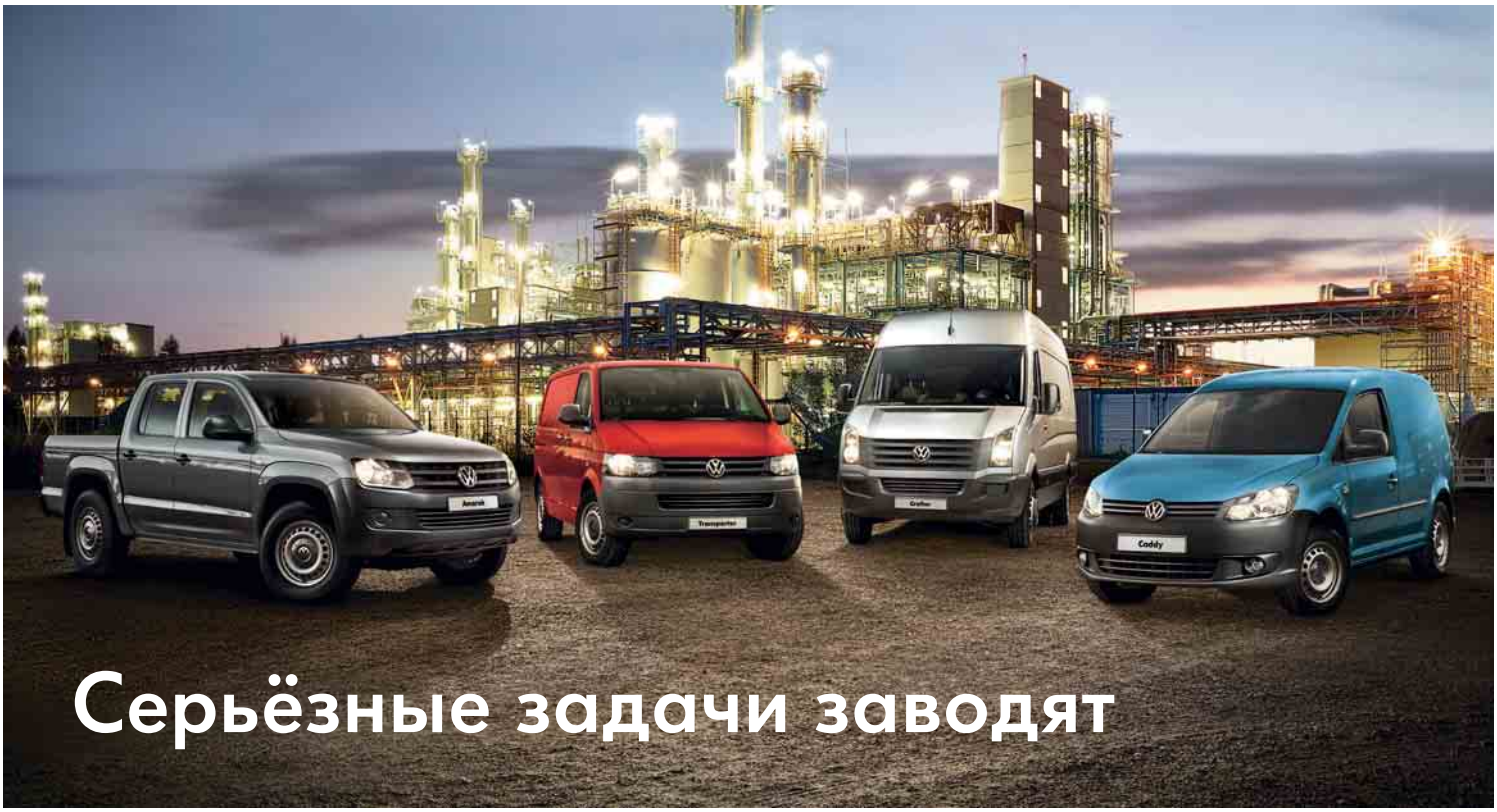
РЕСУРС
ШИНЫ CONTINENTAL

СЕРВИС
ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

VOLVO FH & FH16
20 ЛЕТ СПУСТЯ

ЗНАКОМСТВО
MERCEDES-BENZ CITAN •
ПАЗ-320412-05 «ВЕКТОР»

ТЯНИ-ТОЛКАЙ ДЛЯ РЖД
ЛОКОМОБИЛЬ MERCEDES-BENZ UNIMOG



Серьёзные задачи заводят

Чем тяжелее, тем интереснее!

Коммерческие автомобили Volkswagen – это самые надёжные члены вашей команды, перед которыми можно ставить амбициозные цели, например, проведение Олимпиады в Сочи. Множество опций, комфорт и эргономика, низкие эксплуатационные расходы. Согласитесь, это – деловой подход.

sochi.ru 2014

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

Коммерческие автомобили

Дополнительная информация – **по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441**

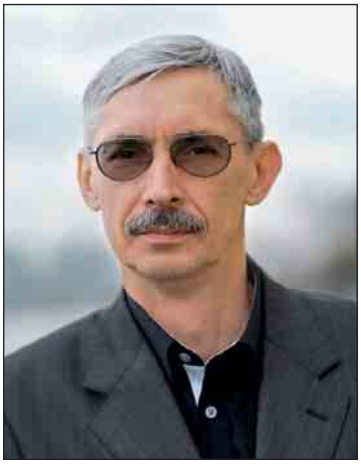
Серьёзное финансовое предложение

5% переплата по кредиту и 5% КАСКО

5% переплата по кредиту и 5% КАСКО. Эффективная ставка 5% означает фактическую величину затрат клиента, взявшего кредит по программе кредитования ОАО «Сбербанк России» (далее – «Банк») «Автокредит» на покупку нового автомобиля Crafter Kasten 35 с расчетной розничной ценой 1 000 000 при одновременном предоставлении специальной цены официальными дилерами Volkswagen на приобретаемый с помощью кредитных средств Банка автомобиль, при получении кредита сроком на 16 месяцев и первоначальном взносе за автомобиль 47,3% от стоимости приобретаемого автомобиля. Общие условия кредитования Банка: валюта кредита – рубли РФ; сумма кредита не менее 45 000 рублей, максимальная сумма – 5 млн. рублей срок кредита от 3 до 60 месяцев. Процентная ставка при сроке от 3 до 12 месяцев составит: 11,5% годовых при первоначальном взносе от 15%, 13,5% годовых при первоначальном взносе от 15% и сроке от 13 до 36 месяцев; процентная ставка при сроке от 37 до 60 месяцев составит: 14,5% годовых при первоначальном взносе от 15%; комиссия за выдачу кредита отсутствует. Досрочное погашение кредита осуществляется без комиссий и возможно в даты, установленные графиком платежей, без ограничения минимальной части досрочно возвращаемого кредита. Обеспечение по кредиту – залог приобретаемого автомобиля. Обязательно страхование от рисков утраты, угона и ущерба в пользу Банка в течение всего срока действия кредитного договора. При погашении кредита через иные кредитные организации и платежные системы может взиматься комиссия за перевод средств. Неустойка за несвоевременное внесение платежа в счет погашения кредита: 0,5% от суммы просроченного платежа за каждый день просрочки с даты, следующей за датой наступления исполнения обязательства, установленной кредитным договором, по дату погашения просроченной задолженности (включительно). Неустойка за несвоевременное возобновление страхования – ставки по кредитному договору, начиная с 31-го дня после окончания действия предыдущего полиса по дату предоставления документов, подтверждающих возобновление страхования (включительно). Для условий, отличных от данной программы кредитования (валюта, срок кредита, первоначальный платеж), характеристики кредита могут отличаться от указанных выше. Подробная информация – в отделениях Банка или по телефону контактного центра ОАО «Сбербанк России». Генеральная лицензия Банка России № 1481 от 30.08.2010, г. Москва, ул. Вавилова, 19, тел: 8-800-555-55-50 (звонки по России – бесплатно). www.sberbank.ru. Затраты по КАСКО не превышают 5% от стоимости автомобиля – означает фактические затраты покупателя при приобретении полиса КАСКО для нового автомобиля Volkswagen Crafter Kasten, Caddy Kasten, Transporter Kasten, Multivan сроком на 1 год, без ограничения возраста и стажа лиц, допущенных к управлению, на всей территории РФ в ОАО «АльфаСтрахование» (лицензия ФССН СN№ 223977) или СОАО «ВСК» (лицензия ФССН СN№ 0621 77), для всех вышеперечисленных моделей кроме Volkswagen Caddy в ОСАО «Ингосстрах» (лицензия ФССН СN№ 092877); для моделей Volkswagen Crafter Kasten, Caddy Kasten, Transporter Kasten, Multivan сроком на 1 год, при стаже вождения более 10 лет и возраста водителя от 32 лет, на всей территории РФ при страховании в ОАО СК «Альянс» (лицензия ФСФР СN№ 029077). Общие условия страхования: полное КАСКО «Угон + Хищение + Ущерб», неагрегатная (неуменьшаемая) страховая сумма, схема возмещения «новое за старое», ремонт у официальных дилеров Volkswagen Коммерческие Автомобили, отсутствие франшизы. Наличие и условия предоставления дополнительных услуг (эвакуация, техническая помощь, аварийный комиссар и пр.) уточняйте у страховщика в вашем регионе. Данные условия действительны для вышеперечисленных страховых компаний, при выборе иной страховой компании условия страхования могут отличаться. При иных условиях заключения договора страхования размер страховой премии может отличаться от заявленного. Страхование в вышеперечисленных страховых компаниях является добровольным, осуществляется по волеизъявлению страхователя и не является обязательным при покупке транспортного средства и/или заключении кредитного договора. Предложение действительно до 31.10.2012 г.

Торговая марка Caddy® является зарегистрированной торговой маркой фирмы Caddie S.A. Используется Volkswagen Коммерческие Автомобили с разрешения Caddie S.A.

Реклама



СЕРГЕЙ ЖУКОВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

АВОСЬ ПРОНЕСЕТ!

АВТОПЕРЕВОЗКИ ИМЕЮТ ОДНУ ИЗ САМЫХ ВЫСОКИХ СТЕПЕНЕЙ РИСКА. ДОСТАТОЧНО САМОМУ УДОСТОВЕРИТЬСЯ В ЭТОМ, ВЗГЛЯНУВ НА ДОРОГУ. ВЫХОД ОДИН — СТРАХОВАТЬ КАК ГРУЗ, ТАК И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА. ОДНАКО РОССИЙСКИЙ «АВОСЬ» ТОЛКАЕТ НА ПРЕНЕБРЕЖЕНИЕ СТРАХОВКОЙ И ВЛАДЕЛЬЦЕВ ГРУЗА, И ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ.

В последнее время широко обсуждается вопрос о принятии закона об обязательном страховании грузов. Поскольку сейчас страхование груза по закону не обязательно, грузовладельцы предпочитают страховать только дорогостоящие грузы, да и то не всегда.

Особенность российского рынка грузоперевозок такова, что ответственность за груз главным образом возложена на перевозчика. Ко всему прочему степень доверия к страхованию довольно низка, поскольку страховщики склонны отказываться от выплат, отрицая наступление страхового случая.

Еще одна особенность: грузовладелец зачастую поручает застраховать свой груз непосредственно перевозчику. Таким образом, перевозчик является посредником между грузовладельцем и страховой компанией. При такой схеме грузоперевозчик экономит на страховании своей ответственности, грузовладелец — на общении со страховой компанией и на получении льготных ставок на перевозки.

По мнению экспертов, если об обязательном страховании ответственности за перевозимый груз как части гарантии качества оказания транспортных услуг полемизировать еще можно, то об обязательном страховании груза и речи быть не может. Государство не вправе диктовать собственнику, как ему защищать свое имущество.

Как считают специалисты в области страхования, важным шагом к усовершенствованию процесса грузоперевозок стало бы законодательное ограничение лимита ответственности перевозчика за сохранность и целостность груза. Зная о том, что за утраченный или поврежденный груз можно будет получить возмещение от перевозчика в ограниченном размере, грузовладельцы стали бы более сговорчивыми в вопросах страхования собственного груза.

Кстати, вполне возможен вариант обязательного страхования ответственности перевозчика или даже грузовладельца не за сам груз, а за причиненный им вред, например, при перевозке опасных грузов.

В любом случае организация цивилизованной перевозки грузов с помощью автотранспорта невозможна без страхования перевозчика и владельца груза, обеспечивающих защиту интересов каждой из сторон.

АВТОПАРК 5 КОЛЕСО

№7 (51), СЕНТЯБРЬ 2012

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР — СЕРГЕЙ ЖУКОВ, szhukov@spn.ru
ЗАМ. ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА — АНДРЕЙ МАШНИН
ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ С АВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ — АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ
ГЛАВНЫЙ ДИЗАЙНЕР — АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ
ОТДЕЛ ИСПЫТАНИЙ — МИХАИЛ БИБИЧЕВ
РАЗДЕЛ «АВТОМЕХАНИКА» — МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ
ЛИТЕРАТУРНЫЙ РЕДАКТОР — ОЛЬГА МАШНИНА
ДИЗАЙНЕРЫ — ТИХОН СИКУЛЕР, МАРИЯ СОЛОВЬЕВА
ЦВЕТОКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС — МАРГАРИТА ДАНИЛОВА
ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ: МОСКВА — РУКОВОДИТЕЛЬ ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ, Телефон (495) 663-9320, v.avdeev@spn.ru; АНДРЕЙ АРСЕНЕНКОВ, ЕВГЕНИЙ ГУДКИН, ОКСАНА НАУМОВА
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ — РУКОВОДИТЕЛЬ ВИКТОРИЯ СОКОЛОВА, Телефон (812) 380-0008, v.sokolova@spn.ru; АНДРЕЙ ЭКСАРОВ
БРЕНД-МЕНЕДЖЕР — СЕРГЕЙ САХАРОВ, s.sakharov@spn.ru
ОТДЕЛ ДИСТРИБЬЮЦИИ И ПОДПИСКА, МОСКВА — РУКОВОДИТЕЛЬ АРТЕМ КАРАПЕТЯН, a.karapetyan@spn.ru
ОТДЕЛ ДИСТРИБЬЮЦИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И РЕГИОНЫ — РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДОР ПОДЛЕСНЫХ, f.podlesnyh@spn.ru; НИКОЛАЙ ПОТАПОВ, n.potapov@spn.ru; ОЛЕГ ОДИНЦОВ, o.odintsov@spn.ru
ЖУРНАЛ «АВТОПАРК 5 КОЛЕСО» — Свидетельство ПИ № ФС77-25842, выдано 28.09.2006 года Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.
ТИПОГРАФИЯ — ОБРАЗЦОВАЯ ТИПОГРАФИЯ «БЛИЦ-ПРИНТ», Украина, 02156, Киев — 156, ул. Киото, 25
ТИРАЖ — 26 400 ЭКЗЕМПЛЯРОВ
УЧРЕДИТЕЛЬ — ЗАО «СПН ПАБЛИШИНГ», www.spn.ru
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР — ВАЛЕРИЙ ШИЛКОВ
ДИРЕКТОР ПО ПРОИЗВОДСТВУ — ОЛЕГ СИВОХИН
КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР — ДМИТРИЙ ВОРОНИН
ДИРЕКТОР ПО ДИСТРИБЬЮЦИИ — АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ
АДРЕС ИЗДАТЕЛЯ/РЕДАКЦИИ — 127473 Москва, Суворовская пл., 1/52, корп. 2, подъезд 5. Тел./факс (495) 663-9320

Веб-сайт: www.park5.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.

НОМЕР ПОДПИСАН В ПЕЧАТЬ 27.09.2012

16+

VOLVO FH & FH16 **40**

НОВИНКА

MERCEDES-BENZ CITAN **46**

ЗНАКОМСТВО

FORD TRANSIT CUSTOM **50**

ЗНАКОМСТВО

НОВОСТИ

6 **НОВОСТИ**

14 КОНКУРС SCANIA
СОБЫТИЕ

18 ММАС-2012
ВЫСТАВКА

24 АВТОТРАНС-2012
ВЫСТАВКА

30 GAS SUF — 2012
ВЫСТАВКА

БИЗНЕС

34 СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ
СТРАХОВАНИЕ

ГРУЗОВИКИ

40 VOLVO FH & FH16
НОВИНКА

46 MERCEDES-BENZ CITAN
ЗНАКОМСТВО

50 FORD TRANSIT CUSTOM
ЗНАКОМСТВО

54 PEUGEOT PARTNER TEPEE MY2012
ЗНАКОМСТВО

АВТОБУСЫ

58 ПАЗ-320412-05 «ВЕКТОР» (ГОРОД)
ЗНАКОМСТВО

Реклама

Пересчет цен в Вашу пользу

Специальные цены на запасные части для грузовых автомобилей

В условиях жесткой конкуренции и повышенного внимания к финансовым затратам не только гарантированное качество, но и привлекательные ценовые предложения становятся важнейшим аргументом в пользу оригинальных запасных частей «Мерседес-Бенц».

Выгода до 51% на запасные части для грузовых автомобилей:

- Аккумуляторные батареи
- Комплекты фильтров двигателя
- Тормозные диски и колодки
- Комплекты осушителей тормозной системы
- Комплекты сцепления

Аккумуляторная батарея 220 Ач
Actros, Axor, Atego
A0009824408 26

Старая цена – 26 584 руб.
Новая цена – 14 152 руб.

Комплект тормозных колодок
Axor, Actros
A0064201120

Старая цена – 11 705 руб.
Новая цена – 7 350 руб.

Officially imported by Mercedes-Benz Rus SAO
A1642068

Приобретая запасные части на территории РФ, Вы можете быть уверены в их подлинности только при наличии защитной этикетки на упаковке.

Цены указаны в рублях с учетом всех налогов и действительны до 31.12.2012. Подробную информацию об ассортименте и ценах узнавайте в ЗАО «Мерседес-Бенц РУС» и авторизованных технических центрах «Мерседес-Бенц».

www.mercedes-benz.ru

Mercedes-Benz

62

ЛОКОМОБИЛЬ MERCEDES-BENZ UNIMOG U400

НОВИНКА

76

MIMS & ИНТЕРАВТО — 2012

ВЫСТАВКА

86

VOLKSWAGEN BULLI 65 ЛЕТ

ЮБИЛЕЙ

СПЕЦТЕХНИКА

62 ЛОКОМОБИЛЬ MERCEDES-BENZ UNIMOG U400

НОВИНКА

ПРИЦЕПЫ

66 КАССЕТНЫЕ САМОСВАЛЬНЫЕ ПРИЦЕПЫ

НОВИНКА

ЭКСПЛУАТАЦИЯ

68 OMNICOMM

РЕСУРС

70 АВТОПАРК COCA-COLA HELLENIC

ОПЫТ

АВТОМЕХАНИКА

74

НОВОСТИ

76 MIMS & ИНТЕРАВТО — 2012

ВЫСТАВКА

80 ТАХОГРАФ DTCO 1381 2.0

НОВИНКА

84 ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ VOLVO TRUCKS

СЕРВИС

ИСТОРИЯ

86 VOLKSWAGEN BULLI 65 ЛЕТ

ЮБИЛЕЙ

ИМЯ: Мухин Иван Сергеевич
МЕСТО ЖИТЕЛЬСТВА: г. Калуга
СТАЖ: 10 лет
ПРОБЕГ АВТОМОБИЛЯ: 965 600 км
ПОЧЕМУ Я ИСПОЛЬЗУЮ МАСЛО MOBIL DELVAC:
Друзья порекомендовали Mobil Delvac. В мороз двигатель без проблем заводится, и по цене мне масло подходит. Я очень доволен этим выбором.

Реклама

Mobil Delvac
Для долгой жизни Вашего двигателя

www.mobildelvac.ru

К ЮБИЛЕЮ

В сентябре в Калуге, на территории завода, где производятся грузовики Renault Trucks, состоялось торжественное мероприятие, посвященное окончанию автопробега Renault Trucks «100 лет на дорогах России». Ровно 100 лет назад грузовые автомобили Renault впервые появились в Российской империи, став участниками испытательного пробега лучших европейских грузовиков, организованного военным министерством. По результатам пробега, участниками которого стали 52 грузовика, высшие военные чины должны были выбрать лучшие автомобили для оснащения русской армии. Пройдя более двух тысяч верст, самые выносливые участники пробега финишировали на Марсовом поле. Среди них были два грузовика Renault Type C, вошедших в группу лидеров в двух классах. Грузовые автомобили Renault прошли все фронты Первой мировой войны, были участниками октябрьских событий 1917 года в Петрограде и Москве, знаменитые танки Ft17 не только стали прародителями советских танков, но и сами служили в Красной Армии. В 2012 году компания Renault Trucks, совместно со своим партнером, компанией Koegel (которая специально предоставила два прицепа — Koegel Cargo SNCS и изотермический), решила повторить маршрут первого автопробега, чтобы отпраздновать этот юбилей. Специально оформленные грузовики прошли Москву, Тулу, Орел, Брянск и завершили пробег в Калуге.

■ ЛУКОЙЛ выиграл тендер на поставку смазочных материалов для ЗАО «Тандер» (розничная сеть ОАО «Магнит»). Автопарк компании состоит из 3922 новых тягачей MAN (возраст 1—2 года), что соответствует половине российского парка грузовых автомобилей MAN данной категории. Сеть магазинов «Магнит» является одной из ведущих розничных сетей по торговле продуктами питания в России.
С третьего квартала 2012 года ЛУКОЙЛ будет осуществлять поставку масел «ЛУКОЙЛ Авангард Профессионал 10W-40», «ЛУКОЙЛ Гейзер ЛТ 22», а также антифриза «ЛУКОЙЛ G12 Ультра». К примеру, «ЛУКОЙЛ Авангард Профессионал 10W-40» — синтетическое моторное масло, предназначенное для тяжело нагруженных дизельных двигателей.

■ АМО ЗИЛ и компания «ВЭБ-Лизинг» заявили о запуске программы «ЗИЛ-Лизинг» — совместно разработанного продукта, позволяющего на весьма выгодных для конечного потребителя условиях приобретать любую спецтехнику на базе автомобилей ЗИЛ. Преимущества программы — это не только срок лизинга до 4 лет и минимальный срок рассмотрения заявок, но и возможность получить технику в течение 5 дней. Автомобильный завод АМО ЗИЛ возобновил производство в конце 2011 года и в данный момент ведет активную деятельность. На АМО ЗИЛ считают запуск лизинговой программы одним из значимых инструментов повышения уровня реализации и очередным шагом к возвращению исторических позиций предприятия.

CADDY ECOFUEL

В Челябинске на территории ООО «Автоцентр Керг», официального дилера марки «Volkswagen Коммерческие автомобили», состоялась передача автомобилей VW Caddy с газовым двигателем в заводском исполнении в автопарк ООО «Газпром трансгаз Екатеринбург».

Десять автомобилей VW Caddy EcoFuel, работающих на природном газе, приобретены ООО «Газпром трансгаз Екатеринбург» с целью расширения газомоторной инфраструктуры и рынка использования природного газа.

Технология EcoFuel стала ответом концерна Volkswagen на существенно возросший спрос на экологичные и экономичные автомобили. По сравнению с обычным бензиновым двигателем, при работе EcoFuel на природном газе на 80% сокращается выброс окиси углерода и на 60% — оксида азота. Кроме того, выбросы CO_2 уменьшаются на 25%.

ЕСТЬ 10-ТЫСЯЧНЫЙ

На заводе Ford Sollers в Елабуге произведен десятитысячный автомобиль Ford. Юбилейным стал черный Ford Explorer в комплектации Limited.

Сборка автомобилей Ford на заводе Ford Sollers в Елабуге началась в январе 2012 года. В настоящий момент предприятие осуществляет сборку Ford Transit, Ford Explorer, Ford Kuga, Ford S-MAX и Ford Galaxy. Таким образом, вместе с Ford Focus и Ford Mondeo, выпускаемыми во Всеволожске, количество моделей, производимых совместным предприятием Ford Sollers, достигло семи.

Наибольшую часть из произведенных в Елабуге автомобилей составляет Ford Transit, являющийся лидером в классе коммерческих автомобилей.

Реклама

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

* Грузовики, которым Вы можете доверять

ООО «МБ Тракс Восток». 141407, Московская обл., г. Химки, ул. Панфилова, д.19, стр. 4. Тел.: 8-800-444-04-45. www.trucks.mercedes-benz.ru

НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫЕ ВЫСТАВКИ В РФ И ЗА РУБЕЖОМ

URALCOMTRANS-2012
Специализированная выставка коммерческой техники: транспорт, сервис, комплектующие.
2–4 октября 2012 г., Екатеринбург.

4-Й АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ «СОЧИ-2011»
Специализированные выставки «Черноморский автосалон» и «АвтоСтройТранс».
Грузовая и строительная техника, автомобили, мотоциклы и многое другое. Оборудование для ремонта и технического обслуживания автотранспорта. Оборудование для АЗС. Автозапчасти и автокосметика.
4–6 октября 2012 г., ТПП «Сочи-Экспо», Сочи.

KIEV INTERNATIONAL MOTOR SHOW, TIR-2012
Международный салон грузовых и коммерческих автомобилей.
10–12 октября 2012 г., МВЦ «Автоэкспо», Киев, Украина.

АВТОЭКСПОДВ-2012
Специализированная выставка всех видов транспорта, спецтехники, запчастей.
11–14 октября 2012 г., ООО «Хабаровская Ярмарка», Хабаровск.

«ЛОГИСТИКА-СКЛАД — 2012»
Специализированная выставка складского оборудования и логистики.
16–18 октября 2012 г., Екатеринбург.

МАФ-2012
VIII Международный автотранспортный форум.
22–24 октября 2012 г., МВЦ «Крокус Экспо», Москва.

INTERPOLITEX-2012
XVI Международная выставка средств обеспечения безопасности государства.
23–26 октября 2012 г., ВВЦ, Москва.

АВТОКОМПЛЕКС-2012
19-я Московская международная выставка: автозаправочные комплексы (станции) и оборудование, нефтепродукты.
24–26 октября 2012 г., «Экспоцентр», Москва.

MOBI-2012
17-я специализированная выставка автозапчастей, автохимии, оборудования, инструментов и автомобилей.
25–28 октября 2012 г., «КраснодарЭкспо», Краснодар.

МПТФ-2012
10-я выставка «Подъемно-транспортная техника и технологии. ПТТиТ-2012».
3-я выставка «Приводы, узлы, детали машин. MosDrive-2012».
15-я Всероссийская конференция «Подъемно-транспортная техника, внутризаводской транспорт, склады».
15–17 ноября 2012 г., ВВЦ, Москва.

КРАНЭКСПО-2013
Специализированная выставка подъемно-транспортного оборудования.
17–19 апреля 2013 г., ВВЦ, Москва.

НОВЫЙ ДИЛЕР MERCEDES-BENZ

В августе этого года состоялось подписание дилерского договора между компанией «Мерседес-Бенц Тракс Восток» и компанией «Русбизнесавто». Согласно данному договору «Русбизнесавто» получила право на продажу и сервисное обслуживание грузовой техники Mercedes-Benz на территории Москвы и Московской области.

В настоящее время ассортимент грузовой техники марки Mercedes-Benz представлен самосвалами, седельными тягачами и шасси моделей Actros, Axor и Atego. Помимо продажи готовой продукции, компания «Русбизнесавто» занимается установкой различного оборудования на шасси Mercedes-Benz — фургонов, автобетоносмесителей, коммунальной техники, автокранов, автогидроподъемников и краноманипуляторных установок, а также дооборудованием автомобилей под опасные грузы и переоснащением грузовых автомобилей Mercedes-Benz.

Продажа грузовой техники марки Mercedes-Benz осуществляется в дилерском центре Mercedes-Benz, расположенном в Подольском районе Московской области. Гарантийное, сервисное обслуживание техники и обеспечение запасными частями Mercedes-Benz реализуется в полном соответствии с требованиями завода-изготовителя.

С НОВОЙ КАБИНОЙ

На заводе «Автокран» началась комплектация автокранов «Ивановец» модернизированными кабинами крановщика. Усовершенствованные модели кабин устанавливаются на автокраны серии АК грузоподъемностью 16 и 25 т.

Модернизацию кабины для автокранов «Ивановец» выполняли конструкторы НИИ краностроения на основании рекомендаций, полученных от специалистов эксплуатирующих организаций. В частности, для того чтобы обеспечить крановщику больший обзор при работе с грузами на земле и в нижних точках была изменена форма панели приборов, а также ее расположение.

В кабине появились важные для крановщика индикаторы, отображающие уровень давления масла, температуру и обороты двигателя. За счет изменения схемы расположения воздуховодов была улучшена вентиляция кабины; появилась возможность установки дополнительной форточки.

С целью повышения безопасности крановщика на крыше кабины появилась дополнительная защита. Она представляет собой металлическую сетку, которая защищает от падающих предметов, но при этом не закрывает обзор при работе с грузами в верхних точках.

Реклама

ОТПРАВЛЯЯСЬ В ДАЛЬНЮЮ ДОРОГУ, ПОЗАБОТЬТЕСЬ О ДВИГАТЕЛЕ СВОЕГО ГРУЗОВИКА!

Поездки на большие расстояния могут привести к увеличению эксплуатационных затрат. Поэтому специалисты «Шелл» разработали линейку моторных масел Shell Rimula для тяжелонагруженных дизельных двигателей, которые позволяют увеличить интервалы замены масла и сократить затраты на смазочные материалы.
Если снижение затрат и увеличение производительности играют решающую роль – моторное масло Shell Rimula – это то, что вам нужно.

МОТОРНОЕ МАСЛО,
КОТОРОЕ РАБОТАЕТ ВМЕСТЕ С ВАМИ

Shell Rimula

■ Volvo Group объявила о решении инвестировать 3,75 млрд руб. в строительство завода кабин для грузовых автомобилей под брендами Volvo и Renault в Калуге. Он будет располагаться по соседству с заводом грузовых автомобилей Volvo Group. Завод кабин для Volvo Trucks и Renault Trucks мощностью 15 000 ед. в год начнет работу в 2014 году.
Напомним, что завод грузовых автомобилей Volvo Group был открыт в Калуге в январе 2009 года и в настоящее время он производит тяжелые грузовые автомобили под брендами Volvo и Renault для рынков России и ряда стран СНГ. Ожидается, что по итогам 2012 года продажи тяжелых грузовых автомобилей западных брендов в России составят порядка 28 000 ед., что вдвое больше, чем в 2010 году.

■ «Группа ГАЗ» подписала соглашение с компанией WABCO Holdings Inc., одним из лидирующих производителей высокотехнологичных компонентов для коммерческого транспорта, на поставку антиблокировочных систем для тяжелых грузовиков и автобусов, а также электронных систем контроля давления в шинах для автобусов.
Компания WABCO будет поставлять антиблокировочные системы для серийного производства грузовиков «Урал», а также для всей линейки автобусной продукции компании. WABCO также станет поставщиком инновационной интегрированной системы контроля давления в шинах IVTM для серийной установки на низкопольных автобусах ЛиАЗ в рамках контракта 2012 года.

ИННОВАЦИОННЫЕ ХАРВЕСТЕРЫ

Новые колесные харвестеры John Deere серии E с двигателем стандарта IT4 были представлены на выставке FinnMetko 2012. Харвестеры John Deere серии E оснащены новыми функциями, компонентами и усовершенствованиями, которые обеспечивают операторам преимущества более эффективного использования мощности машин, повышенной производительности и эксплуатационной надежности.

На моделях 1270E и 1470E на платформе IT4 применена более совершенная гидравлическая система с двумя насосами с открытым контуром, позволяющая операторам очень эффективно управлять и манипулятором, и обработкой стволов одновременно. Компонентом этой гидравлической системы является новая функция управления мощностью, позволяющая предсказать нагрузку на двигатель и обеспечить соответствующую ей пиковую мощность, способствуя тем самым экономии топлива и повышению общей производительности, а в конечном счете — снижению ежедневных эксплуатационных расходов.

АВТОПРОБЕГ ЗАВЕРШЕН

В Ярославле завершился автопробег по территории Российской Федерации автомобилей МАЗ с двигателями производства ЯМЗ, соответствующими стандарту Евро-4. Цели автопробега: испытания белорусских автомобилей и ярославских двигателей для подготовки к серийному производству, подготовка сервисной сети к обслуживанию автомобилей, а также ознакомление покупателей с новой техникой.
Автопробег проходил по маршруту Смоленск — Калуга — Курск — Рязань — Нижний Новгород — Владимир — Москва — Ярославль. Общая протяженность трассы составила 2,7 тыс. км. В акции приняли участие четыре автомобиля МАЗ с двигателями ЯМЗ-536 и ЯМЗ-651: двухосный седельный тягач МАЗ-5440В9 «Простор» с двигателем ЯМЗ-651 (412 л. с.), двухосный седельный тягач МАЗ-5440В5 с двигателем ЯМЗ-536 (312 л. с.), двухосный бортовой автомобиль МАЗ-5340В5 с двигателем ЯМЗ-536 (312 л. с.) и трехосный седельный тягач МАЗ-6340В9 с двигателем ЯМЗ-651 (412 л. с.).

В ПИКУ КЭБУ

Nissan представил абсолютно новую модель в качестве лондонского кэба, услугами которого ежедневно пользуются 300 000 человек — Nissan NV200 London Taxi.
Nissan NV200 в версии такси был впервые представлен на автосалоне в Токио, а также был выбран в качестве эксклюзивной модели «Такси будущего» в Нью-Йорке. Версия для лондонского такси стала еще одной моделью глобального проекта Nissan, разрабатываемого для рынка городских перевозок.
Nissan имеет свое заслуженное место в истории такси Лондона — дизельный двигатель объемом 2,7 литра TD27 был выбран для знаменитой модели Fairway — черного кэба LTI FX4, благодаря которому значительно улучшились скоростные показатели, надежность и эффективность лондонских кэбов. Этот же двигатель устанавливался и на следующей модели после Fairway — TX1.

реклама ЗАО "Вольво Восток"

Флагманская мощь и до 10% экономии топлива.
Читайте 10 ГЛАВНЫХ НОВОСТЕЙ на www.volvotrucks.ru/fh

НОВЫЙ VOLVO FH16

VOLVO

Volvo Trucks. Создавая будущее

«УРАЛЫ» ДЛЯ НЕФТЯНИКОВ

«Группа ГАЗ» представила многофункциональную перспективную спецтехнику «Урал» на 17-й Международной специализированной выставке «Сургут. Нефть и газ — 2012». На стенде автомобильного завода «Урал» выставлялись самосвал, бортовой автомобиль, седельный тягач, а также пожарный автомобиль, автомобильный кран и передвижная парогенераторная установка.

Перспективный бортовой бескапотный автомобиль Урал-5390 (6х6) предназначен для эксплуатации по всем видам дорог при температуре окружающего воздуха от -45 до +40 °С. Габаритно-массовые характеристики автомобиля обеспечивают его высокую грузовместимость и грузоподъемность. Другой перспективный автомобиль — седельный тягач Урал-44202-3511-80 (6х6) — разработан специально для нефтегазового комплекса для буксировки полуприцепов по всем видам дорог. Машина оснащена двигателем ЯМЗ-53642-10 мощностью 285 л. с. Евро-4.

Полноприводной автомобиль-самосвал на базе шасси Урал-6370 грузоподъемностью 20 т с новой самосвальной платформой предназначен для перевозки различных насыпных и навалочных строительных и промышленных грузов в сложных условиях эксплуатации при температуре от -45 до +40 °С.

■ Компания Renault, являясь одним из лидеров корпоративных продаж в России и Европе, сообщила о запуске собственной лизинговой программы в России — Renault Leasing. Renault в России в рамках собственной программы предлагает покупателям специальные условия финансирования. Renault Leasing была разработана с целью снижения затрат корпоративных клиентов Renault на приобретение и содержание автомобильного парка.
Благодаря многолетнему опыту работы с корпоративными клиентами компании Renault совместно с партнерами программы удалось максимально учесть пожелания потенциальных клиентов. Клиентам Renault Leasing предлагаются выгодные условия лизинга и особые условия страхования автомобилей.

■ 1 октября 2012 года участок федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон» в Московской области (48–71 км) начал работать в платном режиме.
Режим платного проезда по данному участку введен на основании постановления Правительства РФ от 4 октября 1999 г. N 1570-р, которое было принято в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 27 июня 1998 г. N 728 «О дополнительных мерах развития сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации».
Участок дороги М-4 «Дон» с 48-го по 71-й км был открыт после реконструкции 15 мая 2012 года. С этого момента в течение летнего периода пункты взимания платы (ПВП), расположенные на 51-м и 71-м километрах дороги М-4 «Дон», работали в бесплатном режиме.

ЧЕТРА СНИЖАЕТ ЦЕНЫ

В разгар подготовки к ремонтному сезону с 20 сентября по 31 декабря 2012 года начинают действовать специальные цены на комплекты запчастей к ходовым системам гусеничной техники ЧЕТРА.

В рамках акции «Выгодная ЧЕТРА» комплектующие для бульдозеров ЧЕТРА Т-35, Т-25, Т-20, Т-15, Т-11 будут продаваться со скидками до 10% при условии покупки полного комплекта модуля ходовой системы (МХС). В состав МХС входят комплекты гусениц, опорных катков и секторов ведущих колес бульдозеров и трубоукладчиков.

Все запасные части, участвующие в акции, — оригинальные и выпускаются на ведущих предприятиях холдинга Концерн «Тракторные заводы» — ОАО «Чебоксарский агрегатный завод» и ОАО «Промтрактор».

ДЛЯ МВД

На Горьковском автомобильном заводе состоялось заседание координационного совета по военной автомобильной технике при Главном командовании внутренних войск (ГКВВ) МВД Российской Федерации. Участники мероприятия познакомились с серийными и перспективными автомобилями марки ГАЗ, посетили производственные мощности и инженерный центр компании, ознакомились с производственной системой ГАЗ и новейшими конструкторскими разработками.

Руководители предприятия показали гостям новую модель легкого коммерческого автомобиля «Газель-NEXT» и перспективный 19-местный микроавтобус на его базе, а также спецтехнику на базе автомобилей «Газель-БИЗНЕС» и «Соболь-БИЗНЕС». Наибольший интерес у военных вызвали автомобили повышенной проходимости «Садко» и «Егерь», значительно доработанные с учетом требований заказчика.

UEFA EUROPA LEAGUE
OFFICIAL PARTNER

Стань одним целым

Доверься стихии... и стихия станет частью тебя
Доверься шинам... и дорога станет частью тебя

AH22(+)

Всепозиционные радиальные шины для региональных перевозок

DH05

Радиальные шины для ведущих осей

TH22

Радиальные шины для осей прицепов и полуприцепов

Hankook driving emotion

РЕКЛАМА

hankooktire.ru

ВПЕРВЫЕ И ВТОРЫЕ

В НАЧАЛЕ СЕНТЯБРЯ В СЕДЕРТЕЛЬЕ, ШВЕЦИЯ, СОСТОЯЛСЯ ЕВРОПЕЙСКИЙ ФИНАЛ КОНКУРСА «МОЛОДОЙ ВОДИТЕЛЬ ГРУЗОВИКА», ЕЖЕГОДНО ПРОВОДИМЫЙ ФИРМОЙ SCANIA. ПЕРВОЕ МЕСТО У ИРЛАНДЦА ГАБРИЕЛЯ ВАРДЕ, НАШ ДМИТРИЙ СЕМЕНОВ ИЗ ВОЛГОГРАДА ЗАНЯЛ ВТОРОЕ МЕСТО. ЕСЛИ УЧЕСТЬ, ЧТО РОССИЯНЕ УЧАСТВУЮТ В КОНКУРСЕ ТАКОГО УРОВНЯ ВПЕРВЫЕ, ТО РЕЗУЛЬТАТ БОЛЕЕ ЧЕМ ДОСТОЙНЫЙ.

СЕРГЕЙ ЖУКОВ, ФОТО АВТОРА

Двухдневный финал оказался полным драматизма. Причем интрига сохранялась до последнего момента.

Первый день представлял собой рутинный процесс подтверждения водительской квалификации. В частности, необходимо было грамотно подготовить грузовик к рейсу, показать, насколько это возможно, лучшие показатели в экономичном и безопасном вождении автопоезда, оказать первую помощь попавшим в аварию. Этот день принес и своего лидера — им стал французский водитель Стефен Лакомбе. Кстати, его команде поддержки не было равных. В итоге, в общем раскладе представитель России Дмитрий Семенов оказался в золотой середине. Уже только это позволило затеплиться некой надежде на достижение заветного результата — получение главного приза конкурса — новенького седельного тягача Scania серии R.

Второй день финала состоял из квалификации и трех основных упражнений с постепенным выбыванием более слабых.

После очередного квалификационного упражнения из 24 участников осталось уже 18. В четвертьфинале участникам предстояло выполнить упражнение под названием «Комбо». При его выполнении время не играло главенствующей роли. Главное — не заработать штрафных очков. Опустим выступления других участников, отметим лишь то, что выступление Дмитрия не было ярким (в какой-то момент казалось, наши шансы равны нулю), зато получилось безукоризненно точным, что и определило его выход в полуфинал. Именно с этого момента наше внимание сосредоточилось исключительно на выступлении Дмитрия.

Упражнение полуфинала — «Сбить короля» требовало от участников предельной концентрации и четкости выполнения. Кстати, похожее задание было на Национальном финале в Москве, что помогло Дмитрию, если и не с легкостью, но достаточно четко и быстро его выполнить, устранив тем самым еще одного соперника. На пути забрезжил финал, а с ним и главный приз. Вот уж чего

ТРЕХТЫСЯЧНЫЙ ГРУЗОВИК HINO В РОССИИ

15 сентября 2012 г. состоялась передача трехтысячного грузового автомобиля HINO, проданного в России.

Данная честь выпала официальному дилеру ООО «Хино Моторс Сэйлс» в Уральском Федеральном Округе — компании ООО «СТО Молния», г. Челябинск — одному из лидеров по продажам HINO в России. Побив рекорд продаж в августе, уральский дилер подтвердил свое звание в сентябре отгрузкой юбилейного грузовика.

С учетом победы HINO Серия 300 в номинации «Грузовик Года» конкурса «Лучший Коммерческий Автомобиль Года в России», продажа данной модели как трехтысячной является более, чем закономерной. Данная модель имеет экологический класс Евро-4 и относится к последнему поколению коммерческого транспорта Японии. Она занимает лидирующие позиции в общем объеме проданных на российском рынке автомобилей дилерами ООО «Хино Моторс Сэйлс», официального дистрибьютора Hino Motors, Ltd. в России.

Обладателем трехтысячного HINO с изотермическим фургоном-рефрижератором стало Челябинское мясоперерабатывающее предприятие «КНЯЖИЙ СОКОЛЬНИК», ранее приобретавшее автомобили HINO как мало-, так и среднетоннажного сегмента (5 ед. 300-й серии и 2 ед. 500-й соответственно).

Клиенту в лице заместителя директора Фролова Евгения Вениаминовича и начальника эксплуатационно-экспедиторской службы Чипчина Ивана Викторовича был передан символический ключ и гравированная в стекле модель 300-й серии. Представители компании поделились положительным опытом эксплуатации автомобилей HINO и выразили благодарность за столь качественный, надежный и неприхотливый автомобиль, а также готовность продолжать сотрудничество с японской маркой в дальнейшем.

Грузовики HINO до последнего времени были популярны главным образом в Дальневосточном и Сибирском Федеральных округах, где уже долгое время активно продается подержанная техника из Японии. Но статистика продаж новых автомобилей в региональном срезе наглядно продемонстрировала, что уже к началу 4-го квартала 2011 г. объем реализации изменился в пользу Европейской части страны.

Для этого были созданы все предпосылки: увеличилось число дилеров, появились корпоративные клиенты с большим автопарком. В Москве, помимо Владивостока, начал активно функционировать собственный склад запасных частей, а шасси отгружаются с 4-х складов по всей России, что позволяет сократить время монтажа надстроек и произвести отгрузку готового автомобиля клиенту в кратчайшие сроки.

Проделана большая работа по подбору российских партнеров, которые смогли бы обеспечить установку современных и качественных кузовов, не уступающих качеству самого шасси. В данный момент сертифицировано 23 кузовостроителя по всей стране, чтобы своевременно оснастить шасси практически любым кузовом — от промтоварных фургонов до бортовых платформ с краном-манипулятором и холодильных установок, помогая тем самым решать самые разнообразные и сложные бизнес-задачи своих клиентов.

Успех в продажах грузовиков HINO был достигнут во многом благодаря высококачественной и надежной продукции японского производства, грамотной складской и транспортной логистике дистрибьютора, а также сильных партнеров по дилерской сети, в число которых отбирались самые опытные компании в области продаж и обслуживания коммерческого транспорта.

Стоит отметить, что у экспортируемых в нашу страну грузовых автомобилей HINO увеличенный межсервисный интервал, а особое внимание конструкторов к российскому рынку подтверждается постоянной модернизацией модельного ряда и его доработкой в связи с эксплуатацией автомобилей в очень суровых условиях (климат, перегруз, топливо низкого качества и т.д.).

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

действительно мы не ожидали, так это выхода россиянина в финал.

В решающем заезде Дмитрий посередине, слева уже упомянутый нами француз Стефен Лакомбе, справа Габриель Варде из Ирландии на праворульном автомобиле. Нервы накалены до предела, трибуны замерли в ожидании развязки. Уже на первых секундах Дмитрий занял правильную позицию при движении задним ходом, что позволило ему плавно, без лишних рывков доехать до поворотной точки, аккуратно сбить красный столбик и с большим преимуществом начать движение вперед. Середина далась сложнее, коридор стал намного уже, ведь судьи переставили бочки. Соперники сократили разрыв. Почти на финишной прямой Дмитрий делает слишком резкий рывок, вместе с красным падает и синий столб. Время упущено. Габриель из Ирландии выполняет этот маневр без ошибок и приходит на финиш первым. Водитель из Франции заканчивает упражнение третьим. Цена досадной оплошности — главный приз.

«Я был очень близок к победе. Не хватило хладнокровия, спешка в конце привела к ошибке и потере времени. Второе место — это лишь повод приехать еще раз за победой. Все возможно!» — впоследствии делился своими переживаниями Дмитрий Семенов.

В итоге главный приз — тягач Scania серии R стоимостью 100 000 евро уехал в Ирландию. Второй приз от компании Michelin — путешествие на двоих в Испанию, на чемпионат мира по ралли, достался Дмитрию Семенову. Третий приз от компании Volkswagen — билеты на отборочный тур чемпионата по ралли в Швеции — Стефену Лакомбе.

Напомним, с 2003 года Scania проводит соревнования для молодых водителей. «Водитель — один из самых важных факторов в транспортном бизнесе тяжелых грузовиков», — сказал Эрик Люнгберг, старший вице-президент и глава по корпоративным связям Scania. «Грузовые автомобили и оборудование имеют большое значение, но все-таки за экономию топлива и безопасное вождение отвечает человек. Благодаря соревнованиям Scania стремится поднять статус профессиональных водителей и подчеркнуть их значимость для транспортных компаний, для снижения количества ДТП, а также обратить внимание на влияние на окружающую среду. Мы хотим привлечь как можно больше молодых профессиональных водителей в транспортный бизнес».

В 2012 году в европейских соревнованиях приняли участие 17 000 водителей. По всему миру количество водителей превысило 70 000 человек. Конкурс молодого водителя грузовика проходит при поддержке Европейского союза EU и Международного транспортного союза IRU. Официальными спонсорами соревнований являются компании Michelin и Volkswagen. Конкурс также проходит в Латинской Америке, Африке и Азии.

1. Дмитрий Семенов на финальном заезде.
2. Водитель должен не только грамотно управлять грузовиком, но и оказывать первую помощь пострадавшим в ДТП. Где надо — справиться с огнем...
3. ...а при необходимости — спасти человека от неминуемой гибели, своевременно оказав доврачебную медицинскую помощь.
4. На трибунах российская группа поддержки.
5. Мама с дочкой тоже болеют за папу.
6. «Ничего, в следующий раз обязательно выиграю!»

RENAULT
TRUCKS
DELIVER*
RENAULT PREMIUM ROUTE
ВСЁ, ЧТО НУЖНО!
ЭКОНОМИЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ
КОМФОРТНАЯ КАБИНА
УМЕРЕННАЯ ЦЕНА
СДЕЛАНО В КАЛУГЕ
* Рено Тракс доставляет
www.renault-trucks.ru
100 ЛЕТ
НА ДОРОГАХ РОССИИ
PREMIUM
РЕНО ТРАКС ВОСТОК
Моск. обл., г. Химки
ул. Ленинградская,
вл. 39, стр. 6,
Бизнес Парк "Химки"
Тел. +7 (495) 7211280
Факс +7 (495) 7211282
www.renault-trucks.ru
ЛЕОНТРАКСЕРВИС
Московская обл.,
пос. Рекино-Кресты
+7 (495) 988 02 70
ЛЕОНАВТОЮГ
Московская обл.,
пос. Селятино
+7 (495) 221 15 41
ТРИУМФ СЕРВИС
Московская обл.,
г. Королев
+7 (495) 287 20 20
АВТОФОРУМ-БОГОРОДСК
Московская обл.,
г. Ногинск
+7 (495) 993 2378
КАРМЕН
г. Рязань
+7 (4912) 97-00-22
РЕНТРАК СЕРВИС
г. Санкт-Петербург
+7 (812) 329 73 29
АВТОБУЛЛ
г. Санкт-Петербург,
+7 (812) 325-7070
ПАРНАСАВТО-КОМПЛЕКС
г. Санкт-Петербург
+7 (812)4490584
АВТОСПЕЦМАШ
г. Екатеринбург
+7 (343) 217 17 00
ПРОМТРАНС
г. Великий Новгород
+7 (8162) 94 08 69
ЛОРРИ-СЕРВИС
Калининградская обл.,
пос. Поддубное
+7(4012)30 64 51
ДОКА
г. Воронеж
+7 (4732) 79 72 58
БЕЛТРАКСЕРВИС
г. Белгород
+7 (4722) 500 992
ТРАНЗИТ-ДОН
Ростовская обл.,
г. Батайск
+7 (86354) 5-02-82
АСТРО-ТРАНС ЛОГИСТИК
Ростовская обл.,
г. Аксай
+7 (8632) 688-293
ЮРТО-ТРАКЦЕНТР
г. Краснодар
+7 (8612) 25 93 75
ВОСТОК – 3
Волгоградская обл.,
г. Волжский
+7 (8443) 53 13 13
М-ТРАКС
г. Омск, с. Дружино
+7 3812 446825
АВТОЦЕНТР ПРЕМИУМ
Саратовская обл.,
пос. Дубки
+7 (8452) 61 88 88
ТЕХНОВИЗА
Самарская обл.,
г. Тольятти
+7 8482 69 64 45
АВТОЛИДЕР – ВОСТОК
Республика
Башкортостан, г. Уфа
+7 (347) 293 41 55
АСТОН
г. Пермь
+7 (342) 250 16 92
БОВИД ТРАК
г. Челябинск
+7 (351) 775 20 15
ВОСТОК–ТРАНСАВТО
г. Новосибирск
+7 (383) 200 10 70
ДВ-АВТОЦЕНТР
г. Владивосток
+7 (423) 292 1090
ИМПОКАР
г. Барнаул
+7 (913) 091-17-00
ТРИ ТЭКО
г. Калуга
+7 (4842) 510787 (доб.121)
РСМ ТРАКС
Республика Беларусь,
г. Минск
+375 (17) 218 14 77
ВИТ-М
Республика Беларусь,
г. Минск
+375 (17) 202 93 89
TURKUAZ MACHINERY
Республика Казахстан,
г. Алматы
+7 (727) 273 19 95
BOSTA VAN
Республика Казахстан
+7 (727) 295 10 47
СЕРВИСНЫЕ ЦЕНТРЫ:
АВТОЦЕНТР-НН
Нижегородская обл.,
г. Дзержинск
+7 (8313) 27-54-29
ИНТЕРАВТО
г. Тюмень
+7 (3452) 43-95-40
RENAULT TRUCKS

Реклама

ПОКОЛЕНИЕ NEXT

НЕСМОТРЯ НА ТО, ЧТО МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОСАЛОН (ММАС) В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ПРИЗВАН ОТРАЖАТЬ ТЕНДЕНЦИИ РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ВСЕ ЖЕ КОЕ-ЧТО ИЗ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА НАМ УДАЛОСЬ УСМОТРЕТЬ И НА ЭТОЙ ВЫСТАВКЕ. **СЕРГЕЙ ЖУКОВ, ФОТО АВТОРА**

Бесспорно, главной новинкой в секторе коммерческих автомобилей стало семейство LCV нового поколения «Газель-NEXT». «Группа ГАЗ» представила сразу три модели нового семейства: бортовой автомобиль полной массой 3,5 т с алюминиевой платформой, 19-местный микроавтобус и прототип автомобиля «Соболь-NEXT» (полная масса 2,8 т). В дальнейшем модельный ряд нового семейства объединит автомобили полной массой от 2,8 до 5 т. На выбор потребителям будут представлены различные типы кузовов — бортовые модели со стандартной и двухрядной кабинами, с двумя типами платформ, цельнометаллические фургоны на 3 и 7 мест, автобусы и более 100 модификаций спецтехники.

Семейство нижегородских LCV в стиле-NEXT обладает следующими улучшенными техническими решениями. В первую очередь, это применение независимой передней подвески и рулевого управления с реечным механизмом, которые обеспечивают плавность хода, устойчивость и четкость управления, соответствующие показателям легковых автомобилей. Далее стоит отметить новую тормозную систему, позволяющую сократить длину тормозного пути, а также применить современные электронные системы активной безопасности: ESP, ASR и ABS 9-го поколения. Для семейства NEXT разработана новая увеличенная кабина. Она позволяет существенно улучшить эргономику и обеспечить комфорт для водителя и пассажиров. Ко всему прочему увеличен выбор регулировок водительского сиденья, улучшена обзорность, снижены шумы и вибрации.

Автомобиль спроектирован с учетом возможности установки полнофункциональной системы пассивной безопасности, включая подушки безопасности водителя и пассажиров. Возможна установка преднатяжителей ремней безопасности и других опций. Оцинковка внешних и внутренних элементов кабины повышает антикоррозионную стойкость конструкции и увеличивает ресурс автомобиля. Эффективность системы охлаждения обеспечивается большой площадью продува алюминиевых радиа-

1. Так будет выглядеть «Соболь-Next». Пока это прототип. Полная масса автомобиля останется в тех же пределах — 2,8 т.
2. В стандарте грузовая «Газель-Next» будет оснащаться алюминиевой бортовой платформой. Еще одно отличие — независимая передняя подвеска.
3. 19-местный автобус на базе «Газель-Next» должен будет снять массу имеющихся проблем.
4. На первом этапе «Газель-Next» будет оснащаться дизелем Cummins ISF 2.8 стандарта Евро-4, с возможностью доведения до норм Евро-5 и Евро-6.
5. Новая увеличенная кабина позволяет существенно улучшить эргономику и обеспечить комфорт для водителя и пассажиров.

торов и отдельно расположенным блоком охлаждения наддувочного воздуха.

На первом этапе автомобиль будет оснащаться двигателем Cummins ISF 2.8, соответствующим нормам Евро-4 с возможностью доведения его до Евро-5 и Евро-6.

Для «Газели-NEXT» увеличены до 20 тыс. км интервалы техобслуживания, предложены лучшие в своем классе гарантийные условия (3 года или 150 тыс. км пробега). Увеличенный объем грузового отсека обеспечит максимальную эффективность в коммерческих перевозках. Старт продаж автомобилей «Газель-NEXT» намечен на март будущего года. Ориентировочное увеличение стоимости — 8–10%.

Достаточно много на выставке было представлено пикапов. Не обошлось и без премьер. Так, после довольно длительного перерыва марка Chevrolet выводит на российский рынок модель Colorado. Это новый среднеразмерный пикап, который появится на российском рынке осенью 2013 года. Машина специально разработана компанией General Motors для самых сложных дорожных условий.

Colorado является результатом пятилетней программы разработок стоимостью $2 млрд, которая охватила пять континентов и была нацелена на покупателей более чем на 60 рынках по всему миру.

Пикап разработан по современным технологиям и предлагает широкий спектр возможностей. Для России и СНГ будет доступна версия с кабиной типа Crew Cab, а также новым турбодизельным двигателем GM Duramax, который идеально сочетает высокую производительность и экономию топлива. Colorado спроектирован на основе новой рамной конструкции полноприводного среднеразмерного SUV компании GM с лучшими ходовыми характеристиками и функциональностью в своем классе.

Неплохо зарекомендовавший себя на российском рынке пикап VW Amarok отныне доступен с инновационной 8-ступенчатой автоматической коробкой передач, новым типом полного привода и новым двигателем мощностью 180 л.с. Автоматическая трансмиссия обеспечивает высокий уровень комфорта и отличные внедорожные качества, при этом расход топлива автомобиля ниже, чем у аналогичной модели с механической коробкой передач. Низкий показатель расхода топлива выгодно

Continental
Шины разработаны в Германии.

Реклама

Грузовые шины Continental

Для региональных дорог

HSR2 HDR2 HTR2

- Высокая ходимость
- Великолепное сцепление
- Топливная экономичность

Проверено. Надежно.

www.continental-truck-tires.ru

1. UAZ Pickup отныне будет выпускаться с единой для семейства Patriot новой приборной панелью и дизельным мотором ЗМЗ-51432 (110 л. с.).
2. SsangYong Actyon Sports получил легкий рестайлинг и новый дизельный двигатель мощностью 149 л. с.
3. Одна из главных новинок рынка пикапов — Chevrolet Colorado. Его продажи должны стартовать осенью будущего года.
4. Свой пикап — Tunland — представил китайский Foton, недавно обосновавшийся на российском рынке.
5. Ford Ranger Wildtrak — спортивная комплектация утилитарной фордовской машины.

отличает Amarok от конкурентов в сегменте пикапов.

Amarok стал первой моделью в своем классе, оснащенной инновационной 8-ступенчатой автоматической коробкой передач. Дополнительные ступени обеспечивают более широкий диапазон передаточных чисел по сравнению с традиционными АКП. Увеличенный диапазон позволяет дизельному двигателю работать еще эффективнее в любом режиме, обеспечивая пониженный расход топлива и хорошую динамику.

Новая автоматическая коробка передач сочетается с системой постоянного полного привода и новым двигателем TDI с двойным турбонаддувом мощностью 180 л. с. и объемом 2,0 л. Его максимальный крутящий момент составляет 420 Нм, благодаря чему автомобиль получил очень хорошие дорожные характеристики и плавность хода — даже при подъеме в гору или при перевозке тяжелых грузов. Максимальная скорость 179 км/ч достигается на 7-й ступени АКП. На разгон от 80 до 120 км/ч требуется всего лишь 8,5 секунды.

Автомобиль обеспечивает комфортную езду даже при большой нагрузке или при буксировке прицепа. Благодаря автоматической трансмиссии тяговое усилие Amarok возросло до 3,2 тонны (при уклоне дороги до 12%) — это самый высокий результат в данном классе.

Продолжая обзор новинок среди пикапов, нельзя не упомянуть и о рестайлинговом варианте SsangYong Actyon Sports. Машина представлена в варианте с двойной кабиной. Для нее характерен просторный пятиместный салон, который позволяет водителю и пассажирам с комфортом путешествовать на дальние расстояния. Большая грузовая платформа (1275x1600x525 мм) обеспечивает любителям активного отдыха и путешествий достаточное место для размещения снаряжения. Новый двухлитровый дизельный двигатель, который устанавливается на все варианты, обладает мощностью 149 л. с. и впечатляющим крутящим моментом — 360 Нм. Это позволяет обновленному Actyon Sports иметь весьма динамичный характер, уверенно ускоряться в городе и на загородных трассах, а также комфортно чувствовать себя на бездорожье.

Продолжает череду новинок среди пикапов новый Ford Ranger в исполнении Wildtrak — спортивная комплектация утилитарной машины. Остается только — Ranger в России предлагается с двумя вариантами кабин: полуторной и двойной. Всего же в наличии четыре комплектации: рабочая серия XL, более роскошные — XLT и Limited и уже упомянутая спортивная — Wildtrak.

Мощные современные двигатели, устанавливаемые на новый Ford Ranger, обеспечивают достаточную мощность и напористость, чтобы справиться с любыми испытаниями, не забывая при этом об экономичности.

Наконец UAZ Pickup получили совершенно новый интерьер. Теперь во все автомобили семейства Patriot устанавливается новая современная приборная панель. Также обновились материалы и элементы отделки, кроме того, более эргономичная компоновка в новом дизайне интерьера позволила разместить в автомобилях больше новых функций.

Еще одним новшеством UAZ Pickup стало применение дизельного двигателя ЗМЗ-51432 экологического класса Евро-4 объемом 2,2 л, с системой питания Common Rail и турбокомпрессором фирмы Garrett мощностью 110 л. с. при 3800 мин$^{-1}$ и крутящим моментом 270 Нм. Обновленный UAZ Pickup с дизельным двигателем доступен от 633 тыс. руб.

Среди многообразия фургонов различного назначения, представленных

КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ ГАЗ

Цена от 449 100* руб.

Более 300 модификаций

- Объем кузова от 4 до 33 м^3
- Грузоподъемность от 1 до 4,6 т
- 3 типа силовых агрегатов (бензиновый двигатель, дизель Cummins, заводская установка ГБО)

Автомобиль Года 2012
Ежегодная Национальная Премия

8-800-700-0-747 **azgaz.ru**

* Цена на а/м ГАЗ 2310-1288 в комплектации шасси. ** «Легкий коммерческий автомобиль ГАЗ – 2752 стал победителем Ежегодной национальной премии «Автомобиль года в России» по итогам 2012 года, заняв 1-ое место в номинации «Легкие фургоны». Почетное 2-ое место занял автомобиль ГАЗ – 2705 в номинации «Фургоны». Данные предоставлены на официальном сайте Премии www.avtogoda.ru».

Реклама

1. Citroen Berlingo XTR VTi120 в исполнении Trek. Дооборудованный фирмой Dangel автомобиль получил увеличенный до 200 мм клиренс и дифференциал повышенного трения для улучшения показателей проходимости.
2. Mercedes-Benz Viano VIP — эксклюзивный салон для бизнес-клиентов позволяет не тратить время в пробках.
3. Lada Largus в грузовой ипостаси. Кроме того, на выставке машина была представлена и в качестве такси.
4. Марка Foton единственная рискнула выставить среднетоннажные грузовики на «легковом» автосалоне в Москве.

такими брендами, как Volkswagen, Citroen, Fiat Professional, Ford, Lada, Mercedes-Benz, Peugeot, заострим ваше внимание на некоторых из них.

К примеру, Mercedes-Benz Viano VIP позволит по-новому организовать день представителям бизнеса, продуктивно используя время, даже находясь в городских пробках. Эксклюзивный интерьер салона создан с учетом потребностей бизнес-клиентов. Он создает ощущение свободы и безопасности в продолжительных поездках или на отдыхе.

Под стать ему VW Multivan Highline в люксовом исполнении, представляющий собой классический образец офиса на колесах. В нем есть все для решения в пути самых сложных бизнес-задач — цифровое переговорное устройство DVE, радионавигационная система RNS510 и полный пакет опций для удобства пассажира в салоне: кожаная обивка салона с декоративными вставками из дерева, шумоизолирующее остекление, комфортные сиденья с поясничной поддержкой. Multivan глубокого черного цвета оснащен двигателем мощностью 180 л. с. и 7-ступенчатой коробкой передач DSG.

Компания Citroen предложила необычное решение в содружестве со своим давним партнером — фирмой Dangel. Дооборудованный Citroen Berlingo XTR VTi120 в исполнении Trek получил увеличенный до 200 мм клиренс, а также дифференциал повышенного трения, обеспечивающий ему достаточно неплохую проходимость, гораздо лучшую, чем у базового исполнения. Спектр применения Berlingo Trek весьма широк: от частного до коммерческого использования.

«АвтоВАЗ» представил Lada Largus, причем в двух модификациях: универсал и фургон (два места плюс грузовой отсек объемом 2,5 м^2). А партнер «АвтоВАЗа» компания «Супер-Авто Холдинг» продемонстрировала Largus в комплектации «такси». Этот автомобиль оснащен радиостанцией, навигатором, видеорегистратором, таксометром, устройством для считывания кредитных карт и, конечно, опознавательными знаками. Продажи Lada Largus стартовали летом этого года. Сегодня реализовано несколько тысяч этих машин, а потребительский спрос существенно превышает производственные возможности предприятия. Успех не случаен: у автомобиля нет аналогов в России, это самый доступный 7-местный универсал, где даже высокие пассажиры комфортно располагаются и за рулем, и на третьем ряду сидений.

Впервые в истории «АвтоВАЗа» обнародован серийный электромобиль EL Lada. Первая партия машин станет такси в Ставропольском крае в самое ближайшее время. EL Lada базируется на Lada Kalina. Она способна разгоняться до 130 км/ч, имеет запас хода 150 км, подзарядка от бытовой сети осуществляется за 8 часов.

Кстати, если продолжить тему «электро», то нельзя не сообщить о таком факте, как достижение первичного соглашения об использовании в тестовом режиме 10 электромобилей Renault Kangoo Z.E. в пяти городах России. Договор об использовании, прописывающий условия тестового использования электромобилей, будет подписан позднее, после соблюдения необходимых формальностей. Возможность поставок на коммерческой основе в настоящий момент не обсуждается. Пока Renault не осуществляет продажи электромобилей в России.

В завершение обзора новинок коммерческого транспорта на ММАС-2012 упомянем о китайской марке Foton — единственном бренде, представившем в своей экспозиции не только LCV (пикап Tunland), но и настоящие среднетоннажные грузовики Aumark.

Автомобили «Урал» – сила, воплощенная в металле!

Полный модельный ряд автомобилей «Урал»
Продажа автомобилей со складов дилеров
Сервисное обслуживание
Продажа автозапчастей

– 6х6;
– ЯМЗ-652 412 л.с.;
– коробка передач ZF 16S2220TD;
– раздаточная коробка ZF Vg2000;
– кабина со спальным местом;
– платформа ковшового типа,12 м^3
– грузоподъемность 18, 5 т.
– гарантия 24 мес. или 100 000 км;
– интервал ТО - 20 000 км;
– мосты RABA MAXS;
– ресурс 600 000 км.

TÜV International Certification
TÜV THÜRINGEN
CERT
ISO 9001:2008
15 100 52788
TIC

www.uralaz.ru
www.gazgroup.ru

PEKLAMA

ГРУППА ГАЗ

ООО «Грузовые автомобили - Группа ГАЗ» - дистрибьютор ОАО «АЗ «УРАЛ»;
тел.: (3513) 55-27-95, 55-30-64; факс (3513) 55-07-79, e-mail: tdprod@tduralaz.ru

В НОВОМ ФОРМАТЕ

В НАЧАЛЕ СЕНТЯБРЯ В МВЦ «КРОКУС ЭКСПО» ПРОШЛА ВЫСТАВКА «АВТОТРАНС-2012». ПРИДЯ НА ПОДМОГУ ПО ЧЕТНЫМ ГОДАМ ВЫСТАВКЕ «КОМТРАНС», ОНА ОТКРЫЛА НОВУЮ СТРАНИЦУ В ЧЕРЕДЕ КАЛЕНДАРНЫХ ВЫСТАВОЧНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ, ПОСВЯЩЕННЫХ КОММЕРЧЕСКОМУ ТРАНСПОРТУ. **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА**

Несколько слов о предыстории. В 2011 году выставка «Комтранс» получила статус международного автосалона коммерческой техники и была включена в официальный календарь Международной организации производителей автомобилей (OICA). При этом было принято решение «запараллелить» российскую выставку с аналогичным немецким смотром коммерческого транспорта (IAA), проводимым раз в 2 года в Ганновере. Опыт проведения выставки «Комтранс» показал, что интерес к коммерческому транспорту достаточно высок, поэтому организаторы выставки решили не отказываться от ставшего уже популярным ежегодного формата. Так возник «Автотранс» — выставка, по сути своей, полностью аналогичная «Комтранс», но не имеющая официального международного статуса. Экспозиции с таким названием будут проводиться в Москве в сентябре раз в 2 года, чередуясь с «Комтрансом».

В этом году выставка разместилась в двух выставочных залах павильона №1 и заняла площадь 11 460 м². Следует отметить, что дебютный «Автотранс» стал площадкой для премьер только некоторых компаний «первого эшелона». Представители большой европейской семерки отдали все свои силы подготовке к IAA-2012, российские производители коммерческой техники по разным причинам предпочли «Автотрансу» другие мероприятия. Тем не менее на выставке были и новинки, и даже премьерные показы. О них и пойдет речь.

ГРУЗОВИКИ

У входа в первый выставочный зал посетителей встречала обширная экспозиция Минского автозавода. Среди новинок можно выделить седельный тягач капотной компоновки МАЗ-6440РА. Этот автомобиль — одна из последних разработок Минского автозавода. В отличие от ранее представленного капотника (МАЗ-6440), он имеет удлиненную кабину с увеличенным бытовым отсеком. Среди особенностей нового «белорусского американца» пониженная высота пола над уровнем дороги (в сравнении с серийными седельными тягачами — на 225 мм), улучшенный доступ для обслуживания силового агрегата и уменьшенная вибронагруженность рабочего места водителя. МАЗ-6440РА оснащен 8-цилиндровым двигателем ММЗ Д-283 (600 л.с., Евро-4) и гидромеханической коробкой передач Allison 4500R. Экспозиция ОАО «МАЗ» также включала в себя следующую технику: самосвальный автопоезд МАЗ-6430W8 + МАЗ-954700, самосвал МАЗ-6516W8, бортовые автомобили МАЗ-6310E9-522-031 и МАЗ-5340B5-8420-000, автобус МАЗ-206.

Заметную выставочную активность проявил Кременчугский автозавод. Наши соседи по СНГ представили широ-

1

1. Новый «белорусский американец» МАЗ-6440РА.
2. Обновленный грузовичок Фenix будет предлагаться с двигателем стандарта Евро-4.
3. Компания JAC Motors Rus возлагает большие надежды на российский рынок.
4. АМО ЗИЛ показало образцы специализированной и коммунальной техники.
5. Новые модели грузовиков DongFeng получили собственные имена, теперь седельные тягачи именуются Kinland, а самосвалы — T-Lift.

кой публике самосвалы нового поколения: 14-кубовый КрАЗ С20.2R бескапотной компоновки с кабиной Renault Kerax и 16-кубовый КрАЗ С18.1 с капотом интегрального типа.

Российский автопром представляла компания «ЗИЛАвтоТехнология», отвечающая за сбыт продукции группы предприятий АМО ЗИЛ. На стенде были выставлены два образца спецтехники: автогидроподъемник на шасси ЗиЛ-5301 с рестайлинговым оперением и малый лесопатрульный комплекс (МЛПК) на шасси ЗиЛ-4327 с колесной формулой 4х4. Автомобиль повышенной проходимости укомплектован усовершенствованными агрегатами трансмиссии, в частности, новыми мостами с одноступенчатым редуктором и механизмом принудительной блокировки.

Рядом с «зиловцами» разместилась экспозиция «БАУ-РУС Мотор Корпорейшн». Эксклюзивный производитель коммерческой техники BAW в России показал сразу несколько обновленных моделей коммерческой техники. Среди них грузовой автомобиль Фenix (1,3 т) с двигателем стандарта Евро-4, автобус Street Line в новой 23-местной междугородной версии, а также однотонный городской грузовик Tonik с необычной надстройкой — мобильной кофейней. Любопытно, что эта надстройка является полностью автономной и не требует подключения к сетям электропитания и водоснабжения.

При отсутствии мировых брендов международный статус выставки подтверждался присутствием представителей китайского автопрома. В ходе выставки прошла первая пресс-конференция компании JAC Motors Rus — СП китайской автокорпорации Jianghuai Automobile Co. (JAC) и российской группы «Финаста». JAC Motors Rus заявила о начале продаж тяжелых грузовиков JAC в России. Уже в сентябре автомобили концерна Jianghuai Automobile Co. появятся в дилерских сетях Новосибирска, Краснодара и Москвы. Все грузовики сертифицированы в соответствии с российскими стандартами. Из первой партии, в которую войдут самосвалы грузоподъемностью до 26 т, в начале сентября придет более 40 ед. техники. Всего до конца года компания планирует реализовать не менее 300 автомобилей, а впоследствии выйти на уровень продаж в 2–3 тыс. автомобилей в год. JAC Motors Rus в будущем планирует представить полный модельный ряд техники, включая легкий, средний коммерческий транспорт и легковые автомобили. На Autotrans компания, в частности, представила тяжелый самосвал HFC3252KR1, седельный тягач HFC4181KR1K3 и среднетоннажник HFC1042.

Российско-китайская компания «Ема» представила четыре уже хорошо известных на территории России модели большегрузных автомобилей DongFeng: самосвалы и седельные тягачи в дорожном и полноприводном исполнении. Наибольший интерес представляет самосвал DFL3251A (колесная формула 6х4), который прошел модернизацию в 2011 году. Изменению подверглись система управления двигателем (мощ-

© www.phoenix-airsprings.com

Вес будет взят!

PHOENIX
Air Springs

Более чем 50-летний опыт производства пневматических рессор позволил марке Phoenix утвердиться на мировом рынке в качестве сильного игрока. Отличительными чертами этого высококачественного бренда, предлагаемого на рынке запасных частей, являются постоянно расширяемая линейка продуктов и разнообразный спектр их применения. Это марка, на которую можно положиться!

Пневматические рессоры Phoenix – сильный бренд на мировом рынке.

ContiTech Luftfedersysteme GmbH
Philipsbornstraße 1
D-30165 Hannover
airsprings_replacement@as.contitech.de

Division ContiTech of Continental AG

Continental CONTITECH

РЕКЛАМА

ность выросла с 340 до 375 л.с.), грузовая платформа (объем увеличен до 17,6 м³), пневмогидроусилитель сцепления (перенесен в верхнюю часть картера), карданная передача (исключена промежуточная опора) и другие элементы.

АВТОБУСЫ

Украинская корпорация «Эталон» представила два междугородных автобуса с оригинальным «цветочным» обозначением: 46-местный А08115 «Василек» и 57-местный А08123 «Роза». Обе машины построены на шасси Ashok Leyland, оснащены 6 цилиндровым дизелем H6E4S123 (180 л.с., Евро-4), 5-ступенчатой КП ZF, зависимой рессорной подвеской переднего и заднего мостов. В задней подвеске А08123 в дополнение к рессорам установлены пневмобаллоны. Пока эти автобусы не сертифицированы в России, в отличие от 48-местного «горожанина» А20111 «Богдан» на шасси Hyundai, который также был продемонстрирован на «Автотрансе».

Продукцию китайского автопрома в сегменте автобусов на московской выставке представляли российские дилеры марок Yutong (8,5-метровый городской автобус ZK6852HG), King Long (туристические лайнеры XMQ6800, XMQ6900 и XMQ6129Y длиной 8, 9 и 12 метров соответственно), Golden Dragon (городской 12-метровый автобус XML6125CR и аналогичный по длине «турист» XML6126) и Zhong Tong (туристический ComPass модели LCK6127H). Автобус совместного российско-китайского производства BAW Street был показан на Autotrans в новой пригородной модификации. Мягкие сиденья (всего их 23) совершенно изменили интерьер машины, сделав ее более уютной и приятной для поездки.

1. Автобус SamAuto LE 60 — одна из перспективных разработок Самаркандского автозавода.
2. Междугородный автобус А08123 «Роза» рассчитан на перевозку 57 пассажиров.
3. ПКФ «Луидор» представила три автобуса малого класса на базе фургонов Volkswagen Crafter.
4. Школьный микроавтобус 22432S, представленный группой «Самотлор-НН», сертифицирован как серийный образец.

Коммерческие автомобили **FORD**
Выгодно. В наличии.* В Аларм-Моторс!

ЛИЗИНГ
за 900
рублей/день
*****

1965–2010
Ford Transit
с нами
45
лет

Обновленные модели:
Ford Transit Фургон - от **913 000** рублей**
Ford Transit Шасси - от **904 000** рублей**
Ford Transit Грузопассажирский автобус – от **1 213 500** рублей**
Ford Transit Connect (**грузоподъемность 840 кг**) - от **720 500** рублей**

Новые возможности для Вашего бизнеса

- Новые дизельные двигатели Global Puma. Мощность от 100 до 155 л/с
- Низкая стоимость владения и 2 года гарантии без ограничения пробега
- Широкая возможность конверсии: маршрутное такси, скорая помощь, инкассаторская машина, промтоварный фургон, изотермический фургон
- Модификация Ford Transit с полным приводом
- **Специальные условия для юридических лиц**
  (подробности в отделах корпоративных продаж)

alarmmotors
FORD в Петербурге

Аларм-Моторс - лидер продаж FORD
в Санкт - Петербурге.***

Аларм-Моторс **НЕВА**, ПС, Левашовский пр., 21
Аларм-Моторс **ОЗЕРКИ**, Выборгское ш., д. 23 · сервис 24 часа
Аларм-Моторс **ЮГО-ЗАПАД**, М. Жукова пр., 51 · сервис 24 часа

(812) 777-2-777 **alarm-ford.ru**

- Весь модельный ряд Ford
- Сервисное обслуживание
- Trade-in****
- Прокат автомобилей

1 Глобал Пума.
* Предложение ограничено. ** Цена является минимальной исходя из объема двигателя и комплектации. Цена действительна на 30.09.2012 г.
*** По данным ООО „ Форд Соллерс Холдинг" за 2011 год. **** Подробности о программе Trade-In на сайте www.alarm-motors.ru.
*****900 руб. в день - расчетная величина, которая достигается путем деления ежемесячного платежа на среднее количество дней в месяце (30) и округлением получившегося частного до целого числа. Например: автомобиль Ford Transit Van SWB Base 2.2 100 л.с., рекомендованная розничная цена - 938 500 руб., первоначальный платеж - 17 %, ежемесячный платеж - 26 966,95 руб., срок лизинга - 36 мес., общая сумма лизинговых платежей - 1 130 355,2 руб., ежегодное удорожание - 6,8%, выкупная стоимость - 1 500 руб. Лизинговое имущество учитывается на балансе Лизингополучателя. Регистрация в ГИБДД, КАСКО и ОСАГО - за счет Лизингополучателя. Предложение действительно на 30.09.2012 г.
Предложение действительно при получении лизинга в ООО «СОЛЛЕРС-ФИНАНС». Подробности на сайте: www.alarm-motors. ru

РЕКЛАМА

Новый 8-метровый городской автобус привлекал внимание посетителей на стенде компании SamAuto — Самаркандского автомобильного завода, открытого в Узбекистане в 1996 году. Сейчас предприятие специализируется на выпуске автобусов и грузовиков на шасси Isuzu. Автобус SamAuto LE 60 — одна из перспективных разработок завода. Как можно понять из обозначения модели, это частично низкопольная машина концепции Low Entry — с низким уровнем пола в передней части пассажирского салона. Автобус на 56 пассажиров (мест для сидения — 25) спроектирован достаточно грамотно и производит приятное впечатление, усиленное тем, что на машину установлены известные эксплуатационникам агрегаты — 4-цилиндровый двигатель Cummins 4ISBe4 185B (Евро-4) и гидромеханическая КП Allison.

2

3

Нижегородская промышленная группа «Самотлор-НН» показала на своем стенде новую модель школьного микроавтобуса 22432S на шасси Ford Transit, оборудованного подъемником для детей с ограниченными физическими возможностями. Из-за демонстрации подъемного устройства, расположившегося в задних дверях салона, количество мест в выставочном варианте пришлось сократить на один последний ряд (до 15 мест, включая место для сопровождающего взрослого). В сертифицированной модели общее количество сидений (в зависимости от выбранной компоновки) может быть от 16 до 19. На аналогичной базе (удлиненный Ford Transit) была построена еще одна новинка «Самотлора» — городской микроавтобус с отраслевым обозначением 224320, рассчитанный на 25 мест (из них 17 — для сидения).

Еще один нижегородский производитель — ПКФ «Луидор» представил в своей экспозиции три автобуса малого класса на базе фургонов Volkswagen Crafter: автобус для перевозки людей с ограниченными физическими возможностями, туристический автобус (20+1 место) и городской автобус (21+6+1 место).

ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА

Завод автомобильных кузовов и прицепов «МАЗ-Купава» объявил о намерении войти в новый для себя сегмент автопоездов со сквозной загрузкой и в подтверждение этому представил соответствующий экспонат. Автопоезд

1. Самосвальный полуприцеп Zaslav со стальной платформой прямоугольного сечения.
2. 14-кубовый КрАЗ С20.2R бескапотной компоновки с кабиной Renault Kerax.
3. Полуприцеп-цементовоз Altin-Trailer с сосудом V-образной формы объемом 34 м³.
4. Завод «МАЗ-Купава» выходит в сегмент автопоездов со сквозной загрузкой.

1

состоит из автомобиля-тягача (шасси MAN) с изотермическим кузовом «Купава» и прицепа с центральным расположением осей (шасси Wielton) длиной 8,1 м. На прицепе тоже установлен изотермический кузов «Купава». Автомобиль и прицеп укомплектованы гидроподъемными бортами. При загрузке и разгрузке образуется одно пространство (погрузчик перемещается по всей длине автопоезда — и в кузове автомобиля, и в прицепе), что значительно сокращает время погрузочно-разгрузочных операций. И в кузов автомобиля, и в прицеп помещается по 19 европалет. Пол кузова выдерживает перемещение погрузчика массой до 3,5 т. Боковые стенки кузова, крыша и распашные двери также выполнены из сэндвич-панелей с использованием пенополиуретана. Передняя и задняя двери прицепа открываются на 270 градусов и фиксируются в открытом положении.

Компания «Строймаш-Сервис», специализирующаяся на производстве прицепной техники для перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов, представила одну из самых популярных на рынке моделей полуприцепа-тяжеловоза 932311 грузоподъемностью до 40 т. Транспортное средство предназначено для перевозки дорожно-строительной техники и других нестандартных грузов.

Польская компания Trailis Zaslaw привезла в Москву два образца своей серийной продукции: самосвальный полуприцеп со стальной платформой прямоугольного сечения и тентованный полуприцеп шторного типа.

Компания «БизнесАвтоТорг» представила два экспоната турецкого бренда Altin-Trailer — полуприцеп-цементовоз с сосудом V-образной формы объемом 34 м^3 (оснащен осями BPW Eco Plus 2 и электрическим компрессором Bekomsan) и полуприцеп-цистерну переменного сечения для перевозки светлых нефтепродуктов. Аналогичная продукция была представлена в экспозиции еще одного турецкого производителя — компании Ozgul Trailer.

Остается добавить, что в рамках деловой программы выставки состоялось подведение итогов конкурса «Лучший коммерческий автомобиль года» и был организован круглый стол по обсуждению нового закона об утилизации транспортных средств.

ИТОГИ КОНКУРСА

На 12-м ежегодном конкурсе «Лучший коммерческий автомобиль года в России» подведены итоги. При определении победителей учитывался вклад транспортного средства в повышение эффективности перевозок. При этом в расчет брались такие параметры, как новизна технических решений, эксплуатационные затраты, объемы продаж, финансовые условия приобретения, наличие сервиса и т.п. Жюри конкурса состоит из авторитетных журналистов специализированных российских изданий, освещающих автотранспортную тематику:

Александр Солнцев — журнал «Коммерческий транспорт», председатель жюри;
Александр Алешин — еженедельник «Биржа плюс авто»;
Дмитрий Гладкий — журнал «ГрузАвтоИнфо»;
Александр Еремцов — журнал «Грузовик пресс»;
Сергей Жуков — журнал «Автопарк 5 колесо»;
Константин Закурдаев — журнал «Спецтехника и Коммерческий транспорт»;
Александр Климнов — журнал «Коммерческие автомобили + Спецавтотехника»;
Вячеслав Мамедов — портал «Грузовик.ру»;
Максим Сергеев — ИД «Коммерсант»;
Александр Трохачев — журнал «Автоперевозчик. Спецтехника»;
Константин Ушанов — журнал «Самоходные машины и механизмы».

«ГРУЗОВИК ГОДА»: HINO 300

Среднетоннажный грузовик Hino 300 способен выполнять широкий спектр транспортных задач. Он представляет собой надежный, выносливый автомобиль, высокая работоспособность которого достигается благодаря жесткой рамной конструкции. Грузовик комплектуется мощным экологичным двигателем, обеспечивающим низкий топливный расход. Мягкая рессорная подвеска прекрасно отрабатывает неровности дорожного покрытия. На машине предусмотрен обогрев зеркал и топливных фильтров, улучшена теплоизоляция кабины.

«ФУРГОН ГОДА»: VOLKSWAGEN CRAFTER

VW Crafter является самым большим и наиболее универсальным из легких коммерческих автомобилей Volkswagen. Благодаря компактным и высокоэффективным двигателям TDI с системой впрыска топлива Common Rail модель является одним из самых экономичных, мощных и надежных коммерческих автомобилей в своем классе. Этот автомобиль создан в расчете на сложную, тяжелую работу. Модификации Crafter Kasten, Crafter Kombi, Crafter с бортовой платформой и шасси представлены в трех весовых категориях, с тремя вариантами длины колесной базы, с тремя вариантами высоты крыши и четырьмя вариантами длины кузова.

«АВТОБУС ГОДА»: MAN LION`S CITY

MAN Lion's City, современная серия городских низкопольных автобусов, наилучшим образом отвечает требованиям, предъявляемым к городскому маршрутному транспорту. Машина может поставляться с вертикальным либо горизонтальным двигателем. Перевозчики могут выбрать одиночный автобус или вариант сочлененного с одной из двух длин. Модульная концепция позволяет сделать выбор модели для любого варианта использования. При этом комфорт, безопасность, экономичность и экологичность будут находиться на самом высоком уровне.

«ПЕРСПЕКТИВА ГОДА»: КАМАЗ-5490

КАМАЗ-5490, который впервые был представлен широкой публике год назад, должен прийти на смену тягачу КАМАЗ-5460. В новой модели использованы лучшие технологии как собственной разработки, так и партнера ОАО «КАМАЗ» — немецкой компании Daimler AG. Отличительной чертой магистрального тягача станет комфортабельная кабина с двумя спальными местами, современный двигатель мощностью 428 л.с. экологического класса Евро-5, коробка передач и мосты, а также наличие множества электронных систем. Предполагаемый ресурс нового грузовика — 1 млн км.

«СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРИЗ»: ООО «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ ТРАКС ВОСТОК»

Совместное российско-германское предприятие создано в начале 2010 года. Оно стало генеральным импортером всей продукции концерна в Россию. В течение года проводилось обучение технического персонала, закупалось и монтировалось оригинальное оборудование, позволяющее собирать до 4500 автомобилей в год. Первые грузовики марки Mercedes-Benz, собранные в Набережных Челнах, были отправлены потребителям в августе 2010 года. В число приоритетных задач ООО «Мерседес-Бенц Тракс Восток» входит расширение дилерской сети и сети авторизованных сервисных партнеров.

ПРИБАВИТЬ ГАЗУ

В СТОЛИЧНОМ КВЦ «СОКОЛЬНИКИ» ПРОШЛА ЮБИЛЕЙНАЯ, 10-Я ПО СЧЕТУ, МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТЕХНОЛОГИЙ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГАЗА GAS SUF 2012. КАК И ПРЕЖДЕ, ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ ЭКСПОЗИЦИИ БЫЛА ТЕСНО СВЯЗАНА С АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕМАТИКОЙ. МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Особое внимание к теме использования природного газа на транспорте выбрано не случайно, так как год от года заметными темпами растет парк газомоторной техники. На сегодняшний день российский парк автомобилей, работающих на пропане и метане, насчитывает более 1,5 млн ед. А потенциал рынка газовых баллонов высокого давления оценивается объемом в 6 млн шт. Наша страна с ее богатыми запасами природного газа и отработанными технологиями его использования в качестве моторного топлива имеет, по мнению экспертов, все основания стать лидером в этой сфере.

Стоит принимать во внимание, что газ, будучи экологичной альтернативой жидкому топливу, в то же время не является полной и безоговорочной панацеей для всех видов техники. Основная проблема газовой топливной системы давно и хорошо известна: баллоны съедают полезное пространство и грузоподъемность. Но конструкторская мысль не стоит на месте. В качестве одного из перспективных решений проблемы хранения топлива на борту предлагается использование криоцилиндров-газификаторов высокого давления.

Интересную разработку на эту тему можно было увидеть на стенде ОАО «КАМАЗ». Крупнейший российский производитель грузовиков представил газовый КАМАЗ-65116-34 (6х4). Эта модель, разработанная при участии компании «РариТЭК», получила двигатель КАМАЗ-820.74-300 (Евро-4) мощностью 300 л.с. Топливная система автомобиля оснащена девятью баллонами по 80 л каждый, расположенными за кабиной. В дополнение к ним на левом лонжероне рамы закреплен 450-литровый криоцилиндр высокого давления для сжиженного метана. С помощью продукционного испарителя жидкость переводится в газ и поступает в систему питания с заданными параметрами по расходу и давлению. Такой криоцилиндр весит 360 кг (пустой) и является эквивалентом 65 стальных баллонов. Однако о перспективах внедрения данной новации говорить еще рано, хотя бы потому, что единственным местом, где сегодня можно заправить этот автомобиль, является институт НИИГАЗ.

Существенный вклад в дело газификации страны вносит «Группа ГАЗ».

1. Основная часть экспозиции Gas SUF тесно связана с автомобильной тематикой.

БАНЗАЙ, ISUZU!!!

ISUZU

Банзай – это восторженный крик лидера, который с новыми силами врывается на российский рынок.

Настоящее японское качество, большой ресурс, выгодный лизинг автомобилей ISUZU – ваш бизнес разделит с нами наш восторг!

Для будущих обладателей ISUZU – выгодный лизинг!

Официальные дилеры ISUZU серии N (продажа и сервис) **www.isuzu.ru**

Москва: ООО «Авто-М» (495)598-57-00; ООО «Компания Автофургон» (495)974-72-20; ООО «АКС-Холдинг» (495)258-25-29; ООО «Блок АвтоСтарт» 8-800-200-23-51 (бесплатно по России); ООО «ДМ Исудзу» (495)967-94-24; ООО «КамТракСервис» (495)540-52-50; ООО «Евразия Моторс» (495)721-86-48; ООО «РАЛЛИ СЕРВИС ПЛЮС» (495)221-12-99; ООО Группа Компаний «РУСАВТОЦЕНТР» (495) 435-31-03; ОАО «Интертрансэкспедиция» (499)357-11-11; **Санкт-Петербург:** ООО «АВТОГРАФ» (812)327-00-00; ООО «ГРУЗОМОБИЛЬ ПИТЕР» 8-800-700-05-00 (бесплатно по России); ООО «Торговый Дом СОЛЛЕРС СПб» (812)313-0-313; ООО «Леон КомТранс» (812) 777-45-05; **Рязань:** ООО «АвтоМет» (4912)92-34-55; **Липецк:** ЗАО «Агроремма» (4742)358-222; **Воронеж:** ООО «ЛАБОРАТОРИЯ ОХРАННЫХ СИСТЕМ» (4732)79-75-35; **Краснодар:** ЗАО «Кубаньгрузсервис» (861)234-03-36; **Ставрополь** ИП Хропаль Виталий Николаевич (865)229-82-82, 229-82-83; **Нижний Новгород:** ООО «ТД СОЛЛЕРС НН» (831)246 77 77; ООО «Торговый Дом «АГАТ» (831)279-88-07; ООО «Чайка-НН» (831) 22-99-700; **Уфа:** ООО «ВостокКомТранс» (347)246-07-70; **Казань:** ООО «Делфо-Ком» (843) 239-36-85; **Пермь:** ООО «ПермАвтоТрак» (342)294-29-89; **Самара:** ООО «Ракита Мастер» (846)373-8-737; **Тольятти:** ООО «СамараТрансСервис» (8482) 61-00-85; **Сургут:** ООО ПКФ «Новотех» (3462)23-68-66; **Магнитогорск:** ООО «Авто К» (3519) 31-48-86; **Екатеринбург:** ООО «Автомобильный центр на Маневровой» (343)27-000-85; **Березовский:** ООО «Исузу-Урал» (343)344-21-00; **Челябинск:** ООО ТД «СТО Молния» (351)262-69-85; **Иркутск:** ООО «Арлан-Сибирь» (3952)30-17-15; **Омск:** ООО «ИнтерАвто» (3812)79-55-12; **Красноярск:** ООО «Камион» (391)273-70-66; **Новосибирск:** ООО СТЦ МАН (383)325-35-07; **Барнаул:** ООО «Триал» (3852)36-09-05; **Набережные Челны:** ООО Торговый Дом «ДТА-Центр» (8552) 39-53-53; **Владивосток:** ООО «Восток-УАЗ» (423) 234-68-98, 234-69-07; **Хабаровск:** ООО «Строительно-дорожные машины» (4212) 59-06-22.

Реклама

Cronwell Hotels & Resorts

CRONWELL GALLERY – THE RIGHT PLACE FOR

Business&Relax*

Отели по всей России и в Греции

лучшее расположение
комфортабельные номера
конференц-залы
собственная парковка
Интернет

*Отели Галереи Cronwell – идеальное место для работы и отдыха

Реклама

онлайн бронирование www.cronwell.ru

Павловский автобусный завод впервые продемонстрировал газовую модификацию автобуса среднего класса ПАЗ-320412, которая дополняет семейство автобусов ПАЗ-3204 в линейке «дизель — бензин — газ» и предназначена для работы на городских и пригородных маршрутах. Автобус ПАЗ-320412 комплектуется газовым двигателем Cummins (195 л.с., Евро-5), механической коробкой передач ZF S5-42 и мостами КААЗ. Пассажировместимость автобуса составляет 60 мест, в т.ч. 21 посадочное место. Газовые баллоны в количестве 7 шт. суммарным объемом более 110 м^3 расположены в основании кузова продольно. Запас хода на одной заправке составляет не менее 300 км. Газовый ПАЗ-320412 планируется сертифицировать до конца 2012 года.

Ликинский автобусный завод показал низкопольный сочлененный автобус ЛИАЗ-6213 с газовым двигателем MAN экологического стандарта EEV и автоматической коробкой ZF Ecolife. Пассажирская машина предназначена для работы на городских маршрутах в крупных городах в качестве основного вида транспорта. Благодаря низкому уровню пола, просторному и современному салону, удобным накопительным площадкам, большой вместимости (153 пассажира) автобус востребован на маршрутах с интенсивным пассажиропотоком. Представленный на выставке экземпляр ЛИАЗ-6213 изготовлен в специальной комплектации для Москвы. В соответствии с пожеланием заказчика, ЛИАЗ-6213 оборудуется климат-системой, оборудованием ГЛОНАСС, автоматизированной системой контроля проезда, датчиками температуры, маршрутоуказателями, цифровым тахографом с возможностью считывания смарт-карт водителя. В кабине водителя и в салоне установлены видеокамеры для контроля ситуации в автобусе.

1. От компании «Ивеко Руссия» в выставке участвовал автомобиль Iveco Daily с изотермическим фургоном.
2. Газовая модификация автобуса ПАЗ-320412 дополняет семейство ПАЗ-3204 в линейке «дизель — бензин — газ».
3. Городской автобус Yutong ZK6852HG оснащен газовым двигателем Yuchai YC4G180N-40 (Евро-4) мощностью 180 л.с.
4. Газовый КАМАЗ-65116-34 (6х4) укомплектован криоцилиндром высокого давления, в котором находится сжиженный метан.

Новинкой отметилась на выставке компания «Сторк», официальный представитель завода Yutong. Широкой публике был впервые представлен газовый городской автобус ZK6852HG, рассчитанный на перевозку 61 пассажира. Машина оснащена китайским газовым двигателем YC4G180N-40 (Евро-4) мощностью 180 л.с. Силовой агрегат с искровым зажиганием укомплектован газовой аппаратурой итальянского производства. На приборную панель выведена сигнализация аварийной утечки газа, а в моторном отсеке смонтирована автономная система пожаротушения. Полная масса автобуса ZK6852HG составляет 13 300 кг, расход топлива — 25–30 м^3 на 100 км, в зависимости от режима езды. Баллоны для сжатого метана в количестве 6 шт. размещены на крыше. Их суммарная емкость составляет 540 м^3, что позволяет проехать на одной заправке до 550 км. Представленный образец уже сертифицирован в России. Судя по оживлению на стенде, наши автоперевозчики проявляют интерес к этой новинке.

От компании «Ивеко Руссия» в выставке участвовал Iveco Daily с изотермическим фургоном. Автомобиль укомплектован газовым двигателем Iveco F1C CNG объемом 3 л и мощностью 130 л.с. Газовые баллоны по 30–80 л размещены на раме в межколесной базе и заднем свесе.

Вопрос газовых заправок, как уже упоминалось выше, стоит достаточно остро, и потому весьма полезными могут оказаться мобильные заправщики. На выставке было представлено несколько вариантов мини-АГНКС.

Самый необычный из них демонстрировался в экспозиции ООО «Газпарт-95». Компания представила компрессор BRC FuelMaker для заправки автомобиля природным газом. Агрегат весом около 70 кг можно подключить даже к питающей магистрали газовой котельной, которая отапливает автопредприятие. Модульная конструкция позволяет увеличивать количество насосных агрегатов, и тем самым мощность такой мини-АГНКС будет поспевать за ростом газобаллонного автопарка в АТП. Устройство также можно использовать в виде выносного заправочного поста и реализовывать газ на сторону, дополнительно зарабатывая еще и на этом.

СОБЫТИЕ
СОРЕВНОВАНИЕ ИЛАР — DRIVE 2012

AVIA ДРАЙВ

В начале сентября в Старой Купавне (Московская область) состоялось соревнование по скоростному маневрированию на грузовиках ИЛАР-DRIVE 2012, организованное ООО «ИЛАРАВТО». Спонсором мероприятия выступило ООО «Авиа Ашок Лейланд Рус»: эксклюзивный импортер бренда AVIA не преминуло воспользоваться лишней возможностью, чтобы представить публике автомобили чешской марки с авиационным прошлым.

Соревнования по скоростному маневрированию на грузовиках компания ИЛАРАВТО, активно занимающаяся пропагандой автоспорта, проводит ежегодно. Они стали не только своеобразной визитной карточкой крупнейшего сервисного центра в Восточной Европе, но и настоящим праздником для профессионалов, занятых в сфере грузовых перевозок. На площадке автодрома ФСО России, где на этот раз проходила гонка, собрались многочисленные клиенты и партнеры ИЛАРАВТО, а также спонсоры.

Участники разделились на 9 команд. Заезды проводились на среднетоннажных грузовиках AVIA D120. Эта модель оснащена 4-цилиндровым турбодизелем Cummins (170 л.с., Евро-4), 6-ступенчатой механической коробкой передач ZF 6S850 и интегральным рулевым механизмом ZF 8090 с гидроусилителем. К слову, шасси AVIA D120 поставляются в 6 вариантах колесных

баз с тремя моделями кабин (стандартная, спальная, семиместная). Предлагается около 40 видов надстроек всевозможного назначения, начиная с тентованной грузовой платформы и заканчивая автоэвакуатором. Для соревнований были предоставлены автомобили с самосвальной надстройкой (6 м^3, двусторонняя разгрузка).

После приветственных речей от организаторов, в борьбу вступили 8 команд, одну из которых возглавил генеральный директор ООО «Авиа Ашок Лейланд Рус» Алексей Майков. Однако по ходу гонки, пользуясь присутствием почетных гостей — гонщика с мировым именем, бронзового призера «Дакара», победителя «Шелкового пути — 2011» Алеша Лопрайса из Чехии и пятикратного чемпиона России по автокроссу Вячеслава Трефилова — организаторы создали новую команду «Россия — Чехия». Дополнил трио студент МАДИ, сын сотрудника ИЛАРАВТО, Алексей Стадниченко.

Трасса, подготовленная работниками автодрома, оказалась непростой. Помимо обычной змейки участникам надо было пройти коварную зону скользкого покрытия, которая была создана на участке, залитом водой. При проезде через обозначенный конусами сектор динамическая плита толкала в сторону задний мост грузовика, провоцируя занос. Задача сидящего за рулем была в том, чтобы вернуть автомобиль в первоначальное направление движения.

Без штрафных очков с заданием справились только 8 из 27 участников. Кубок завоевала команда «ИЛАРАВТО-2», второе место у команды «Блок», третье — у «Аль-Трейд». Победителем в личном зачете стал 27-летний Антон Галкин из «Стандарта».

Зрелищность мероприятию добавили выступления участников Кубка России по автокроссу на автомобилях УАЗ-469 — вице-чемпиона Европы, двукратного чемпиона России Ильи Резниченко (Дмитров), двукратного чемпиона России Петра Дрофичева (Москва); ЗИЛ-130 — чемпиона России Александра Кострукова и его брата Михаила Кострукова — бронзового призера Кубка России из Бронниц. Лучшие в гонке, так же, как и именитые гонщики, были отмечены ценными призами. Победителей поздравил генеральный директор ИЛАРАВТО Павел Михайлович Евдокимов.

Компания ИЛАРАВТО благодарит эксклюзивного импортера бренда AVIA в России компанию ООО «Авиа Ашок Лейланд Рус» за участие в организации данного мероприятия и предоставленную технику.

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

СТРАХОВАНИЕ ГРУЗА: РОСКОШЬ ИЛИ НЕОБХОДИМОСТЬ?

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ОТЛИЧАЮТ УДОБСТВО ВЫБОРА МАРШРУТА, ВОЗМОЖНОСТЬ ДОСТАВКИ ГРУЗА ДО ПОЛУЧАТЕЛЯ БЕЗ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПЕРЕГРУЗОК, ЧТО СУЩЕСТВЕННО УДЕШЕВЛЯЕТ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ И ВРЕМЯ ДОСТАВКИ, НО ПРИ ЭТОМ ВЫСОКА СТЕПЕНЬ РИСКОВ: ГРУЗ С БОЛЬШЕЙ ВЕРОЯТНОСТЬЮ МОЖЕТ БЫТЬ ПОВРЕЖДЕН ИЛИ УТРАЧЕН. ЕДВА ЛИ НЕ ЕДИНСТВЕННЫЙ СПОСОБ СНИЖЕНИЯ РИСКОВ ПРИ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ — СТРАХОВАНИЕ, ПРИЧЕМ КАК САМИХ ГРУЗОВ, ТАК И ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ. **ВИКТОРИЯ ЗАГОРОВСКАЯ**

В то время как на Западе страхование охватывает до 90% рынка грузоперевозок, в России этот инструмент защиты интересов участников процесса перевозки грузов по-прежнему мало востребован. На сегодняшний день страховой защитой покрывается меньше половины всех перевозимых грузов.

ДОЛЖНО ЛИ СТРАХОВАНИЕ ГРУЗА БЫТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ?

Сегодня страхование груза по закону вовсе не обязательное условие перевозки. В итоге грузовладельцы предпочитают страховать исключительно дорогостоящий груз.

В последнее время крупные транспортные и логистические компании, принимая груз к перевозке, настойчиво рекомендуют клиентам оплачивать страховку груза. Таким образом, они сделали еще один шаг на пути повышения безопасности своих перевозок. Клиенты реагируют по-разному: кто-то соглашается без лишних вопросов, иным же необходимо предоставить веские аргументы в пользу страховки. Ведь для многих предложение застраховать груз означает просто повышение цен на перевозку.

Представители этих транспортных компаний в один голос говорят о том, что введение обязательного страхования грузов одновременно позволит им защитить интересы клиента, сократить срок обработки документальных формальностей, срок возмещения ущерба, причиненного грузу, а также позволит расширить спектр предлагаемых услуг.

Другие подчеркивают, что страхование является дополнительной услугой и заказывается клиентом по его усмотрению в дополнение к основной услуге по перевозке груза.

Неверно говорить об обязательном страховании груза: не имея законодательного подкрепления, страховка как была добровольным шагом, так и остается. Хотя инициатива транспортных и логистических компаний по введению страхования грузов — это попытка оградить участников грузоперевозки от возможных убытков.

ЕЛЕНА ЛУКЬЯНОВА,

ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА СТРАХОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ И МОРСКИХ РИСКОВ ОАО «АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ»

— При грузоперевозках есть два вида страхования, которые часто путают, заменяют один другим: страхование непосредственно самого груза и страхование ответственности за перевозимый груз. Первый вид относится к страхованию имущества, второй — к страхованию ответственности.

По большому счету, перевозчику не нужно страховать груз — ему достаточно застраховать свою ответственность. Но есть две причины, по которым это происходит в России. Первая — когда грузовладелец поручает застраховать свой груз перевозчику. Таким образом, перевозчик является просто посредником между грузовладельцем и страховой компанией и, как любой посредник, получает за это комиссию. Кроме того, являясь страхователем по полису, он может быть частично освобожден страховщиком от случаев суброгации в результате повреждения или гибели груза, экономя средства на страховании своей ответственности. Для грузовладельца в такой ситуации, казалось бы, тоже есть некоторые преимущества. Он экономит время на общение со страховщиком, и даже часть средств, получая льготные ставки за счет большого грузооборота перевозчика. Однако существуют риски, которые, на мой взгляд, перекрывают возможную выгоду. Грузовладелец доверяется перевозчику дважды — отдавая ему груз для транспортировки и поручая его страхование. Если перевозчик выполнит свою работу недобросовестно, то полис может не сработать — ввиду нарушения страхователем (в данном случае это перевозчик) условий договора или его прямой вины в повреждении, гибели или утрате груза.

Вторая причина, по которой страхователем может быть перевозчик, — это юридические сложности страхования ответственности перевозчиков и экспедиторов в нашей стране. Недобросовестные страховщики, которые берут неадекватные деньги за страхование ответственности, пользуются пробелами в законодательстве и отказывают в выплате, признавая свои договоры ничтожными. Поэтому некоторые транспортные компании вынуждены защищать свои интересы не соответствующими их статусу договорами страхования грузов.

Если об обязательном страховании ответственности за перевозимый груз как части гарантии качества оказания транспортных услуг рассуждать еще можно, то об обязательном страховании груза не может быть и речи. Государство не вправе диктовать собственнику, как ему защищать свое имущество и защищать ли вообще. Здесь нет общественных интересов или социальных рисков. Скорее, может быть рассмотрен вариант обязательного страхования ответственности перевозчика или даже грузовладельца не за сам груз, а за причиненный им вред, например, при перевозке опасных грузов.

С точки зрения упорядочивания работы на рынке страхования грузоперевозок, в первую очередь, необходимо ограничить ответственность автоперевозчика за перевозимый груз разумными лимитами (сейчас сумма не ограничена). А во вторую, признать на законодательном уровне страхование ответственности транспортных операторов, не смешивая его со страхованием договорной ответственности.

Бесспорно, не каждая перевозка груза обязательно тянет за собой убытки от утраты перевозимого груза или его повреждения. Однако далеко не каждая перевозка заканчивается благополучно. Никто не застрахован от противоправных действий третьих лиц — кроме тех, разумеется, кто заключил договор со страховщиками.

Безусловно, выбор остается за грузовладельцем. Но в таком случае необходимо отдавать себе отчет в том, что незастрахованный груз подвержен большим рискам, а значит, убытки могут быть несоизмеримо большими, чем затраты на страховку.

СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА И СТРАХОВАНИЕ ГРУЗА ВЛАДЕЛЬЦЕМ

На сегодняшний день подавляющее большинство перевозчиков добровольно защищают себя от рисков полисом страхования ответственности. Для чего же страховать еще и груз? Чтобы ответить на этот вопрос, необходимо рассматривать страхование грузов как инструмент защиты имущественных интересов обеих сторон грузоперевозки.

При грузоперевозках эти два вида страхования — страхование самого груза и страхование ответственности за перевозимый груз — часто путают. Но если первый вид относится к страхованию имущества, то второй — к страхованию ответственности.

«При страховании груза страхователем выступает грузовладелец, собственник груза, а в случае страхования ответственности — перевозчик или экспедитор, лицо, временно отвечающее за груз, — рассказывает директор департамента страхования транспортных и морских рисков ОАО «АльфаСтрахование» Елена Лукьянова. — Первый вид страхования защищает интересы грузовладельца, производится за его счет и покрывает все происшествия с грузом, второй учитывает интересы перевозчика и покрывает случаи его возможной ответственности, в том числе за несохранную доставку груза. Страховая сумма в первом случае равна стоимости конкретного груза,

а договор составляется на одну перевозку. Во втором лимит выбирает сам страхователь, договор заключается на определенный период времени, как правило, на год. Существует также масса других различий».

Чьи интересы защищает страхование груза? Можно, конечно, считать, что страховка защищает грузовладельца. Но если ответственность за гибель груза ложится на перевоз-

АНДРЕЙ ЕРОФЕЕВ,
НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ ОСАО «ИНГОССТРАХ»

— Говорить исключительно о страховании автоперевозок довольно сложно по причине отсутствия отдельной унифицированной статистики по данному виду транспорта в разрезе всего рынка. В целом следует отметить чрезвычайно скромный прирост сборов в сегменте страхования грузов среди отечественных страховщиков: по результатам первого квартала 2012 г. он составил 3%, по итогам полугодия — всего1,5%.

При этом даже такие «незначительные успехи» достигнуты в основном не за счет планомерного развития рыночных операций, а благодаря дальнейшей концентрации бизнеса среди крупнейших кэптивных страховщиков — лидеров рынка. Цифры говорят сами за себя: в первом квартале этого года сборы 15 отечественных топ-компаний составили почти 2,7 млрд руб., а всех остальных участников рынка — 2 млрд руб. Для справки уточним, что среди 15 лидеров по крайней мере 9 страховщиков вовлечены либо в кэптивный, либо в так называемый схемный бизнес.

На основе приведенных данных можно сделать вывод о том, что спрос на услуги, связанные с предоставлением реальной страховой защиты от рисков гибели, повреждения, утраты груза, среди отечественных субъектов коммерческой деятельности в России крайне ограничен и несопоставим с уровнем европейских стран.

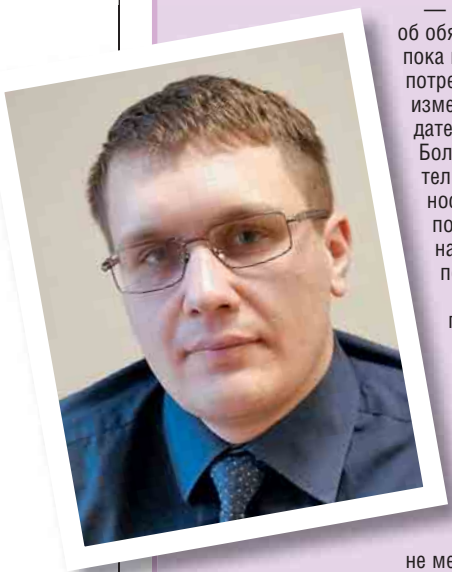
Следует подчеркнуть, что страхование грузов и страхование ответственности транспортных операторов являются принципиально различными видами защиты и отнюдь не подменяют друг друга. Страхование ответственности перевозчика предполагает защиту интересов самого перевозчика или экспедитора в тех случаях, когда он несет ответственность перед грузовладельцем за повреждение или утрату груза. Очень важная деталь: ответственность перевозчика/экспедитора наступает только тогда, когда доказана его вина в судебном порядке!

Страхование грузов направлено на защиту интересов самого грузовладельца. Данный вид страхования предполагает возмещение субъектам коммерческой деятельности убытков, связанных с гибелью, утратой, повреждением грузов, возникших в результате любых случайностей и опасностей при перевозке. В перечень рисков помимо случаев, связанных с ошибками и просчетами перевозчиков, входят также события форс-мажорного характера (природные явления, стихийные бедствия и т.п.), потери в результате противоправных действий третьих лиц (кражи, грабежи, разбойные нападения).

Страхование груза является предметом особой заинтересованности его владельца. Воспользоваться услугой можно, если владелец груза обратился к страховщику сам — напрямую либо через перевозчика/экспедитора, поручив последнему оформить страховой полис в свою пользу.

В законодательном плане и в России, и в странах Запада страхование грузоперевозок относится к добровольным видам, и говорить об изменении данного статуса на обязательный нет никаких оснований.

ВИТАЛИЙ ОВСЯННИКОВ,
РУКОВОДИТЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ИМУЩЕСТВЕННЫХ ВИДОВ СТРАХОВАНИЯ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ДИВИЗИОНА «РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ»



— На мой взгляд, введение закона об обязательном страховании грузов пока маловероятно. Для его принятия потребовались бы очень серьезные изменения в российском законодательстве, включая Конституцию. Более реально введение обязательного страхования ответственности перевозчиков, особенно — по каким-то специфическим направлениям, например при перевозке опасных грузов.

Сейчас большинство таких перевозчиков имеют только полис ОСАГО с максимально возможной суммой выплаты по имуществу всего 120–160 тыс. руб. Тогда как адекватный лимит ответственности перед третьими лицами для перевозчика опасных грузов, по нашей оценке, должен составлять никак не меньше 5–10 млн, в зависимости от маршрута и типа груза.

чика, а не на третьих лиц, то страховка оберегает, прежде всего, самого перевозчика (транспортную компанию). От чего? От требования компенсации ущерба со стороны грузовладельца, если дорогостоящий груз будет утрачен или поврежден.

Существует еще один деликатный момент: если вина перевозчика не доказана, то грузовладелец, не страховавший груз, останется, что называется, на бобах: груз утрачен, компенсации не предвидится.

При любом развитии событий одна из сторон понесет существенные финансовые потери.

ВЫБОР СТРАХОВЩИКА

Все больше компаний начинают осознавать, что невысокая стоимость страховки может обеспечить полноценную защиту их груза. У грузовладельца, который решился на страхование груза, есть два пути: обратиться в страховую компанию перевозчика или к другому страховщику. Какой вариант предпочтительнее?

«В принципе, здесь нет разницы, если мы говорим только о выборе страховщика, — объясняет Елена Лукьянова. — В первом случае грузовладельцу можно рассчитывать на скидку по тарифу за счет репутации и страхового портфеля перевозчика (в том случае, если перевозчик его порекомендует или выступит страхователем по договору). И то, если эта скидка перекроет размер комиссии перевозчика как посредника. Зато есть риск, что страховщик не признает убыток страховым случаем ни по договору страхования грузов, ни по договору страхования ответственности перевозчика.

Во втором есть шансы получить возмещение либо от страховщика по договору страхования грузов либо непосредственно от перевозчика (или его страховой компании). Страховщик грузов, выплатив убыток, вправе обратиться за суброгацией к перевозчику или его страховой компании. Получив суброгацию, страховщик не увеличит ставку страховой премии для грузовладельца на следующий страховой период».

«Для грузовладельца основными мотивами выбора, обратиться в страховую компанию перевозчика или к другому страховщику, должны стать такие факторы, как надежность, финансовая устойчивость страховщика, его способность грамотно и оперативно предоставить весь требуемый перечень услуг, а также своевременно выполнить свои обязательства по выплате страхового возмещения», — подчеркивает начальник управления страхования грузов ОСАО «Ингосстрах» Андрей Ерофеев.

КОМПЛЕКС МЕР

Опираясь на мнения экспертов, можно с уверенностью говорить

Рис. Виталия Подвицкого

об одном: полноценную страховую защиту всем участникам процесса грузоперевозок может обеспечить только комплекс мер: страхование перевозчиком своей ответственности и страхование груза его владельцем.

Однако российские грузовладельцы не спешат страховать груз — и не только по причине того, что ответственность за него возложена главным образом на перевозчика. Кроме того, в сфере грузоперевозок степень доверия к страхованию в целом достаточно низка, поскольку зачастую страховщики отказываются от выплат, отрицая наступление страхового случая.

На Западе правоотношения участников рынка автомобильных грузоперевозок (грузовладельца и перевозчика) регулируются Конвенцией о договоре перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ). Данная Конвенция, кроме прочих условий, содержит указание на ограничение лимита ответственности перевозчика за ущерб, причиненный полной или частичной утратой груза. Отметим, что КДПГ очень четко определяет границы ответственности перевозчика. Убытки от утраты даже незастрахованного груза в любом случае будут возмещены грузовладельцу.

Эксперты единодушны во мнении: первым существенным шагом к усовершенствованию процесса грузоперевозок в России стало бы законодательное ограничение лимита ответственности перевозчика за сохранность и целостность груза. Зная о том, что за утраченный или поврежденный груз можно будет получить возмещение от перевозчика в размере не более установленной суммы, грузовладельцы с большей вероятностью станут заботиться о дополнительной защите своего груза с помощью страхования. В свою очередь страхование перевозчика и владельца груза обеспечит полновесную защиту интересов обеих сторон при осуществлении грузоперевозок.

«Стимулом для развития рынка может стать уточнение и ограничение ответственности автоперевозчика и экспедитора по сумме страхования (имеется в виду максимальная сумма за килограмм перевозимого груза), — считает Елена Лукьянова. — Это будет способствовать страхованию перевозчиком своей ответственности на определенную сумму. Грузовладелец не сможет в этом случае надеяться на перевозчика или на полис страхования его ответственности и должен будет страховать свой груз на полную сумму по договору страхования».

Реклама.

Новый микроавтобус Sprinter Tourist*

Комфорт. Эффективность. Безопасность.

Sprinter 515 CDI Tourist 20+1

2 215 000 рублей**

* Турист. ** Стоимость (вкл. НДС) согласно действующему прайс-листу на 01.05.2012

Mercedes-Benz

МБ ИЗМАЙЛОВО
Официальный дилер «Мерседес-Бенц»

Тел.: (495) 66-00000 www.mercedes-izmaylovo.ru

ГРУЗОВОЕ БУДУЩЕЕ ПО-ШВЕДСКИ

VOLVO FH & FH16 › ПОЛНАЯ МАССА: СВЫШЕ 16 Т › **НАЧАЛО ПРОДАЖ:** ВЕСНА 2013 Г. › **ЦЕНА:** ДЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА НЕ УСТАНОВЛЕНА

С ВЫВОДОМ НА РЫНОК СОВЕРШЕННО НОВОГО ТЯЖЕЛОГО ГРУЗОВИКА ПОСЛЕ ПЕРЕРЫВА ПРАКТИЧЕСКИ В 20 ЛЕТ VOLVO TRUCKS УСТАНАВЛИВАЕТ НОВЫЕ ПОДХОДЫ К СОЗДАНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ ВСЕ ВОЗРАСТАЮЩИХ ПОТРЕБНОСТЕЙ ПЕРЕВОЗЧИКОВ. ИТАК, ЗНАКОМЬТЕСЬ — АБСОЛЮТНО НОВЫЕ ГРУЗОВИКИ VOLVO FH И FH16. **СЕРГЕЙ ЖУКОВ, ФОТО АВТОРА И VOLVO TRUCKS**

Новый флагман от Volvo Trucks ожидался давно. Сейчас трудно сказать, чем была вызвана столь длительная задержка. Теперь это уже не главное. Машина представлена широкой публике, старт продаж по всему миру намечен на весну 2013 года. Причем новая концепция подразумевает, что новый грузовик будет одновременно предлагаться на всех рынках: один мир — один грузовик. Забегая немного вперед, отметим, что, следуя этой концепции, завод компании в Калуге приступит к сборке новых машин 1 января 2014 года.

Чем же будет завоевывать симпатии перевозчиков новый FH? А новшеств на самом деле немало. Здесь абсолютно новая кабина, двигатель Евро-6, новый силовой привод, подвеска, большое количество систем, повышающих как эффективность, так и безопасность нового грузовика. Однако обо всем по порядку.

Естественно, новый грузовик встречают по одежке. Новая кабина отвечает всем современным требованиям, предъявляемым перевозчиками к транспортным единицам подобного уровня. Передние стойки отныне установлены более вертикально и делают кабину еще просторнее. Несмотря на увеличение размеров кабины, новый Volvo FH сохранил превосходные аэродинамические характеристики, присущие его предшественнику, в том числе за счет более широкого закругления углов кабины. Одним из отличительных признаков нового FH являются зеркала заднего вида с единым обтекателем. Они на 25% улучшают прямую видимость, а заодно снижают аэродинамическое сопротивление.

Стекла стали заметно шире, в сравнении с предыдущей моделью. Область обзора увеличилась на 8%. Это позволило улучшить обзорность в непосредственной близости от грузовика.

За счет изменения конфигурации стоек и крыши кабины ее объем увеличился почти на 1 м^3. Пространство внутри стало более открытым и просторным, а объем вещевых отделений увеличился на 300 литров.

Нельзя не упомянуть и о массивной облицовке радиатора. К сожалению, это дань, которую приходится платить всем без исключения производителям тяжелых грузовиков. Двигатели Евро-6 требуют куда большего отвода тепла, чем моторы более низкого экологического стандарта. По-своему ее «обустроили» и дизайнеры из Volvo Trucks. В каком-то из ракурсов возникает аналогия с легендарным Volvo F12/16 Globetrotter середины 80-х годов. В любом случае фамильность присутствует.

Управление многими функциями в новом грузовике, в том числе телефоном и системой навигации, осуществляется с помощью кнопок на рулевом колесе. На приборной панели все кнопки

расположены в порядке приоритетности. От этого и руль, и приборная панель стали больше напоминать клавиатуру персонального компьютера. Панель приборов отличается гладкой поверхностью. Она выглядит целостно и гармонично по всей ширине кабины.

Сиденье водителя оснащено улучшенными поясничным подпором и боковой поддержкой и может перемещаться еще на 4 сантиметра назад. Новое регулируемое рулевое колесо можно отклонять на 20 градусов больше по сравнению с предыдущей версией. А это значит, что даже рослые водители смогут комфортно располагаться за рулем.

Существенное внимание в новом грузовике уделено спальному месту водителя. Теперь ширина полки составляет 815 мм в средней части, став шире на 55 мм по сравнению с предыдущей моделью. Кроме того, на выбор предлагаются несколько новых матрасов.

Интегрированный автономный охладитель поддерживает комфортную температуру в кабине круглые сутки. Ночью

1. Окончательному внешнему виду предшествовал долгий и трудный поиск.
2. Подрулевые переключатели лаконичны и приятны на ощупь.

охладитель работает автономно и не потребляет топливо. Он обеспечивает постоянный приток свежего воздуха, работая практически без шума. Кроме того, это интеллектуальная система: она просчитывает время работы в соответствии с уровнем заряда аккумуляторных батарей. Попутно отметим, что это интегрированная система, которую можно установить на заказ. Охладитель не влияет на аэродинамические свойства грузовика и не занимает пространство внутри кабины.

До вступления в силу норм Евро-6 грузовики будут доступны с уже зарекомендовавшими себя с положительной стороны силовыми линиями более низких экологических стандартов. Совершенно же новый силовой привод Volvo I-Torque, производство которого стартует в Европе лишь осенью 2013 года, не только соответствует требованиям Евро-6, но и обеспечивает при этом значительное снижение расхода топлива — до 10% (совместно с системой I-See).

Высокая мощность I-Torque достигается благодаря двум ключевым компонентам — новому двигателю D13 (460 л. с., 2800 Нм, Евро-6) и новой версии автоматизированной коробки передач I-Shift с двумя сцеплениями.

В основе двигателя Евро-6 лежит проверенный временем силовой агрегат Volvo стандарта Евро-5, который также доступен для новых грузовиков Volvo FH. Новый двигатель тоже представляет собой 6-цилиндровый рядный силовой агрегат с насос-форсунками и системой SCR. Для выполнения новых требований по токсичности применяются еще и EGR, а также дизельный фильтр твердых частиц DRF, то есть те системы, которые компания Volvo Trucks использует уже на протяжении нескольких лет в США и Японии.

Ряд дополнительных функций, таких как автоматическое отключение воздушного компрессора, когда он не активен, и более экономичный генератор, также способствуют снижению расхода топлива, как и сервонасос с функцией автоматического отключения, чувствительный к нагрузкам двигателя. В общей сложности эти, на первый взгляд, небольшие конструктивные решения позволяют экономить до 1% топлива.

Как уже было сказано, коробка передач I-Shift 2 тоже новая. С ее созданием компания Volvo Trucks стала первым производителем, установившим автоматизированную коробку передач с двумя сцеплениями на тяжелый грузовик. При использовании данной системы не происходит разрыва потока мощности даже при смене передач. В результате двигатель может работать в наиболее оптимальном узком диапазоне оборотов (900–1200 мин$^{-1}$), реализуя более быстрое ускорение и исключительные ходовые характеристики. Выглядит это так, будто у вас есть две коробки передач. Когда вы двигаетесь на одной передаче, включенной в одной коробке, следующая уже включена в другой. Более того, при этом удалось снизить шум и расход топлива.

Не уходя далеко, несколько слов о системе I-See. Система I-See — это программное обеспечение для автоматической коробки передач I-Shift. Она аккумулирует данные о подъемах по маршруту движения грузовика. В следующий раз, когда автомобиль проходит по этому маршруту, система I-See регулирует педаль акселератора, управляет коробкой передач и тормозами, чтобы обеспечить максимально возможное экономичное движение. Благодаря системе I-See транспортные компании могут экономить с каждого грузовика до 5% топлива.

Инновационной является и передняя независимая подвеска Volvo FH. В сочетании с другой новинкой — реечным рулевым механизмом — она существенно улучшает ходовые качества и управляемость грузовика.

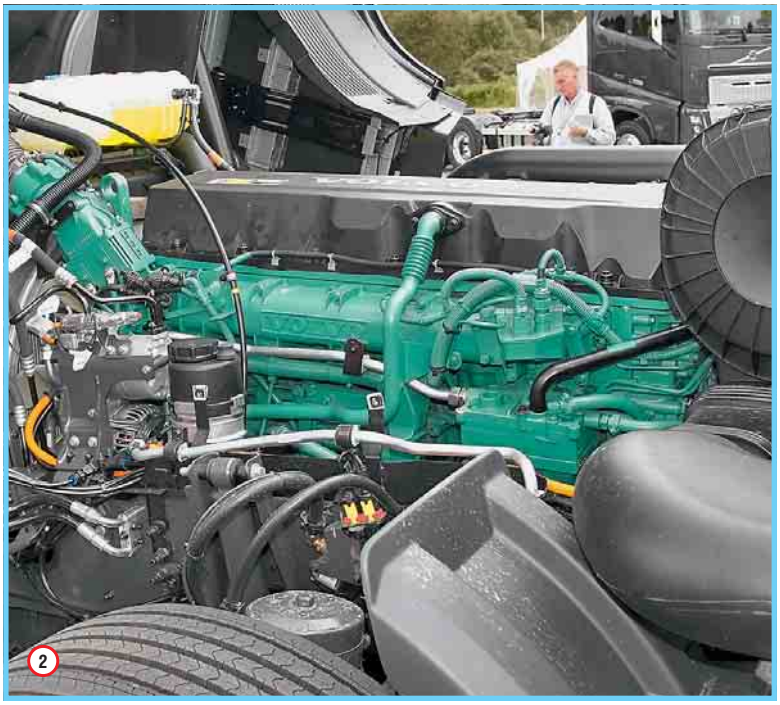
Независимая подвеска исключает жесткую связь передних колес. Перемещение одного колеса не зависит от перемещения другого. Как результат — ровное и устойчивое движение на дороге. Долгое время независимая передняя подвеска устанавливалась лишь на легковые автомобили. Сравнительно недавно ею стали оснащать автобусы, где она доказала свое положительное влияние на уровень комфорта и устойчивость больших машин.

Ключевыми преимуществами независимой передней подвески и реечного рулевого механизма смогут воспользоваться прежде всего водители, занятые в секторе магистральных перевозок в ситуациях, когда их маршруты пролегают по узким и извилистым дорогам. Именно здесь они смогут по достоинству оценить новую систему.

Задняя подвеска также претерпела изменения. Ее стабилизатор поперечной устойчивости встал перед задним мостом, что позволило существенно сократить задний свес рамы.

Оптимальная геометрия, улучшенная конструкция передней и задней подвесок, усовершенствованные стабилизаторы поперечной устойчивости и сбалансированные амортизационные свойства кабины и шасси также поспобствовали достижению поставленных целей. В итоге удалось

3. Приборная панель достаточно иформативна и хорошо читаема с места водителя.
4. Изменение геометрических параметров новой кабины привело к тому, что она стала просторнее на целый кубометр. В добавок ко всему приросла в размерах нижняя «койка». Люк в крыше стал выполнять функцию аварийного выхода.
5. Клавиши управления системами грузовика больше напоминают компьютер.



1. Седельный тягач имеет достаточно плотную компоновку. Кстати, даже на таких элементах, как кабельная стойка, было сэкономлено — она выполнена из алюминиевого сплава.
2. Так выглядит силовой агрегат Евро-6 от фирмы Volvo Trucks.

достичь практически 50%-ного улучшения поперечной устойчивости нового грузовика по сравнению с его предшественником.

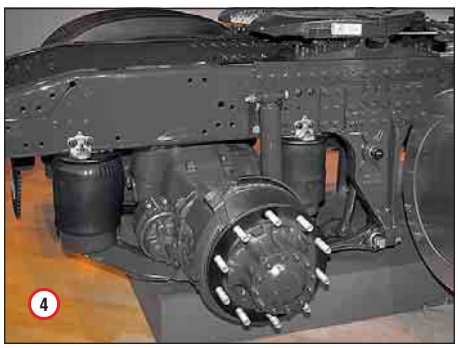
Как это и было раньше, новый грузовик Volvo остается одним из самых безопасных грузовиков в мире. В случае столкновения на скорости 80 км/ч водитель нового Volvo FH сможет остаться в безопасности и избежать серьезных повреждений.

Кабина изготовлена из высокопрочных материалов. Для ударопоглощающих элементов кабины и дверей была использована двухфазная сталь. Стремясь усилить каркас кабины, специалисты Volvo сделали выбор в пользу легированной, упрочненной прессом борсодержащей стали особой прочности.

Для надежной защиты водителя в случае аварии была переработана конструкция дверей и пола, а ветровое стекло вклеили в корпус. Раньше ветровое стекло использовалось в качестве аварийного выхода. Сейчас эту функцию выполняет люк в крыше.

Передняя противоподкатная защита с улучшенной способностью поглощения энергии удара входит в стандартную комплектации грузовиков Volvo.

В новом грузовике в полном объеме присутствуют системы активной безопасности, такие как система оповещения



3. Главный козырь Volvo Trucks — независимая передняя подвеска. Такого еще ни у кого из тяжелых грузовиков нет.
4. Модернизированная задняя подвеска.
5. Светодиодный стоп-сигнал.

при перестроении LKS, система поддержки при смене полосы движения LCS, адаптивный круиз-контроль и система предупреждения водителя DAS. Они существенно повышают безопасность вождения.

В завершение обзора нового грузовика стоит сказать, что топ-линейку семейства FH будет по традиции замыкать FH16. Volvo FH16 — это грузовой автомобиль, предоставляющий своему владельцу наибольшую мощность, лучшие ходовые характеристики и высокую топливную экономичность. Уровень комфорта и разнообразие мощных двигателей делают этот автомобиль идеальным решением для перевозчиков и водителей.

Чтобы повысить эффективность Volvo FH16, занятого на доставке тяжелых грузов и других магистральных перевозках, маршруты которых часто пролегают по холмистой местности, его можно оснастить сверхмощным двигателем мощностью 750 л. с. Высокий крутящий момент (3550 Нм), развиваемый даже при низкой частоте вращения коленчатого вала двигателя, минимизирует количество переключений передач и снижает расход топлива.

Для более эффективного использования транспортной единицы на грузовике внедрена новая технология беспроводной связи, обеспечивающая постоянный контроль износа основных компонентов, а также общего состояния автомобиля. Специалисты сервисного центра со своего компьютера могут на расстоянии проверить состояние различных частей грузового автомобиля. Если деталь начинает изнашиваться, специалисты центра могут заранее связаться с транспортной компанией и назначить новую дату технического обслуживания в удобное для клиента время.

Внешние элементы грузовика тоже обрели несколько новых особенностей. Например, появилась система беспроводного дистанционного управления, упрощающая погрузку и разгрузку. С ее помощью водитель, находясь за пределами автомобиля, может регулировать пневматическую подвеску, управлять подъемником кузова и следить за нагрузкой на мосты грузового автомобиля и прицепа.

Это лишь малая толика того, что нам удалось узнать при первом знакомстве с новым Volvo FH. Надеемся, нам еще предоставится возможность познакомиться с машиной поближе, что называется «вживую».

ИСТОРИЯ VOLVO FH В ЦВЕТЕ

1993 Ярко-красный — самый первый Volvo FH.

1998 Насыщенно-синий — первая модернизация.

2001 Период жженой охры.

2005 Желто-золотистый период.

2008 Серебристо-серый — последняя модернизация.

ВТОРАЯ ПОПЫТКА

MERCEDES-BENZ CITAN › **ПОЛНАЯ МАССА:** ДО 2200 КГ › **НАЧАЛО ПРОДАЖ:** НАЧАЛО 2013 Г. › **ЦЕНА:** НЕ ОПРЕДЕЛЕНА

МИРОВАЯ ПРЕМЬЕРА ГОРОДСКОГО КОМПАКТНОГО ФУРГОНА MERCEDES-BENZ CITAN СОСТОЯЛАСЬ В КОНЦЕ СЕНТЯБРЯ НА МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА IAA-2012 В ГАННОВЕРЕ. ОДНАКО ЗА ДВЕ НЕДЕЛИ ДО ОФИЦИАЛЬНОЙ ПРЕМЬЕРЫ ГРУППУ РОССИЙСКИХ ЖУРНАЛИСТОВ ПРИГЛАСИЛИ НА ТЕСТ-ДРАЙВ НОВИНКИ, КОТОРЫЙ ПРОХОДИЛ НА УЛИЦАХ КОПЕНГАГЕНА. **МИХАИЛ БИБИЧЕВ, ФОТО АВТОРА.**

Сегодня развозные фургоны востребованы как никогда. Небольшие, но вместительные машины незаменимы в бизнесе для быстрой доставки небольших партий груза в мегаполисах. Как показывает практика, интерес к подобным автомобилям велик не только со стороны предприятий и компаний, но и частных владельцев, потому как эти машины вместительны, надежны и неприхотливы. Да и затраты на эксплуатацию таких грузовичков ввиду использования платформы легкового автомобиля не так велики. Именно поэтому многие автопроизводители всячески пытаются заполнить эту нишу.

Легкий коммерческий транспорт марки Mercedes-Benz уже не первый десяток лет занимает лидирующие позиции в грузоперевозках. Однако до недавнего времени такие модели, как Sprinter и Vito, представляли марку в более тяжелых классах. И вот в текущем году Mercedes-Benz выводит на рынок компактный городской фургон Citan полной массой до 2200 кг. Частенько такие машины в просторечии называют «каблуками». На сегодня только европейский рынок подобных фургонов составляет порядка 700 тыс. ед. в год. Mercedes-Benz предполагает, что Citan позволит получить в нем долю 4–5%.

Не секрет, что основой для «мерседесовского» каблука стала

популярная модель Kangoo, о чем свидетельствует начатое между Mercedes-Benz и Renault сотрудничество. Да и производиться Citan и Kangoo будут на одном заводе, правда на разных конвейерах. Однако, чтобы не терять репутацию, немцы изменили внутренний и внешний дизайн, а также перенастроили подвеску и доработали некоторые узлы своей модели.

Mercedes-Benz Citan будет предлагаться потребителям в трех версиях — пассажирской, грузопассажирской и грузовой. Объем грузового отсека у последней, в зависимости от модификации, колеблется от 2,4 до 3,8 м³. На выбор предлагается три варианта колесной базы — 2313, 2697 и 3081 мм и соответственно три варианта габаритной длины кузова. Что касается двигателей, будут предложены 4-цилиндровый 1,5-литровый дизель мощностью 75, 90 и 110 л.с., а также бензиновый 1,2-литровый мотор мощностью 114 л.с. В качестве трансмиссии используется 5- или 6-ступенчатая механическая КП.

Необходимо отметить, что на первом этапе в Россию Mercedes-Benz Citan будут поставляться в грузовой и пассажирской версиях и только со стандартной колесной базой (2697 мм). В качестве силовых агрегатов будут доступны только дизели мощностью 90 и 110 л.с.

1. Первое, что бросается в глаза внутри салона, — измененная передняя панель.
2. Перевезти негабаритный груз можно и в пассажирской версии, надо лишь сложить одно заднее и переднее кресла.

На первый тест-драйв новинки мы отправились в Данию. Для знакомства было представлено несколько десятков машин во всех версиях с обилием различных комплектаций. Общая концепция кузова Citan осталась прежней, но машину вряд ли спутаешь с Kangoo. Лицевая часть автомобиля выполнена в современном стиле Mercedes-Benz. Помимо традиционной массивной облицовки радиатора с огромной трехлучевой звездой, появились новый бампер, фары головного света и капот с четко высеченными гранями. Кроме того, дизайнеры подретушировали и заднюю часть машины.

Первое, на что обращаешь внимание в салоне, — измененная передняя панель. Пластик отделки, конечно, не выглядит дорогим, тем не менее он мягкий и приятный на ощупь. На водительском месте вполне удобно, диапазон регулировок кресла широкий, и даже в грузовой версии водитель большой комплекции может удобно устроиться за рулем. А вот рулевая колонка регулируется только по углу наклона. Джойстик КП удачно расположен на центральной консоли. Рычаг стояночного тормоза выполнен в виде скобы, находящейся между креслами. Справа подрулевых переключателей нет, зато слева их два: один для включения указа-

ИЗ БЛОКНОТА ЖУРНАЛИСТА

Достаточно вспомнить, что еще до Citan марка Mercedes-Benz пыталась работать в данном сегменте. Вспомните Mercedes-Benz Vaneo (W414). Автомобиль, построенный на базе Mercedes-Benz A-Class, выпускался всего-то с 2002 по 2005 год. Его производство было прекращено из-за плохого спроса. Иными словами, Vaneo стал жертвой конкурентной борьбы с более дешевыми моделями. Остаться «на плаву» автомобилю не помогли даже его коммерческие модификации.

телей поворотов и стеклоочистителей, второй — для круиз-контроля, типичная «мерседесовская» фишка. Однако не всем водителям такое решение придется по душе.

В пассажирской версии Citan имеет полноценный трехместный диван, который при необходимости можно сложить, в результате чего получается солидное грузовое пространство с ровным полом. На спинках передних кресел установлены откидные столики, в верхней части салона — вместительная вещевая антресоль, а по бокам — крючки для верхней одежды.

В грузовой модификации кабина отделена от грузового отсека металлической перегородкой с окошком. В отсек спокойно помещается европоддон, причем поперек, а задние распашные двери (есть модели и с откидной) позволяют осуществлять погрузку с помощью электрокара. Для крепления багажа предусмотрены такелажные кольца. На полу, как правило, пластиковое либо деревянное покрытие.

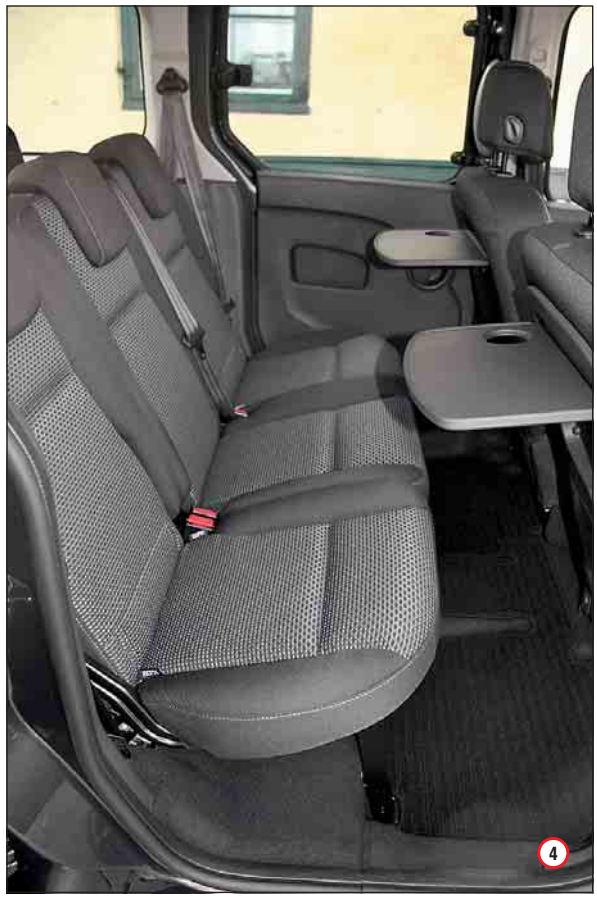
Помимо внешних отличий, немецкие инженеры для Mercedes-Benz Citan перенастроили подвеску, изменили жесткость и высоту пружин, подобрали новые стабилизаторы поперечной устойчивости и амортизаторы. Следует добавить, что на Citan уже в «базе» применена система электронной стабилизации ESP.

За рулем нового «мерседесовского» фургона Citan чувствуешь себя уверено, причем как в городе, так и за его пределами. 90-сильный дизель отлично тянет уже с низов. Конечно, о какой-то стремительной динамике речь не идет, но для коммерческого автомобиля, способного взять на борт 590–775 кг груза, это то, что нужно. Рулевое управление четкое, с отличной обратной связью. Машина незамедлительно реагирует на действия водителя. Подвеска

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ

ПРАКТИЧНО. В такую горловину стеклоомывающую жидкость можно заливать хоть из ведра.

УДОБНО. В верхней части салона предусмотрена дополнительная вещевая антресоль.



1. Даже при интенсивном маневрировании крены автомобиля минимальны.
2. Грузовой отсек и кабину разделяет металлическая перегородка с окошком.
3. В нижнем положении крышка багажника скрывает от ненужных глаз его содержимое.
4. Для задних пассажиров в спинках кресел предусмотрены откидные столики.

MERCEDES-BENZ CITAN 109 CDI

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, *кг*	1295–1340
Полная масса, *кг*	1885–2100
Габариты (длина/ширина/высота), *мм*	4321/1829/1816
Колесная база, *мм*	2697
Размеры грузового отсека, *мм*	1753/1460/1258
Объем топливного бака, *л*	60
Двигатель:	
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый
рабочий объем, *см³*	1461
мощность, *л.с. при мин⁻¹*	90 при 4000
крутящий момент, *Нм при мин⁻¹*	200 при 1750–3000
Коробка передач	мех., 6-ступенчатая
Подвеска:	
передняя	независимая, типа McPherson
задняя	полузависимая, пружинная
Тормоза	дисковые
Шины	205/55R16

КОНКУРЕНТЫ

Citroen Berlingo, Fiat Doblo, Ford Transit Connect, Peugeot Partner, Renault Kangoo, Opel Combo, Volkswagen Caddy

+ Количество модификаций, просторный салон, вместительный грузовой отсек, четкие тормоза, острота управления, отсутствие валкости в поворотах, наличие ESP уже в «базе».

– Отсутствие регулировки рулевой колонки по вылету.

достаточно комфортна и отлично отрабатывает небольшие неровности и стыки дорожного полотна. Передачи переключаются четко, с завидной фиксацией, да и ходы рычага небольшие. Кстати, один из инструкторов поведал нам, что ручку джойстика КП для Citan сделали короче и поменяли вилку кулисы механизма переключения передач. Для снижения расхода топлива, особенно в условиях городского движения, применена хорошо знакомая система старт/стоп, которая автоматически глушит двигатель во время остановок на светофоре и автоматически же запускает его, когда водитель выжимает педаль сцепления.

После монотонной езды по городу с максимальной скоростью 60 км/ч организаторы предложили проехать на новом фургоне по специальной трассе и выполнить такие упражнения, как переставка, восьмерка, змейка и экстренное торможение. Здесь Citan проявил себя во всей красе. Во время выполнения упражнений при прохождении виражей крены практически отсутствовали, да и занос был контролируемым. Помнится, Kangoo при прохождении поворотов был достаточно валким. И дело здесь не только в наличии ESP: мы отключали ее и продолжали маневрировать, передняя ось начинала немного плыть, но не критично. При экстренном торможении со скорости 100 км/ч Citan полностью остановился через 33 метра, отличный результат.

Таким получилось наше первое знакомство с Mercedes-Benz Citan. Конечно, доработать уже готовый автомобиль гораздо легче, чем создать новый, однако немецкие инженеры проделали огромную работу, и ее результат весьма достойный. Автомобиль получился универсальный, сбалансированный, с великолепными ходовыми качествами и уровнем комфорта, достойный конкурент на рынке городских фургонов. Осталось дождаться, когда объявят цену. Как нам удалось выяснить, она будет чуть менее миллиона рублей за базовую версию, а вот насколько это «чуть», узнаем в самое ближайшее время.

ГЛОБАЛЬНЫЙ ДЕБЮТ

FORD TRANSIT CUSTOM FT270 › ПОЛНАЯ МАССА: 2700 КГ **› НАЧАЛО ПРОДАЖ:** 1 КВАРТАЛ 2013 Г. **› ЦЕНА:** НЕ ОПРЕДЕЛЕНА

МИРОВАЯ ПРЕМЬЕРА FORD TRANSIT CUSTOM СОСТОЯЛАСЬ ЭТОЙ ВЕСНОЙ В БИРМИНГЕМЕ, А НЕМНОГО РАНЕЕ, НА ЖЕНЕВСКОМ АВТОСАЛОНЕ, ПОКАЗАЛИ ПАССАЖИРСКУЮ ВЕРСИЮ FORD TOURNEO CUSTOM. И НАКОНЕЦ В СЕНТЯБРЕ, В ПРЕДДВЕРИИ IAA-2012, БЫЛ ОРГАНИЗОВАН ТЕСТ-ДРАЙВ НОВИНКИ. ЗНАКОМИТЬСЯ С МАШИНОЙ И ЕЕ ХОДОВЫМИ КАЧЕСТВАМИ МЫ ОТПРАВИЛИСЬ ПО ТРАДИЦИИ В МЮНХЕН. **МИХАИЛ БИБИЧЕВ, ФОТО АВТОРА И FORD**

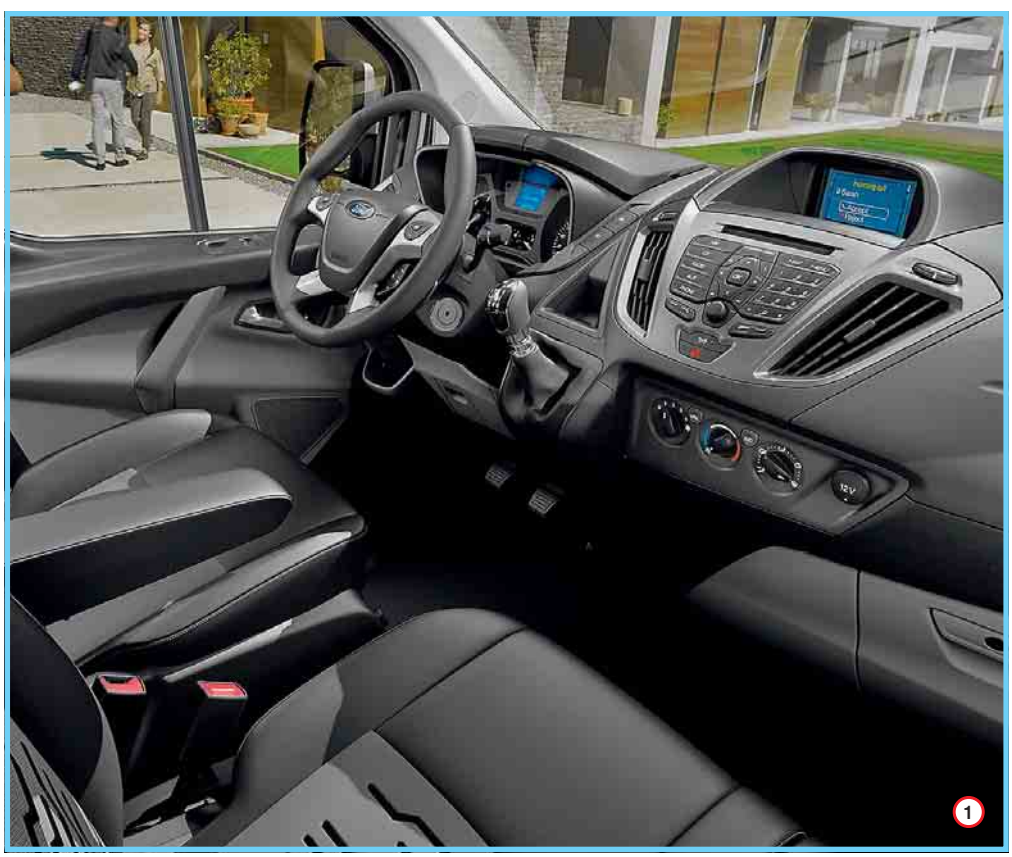
История легких коммерческих автомобилей Ford Transit достаточно богата и начинается с далекого 1965 года. Затем, в 1978, 1986, 2000 и 2006 гг. появлялись все новые и новые поколения автомобилей, при этом в 2001, 2003 и 2007 гг. эти популярные грузовички удостаивались престижной премии International Van of the Year. Наконец, в 2012 г. дебютировал Ford Transit нового поколения с приставкой Custom. Появление этого автомобиля — важный этап в выполнении компанией Ford своего обещания: кардинально обновить весь модельный ряд коммерческих автомобилей к 2014 г.

Необходимо отметить, что отныне новое поколение Ford Transit будет представлено двумя разными моделями и будет присутствовать на рынке в так называемых однотонном и двухтонном сегментах. Дебют двухтонной версии состоялся в Ганновере на IAA-2012. А мы сегодня знакомимся с первой, более легкой моделью.

Итак, Ford Transit/Tourneo Custom представляет собой новое поколение коммерческих автомобилей грузоподъемностью от 600 до 1400 кг. Обладая стильным и современным внешним видом, интерьером, близким к салону легкового автомобиля, и схожей динамикой, он предназначен для более широкого круга потенциальных покупателей — профессионалов, предпринимателей, представителей малого бизнеса.

Потребителям на выбор будет представлено четыре типа кузова: фургон, комби, фургон со сдвоенной кабиной и микроавтобус. Чуть

1. Салон оснащен новой рельефной приборной панелью.
2. Капот двигателя можно открыть только при помощи ключа зажигания.
3. Кабина грузового фургона полноценная трехместная, достаточно просторная.



позже появится модель с высокой крышей. Новый Transit Custom предлагается в двух вариантах колесной базы: короткой — с габаритной длиной 4,97 метра и длинной — с длиною кузова 5,33 м. Что касается силовых агрегатов, то здесь используют 2,2-литровый дизель Ford Duratorq TDCi мощностью 100, 125 и 155 л. с. Необходимо также отметить, что семейство Ford Transit/Tourneo Custom будет иметь только передний привод, а в качестве КП будет задействована только 6-ступенчатая «механика».

Для тест-драйва было предложено несколько десятков моделей нового Ford Transit Custom в разных вариантах исполнения и с обилием всевозможных комплектаций. Знакомство начинаем с фургона с короткой колесной базой, объемом грузового отсека порядка 6,0 м^3 и 125-сильным дизелем. Внешний облик автомобиля действительно стильный, современный и стремительный. Благодаря новым фарам головного света, небольших размеров капоту, облицовке радиатора и бамперу грузовичок очень схож с младшим легковым собратом Ford Focus III. По бортам кузова предусмотрены защитные накладки, окрашенные в цвет кузова, стильные задние фонари установлены вертикально.

Вход в кабину удобный за счет широко открывающейся двери и широкой ступени внизу дверного проема. Современный, ориентированный на водителя салон оснащен рельефной передней панелью, в которой сочетаются стильный внешний вид и продуманные решения для размещения всего, что необходимо в дороге: документов, телефона или бутылки с напитком. Комфорт водителя обеспечивается широким диапазоном регулировок водительского кресла и рулевой колонки, причем даже для рослых водителей места в избытке. Все органы управления на привычных местах и в свободном доступе. Рычаг КП — на передней консоли, ручник — между креслами, на рулевое колесо выведено управление магнитолой и некоторыми бортовыми системами. Материалы отделки достаточно качественные, да и сам салон выполнен на отлично, придраться не к чему. Свободному перемещению по кабине ничто не мешает, обивка сидений приятная, а на задней стенке есть крючки для верхней одежды.

Теперь обратимся к грузовому отсеку, который отделен от кабины металлической перегородкой

с окошком и защитной сеткой. Вход в кузов возможен через широкую боковую сдвижную дверь по правому борту либо через задние — распашные. Последние, правда, открываются только на угол не более 180 градусов. Кстати, оптимизированная перегородка грузового отсека и его дизайн позволяют модели даже с короткой колесной базой перевозить три европоддона в ряд. В нашем случае в качестве балласта был внушительный деревянный короб, однако его вес так и остался загадкой. На полу пластиковое покрытие, крепежные устройства расположены по бокам, что оставляет пол грузового отсека свободным для более удобной погрузки и уборки. Кроме того, Transit Custom имеет одно из самых больших в своем классе расстояний между задними колесными арками. Для перевозки дополнительного или негабаритного груза служат интегрированные в крышу фургона рейлинги багажника, которые для обеспечения наименьшего сопротивления воздуха во время движения находятся в сложенном состоянии. При необходимости их можно быстро разложить и использовать по назначению.

Оптимизированная конструкция кузова, в котором впервые в модельном ряду Transit применена усиленная высокопрочная борсодержащая сталь, обеспечивает максимальную степень защиты водителя и пассажиров Transit Custom. В целом более 40% кузова выполнено из высокопрочной или усиленной высокопрочной стали. Это позволило получить более прочный и легкий кузов, обеспечивающий высокий уровень защиты при ДТП.

Подвеска на новом фургоне Transit Custom спереди независимая типа McPherson со стабилизатором поперечной устойчивости, сзади однолистовая рессора и газовые амортизаторы. Тормозные механизмы полностью дисковые.

Поведение машины на дороге вполне прогнозируемое. За счет высокой посадки обеспечивается отличная обзорность, а двухсекционные зеркала заднего вида сводят к минимуму мертвые зоны. 125-сильный дизель обладает достаточной разгонной динамикой, а при движении в гору еще остается запас мощности. Понравилась работа рычага КП: ходы небольшие, избирательность на высоте, да и с фиксацией полный порядок. Машина неплохо рулится, а по трассе малотоннажник идет очень

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ

ПРАКТИЧНО. На передней панели, прямо перед водителем, предусмотрен вместительный бардачок.

НЕНАДЕЖНО. Отсутствие штатной защиты картера двигателя и КП, думаем, не обрадует эксплуатационников.

VAN OF THE YEAR 2013

В дни проведения выставки коммерческого транспорта IAA-2012 в Ганновере было объявлено о том, что победителем в данной номинации назван Ford Transit Custom.

мягко и не заваливается в поворотах. Выехав на автобан, пытаемся разогнаться. Однако стрелка спидометра, дойдя до 110 км/ч, замерла на месте, будто машину кто-то держал за задний бампер. Оказалось, был активирован режим экономичного вождения, который включает в себя систему старт/стоп и ограничитель скорости. Все эти новшества предназначены для максимальной экономии топлива. Отключив экорежим, разгоняемся до 150 км/ч, и даже на такой огромной скорости разговаривать можно вполголоса. Это свидетельствует о том, что на новом Transit Custom отменная звукоизоляция, да и вибраций никаких на органах управления нет, при этом автомобиль идет ровно, строго по заданной траектории.

Из приятных вещей отметим наличие камеры заднего обзора, показания которой выводятся на салонное зеркало, электронного помощника при выборе передач вверх и вниз, системы контроля полосы движения и ESP, а также штатной навигации. Конечно, это все не базовое оснащение, но тем не менее…

Подводя итог, можно смело сказать, что новый Ford Transit/Tourneo Custom — это стильный, многофункциональный и комфортабельный автомобиль. Его продажи в России стартуют в первом квартале 2013 года, а вот цена еще не объявлена. На презентации нам поведали о том, что как только в России начнутся продажи нового Transit, его производство будет налажено на заводе Ford Sollers в Елабуге, причем пока только в пассажирской версии

1. Задние распашные двери открываются только на 180 градусов, однако Transit Custom имеет одно из самых больших в своем классе расстояние между колесными арками. Кабину и грузовой отсек разделяет металлическая перегородка, но не глухая — с окошком и с защитной сеткой.
2–3. Салон микроавтобуса просторный и универсальный, кресла можно сложить либо вообще демонтировать.
4. Подвеска сзади — однолистовая рессора. Запаску разместили в заднем свесе.

FORD TRANSIT CUSTOM FT270

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, *кг*	1829
Полная масса, *кг*	2700
Габариты (длина/ширина/высота), *мм*	4972/2290/1975
Грузоподъемность, *кг*	871
Размеры грузового отсека, *мм*	1753/1460/1258
Объем топливного бака, *л*	60
Двигатель:	
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, *см³*	2198
мощность, *л.с. при мин⁻¹*	125 при 3500
крутящий момент, *Нм при мин⁻¹*	350 при 1450
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая
Подвеска:	
передняя	независимая, типа McPherson
задняя	однолистовая рессора, газовые амортизаторы
Тормоза	дисковые
Шины	215/65R16

КОНКУРЕНТЫ

Mercedes-Bens Vito, Renault Trafic, Volkswagen Transporter

+ Универсальность модели, передняя панель и общий антураж схожи с легковым автомобилем, большое расстояние между задними колесными арками, экономичный и динамичный дизель.

– Отсутствие защиты картера двигателя.

ЭВОЛЮЦИЯ ТЕРЕЕ

PEUGEOT PARTNER TEPEE MY2012 › **ПОЛНАЯ МАССА:** 2000 КГ › **НАЧАЛО ПРОДАЖ:** ЛЕТО 2012 Г. › **ЦЕНА:**ОТ 599 000 РУБ.

В РОССИИ СТАРТОВАЛИ ПРОДАЖИ ОБНОВЛЕННОЙ МОДЕЛИ PEUGEOT PARTNER TEPEE. ИЗМЕНЕНИЯ В ОСНОВНОМ КОСНУЛИСЬ ДИЗАЙНА, А ТАКЖЕ СПИСКА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ОПЦИЙ, КОТОРЫЙ СТАЛ ЗНАЧИТЕЛЬНО ШИРЕ. ТЕСТИРОВАТЬ РЕСТАЙЛИНГОВЫЙ TEPEE МЫ ОТПРАВИЛИСЬ ПО ДОРОГАМ БРАТСКОЙ БЕЛОРУССИИ. МИХАИЛ БИБИЧЕВ, ФОТО АВТОРА

Популярная, пользующаяся устойчивым спросом модель Peugeot Partner Tepee в текущем году подверглась рестайлингу. Каких-то революционных нововведений здесь нет, изменения в основном коснулись внешности автомобиля, расширено предложение дополнительных опций, появились новые цвета окраски кузова. Отметить это событие компания «Пежо Россия» решила уже традиционным для себя способом, организовав автопробег на обновленной модели. Маршрут для знакомства с новинкой был выбран в основном по дорогам братской Белоруссии: Москва — Минск — Гродно — Брест. Пройти его нужно было за два дня.

Напомним, история появления легких коммерческих грузовичков Peugeot Partner восходит к 1996 году, когда он впервые был представлен на рынке, причем только как развозной фургончик. Пассажирская версия поя-

1. Передняя панель и рабочее место водителя остались без изменений, за исключением обивки кресел.
2. Над головой – удобная полка.

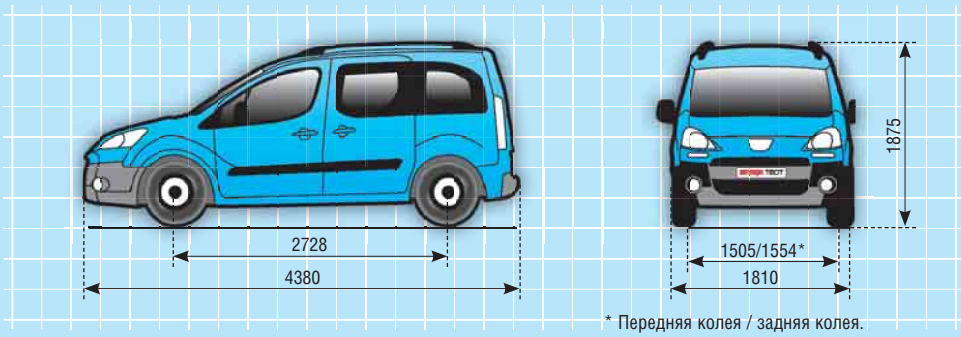
вилась немного позже — в начале 1997 г. Далее в течение шести лет Partner выпускался без каких-либо изменений, при этом не теряя своей привлекательности. Появление в 2002 году нового поколения Partner только укрепило позиции этого автомобиля в своем классе. В 2005-м последовал рестайлинг, автомобиль немного подретушировали. И наконец, в начале 2008 года появилась полностью новая модель, разработанная на платформе легковой 308-й серии. Она-то и получила в названии приставку Tepee. И вот, по прошествии четырех лет, модель снова подверглась рестайлингу.

Обновленный Peugeot Partner Tepee 2012 модельного года в пассажирской версии будет доступен российским потребителям в комплектациях Access, Active и Outdoor. В первом случае автомобиль поставляется только с 1,6-литровым бензиновым двигателем мощностью 90 л. с. за 599 тыс. руб. Комплектация Active более богатая и предлагается с тем же 90-сильным бензиновым мотором за 646 тыс. руб., а также с 120-сильным 1,6-литровым бензиновым двигателем за 680 тыс. руб. Ну и самая дорогая комплектация Outdoor поставляется только с 120-сильным бензиновым силовым агрегатом, с усиленной подвеской и увеличенным дорожным просветом — за 721 тыс. руб. Во всех случаях коробка передач только механическая 5-ступенчатая.

Что касается Peugeot Partner VU 2012 модельного года, то есть грузовой версии каблучка, то здесь на выбор только две комплектации. Короткий кузов с 1,6-литровым 90-сильным бензиновым двигателем предлагают за 544 тыс. руб., а длиннобазный кузов и 90-сильный дизель обойдутся в 621 тыс. руб. Необходимо также отметить, что у обновленного Peugeot Partner VU в грузовом исполнении увеличена полезная нагрузка до 800 кг и добавлен в стандартное оборудование так называемый пакет повышенной проходимости — защита картера и увеличенный на 10 мм дорожный просвет.

В пресс-тур снарядили три Peugeot Partner Tepee в пассажирской версии в различных комплектациях, но все с 120-сильными бензиновыми двигателями. Нам с коллегой досталась модель в комплектации Active. Знакомство традиционно начинаем с внешнего осмотра, тем более что основные изменения коснулись именно дизайна. Несмотря на то, что кузов Tepee обладает кубической формой, смотрится автомобиль очень даже симпатично. Основные изменения коснулись лицевой части Peugeot Partner Tepee. Чтобы усилить привлекательность модели, была изменена форма облицовки радиатора и эмблема. К новым передним фарам добавились светодиодные дневные ходовые огни, а на колесах появились стильные декоративные колпаки. В массивном переднем бампере, окрашенном в цвет кузова, установлены противотуманные фары в хромированных стаканах. Широкие боковые накладки также окрашены в цвет кузова. Самые заметные элементы в задней части — новые большие фонари, которые расположены вертикально.

PEUGEOT PARTNER TEPEE MY2012



* Передняя колея / задняя колея.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, *кг*	1480
Полная масса, *кг*	2000
Объем топливного бака, *л*	60
Двигатель:	
тип	бензиновый, рядный, 4-цилиндровый
рабочий объем, *см³*	1598
мощность, *л. с. при мин⁻¹*	120 при 6000
крутящий момент, *Нм при мин⁻¹*	160 при 4250
Коробка передач	мех., 5-ступенчатая
Подвеска:	
передняя	независимая, типа McPherson
задняя	полузависимая, пружинная
Тормоза	дисковые
Размер шин	205/65R15

ЦЕНА

Базовая, *руб.* — 599 000

Тестируемого автомобиля, *руб.* — 680 000

СЕРВИС

Заводская гарантия — 2 года без ограничения пробега

Межсервисный пробег, *км* — 20 000

КОНКУРЕНТЫ

Citroen Berlingo, Fiat Doblo, Ford Tourneo Connect, Renault Kangoo, Volkswagen Caddy

\+ Просторный и объемный салон, вместительный багажник, великолепная обзорность, небольшой расход топлива, маленькая погрузочная высота.

− Недостаточная звукоизоляция.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ

ЭКОНОМИЧНО. Средний расход топлива составил всего-навсего 7,3 литра на сотню…

НАГЛЯДНО. …при средней скорости движения 83 км/ч.

Объемный салон обновленного Peugeot Partner Tepee практически не изменился. Та же оригинальная панель, те же удобные кресла. Не уменьшилось и количество карманов, отсеков и ниш. Здесь всегда найдется место и для телефона, и для документов, и для бутылки с напитком, и всяких мелочей. Водительское место можно легко и быстро подстроить под себя благодаря регулируемой по углу наклона и вылету рулевой колонке, а также широкому диапазону настроек сиденья, в том числе по высоте. В салоне Tepee в целом создается впечатление, что это обычная легковушка, однако не стоит забывать, что это все же коммерческий автомобиль. Когда возникает необходимость перевезти объемный груз, то в зависимости от его размера задние сиденья можно попросту сложить либо вообще демонтировать, в результате получается грузовой отсек с ровным полом, по размерам не уступающий грузовой версии каблучка. Загрузку/разгрузку можно осуществлять через боковые сдвижные двери или через заднюю откидную. Под крышей внутри салона предусмотрены отверстия для съемных балок, которые предназначены для перевозки длинномерных грузов в виде лыж, сноуборда и т. д.

Еще одно новшество для обновленного Peugeot Partner Tepee находится под капотом. Дело в том, что с 2012 года для данной модели, поставляемой на российский рынок, теперь доступен 120-сильный бензиновый двигатель рабочим объемом 1,6 литра. КП, как уже отмечалось, только 5-ступенчатая «механика». Подвеска на автомобиле классическая для большинства современных автомобилей подобного класса: спереди независимая, типа McPherson, сзади пружинная, полузависимая. Тормозные механизмы на всех колесах дисковые, спереди вентилируемые.

Как уже отмечалось, нам достался автомобиль в комплектации Active, тем не менее уже в «базе» французский каблучок имеет неплохое оснащение: центральный замок, электрические стеклоподъемники, подушки безопасности водителя и переднего пассажира, регулируемая в двух положениях рулевая колонка, ABS, система помощи при экстренном торможении, защита картера, полноразмерная запаска и многое другое.

1. Салон Tepee впечатляюще объемный.
2. Новый стиль передней части автомобиля: новые фары, решетка радиатора и эмблема, добавление дневных ходовых огней.

3. При складывании второго ряда кресел получается внушительный грузовой отсек с ровным полом.
4. Появились и новые стильные декоративные колпаки на колеса.
5. Под капотом все скомпоновано достаточно плотно, хотя все заливные горловины в свободном доступе.

За время пробега автомобиль доставлял одно лишь удовольствие от вождения. Великолепная обзорность обеспечивается за счет высокой посадки и огромных зеркал заднего вида. Передачи переключаются легко и надежно фиксируются, а сам рычаг расположен в удобном месте, на приливе передней панели. Понравилась и работа подвески. Автомобиль спокойно преодолевал железнодорожные переезды, мелкие выбоины и «лежачих полицейских», обеспечивая всем членам экипажа неплохой уровень комфорта. Помнится, многие сетовали на вялость 90-сильного бензинового двигателя, с 120-сильным бензиновым силовым агрегатом жаловаться на недостаток мощности не приходится. Мотор обладает достаточной разгонной динамикой. Во время обгона при переходе на низшую передачу подхват хороший. Конечно, каких-то спортивных результатов от него ждать не приходится, но для того чтобы уверено себя чувствовать на городских улицах и загородных трассах, его хватает вполне. Единственное, что не понравилось, — недостаточная звукоизоляция, причем спереди уровень шума значительно ниже, чем на заднем ряду сидений.

После пары дней знакомства с обновленным Peugeot Partner Tepee можно сказать, что он все такой же универсальный, многоцелевой и практичный, а новая выразительная внешность ему только к лицу. Ну а какую роль будет играть новый Tepee, перевозить грузы или пассажиров, каждый решит для себя сам.

ПАЗ: ПРИМЕРОЧНАЯ

ПАЗ-320412-05 «ВЕКТОР» (ГОРОД) › **ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА:** 8,8 М › **НАЧАЛО ПРОДАЖ:** 2013 Г. › **ЦЕНА:** НА ДАННЫЙ МОМЕНТ НЕ ОПРЕДЕЛЕНА

В ДЕНЬ ПРАЗДНОВАНИЯ 80-Й ГОДОВЩИНЫ СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ ПАВЛОВСКИЙ АВТОБУСНЫЙ ЗАВОД УСТРОИЛ ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ. КОЕ-ЧТО ПЕРЕПАЛО И ЖУРНАЛИСТАМ. В НАШЕМ РАСПОРЯЖЕНИИ ОКАЗАЛАСЬ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЯ ИМЕЮЩАЯСЯ В НАЛИЧИИ ТЕХНИКА. ОДНАКО МЫ СОСРЕДОТОЧИЛИ ВНИМАНИЕ НА ПЕРСПЕКТИВНОМ СЕМЕЙСТВЕ «ВЕКТОР», ТОЧНЕЕ, НА ЕГО ГОРОДСКОЙ ВЕРСИИ. **СЕРГЕЙ ЖУКОВ, ФОТО АВТОРА**

К своему очередному юбилею ПАЗ подошел с неплохими производственными показателями, применительно к нынешней экономической ситуации в стране. Завод — одно из немногих предприятий отрасли, которое практически полностью использует свои проектные мощности и по объему производства входит в десятку основных мировых производителей. Ежегодно здесь выпускается более 9 тыс. автобусов малого класса — почти 80% годового объема производства подобных автобусов в России. Ко всему прочему, за 6 месяцев 2012 года было реализовано 719 автобусов среднего класса ПАЗ-4234 и 176 единиц ПАЗ-320412.

Сегодня автобус ПАЗ — самый массовый российский автобус. Ежедневно автобусы этой марки перевозят более 50 млн пассажиров по всей территории России и стран СНГ. Модельный ряд включает автобусы малого и среднего

класса городского и пригородного назначения, автобусы специального назначения, в т.ч. для перевозки детей.

Управляющий директор Павловского автобусного завода Андрей Васильев так комментирует нынешнее состояние дел: «Павловский автобусный завод непрерывно совершенствует свой продукт. Основой непрерывного улучшения качества выпускаемой техники являются преобразования на заводе в области организации производства. Важным условием успеха марки ПАЗ на автобусном рынке является оптимальное ценовое предложение с учетом всех потребительских требований по уровню безопасности, надежности, экологических стандартов и стоимости владения пассажирским транспортным средством. Именно сочетание этих факторов

и делает автобус ПАЗ лидером продаж в своем сегменте».

Решая проблемы дня сегодняшнего, завод ни на минуту не забывает о дне завтрашнем. Речь идет о новом семействе автобусов, объединенных названием «Вектор». С междугородной версией мы уже познакомили наших читателей. Теперь пришел черед знакомства с городской модификацией.

Автобус «Вектор» в городском исполнении отличает наличие двухстворчатой задней двери в заднем свесе. В первую из двух ступенек вмонтирован подъемник выдвижного типа для погрузки людей с ограниченными возможностями. Компактное устройство автоматически раскладывается и таким же образом убирается в предназначенную для него нишу. Управление осуществляется с пульта дистанционного управления, имеющего нехитрый алгоритм.

Светлый салон рассчитан на 54 пассажира. В нем установлено 23 антивандальных сиденья плюс специально оборудованное место для людей с ограниченными возможностями, что позволяет чувствовать себя комфортно всем категориям пассажиров.

Особо хотелось бы отметить качество используемых материалов, удобные поручни, фрикционное покрытие пола и общий антураж, а также наличие наружного рейсоуказателя, бегущей строки и кондиционера. Именно таким должен быть автобус отечественного производства — ни в чем не уступающим европейским трендам.

По-иному выглядит и место водителя. Оно отражает последние требования, предъявляемые к пассажирским транспортным средствам: ГЛОНАСС, электронный тахограф, видеорегистратор. Под стать всему этому и водительское кресло, ко-

ПРОБНЫЙ ШАР

На ПАЗе попытались примерить «векторовскую» обновку на коротком шасси ПАЗ-320402-04. Вроде как, получилось, но окончательного решения по этому направлению пока не принято.

Модернизированные автобусы семейства ПАЗ-320402/-320412 пока занимают в производственной программе завода лишь 30% от общего выпуска, поэтому говорить о следующем шаге, пожалуй, преждевременно, но поэкспериментировать можно.

После общения с экспериментальной машиной можно признать, что она оказалась куда более привлекательной по целому ряду моментов. Это не только качество исполнения, применение материалов более высокого качества и комплектующих, но еще и ярославский движок ЯМЗ-5342 мощностью 150 л.с. экологического стандарта Евро-4. Кстати, последний произвел весьма неплохое впечатление. «Пазик» с таким мотором и коробкой ZF имеет неплохую динамику и запас мощности, легок в управлении.

ПАЗ-320412-05 «ВЕКТОР» (ГОРОД)

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Количество мест для сидения	23
Пассажировместимость, *чел.*	54
Снаряженная масса, *кг*	6800
Полная масса, *кг*	11 500
Габариты (длина/ширина/высота), *мм*	8800/2410/2880
Колесная база, мм	4760
Емкость топливного бака, *л*	140
Двигатель:	
модель	Cummins ISF 3.8e4168
тип	рядный, дизельный, 4-цилиндровый, Евро-4
рабочий объем, *см³*	3760
мощность, *л.с. при мин⁻¹*	168 при 2600
крутящий момент, *Нм при мин⁻¹*	600 при 1300–1700
Коробка передач	Allison S2100 GTYP0006, 6АКП
Подвеска:	
передняя	зависимая, рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости
задняя	пневморессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза	пневматические, двухконтурные, с разделением на контуры по осям, с ABS и ASR
Шины	245/75R17,5
Максимальная скорость, *км/ч*	95
СЕРВИС	
Заводская гарантия	2 года или 100 000 км пробега

1

2

3

1. Светлый салон оснащен комфортными сиденьями. Имеется накопительная площадка.
2. Под капотом дизельный 168-сильный Cummins.
3. Водительское кресло снабжено необходимыми регулировками.
4. Удобный доступ в салон предусмотрен для всех категорий пассажиров.
5. Место фиксации инвалидного кресла.

торое оказалось весьма удобным, к тому же имеющим достаточное количество регулировок. Вместе с тем работать еще есть над чем: например, рулевая колонка и панель приборов.

Автобус оснащен двигателем Cummins ISF 3.8e4168 экологического стандарта Евро-4 мощностью 168 л.с. при 2600 мин$^{-1}$. Он агрегатируется с 6-ступенчатой автоматической трансмиссией Allison S2100 GTYP0006. Доступ к силовому агрегату осуществляется как снаружи (откидная передняя панель), так и изнутри (капот внутри салона).

На переднем мосту автобуса устанавливается обычная рессорная подвеска, на заднем — рессорно-пневматическая. Имеется гидроусилитель руля.

Поскольку нам уже приходилось опробовать павловский автобус со связкой дизель Cummins — АКП Allison, то в данном конкретном случае отметим только то, что поведение автобуса с удлиненной базой более комфортно для пассажиров. А водитель получает те же преимущества, что и в короткой версии, с той лишь разницей, что больше внимания приходится уделять габаритам машины. Со своей стороны можем констатировать: подобная связка нам понравилась. Остается только добавить, что машины пойдут в серию в 2013 году; по всей вероятности, ближе к осени. Надеемся, транспортникам они тоже понравятся.

ОБНОВА ДЛЯ «3205»

Несмотря на то, что ПАЗ-3205 — автобус со стажем, спрос на него не ослабевает. Эта бюджетная машина для многих перевозчиков остается единственным доступным транспортным средством для пассажирских перевозок на необъятных просторах нашей страны.

Однако все ужесточающиеся требования в отношении транспортных средств, занятых на перевозке пассажиров, заставляют разработчиков постоянно вносить изменения в их конструкцию для соответствия современным требованиям.

Очередная модернизация в скором времени выльется и в измененный внешний вид автобуса ПАЗ-3205. Одну из версий нам согласились показать заводчане. Все-таки юбилей. Сразу оговоримся: это один из промежуточных вариантов на пути к окончательному облику.

Окончательный вариант появится к моменту начала производства (начало 2013 г.). Для ПАЗ-3205 «рестайлинговый пакет» будет предлагаться опционно, для ПАЗ-4234 он станет стандартным.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ

ПО-ВЗРОСЛОМУ. Электронный тахограф, ГЛОНАСС, видеорегистратор.

ПРЕДУСМОТРИТЕЛЬНО. Для людей с ограниченными возможностями предусмотрен встроенный в ступеньку подъемник выдвижного типа.

ПРОИЗВОДСТВО СЕГОДНЯ

Прежде всего, завод с 1 января 2013 года полностью готов перейти на выпуск автобусов, отвечающих требованиям Евро-4.

Благодаря вводу новой производственной системы удалось существенно снизить издержки производства. В частности, при практически том же темпе выпуска автобусов (46–48 шт. в сутки) сокращена вторая смена и высвобождено более 2000 человек. Количество конвейеров уменьшено с 11 до 6. Это в свою очередь позволило отказаться от участка малых серий, располагавшегося в отдельном корпусе.

Ритм предприятия задается на начальном этапе, в цехе сварки кузовов, и поддерживается на всем протяжении сборки до сдачи автобуса на склад готовой продукции. Сейчас этот показатель составляет 12,5 мин. Такое положение вещей позволяет, располагая существующими площадями и введением только второй смены, собирать автобусов больше, чем это было заложено при проектировании завода в советские времена (около 20 тысяч против 15).

В основу новой производственной системы положена широко известная Toyota Production System. Она позволяет каждому участнику производственной цепочки оптимизировать качество путем улучшения процесса и уменьшения нерационального использования природных, человеческих и корпоративных ресурсов. Каждый работник имеет четко определенные полномочия и ответственность на каждом этапе производства, что позволяет ему внести свою лепту в общий процесс оптимизации.

НОВИНКА

СВОЙ СРЕДИ ЧУЖИХ…

В ПРИГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА СОСТОЯЛАСЬ ДЕМОНСТРАЦИЯ ЛОКОМОБИЛЯ MERCEDES-BENZ НА БАЗЕ UNIMOG U400. ВПЕРВЫЕ В РОССИИ ЭТОТ СПЕЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ С КОМБИНИРОВАННЫМ ХОДОМ БЫЛ ПОКАЗАН В РЕАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ ЭКСПЛУАТАЦИИ — НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. ОЛЕГ СУХОВ, ФОТО АВТОРА И MERCEDES-BENZ

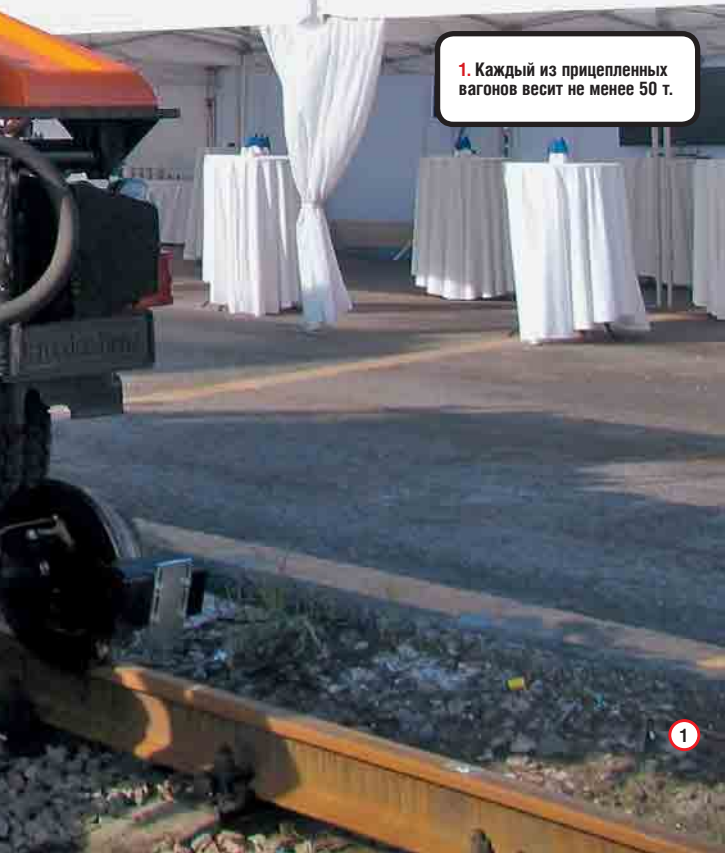
Любой рожденный в СССР и возимый своими родителями или родительской профсоюзной организацией к теплому морю, помнит эти лучшие дни: и мелькание деревьев за окном, и перестук колес, и позвякива-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MERCEDES-BENZ UNIMOG U400

Минимальный радиус проходимой кривой на рельсовом пути, м — 35 • **Максимальная скорость движения по автомобильной дороге,** км/ч — 90 • **Максимальная скорость движения по рельсовому пути без прицепного веса,** км/ч — 50 • **Максимальная скорость движения по рельсовому пути с прицепным весом,** км/ч — 25 • **Полная масса локомобиля не более,** кг — 12 000 • **Габаритные размеры** (длина/ширина/высота), мм — 5100/2300/2875 • **Модель и мощность двигателя —** Mercedes-Benz OM906LA, 238 л.с.

ние чайной ложки в стакане с «серебряным» подстаканником. Крашеные в жизнерадостный розовый станционные строения. И — запах. Все на железной дороге пропитавший запах угольной копоти. И на каждой станции и полустанке стоявшие на приколе, а часто и весело гудящие и деловито маневрирующие старенькие паровозики и тепловозики. Свидетели войн и революций, ровесники XX века, с красной звездой на носу и желтыми колесами, они все работали и работали, несмотря на пролетающие десятилетия. А причина такого долгожительства проста: не так легко завести современный маневровый локомотив для подсобных задач на станции или в депо. Удовольствие дорогое. С приходом рыночных отношений приходится считать все. Покупать новый тепловоз — дорого. Ремонтировать и эксплуатировать старую технику — тоже дорого и не экологично. И не технологично тоже. Милые старые тепловозики прекрасны, но уже скорее как экспонаты музеев. А какая альтернатива? Альтернатива имеется: современный, небольшой, сравнительно недорогой многофункциональный локомобиль.



1. Каждый из прицепленных вагонов весит не менее 50 т.

2. Удобные подножки и поручни — необходимое условие при работе на железной дороге.
3. Unimog обеспечивает различные возможности установки привода навесного оборудования.

Именно такую машину можно было посмотреть на публичной демонстрации, организованной компанией «Мерседес-Бенц Тракс Восток» во Всеволожском районе Ленинградской области на территории ООО «Логистический парк “Янино”». Mercedes-Benz на базе Unimog U400 с комбинированным ходом был показан в реальных условиях эксплуатации. Локомобиль легко перемещался с обычной асфальтовой дороги на рельсы и обратно, перевозил сцепку из трех, а затем из пяти груженых вагонов, что далеко не предел — он может тянуть на рельсах до 1000 тонн прицепного веса. Также возможно движение в обратном направлении — когда Unimog, наоборот, толкает вагоны перед собой (сцепное устройство СА-3 расположено как спереди, так и сзади). Присоединение и отсоединение вагонов происходит за несколько минут. Для постановки локомобиля на рельсы достаточно пятиметрового участка железнодорожного переезда — он заезжает на рельсы, затем с помощью гидравлики опускаются направляющие роликовые держатели. Постановка на рельсы возможна даже на тех участках, где железнодорожного переезда нет: с помощью подъемно-поворотного устройства и благодаря ходовой части с полным приводом и блокировкой дифференциалов машина легко может переместиться с земли прямо на рельсы. В основу комбинированного хода локомобиля заложен принцип использования дополнительных осей, рассчитанных на установку специальных

железнодорожных колес, выполняющих направляющие и удерживающие функции на железнодорожной колее. Движение по рельсам осуществляется посредством штатных пневматических шин. Высокий коэффициент трения резины о сталь, который в три раза больше, чем стали об сталь, позволяет развивать тяговые и тормозные усилия, сравнимые с возможностями маневрового локомотива среднего класса.

Локомобиль оборудован шестицилиндровым дизелем Mercedes-Benz OM906LA Евро-5 мощностью 238 л.с. Гидродинамический трансформатор Unimog усиливает крутящий момент в 2,5 раза, что позволяет машине плавно трогаться с места даже с тяжелым прицепным весом без включения сцепления, предотвращая тем самым его износ. Максимальная скорость движения по рельсовому пути в сцепке с вагонами составляет 25 км/ч.

Это универсальная рабочая машина, способная работать с разнообразным навесным оборудованием, таким как крановая установка, плужный снегоочиститель или фронтальный манипулятор. Unimog обеспечивает различные возможности установки привода навесного оборудования и гарантирует максимальную передачу мощности до 150 кВт от двигателя на передний вал отбора мощности. Кроме того, имеются дополнительные приводы от коробки передач, двигателя и четырех контуров гидросистемы.

1. Эргономичная панель управления специальным оборудованием снабжена информационной системой с LCD-дисплеем.
2. Подсоединение и отсоединение вагонов производится за считанные минуты.
3. Для комбинированного хода используются дополнительные оси, рассчитанные на установку специальных железнодорожных колес.

4. Локомобиль легко перемещается с обычной асфальтовой дороги на рельсы и обратно.

Опрокидывающаяся, не подверженная коррозии кабина легкой и прочной конструкции по комфорту не уступает легковой иномарке. Имеются системы отопления и вентиляции с интегрированным кондиционером с многоступенчатым регулятором, пылеулавливающим фильтром и выключателем циркуляции воздуха, а также системой использования остаточного тепла двигателя. Сиденья водителя и пассажира — с регулировкой положения по высоте, продольного положения и наклона, с интегрированными ремнями безопасности с трехточечным креплением и подголовниками. Эргономичная панель управления специальным оборудованием размещена в поле зрения водителя и снабжена информационной системой с LCD-дисплеем. Обзор рабочего пространства обеспечивается панорамным ветровым стеклом, низко расположенным окнам дверей и большому окну в задней стенке. Зеркала для выполнения маневровых работ откидные, с подогревом и электрической регулировкой. Локомобиль оборудован удобными подножками и поручнями. При оборудовании локомобиля дистанционным управлением маневровые работы может выполнять один человек.

Такой Unimog применяется для транспортировки по железной и автодороге, погрузочно-разгрузочных и маневровых работ. Он незаменим на железнодорожной станции, в депо, на складе. Машину можно оборудовать сучкорезом и отправить почистить пути от зарослей. Или, сменив навесное оборудование, использовать для ремонта и уборки полотна и дорожного покрытия, а также тоннеля. Обслуживание линий электропередачи и осветительных систем — тоже работа для Unimog U400. Снег почистить — пожалуйста! Подберется к труднодоступному месту в случае аварии или завала.

Использование локомобиля обходится дешевле, чем локомотива, он тратит меньше горючего, масла и расходников, не нуждается в специальном депо и может обслуживаться в обычном гараже, быстрее готовится к работе. Для поворота или другого маневра ему необходим гораздо меньший пробег железнодорожного полотна.

Можно предполагать, что в такой стране, как Россия, локомобили будут пользоваться устойчивым спросом. В будущем возможна сборка локомобиля Mercedes-Benz на базе Unimog в России на мощностях производственной площадки компании «Мерседес-Бенц Тракс Восток» в Набережных Челнах.

RM | TEREX®

- производство и реализация строительно-дорожной и специальной техники по доступной цене;
- широкая дилерская сеть по всей территории России и в странах СНГ;
- полный спектр услуг по финансированию техники;
- сервисное и гарантийное обслуживание;
- обучение и технический консалтинг.

Производство и реализация продукции:
«Брянский арсенал», «ЗЗГТ», «ТВЭКС», «ЧСДМ», TEREX (локализованные продукты)

г. Москва, ул. Рочдельская, д.15, стр. 35
Тел: (495) 728-49-55
Факс: (495) 728-49-56
www.rm-terex.com

РЕКЛАМА

НОВИНКА

ПРИНЯТЬ КАССЕТУ

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ САМОСВАЛЬНОГО АВТОПОЕЗДА ВМЕСТО ОДИНОЧНОГО САМОСВАЛА, КАК ИЗВЕСТНО, УВЕЛИЧИВАЕТ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК. НО УДЛИНЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ПОРОЙ ЗНАЧИТЕЛЬНО УСЛОЖНЯЕТ МАНЕВРИРОВАНИЕ В ТЕСНОТЕ СТРОЙПЛОЩАДОК. ХОРОШИМ ПОДСПОРЬЕМ ДЛЯ УПРОЩЕНИЯ РАБОТЫ В СЦЕПКЕ СЛУЖИТ КАССЕТНАЯ САМОСВАЛЬНАЯ СИСТЕМА, ПОЗВОЛЯЮЩАЯ РАЗГРУЖАТЬСЯ БЕЗ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ШАССИ ПРИЦЕПА. ЭТОТ ТИП СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ХОРОШО ИЗВЕСТЕН В СКАНДИНАВСКИХ СТРАНАХ, А НЕДАВНО К НЕМУ ПРОЯВИЛИ ИНТЕРЕС И РОССИЙСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ. МИХАИЛ НЕВЗГОДИН, ФОТО АВТОРА И «РОСТРАК»

На выставке СТТ-2012 питерский завод «Ростракъ» представил кассетный самосвальный автопоезд (автомобиль MAN с самосвальной платформой плюс прицеп-самосвал), который был спроектирован совместно с финскими инженерами для одного из крупных российских клиентов.

Особенность этого транспортного средства состоит в том, что кузов прицепа способен перемещаться внутрь кузова самосвала, что позволяет разгружаться без использования шасси прицепа. Это не только дает преимущество при маневрировании на стройплощадке или в карьере, но и практически исключает риск опрокидывания при выгрузке.

Новинка завода «Рострак» предназначена для перевозки сыпучих инертных материалов, суммарный объем двух кузовов составляет 40 м³. Используемый в качестве тягача автомобиль MAN TGS 41.460 8x4 оборудован самосвальной платформой с задней разгрузкой. Кузов прямоугольного сечения изготовлен из высокопрочной листовой стали Hardox (днище) и Domex (борта). Фиксированные боковые борта надстройки усилены ребрами жесткости, днище оборудовано специальными направляющими, обеспечивающими продольное перемещение кузова прицепа (кассеты), а передний борт оснащен замковым устройством, обеспечивающим фиксацию кузова прицепа во время опрокидывания. Кузов тягача имеет еще несколько отличий, характерных для кассетной системы. Среди них механизм принудительного открывания заднего борта и усиленное опрокидывающее устройство. Гидросистема (используется оборудование финской компании Nummi) включает в себя два силовых гидроцилиндра, размещенных параллельно под центральной частью кузова. Такое техническое решение увеличивает развиваемое усилие и повышает устойчивость во время опрокидывания, но несколько усложняет конструктивное исполнение, поскольку требует усиления днища (толщина листа 8 мм) и ведет к некоторому увеличению металлоемкости надстройки. Привод самосвальной надстройки осуществляется от гидронасоса коробки отбора мощности. Управление подъемом кузова и заднего борта осуществляется из кабины водителя. Для обеспечения безопасности при работе кузов оборудован пневматическим ограничителем угла подъема.

Если говорить о прицепе, то его 16-кубовый кузов также изготовлен из высокопрочных сталей Domex и Hardox. Кассетная система позволяет перемещать кузов прицепа внутрь кузова шасси автомобиля, фиксировать его и выгружать посредством гидроцилиндра, установленного на автомобиле-самосвале. Для продольного перемещения кузова используется пара гидромоторов, запитанных от тягача. Кузов прицепа перемещается на опорных катках по специальным направляющим на опорных катках, которые в транспортном положении находятся в углублениях на раме прицепа. Управление движением кузова прицепа происходит посредством гидрораспределителя и системы рычагов, расположенных в задней части тягача.

Технология перемещения кузова прицепа на тягач и обратно достаточно проста и понятна. Алгоритм выглядит следующим образом. Вначале необходимо отсоединить опорное дышло прицепа и опустить его вниз. Далее следует открыть задний борт, подать автомобиль задним ходом до соприкосновения кузова шасси с рамой прицепа, чтобы прицеп зафиксировался при помощи специальных направляющих. После этого можно переместить кузов вперед, используя гидромоторы.

Несколько слов о шасси трехосного прицепа. Оно представляет собой сварную стальную конструкцию, дополнительно усиленную для работы в тяжелых условиях. Рама состоит из двух лонжеронов, соединенных между собой траверсами и балками. Помимо прочего предусмотрены задний стопор для кузова (фиксирующий платформу в транспортном положении), углубления для роликов кузова, гидравлический цилиндр первичного подъема. Сцепка с тягачом осуществляется при помощи дышла (диаметр отверстия сцепной петли 50 мм). Оси с двухскатной ошиновкой (размерность шин 315/80R22,5), с нагрузкой 12 т на каждую ось, оснащены рессорной подвеской BPW в усиленном исполнении для тяжелых дорожных условий. Прицеп оборудован двухпроводной пневматической тормозной системой с барабанными тормозными механизмами и оснащен системой ABS, которая позволяет не только повысить устойчивость при штатном замедлении, но и предотвратить «складывание» автопоезда при резком торможении. В стояночной тормозной системе используются пружинные энергоаккумуляторы.

Интересно, что за рубежом кассетные самосвальные автопоезда изготавливает десяток небольших компаний — Jorpe, Elg, KHT и другие. Они различны в деталях, но одинаковы в принципе. Кстати, кроме Финляндии, такие системы сегодня используют в Швеции и Соединенных Штатах.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Кузов-надстройка
Внутренние размеры кузова (длина/ширина/высота), *мм* — 6100x2385x1650 • **объем кузова,** *м³* — 24 • **разрешенная масса груза,** *кг* — 25 000 • **гидравлика** — Nummi
Прицеп
Наружные размеры кузова (длина/ширина/высота), *мм* — 6100x2140x1540 • **объем кузова,** *м³* — 16 • **снаряженная масса,** кг — 8500 • **грузоподъемность,** *кг* — 27 500 • **ходовая часть** — оси BPW грузоподъемностью по 12 000 кг • **тормозная система** — пневмопривод, барабанные тормозные механизмы, ABS • **размер шин** — 315/80R22,5

1. Кассетная самосвальная система позволяет разгрузить кузов прицепа, используя самосвальный кузов грузовика.
2. Задний стопор фиксирует кузов прицепа в транспортном положении.
3. Так выглядит процесс продольного перемещения кузова.
4. Загрузка кассеты выполняется при помощи пары гидравлических мотор-редукторов, запитанных от гидросистемы тягача.

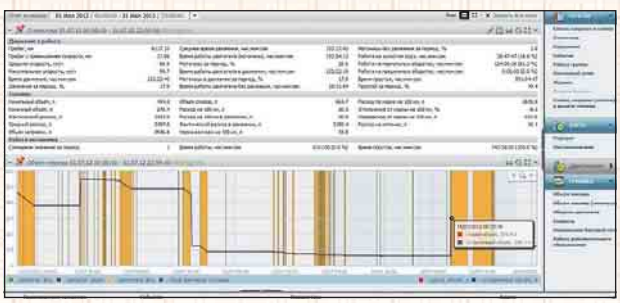
СИСТЕМА OMNICOMM

ПОСТАВЩИК: КОМПАНИЯ OMNICOMM › **ЭКСПЛУАТАЦИОННИК:** ХОЛДИНГ «СОВТРАНСАВТО» ›
ДАТА ПОСТАНОВКИ ПОД НАБЛЮДЕНИЕ: ДЕКАБРЬ 2011 Г.

ЖУРНАЛ «АВТОПАРК» СОВМЕСТНО С ХОЛДИНГОМ «СОВТРАНСАВТО» ПРОДОЛЖАЕТ ПРОЕКТ ПО ОЦЕНКЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ СВОЙСТВ СИСТЕМЫ OMNICOMM — СРЕДСТВА ОБЪЕКТИВНОГО КОНТРОЛЯ ОСНОВНЫХ ПАРАМЕТРОВ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ РАСХОДУЕМОГО ТОПЛИВА И ПРОЙДЕННОГО ПУТИ. В ЭТОМ ВЫПУСКЕ МЫ ОБОБЩАЕМ НАБЛЮДЕНИЯ ЗА ТРЕТИЙ КВАРТАЛ. **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ИЛЛЮСТРАЦИИ АВТОРА И OMNICOMM**

Минувший отчетный период был примечателен сразу несколькими интересными событиями. Во-первых, нашел решение вопрос, связанный с подсчетом расхода топлива без движения. Во-вторых, система Omnicomm выявила несколько фактов слива топлива, продемонстрировав тем самым весь свой потенциал в плане контроля над водительским составом в рейсе. Наконец, в-третьих, программа Autocheck SE, которая отвечает за обработку данных с регистратора FAS и предоставление информации в удобном для анализа виде получила обновление. Это позволило существенно ускорить формирование диаграммных, графических и табличных отчетов. Теперь обо всем подробнее.

Данные по расходу топлива без движения вызывали множество вопросов с самого начала проекта, мы уже не раз упоминали об этом в предыдущих выпусках. Беспокойство эксплуатирующей организации понятно: если дословно верить отчету, то для работы двигателя вхолостую на остановках и стоянках требуется более 200 литров солярки ежемесячно. Согласитесь, что для 400-сильного дизеля это чересчур! Сведения о работе автономного отопителя (к которому был подключен специальный датчик) ясности не прибавляли — за отчетный период автономка включалась всего на 1,5 часа, летом ей пользуются крайне редко. Тут же возникло предположение, что топливо из бака на стоянке попросту сливается малыми порциями в течение длительного времени. Однако эту версию опровергал тот факт, что средний показатель расхода топлива на 100 км (30,3 л) не превышал установленную для данной марки автомобиля норму, а зачастую даже отмечалась экономия (например, в июле сэкономлено 225 л).



Предыдущие отчеты были опубликованы в №1, 2012, и №4, 2012.

Пришлось обратиться за разъяснениями к инженерам «Omnicomm сервис», отвечающим за обслуживание оборудования. И выяснилось, что подозрительно высокие значения расхода топлива без движения обусловлены ничем иным, как алгоритмом программы Autocheck SE, которая рассчитывает этот показатель как разность между фактическим расходом топлива и расходом в движении. А теперь важный нюанс: расход топлива в движении рассчитывается, когда автомобиль проехал более 10 км со скоростью более 2 км/ч. Это означает, что и маневры при погрузке/разгрузке, и простои в очередях при пересечении границы, и даже езда по городу в час пик могут расцениваться как работа на холостом ходу. Вот поэтому, видимо, у нас и получился некий перебор.

Но если данные расхода топлива без движения все же потребовали углубленного разбирательства, то с графой «объем сливов» все предельно ясно. За прошедший отчетный период система выявила два факта скоротечного уменьшения объема топлива в баке, указав точный объем похищенного и зафиксировав сведения о месте события (дело происходило за границей) с привязкой ко времени. В «Совтрансавто» уже провели служебную проверку, стоимость слитого топлива удержана с водителя. Нелишне отметить, что такие воспитательные меры повышают дисциплину водительского состава, а это, в свою очередь, напрямую влияет на достижение экономического эффекта.

ДАТЧИК LLS работает четко, а высокие значения расхода без движения обусловлены алгоритмом программы Autocheck SE, которая рассчитывает этот параметр не только на стоянке, но и при езде (до 2 км/ч).

Пищу для углубленного экономического анализа дает и уже упомянутый средний расход топлива на 100 км. «На предприятии установлены нормы на однотипные марки транспортных средств, но в силу особенностей и технического состояния каждого автомобиля норма на конкретной машине может отличаться. Объективные показатели фактического расхода топлива, конечно же, играют важную роль при расчете каждого выполненного рейса», — подводит промежуточный итог работы системы Omnicomm Леонид Шляпников, генеральный директор компании «Совтрансавто экспедиция».

Помимо прочего, система Omnicomm позволяет отследить текущую дислокацию автомобиля. Эти сведения дают намного больше полезной информации, чем телефонные звонки и SMS-сообщения, посредством которых водители обычно общаются с диспетчером и другими участниками транспортного процесса. А здесь налицо и повышение безопасности перевозок, ведь водитель меньше отвлекается в процессе вождения.

Теперь несколько слов о бортовом оборудовании. Весь третий квартал оно отработало без замечаний. Расходы на GPS-трафик с учетом четырех «созвонов» в сутки в сумме составили 6000 руб. (за 3 месяца). Здесь надо сделать оговорку, что регистратор FAS изначально настроен таким образом, чтобы, находясь в роуминге, он вообще не выходит на связь. Это сделано с целью экономии, ведь не секрет, что тарифы на роуминг у российских операторов чрезмерно высоки — иной раз одно соединение с сервером стоит сколько же, сколько дома тратит регистратор за целый месяц. Но сбор информации с датчиков в роуминге не отключается, их показания накапливаются бортовым регистратором и передаются, как только машина попадает на российскую территорию. Жаль только, что при этом теряется одна из идей — постоянный контроль местоположения автопоезда. Впрочем, как нам пояснили в компании Omnicomm, перенастройка системы на режим роуминга вполне возможна. Необходимо только аккуратно задать параметры выхода на связь и передачи данных. Как это будет работать на практике, нам еще предстоит выяснить. Наблюдения продолжаются.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Датчик уровня топлива LLS 20160

Напряжение питания, В — 7–50 • **потребляемая мощность,** А — не более 0,4 • **погрешность измерения уровня** +/-1% • **диапазон рабочих температур,** °С — от -40 до +80

Регистратор FAS

Габаритные размеры, мм — 160x125x34 • **рабочая температура эксплуатации,** °С — от -40 до +60 • **объем энергонезависимой памяти,** Мбайт — 4 • **потребляемая мощность,** Вт — не более 3

OMNICOMM

контроль расхода топлива
мониторинг транспорта

Контроль топлива на любой вкус и цвет!

Реклама

www.omnicomm.ru
8 800 100 24 42

СВОЙ ТРАНСПОРТ

ЖУРНАЛ «АВТОПАРК» ВОЗОБНОВЛЯЕТ ТЕМУ ОБМЕНА ОПЫТОМ КОМПАНИЙ, ЗАНЯТЫХ В ТРАНСПОРТНОМ ПРОЦЕССЕ, ОДНАКО ТЕПЕРЬ — ПОД ЭГИДОЙ РУБРИКИ «ЭКСПЛУАТАЦИЯ». СЕГОДНЯ МЫ ПРЕДОСТАВЛЯЕМ СЛОВО НИЛУ СПИККЕТУ — ДИРЕКТОРУ ПО ЛОГИСТИКЕ И ПЛАНИРОВАНИЮ COCA-COLA HELLENIC В РОССИИ.

Осуществление качественного обслуживания потребителей в части сроков и объемов перевозимых грузов является одной из основных целей международных компаний, работающих в сфере товаров народного потребления. Для ее достижения необходима четко выстроенная система перевозки продукции и грамотная организация логистической деятельности в целом. В Coca-Cola Hellenic — одном из крупнейших мировых производителей напитков под товарными знаками The Coca-Cola Company — наличие собственного автопарка играет важнейшую роль. Ведь использование собственных единиц транспорта в несколько раз увеличивает эффективность процесса транспортировки сырья, материалов и доставки готовой продукции конечному потребителю.

На сегодня Coca-Cola Hellenic располагает более чем 70 логистическими центрами, огромным автопарком и 3000 специалистов в отделе логистики, составляющими

одну из самых больших служб прямой доставки на территории России в составе Coca-Cola Hellenic. Компания не без оснований считает это своим бесспорным конкурентным преимуществом.

Однако поддерживать автопарк в отличном техническом состоянии непросто — более 6300 единиц транспортных средств, из которых 30% — грузовые (Volvo, MAN), требуют непрерывного ухода за ними и контроля. Именно поэтому наш парк на 100% оснащен всем необходимым. Кроме того, Coca-Cola Hellenic имеет собственные ремонтные мастерские в 11 городах России. В них проводятся работы по плановому техническому обслуживанию и мелкому (незначительному) ремонту транспортных средств.

Все сервисные службы компании оснащены современным стандартным диагностическим и ремонтным набором оборудования. В него входят, например, запасные детали, подъемники, разнообразные пневматические инструменты, оборудование для замены масла и монтажа шин. Так как работа служб полностью зависит от графика доставок, который является преимущественно дневным, как правило, ремонтные работы мы стараемся проводить в вечернее и ночное время, чтобы избежать или минимизировать простой транспортных средств.

Профессионализм нашего опытного персо-

нала, всегда быстро и качественно выполняющего все необходимые работы по сервисному (техническому) обслуживанию, обеспечивает надежную и более длительную эксплуатацию всего автотранспорта в парке.

Таким образом, можно сказать, что грузовой подвижной состав всегда выбирается исходя из вида перевозок. Это может быть доставка клиентам, которых несколько сотен тысяч по всей России, доставка крупных партий или междугородные перевозки. Также выбор происходит в соответствии с ограничениями на въезд в некоторых городах и с параметрами доставки в конкретном городе. Основным параметром выбора является TCO (Total Cost of Ownership — полная стоимость эксплуатации автотранспорта).

Отмечу, что сегодня метод TCO широко применяется во всем мире. Для нас он является основным, потому что становится все более распространенным и общепризнанным параметром. TCO позволяет нам, в числе прочего, заранее оценить размер прямых и косвенных расходов в процессе эксплуатации каждой конкретной единицы техники, что очень важно при принятии решения о выборе моделей для обновления или расширения парка.

Все грузовики автопарка Coca-Cola Hellenic оборудованы специальными GPS-модулями, позволяющими в режиме реального времени контролировать статус транспортных средств, их местоположение (например, в случае поломки можно оперативно определить место нахождения транспорта и принять дальнейшие меры по устранению проблемы), и основные параметры. Это способствует более детальному анализу эффективности использования транспортных средств, контролю качества работы водителя и безопасности дорожного движения. В целом же GPS-мониторинг транспорта является для компании очень важной технологией, так как позволяет вести необходимый для своевременного прохождения технического осмотра учет пройденного километража и расхода топлива. Также он помогает контролировать направление транспортного средства, то есть проверять соответствие фактического маршрута плановому. Здесь отмечу, что GPS-модули, как и другие детали, подлежат замене

ориентировочно через 3–5 лет использования, и расходы за период их эксплуатации необходимо учитывать при подсчете ТСО.

Так как главный и основной груз — это прохладительные напитки, около 90% всех перевозок, как я уже упоминал, происходят преимущественно в дневное время, что связано с временным графиком работы клиентов. У груза также существует специфика в виде существующих температурных ограничений, поэтому крайне важно, чтобы все транспортные средства были оборудованы автономными обогревателями кузова фургона. Это необходимо для исключения замораживания напитков при низких температурах.

За доставку продукции клиентам всегда отвечает водитель. В зону его ответственности также входят выгрузка товара и оформление документов. Помимо водителей, в департамент логистики Coca-Cola Hellenic входят специалисты по доставке, работники склада и специалисты транспортировки. Здесь можно отметить, что около 9% всех сотрудников логистического департамента трудятся в компании уже более 10 лет.

Для компании очень важно поддерживать высокий уровень профессионализма своих сотрудников, так как это способствует своевременному оказанию качественного обслуживания. Поэтому Coca-Cola Hellenic проводит ежеквартальные проверки качества обслуживания посредством анкетирования клиентов.

Особенность логистики компании заключается в непрерывности процесса Supply Chain, который начинается с транспортировки сырья и материалов для производства прохладительных напитков и заканчивается доставкой готовой продукции непосредственно до конечного потребителя.

Задачи логистической деятельности обязательно согласовываются с коммерческим отделом и регионами, что позволяет компании систематизировать работу и сделать ее более четкой и понятной. При этом некоторые задачи выполняются совместно, например в процессе обслуживания клиентов. Здесь может быть составлен договор в виде соглашения с коммерческим отделом, в котором прописаны частота поставок, контроль их размеров и т.п., чтобы качество обслуживания стабильно держалось на высоком уровне.

Чтобы лучше понимать каждую из функций (коммерческую и логистическую), Coca-Cola Hellenic проводит определенную программу обучения для специалистов коммерческой деятельности и экспресс-курс по логистике по специализированным направлениям, то есть по вопросам перевозок, складского хозяйства, обеспечения хранения.

Безусловно, в логистической системе случаются и ошибки, которые в значительной мере оказывают влияние на эффективность деятельности. В основном это связано с колебаниями объемов, например, вызванных погодными условиями, что может привести к срывам сроков и истощению товарных запасов. Чтобы это предотвратить, Coca-Cola Hellenic осуществляет контроль путем отслеживания сроков поставок и составления отчетности о влиянии колебаний на уровень обслуживания клиентов и экономическую эффективность.

Ключевыми факторами логистической системы, влияющими на успех продаж, являются служба прямой доставки, собственная система дистрибьюции (распределение продукции) и профессионально подготовленные специалисты на всех уровнях. Именно они влияют на качественное обслуживание потребителей и поддержку с ними тесного взаимодействия.

Coca-Cola Hellenic стремится к расширению географии обслуживания клиентов, компания всегда готова к сотрудничеству с партнерами по логистике. В их число могут входить операторы 3PL (компании, представляющие услуги по ответственному хранению и обработке грузов), а также бывшие дистрибьюторы (так как они наиболее развиты как логистические партнеры Coca-Cola Hellenic).

ПОД БРЕНДОМ CORDIANT

Холдинг «Кордиант», российский производитель шин, представил на автосалоне ММАС-2012 сразу несколько новинок под брендом Cordiant. Это зимняя шина с асимметричным рисунком протектора Winter Drive, внедорожная All Terrain, а также линейка грузовых ЦМК-шин Cordiant Professional в составе FR-1, DR-1 и TR-1 (для управляемой, ведущей и прицепной оси соответственно).

Благодаря особой конструкции и повышенной прочности каркаса, а также применению новых рецептур резиновых смесей представители линейки Cordiant Professional обладают повышенной износостойкостью и увеличенным показателем пробега. Кроме того, использование металлокордного каркаса позволяет восстанавливать протектор шины, что еще более удлиняет срок ее службы. Благодаря специальной конструкции ребер шины более устойчивы к порезам, а жесткие плечевые области модели TR-1 способны выдерживать высокие поперечные нагрузки. Новые шины Cordiant Professional FR-1, DR-1 и TR-1 отвечают всем международным стандартам по таким показателям, как тормозной путь, нагрузочные и скоростные характеристики, и соответствуют самым современным требованиям в отношении безопасности и охраны окружающей среды.

С ПЛЮСОМ

В настоящее время Bosch разворачивает серийное производство новой системы курсовой устойчивости ESP Plus. Благодаря этой версии девятого поколения ESP в дополнение к антиблокировочной системе в автомобиль могут быть интегрированы множество функций других систем безопасности и помощи водителю. Высокая точность контроля ESP Plus позволяет автопроизводителям объединить, например, адаптивный круиз-контроль с функцией «стоп-энд-гоу». Главным приоритетом Bosch при разработке новой системы курсовой устойчивости стала масштабируемость. Благодаря модульной конструкции технического и программного обеспечения возможны различные вариации системы. Это позволяет автопроизводителям выбрать вариант, наиболее подходящий транспортному средству.

Базовая версия девятого поколения уже предлагает полную защиту от опрокидывания и заноса автомобиля. Но ESP Plus наиболее четко регулирует тормозное давление даже при легком нажатии на тормоз. Это происходит благодаря абсолютной работе модулятора давления, экстрагерметичным нагнетательным клапанам и двум дополнительным датчикам давления. Более того, датчик угловой скорости и датчик поперечного ускорения могут быть интегрированы в блок управления. Эти усовершенствования особенно важны для работы адаптивного круиз-контроля (ACC).

СЛЕДИТЬ ЗА ТРЕЙЛЕРОМ

Немецкий производитель прицепной техники Koegel и компания Wabco, являющаяся известным мировым поставщиком систем и технологий в области систем безопасности для коммерческого транспорта, расширяют свое долгосрочное партнерство. В рамках совместной программы Koegel вскоре предложит рынку многофункциональную телематическую систему TrailerGuard от Wabco под собственным брендом Koegel Telematics. Клиенты Koegel, таким образом, получат самую современную телематическую систему, способную в режиме реального времени предоставить информацию о местоположении транспортного средства, температуре в грузовом отсеке, а также сведений, накопленных в блоках управления EBS тягача и прицепа. Менеджер автопарка, используя специальный интернет-портал, сможет в любое время получить данные о давлении в шинах, износе тормозных колодок, текущем показании одометра, открытии/закрытии дверей грузового отсека, нагрузке на ось и т.п.

Система Koegel Telematics позволит сократить издержки перевозчиков. Взять, к примеру, давление в шинах. Снижение давления на 15% меньше нормы может стоить перевозчику несколько сотен евро в год, что обусловлено увеличением расхода топлива и сокращением ресурса шин. Вдобавок ко всему Koegel Telematics позволит контролировать добросовестность водителя: каждый центнер, взятый на борт, учитывается в режиме онлайн. Система может быть интегрирована с существующими инструментами мониторинга автопарка или доступна через обособленный веб-портал.

«ЛУИДОР» РАСТЕТ

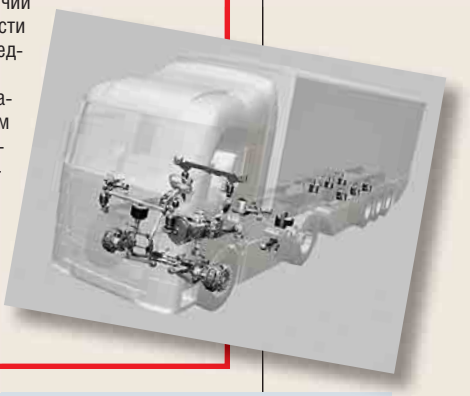
В сентябре в Балахне (Нижегородская обл.) на территории производственной площадки ООО «Луидор» состоялось открытие второй очереди производственного комплекса ПКФ «Луидор» — цеха по производству автобусных и автомобильных сидений и автокомпонентов. Новый производственный цех, который был запущен в эксплуатацию в день города Балахны, имеет общую площадь 3200 м². В нем, в частности, планируется разместить линию по изготовлению сидений Isringhausen.

Напомним, что в августе 2010 года компания «Луидор» приобрела производственную площадку в Балахне общей площадью 1700 м² для организации здесь обособленного подразделения по сборке автобусов малого класса, автомобилей «Скорая помощь» и другой специальной автомобильной техники. В начале 2011 года руководство управляющей компании «Луидор» приняли решение о расширении этого актива. В марте 2012 года состоялось открытие первой очереди балахнинского производственного комплекса. Расширение производственной базы увеличило объем производства более чем в два раза. Выросшие производственные мощности позволяют производить более 400 автобусов малого класса и специальной техники в месяц.

ЛЕГЧЕ И ЭКОНОМИЧНЕЕ

Компания ZF Lenksysteme (ZFLS) заявила о разработке новой рулевой системы для коммерческого транспорта ZF Servoline, которая построена на концепции реечного рулевого механизма с гидроусилителем. Рабочий гидроцилиндр системы ZF Servoline размещен параллельно реечному механизму. Такой рулевой механизм по сравнению с механизмом, расположенным в едином корпусе с усилителем, более компактен и имеет уменьшенную массу (благодаря отсутствию надобности в некоторых конструктивных элементах). Оптимальная кинематика Servoline способствует более тонкому восприятию рулевого управления и, по сведениям разработчика, приводит к значительному снижению износа рулевой системы. Рабочий гидроцилиндр подбирается в зависимости от класса транспортного средства и представлен в трех типоразмерах.

В системе Servoline рулевой механизм работает в паре с регулируемым лопастным насосом Varioserv со сниженным энергопотреблением. Благодаря оптимизированной конструкции насос подает в систему только действительно необходимый объем масла, что приводит к экономии энергии до 40%. Эта экономия снижает расхода топлива до 0,2 л на 100 км и, соответственно, уменьшает выброс отработавших газов.



БЕЗ ГИДРОТРАНСФОРМАТОРА

Специалистами ФГУП «НАМИ» совместно с ООО «КАТЕ» разработано семейство 7-ступенчатых автоматических коробок передач FT-7, предназначенное для переднеприводных автомобилей полной массой до 2 тонн с поперечным расположением силового агрегата. Трансмиссия FT-7 не является гидромеханической и не имеет в своем составе гидротрансформатора. Старт и плавные переключения осуществляются за счет скольжения в фрикционных элементах управления и программной корректировки в блоке управления двигателем. Семь передач и широкий кинематический диапазон (d=6,723) позволяют более рационально использовать возможности двигателя, достигая приемлемых динамических показателей без ухудшения топливной экономичности и объема вредных выбросов. Запатентованная кинематическая схема построена на основе трех планетарных рядов и шести фрикционных элементов управления (четыре тормоза и две муфты). Имеет простую, традиционную конструкцию, плотную внутреннюю компоновку и выдающиеся функциональные характеристики. Стоит отметить, что ни один мировой производитель на сегодняшний день не предлагает подобный агрегат для автомобилей этого класса.

ПОКОЛЕНИЕ ECONODRIVE

Компания Goodyear Dunlop объявила о запуске нового поколения шин для легких грузовиков — Econodrive. В процессе создания шин было внедрено 12 новейших разработок и технологий, позволяющих увеличить длительность и дальность пробега для легких грузовиков и уменьшить его стоимость. Так, увеличен пробег, значительно улучшены показатели сопротивления качению, а конструкция шин дополнена новыми элементами, среди которых — четырехреберный протектор и новый улучшенный сплав, благодаря которым автомобиль более уверенно ведет себя на мокрой поверхности. Стоимость владения автомобилем растет очень быстрыми темпами за счет увеличения цен на топливо. Поэтому снижение расхода топлива — это лучший способ для владельцев автопарков сократить расходы на эксплуатацию автомобилей. Шины Dunlop EconoDrive были созданы специально для достижения этих результатов. Среди наиболее ярких особенностей — новый, более прочный сплав из силики и технического углерода, разработанный для снижения сопротивления качению и увеличения износостойкости шины. Для еще более значительного снижения сопротивления качению EconoDrive получили оптимизированную линию протектора и изгиб боковины шины. В сочетании с оптимальной высотой протектора эти характеристики позволяют добиться меньшего нагрева элементов шины и, как следствие, снижения сопротивления качению.

ОДНОВРЕМЕННО, НО РАЗДЕЛЬНО

В конце лета в Москве одновременно прошли две специализированные выставки по автокомпонентной тематике: в «Экспоцентре» состоялась 16-я Международная выставка запасных частей, автокомпонентов и оборудования для технического обслуживания автомобилей MIMS powered by Automechanika Moscow, параллельно в МВЦ «Крокус Экспо» проводилась 8-я Международная выставка «Интеравто». Схожие по тематике мероприятия отличались географией участников: если большинство европейских брендов выбрали MIMS, то компании из России и ближнего зарубежья решили участвовать в «Итеравто».

Заметим сразу: обе выставки традиционны для августа, и последние несколько лет они проводились совместно в «Крокус Экспо». Лишь в этом году MIMS сменила площадку. Одна из основных причин — рост экспозиции (более чем на треть). Учитывая дефицит выставочных площадей в «Крокусе» (где в то время велась активная подготовка к автосалону ММАС), понятно желание организаторов подобрать достойную альтернативу. Тем более что территория «Экспоцентра» на Красной Пресне давно ими опробована: в 2008 и 2009 гг. здесь уже проводилась выставка Automechanika Moscow.

Но, с другой стороны, по отзывам посетителей, разведение двух выставок с одинаковой тематикой по разным площадкам выглядело спорным. Хотя бы потому, что проезд на метро с одной площадки на другую занимал никак не меньше часа. К слову, в режиме, приближенном к цейтноту, пришлось в эти дни работать и журналистам. Немалых трудов стоило ознакомиться со всеми экспозициями и выбрать новинки, имеющие непосредственное отношение к коммерческому транспорту.

MIMS

В этом году выставка MIMS powered by Automechanika Moscow, по официальным данным, объединила 1539 компаний из 34 стран мира. Общая площадь экспозиции в 5 павильонах и на открытых площадках составила почти 48 тыс. м^2. Отметим важную тенденцию: лидеры автокомпонентной отрасли сегодня все больше уделяют внимание техническому сопровождению — проектам, связанным с сервисной поддержкой и обучением партнеров. Например, компания

1

Bosch представила профессионалам новые ключевые проекты подразделения Automotive Aftermarket, среди них программа лояльности Bosch Extra, участниками которой являются магазины и станции техобслуживания, а также программы восстановленных изделий Bosch Exchange Program и дистанционного онлайн-обучения профессиональных кадров e-learning. О двух последних чуть подробнее.

Программа восстановленных изделий Bosch Exchange предлагает альтернативу новым автозапчастям. Восстановленные стартеры, генераторы и компоненты топливной аппаратуры отвечают высоким стандартам производства, поскольку тестируются по тем же критериям, что и новые изделия. Восстановление изделий производится в заводских условиях, на них распространяется та же гарантия, что и на новые.

Программа дистанционного обучения e-learning является дополнением к курсам основной учебной программы. После приобретения ключа доступа на учебный портал и прохождения регистрации каждый обучающийся получает возможность консультироваться с тренером учебного центра на портале.

Среди других новинок Bosch следует упомянуть очередную версию программного обеспечения ESI[tronic] 2.0. Программный пакет стал быстрее и проще в использовании. Новый интерфейс ESI[tronic] 2.0. позволяет пользователю перейти к необходимой информации меньшим количеством кликов, а поисковая система обеспечивает удобный просмотр блоков управления, сгруппированных по системам, а также сохраненных ошибок. Более того, программное обеспечение ESI[tronic] 2.0. для легковых и грузовых автомобилей теперь имеет единый интерфейс.

В аналогичном ключе выступила компания Delphi, которая сообщила о начале выпуска восстановленных турбокомпрессоров с изменяемой геометрией для двигателей наиболее популярных легковых и малотоннажных автомобилей. Доступная уже сейчас новая линейка предлагает вторичному рынку комплектующие оригинального качества, являющиеся экологической альтернативой традиционной замене турбокомпрессора и совместимые как с более ранними, так и с наиболее современными технологиями.

Помимо прочего, в экспозиции Delphi было представлено оборудование для испытаний топливных систем (поставщик — Hartridge) и новый компактный диагностический сканер Vehicle Communication Interface (VCI). VCI позволяет выполнять диагностику любых систем автомобиля — от двигателя до ABS, он содержит карту памяти MicroSD и встроенный регистратор для записи значений параметров во время диагностики, в том числе при поиске наиболее трудноопределяемых неисправностей, таких как периодические отказы. Для более точной и быстрой диагностики это устройство оборудовано первым на рынке регистратором для протокола бортовой диагностики второго поколения (OBDII). Новый VCI имеет увеличенный радиус действия Bluetooth, а функция распознавания VIN позволяет автоматически идентифицировать автомобиль для более эффективного и быстрого обслуживания и ремонта.

Новую для себя сферу автомобильной диагностики осваивает компания Jonson Control, которая известна на рынке прежде всего как производитель автомобильных аккумуляторов. Наряду со своей традици-

1. Группа ГАЗ представляла на «Интеравто» бренд «Детали машин ГАЗ».
2. Накрышный автономный кондиционер Waeco подойдет для магистрального грузовика.
3. Программа восстановленных изделий Bosch Exchange предлагает альтернативу новым автозапчастям.
4. Крупногабаритная шина восстановлена Поволжской шинной компанией под брендом Bontyre Retreading.
5. Системы дымоудаления производства компании «Совплим».
6. Компактный диагностический сканер Delphi VCI позволяет выполнять диагностику любых систем автомобиля — от двигателя до ABS.

онной продукцией — батареями Varta и Optima — немецкая компания привезла в Москву новый диагностической прибор VSSP 2.0, предназначенный для тестирования аккумуляторных батарей и диагностики системы Start-Stop. С помощью VSSP 2.0 можно не только протестировать батарею, оценить или стереть коды неисправностей, но и считать индивидуальные параметры автомобиля. Вдобавок ко всему мастер может узнать, какая другая батарея Varta подойдет для этого автомобиля.

Традиционный участник выставки MIMS компания Denso на этот раз сообщила о появлении в своем ассортименте двух новых линеек комплектующих для систем управления двигателем — клапанов рециркуляции отработавших газов и топливных насосов. В настоящее время линейка включает в себя семь позиций клапанов, которые являются оригинальными узлами двигателей и подходят, в частности, для 54-х моделей Toyota, включая пикапы и микроавтобусы. Также для автомобилей Toyota с сентября будут доступны для заказа пять моделей топливных насосов Denso. Новые насосы отличаются компактными размерами и низким уровнем шума. Обе новые линейки товаров были разработаны с учетом строгих технических требований ведущих мировых автопроизводителей. В планах Denso — расширение номенклатуры топливных

1. Подогреватель ПЖД44Ш Шадринского автоагрегатного завода выдает 44 кВт тепла и рассчитан на установку в спецтехнику.
2. В новом подогревателе «Прамотроник 16ЖД24» используются комплектующие импортного производства.
3. Электрогидравлический подъемник серии «Ермак» прошел очередную модернизацию.

4. Этот учебный стенд контроля тахографов изготовлен компанией «Лэда-СЛ».
5. Белорусское предприятие «Дифа» не первый раз участвует в «Интеравто».

насосов и комплектующих для системы управления двигателем и, как следствие, увеличение количества моделей автомобилей, в которых можно использовать данные изделия.

Масштабную экспозицию развернула на MIMS компания «Шэффлер Руссланд», показав новинки трех известных брендов — Luk, INA, FAG. Недавно компания расширила свой продуктовый портфель свежим ремонтным решением ступичных подшипников FAG для легкого коммерческого транспорта. Разработанное специально для Mercedes-Benz Sprinter, Vito, Viano и для VW Crafter новое ремонтное решение уменьшает время, затрачиваемое на снятие и установку колесного подшипникового узла на 60%. Автомастерские получают реальную выгоду, поскольку новшество подразумевает замену только ступичного подшипника и не затрагивает компонентов, связанных с поворотным кулаком. Также были продемонстрированы ремонтные решения для двойного сухого сцепления Luk Rep Set 2CT и новый фрикционный состав, названный HD 30 Plus и предназначенный для дисков сцепления тяжелых грузовиков. Безасбестовый материал HD 30 Plus не содержит свинец, кадмий и ртуть.

В нынешнем году заметную выставочную активность проявили участники рынка тахографического оборудования. По всей вероятности, это связано с новыми законодательными актами, введение которых существенно расширило сферу применения устройств контроля режимов труда и отдыха водителей. Среди экспонентов выделим владимирскую компанию «Лэда СЛ», в компетенцию которой входят установка, поверка и техническое обслуживание тахографов. Владимирцы представили целый арсенал специального оборудования, в том числе тахографы российского производства (ТахоRUS, Меркурий ТА-001, ТЦА-02), датчики движения МИДАС, а также специальную версию программного обеспечения Driving Time Management от польской компании TachoSpeed для надзорных органов и автопредприятий. Программа Driving Time Management позволяет обрабатывать данные карты водителя и цифрового тахографа, создавать отчеты пробега транспортного средства и даже анализировать расход топлива.

Выставка MIMS powered by Automechanika Moscow традиционно сопровождается обширной деловой программой для специалистов отрасли. Центральным деловым мероприятием выставки стал III Международный форум «Автомобилестроение и развитие рынка автокомпонентов в России», в котором приняли участие ведущие эксперты отрасли.

«ИНТЕРАВТО»

8-я Международная автомобильная выставка «Интеравто-2012» заняла весь первый павильон МВЦ «Крокус Экспо». Площадь экспозиции составила более 30 тыс. м^2, на которой располагались 550 экспонентов из 24 регионов России и 17 зарубежных стран.

Среди самых крупных выставочных экспозиций отметим стенд «Группы ГАЗ». Крупнейший российский производитель коммерческой техники представил фирменную сеть магазинов «Детали машин ГАЗ», реализующую оригинальные запасные части к автомобилям ГАЗ. Под стать конкуренту и стенд ЗАО «Лада Имидж». Это 100%-ное дочернее предприятие ОАО «АвтоВАЗ» представляло новую форму упаковки оригинальных запасных частей.

Традиционно выставочную активность проявляли производители климатических систем, среди них немецкая компания Eberspacher в лице своего генерального представителя — фирмы «Отем» и компания «Прамотроник». Последняя показала новый жидкостный подогреватель 16ЖД24, который предназначен для использования на грузовых автомобилях, автобусах малого и среднего класса, спецтехнике. Новинка отличается от предшественников малыми габаритами и высокой теплопроизводительностью (12–18 кВт, в зависимости от модификации). Для изготовления подогревателя 16ЖД24 используются детали и комплектующие зарубежного производства.

Не обошлось без новинок и у шинников. Поволжская шинная компания (ПШК) привезла на выставку крупногабаритную шину размерностью 33.00R51, восстановленную горячим способом на новой производственной площадке в Самарской области. Помимо этого, на стенде ПШК были представлены грузовые ЦМК-шины Bontyre разных типоразмеров.

Отметились на «Интеравто-2012» и производители сервисного оборудования. Итальянская Теха показала сразу две новинки: планшетный ПК Axone 4, предназначенный для работы в составе диагностического комплекса, и установку для обслуживания климатических систем Konfort 770 S R, заправленных хладагентом R1234yf. Новгородский завод «Гаро» привез на выставку балансировочный станок БМ-1000 для колес грузовых автомобилей и модернизированный шиномонтажный стенд ШМГ-2, справляющийся с колесами посадочным диаметром до 30". Омская компания «Сивик» представила очередную модернизацию электрогидравлических подкатных подъемников серии «Ермак». В результате доработки электроники повысилась точность управления многостоечной конфигурацией при подъеме автопоезда.

Михаил Ожерельев
Фото автора

СЛЕДИТЬ И УПРАВЛЯТЬ

Компания Continental заявила о готовности к внедрению Интеллектуальной транспортной системы (ИТС). Первым звеном в цепи продуктов для эффективного управления автопарком и регулирования транспортных потоков стал обновленный цифровой тахограф DTCO — версия DTCO 1381 2.0, выпущенная на рынок осенью этого года.

«ITS ready» (ИТС готова) — таков новый имиджевый слоган компании Continental. Помечтать о недалеком будущем транспортной отрасли нас пригласили в город Филлинген (Германия), на завод, где изготавливают тахографы, комбинации приборов и другие компоненты бортовой электроники для грузовиков и автобусов.

«VDO готовит себя и транспортную отрасль к увеличению дорожного трафика и ищет пути, чтобы противостоять надвигающемуся насыщению европейских автомагистралей, используя при этом все свои компетенции», — пояснил д-р Майкл Руф, управляющий директор подразделения Continental AG (компоненты для коммерческого транспорта, вторичный рынок, дивизион «Интерьер»). Понятно, что речь в данном случае идет о создании Интеллектуальной транспортной системы (ИТС). Непосвященным раскроем суть. Европейское определение ИТС (оно несколько отличается от российского) трактует ее как систему, в которой применяются информационные и коммуникационные технологии в сфере автотранспорта (включая инфраструктуру, транспортные средства, участников системы, а также дорожно-транспортное регулирование), имеющую наряду с этим возможность взаимодействия с другими видами транспорта. Широкое применение ИТС, по данным Еврокомиссии, приведет к уменьшению дорожных заторов на 5–15%, снижению количества ДТП

1. Завод Continental в Филлингене, где выпускаются цифровые тахографы, комбинации приборов и другие автоэлектронные компоненты.
2. С новым семейством компактных считывающих устройств DLK Pro VDO делает обработку данных цифрового тахографа еще легче.
3. Последнее поколение цифрового тахографа соответствует правилу «одной минуты», поддерживает удаленную выгрузку и повышает безопасность передачи данных.
4. Устройство дистанционной связи позволяет соединить тахограф со смартфоном.
5. VDO предлагает широкий портфель сервисов, связанных с управлением автопарком.
6. ИТС обеспечивает безостановочное движение благодаря непрерывному обмену информацией.

4

на 5–10% и сокращению выбросов CO_2 на 10–20%.

В июле 2010 года Еврокомиссия приняла директиву 2010/40/EU, которая ввела правовой статус для ИТС в Европе. Впоследствии была сверстана рабочая программа, разделенная на 6 областей: управление трафиком, безопасность движения, интеграция автомобиля в дорожную инфраструктуру, защита персональных данных и связанные с этим вопросы ответственности. Нетрудно догадаться, что значительная часть из этих вопросов оказалась в сфере компетенции компании Continental, которая сегодня является одним из ведущих мировых поставщиков автомобильной электроники и информационных решений. Все это, в конечном счете, и обусловило разработку новой версии цифрового тахографа, полезного не только для водителя и собственника автопарка, но и для всей транспортной инфраструктуры.

НАЦЕЛЕН НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Что нового в тахографе DTCO 2.0? Во-первых, прибор получил улучшенную электронную архитектуру. Это позволяет отвечать последним требованиям по защите данных от намеренного искажения в соответствии с законодательством ЕС. В дополнение к штатному сигналу скорости тахограф DTCO 2.0 использует второй, независимый сигнал движения (например, от системы ABS или датчика GPS DTCO GeoLoc). Такое дублирование обеспечивает дополнительную защиту от манипуляций данными о движении транспортного средства. Попутно вводится в обращение новый датчик скорости KITAS II+. Благодаря встроенному микропроцессору он способен к самокалибровке и имеет усиленную, по сравнению с прежней версией, защиту от внешних магнитных полей и прочих вредных воздействий.

5

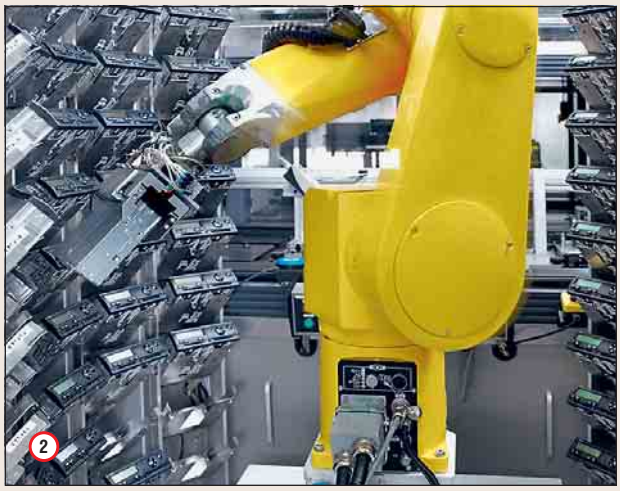
6

ГДЕ СЕКРЕТ

В тонкости изготовления тахографов и в суть специальных технологий, позволяющих добиться очень серьезной защиты от несанкционированной манипуляции с прибором, нас посвятили непосредственно на заводе Continental в Филлингене. Здесь уже вовсю идет выпуск новой версии прибора, пока только для первичной комплектации. Участок сборки тахографов — типично немецкое производство: точное, технологичное и максимально автоматизированное. Даже подбором деталей занимается машина (говорят, что человек может ошибиться). Основными компонентами тахографа являются корпус, печатная плата, принтер и дисплей. Большинство деталей изготавливает сама компания Continental, часть являются покупными. В процессе сборки каждый прибор и его составные части проходят несколько десятков функциональных проверок. Среди них тест на сбой в электропитании и проверка механизма загрузки смарт-карты.

Самый важный пост производственной линии — так называемая секретная комната, где в уже собранное и протестированное изделие вводится электронный шифр (криптографическая защита), генерируемый компьютером. Комната выполнена по самым строгим стандартам безопасности, заимствованным из банковской сферы. Она огорожена от внешнего мира бронированным стеклом и оборудована камерами видеонаблюдения как снаружи, так и внутри. Попасть в закрытое пространство может только сотрудник, данные которого внесены в утвержденный руководством список. При этом сотруднику необходимо не только ввести пароль, пройти контроль биометрии (сканирование сетчатки глаз), но и иметь рядом двух свидетелей. Такие же меры безопасности используются при программировании датчиков KITAS II+.

1


2

3

Во-вторых, прибор имеет более мощный процессор. Данное новшество позволило ввести в обиход дополнительный сервис — счетчик VDO. Он является личным помощником водителя и помогает ему быть в курсе происходящего. Во время поездки сидящему за рулем достаточно взглянуть на дисплей DTCO (или на экран «подлинкованного» смартфона), чтобы увидеть, сколько времени вождения у него осталось, когда наступит следующий период отдыха и как долго он должен продолжаться (в предыдущей версии DTCO 1.4 эта информация визуально не отображалась). Во время перерыва водителя DTCO 2.0 показывает оставшееся время отдыха и максимальное время вождения, доступное после отдыха. Одним нажатием на кнопку водитель может получить всю необходимую информацию о текущем рабочем дне и, например, посмотреть, сколько времени вождения у него осталось до конца дня. При необходимости тахограф также может показать график работы на неделю и больше. Кстати, учет времени в новой версии DTCO 2.0, как и в предыдущей, производится в соответствии с «правилом одной минуты»: каждая минута классифицируется как время вождения или отдыха в зависимости от того, какая деятельность производилась дольше. Это особенно важно при движении в заторах или в ожидании очереди на погранпереходах, когда зачастую автомобиль перемещается в течение всего нескольких секунд, а затем долгое время стоит на месте. Словом, функция помогает водителю сохранить ценное время вождения.

4

В-третьих, DTCO 2.0 обеспечивает поддержку дополнительного набора функций и интерфейсов для повышения производительности транспортного средства, помощи в управлении автопарком. Например, благодаря функции удаленной выгрузки информация может передаваться из автомобиля в офис транспортной компании. Менеджеру не нужно подходить к грузовику и тратить время на считывание данных. Для автомобилей, которые каждый день возвращаются в автопарк, есть устройство ближнего действия DLD-SR с использованием беспроводной сети WLAN. Если транспортное средство задействовано в международном сообщении, можно использовать устройство DLD-WR, поддерживающее сеть GSM.

5

НА ЗАМЕТКУ

Принципиальное отличие цифрового тахографа от электронного заключается в способе записи информации, наличии энергонезависимой памяти, способной хранить данные в течение одного года, усиленной защите от несанкционированного вмешательства. При этом доступ к разным разделам памяти осуществляется с помощью четырех видов смарт-карт: карты водителя, карты мастерской (дает право настраивать тахограф), карты администратора и карты инспектора. Последняя открывает доступ не только к записанным в памяти нарушениям, допущенным водителем, но и к отчету о работе оборудования (например, указывает сбои в цепи электропитания или отключение датчика скорости).
В Европе используются четыре марки цифровых тахографов: DTCO 1381 (Continental); SE 5000 Exact (Stoneridge Electronics); EFAS 4 (Efkon AG); SmartTach (Actia).

1. Каждый этап сборки тахографа сопровождается тестированием.
2. Так проходит тест на сбой в электропитании.
3. Майкл Руф, управляющий директор подразделения Continental AG (компоненты для коммерческого транспорта, вторичный рынок), раскрыл перспективы внедрения ИТС в Европе.
4. Новые сервисы, такие как поиск места парковки, значительно экономят время и улучшают спокойствие водителя.
5. Демонстрация возможностей системы управления автопарком.
6. Наиболее полный обзор парка транспортных средств обеспечивается новым программным обеспечением VDO DriveTime.
7. Для того чтобы воспользоваться преимуществами VDO DriveTime, владельцы автопарка и менеджеры не обязательно должны находиться на своих рабочих местах.

6

7

В прошлом удаленное извлечение данных было возможно, только когда автомобиль работал. Теперь можно считать данные из памяти DTCO 2.0, когда автомобиль стоит во время перерыва ночью, пока водитель спит. Как только тахограф получает сигнал из автопарка, он автоматически активируется с помощью сигнала пробуждения и начинает загрузку. Водителю не понадобится прерывать свой отдых или сон. Оба решения можно использовать в сочетании с системой TIS Web, которая дополнительно обеспечивает соблюдение жестких требований к периодам активации. TIS Web постоянно держит водителей, владельцев транспортных средств и менеджеров автопарка в курсе происходящего. Несколько кликов мыши достаточно, чтобы узнать основные данные о водителе и транспортном средстве, просмотреть журнал маршрутов и расстояний, а также проверить периоды вождения и отдыха водителя. Без больших временных и финансовых затрат перевозчики могут улучшить свои рабочие процедуры и сделать их более эффективными. Например, чтобы облегчить работу по расчету заработной платы, количество рабочих часов — таких как «оставшееся время вождения» водителя — можно сосчитать с помощью данных тахографа. Кстати, имеющийся в активе тахографа DTCO 2.0 набор функций позволяет легко интегрировать прибор в существующие транспортно-информационные системы (например, Dynafleet Volvo Trucks).

Наиболее полный обзор парка транспортных средств обеспечивается новым программным обеспечением VDO DriveTime, которое предназначено для всех автомобилей с модулем DLD-WR. Центральным элементом VDO DriveTime является функция постоянного определения местонахождения, что позволяет не только вычислить, где находится транспортное средство, проследить маршруты с подробным описанием и их анализом, но и следить за перемещением в заданных областях. Как только автомобиль въезжает или выезжает с территории такой области, офис автопарка получает автоматическое предупреждение (geofencing). Дополнением к VDO Drivetime является важная функция контроля расхода топлива. Благодаря этой функции, которая обычно встречается только в гораздо более дорогих телематических системах, в режиме реального времени через Интернет VDO Drivetime дает представление офису автопредприятия о расходе топлива автомобиля.

Всем вышеперечисленным возможности DTCO 2.0 не ограничиваются. Если говорить о перспективах, то новая версия тахографа VDO может использоваться как эффективное средство поиска места парковки для грузовика. Этот функционал, запуск которого планируется в 2013 году, особенно полезен в случае, когда время разрешенного движения для водителя заканчивается и ему необходимо остановиться для отдыха. Также DTCO 2.0 готов к поддержке системы DSRC (Dedicated Schort Range Communication) — специализированного вида связи на короткие расстояния, предназначенного для автомобилей. DSRC позволяет электронной аппаратуре (бортовой компьютерной системе) движущегося автомобиля без остановок обмениваться данными с придорожными компьютерными станциями или движущимися рядом автомобилями. Все это является частью сервисной платформы EWSP (European Wide Service Platform), созданной специально для интеграции в ИТС.

Михаил Ожерельев
Фото Continental

НЕ ГОНЯЛСЯ БЫ ТЫ ЗА ДЕШЕВИЗНОЙ...

В конце августа прошло очередное заседание пресс-клуба Volvo Trucks. Цель мероприятия, проведенного в учебном центре компании, — технические и коммерческие особенности запасных частей и расходных материалов, предлагаемых ЗАО «Вольво Восток» владельцам грузовых автомобилей через сеть авторизованных сервисных станций Volvo.

На самом деле проблема оригинальных запасных частей и расходных материалов актуальна для любого из автопроизводителей, выпускающих легковые автомобили, LCV, тяжелые грузовики, равно как и автобусы.

Современный рынок запасных частей и расходных материалов отличается высокой насыщенностью, большим ассортиментом продукции различных производителей, широким ценовым диапазоном и, как следствие, интенсивной конкурентной борьбой. При этом разобраться в предложениях авторизованных сервисных станций, казалось бы, аналогичной, но зачастую более привлекательной, с точки зрения цены, продукции конкурентов весьма непросто. Именно поэтому специалисты Volvo Trucks решили продемонстрировать отличие оригинала от не оригинала, а заодно показать, к чему может привести мнимая экономия на запасных частях и расходных материалах.

С подробным докладом на заседании пресс-клуба выступил менеджер по работе с дилерскими складами ЗАО «Вольво Восток» Евгений Штерн. В своем рассказе Евгений сделал акцент на технические требования, предъявляемые к запасным частям и расходным материалам компании Volvo. Он также затронул особенности их конструкции, режимы работы и условия эксплуатации, остановился на мотивирующих факторах, позволяющих убедить клиента-владельца подвижного состава Volvo сделать свой выбор в пользу авторизованного сервиса и системы дистрибьюции запасных частей.

По окончании теоретической части заседания пресс-клуба Volvo Trucks участники перешли к практическому этапу, на котором разделились на 4 команды и под руководством специалистов ЗАО «Вольво Восток» имели возможность на практике ознакомиться с конструкцией и техническими характеристиками запасных частей и расходных материалов, как предлагаемых компанией Volvo, так и пред-

ставленных на рынке послепродажного обслуживания другими производителями.

Выборка конкурентных образцов была сделана посредством случайной закупки альтернативной Volvo продукции в магазинах, торгующих запасными частями и расходными материалами для тяжелых грузовых автомобилей. Во время закупки сотрудники компании, представляясь заинтересованными лицами, приобретали необходимые для технического обслуживания детали в соответствии с общепринятым представлением среднестатистического владельца подвижного состава о соотношении цены и качества покупаемой продукции.

В дальнейшем приобретенные расходные материалы были всесторонне осмотрены и частично разобраны, с тем чтобы имелась возможность не только произвести на практике внешнее сравнение продукции конкурентов и запасных частей Volvo, но и ознакомиться с их конструктивными особенностями. При этом наглядно были продемонстрированы технические отличия и технологические нюансы, делающие продукцию Volvo предпочтительной в агрессивной конкурентной среде. Присутствующие также ознакомились со спецификациями рассматриваемых деталей и расходных материалов. Попутно заметим, что в целях корректности названия фирм-производителей расходных материалов были заклеены или удалены.

В частности, тормозные колодки в большинстве своем имели отличную от оригинала конфигурацию (следствие унификации с другими брендами), способы заделки фрикционного материала, сам материал и способ его защиты. Иными по конструкции и используемым материалам оказались и пружины. Если тормозные колодки Volvo в нормальном режиме эксплуатации ходят по 200 тыс. км, то альтернативные гораздо меньше.

Куда более серьезные отличия нас ожидали при рассмотрении фильтрующих элементов. Так, альтернативные масляные фильтры имели слабые пружины с плохим креплением, менее качественный материал. Особые претензии вызвал фильтрующий элемент одного из таких, с позволения сказать, фильтров. Низкосортный грязный бумажный фильтрующий

элемент имел меньшую плотность и количество гофров, которые к тому же не держали форму. В дополнение ко всему в месте скрепления имелись прорывы, допускающие попадание не фильтрованного масла в систему. Нетрудно догадаться, к чему может привести использование такого фильтра в дорогостоящем силовом агрегате.

Вывод также очевиден: подделки очень низкого качества. При их использовании велик риск внутренней и внешней протечки и, как следствие, попадания загрязнений в двигатель с последующим выходом его из строя. При этом гарантийные обязательства Volvo не распространяются на случаи повреждения двигателей, связанные с использованием подобных фильтров. Этими случаями занимается Volvo Trademark Holding AB, которая уже начала судебные разбирательства в отношении производителей подделок.

За примерами далеко ходить не надо. Расслоившаяся целлюлоза в одном из двигателей забивает форсунку охлаждения днища поршня. Поршень заклинивает, повреждаются шатунные и коренные шейки коленчатого вала. Таким образом, сэкономив 400 руб. на фильтре, перевозчик в прямом смысле слова «попал» на 12 тысяч, но уже евро.

Свои нюансы нам показали и у альтернативных топливных и воздушных фильтров. В частности, фильтры тонкой очистки топлива имели ненадежную конструкцию, некачественный фильтрующий элемент и материал уплотнения. К чему может привести использование такого фильтра? Из-за попадания воды разбухшая целлюлоза стала пропускать ее вместе с топливом. Попутно надо отметить вред эксплуатации грузовика без фильтра-влагоотделителя. Дойдя до насос-форсунки, смесь становится причиной выхода из строя прецизионной пары. Игла распылителя зависает в открытом состоянии, и топливо начинает самотеком поступать в цилиндр. Поршень, что называется, «вскипает». В одном из цилиндров обрывается поршень, блок цилиндров пробит, коленчатый вал сломан. Двигатель восстановлению не подлежит. Сэкономив на покупке фирменного фильтра стоимостью чуть больше 2000 руб., владельцу грузовика пришлось выложить 42,5 тыс. евро на покупку и установку нового двигателя.

Несмотря на то, что оригинальные воздушные фильтры Volvo не дешевы (порядка 6000 руб.), ими все же не стоит пренебрегать, и вот почему. При осмотре конструкции альтернативных воздушных фильтров выявились не только конструктивные отличия и использование материалов более низкого качества, но и несовпадение присоединительных размеров. В некоторых случаях они оказались несколько большими, чем это предписывалось техническими требованиями.

Разорванное внутренним разряжением уплотнительное кольцо альтернативного воздушного фильтра начинает пропускать запыленный воздух. Он попадает в турбокомпрессор и выводит из строя его насосную часть, и этим все не ограничивается. Грязь начинает оседать на седлах впускных клапанов, затем попадает на сами клапаны и в конечном счете в направляющие. Клапан заклинивает, и он «встречается» с поршнем. Совокупный ремонт обходится в 14,5 тыс. евро.

Не знаем, насколько убедительно прозвучали призывы не заниматься мнимой экономией, в любом случае решать самим владельцам грузовиков. Мы лишь хотели донести до них, к чему это может привести.

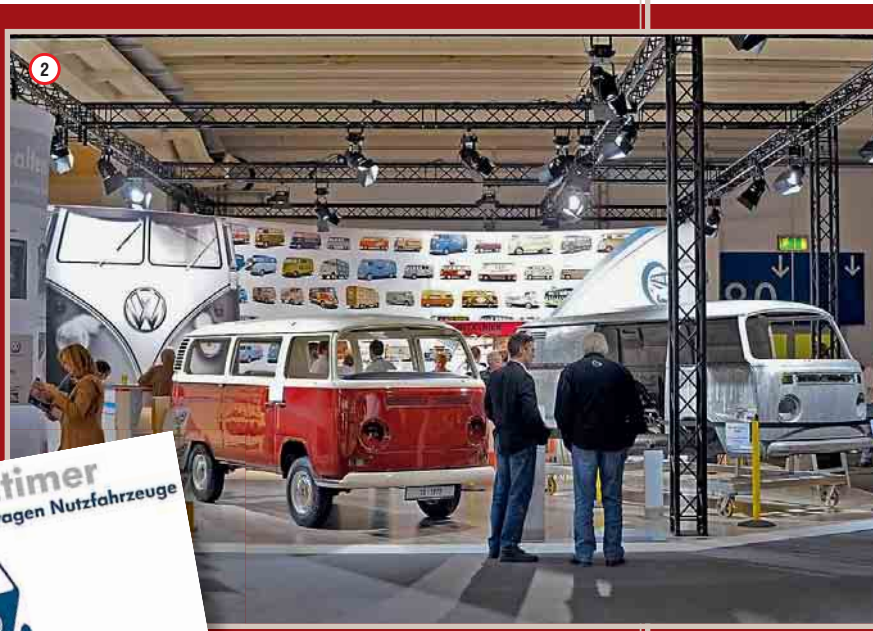
В завершение работы пресс-клуба лишний раз пришлось убедиться в том, что Volvo Trucks не продает грузовики в чистом виде, компания продает комплексные транспортные решения, включающие лизинг, сервис и обучение. Как, собственно, и в том, что Volvo Trucks не продает лишь запасные части и расходные материалы — компания поставляет клиентам надежность.

Сергей Жуков
Фото автора и Volvo Trucks

BULLI ПРИГЛАШАЮТ ВЕРНУТЬСЯ

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ VOLKSWAGEN NFZ СПОСОБНО ПРЕДЛОЖИТЬ ЛЮБЫЕ РАБОТЫ ПО РЕСТАВРАЦИИ СВОИХ РЕТРО-АВТОМОБИЛЕЙ. ВНОВЬ ОБРАЗОВАННОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ПО РЕСТАВРАЦИИ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ VOLKSWAGEN БЫЛО СОЗДАНО В 2007 ГОДУ. С ТЕХ ПОР ЕГО СИЛАМИ ВОССТАНОВЛЕНО ОКОЛО 100 АВТОМОБИЛЕЙ, ПРИОБРЕТЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ЦЕЛЕЙ.

АНДРЕЙ КАРАСЕВ, ФОТО VOLKSWAGEN NFZ



Первые коммерческие автомобили Volkswagen NFZ — цельнометаллические фургоны Transporter — VW Type 2 (автомобилем VW Type 1 была модель «Жук») поступили на рынок 8 марта 1950 г. Представляя новый автомобиль 12 ноября 1949 г., генеральный директор Volkswagen Генрих Нордхоф говорил: «Как и "Фольксваген Жук", наша машина не знает компромиссов. В нашей и только в нашей машине грузовая платформа располагается точно между двумя осями. Вес водителя спереди и эквивалентный вес двигателя и бензобака сзади обеспечивают наилучшую развесовку. Нагрузка на мосты всегда одинакова, независимо от того, полностью или частично загружен автомобиль».

Популярность транспортеров обеспечила не столько заявленная оптимальная развесовка, сколько доступная для широкого круга клиентов цена. Стоимость VW Typ 2 начиналась с 5850 DM (13 500 евро при сегодняшней покупательной способности), что было на 150 DM выше цены полностью оснащенного «Жука».

Позже появилась модель Combi — автобус с небольшим грузовым отделением сзади, над двигателем. Эти автомобили, называемые в США Bus, а в Великобритании Camper, получили на родине неофициальное название Bulli. Считается, что происходит оно от слов Bus (автобус) и Lieferwagen (развозной автомобиль). По другой версии, это название происходит от прилагательного, означающего «здоровый, как бык».

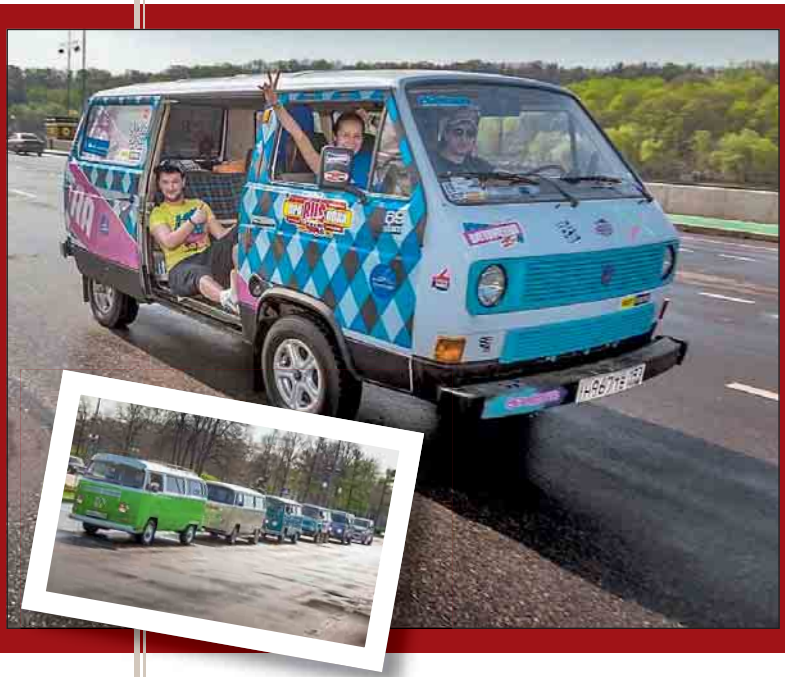
Слово Bulli не так давно вернулось в Вольфсбург. До 2007 года Volkswagen не мог использовать официально это название, так как фирма Kässbohrer имела на него права. Bulli официально передали 6 октября 2007 г. в Ганновере по случаю 60-летия фирмы Kässbohrer Geländefahrzeug AG. В Ганновере производство автомобилей T1 началось 8 марта 1956 г. Этот завод специально строился для производства коммерческих автомобилей.

В Европе автомобили модели T1 производились до 1967 г., их было выпущено 1,8 млн шт. В Бразилии производство продолжалось до 1975 г. На смену T1 пришла модель T2. Выпуск T2 был прекращен в 1979-м. Было изготовлено 2,5 млн автомобилей. Но через 18 лет, в 1997 г., производство модернизированного автомобиля T2 было налажено на заводе Volkswagen в Мексике. T1 и T2 неоднократно модернизировались. Они послужили базой для создания различных специальных автомобилей. Некоторые из них выпускались серийно, другие — штучно. В конце концов все автомобили превратились в культовые. По убеждению члена совета директоров Volkswagen NFZ Харальда Шомбурга: «Volkswagen Bulli — это часть немецкого культурного наследия, и его нужно сохранить».

Аутентичная реставрация автомобилей, столь различающихся по конструкции и комплектации, — очень непростое занятие. В настоящее время Volkswagen NFZ предлагает клиентам возможность отправить любой коммерческий ретро-автомобиль Volkswagen в свою мастерскую на реставрацию. Это стало возможным после переезда в начале этого года подразделения исторических автомобилей Volkswagen NFZ в новое здание в Ганновере. В помещении площадью около 7000 м^2 разместились не только восстановленные автомобильные раритеты, но и полноценная реставрационная мастерская со всем необходимым оборудованием: от верстака для гибки листового металла до токарных и фрезерных станков и участка покраски. В настоящее время в подразделении работают 13 человек: механики, историки техники, организаторы мероприятий и другие сотрудники.

Несмотря на внушительную коллекцию ретро-автомобилей площадка в Ганновере не музей. Автомобильными музеями марки Volkswagen являются AutoMuseum в Вольфсбурге и музей ZeitHaus в парке Autostadt. Осмотр эксклюзивной коллекции Volkswagen NFZ остается привилегией тех клиентов, которые привезут свои автомобили на реставрацию или ремонт. Независимо от того, требуется ли полное или частичное восстановление, либо просто автомобиль нужно подготовить к эксплуатации, команда цеха Bulli возьмется за выполнение любой работы. Кроме того, подразделение

1. Аутентичная реставрация Volkswagen Bulli очень непростое занятие.
2. Коммерческая реставрация стала возможна после переезда в новое здание.



«ПРОБУСОВКА-2012»

Этим летом состоялся автопробег легендарных микроавтобусов Volkswagen в сопровождении его современных товарищей Amarok и Caravelle.

Лужники стали начальным этапом «Пробусовки-2012». Старт был ярким и шумным, множество любителей Volkswagen пришли пожелать путешественникам удачи. Почетным гостем события стал клуб Oldbusgarage, оказавший немалую поддержку участникам при подготовке к пробегу.

Колонна из пяти микроавтобусов VW Transporter, дружеских машин сопровождения и автомобилей поддержки (два пикапа VW Amarok и микроавтобус VW Caravelle пятого поколения) преодолела трехдневную дорогу к морю.

Финальной точкой «Пробусовки» стал фестиваль весны и ветра «Серфомай», организованный на побережье Азовского моря. На время пребывания колонны Volkswagen-бусов на фестивале была организована специальная стоянка-кемпинг, где разместились участники «Пробусовки», а главные герои пробега — бусы-путешественники — оказались в центре внимания каждого, став на время «живыми» экспонатами выставки ретро-хиппимобилей.

На обратном пути в Москву «Пробусовка» побывала в Ростове-на-Дону и совершила еще одну остановку в дилерском центре «Л-Авто», где старенькым бусам была оказана помощь по устранению технических неполадок за время поездки.

исторических автомобилей предлагает услуги по обновлению лакокрасочного покрытия и технический осмотр. Сотрудники обсуждают с каждым клиентом все пожелания по реставрации, прежде чем подготовить индивидуальное предложение.

Реставрация от Volkswagen NFZ, с объективной точки зрения, — лучшее из подобных предложений, поскольку речь фактически идет о заводском восстановлении. Конечно, вознаграждение за такую услугу должно быть достойным. Тем не менее почасовая оплата, которую планируется взимать, не превышает общепринятой в этой отрасли. Например, восстановление с нуля автомобиля VW Bus, который никогда не реставрировался, может стоить около 100 тысяч евро.

2

1. Команда реставраторов предоставляет отчет о проделанной работе.
2. Реставрация от VW NFZ — лучшее из подобных предложений на рынке.

1

По окончании работ владельцу выдается сертификат о заводской реставрации. Команда подразделения исторических автомобилей предоставляет каждому клиенту полную документацию по реставрации его транспортного средства с подробным описанием и фотоотчетом каждого этапа. Таким образом, работа, выполненная специалистами из Ганновера, сохраняется для будущих поколений, а клиенты получают возможность просматривать отчеты по восстановлению своих автомобилей, когда захотят. Некоторые детали, необходимые при работе над ретро-автомобилями, берутся со складов оригинальных запасных частей компании Volkswagen. На этом этапе мастерская сотрудничает с подразделением Volkswagen Classic Parts.

Пока «внешняя» деятельность подразделения исторических автомобилей ограничивается сдачей в аренду Becks Bus — фургона с пивным баром партнерам и дилерам Volkswagen, а также Currywurst Bus — автомобиля, в котором готовят колбаски по фирменному рецепту Volkswagen с соусом карри. Кроме того, для фильмов и телевизионных постановок предоставляются различные транспортные средства. В следующем году планируется сдавать в аренду все имеющиеся автомобили.

MERCEDES-BENZ SPRINTER «СКОРАЯ ПОМОЩЬ»

Машина, от безопасности и скорости которой зачастую зависит жизнь не только ее пассажиров, но и других участников дорожного движения. Речь идет об автомобилях скорой помощи. Главными качествами для такого автомобиля являются безопасность и надежность даже в самых сложных ситуациях, на больших скоростях, в городе или за его пределами. Данные характеристики являются отличительными особенностями автомобиля Mercedes-Benz Sprinter «Скорая помощь».

Mercedes-Benz Sprinter зарекомендовал себя как исключительно рентабельный и надежный автомобиль. Построенный на базе легендарного фургона, Mercedes-Benz Sprinter «Скорая помощь» отличается высоким эксплуатационным ресурсом и идеально подходит для перевозки больных с различными повреждениями и для оказания медицинской помощи в пути.

Как и все автомобили Mercedes-Benz, Sprinter «Скорая помощь» оснащается многочисленными системами безопасности, например динамической системой Adaptive ESP*, которая обеспечивает безопасное и предсказуемое поведение автомобиля в сложных дорожных условиях и при различной загрузке.

Ввиду конструктивной многофункциональности Mercedes-Benz Sprinter «Скорая помощь» может быть оснащен широчайшим спектром разнообразного оборудования для решения самых узкоспециализированных задач.

Mercedes-Benz Sprinter «Скорая помощь» создан помогать!

* Адаптивная система курсовой устойчивости включает в себя антиблокировочную систему тормозов ABS, антипробуксовочную систему ASR, систему электронного распределения тормозного усилия между осями EBD и ассистент экстренного торможения BAS.

Mercedes-Benz
КЛИЕНТСКАЯ СЛУЖБА:
8-800-200-02-06
WWW.MERCEDES-BENZ.RU

	SPRINTER 311 CDI «СКОРАЯ ПОМОЩЬ» КЛАССА С
ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Длина кузова, *мм*	5910
Колесная база, *мм*	3665
Длина пассажирского салона, *мм*	3352
Максимальная полная масса, *кг*	3500
Высота пассаж. салона, *мм*	1940
Дорожный просвет (перед/зад), *мм*	196/194 (до картера моста)
Габаритный радиус поворота, *м*	6,8

ОБОРУДОВАНИЕ САЛОНА (ВЫБОРОЧНО)

- Термо-шумоизоляция (пена ФОРТ ПАК) и виброизоляция потолка, дверей и стен (северный вариант).
- Перегородка между кабиной и салоном со сдвижной дверью и окном. Механический привод.
- Кресло медицинского салона поворотное, складное в головной части носилок с откидными подлокотниками, с 2-точечным инерционным ремнем безопасности.
- Кресло по правому борту медицинского салона с возможностью установки дополнительных носилок НППС, складное, с 2-точечным инерционным ремнем безопасности (2 шт.).
- Полка-антресоль по левому борту (со сдвижными дверцами из оргстекла).
- Шкафы для медицинского оборудования открытого и закрытого типов в передней и задней части салона по левому борту с ограничительными бортиками.
- Столешница по левому борту.
- Тележка-каталка со съемными носилками ТНС-01 ММ.
- Устройство приемное с поперечным и вертикальным перемещением (электропривод).
- Умывальник с электронасосом подачи воды, встроенными бачками для чистой и использованной воды.
- Трубопровод газовый.
- Кронштейн крепления баллонов кислородных 10 л — 2 шт. (расположение — в шкафу по левому борту).
- Кронштейн крепления баллона закиси азота 10 л (расположение — в шкафу по левому борту).
- Баллон кислородный с редуктором кислородным — 2 шт.
- Баллон закиси азота с редуктором закиси азота — 1 шт.
- Розетка газов медицинских с быстроразъемным соединением, в непосредственной близости от баллонов медицинских газов в задней части салона по левому борту, в центре салона по левому борту (количество, тип и расположение согласно утвержденному чертежу).
- Леер-поручень потолочный вдоль приемного устройства с кронштейнами для инфузионной системы.

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ И ОТОПЛЕНИЕ

- Общее освещение: плафоны освещения 4 шт.
- Светильник точечный над поверхностью носилок с поворотным механизмом.
- Освещение над столешницей.
- Фонарь аккумуляторный переносной (размещение — за креслом водителя).
- Балка светодиодная с системой трансляции речи и пультом ДУ в кабине.
- Маяки светодиодные задние.
- Отопитель салона зависимый водяной.
- Отопитель салона автономный 2 кВт.
- Электрообогреватель стояночный 220 В с регулятором температуры от бортового ввода.
- ФВУ (приточно-вытяжное устройство).
- Кондиционер с разводкой в кабину водителя (в составе базового ТС). Установка независимого кондиционера на медицинский салон.
- Преобразователь напряжения на 12/220 В.
- Розетка в салоне на 220 В (4шт.).
- Розетка в салоне на 12 В (5 шт.).
- Розетка ввода электропитания внешней сети 220 В, 50 Гц в передней части левого борта, с защитой от короткого замыкания и защитой персонала от поражения электрическим током (не зависит от бортовой сети 220 В).
- Кабель ввода электропитания внешней сети 220 В (15 м).

Автоматическая система заряда аккумуляторных батарей а/м от внешней сети электропитания 220В, 50 Гц.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Двигатель:	
модель	ОМ 651
тип	дизельный, с турбонаддувом
объем двигателя, *см³*	2143
Максимальная мощность, *л.с.*	116
Максимальный момент, *Нм при об./мин.*	280 при 1200–2400
Экологический класс	Евро-5
Тип привода	задний
Коробка передач	6-МКП Eco Gear
Передаточные числа КП:	
1-я передача	5,08
2-я передача	2,61
3-я передача	1,52
4-я передача	1,00
5-я передача	0,79
6-я передача	0,68
задний ход	4,72
главная передача	4,73
Размерность шин	235/65R16C
Тормозная система	гидравлическая
Вспомогательные системы	ESP (ABS, ASR, EBV, BAS)
Тормозные механизмы:	
передние	дисковые, вентилируемые
задние	дисковые
Рулевое управление	реечное, с гидроусилителем
Подвеска:	
передняя	независимая, с поперечной рессорой из композиционного материала
задняя	зависимая, рессорная
Топливный бак, *л*	75

Цветографическое изображение может быть изменено в соответствии с действующим законодательством.

Mercedes-Benz

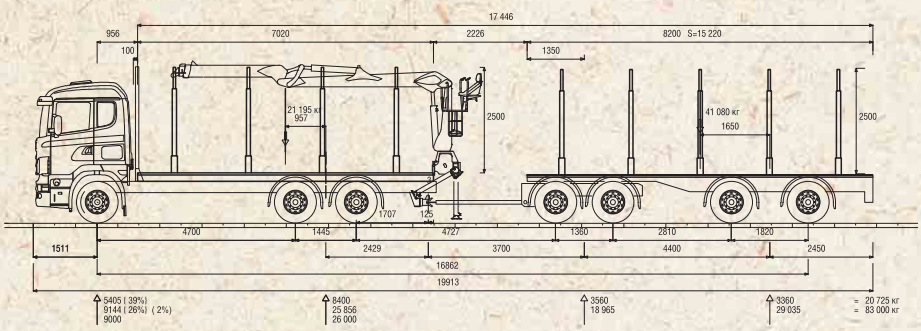
КЛИЕНТСКАЯ СЛУЖБА:
8-800-200-02-06
WWW.MERCEDES-BENZ.RU

АВТОЛЕСОВОЗ SCANIA R500 6x4

Автомобильная вывозка леса существенно отличается от перевозки грузов по автомагистралям. Лесоматериалы являются тяжелым объемным грузом, который часто приходится вывозить с участков по бездорожью, а также в суровых климатических условиях. При этом автолесовозы подвергаются значительным нагрузкам, а значит, требования к прочности и надежности подвижного состава лесовозного транспорта самые высокие, особенно с учетом сезонности лесозаготовительных работ.

Лесовозы Scania известны во всем мире. Производство грузовых автомобилей Scania основано на уникальной модульной системе сборки, когда используется небольшое количество деталей, из которых собирается значительное количество различных готовых изделий. При этом обеспечивается большое разнообразие моделей и модификаций грузовых автомобилей, а также двигателей Scania, применяемых для различных транспортных задач и условий эксплуатации техники. Благодаря большому разнообразию модификаций и надежным компонентам Scania предлагает выбрать наиболее подходящую комплектацию автолесовозов для многообразия транспортных задач по вывозке древесины.

Автолесовозы Scania в России представлены с двигателями мощностью от 400 л.с. до 560 л.с. и колесными формулами 6x4, 6x6 и 8x4. Все лесовозные автомобили Scania имеют класс проектирования для сверхтяжелых условий и в заводской номенклатуре обозначаются индексом «E», а также высокий дорожный просвет, обозначаемый индексом «H». Лесовозные шасси Scania имеют двойные рамы. Так, толщина основного лонжерона рам лесовозных шасси Scania составляет 9,5 мм и дополнительного — 8 мм. Эта конструктивная особенность используется только на лесовозах Scania и обеспечивает значительную долговечность автомобилей и высокую надежность в тяжелых условиях работ на вывозке леса. При этом собственная масса шасси на лесовозах Scania наименьшая в своем классе.



SCANIA
ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ:
8-800-505-55-00
WWW.SCANIA.RU

ШАССИ

Колесная формула 6x4

Максимальная полная техническая масса автопоезда (с прицепом) до 118 тонн

Грузоподъемность переднего моста 8,5 тонны

Грузоподъемность задней тележки 26 тонн

Габаритные размеры:
длина – 9626 мм, ширина – 2550 мм, высота – 3950 мм

КАБИНА

CR19N – высокая, со спальным местом.

Внутренее оборудование кабины: кондиционер, автомагнитола, автономный воздушный отопитель 4 кВт, цифровой тахограф, приборная панель, сиденья водителя и пассажира, спальное место шириной 80 см, складной рычаг КПП, система отслеживания рабочих параметров на расстоянии (Scania FMS), резиновые коврики.

Внешнее оборудование кабины: люк в крыше с москитной сеткой, зеркала заднего вида (сферические и широкоугольные), зеркала ближнего и переднего вида, очистители фар, дополнительные фары в козырьке кабины, знак автопоезда, облицовка радиатора, оборудованная замком, подсветка ступеней подъема в кабину.

ДВИГАТЕЛЬ

Scania DC16 04 500 Евро-3, восьмицилиндровый V-образный

Мощность 500 л.с. (368 кВт) при 1900 об./мин

Крутящий момент 2400 Н·м при 1000–1300 об./мин

Система питания насос-форсунки (Scania PDE)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

GRSO905, механическая, 12+2-ступенчатая, с повышающей передачей, двумя понижающими передачами и двумя передачами заднего хода, с демультипликатором и делителем.

КУЗОВНАЯ НАДСТРОЙКА «ALUCAR»

Алюминиевый надрамник, 4 пары стальных коников Alucar XL3, алюминиевый щит за кабиной, рабочие фары, защита топливного бака, устройства для крепления груза с ремнями, инструментальный ящик, полукрылья задних колес с алюминиевым основанием над колесами, гидрофикация, выдвижная гидрофицированная консоль для установки гидроманипулятора. Длина грузовой платформы — 7020 мм.

ГИДРОМАНИПУЛЯТОР: HIAB LOGLIFT F96ST

Максимальный вылет стрелы 9,65 м

Подъемный момент, брутто/нетто 122/88 кН·м

Макс. «чистая» грузоподъемность (3,0–9,65 м) 2565–625 кг

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Коробка отбора мощности, блок управления оборудованием кузовной надстройки, сцепное устройство и разъем для подключения тормозной системы прицепа.

Кабины Scania соответствуют шведским стандартам безопасности, которые являются самыми жесткими в мире. Для комплектации каждого автомобиля Scania в зависимости от модели двигателя и транспортной задачи предлагается выбор кабин. С целью наибольшего соответствия продукции требованиям заказчиков Scania выпускает широкую номенклатуру кабин, которые различаются по назначению, длине, высоте, наличию спальных мест и множеству видов дополнительного оборудования. Контрольно-измерительные приборы отчетливо видны во время движения. Любая из предлагаемых кабин Scania обеспечивает удобные вход и выход, удобство работы и отдыха, значительный диапазон регулировок органов управления и превосходную обзорность с рабочего места водителя.

Силовые агрегаты Scania обеспечивают высокую производительность вывозки леса при наименьшем расходе топлива: в частности, рядные 6-цилиндровые двигатели с рабочим объемом 13 литров мощностью от 400 до 480 л.с., а также легендарные восьмицилиндровые V-образные двигатели с рабочим объемом 16 литров мощностью от 500 до 730 л.с. Дизельные двигатели Scania V8 отличаются значительной долговечностью, обеспечивают более высокую среднюю скорость автопоезда и впечатляющую топливную экономичность, особенно при движении по дорогам с холмистым рельефом местности.

Так называемая модульная конструкция, с применением раздельных головок блока цилиндров, обеспечивает удобство обслуживания и высочайшую надежность двигателей Scania.

SCANIA

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ:
8-800-505-55-00
WWW.SCANIA.RU

MITSUBISHI FUSO

CANTER

Координаты успешного бизнеса

FUSO FINANCE

ЛИЗИНГ

ОТ 1%*

УДОРОЖАНИЕ

*Аванс – 49% от цены автомобиля по договору купли-продажи с НДС. Срок лизинга 1 год. Расчёт приведён в рублях и с выкупным платежом 0,5% от стоимости предмета лизинга по договору купли-продажи. Данные условия действительны при единовременном приобретении в лизинг от пяти автомобилей Mitsubishi Fuso CANTER по программе Fuso Finance. Обращаем ваше внимание на то, что данное предложение носит исключительно информационный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями Ст.437 (2) ГК РФ. ЗАО <<Европлан>>, ОГРН 1027700085380. ЕВРОПЛАН(R).

Официальные дилеры Mitsubishi Fuso в России:

Москва: АвтоМАШ-Центр: +7(495) 787-00-70; Автопремьер: +7(495)99-525-99; Автофургон: +7(495) 974-72-20; ДМ Исудзу: +7(495) 967-94-24; Мосдизайнмаш: +7(965) 112-53-31; ГАЛФ-Дубровка: +7(495)740-02-20; ИНФОПРОМ Авто: +7 (495) 221-88-54; ФУСО Центр МБ Рус: +7(495) 745-26-47; **Санкт-Петербург:** Автостар:+7(812) 406 77 05; Дакар:+7(812) 327-00-00; ТЦ Восток: +7(812)490-77-77; **Барнаул** Триал: +7 (3852) 36-09-05; **Белгород:** КомТранс Белгород: +7 (4722) 37-47-88; **Владивосток:** ПримТрак: +7(423) 246-08-42; **Владимир:** Владимирский автоцентр КАМАЗ: +7 (4922) 36-27-24; **Волгоград:** ВолгаАвтоТрейд: +7(8442) 43-04-30; **Вологда:** АвтоЦентрГрупп: +7(8172)751-751; **Воронеж:** Дока: +7(4732) 79-84-60; **Екатеринбург:** АЦ на Маневровой: +7 (343) 323-03-20; Штерн: +7 (343) 377-62-10; Юнион Тракс: +7 (343) 204-94-80; **Иркутск:** Арена-АВТО: +7(3952) 39-58-58; **Казань:** АРБАКАМ: +7(843) 227-50-50; Делфо-Ком: +7(843) 239-36-85; **Калуга:** КАСАМ Авто: +7(4842) 793777: **Кемерово:** Торговый Дом «КМПК»: +7 (3842)-377-111; **Краснодарский край:** Краснодарский автоцентр КАМАЗ: +7 (86162) 5 -16 -84; СБСВ-КЛЮЧАВТО ЮГ: +7 (86159) 444-05; **Красноярск:** «Техноцентр «Мегаполис»: +7 (391) 202-55-44; Орион-Моторс: +7 (391) 2-555-267; **Липецк:** ДжапАвто: +7 (4742) 78-00-00; **Н.Челны:** Камавтокомплект: +7 (8552) 39-53-53; **Нижний Новгород:** Трансинвест: +7 (831) 410-33-22; **Новосибирск:** АСМ-Авто: +7(383)303-20-40; СТЦ МАН: +7 (383) 325-35-07; **Омск:** М-Тракс: +7(3812) 44-68-27; **Пермь:** ЕвроТрак Пермь: +7(342) 211-13-33; **Петрозаводск:** ПКФ Слово: +7(8142) 44-44-20; **Ростов:** XXI Век: +7 928-279-23-14; Арена Трак: +7 928 229-38-92; Юнион Сервис: +7 863 227-87-35; **Рязань:** АвтоМет: +7 (4912) 92-55-55; **Самара:** Гуд-Лак: +7(846) 263-78-89; Самарский Торговый Дом: +7(846) 996-89-89; **Саратов:** Икар Трак: +7 (8452) 55-66-77; **Минеральные Воды:** СБСВ-КЛЮЧАВТО Мицубиши КМВ: +7 (87922) 5-88-22; **Ставрополь:** СБСВ-КЛЮЧАВТО Ставрополь: +7 (8652) 56-20-20 ; **Сургут:** Эврика-Трейд: +7 (3462) 51-51-51; **Тула:** ДЦ Mitsubishi Motors: +7 (4872) 21-31-31; **Тюмень:** Адонис-Авто: +7 (3452) 48-79-00; **Улан-Удэ:** Арена-АВТО: +7(9021) 608021; **Уфа:** ВостокКомТранс: +7(347) 293-40-10; **Хабаровск:** Хабаровский Восточно-Региональный Автоцентр КАМАЗ: +7 (4212) 435650; Индиго: +7 (4212) 75-01-01; **Челябинск:** КамАЗАвтоМаркет: +7 (351) 772-69-68; ТК МАЗсервис: +7 (351) 259-39-85; **Чита:** Арена-АВТО: +79145223651.

Реклама

FUSO

8-800-555-45-45

www.fusotrucks.ru

Грузовики «Мерседес-Бенц» Actros и Axor

Всегда в наличии и под заказ в «Мерседес-Бенц РУС»

Преимущества грузовиков «Мерседес-Бенц»:

· двигатели Евро 3 и Евро 5;
· высокий крутящий момент двигателя (до 2000 н/м) при низкой частоте вращения;
· межсервисный интервал до 100 000 км;
· гарантия на силовую линию 3 года или 450 000 км;
· низкие эксплуатационные расходы;
· высокая стоимость продажи на вторичном рынке;
· собственная лизинговая компания.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ РУС» 85 км МКАД, (495) 745-2622, (495) 663-6600, **www.sales.mercedes-benz.ru**

Реклама