№ 7 (132) ОКТЯБРЬ 2021

АВТОПАРК 5 КОЛЕСО

ПУТЬ СВЕРШЕНИЙ И ПОБЕД
80 ЛЕТ «УРАЛУ»

ЭКОНОМИКА
РОСТ ТАРИФОВ НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

КАДРЫ
ФИНАЛ WORLDSKILLS RUSSIA – 2021

ЭКСПЛУАТАЦИЯ
DAF XF ЕВРО-5

ПЯТЫЙ ЭЛЕМЕНТ

VOLKSWAGEN CADDY CARGO

ТЕСТ
IVECO DAILY CNG

НОВИНКА
ENVIRO500EV CHARGE

ПАРАД ПРЕМЬЕР
ФОРУМ «АРМИЯ-2021»

21007>
4 607012 120113

Будущее выглядит так

Инновационный Actros — полный контроль ситуации и экономия топлива.

Active Drive Assist — система полуавтономного движения самостоятельно удерживает автомобиль в пределах дорожной полосы, поддерживает дистанцию и осуществляет повышение и снижение скорости.

Active Brake Assist 5 — система выполнит экстренное торможение при возникновении риска столкновения с автомобилем или наезда на пешехода и отсутствии реакции водителя на предупреждение.

MirrorCam — система камер внешнего обзора позволяет снизить расход топлива благодаря улучшению аэродинамики, помогает водителю при маневрировании, повороте и перестроении благодаря расширенному обзору пространства вокруг автомобиля.

Инновационное рабочее место — комбинация функциональности, комфорта и эргономики. Мультимедийная приборная панель с двумя цветными дисплеями высокого разрешения, автоматический климат-контроль, интеграция смартфонов через Apple CarPlay и Android Auto и беспроводная зарядка с технологией беспроводной передачи данных NFC.

Подробную информацию можно найти у официальных дилеров грузовой техники Mercedes-Benz.
Узнайте адрес ближайшего к вам дилера на сайте www.mercedes-benz-trucks.ru
или по телефону 8 800 444-04-45 (звонок по России бесплатный).

Реклама. Актрос. Актив Драйв Ассист. Актив Брейк Ассист 5. Мирроркэм. Эппл КарПлей. Андроид Авто. Предоставленная информация носит справочный характер и не является офертой или публичной офертой (ст. 437 ГК РФ). * Грузовики, которым доверяют.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust*

автопарк 5колесо

№ 7 (132), ОКТЯБРЬ 2021

Главный редактор
МИХАИЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ ОЖЕРЕЛЬЕВ
m.ozhereliev@5koleso.ru

Выпускающий редактор
ЕВГЕНИЙ ЛИПОВИЦКИЙ

Директор по работе с автопредставительствами
АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ

Корреспондент
МАКСИМ ПРИХОДЬКО

Главный дизайнер
АЛЕКСЕЙ ФЕШИН

Дизайнер
ТИХОН СИКУЛЕР

Цветокоррекция и препресс
АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ

Руководитель отдела рекламы
ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
Тел. (499) 455-1663
v.avdeev@5koleso.ru
АЛЕНА КЕЧИНА
АЛЛА ЮШКОВА

Отдел дистрибьюции и подписка, руководитель
МАРИЯ ВОРОБЬЕВА
m.vorobyeva@5koleso.ru

Бренд-менеджер
АРКАДИЙ АЛЕКСЕЕВ

Журнал «Автопарк 5 Колесо»
регистрационный номер и дата принятия решения о регистрации: серия ПИ № ФС77-73109 от 09.06.2018 г.

Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Тираж 26 400 экземпляров

Учредитель и издатель ООО «5К»
www.5koleso.ru

Адрес учредителя и издателя
197342, Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, литер А, пом. 13-Н, комната 102, офис 412А, тел. (499) 455-1663

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

Типография ООО «РосФлекс»
305001, Курск, Дружининская ул., 29, офис 7

Онлайн-подписка
podpiska.pochta.ru — индекс **ПН 355** (интернет-каталог)
ural-press.ru — индекс **10444** (интернет-каталог)
Каталог Крыма — индекс **22846** (печатный каталог)

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

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

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

Издание распространяется прямой рассылкой и по подписке. Цена свободная.

ДАТА ВЫХОДА В СВЕТ 04.10.2021

16+

ВОЛЧИЙ БИЛЕТ

ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ЗАМЕТНЫХ НОВОСТЕЙ СЕНТЯБРЯ В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК СТАЛО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА НА ТЕМУ НОВЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ДЛЯ РАБОТЫ ВОДИТЕЛЯМИ. НОВЫЙ ЗАКОНОПРОЕКТ, КОТОРЫЙ ВНЕСЛО В ГОСДУМУ ПРАВИТЕЛЬСТВО, КОСНУЛСЯ ТАКСИ И НАЗЕМНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.

Итак, водителей с судимостью запретят принимать на работу. Запрет на профессию водителя автобуса, троллейбуса, трамвая и маршрутки будет действовать для судимых за преступления против общественной и госбезопасности, основ конституционного строя, мира и безопасности человечества. А в такси нельзя будет работать также осужденным за тяжкие и особо тяжкие преступления — убийства, разбои, изнасилования, наркотические преступления и другие.

Уже работающие водители должны будут до 1 марта 2023 года представить работодателю справку об отсутствии судимости. Кроме того, она понадобится при регистрации индивидуальных предпринимателей для работы в такси или пассажирских перевозках.

В такси, как известно, идут не от хорошей жизни — на такой работе не нужно особого образования, кроме умения «крутить баранку» и выносливости. Теперь ранее судимые люди не смогут найти даже такую работу. Не возникнет ли дополнительных рисков, что отсутствие возможностей для трудоустройства вновь толкнет их на совершение преступлений? Не получим ли мы роста социальной напряженности?

Водитель должен знать ПДД, город. Наличие либо отсутствие судимости на эти знания никак не влияет.

Логика разработчиков проекта такова: если ты раньше убивал, насиловал, грабил, то лучше не допускать тебя до работы с людьми. Но при такой логике очевидно следующее: всем тем, чья работа так или иначе связана с очным общением, следует запретить иметь судимость. А на практике это «волчий билет» практически для любой профессии. Да и в целом логика проекта требует запретить судимым любые контакты, ведь взаимодействуют с живыми людьми так или иначе все.

Надо также учитывать, что запрет на работу в такси людям с судимостью коснется не только россиян, но и граждан из других стран Евразийского экономического союза. Этот факт тоже создает определенные сложности. Мигрантам придется привозить из своих стран справки об отсутствии судимости за тяжкие преступления. А как проверять информацию из таких документов? По данным экспертов, у государства пока не существует информационной базы, которая позволила бы это делать, и этот процесс будет проблематичным. Власти пока не могут наладить даже контроль за пребыванием мигрантов — в стране находятся миллионы нелегалов.

МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Пока процессы не налажены, новые законодательные ограничения для приема на работу, которую обычно выбирают именно граждане из ближнего зарубежья, будут создавать коррупционные риски. Черный рынок «липовых» справок и так востребован, и предлагаемый закон может расширить объемы и ассортимент такой торговли.

Кстати, это еще не все запреты, которые были предложены в сентябре для работы в такси. На этот раз ограничения хотя бы связаны именно с умением адекватно водить и знанием города. Минтранс вышел с инициативой о запрете таксовать для водителей, которые систематически нарушали ПДД, в частности накопили больше трех неоплаченных штрафов. Также на работу в такси могут не пустить тех, кто не знает дорогу к местным культурным объектам. Это предполагает аттестацию желающих зарабатывать в такси на знание местности.

Наше государство не имеет на сегодняшний день реальных практических рычагов, чтобы четко отслеживать судьбу каждого приезжего, который устраивается на работу водителем такси. Мигранты вынуждены будут получать информацию в собственных органах и привозить справки либо в российские органы, либо работодателям, но проверить корректность этих справок и представленной в них информации гораздо сложнее. На сегодня наши власти не планируют создать единую базу, которая позволяла бы отслеживать такие сведения. Все это приведет к росту коррупции.

38

HYUNDAI MIGHTY EX8

ТЕСТ

42

IVECO DAILY CNG

ТЕСТ

50

ENVIRO500EV CHARGE

НОВИНКА

НОВОСТИ

6 **НОВОСТИ**

12 ВЫСТАВКА COMTRANS 2021 **СОБЫТИЕ**

20 ВЫСТАВКА WASTETECH 2021 **СОБЫТИЕ**

БИЗНЕС

22 ВЛАДИМИР ГОЙХМАН, ООО «СТ НИЖЕГОРОДЕЦ» **ИНТЕРВЬЮ**

24 БОРИС ПАНЬКОВ, OMNICOMM **ИНТЕРВЬЮ**

26 ПРОДАЖИ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ **РЫНОК**

30 РОСТ ТАРИФОВ НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ **ЭКОНОМИКА**

КАДРЫ

34 ФИНАЛ WORLDSKILLS RUSSIA — 2021 **ЧЕМПИОНАТ**

ГРУЗОВИКИ

38 HYUNDAI MIGHTY EX8 **ТЕСТ**

42 IVECO DAILY CNG **ТЕСТ**

46 VOLKSWAGEN CADDY5 CARGO **ТЕСТ**

АВТОБУСЫ

50 ENVIRO500EV CHARGE **НОВИНКА**

F-MAX L: ОТ ПОЛЮСОВ ДО ПУСТЫНЬ БЕЗ ДОЗАПРАВКИ.

Проезжайте до 5000 км без дополнительных заправок с увеличенной до 1350 л емкостью топливных баков Ford Trucks F-MAX, снижая до 5% расходов на топливо с новым режимом Eco+. Увеличенная до 3750 мм колесная база, исключительная управляемость и превосходная устойчивость грузового автомобиля на дороге сделают дальние поездки комфортнее, чем когда-либо.

Когда необходимо проезжать значительные расстояния, Ford Trucks стремится разделять вашу нагрузку.

www.fordtrucks.ru

Реклама

TURBOTRUCKS
your partner on the road
эксклюзивный дистрибьютор в России

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

Ford TRUCKS
Sharing the load*
Груз не в тягость

52

СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА CASE И IVECO

ОБЗОР

58

ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ НА ВЫСТАВКЕ COMTRANS 2021

ОБЗОР

78

ЮБИЛЕЙ АВТОЗАВОДА «УРАЛ»

ИСТОРИЯ

СПЕЦТЕХНИКА

52 СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА CASE И IVECO

ОБЗОР

54 ФОРУМ «АРМИЯ-2021»

ОБЗОР

ПРИЦЕПЫ

58 ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ COMTRANS 2021

ОБЗОР

ЭКСПЛУАТАЦИЯ

62 DAF XF EBPO-5

РЕСУРС

АВТОМЕХАНИКА

64

НОВОСТИ

66 ВЫСТАВКА MIMS AUTOMECHANIKA MOSCOW 2021

ОБЗОР

68 ВЫСТАВКА IAA MOBILITY

ОБЗОР

72 ОДИНАРНЫЕ ШИРОКОПРОФИЛЬНЫЕ ШИНЫ

ОПЫТ

74 SCHAEFFLER ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬНОСТИ

ТЕХНОЛОГИИ

ЭКСКУРС

78 ЮБИЛЕЙ АВТОЗАВОДА «УРАЛ»

ИСТОРИЯ

Реклама

120U ШИНА ДЛЯ АВТОБУСОВ

M+S

275/70R22.5
150/148J (152/148E)

YOKOHAMA

www.yokohama.ru

ООО «ЙОКОХАМА РУС», ОГРН 1055009311521
141407, Московская область, г. Химки, ул. Панфилова, вл. 19, стр. 1, этаж 3

ЗА ЧИСТЫЙ ВОЗДУХ

«Группа ГАЗ» начала отправлять первые из 110 новых газовых автобусов ЛиАЗ-5292 CNG. Подвижной состав приобретен в рамках федерального проекта «Чистый воздух» и нацпроекта «Экология». Автобусы оснащены газовыми двигателями ЯМЗ-536 экологического стандарта Евро-5. Компримированный природный газ сгорает без образования дыма, содержание вредных оксидов в четыре раза ниже допустимых пределов, а стоимость метана значительно ниже дизельного топлива. Автобусы рассчитаны на перевозку 108 человек, включая 28 посадочных мест и одно место для маломобильного пассажира. Просторная накопительная площадка позволит одновременно разместить детскую и инвалидную коляски. Все машины оснащены Wi-Fi-роутерами и USB-коннекторами. В салонах кондиционер, который обеспечивает комфорт пассажиров во время поездки. Машины снабжены системой книлинга, а электронное управление уровнем пола облегчит посадку и высадку всем пассажирам. Не забыты и водители. В ЛиАЗ-5292 CNG их рабочее место соответствует мировым стандартам по комфорту и эргономике. Приборная панель вместе с рулевой колонкой регулируется по высоте и углу наклона. Сиденье оснащено пневмоподвеской и подлокотниками. Планируется, что поставка всей партии новых автобусов завершится в регионе к концу октября.

БЕЗДОРОЖЬЕ — ИХ СТИХИЯ

Компании Isuzu Rus и Arctic Trucks объявляют о начале продаж на российском рынке новой версии пикапа Isuzu D-Max AT35 21MY с улучшенными относительно базовых моделей внедорожными характеристиками, такими как увеличенные углы въезда, съезда и переката, увеличенный дорожный просвет, уменьшенное удельное давление на грунт. Усиление конструкции рамы, изменение геометрии кузова, штатные грязевые шины размерностью 315/70R17 и большой список дополнительного оборудования повышают внедорожные возможности автомобиля. 6 мм металлической защиты нижней части кузова, минимальный дорожный просвет 273 мм, а также улучшенные углы въезда и съезда позволят штурмовать любое препятствие. Блокировка заднего дифференциала и внушительный крутящий момент 450 Нм позволяют без опаски передвигаться по непрочным грунтам. Увеличенная до 315 мм ширина колес обеспечивает уверенное сцепление на снегу и песке, а боковой профиль в 220 мм легко амортизирует большинство неровностей дорожного покрытия. Уехать еще дальше от цивилизации позволит установка топливного бака на 140 л, что практически вдвое больше штатного объема. А лебедка с радиоуправлением и шноркель выручат на среднем и тяжелом бездорожье и при форсировании водных преград. Предварительный заказ можно оформить на официальном сайте Isuzu.

КАРТА ПРИОРИТЕТА

В рамках ВЭФ-2021 гендиректор «Volvo Group Россия» Сергей Яворский поставил подпись под пятилетним соглашением о сотрудничестве по вопросам развития водородных технологий и участия компании в создании Водородного парка на территории Сахалинской области. Кроме того, Volvo вошла в проект «Беспилотные логистические коридоры» по испытаниям высокоавтоматизированных автономных грузовиков на трассе М-11 «Нева».

Участники проекта рассматривают возможность организации развития транспорта на водородных топливных элементах и сопутствующей топливно-заправочной инфраструктуры на территории Сахалинской области. Помимо Volvo, в проект также вовлечены АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики», АО «Русатом Оверсиз» и «Корпорация развития Сахалинской области».

В свою очередь, Минтранс с ассоциацией «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) формируют заявку для создания беспилотных логистических коридоров в рамках экспериментальных правовых режимов. На полях ВЭФ заместитель министра транспорта РФ Кирилл Богданов подписал соглашение с новыми участниками проекта «Беспилотные логистические коридоры»: компаниями Volvo, «Почта России», Ozon, ГТЛК и «ВТБ Инфраструктурный Холдинг». Они пополнили формируемый проектный консорциум, в который в рамках ПМЭФ-2021 вошли ассоциация ЦТЛ, КАМАЗ, «Национальные Телематические Системы» (НТС), СберАвтоТех, «Деловые линии», Globaltruck, «Первая экспедиционная компания» и X5 Group.

■ Биржа ATI.SU запустила индекс рынка автомобильных грузоперевозок. Индекс, показывающий динамику цен на на FTL-перевозки по ста наиболее популярным направлениям внутри России, а также по рынку в целом, стал публиковаться в открытом доступе. Показатель рассчитывается как на основе размещенных на бирже заявок на перевозку, так и на основе данных о реально совершенных сделках — последние имеют больший удельный вес из-за своей достоверности. Ведь цены в размещенных на бирже заявках далеко не всегда совпадают с ценами на реальные перевозки — примерно так же, как цены в объявлениях о продаже квартир не совпадают со стоимостью сделки. Решить эту проблему позволяют довольно сложные математические модели и применение систем машинного обучения, которые могут отбросить некачественные данные при еженедельном расчете индекса. Также сейчас ведутся переговоры с другими крупными игроками в сфере автомобильных грузоперевозок об обмене обезличенными данными о сделках, что позволит еще больше повысить качество расчетов. Сейчас соответствующую статистику по отрасли публикует только Росстат, но она запаздывает по времени и не всегда может быть объективной.

■ За первые шесть месяцев этого года в РФ было реализовано 783 автомобиля FAW, что на 143% превышает аналогичный показатель 2020-го. Значительный рост продаж техники FAW в этом году обусловлен традиционно высоким спросом на самосвалы с колесными формулами 6x4 и 8x4. Их доля в общем объеме проданных машин составила 83%. Всего было реализовано 655 единиц такой техники, что на 156% больше аналогичного показателя предыдущего года — 255 самосвалов. В компании считают, что уверенному росту продаж способствуют некритичные сроки поставки (60–70 дней), расширение сети сервисных станций, а также хорошее соотношение цены и качества машин FAW. Если не будут введены более серьезные ограничения из-за пандемии коронавируса, компания «ФАВ Восточная Европа» планирует по итогам 2021 года перешагнуть рубеж в 1000 автомобилей, тем самым увеличив продажи на 40% по сравнению с 2020-м.

KRONE PROFI LINER

ПОТОМУ ЧТО
РЯДОМ МНЕ НУЖЕН
НАСТОЯЩИЙ
ПРОФЕССИОНАЛ.

Отсканируйте QR-код
СЕЙЧАС
и узнайте больше!

Реклама

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

KRONE
We Deliver the Future

НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫЕ ВЫСТАВКИ В РФ И ЗА РУБЕЖОМ

АГРОПРОДМАШ-2021

Международная выставка оборудования, машин и ингредиентов для пищевой и перерабатывающей промышленности.

4–8 октября, МВЦ «Крокус Экспо».

ЗОЛОТАЯ ОСЕНЬ – 2021

23-я агропромышленная выставка.

6–9 октября, парк «Патриот», Московская обл.

ОТКРЫТЫЕ ИННОВАЦИИ – 2021

15–17 октября, Сколково.

ИНТЕРПОЛИТЕХ-2021

XXV Международная выставка средств обеспечения безопасности государства.

19–22 октября, МВЦ «Крокус Экспо».

МЕЖДУНАРОДНАЯ НЕДЕЛЯ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ – 2021

XI Международная конференция, посвященная рынку смазочных материалов.

20–21 октября, онлайн-формат.

GASSUF-2021

Международная выставка оборудования и технологий для газораспределения и использования газа.

26–28 октября, МВЦ «Крокус Экспо».

SMART CARS & ROADS

IV Федеральный форум, посвященный цифровой трансформации экосистемы «автомобиль — дорога».

11 ноября, отель «Хилтон Гарден Инн Москва».

TRANSLOGISTICA URAL

Ежегодная выставка-форум по логистике и коммерческому транспорту.

23–25 ноября, МВЦ «Екатеринбург-Экспо».

РЫНОК НЕФТЕПРОДУКТОВ РОССИИ И СНГ – 2021

V Международная конференция.

26 ноября, отель «Балчуг Кемпински», Москва.

СОБРАНО В КАЗАХСТАНЕ

Совместное предприятие ПАО «КАМАЗ» и АО «Национальная компания «Казахстан Инжиниринг» презентовало первые магистральные тягачи КАМАЗ-54901, собранные на территории Республики Казахстан.

На заводе «КАМАЗ-Инжиниринг» в городе Кокшетау были собраны первые пять автомобилей КАМАЗ-54901. На презентации автомобилей присутствовали представители ПАО «КАМАЗ», официальные дилеры, крупные корпоративные клиенты, представители государственных структур, ведомств и Ассоциации автомобильного бизнеса Казахстана. Новые грузовики были направлены в дилерские центры Казахстана для демонстрации потенциальным клиентам.

Магистральный тягач КАМАЗ-54901 оснащен автоматизированной коробкой передач ZF и новым 450-сильным 6-цилиндровым рядным двигателем КАМАЗ-910.12 экологического класса Евро-5, что обеспечивает низкий уровень выброса загрязняющих веществ. Автомобиль имеет увеличенный до 120 000 км межсервисный интервал, а также сниженный на 10% расход топлива. В базовой комплектации автомобиля уже имеется бортовая информационная система с программным обеспечением ИТИС-КАМАЗ для спутникового мониторинга транспортного средства.

ОТ ПОВОЛЖЬЯ ДО КОЛЫМЫ

В 2021 году сеть сервисных центров Scania в России увеличилась на пять мастерских технического обслуживания (МТО), которые создаются как филиалы действующих официальных СТО.

Новые мастерские техобслуживания открылись в Магаданской, Амурской («ДВ Скан»), Калужской («Север-Скан»), Волгоградской («Самара-Скан») и Тамбовской («Сканеж») областях. Теперь дилерская сеть Scania в России объединяет 50 СТО, 33 МТО и 14 удаленных сервисных решений на базе предприятий клиентов.

Расширение сети сервисных центров Scania продолжается, в октябре откроются после реконструкции СТО в Перми и новая МТО в Сыктывкаре. Мастерские техобслуживания, как правило, меньше по размеру, чем станции технического обслуживания, при этом они создаются на основе таких же высоких требований к качеству диагностики, техобслуживания и ремонта, наличию оборудования и оригинальных запчастей. На территории комплекса, где находится МТО, есть АЗС, отель, кафе, мойка и стоянка для грузового транспорта.

Ранее сообщалось, что арбитражный суд Красноярского края удовлетворил иск Scania к ООО «Гриффин» о незаконном использовании товарных знаков — наименования Scania и изображения грифона, которое является официальным логотипом шведской компании.

ROSNEFT

REVOLUX
D3

ПРЕВОСХОДНАЯ ЗАЩИТА ДВИГАТЕЛЯ
В ЛЮБЫХ УСЛОВИЯХ

ПОСЕТИТЕ САЙТ REVOLUX, ВОСПОЛЬЗОВАВШИСЬ QR-КОДОМ

ROSNEFT-LUBRICANTS.RU

Реклама 0+

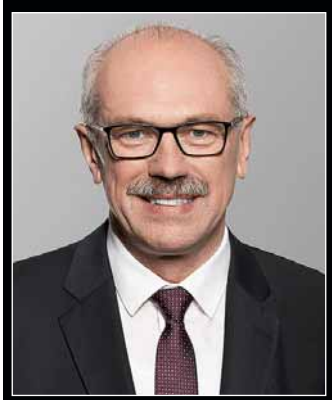
НАЗНАЧЕНИЯ

Г-н Митюков, ранее занимавший пост координатора ассоциации, вступил в должность президента Международной ассоциации курьерских служб (МАКС). Изменилась также структура организации: создан координационный совет, в президиум которого войдут представители различных компаний и бизнес-объединений. Новая структура управления призвана сделать МАКС предельно открытой и гибкой. Текущие изменения являются закономерным шагом на пути развития ассоциации, направленным на повышение эффективности ее работы.

АЛЕКСАНДР МИТЮКОВ,
президент Межрегиональной ассоциации курьерских служб

На этой позиции Робертс будет работать под руководством Юн Кю Ли, исполнительного вице-президента и главы центра коммуникаций Hyundai Motor Group. В его задачи войдет управление глобальными коммуникациями брендов Hyundai и Kia с целью дальнейшего освещения трансформации, которую проходят обе компании на пути преобразования в поставщиков инновационных решений в сфере мобильности. Местом работы Эндрю Робертса станет головной офис Hyundai Motor Group в Сеуле. За плечами Робертса более 25 лет опыта в сфере коммуникаций.

ЭНДРЮ РОБЕРТС,
вице-президент и глава глобального подразделения по связям с общественностью Hyundai Motor Group



Вильгельм Рем входит в состав правления ZF Friedrichshafen AG с 2012 года. Его назначение на должность руководителя нового дивизиона и главы управленческой команды, сформированной из представителей дивизионов технологий коммерческого транспорта и систем управления коммерческим транспортом, обеспечивает сильную преемственность в структуре концерна ZF. Новый дивизион концерна ZF «Решения для коммерческого транспорта» начнет работу в начале 2022 года.

ВИЛЬГЕЛЬМ РЕМ,
руководитель дивизиона «Решения для коммерческого транспорта» концерна ZF

ЗАВОД В УЛЬМЕ ОТКРЫТ

В Германии состоялось официальное открытие завода по производству электрических грузовиков большой грузоподъемности Nikola Tre. Выпуск готовой продукции начнется в конце текущего года. Первые модели Nikola Tre будут доставлены отдельным покупателям в США в 2022 году.

На производственном предприятии в Ульме общей площадью 50 000 м^2, из которых задействовано 25 000 м^2, используется процесс окончательной сборки, предназначенный для электромобилей. Этот завод и первая фаза подготовки к серийному производству стали возможными благодаря совместным инвестициям Iveco и Nikola и предполагают вовлечение 160 поставщиков в каждый этап процесса. Планируется, что производственная линия будет изготавливать примерно 1000 единиц за смену в год. В последующие годы ожидается постепенное наращивание объемов производства. Завод будет работать в соответствии с производственной программой мирового класса для достижения нулевого уровня отходов, аварий и отказов.

Грузовики Nikola Tre разработаны на платформе Iveco S-Way с электрическим приводом совместно с FPT Industrial и оснащаются передовыми технологиями электроэнергии и топливных элементов Nikola, а также ключевыми компонентами, предоставленными Bosch. Вместе команды разработали модульную платформу, способную работать как на топливных элементах, так и на аккумуляторах.

ВСЕ СВОЕ ВОЖУ С СОБОЙ

Сразу три премьеры дал на выставке Caravan Salon 2021 ведущий европейский производитель домов на колесах Volkner Mobil GmbH.

Завод привез в Дюссельдорф существенно отличающиеся от имеющейся продуктовой линейки три модели: Perfection, Elfer Performance и Performance S. Эксперты оценили пакет из трех роскошных машин в сумму свыше 6,5 млн евро.

Главной достопримечательностью представленных домов на колесах является запатентованный гаражный отсек центрального расположения. Он находится в «подбрюшье» базового автобусного шасси с 460-сильным дизельным двигателем Volvo в заднем свесе. Выдвижное «гаражное купе» Performance S в межосевой зоне, где обычно в 11,4-метровом пассажирском автобусе находятся багажные отсеки, приспособлено под BMW i8, Mercedes C-Class Cabriolet, Ferrari, Bugatti Chiron и им аналогичные по габаритным размерам машины.

Транспортная платформа для перевозки легковушки оснащена электрогидравлической системой вертикального и горизонтального выдвижения, опускается не только к нулевой отметке, но и вывешивает вверх на четырех цилиндрах сам автокемпер, что увеличивает погрузочную/разгрузочную высоту. Помимо этого систему выдвижения для увеличения полезной площади по левому борту получил жилой салон.

Представленные автодома с мебельной атрибутикой, современной IT-начинкой, системой кондиционирования, зоной отдыха, спальней отличаются роскошью. Большой холл при входе может стать местом приема до десяти гостей, что тоже привлекает. Однако для пассажиров вместимость здесь минимальная — одно место, кроме водителя, отвечает правилам перевозки людей.

В КОРИДОР!

В Миассе стартовал автопробег техники на газовом топливе. Среди его участников легковые и грузопассажирские автомобили, пассажирский автобус и грузовые автомобили марки «Урал». Автоколонна посетит Тольятти, Набережные Челны, Нижний Новгород, Владимир и Москву. АЗ «Урал» представит вахтовый автобус на бескапотном шасси «Урал-4320» с грузовым отсеком и КМУ, универсальный моторный подогреватель на бескапотном шасси «Урал-4320», всесезонную коммунально-дорожную машину, а также автогидроподъемник на базе «Урал Next», автокран и автофургон с тягачом на шасси «Урал-63704». В пробеге примет также участие грузовик «Урал-4320 Next CNG/LNG». Его особенность в том, что он может заправляться как сжатым (CNG), так и сжиженным (LNG) природным газом. Финиш автопробега «Газовый коридор» запланирован в Санкт-Петербурге в рамках X Международного газового форума, который пройдет с 5 по 8 октября.

ПЕРВЫЙ ПОШЕЛ!

Первый Ford Transit по подписке, то есть аренде автомобиля без первоначального взноса, с фиксированными платежами и включенными сервисами, передан клиенту. Им стал индивидуальный предприниматель Дмитрий Исламов из города Октябрьский республики Башкортостан. Дмитрий — владелец сети магазинов автомобильных запчастей, расположенных в этой республике. В гараже его фирмы уже есть Ford Transit, машину он приобретал в лизинг. Второй фургон предприниматель взял, оформив на него подписку. При таком подходе владение Ford Transit обладает рядом финансовых преимуществ. Главное — отсутствует первоначальный взнос, а равномерные платежи позволяют сохранять оборотные средства в основном бизнесе. Кроме того, фиксированный арендный платеж распространяется на весь срок договора, в который полностью включены все затраты, кроме моек, топлива и шинного сервиса. Оформить подписку на автомобиль можно в любом дилерском центре Ford, а также онлайн, на сайте компании-производителя.

S.KO COOL SMART EXECUTIVE — рефрижераторный полуприцеп с новой системой распределения воздуха для эффективного и равномерного охлаждения груза — победитель в номинации «Полуприцепы» в премии Гран-при «За рулем» Коммерческие автомобили 2021. Признание клиентов, российских логистических и транспортных компаний, подтверждает лидерство Schmitz Cargobull в сегменте полуприцепов. www.cargobull.com/ru

SCHMITZ CARGOBULL
The TrailerCompany.

Реклама

ЦЕЛЕПОЛАГАНИЕ

АВТОМОБИЛИ НА ВОДОРОДНОМ ТОПЛИВЕ, АКТИВНЫЕ ПОМОЩНИКИ ВОДИТЕЛЯ И ЦИФРОВИЗАЦИЯ АВТОПАРКОВ — В МОСКВЕ НА ВЫСТАВКЕ COMTRANS ПРЕДСТАВИЛИ ГЛАВНЫЕ ТРЕНДЫ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИНДУСТРИИ АВТОПЕРЕВОЗОК. ФОРУМ ПРОХОДИТ ОДИН РАЗ В ДВА ГОДА. В ПОСТКОВИДНЫЙ ПЕРИОД ВЫСТАВКА СОБРАЛА МЕНЬШЕ УЧАСТНИКОВ ПО СРАВНЕНИЮ С 2019 ГОДОМ › **МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРОВ**

Нынешний международный салон коммерческого транспорта по своему масштабу оказался весьма скромным. Выделенные под него два зала МВЦ «Крокус Экспо» даже не были до конца заполнены экспонатами.

К сожалению, по ряду обстоятельств в мероприятии не приняла участие «большая европейская семерка», а также ведущие азиатские автопроизводители и некоторые отечественные автозаводы. Но не будем забывать, что любая выставка интересна своими серийными новинками и прототипами, наглядно демонстрирующими технологии будущего. И тех и других на этот раз оказалось немало.

ВОДОРОД У ВОРОТ

Водородное топливо уже сегодня может использоваться в грузовиках и автобусах, правда соответствующей инфраструктуры в России еще нет. А вот технических решений — хоть отбавляй. КАМАЗ совместно с франко-швейцарской инжиниринговой группой GreenGT представил прототип грузового автомобиля с системой топливных элементов. В основе новинки, получившей имя КАМАЗ-65208Н2, известное шасси четвертого поколения КАМАЗ-65208 с колесной формулой 6х2. На борту имеются две батареи топливных элементов мощностью 85 кВт·ч каждая. Водород хранится в шести баллонах. Время заправки при давлении 250 бар — 15 минут. Номинальная мощность тягового электродвигателя — 400 кВт. Запас хода — 500 км. КАМАЗ-65208Н2 предназначен для работы в составе автопоезда полной массой 40 тонн и может перевозить 23 тонны груза.

По соседству с водородным грузовиком пассажирский аппарат такого же толка — с надписью «Это водоробус» на борту. Он максимально унифицирован со своим аккумуляторным собратом, но запас хода составляет 250 км, что на 180 км больше, чем у электробуса. Вся водородная аппаратура размещена на крыше.

Прототип автобуса большого класса с формулой H_2 на борту показала «Группа ГАЗ». Газовский водоробус построен на основе стандартного электробуса, который отныне, согласно заводскому обозначению, будет именоваться Citymax. Расположенное на крыше оборудование включает баллоны со сжатым под давлением 350 бар водородом — суммарный объем составляет 1200 литров, а содержится в них 30 кг газа. Емкость тяговых батарей снижена вдвое по сравнению с обычным электробусом (примерно до 40 кВт·ч). Соответственно, в исключительно электрическом варианте такая машина способна преодолеть 25 км, но с полным запасом водорода в баллонах запас хода достигает аж 350 км.

СМОТРИ ВИДЕО

Рядом еще один водоробус, только маленький, на базе «Газели City». Ее электрический вариант ГАЗ уже демонстрировал, а теперь его оснастили топливными элементами. Баллоны и водородную установку разместили под задними сиденьями и в коробе спереди, справа от водителя. В салоне сохранено 22 места, а запас хода — те же 350 км, что и у старшего брата.

ТЯЖЕЛЫЕ И СРЕДНИЕ ДЕБЮТАНТЫ

Главным действующим лицом большегрузной экспозиции Камского автозавода стал новейший магистральный тягач «КАМАЗ Continent», он же КАМАЗ-54907. Грузовик, созданный к 50-летию компании как знак современных достижений предприятия, оснащен гибридной силовой установкой. В паре с дизелем Р6 работает электродвигатель, который позволит обеспечить кратковременное движение без запуска ДВС.

В широкой и высокой кабине только одно кресло, и это освобождает огромное пространство для комфортабельной жизни водителя внутри машины. Кресло поворотное и при желании принимает положение «полулежа». Приборная панель представляет собой жидкокристаллический экран, на который выведены все необходимые показатели. Дополняет ее сенсорный экран с диагональю 15,5 дюйма — это бортовая система автомобиля, в которой реализованы различные возможности: навигация, просмотр видео, прослушивание аудио, часы, остаток топлива, сроки следующего ТО и прочее. Зеркал у нового автомобиля нет, их заменяют камеры, транслирующие изображение на дисплеи, которые расположены внутри салона.

Если «Континент» — это, по сути, автомобиль-демонстратор, то другая привезенная на выставку модификация КАМАЗ-54901 — серийная машина. Данная модификация оснащена оборудованием для работы на сжиженном метане. Два криобака суммарной вместимостью 1060 л обеспечивают запас хода более 1300 км. Но главная изюминка модели — это газовый двигатель. Разработанный специалистами Камского автозавода работающий на метане 12-литровый мотор мощностью 450 л. с., получивший индекс КАМАЗ-950.10, тоже стал дебютантом выставки.

Из самых притягательных новинок для публики у КАМАЗа был среднетоннажник КАМАЗ-43089 «Компас-9» полной массой 9,5 тонны. По сути, это слегка перелицованный бескапотник JAC N-серии. Камский автогигант старается наверстать свои позиции в этом сегменте, дав понять еще до выставки, что семейство «Компас» планируется выпускать полной массой от 3,5 до 12 тонн. Пока одни декларируют, другие уже выпускают. Тот же «Валдай Next», прямой конкурент камазовскому «Компасу», уже год как производит «Группа ГАЗ». Разница в том, что газовская машина базируется на своих узлах и агрегатах, из покупного только кабина, ее поставляет китайский Foton. Для челнинского грузовика пока все импортируется, а это дополнительные издержки в производстве. Возможно, поэтому глава КАМАЗа Сергей Когогин, обходя выставку вместе с вице-премьером Юрием Борисовым, был несколько задумчив. Особенно когда делегация осматривала стенд «Группы ГАЗ». К слову, на нем экспонировался уже следующий виток развития «Валдая», грузовик полной массой 7,5 тонны.

1. Водородный КАМАЗ-65208Н2 предназначен для работы в составе автопоезда полной массой 40 тонн и может перевозить 23 тонны груза.
2. 22-местный водоробус на основе «Газели City» с запасом хода 350 км.
3. Тягач МАЗ-6410 с колесной формулой 6х2, вторая ось — подъемная.
4. Камазовский водоробус максимально унифицирован со своим аккумуляторным собратом.
5. Газовский водоробус построен на основе стандартного электробуса, который отныне будет именоваться E-Citymax.
6. «КАМАЗ Continent» представляет собой дальнейшее развитие проекта К5.

А еще газовцы начинают внедрять на свои среднетоннажники автоматическую КП. «Садко Next» был представлен с 6-ступенчатым автоматом своей разработки. АКП выдерживает крутящий момент 800 Нм, и она будет доступна как опция для машин семейств «Газон» и «Садко».

Автозавод «Урал» продолжает активно возрождать семейство бескапотных грузовиков дорожного семейства. Принадлежащий к нему 35-тонный самосвал впервые был показан три года назад, теперь же заказчикам представили его облегченную версию массой 27 тонн. Новинка с колесной формулой 6х4 оснащена 330-сильным дизелем ЯМЗ-536, вместимость самосвальной платформы составляет 14 м^3. Особенностью модернизированной кабины является возможность установки дополнительного пассажирского сиденья. Вторая новинка в линейке уральских бескапотников — «Урал С35410». Этот седельный тягач рассчитан на работу в составе автопоезда массой до 75 тонн. Под кабиной размещен рядный 6-цилиндровый ярославский дизель, который агрегатируется с 16-ступенчатой механической КП.

Минский автозавод развивает семейство перспективных грузовых автомобилей. К ранее представленным седельному тягачу с колесной формулой 4х2, шасси 6х4, а также самосвалам 6х4 и 8х4, получившим новую агрегатную базу, присоединился еще и седельный тягач МАЗ-6410 с колесной формулой 6х2. У этой машины ведущий задний мост, а вторая ось — подъемная. До недавнего времени всех новичков перспективной линейки оснащали двигателями Mercedes-Benz, а этот трехосник получил дизель Weichai мощностью 476 л. с. — его сборку освоило СП «МАЗ-Вейчай».

Компания «Хенде Трак энд Бас Рус» участвовала в выставке в партнерстве с «Чайкой-сервис». На стенде нижегородского завода состоялась премьера среднетоннажного фургона Hyundai Mighty EX8. Особенность выставочного образца — наличие полноценного спального места в кабине. Функциональная пристройка изготовлена в Нижнем Новгороде. О широте компетенций инженеров «Чайки-сервис» в области кузовных дел также можно судить по бортовому Fuso Canter с двойной кабиной.

Компания «СТ Нижегородец» представила рефрижераторный фургон и автолавку на базе Ford Transit. Новость в том, что эти автомобили построены на новой производственной площадке «СТ Нижегородец» в Елабуге. Сборка фургонов там налажена по полному циклу: сэндвич-панели изготавливают на новейшем итальянском оборудовании, аудит производства осуществляют представители «Соллерс Форд».

С ФЕСТИВАЛЯ НА МАРШРУТ

Наряду с вышеупомянутыми водоробусами на выставке присутствовало много новинок, построенных по обычной силовой схеме. Компания «СТ Нижегородец» впервые показала 31-местный туристический автобус «Нижегородец VSN900» на шасси Iveco Daily с колесной базой 5100 мм. При длине кузова 9 м полная масса автобуса составляет 7 тонн. Среди прочих конструктивных особенностей новинки следует упомянуть вместительное багажное отделение в заднем свесе и дополнительные багажные отсеки общим объемом 20 м^3.

Марка СИМАЗ, принадлежащая Симбирскому автобусному заводу (Ульяновск), продемонстрировала туристический автобус СИМАЗ-2258, построенный на шасси среднетоннажника Isuzu. От городских модификаций эта 8,8-метровая 30-местная машина отличается измененным дизайном и удлиненной колесной базой (4475 мм). Автобус переднемоторный, доступ к двигателю осуществляется через люк, расположенный справа от водителя. Помимо дизельной, существует также газовая версия «туриста».

На шасси Isuzu строит свои автобусы Самаркандский автомобильный завод, известный под маркой SamAuto. Из Узбекистана в Москву прибыли два автобуса — городской низкопольный SAZ LE60 и комфортабельный междугородний SAZ HD50. Восьмиметровый SAZ LE60 — единственный низкопольный автобус, сконструированный и произведен-

1. «Садко Next» был с 6-ступенчатым автоматом.
2–3. Полноприводной бортовой МАЗ-6302С5 с КМУ Soosan SCS746L.
4. Туристический вариант автобуса «Нижегородец VSN900» на шасси Iveco Daily.
5. Автозавод «Урал» продолжает активно возрождать семейство бескапотных грузовиков дорожного семейства.
6. Низкопольный SAZ LE60 — флагман автобусной линейки Самаркандского автозавода.
7. Citymax 9 будет производиться на Павловском автобусном заводе.
8. Ульяновская новинка СИМАЗ-2258 для туристических и корпоративных перевозок.

ный в Узбекистане. На выставке флагман автобусной линейки SamAuto представлен в обновленной модификации 2021 года. Пассажировместимость SAZ LE60 составляет 56 человек, для удобства входящих и выходящих пассажиров автобус оснащен системой книлинга, для маломобильных групп населения предусмотрена аппарель. Модель производится как для внутреннего рынка Узбекистана, так и для экспорта в Грузию, Казахстан, Киргизию, Таджикистан, Российскую Федерацию и на Украину. Маркетологи SamAuto отмечают, что применяемая на предприятии технология катафорезного грунтования в восемь раз повыша-

KAMAZ

ВАША ДОРОГА В БУДУЩЕЕ

- ЭКОНОМИЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ DAIMLER 401 Л.С.
- ВЫСОКАЯ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ – 25,5 Т
- САМОСВАЛЬНАЯ ПЛАТФОРМА 16 М³ ИЗ ИЗНОСОСТОЙКОЙ СТАЛИ

KAMAZ - 6580

КАМАЗ-ЛИЗИНГ. ВСЕГДА ВЫГОДНО.

Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ». Реклама.

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org

ет устойчивость кузова к воздействию внешней среды, благодаря чему SAZ LE60 и SAZ HD50 можно адаптировать даже под суровые погодные условия северных регионов.

«Группа ГАЗ» представила на выставке первые две модели автобусов нового поколения Citymax — электробус большого класса и автобус среднего класса с дизельным мотором ЯМЗ-534 экологического класса Евро-6. В перспективе новое поколение автобусов будет включать линейку длиной от 9,7 до 19 м и вместимостью от 70 до 200 человек. Автобусы получили стильный современный дизайн интерьера и экстерьера и единую унифицированную платформу, на которой будут создаваться дизельные, газовые, электрические и водородные модели. При разработке линейки автобусов Citymax применен модульный подход, который позволяет в дальнейшем выпускать широкий ряд различных модификаций автобусов под требования заказчика за счет установки передних масок с разными вариантами дизайна, конструирования разных вариантов компоновки салона и применения разных типов двигателей. Унификация нового модельного ряда снижает его стоимость владения для пассажироперевозчиков. Citymax 9 будет производиться на Павловском автобусном заводе, а E-Citymax 12 — на Ликинском автобусном заводе «Группы ГАЗ».

Еще одна знаковая новинка от «Группы ГАЗ» — автобус «Валдай Сити». Имея близкие компоновочные решения и стилистику, он со стороны очень походит на «Газель City», но в увеличенном масштабе, будучи в полтора раза вместительнее: общее число пассажиров достигает

6

1. Низкопольный «Валдай Сити» рассчитан на перевозку 32 пассажиров.
2–3. Двухсекционный электробус КАМАЗ-6292 с приводом на задний мост.
4–5. «Пионер max» — первый в России особо большой электробус с ночной зарядкой.
6. Новое пополнение в семействе Lada Largus Prima — рефрижератор и промтоварный фургон.

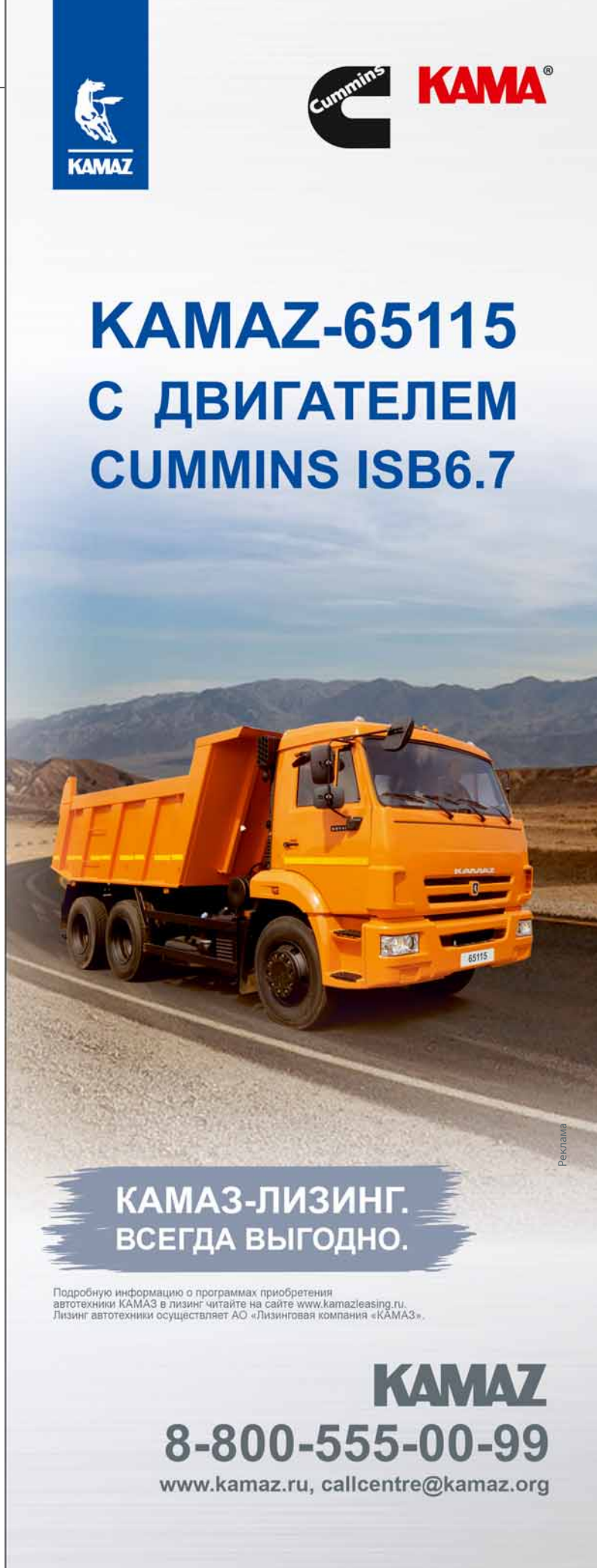
32 человек, 22 из которых обеспечены сиденьями. «Валдай City» оснащен 140-сильным дизелем Cummins и 6-ступенчатой механической КП.

Одна из новинок на стенде Камского автозавода — газомоторный НефАЗ-5299-31-57. Это пригородная модель с двумя дверьми и увеличенным количеством сидений. В моторном отсеке — уже привычный для всех газовых НефАЗов 7,5-литровый мотор Weichai в паре с автоматизированной 6-ступенчатой КП ZF.

Вторая новинка от КАМАЗа на все той же автобусной платформе — троллейбус КАМАЗ-6125 с увеличенным автономным ходом: машина может преодолеть 20-километровый участок без подключения к контактной сети.

Рядом с троллейбусом разместился 18-метровый электробус КАМАЗ-6292. Машина приводится в движение синхронным электродвигателем, расположенным в заднем свесе. Мотор номинальной мощностью 240 кВт передает крутящий момент на задний ведущий мост. Размещенные на крыше NMC-батареи энергоемкостью 345 кВт·ч обеспечивают запас хода до 90 км. Полностью низкопольный салон вмещает 145 пассажиров.

Впечатляющий своими размерами 18-метровый электробус показала ПК «Транспортные системы». Сочлененная низкопольная машина, получившая имя «Пионер max», рассчитана на перевозку 140 пассажиров и имеет запас хода до 200 км. Машину приводят в движение два электропортальных моста. В данном случае предпочтение отдано ночной зарядке, которая занимает от 4 до 6 часов. Размещенные на крыше аккумуляторы снабжены электрической системой термостатирования, что позволяет работать электробусу в течение полной смены даже при сильных морозах. Обогревается салон при помощи электрических подогревателей, а не дизельного отопителя, как в других электробусах. В конструкции кузова



нового электробуса применена нержавеющая сталь, в интерьере использованы алюминиевые панели и трудногорючий пластик.

ДО 3,5 ТОННЫ

Были представлены на выставке и модели, для которых в водительских правах нужна только категория B. Среди новинок — пикап Isuzu D-Max AT35. Вместе с партнерами из Arctic Trucks компания Isuzu презентовала новинку, у которой улучшены все характеристики относительно стандартного пикапа. У машины изменены рама, углы свеса и переката, ширина колеи и дорожный просвет. Самое приятное, что все изменения, читай глубокий тюнинг, сертифицированы, и никаких проблем с ГИБДД быть не должно. Тем, кто ищет пикап не для отдыха, а для работы, показали телескопический автогидроподъемник К26 на шасси стандартного D-Max Business: рабочая высота подъема люльки 11,2 м, максимальный боковой вылет — 6,2 м, грузоподъемность 120 кг. Еще немаловажная деталь: на стенде «Исузу Рус» было заявлено, что во всю технику, собираемую в России, будут заливать масла Total.

Нижегородская компания «Промтех» представила новое пополнение в семействе Prima — рефрижератор и промтоварный фургон, созданные на базе Lada Largus. Толщина стен рефрижератора — 50 мм, полезный объем 6 м³. У промтоварного фургона стены тоньше, а полезный объем больше — он тянет на 7 м³. Фишка семейства «Прима» — пневморессорная задняя подвеска. Это делает ход мягче и поддерживает кузов от проседания.

Отечественный полный привод был представлен внедорожником «УАЗ Патриот», однако его выставил не завод. Вездеход из Ульяновска был неким гарниром к дизельному двигателю Weichai WP2 объемом 2,3 л и китайской же коробки передач Fast Gear. В плюс можно отнести то, что оба импортных агрегата встали в нашу машину как родные. К минусам — «китаец» выдает всего 110 л. с. и 280 Нм. Для 2,5-тонной машины этого откровенно мало.

1. Грузовик полной массой 7,5 тонны — следующий виток проекта «Валдай next».
2. Грузовой электротрицикл «Форвард» полезной нагрузкой 90 кг.

В плане более интересной энерговооруженности отметим другую новинку. На выставке показали версию грузовичка «Газель NN» с двухлитровым двигателем VW EA-189 мощностью 136 л. с. и 6-ступенчатой КП. Первые конвейерные модели с двигателем от Volkswagen появятся у дилеров зимой этого года. В качестве чуть дальней перспективы можно рассмотреть фургончик «Соболь NN». Это своего рода ответ с берегов Волги на многочисленные импортные «каблучки». При длине машины в 5 м, а это на 12% больше, чем любой нынешний «каблук», объем «соболиных» закромов составляет 7,7 м². Пока завод планирует выпускать поджарую версию «Газели» колесной формулы 4x2, однако и полноприводной вариант не за горами, на это намекает независимая передняя подвеска машины, которую можно приспособить под нужды 4x4.

Закончим обзор настоящей экзотикой — грузовым электрическим трициклом из Нижнего Новгорода от компании «Форвард». Грузоподъемность «механического апельсина» всего 90 кг, кабина одноместная, зато снабжена дверями по каждому борту. Руль мотоциклетный. Столь скромный багажный вес обусловлен возможностями электромотора, его мощность 800 Вт, столько потребляет кухонная микроволновка. Зато трицикл будет самым доступным коммерческим электротранспортом. Если дело дойдет до серийного производства.

КАРЬЕРИСТЫ

На выставке Comtrans 2021 состоялась премьера интересных образцов самосвальной техники. Самый необычный грузовик в уличной экспозиции — шарнирно-сочлененный самосвал длиной 11 м с 24,5-кубовым кузовом. Машина разработана КАМАЗом в сотрудничестве с МГТУ им. Баумана. Самосвал КАМАЗ-65601 «Геркулес» собственной массой 31 тонна и грузоподъемностью 40 тонн получил гибридную силовую установку в составе 500-сильного дизель-генератора и электродвигателя импортного производства номинальной мощностью 525 кВт (780 кВт на пике). Машина может работать в режиме рекуперации на торможении и при спусках.

При габаритной длине 10,1 м радиус разворота по следу наружного колеса не превышает 8,9 м. Дорожный просвет — 517 мм. Еще одна особенность «Геркулеса» — изначальная ориентированность на беспилотное управление. На предприятии называют КАМАЗ-6561 «Геркулес» автомобилем-роботом и готовятся к его серийному производству в 2024 году.

На выставке, помимо шарнирно-сочлененного, КАМАЗ представил еще ряд тяжелых самосвалов. Среди них карьерный КАМАЗ-65807 — самый большой российский карьерный самосвал полной массой 95 тонн. Под капотом у него новый рядный 12-литровый дизельный двигатель КАМАЗ Р6 (910.10-550) мощностью 550 л. с. Коробка передач — гидромеханический 7-ступенчатый автомат, что для карьерной техники в таком классе грузоподъемности является самым подходящим решением.

Колесная формула автомобиля — 10х6. Три задних моста — ведущие. При этом две первые оси и последний задний мост — управляемые, то есть их колеса поворачиваются. На ведущие колеса приходится более 72 % сцепного веса автомобиля, что выше, чем у дорожных самосвалов 8х4, и практически достигает показателей самосвалов 6х4. Задние ведущие мосты представляют собой полноценный тридем: распределение крутящего момента происходит в равной пропорции между ними. Самосвальная платформа с днищем и боковинами из специальной стали увеличенной толщины используется для погрузки больших и твердых глыб горной породы. Благодаря ее обогреву отработавшими газами двигателя решен вопрос с примерзанием мокрого зимнего грунта. Объем самосвальной платформы в скальном исполнении — 30 м^3.

Третья новинка из семейства майнинговых самосвалов — полноприводной КАМАЗ-65959. В своем 16-кубовом кузове трехосный самосвал-внедорожник может провозить без малого 20 тонн груза.

Ожидается, что выпуск линейки тяжелых самосвалов на КАМАЗе позволит отказаться от закупки импортных «карьерников» Caterpillar, Volvo и БелАЗ.

Valvoline™ | Cummins®

Рекомендовано и разработано совместно с Cummins

Реклама

Моторное масло PREMIUM BLUE ONE SOLUTION GEN2 Одно решение для газовых, дизельных и бензиновых двигателей

ЧИСТОТА И ПОРЯДОК

В МВЦ «КРОКУС ЭКСПО» СОСТОЯЛАСЬ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И ФОРУМ ПО УПРАВЛЕНИЮ ОТХОДАМИ, ПРИРОДООХРАННЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ И ВОЗОБНОВЛЯЕМОЙ ЭНЕРГЕТИКЕ «ВЕЙСТТЭК 2021». СРЕДИ МНОЖЕСТВА ЭКСПОНАТОВ НАС БОЛЬШЕ ВСЕГО ЗАИНТЕРЕСОВАЛИ МУСОРОВОЗЫ › МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО АВТОРА

Несмотря на сложную экономическую ситуацию в стране, рынок спецтехники для вывоза мусора остается весьма активным, что только увеличивает конкуренцию среди ее производителей, ежегодно представляющих новые или усовершенствованные модели мусоровозов. В «Крокус Экспо» специалистам по традиции был представлен широкий спектр техники, причем большая часть ее имеет российское происхождение и собирается на предприятиях РФ. А поскольку одновременно с WasteTech в «Крокус Экспо» проходила выставка Comtrans, гостей на достаточно скромной площадке было много.

Компания «Техинком», исполняющая обязанности по дистрибьюции продукции российского производителя ГК «ЭКОМТЕХ-Трейдинг», представила две актуальные модели на шасси Камского автозавода. Мусоровоз МКЗ-50-15 с задней загрузкой на шасси КАМАЗ-5325 с комфортабельной кабиной, кондиционером, электростеклоподъемниками — это образец современной коммунальной машины, которая не только быстро справляется с поставленными перед ней задачами, но и обеспечивает комфортные условия труда для водителей, что немаловажно. Камера заднего вида и пульт дистанционного управления из кабины дают возможность не покидать водительское кресло и контролировать процесс загрузки мусора, находясь за рулем грузовика. Возможность максимального прессования отходов (коэффициент 7:1) в 18-кубовом кузове достигается путем расположения гидравлического цилиндра каретки таким образом, чтобы уплотнение происходило поршневой полостью

1

2

3

4

5

(усилие прессования увеличивается на 40%).

Также на стенде «Техинком» был представлен мусоровоз с боковой загрузкой МБ-18 на шасси КАМАЗ-53605. Конструкция примененного в этой машине манипулятора не имеет аналогов на рынке. Угол вращения в горизонтальной плоскости позволяет захватывать контейнеры, расположенные в стесненных условиях. При этом из любого положения стрела возвращается точно в центр для разгрузки, что исключает просыпание отходов. Объем кузова 18 м^3, максимальный коэффициент уплотнения 6:1.

«Я считаю, что боковая загрузка еще не скоро уйдет в прошлое, — комментирует руководитель направления спецтехники ООО «ТЕХИНКОМ-Комтранс» Вера Андреева. — Во многих регионах активно используют мусоровозы с возможностью бокового захвата контейнеров. Часто это очень удобно и позволяет маневрировать с коммунальной машиной в труднодоступных местах. Наша модель МБ-18 оснащена манипулятором, угол вращения которого позволит захватить контейнер, расположенный неудобно».

Эксклюзивный дистрибьютор Ford Trucks в России компания «Турботракс» показала двухосную машину с 16-кубовой надстройкой от Koluman EFE. Мусоровоз на шасси Ford Trucks 1833 оборудован дневной кабиной с одним пассажирским местом. Машина снабжена дизельным двигателем Ecotorq объемом 9 л, мощностью 330 л. с. и механической КП Eaton 9S. В зависимости от поставленной задачи, автомобиль может быть укомплектован как механической, так и пневматической подвеской задней оси. Доступные варианты колесной базы: 4250, 4750 и 5500 мм.

Размеры надстройки Koluman EFE оптимальны для работы за городом и обслуживания площадок вблизи малоэтажной застройки, районных поселений и СНТ. Выставка лишний раз доказала, что шасси Ford Trucks 1833 является универсальной основой при производстве грузовых автомобилей для разных сфер применения.

Самую большую площадь автоэкспозиции занял стенд компании Stahlbau из Казахстана. Предприятие показало два мусоровоза с задней загрузкой. Первый базируется на шасси Iveco 682, которое собрано в Казахстане. Инженеры Stahlbau адаптировали к этому трехосному шасси 22-кубовый кузов, который, кстати, варят и устанавливают на шасси в городе Нур-Султан. Он рассчитан на семикратное уплотнение мусора, загрузочный бункер выполнен из немецкой стали Hardox. Машина может работать с контейнерами массой до 700 кг, грузоподъемность составляет до 12,5 тонны, а полная масса достигает 33,5 тонны.

По соседству с казахстанским трехосником расположился мусоровоз на шасси Volvo FMX 6x2 с кузовом NTM объемом 22 м^3. Универсальное загрузочное устройство этой машины предназначено для контейнеров вместимостью от 140 до 1100 л, предусмотрена конструктивная подготовка под контейнеры-лодочки объемом 4–8 м^3.

ООО «Технотрейд», эксклюзивный дистрибьютор компании Gesinknorba, представило модель GPM VI 20H25P с задней загрузкой. Конструкция, смонтированная на шасси MAN TGS 28.320 6x2-2 BB-WW, включает в себя уникальный прессующий механизм с высоким коэффициентом уплотнения (7:1). Встроенное многофункциональное подъемное устройство грузоподъемностью до 1000 кг может работать с наиболее распространенными 2- и 4-колесными контейнерами. Объем кузова 20 м^3, полная масса транспортного средства — 28 тонн.

«Скания-Русь» совместно с компанией «РГ-Техно» продемонстрировали два актуальных для рынка мусоровоза: компактный Scania P280B4x2NA с надстройкой Zoeler Mini и среднеразмерный Scania P280B6X2*4 с надстройкой Zoeler Medium XLSiB-LCV2 и встроенной системой мойки контейнеров. Также был представлен крюковой погрузчик Scania P410 B6x4HZ с системой HIAB XR30S61. Эта модель имеет узконаправленное применение, поэтому выпускается на заказ.

1. ООО «Скания-Русь» демонстрировало свои машины совместно с компанией «РГТехно».
2–3. Мусоровоз на шасси Ford Trucks 1833 с 16-кубовой надстройкой от Koluman EFE.
4. Машина МБ-18 — единственный мусоровоз с боковой загрузкой, представленный на выставке.
5. Мусоровоз МКЗ-50-15 с задней загрузкой на шасси КАМАЗ-5325 имеет полностью российское происхождение.
6. Шасси MAN TGS 28.320 6x2-2 BB-WW с подруливающей осью обеспечивает более маневренное перемещение мусоровоза в городских условиях.
7. Компактный мусоровоз Koluman EFE на шасси Hyundai Mighty.
8. Среднетоннажник Fuso имеет высокую популярность среди производителей специальной техники.

Наш диалог состоялся в кулуарах выставки Comtrans 2021, где ведущие автопроизводители России представили свои новинки и заявки на будущее. Неудивительно, что стержнем диалога с Владимиром Гойхманом стала тема стратегического планирования и развития модельного ряда.

— 2020 год был воистину незаурядным и заставил многие компании адаптироваться к быстро меняющимся условиям работы. Как пандемия повлияла на ваш бизнес?

— Вы правы, времена сейчас непростые, а в начале 2020 года казалось, что ситуация на рынке катастрофическая. Сейчас мы уже так не думаем, потому что при господдержке удалось реализовать много региональных и муниципальных заказов.

Пример работы с госзаказчиками — это производство санитарного транспорта. Больше 1000 автомобилей скорой помощи мы передали в регионы России. Это был самый массовый продукт в нашем производстве среди проектов социального направления.

Интересно, что пандемия открыла нам новые возможности и в бизнес-сегментах. Например, увеличился спрос на промтоварные и изотермические фургоны. Это можно объяснить тем, что люди не желают сами ходить в магазин — все больше покупок совершается онлайн.

ПОКАЗАНО — СДЕЛАНО!

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СТ НИЖЕГОРОДЕЦ» ВЛАДИМИР ГОЙХМАН В ИНТЕРВЬЮ «АВТОПАРКУ» РАССКАЗАЛ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ С КОМПАНИЕЙ «СОЛЛЕРС ФОРД», РАСШИРЕНИИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ И КОРОНАВИРУСНОМ КРИЗИСЕ, КОТОРЫЙ ПРИНЕС НЕ ТОЛЬКО ОЩУТИМЫЙ УЩЕРБ, НО И НЕКОТОРЫЕ НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ › БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ

Недавно «Соллерс Форд» поставил крупную партию фургонов в адрес ритейлеров Яндекс.Маркет и Ozon. Все эти автомобили произведены на нашем предприятии.

В этом году мы произведем более 8 тысяч единиц грузовой, пассажирской и специальной техники. Максимально возможный объем выпуска продукции составляет 15 тысяч автомобилей в год.

— Назовите ваших партнеров среди автопроизводителей.

— Помимо компании «Соллерс Форд», которую я уже упоминал, мы можем производить коммерческую технику на базе Fiat, Volkswagen и Iveco. Кстати, на Comtrans 2021 мы представляем новинку — 31-местный туристический автобус «Нижегородец VSN 900» на шасси Iveco Daily. Но продукция на шасси Ford Transit — это драйвер нашего развития. Доля марки с синим овалом на эмблеме достигает 90% в нашем портфеле.

— Расскажите подробнее о производственной площадке в Елабуге.

— Цех в Елабуге было запущен всего пару месяцев назад. На некоторых участках продолжается процесс доводки и отладки, поэтому официально, с шумом и прессой, мы этот процесс не открывали. Но я готов сообщить вам некоторые детали. Речь идет о нашем новом филиале, выпускающем коммерческую технику на шасси Ford Transit. Он расположен в особой экономической зоне «Алабуга» в непосредственной близости от завода, производящего базовые шасси. Для нас это очень важный и амбициозный проект, тем более, как вы правильно заметили, в это непростое время. Инвестиции измеряются сотнями миллионов рублей. Производственные мощности рассчитаны на выпуск 700 фургонов различных модификаций в месяц. Построен отдельный корпус, где смонтировано новейшее итальянское оборудование для изготовления сэндвич-панелей. Мы готовы выполнить любые заказы клиентов, вплоть до самых сложных, с самым высоким коэффициентом изотермичности.

В качестве подтверждения здесь, на выставке, мы представляем наш изотермический фургон с рефрижераторной установкой и автолавку — это те же самые сэндвич-панели, только переделанные для нужд передвижной торговли.

А что касается нашей домашней площадки в Нижнем Новгороде, то она по-прежнему в нашей обойме. На ней мы производим штучно или в мелких сериях спецтехнику, автобусы на шасси Fiat, Volkswagen, Iveco, проекты для силовых структур.

— Каково соотношение серийных заказов и штучных проектов?

— Мы делаем все, что хочет клиент, и готовы выполнить любой его каприз. Вообще, все машины, которые мы производим, в нюансах отличаются друг от друга, это не абсолютно одинаковые серийные автомобили. Взять, к примеру, тот же туристический автобус. Оформление интерьера, модель кресел, вариант климатического оборудования — каждый заказчик хочет внести что-то свое, что-то поменять, улучшить или даже упростить от базового варианта. Мы идем на это, потому что у нас нет конвейерного производства, мы более гибкие и мобильные, чем известные автогиганты. Словом, штучные заказы для нас привычны.

— Сколько времени занимает запуск нового изделия от этапа получения техзадания до полного воплощения проекта?

— Если говорить о производстве автомобиля на базе шасси, то это один–три месяца, если новая разработка, то от года и выше. Так, например, это происходит с заказами от силовых структур. Во-первых, потому что у них цепочка согласований сложная, нужно пройти много этапов. Во-вторых, мы сами, понимая всю ответственность перед заказчиком, не можем выпустить «сырой» продукт. Поэтому от этапа инженерных расчетов и чертежей до сертификации транспортного средства проходит минимум год.

ПОВЫШЕННЫЙ СПРОС НА ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ФУРГОНЫ ВЫЗВАН РАЗВИТИЕМ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА, А ТАКЖЕ РОСТОМ ЧИСЛА ЧАСТНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ

— Каков штат предприятия и есть ли сложности с подбором персонала?

— Суммарно на двух площадках — в Нижнем Новгороде и Елабуге — у нас трудятся более 700 человек. Штатное расписание существенно выросло с запуском нового производства. И это тоже наложило определенные сложности, ведь найти такое количество специалистов в Елабуге — городе относительно небольшом — оказалось непросто. Набор сотрудников идет до сих пор.

Если в целом говорить о работе с персоналом, во-первых, я очень рад, что нам удалось сохранить коллектив в это непростое время. Инженерный и производственный костяк остался на своих позициях. Никто из сотрудников не ушел. Понимая, что цены в магазинах растут, мы приняли решение индексировать зарплату. Нуждающимся выплачиваем материальную помощь.

И еще добавлю несколько важных фактов, связанных с пандемией. Когда весной 2020 года было объявлено о нерабочих днях в стране, мы остановили производство на три недели, а потом вновь запустили с соблюдением всех антиковидных мер. К сожалению, нам не удалось избежать большого потока больничных листов. Но никуда от этого не денешься, в таких реалиях мы живем. Мы, естественно, всегда поддерживаем сотрудников — оплачиваем лабораторные тесты, визиты к врачам. Люди — это наш самый ценный ресурс.

В РЫНОЧНОЙ ГОНКЕ ПОБЕДЯТ НОВЫЕ БИЗНЕС-МОДЕЛИ

ОСНОВАТЕЛЬ И ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ OMNICOMM БОРИС ПАНЬКОВ В ИНТЕРВЬЮ «АВТОПАРКУ» РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ДОХОДОВ ОТ ОНЛАЙН-СЕРВИСОВ, МОНЕТИЗАЦИИ ДАННЫХ И О ТОМ, ЧТО МОЖЕТ СТАТЬ КАТАЛИЗАТОРОМ РАЗВИТИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНОЙ ТЕЛЕМАТИКИ › **БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ**

— Как вы оцениваете рынок телематических устройств? Какой сегмент имеет наибольшие перспективы для роста?

— Потенциал использования транспортной телематики значителен: от снижения стоимости владения ТС до развития автономного транспорта. Мы стояли у истоков этого рынка, были первопроходцами направления контроля топлива и мониторинга транспорта. Могу сказать, что рынок созрел, он прошел стадии становления и роста и сейчас находится в стабильном состоянии. При этом, как и другие развитые рынки, наша торговая площадка катится в сторону коммодитизации, то есть налицо переход продукта от марочной категории в категорию рядовых продуктов. И в этом есть свои плюсы и минусы. Положительные моменты заключаются в том, что все больше компаний уже оснастились теми или иными системами телематики. А значит, накапливается интересная база. Минус в том, что у игроков начинает падать маржинальность, и они начинают обеспечивать себе нормальное существование в бизнесе за счет ухудшения качества услуг. Считаю, что в конечном итоге победят какие-то новые бизнес-модели.

Вообще, на мой взгляд, рынок пойдет двумя путями. Первый путь — это базовое предложение по минимальной цене. Это как рынок автосигнализаций, где вы можете прийти, условно говоря, в любую подворотню и вам прикрутят сигнализацию. Это удешевляет услугу, однако не делает ее более профессиональной.

Второй путь — предоставление более «высоколобых» услуг, когда на основании данных, которые извлекают из системы мониторинга, можно предоставлять руководителям и владельцам бизнеса прозрачную аналитику по точкам роста и слабым местам, потерям. В том числе рекомендации по управлению бизнес-процессами.

— Что можно сказать об изменении отношения клиентов к услугам телематики под влиянием COVID-19?

— К счастью или к сожалению, пандемия слабо повлияла на рынок тяжелой грузовой техники. Если мы говорим про магистральные перевозки среднетоннажными и тяжелыми грузовиками, то их объемы не изменились, потому что люди продолжали и продолжают ходить в магазины, покупать продукты, и это делает спрос стабильным. В минувшем году, когда ввели карантин, наблюдалось некоторое падение грузооборота, но потом все восстановилось. Более того, были моменты, когда ставки фрахта выросли, из-за того что часть машин не ездила.

— Вы упомянули обновление бизнес-моделей. Не означает ли это, что независимым игрокам нужно искать иные формы партнерства, в том числе с автопроизводителями?

— Большинство автопроизводителей сейчас активно строят собственные экосистемы. Автобрендам выгодно контролировать эксплуатацию проданных машин. Понимая, как эксплуатируется техника, они могут исключить так называемое «воровство гарантии», помочь автовладельцу правильно спланировать межсервисный интервал, лучше организовать работу своей сервисной сети. Увы, в этом направлении у нас больших успехов добились не отечественные производители, а европейские.

Теперь давайте посмотрим на интересы эксплуатирующей организации с мультибрендовым парком. У руководства автопарка есть задача объединить эти системы, чтобы создать целостный единый контур, которым можно управлять. Но управление компанией не построишь, исходя только из данных бортовой телеметрии. Метрики машин являются лишь частью общей картины, для ее полноты вам нужно еще получать метрики бизнес-процессов и людей, которые находятся в вашем подчинении. Вот тогда это все правильно заработает.

К сожалению, полноценного IT-решения для управления бизнес-процессами АТП, включая работу с людьми и предоставление аналитики топ-менеджменту, сегодня на рынке нет. И в эту сторону идем мы — Omnicomm. У нас появилось подразделение, которое будет взаимодействовать со всеми телематическими операторами — собирать данные, не конкурируя с ними. Мы создали качественно новый инструмент автоматизации работы грузоперевозчика — систему Artifleet.

Она дает больше возможностей перевозчикам. И вот там деньги, там будущее, там польза.

Кстати, полтора года назад я был в Сан-Диего, в Калифорнии, на партнерском слете компании Geotab, крупнейшего производителя систем телематики. Они считают, что через короткое время системы базовой телематики и системы сбора данных будут для потребителей бесплатными. Коммерческими продуктами станут лишь обслуживание бизнес-процессов, углубленная аналитика и подсказки искусственного интеллекта.

Есть такая замечательная фраза: «бизнес — это люди, которые управляют ресурсами в рамках бизнес-процессов». Чтобы проанализировать, насколько ваш персонал качественно работает, вы должны оцифровывать людей и процессы. Для этого потребуется лишь правильная система и совсем немного данных от машины.

— Какая продукция Omnicomm востребована за рубежом?

— У нас отличная платформа телематики. Мы обрабатываем в сутки 65 млрд метрик от машин. Для сравнения: 1,5 млрд постов в день принимает Facebook, а у нас — 65, представляете, насколько наша сеть высоконагружена. И у нас хранилище больших данных. В мире таких систем очень мало, мы одни из чемпионов.

Еще у нас есть датчики уровня топлива. Мы их придумали. Наш протокол распространен в 113 странах: 250 производителей, как минимум, имплементировали наш протокол в свои системы. У нас огромное количество клиентов, есть такие как, например, НАТО. Представляете, как круто — на бензовозах Североатлантического альянса стоят датчики, сделанные в России.

— Куда будет двигаться индустрия коммерческого транспорта?

— Она будет двигаться в сторону удобства для человека. Сейчас, например, в машинах предлагается система, которая управляет фарами — автоматически выключает дальний свет при наличии встречного автомобиля. Такая же история с прочими системами помощи водителю — адаптивным круиз-контролем, ассистентом движения в полосе, средствами повышения экономичности — они будут развиваться очень быстро. Кстати, мы сейчас подали заявки на несколько десятков патентов в области энергоэффективного трека. Это разного рода технические «фенечки», о которых не могу сейчас подробно говорить. Идея в том, чтобы научить машину и водителя ездить с минимальным расходом энергии — электрической или углеводородной. Энергозатраты, как известно, составляют львиную долю стоимости перевозки. Наше решение представляет собой некий автопилот, выбирающий оптимальную скорость в зависимости от массива параметров, получаемых в том числе от других автомобилей, находящихся на дороге. В сравнении с обычным круиз-контролем, такой автопилот даст еще 5–7% эффективности.

Как видите, мы всегда ищем, как оптимизировать затраты, сэкономить время и ускорить бизнес клиентов. В поиске интеграции современных технологий с задачами клиентов рождаются новые решения, новые направления бизнеса и новые продукты.

ЦВЕТ ОЖИДАНИЯ

КОНФЕРЕНЦИЯ В РАМКАХ ВЫСТАВКИ COMTRANS 2021 ПОЛУЧИЛАСЬ СИНЕ-БЕЛАЯ: ФОН ЦВЕТА ПОКОЯ, КРЕСЛА И ЛОГОТИПЫ СПОНСОРОВ — СНЕЖНЫЕ… ЕЩЕ НЕ ЗИМА, ЕЩЕ НЕ ФЛАГ РОССИИ — ДЛЯ ЯРКИХ ВПЕЧАТЛЕНИЙ ЛИЧНО МНЕ НЕ ХВАТАЛО ПРИ ПЕРВОМ ВЗГЛЯДЕ ЧЕГО-ТО КРАСОЧНОГО, ВОТ ПРЯМО — КРАСНОГО. ВПРОЧЕМ, КАЖДЫЙ СПИКЕР, КАЖДАЯ СЕССИЯ ИМЕННО «КРАСНЫМ» ОБОЗНАЧАЛИ ТО ГЛАВНОЕ, ЧЕГО ЖДАЛ ЗАЛ: ВЕКТОРЫ РАЗВИТИЯ, ТРЕНДЫ, ИДЕИ, МНЕНИЯ. ИНОГДА ЯРКИЕ И СПОРНЫЕ, ИНОГДА ТРЕВОЖНЫЕ И ТОЧНЫЕ. ОСОБЕННО МНОГО КРАСНОГО ДОБАВИЛИ АНАЛИТИКИ

› ОКСАНА ДЕМЧЕНКО, ФОТО АВТОРА

Когда вся экспозиция международной выставки коммерческого транспорта разместилась в двух залах, вопрос «куда идем» зазвучал особенно громко и тревожно. Может быть, поэтому конференция в рамках выставки собирала полный зал слушателей почти на каждую сессию. И наверняка поэтому первая сессия — условно стратегическая — ответа не дала, ведь без «большой семерки» любое мнение осталось частным и неполным. Зато сессия аналитики удалась — и в смысле круга обсуждаемых тем, и в смысле уровня и готовности спикеров.

Аналитику рынка обсуждали четыре спикера: модератор Сергей Удалов — аналитическое агентство «Автостат»; Алексей Волостнов — «НЕО Центр»; Татьяна Арабаджи — Russian Automotive Market Research; Григорий Микрюков — Аналитический центр при правительстве РФ. Состав представительный и достаточный для понимания разных точек зрения, срезов данных.

Алексей Волостнов своей темой обозначил глобальные тренды. Первый, по оценке спикера, — это пандемия. Каждый регион мира, каждый большой рынок, каждый центр производства, логистики и продаж по-своему прошел сложный год 2020. От масштаба локального падения или, наоборот, от способности сохранить объем и позитивную динамику теперь и далее зависит многое. Так, рынок Китая успешно прошел кризисный год, пока он остается драйвером позитива и локально (как получатель сырья, деталей и узлов для сборки, готовой техники для пополнения парка), и глобально. Но спикер предложил с большим вниманием изучать стойкость этого тренда. Пока неясно, насколько долго Китай сможет «остаться в позитиве». Именно ненадежность вектора роста ставит этот фактор первым в прогнозе: «погода» в Китае крайне важна для всех поставщиков мира! Сейчас за доминирование в среднем и тяжелом сегментах техники отвечают (и борются) давние и хо-

рошо известные производители США и новые, ворвавшиеся в лидирующую группу, производители Китая. Кто будет успешнее, покажет время.

Тренд номер два в мире — электрификация. Спикер предложил изучать эту тему на более длинном временном плече, важна не декларация о переходе на «зеленую» энергетику, а борьба разных подходов или же их успешное сосуществование. Вектор пока не определился сколько-то внятно нигде в мире. Будет ли в приоритете идея аккумуляторных электромобилей и значит, необходимая ей инфраструктура зарядки и генерации? Будет ли активно развиваться иная логика «зарядки на ходу», а это и гибриды (с применением природного газа в ДВС, например), и водородные решения разного типа. Очевидно, им потребуется совсем иная инфраструктура, иные бизнес-решения. Россия пока далека от лидерства в электрической гонке… и это неплохо: есть возможность не делать дорогих и крайне рискованных ставок, быть в стороне и учиться на чужом опыте. Тут ключевое слово — учиться.

Тренд № 3, очевидный на фоне предыдущих: инновации будут создаваться в партнерстве. Время патентов, которыми владеет кто-то один, в прошлом. Инновации создают совместно, иначе не справиться. Поэтому ближайшие десятилетия, а не просто годы, — это время бурного роста различных альянсов и партнерств. Технологических, информационных, географических… Умение заключать союзы, входить в альянсы, искать партнеров — новая сила и новая способность, которую нельзя переоценить.

РОССИЯ ЛУЧШЕ МНОГИХ СТРАН ПРОШЛА ПАНДЕМИЧЕСКИЙ КРИЗИС 2020 ГОДА, ПРИ ЭТОМ БОРЬБА ЗА ДОЛИ РЫНКА СЕРЬЕЗНО ОБОСТРИЛАСЬ

Если говорить о тенденциях относительно близкого будущего, они прозаичнее. Во-первых, балансирование долей тяжелой и средней техники по регионам будет важно для успешности производителей. Так, Китай весьма успешен в программе тяжелой техники, которая показывает хорошую стабильность спроса… и крайне слабую динамику роста. При этом средние грузовики не так стабильны, зато гораздо более динамичны в росте

1. Конференция в рамках выставки собирала полный зал слушателей почти на каждую сессию.

как сегмент. Аналитики ждут двузначного роста в этом сегменте в ближайшие годы — по ряду регионов мира прокатится волна обновления парков.

Во-вторых, для РФ будет уже традиционно актуален вопрос локализации как фактор влияния и вектор роста. Доля своих технологий и локализованных деталей/узлов — это и рабочие места, и налоги, и технологическая независимость.

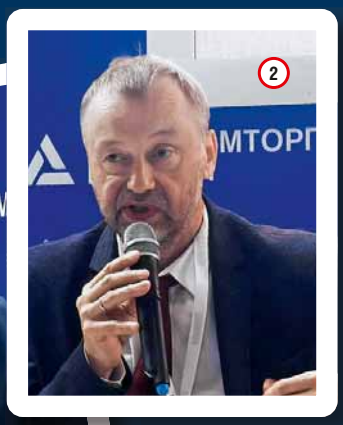
В-третьих, изменение картины топливных предпочтений в мире уже началось, альтернативные парки в эксплуатации растут, программы моделей такой техники пополняются. Хотя мировой рынок комтранса по-прежнему на 90% дизельный, Китай уже выглядит сильно «позеленевшим». 9% техники переведено на газ, есть и заметный рост по электромобилям.

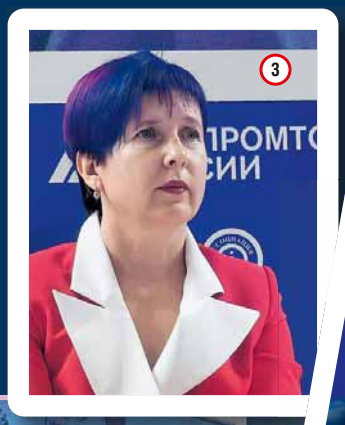
Наконец, в-четвертых, прибыль на подписке, а не продаже. Дистанционные сервисы «выстрелили» в период пандемии. Отчасти потому, что недополученную прибыль в сегменте продаж пробуют взять в иных точках роста. К их числу относится телематика — сервис, который дает поставщику стабильные регулярные поступления и «клиентов на всю жизнь».

А что в России? Ответ дал Сергей Удалов. По словам аналитика, общий рыночный фон не очень оптимистичен. Названные внешние факторы начала года — низкие нефтяные цены; санкции; пандемия. И внутренние тоже неоднозначны: рост курсов валют; неопределенность перспектив в бизнесе; сокращение платежеспособности потребителей; сокращение после ковида программ поддержки от государства.

Россия лучше многих стран прошла пандемический кризис 2020, при этом борьба за доли рынка обострилась. Так, сокращение объемов в легком коммерческом транспорте в 2020 году составило 7%; снижение показателей в целом по группе топ-5 — уже 8,5% (хуже рынка), но это не показывает драматизма борьбы внутри

1


2


3

4

1. Сергей Удалов, аналитическое агентство «Автостат».
2. Алексей Волостнов, «НЕО Центр».
3. Татьяна Арабаджи, Russian Automotive Market Research.
4. Григорий Микрюков, Аналитический центр при правительстве РФ.

группы лидеров. Марки ГАЗ и УАЗ, верхние в списке, потеряли 12,2 и 16,1% соответственно, а вот вторая пара — Ford и Lada — растет в доле и выглядит гораздо лучше рынка: +7,5 и +13,7% соответственно, и разница в штуках уже так мала, что есть шанс увидеть далее на всех трех топовых позициях российские бренды. Пять месяцев 2021 года порадовали бурным ростом: новые автомобили в целом +23% к спокойному и годному для сравнения аналогичному периоду года 2019 и +42% к провальному началу года 2020.

Чего ждать далее? Сложный вопрос: рост цен на рынке продолжается по новой и подержанной технике; в то же время у игроков есть желание обновлять парк, особенно парк автомобилей доставки (легкие и средние грузовики) на фоне роста сегмента e-commerce. Заметно, что покупают активно в этом сегменте самые крупные компании и относительно небольшие: парки более 100 автомобилей и парки менее 5 автомобилей, вот такие крайности. 31% продаж 2021 г. сейчас — цельнометаллический кузов, этот сегмент востребован теми отраслями, которые развиваются.

Татьяна Арабаджи добавила деталей в картину парка РФ по возрасту и цене эксплуатации. Парк грузовой техники в стране (уходим из LCV к более «тяжелой» программе) откровенно старый. Из 3,7 млн грузовиков почти половина принадлежит физлицам, а возраст 54% парка — более 20 лет! Все еще трудятся бренды-долгожители вроде ЗИЛ, давно пропавшего с рынка новых автомобилей… и сохранившего третье место в группе лидеров по присутствию в парке.

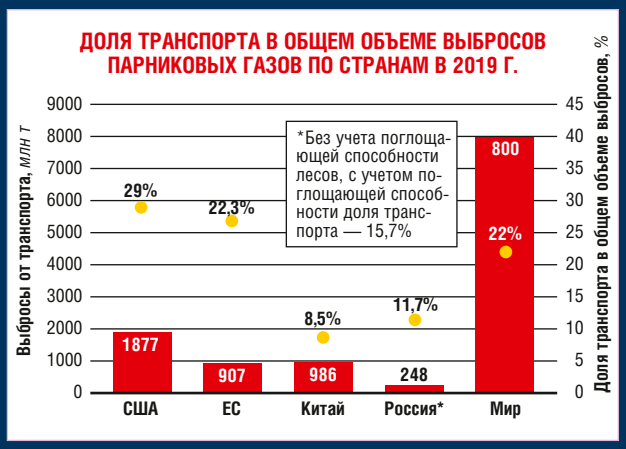
Несколько слов было сказано о вхождении брендов из Китая в рынок. Сейчас их доля невелика, 2,3%. Часто китайские бренды видят конкурентами российских, но есть особенность: по большей части этот малый и средний тоннаж находится в собственности физлиц.

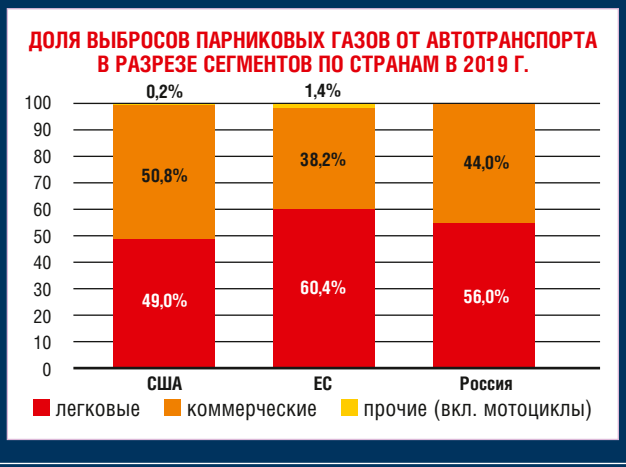
На вторичном рынке активнее всего перепродается техника старше 15–20 лет, в основном российская; вывод морально и физически устаревших автомобилей из эксплуатации компании снова и снова откладывают… чем создают дополнительный объем загрузки для сегмента сервиса.

Базовый прогноз продаж новой техники в нынешнем году +10%, или рост на 7500 единиц. Это уже даст рынку шанс восстановиться и превысить показатели как сложного ковидного года 2020, так и успешного, почти эталонного в краткосрочной перспективе 2018 года. Производство в стране — есть шанс на рост +14%.

Тренды? По оценке спикера, говорить о долгосрочных трудно, не заданы ориентиры, в том числе на уровне государства. Что получит поддержку в общем русле «зеленых технологий»: метан (КПГ, СПГ), водород, электричество? Что станет выбором практиков, а не бумажной декларацией? Пока можно сказать лишь традиционное — «время покажет».

Григорий Микрюков, финальный спикер сессии, попробовал опередить время и дать ориентиры. На рынок будут влиять: политика государства в этой сфере, концепция развития автопрома (выпуск электромобилей 200 тыс. +), рост потребности в метане и развитие применения водорода. Среди этих четырех векторов нельзя выбрать доминирующий. STOP





Источник: IEA, ACEA, EPA, WB

МИРОВЫЕ ЦИФРЫ

- В 2021 году ожидается рост рынка 5,9% при снижении темпов в Китае.
- Двузначный рост в сегменте телематики остался таковым даже в пандемию (+14% в 2018–2019 гг.; +10% в 2019–2020 гг.).

ЦЕНЫ ПОШЛИ НА ОБГОН

СТОИМОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В 2021 ГОДУ, ПО ЭКСПЕРТНЫМ ДАННЫМ, ВЫРОСЛА ПРИМЕРНО НА 20%. УЧАСТНИКИ РЫНКА ОБЪЯСНИЛИ, ПОЧЕМУ ПРИШЛОСЬ ПОДНЯТЬ ЦЕНЫ › ИРИНА ЗВЕРЕВА

Информацию о росте фрахта привели в сентябре в компании VEB Ventures, которая основывала расчеты на анализе данных от 50 тыс. перевозчиков. Аналитики выяснили, что в среднем цена перевозки на 1 км по ключевым маршрутам при грузоподъемности 20 тонн достигла для тентовых грузовиков 40 руб., для изотермических фургонов — 50 руб. и для рефрижераторов — 55 руб. без НДС.

Особо отличились ряд направлений. Так, на маршруте Москва — Санкт-Петербург средняя цена рейса в первом и втором кварталах 2021 года выросла в два раза по сравнению с аналогичными периодами предыдущего года. При этом в третьем квартале тенденция сохранилась. Перевозки на направлении Москва — Краснодарский край подорожали в среднем на 46%.

Согласно выводу компании, в количественном выражении перевозки восстановились до уровня 2019 года, то есть до пандемии, а их стоимость в 2021 году выросла в среднем на 20%.

СТАВКИ ПОКАЗАЛИ ДИНАМИКУ

Опыт опрошенных участников рынка в целом подтверждает эти данные.

Основатель и директор «Биржи грузоперевозок ATI.SU» Святослав Вильде заявил о подорожании за последние 12 месяцев на 19,4%, причем практически весь рост пришелся именно на этот календарный год. На это указывает «Индекс ATI.SU», который аккумулирует данные по крупнотоннажным перевозкам по ста самым популярным направлениям.

По данным компании, перевозки из Москвы в Петербург прибавили 26,8%. «Наиболее существенное подорожание за 12 месяцев этого года мы зафиксировали на маршруте Новосибирск — Тюмень (+52,8%). Второе место поделили перевозки из Костромы, Ярославля и Липецка в Москву — по 45%», — сообщил Святослав Вильде.

«Ставки на автомобильные грузоперевозки действительно повысились за этот год в среднем на 20%, и это первое значительное подорожание с 2015 года, — подтвердил директор по логистике ОТК «ЮниТранс» Артем Королев. — Мы можем подтвердить рост фрахта по направлениям Санкт-Петербург – Москва – Санкт-Петербург, Москва – Краснодар».

Согласно наблюдениям FM Logistic, с начала 2021-го тарифы увеличились на 15%, сообщила директор по транспортным операциям компании Маргарита Табунова. До конца текущего года этот показатель, по ее словам, может достичь 20%. Она также выделила северо-западное и южное направления.

Директор по транспортной логистике ООО «Байкал-Сервис ТК» Виталий Скуратов согласился с показателем в 20% за год. У компании — своя специфика. «Наибольшее подорожание наблюдаем в Сибири и на Дальнем Востоке», — отметил он.

Основатель международного сервиса грузоперевозок GetTransport.com Александр Сапов считает, что 20% — далеко не предел. «На некоторых направлениях рост цен составил 50 и даже 100%. Речь идет в первую очередь о грузоперевозках между Москвой, Санкт-Петербургом и Екатеринбургом, а также Краснодарским краем», — уточнил он. Средняя цена перевозки на 1 км по обозначенным топовым маршрутам, по приведенным им в конце сентября данным, действительно составляла

ТЕЗИС О НЕХВАТКЕ ФИНАНСОВЫХ СРЕДСТВ НА ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА СТАЛ ОСОБЕННО АКТУАЛЕН ИЗ-ЗА ПОДОРОЖАНИЯ НОВЫХ ГРУЗОВИКОВ И ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ

40 руб. для тентовых грузовиков, 50 руб. для изотермических фургонов и 55 рублей для рефрижераторов.

Директор по развитию бизнеса Gebrueder Weiss Николай Гладун заявил о росте цен на 15–20% в зависимости от направлений. Наибольший рост ставок на перевозки внутри РФ, по его словам, отмечается в Московском регионе, а также в направлении Краснодарского края.

В группе компаний AsstrA назвали более серьезную цифру подорожания — на 20–30% в этом году. «Наибольший рост наблюдается на ряде ключевых направлений Сибири, Урала, а также Краснодарского края, который традиционно является самым нестабильным с точки зрения ценообразования», — сообщила руководитель отдела внутрироссийских автомобильных перевозок Наталья Арефьева. В пример она привела маршрут Москва – Санкт-Петербург, где тариф увеличился почти вдвое, а также Москва – Екатеринбург — на 25%, Москва – Краснодар — на 35–40%.

В ПЭК, напротив, отмечают менее существенное подорожание — с начала года тарифы выросли в среднем на 10–15%, сообщил замдиректора компании Вадим Филатов.

А по данным Delko, на протяжении текущего года на рынке перевозок наблюдается динамика роста ставок более чем на 10% по отношению к началу года. В пресс-службе компании уточнили, что было принято решение сдержать резкий рост цен, рост ставки для ее клиентов в 2021 году составил даже менее 10%.

По наблюдениям компании, наибольший рост ставок наблюдается в Сибирском федеральном округе. Так, например, ставки из Новосибирска в Пермь выросли на 30%, из Новосибирска в Барнаул, Томск, Кемерово и Черногорск — на 25%. На таком же уровне выросли цены на южных направлениях, а между Москвой и Санкт Петербургом — на 20%.

Сооснователь сервиса Биржагрузоперевозок.рф Евгений Остряков сообщил параметры роста ставок на FTL (перевозку целыми машинами). Так, ставка на перевозку по маршруту Москва — Самара выросла с 55 000 рублей до 95 000, минимальная стоимость рейса 20-тонной машины по Москве выросла с 9000 до 15 000. Рост, по его словам, отмечен на всех направлениях.

ПАНДЕМИЯ СДАЛА ПОЗИЦИИ

Какие основные факторы привели к подорожанию? В исследовании VEB Ventures говорится, что рост цен вызван дефицитом доступного транспорта. Он, в свою очередь, возник из-за существенных изменений на рынке: обеления, подорожания запчастей, а также нехватки водителей, ухода с рынка мелких игроков.

Участники рынка подтвердили и дополнили эту информацию. Все эксперты говорят, что в основе тен-

ДЕФИЦИТ ДОСТУПНОГО ТРАНСПОРТА ВОЗНИК ИЗ-ЗА СУЩЕСТВЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ НА РЫНКЕ, ТАКИХ КАК ОБЕЛЕНИЕ, ПОДОРОЖАНИЕ ЗАПЧАСТЕЙ, НЕХВАТКА ВОДИТЕЛЕЙ

денции подорожания — рост спроса и образовавшаяся нехватка провозных мощностей.

«Это связано, прежде всего, с восстановлением рынка после пандемии, — пояснил, в частности, Александр Сапов (GetTransport.com). — За это стоит благодарить интернет-торговлю с услугой доставки, которая пользовалась повышенным спросом в период самоизоляции, но и после него не потеряла популярность».

Святослав Вильде (ATI.SU) отмечает, что пока спрос стабильно превышает предложение. «В частности, по нашей статистике, в первом полугодии 2021 года количество заявок на автоперевозки по России выросло по сравнению с аналогичным периодом 2020 года на 64,6%», — уточнил он. Эксперт подтвердил, что на рынок влияет бурный рост онлайн-торговли и сервисов доставки.

Артем Королев («ЮниТранс») заявил о действии накопительного эффекта: ранее ставки были фактически заморожены и росли незначительно даже в первую волну пандемии. А ведь тогда транспортировка была осложнена из-за ограничений на передвижение, введения пропусков и QR-кодов. Сейчас же дальнейшее сдерживание ставок стало невозможным, полагает он. В первую очередь, роль играет общая нестабильная ситуация на транспортном рынке, связанная с превышением спроса над предложением, а также ростом ставок на перевозки другими видами транспорта (морским, авиационным, железнодорожным), считает эксперт.

Евгений Остряков согласен с тезисом о накопительном эффекте. Он напомнил, что последние 5 лет ставки на перевозки практически не росли, а расходы на содержание парка повышались регулярно. При этом снижение спроса на перевозки в пандемию вынудило уйти с рынка многих игроков. В результате, когда рынок «ожил», образовался дефицит подвижного состава.

Масла в огонь подлили сбои в работе морских портов и дефицит контейнеров. Как отметил Николай Гладун (Gebrueder Weiss), это привело к повышению ставок на морской фрахт, который достиг к лету 2021 года своего исторического максимума. В связи с этим многие компании стали выбирать для перевозок альтернативные виды транспорта (авиа, авто или ж/д). Как результат — рост тарифов в несколько раз и по этим видам транспорта, отметил эксперт.

ГРУЗОВИКИ НЫНЧЕ ДОРОГИ

Сами по себе всплески спроса, в том числе сезонные, не являются для рынка чем-то неожиданным, напомнил Вадим Филатов (ПЭК). Например, традиционно спрос и тарифы на перевозку растут перед новогодними праздниками, заметил он. Однако в этом году нехватка провозных мощностей на рынке, согласен с коллегами эксперт, зависит не только от сезонных всплесков.

Ситуация осложнилась тем, что часть игроков, в основном это ИП и малый бизнес, покинули отрасль. «Это связано с повышением финансовой нагрузки на перевозчиков: выросла стоимость грузовиков, цена дизельного топлива», — уточнил Вадим Филатов. Так, топливо с начала 2021 года подорожало на 4,1%.

Коронавирус привел к уходу с рынка многих мелких игроков, подтвердил Александр Сапов. «Транспорт постепенно устаревает, а на покупку нового у части компаний не хватает средств, — констатировал эксперт. — Водители, оставшиеся без работы, были вынуждены переквалифицироваться и пока не спешат возвращаться в прежнюю сферу, несмотря на то, что отрасль уже вернулась к показателям 2019 года».

Тезис о нехватке средств на обновления парка стал особенно актуален из-за подорожания новых грузовиков и полуприцепов, что, конечно, тоже сказалось на себестоимости перевозки у тех компаний, кто может себе это позволить. По оценкам аналитиков Russian Automotive Market Research, средняя цена на новые грузовые автомобили в августе увеличились на 31,2% по сравнению с августом 2020-го, — до 7,2 млн рублей, но цена некоторых моделей грузовых ТС доходит уже до 10 млн руб. При этом максимальную ценовую динамику продемонстрировали грузовые автомобили китайских брендов: они прибавили в цене 45,8%.

В ПЭК, кроме того, отметили, что российские грузовики выросли в цене на 32% год к году. Подержанный грузовой транспорт также дорожает. По итогам августа средняя цена на него выросла на 30,5% — до 2,3 млн рублей.

Евгений Остряков (Биржагрузоперевозок.рф) привел в пример стоимость отечественного тягача, которая по сравнению с 2020 годом выросла на 20–25%. «Импортного еще больше, — добавил он. — А вместе с этим выросла стоимость запасных частей и компонентов».

По наблюдениям Delko, рост цен на подвижной состав и запчасти в среднем составил 35%.

«Стоит учесть, что в мировом масштабе подорожало сырье, в частности, железная руда, что и повлекло рост цен на транспорт, запчасти, техобслуживание», — отметил, со своей стороны, Виталий Скуратов («Байкал-Сервис ТК»). И, конечно, влияет колебание курсов валют, говорят эксперты.

В качестве фактора, вложившегося в рост себестоимости перевозок, участники рынка также называют рост тарифов в системе «Платон» и обновление норм режима труда. Вадим Филатов напомнил, что до начала 2021 года водитель мог находиться за рулем не более 4 часов, а затем сделать перерыв на 15 минут и повторять его каждые 2 часа. А сейчас время беспрерывного вождения выросло до 4,5 часа, но перерыв в пути — 45 минут. Также продолжительность еженедельного отдыха увеличилась с 42 до 45 часов.

Число перевозчиков, в числе прочего, сократилось в результате отмены Единого налога на вмененный доход (ЕНВД), из-за чего в целом выросли налоги для малого бизнеса. Наряду с этим повысилась прозрачность отрасли, и благодаря усилиям регулятора в этом направлении «серые» игроки массово уходят из отрасли, добавил представитель ПЭК.

О том, что на рынке транспортной логистики отрицательно сказалась отмена единого налога на вмененный доход, говорит и Наталья Арефьева (AsstrA). По ее словам, многие ИП вместо перехода на другую систему налогообложения попросту прекратили свою деятельность. «Рынок покидают мелкие и средние игроки, и я полагаю, что эта тенденция сохранится, — считает эксперт. — Выжить смогут те, кто сумеет выполнить взятые на себя обязательства перед заказчиками и у кого хватит ресурсов на обновление автопарка».

ВОДИТЕЛИ УХОДЯТ В КУРЬЕРЫ

Общее «обеление» рынка, увеличение контроля за собираемостью зарплатных налогов увеличивает себе-

стоимость перевозок, подтвердил Евгений Остряков. По его данным, средняя зарплата водителя 20-тонной машины составила 100 000 – 120 000 рублей на руки (хотя уже ходят разговоры, что достойная заработная плата водителя 150 000). Это приблизительно 15–20% в стоимости выручки одной машины в месяц.

«Доход водителей уже вырос на 27%, что напрямую влияет на тариф транспортировки. По нашей оценке, перевозка дорожает на 8–10%», — комментирует эту тему Маргарита Табунова (FM Logistic).

В «ЮниТранс» привели данные о том, что повышение заработной платы водителя на каждые 10% может привести к увеличению себестоимости перевозки на 3% и более в зависимости от километража, тоннажа транспортного средства и других факторов, влияющих на расчет тарифа. По его оценкам, многие компании просто не в состоянии обеспечить индексацию зарплат работников.

По данным HH.ru, средняя зарплата водителей все же ниже упомянутой, но в целом находится на достаточно высоком уровне, составляя 80 тыс. рублей. Самые большие средние заработки в сфере транспорта и логистики предлагают водителям в Москве и Санкт-Петербурге — около 92 тыс. рублей. Об этом говорится в совместном исследовании сервисов «Работа.ру» и «Сберлизинг».

Несмотря на сравнительно хорошие доходы водителей, их все равно не хватает — участники рынка говорят о серьезном дефиците. Это также стало одним из основных факторов, повлиявших на рост фрахта. По словам Табуновой, отток наблюдается с начала 2021-го. «Дефицит связан с выездом мигрантов в период коронавирусных ограничений. Многие иностранные работники до сих пор не вернулись на рынок в требуемом объеме», — объяснила она.

Наряду с этим происходит миграция из сегмента грузоперевозок в курьерскую доставку, поэтому и возникает нехватка водителей большегрузов. «Стоит учесть и возрастной фактор: средний возраст таких работников растет, — добавила представитель FM Logistic. — Молодые люди все меньше выбирают для себя данный труд, поскольку эта профессия не считается престижной».

Тезис про отток в смежные сферы поддерживает и представитель Gebrueder Weiss Николай Гладун — кадры уходят туда, где спрос на персонал еще выше, например становятся курьерами или работниками складов.

Многие парки испытывают сложности с наймом водителей, особенно квалифицированных, подтверждает Евгений Остряков (Биржагрузоперевозок.рф). Эксперт напомнил, что в настоящий момент требования к водителям значительно возросли как по части документооборота, так и по части использования различных цифровых сервисов (самостоятельная регистрация на погрузке/выгрузке, отметка в мобильных приложениях по маршруту движения и т. д.). «Сама по себе работа достаточно сложна физически, приходится жить в фуре по несколько дней, — отметил он. — После закрытия границ много водителей ушло работать в сферу ЖКХ, где работа проще, без вахты и рядом с домом, что «вымыло» значительную часть персонала». Работодатели же понимают, что неквалифицированный водитель может не только нанести ущерб имуществу, но и принести массу проблем со сроками доставки и оформлением документов. Так что дефицит кадров понятен.

В Delko среди главных причин назвали старение рабочей силы, что, кстати, усугубится еще больше — по прогнозам, самая производительная группа населения в возрасте от 20 до 39 лет к 2030 году сократится на 25% по соотношению к ее численности в 2020 году. «Во-вторых, транспортные компании острее других ощущают демографический кризис в России, а именно сокращение численности мужского населения, — добавили в пресс-службе компании. — Учитывая, что профессия водителя-экспедитора традиционно считалась мужской, правильнее будет отметить, что не хватает мужчин, а не водителей».

В «Байкал-Сервис ТК» тоже это заметили: по словам представителя компании Виталия Скуратова, перевозчики сталкиваются с тем, что машин у них порой бывает больше, чем самих водителей. И рост заработной платы водителей эту проблему не решает, считает он. Молодежь не очень-то идет в эту профессию, она считается непрестижной.

Как правило, автомобили из-за дефицита кадров простаивают у небольших перевозчиков, которым трудно конкурировать с крупными по уровню заработной платы, уточняет Вадим Филатов из ПЭК.

Перевозчики называют и другие факторы, которые сказались на росте фрахта. Так, в «ЮниТранс» упомянули рост тарифов за проезд по платным дорогам и самой протяженности платных участков, введение ограничений по въезду грузовиков тяжелее 3,5 т в пределы МКАД, ужесточение мер весового контроля.

Игроки рынка пытаются сгладить эти факторы: компании стараются оптимизировать себестоимость, предлагать клиентам выгодные условия работы. Говоря о путях решения проблем на рынке, участники отрасли называют создание стимулов для развития внутренней автомобильной логистики в целом (пока ей не удается ответить на рост спроса). А также — развитие образовательных проектов для водителей большегрузов. Необходимо, конечно, работать и над повышением престижа профессии. «В полной мере решить эту задачу можно только совместными усилиями государства и делового сообщества», — уверены, в частности, в ПЭК.

СВОИМИ РУКАМИ

НЕХВАТКА КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ РОССИИ В БУДУЩЕМ НЕ ГРОЗИТ. СТРАНА НАЧИНАЕТ ЗАБОТИТЬСЯ О ВОСПИТАНИИ БУДУЩИХ ПРОФЕССИОНАЛОВ. УВЕРЕН, ЧТО АВТОМОБИЛЬНАЯ И СПЕЦИАЛЬНАЯ ТЕХНИКА НЕ ОСТАНУТСЯ БЕЗ ГРАМОТНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ. БУДЕТ ТАКЖЕ КОМУ ПЕЧЬ ХЛЕБ, СТРОИТЬ ДОМА И ПРОЕКТИРОВАТЬ НОВЫЕ КОСМИЧЕСКИЕ АППАРАТЫ

› МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА

В Уфе завершился IX Национальный чемпионат «Молодые профессионалы» — WorldSkills Russia 2021. Интересно было посмотреть на нашу молодежь. С одной стороны, TikTok и рэп. Способ коммуницировать друг с другом у них тоже отличается от нашего. С другой, я знаю, что большая часть из них уже определились в главном, в своей будущей профессии. Радует, что это вовсе не банковская сфера или юриспруденция, хотя такие компетенции на чемпионате профессий тоже были. Два дня я наблюдал за будущими токарями и штукатурами, дизайнерами и сварщиками, техниками по обслуживанию летательных аппаратов и монтажниками. Всех их объединяет то, что людей учат делать дело своими руками. Всего в Уфу съехалось 1800 школьников, учащихся колледжей и студентов вузов из 85 регионов России. Конкурсанты состязались по 105 компетенциям. Среди них были как простые и понятные нам — слесарь или ветеринар, так и совсем новые. Вы слышали что-нибудь про IT-проповедника для пожилого населения? Не за горами появление в стране новых профессий,

следовательно, пора подумать, где брать для них специалистов. Хотя считаю, что и о традиционных рабочих специальностях подумать тоже не грех. Глава республики Башкортостан Радий Хабиров на правах принимающей стороны чемпионата на его открытии высказался так: «Главное, что в стране видно повышение престижа рабочих специальностей и профессионального образования». Вопрос и в другом: как не растерять будущие ценные кадры и будут ли они нужны стране на самом деле? Наверняка без помощи бизнеса дело не обойдется.

НАШ НОМЕР 49

Знаете, какую площадку выбрала компания Volvo Construction Equipment для широкого показа новой модели компактного экскаватора Volvo EC55D? Правильно — нынешний чемпионат. Более того, таких машин вольвовцы привезли две: одна была выставлена в соревновательной зоне, и на ней выполняли конкурсные задания участники компетенции № 49 «Обслуживание тяжелой техники». Другой экскаватор был выставлен на стенде компании в зоне Try-a-Skill. Буквально это можно перевести как «попробуй навык». Каждый пришедший на чемпионат рабочих профессий мог сесть за рычаги машины, чтобы выполнить одно из простейших упражнений — закинуть ковшом строительной машины детский мячик в корзину. В очереди на экскаватор детей и подростков было море.

Почему новая современная техника была отдана на «растерзание» именно молодым? Просто время обучения по старым плакатам со схемой двигателя в разрезе прошло. На чемпионате в Уфе судьи наблюдали, как будущие электрики тянули всамделишную электросеть, каменщики клали стенку из настоящих кирпичей, техники-механики устраняли неисправности на настоящем вертолете, а сервисмены сдавали свой «кандидатский» минимум на современной тяжелой технике. То, что экскаватор EC55D вообще мало кто видел в стране даже из сегодняшних профессионалов, только добавляло соревновательного азарта.

В Volvo CE следуют старой поговорке: хочешь сделать хорошо, сделай это сам. В компании поняли, что в нашей стране кадры для обслуживания своей техники надо готовить самим. Поиски партнеров в образовательном процессе привели к WorldSkills Russia. Сотрудничество с ними началось в 2017 году и длится уже пятый год. По мнению руководителя отдела маркетинга Volvo CE в России и СНГ Виктории Фоминой, такое объединение обязательно даст свои плоды в будущем: «Мы рады выступать партнером таких значимых соревнований и помогать нынешним студентам следовать современным тенденциям развития техники и технологий».

За победу в компетенции «Обслуживание тяжелой техники» боролись семь молодых парней из Москвы, Подмосковья, Краснодарского и Красноярского краев, Республики Татарстан и Сахалинской области. Задания для участников включали такие этапы, как запуск дизельного двигателя, проверка электрических, электронных и гидравлических компонентов, а также систем гусеничного хода. Добавьте к этому, что подсказки извне исключены, даже фотографировать конкурсантов со вспышкой во время выполнения заданий было запрещено. Все было нацелено на то, чтобы будущие профессионалы не отвлекались от своей работы. Тут надо похвалить принимающую сторону. Для проведения этой компетенции была выделена большая площадь одного из залов специально выстроенного для чемпионата городка. Сказался и Covid-19, который на конец этого лета все еще незримо присутствовал в новостной повестке дня, а потому чем дальше конкурсанты были друг от друга, тем лучше.

Что до заданий, то составлены они были так, что выполнять их приходилось последовательно, перескакивать было нельзя. Конкурсанты выявляли и устраняли внесенные неисправности, демонстрируя попутно свое умение пользоваться измерительным, диагностическим, специальным и слесарным инструментом. В зачет шло

1. Экскаватор Volvo EC55D оснащен двигателем мощностью 36,5 кВт. Главное отличие от предыдущей модели — усовершенствована система гидравлики.
2. Фотографировать конкурсантов со вспышкой было запрещено. Все было нацелено на то, чтобы будущие профессионалы не отвлекались от своей работы.

знание чтения технологических схем и карт, а также способность быстро и правильно тестировать машину, не забывая о технике безопасности, и составление отчета после ремонта по всей форме. Представители компании в кулуарах чемпионата намекнули, что отталкивались от своих методик при составлении конкурсных заданий. В Volvo CE понимают, что молодой, технически грамотный механик на рынке труда сегодня товар дефицитный. Если его нет, значит надо таких подготовить самим. К слову, это начали осознавать не только будущие работодатели, но и нынешние конкурсанты.

ЗАДАНИЕ НА ЗАВТРА

На чемпионат был привезен не только новейший экскаватор Volvo EC55D. Гости WorldSkills Russia на стенде Volvo CE смогли увидеть дизельный двигатель Volvo Penta D5 и познакомиться с седельным тягачом Volvo FH. Грузовик с колесной формулой 6x4 и подъемным задним мостом оснащен 13-литровым двигателем мощностью 460 л. с., который работает в паре с АКП I-Shift. Но это техника дня сегодняшнего. В рамках деловой программы финала WorldSkills Russia компания Volvo CE провела пресс-конференцию «Эволюция технологий и машин будущего. Специалисты будущего». Если кратко, то нас ждет максимально электрифицированное и автоматизированное завтра и послезавтра. Гендиректор Volvo Penta в России Всеволод Гаврилов упомянул, что к 2030 году доля техники на электротяге должна составить 35%. Эра техники для тяжелых условий эксплуатации с водородным двигателем начнется еще раньше, уже через 4 года. А традиционный ДВС компания намерена закончить производить к 2040 году. Будущее за топливными элементами, для чего Volvo Group совместно с Daimler объединили свои усилия в деле производства систем топливных элементов для большегрузных транспортных средств. Добавлю, что к концу этого года компания запустит всю линейку электрогрузовиков в серийное производство. Вот тут-то и должны пригодиться новые кадры. «Для обслуживания и планового ремонта машин, оборудованных новыми системами, потребуются профессиональные механики, способные грамотно провести диагностику, оперативно выявить и устранить неисправности», — отметил Олег Шельдешов, региональный

1. Компетенция «Лечебная деятельность, фельдшер» заинтересовала большинство посетителей WorldSkills Russia — 2021.
2. Компетенция «Обслуживание тяжелой техники». Золотая медаль у Ивана Горбунова, серебро за Леонидом Митропольским, а бронза у Ильи Попова.
3. Александра Кулеш заняла 3 место в финале IX Национального чемпионата WorldSkills по компетенции «Обслуживание авиационной техники».
4. Чемпионат рабочих профессий стал настоящей палочкой-выручалочкой для очень многих школьников Уфы.

менеджер по послепродажному обслуживанию Volvo CE в России и странах СНГ.

СОХРАНИТЬ? ПРИУМНОЖИТЬ? ОХРАНЯТЬ?

Государство тоже осознает свои перспективы, а потому стало активнее заниматься подготовкой профессионалов. Есть даже целевой федеральный проект, который так и называется — «Молодые профессионалы». Он заточен на то, чтобы внедрить программы профессионального обучения по наиболее востребованным и перспективным профессиям в учебные заведения. Академия «Ворлдскиллс Россия» промониторила внедрение таких программ в 15 регионах страны. Но выяснилось, что предложения от центров занятости не всегда соотносятся с тем, на кого и чему сегодня учат молодежь. Во многих российских областях самая востребованная рабочая профессия на сегодня… охранник. «Это, конечно, прекрасно — было бы что охранять, — в сердцах заметила директор академии «Ворлдскиллс Россия» Светлана Крайчинская. — Мы понимаем, что не всегда те профессии, которые называют востребованными центры занятости, являются действительно самыми востребованными». Но даже те регионы, в которых серьезно подошли к мониторингу реально перспективных специальностей, тоже в легком замешательстве. В погоне за юристами и экономистами в стране практически отодвинуты даже не на второй план, а на третий такие банальные профессии, как повар. Об этом говорил на чемпионате представитель Республики Башкортостан. Второй самой-самой профессией в республике он назвал дипломированного электромонтера. Удивлены? А как вам то, что в числе новых и перспективных (!) направлений была отмечена такая профессия, как водитель грузовика? И это в Башкирии, по сути регионе, который находится в центре страны. Представитель Астраханской области сообщила: «В настоящее время у нас востребованы специальности «поварское дело», «технологии моды» и «судостроение»». Ну, хоть что-то, связанное с реальным производством.

Оценивая такую ситуацию, начальник проектно-методического управления академии «Ворлдскиллс Россия» Артем Лукин сообщил, что в рамках реализации мероприятий нынешнего чемпионата будут разработаны не менее 75 программ профессионального обучения по наиболее востребованным, а главное, реально перспективным профессиям в субъектах Российской Федерации.

От пчеловода и повара до наладчика шахтного оборудования, водителя грузовика, инженера по обслуживанию тяжелой техники, специалиста по промышленному дизайну и даже проектировщика систем космической связи. Помните, я говорил, что знаю лично тех, кто будет обслуживать тяжелую технику? Запомните и вы их имена. Вдруг вам будут нужны настоящие профессионалы. Золотую медаль завоевал Иван Горбунов из Москвы, серебряной наградой был отмечен Леонид Митропольский из Сахалинской области. Обладателем бронзовой медали стал Илья Попов из Краснодарского края, а Матвей Логинов из Подмосковья выполнил все задания согласно производственным стандартам и получил специальный медальон за профессионализм.

Александр Штин, международный эксперт WorldSkills Russia в компетенции «Обслуживание тяжелой техники», в разговоре со мной подчеркнул, что нынешнему сервисмену карьерного самосвала или экскаватора уже не нужна грубая физическая сила. Сегодняшняя техника под завязку напичкана электроникой, значит, надо больше работать головой. «В нашей компетенции пару лет назад на мировом чемпионате успешно выступила девушка из Австралии, — поделился Александр. — в этом году у коллег в компетенции «Обслуживание авиационной техники» тоже есть девчонка! Для обслуживания сложного оборудования требуются специалисты нового формата — с углубленными знаниями в области электрики и электроники». Я разыскал эту отважную барышню. Зовут ее Александра Кулеш, она студентка Новосибирского авиационно-технического колледжа. Спросил ее, полетит ли вертолет после того как она закончила его обслуживать? Александра оглянулась на серую громадину, немного подумала, а затем улыбнулась: «Не без труда, конечно, но я справилась. Он полетит».

НАШ СОВРЕМЕННИК

HYUNDAI MIGHTY EX8 › ПОЛНАЯ МАССА: 7990 КГ **› НАЧАЛО ПРОДАЖ:** 2021 Г. **› ЦЕНА:** ОТ 3 460 000 Р.

ИЗВЕСТНЫЙ ВСЕМ СРЕДНЕТОННАЖНЫЙ ГРУЗОВИК HYUNDAI HD78 БОЛЬШЕ НЕ ВЫПУСКАЕТСЯ В РОССИИ, НО НЕ СПЕШИТЕ ГОРЕВАТЬ. НА СМЕНУ ПРИШЕЛ MIGHTY EX8. ОН ТЯЖЕЛЕЕ НА 500 КГ, ПЕРЕВОЗИТ НА 1400 КГ БОЛЬШЕ ГРУЗА, ПРИ ЭТОМ ДВИГАТЕЛЬ СЛАБЕЕ НА 10 Л. С. ЗАИНТРИГОВАНЫ?

› МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО МИХАИЛА ОЖЕРЕЛЬЕВА

Несмотря на то, что грузовики Hyundai пока не входят в первую десятку самых продаваемых новых российских автомобилей, посмотрите на наши дороги — в городах работают сплошь среднетоннажники с наклоненной буквой H на эмблеме. А вторичный рынок? По данным маркетингового агентства НАПИ за первое полугодие 2021 года, грузовики этой марки вошли в топ-10 подержанных коммерческих автомобилей в России. Во многом благодаря старику HD78. Какие только надстройки он не примерил на шасси за годы своего производства в нашей стране! И вот передо мной его замена, Mighty EX8. По сути, это хорошо знакомый Mighty EX9 (см. «Автопарк» № 1/2020), но со своими нюансами.

ВНЕШНИЙ ВИД

Если идти по принципу «было — стало», то во внешности изменений масса. Новая кабина, в отличие от предыдущей, на две трети сделана из оцинкованного металла. В ее дверях появилась дополнительная стальная защита. Увеличилась толщина лакокрасочного покрытия, теперь она составляет 120 мкм. Почти вся передняя часть большой кабины — ее объем почти 4 м^3 — «зашита» пластиком. И ржаветь не будет, и с возможными сколами разобраться проще. То же самое можно сказать о переднем бампере — он в пластиковой «броне» кабинного белого цвета. Правда, перевозчики больше предпочитают бамперы черного цвета — они практичнее. И машины в такой комплектации у дилеров тоже есть. По колесной базе три варианта вместо прошлых двух: 3400, 3850 и 4200 мм.

Прямая рама лестничного типа собрана из лонжеронов сечением 126 х 70 мм. Лонжероны у Mighty EX9 толще и выше относительно рамы HD78. Зная о неуемной отечественной особенности частенько грузить машину «чуть» больше, чем по паспорту, это даже плюс. Завершая беглый осмотр кабины, скажу, что зеркала у грузовика с подогревом, фары большие и светят как надо, вдобавок противотуманки уже в базовой версии.

КОМАНДА: «МОТОР»

Пара простых манипуляций рычагом, что за кабиной, и она опрокидывается. На первый взгляд, в силовом отсеке все без изменений, но это только на первый. Под кабиной скрывается новый даунсайзинговый мотор D4CC, специально разработанный для новой техники. Восьмитонный грузовик оснастили

1. Мультируль с круиз-контролем и подушкой безопасности.
2. Рычаг тормоза можно сложить.

двигателем объемом 2,9 л и мощностью 160 л. с. По своим тяговым возможностям рядная «четверка» выдает максимальный крутящий момент 392 Нм. Блок цилиндров чугунный, головка — алюминиевая. Отметил аккуратную подгонку всех подкапотных электроразъемов: влаге туда не пробраться.

Соответствие экологическому классу Евро-5 достигается технологией EGR. У машины нет керамического сажевого фильтра, вместо него используется металлический катализатор твердых частиц PMC. Сервисный интервал катализатора, по уверению производителя, составляет 1 млн км. В остальном мотор как мотор, привод ГРМ осуществляется цепью, а двигатель снабжен горным тормозом. Здесь стоит самый простой вариант, с заслонкой.

Вот вам еще одна «замануха», которая косвенно говорит о том, что машина адресована для работы как в городе, так и на трассе. Короб воздушного фильтра сделан двухступенчатым. Крупные камешки и прочий дорожный мусор специальная крыльчатка отбрасывает в отдельный канал, который легко очистить, не трогая воздушный фильтр. Такое решение часто встречается у спецтехники, увидеть подобное у среднетоннажного грузовика я не ожидал.

Немаловажный нюанс — напряжение бортовой сети нашего современника. Здесь генератор выдает 12 В, а не привычные для грузовика 24 В. Производитель говорит, что на такой шаг он пошел из-за компаний-надстройщиков, поскольку львиная доля оборудования для среднетоннажных фургонов, включая холодильные установки и гидроборта, рассчитаны на 12-вольтовую бортовую сеть.

ПО ТОРМОЗАМ!

Я уже упоминал, что Mighty EX8 стал грузоподъемнее относительно своего собрата HD78. Загрузить машину, а в моем случае это был рефрижератор с силовой установкой Thermo King, можно почти до 5,5 тонны. Значит, самое время рассказать о подвеске нового грузовика и его тормозах. Подвеска фургона — рессорная. В пакете задних рессор шесть основных и три вспомогательных листа. Когда я говорил вначале о небольшом перегрузе, я имел в виду, что допустимая нагрузка на задний мост у новой версии машины составляет 6,4 тонны! Чтобы чувствовать себя на дороге уверенно, грузовик снабжен стабилизаторами поперечной устойчивости впереди и сзади, а тормозная система EX8 по своему конструктиву напоминает ранние «волговские» тормоза. Здесь они тоже гидравлические, барабанного типа, с вакуумным усилителем. Грузовик комплектуется стальным топливным баком, рассчитанным на 150 л, его крышка запирается на ключ. Мне не раз приходилось слышать мнение, что такие «запоры», что называется, от честных людей и только увеличивают время заправки, но что есть, то есть.

На размещение холодильного фургона пришлись монтажные 4850 метров рамы. Он не пустой, а забалластированный мешками с песком. Суммарно в кузове его около 2 тонн. Это лучше, чем ничего, для ознакомительной поездки. Правда, прежде надо еще обжиться на рабочем месте за рулем.

В РАБОЧИЙ ПОЛДЕНЬ

Так раньше назывался на советском радио концерт по заявкам трудящихся. Я к тому, что, забравшись в кабину (туда ведут всего две ступеньки), первым делом обращаешь внимание на большой мультимедийный экран. Там и радио, и другие развлечения, а также на него выводится картинка с камеры заднего вида. Такую роскошь завод устанавливает на машины, произведенные начиная с весны 2021 года. «Мой» вариант ранний, он без этих излишеств. При включении задней передачи звучал лишь предупреждающий зуммер сигнала. В остальном никаких ущемлений: мультируль с клавишами круиз-контроля на спице, а в ступицу рулевого колеса упрятана подушка безопасности. Стоит ли говорить, что рулевая колонка регулируется в 2 плоскостях? Водительское сиденье снабжено подогревом, дополнительно подрессорено и может быть настроено под вес седока. Это проявление заботы. Водитель сидит аккурат над передним колесом. Попробуйте отработать смену на рессорном грузовике без этого «девайса» — уверяю вас, что это будет подвиг.

По азиатской традиции все реле и некоторые предохранители спрятаны под панелью, размещенной в ногах пассажира. В кабине два пассажирских места, спинку среднего кресла можно опустить, получится либо органайзер, либо столик для краткого перекуса в дороге. Подключить электрочайник или что-то еще можно при помощи розетки на 12 В, она установлена на панели приборов. Если продолжить тему послеобеденного перерыва, отмечу еще одно проявление заботы о водителе. Рычаг стояночного тормоза находится на своем традиционном месте, справа от пилота, и в затянутом состоянии возвышается над сиденьями. Так как кабина дневная, никакого спальника, как это сделано у одноклассников, китайских грузовичков, ей не положено. Вздремнуть в перерыве не даст рычаг стояночного тормоза, он врежется в бок. Чтобы этого не произошло, рычаг можно сложить без ущерба для тормозной системы и выспаться. Это решение не новое, такое встречается у японского среднетоннажника Hino 300, но оно хорошее и встречается нечасто.

За рулем удобную посадку подобрал с первого раза. Моя правая рука самопроизвольно легла на рычаг 5-ступенчатой механической КП. Для нового EX8 ею «поделился» предшественник. Запас по крутящему моменту у коробки, она собственной разработки, почти в два раза перекрывает мощность новинки: 608 Нм против 392 Нм нынешних. Обжился, пора в путь.

НАМ ПО ПУТИ?

Необычно большая площадь остекления. Благодаря низкому порогу кромки ветрового стекла и бескапотной компоновке вид из кабины

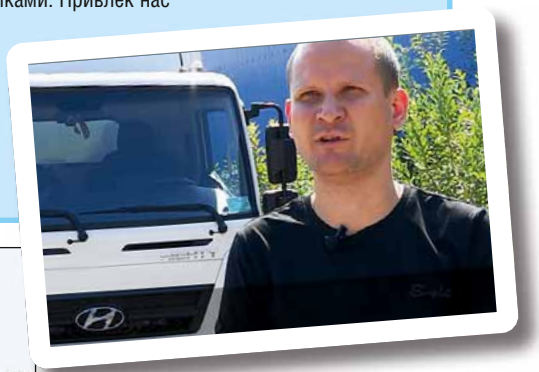
1. У заднего моста пакет в шесть основных и три вспомогательных листа.

как в хорошем кинотеатре. Завел двигатель, включил передачу, отпустил ручной тормоз и поехал. Это, конечно, вкусовщина, но по акустическому комфорту мотор рычал в меру: на холостых оборотах двигатель слышно громче, в движении шум от мотора тише, в общем, не доставлял хлопот. Постепенно я понял, что включить вторую и последующие передачи с первого раза в движении сразу не получится. С норовом машина оказалась. Нечеткая избирательность передач вначале немного огорчила, однако через несколько минут я приноровился и довольно быстро проскакивал на грузовике перед фотографом. Пообвыкнув за рулем, попробовал задействовать кнопку Active Eco, режим экономии топлива. Кнопка работает по принципу, заложенному в Mighty EX9. Там можно кратковременно добавить прыти мотору, «разогнав» его со 140 до 170 «лошадей». Здесь — наоборот. Кнопка как бы держит двигатель на голодном пайке, но делает это дозированно, сообразно обстановке. При начале движения или при интенсивном разгоне кнопка не работает. Ее стихия — поддержание крейсерской скорости при наименьших энергозатратах. Длинных прямых участков в тест-драйве у меня не было, зато подтверждаю, что у машины очень хороший радиус разворота. По паспорту значится 6,3 м, на практике у меня выходило примерно столько же. Еще подметил вот что: грузовик прямо с завода укомплектован тахографом, но не укомплектован фирменной телематикой. Как же так, они не в тренде? В компании подчеркнули, что знают про современные тенденции и работают над этим. В ближайшем будущем импортер представит свое решение и по этому вопросу.

Итого: новинка является развозным грузовиком полной массой 7990 кг. Ее следующий брат, Mighty EX9, тяжелее на 500 кг. Это означает, что в ближайшем времени, скажем, через год-полтора, нам надо ждать Mighty-десятитонник. Во всяком случае, у себя на родине, в Корее, такая машина есть. Предположу, что, чтобы не частить по грузоподъемности, какую-то модель в ближайшем будущем уберут с нашего рынка, как убрали отработавший свое Hyundai HD78. Я ставлю на то, что наш герой долго в России не задержится. Успеете подвести с машиной свои личные промежуточные итоги?

АНТОН МИШИН
ГЛАВНЫЙ МЕХАНИК КОМПАНИИ «ИНТЕРСЭНТ-ПЛЮС»

Мы приобрели Hyundai Mighty EX8 в марте этого года. Наша компания занимается перевозкой антисептиков в самой разнообразной таре, так что задействуем грузовик ежедневно. Количество точек у водителя на маршруте варьируется от 8 до 10. Новый грузовик проехал более 7 тыс. км. Выбор на него пал, так как раньше мы тоже работали с корейскими грузовиками. Привлек нас Mighty EX8 тяговитым двигателем и экономичным расходом топлива при городском цикле эксплуатации. А еще он комфортный, что хорошо для водителя. Ну и, конечно, неплохой сервисный интервал. Вообще, цена/качество — главное, что есть в этом грузовике.



2. Мотор D4CC объемом 2,9 л имеет мощность 160 л. с.
3. Зеркала у грузовика с подогревом.

HYUNDAI MIGHTY EX8

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Полная масса, *кг*	7990
Грузоподъемность, *кг*	4750
Габариты (длина/ширина/высота), *мм*	6620/2120/2295
Колесная база, *мм*	3850
Объем топливного бака, *л*	150
Двигатель:	
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, *см³*	2891
мощность, *л. с. при мин⁻¹*	160 при 3000
крутящий момент, *Нм при мин⁻¹*	392 при 1500
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая
Подвеска	зависимая, рессорная
Тормоза	барабанные, с ABS
Размерность шин	275/70R17.5
ЦЕНА	
Базовая, *руб.*	3 460 000
СЕРВИС	
Межсервисный пробег	25 000 км
КОНКУРЕНТЫ	
Isuzu Elf 7.5, Hino 300, Fuso Canter, «Газон Next», МАЗ-4371	

\+ Три варианта колесной базы.

− Нечеткая работа коробки передач.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ

УДОБНО. Круиз-контроль и кондиционер уже в «базе».

СПОРНО. Наличие двухступенчатой очистки воздушного фильтра.

ЛЕГКОВОЙ? ГРУЗОВОЙ?

IVECO DAILY BLUE POWER › ПОЛНАЯ МАССА: 3500 КГ **› НАЧАЛО ПРОДАЖ:** 2021 Г. **› ЦЕНА:** ОТ 3 450 000 Р.

РЕДКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ МОЖЕТ ПРЕДЛОЖИТЬ ЛИНЕЙКУ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОЛНОЙ МАССОЙ ОТ 3,5 ДО 7,5 ТОННЫ БЕЗ ЯВНЫХ РАЗЛИЧИЙ ВО ВНЕШНОСТИ. КОРПОРАЦИИ CNH INDUSTRIAL ЭТО УДАЕТСЯ С МОМЕНТА ВЫХОДА ПЕРВОГО IVECO DAILY, УВИДЕВШЕГО СВЕТ В 1970-Х ГОДАХ. ОБНОВЛЕННУЮ ВЕРСИЮ СЕМЕЙСТВА В РОССИИ ПРЕДСТАВИЛИ ЛЕТОМ 2021 ГОДА, А ОСЕНЬЮ Я СЕЛ ЗА ЕГО РУЛЬ. И ПРИХВАТИЛ В ДОРОГУ КАЛЬКУЛЯТОР › **МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО МИХАИЛА ОЖЕРЕЛЬЕВА**

Чтобы вам было понятно: я получил на тест не серьезный грузовик, а, по сути, «каблук», для которого годятся водительские права категории В. Только внешне фургон полной массой 3,5 тонны выглядел могучим тяжеловозом. Тестовый фургон Iveco Daily был газовый, в исполнении Blue Power. Грете Тунберг понравилось бы — экология. Правда, комплектация спорная: короткая база, уменьшенный задний свес и при этом двускатная ошиновка. Сами ивековцы называют этот автомобиль демоверсией. Снаряженная масса автомобиля с газовыми баллонами и их металлической защитой — 2658 кг, полная масса — 3500 кг. Вычитая первое из второго, получаем полезную нагрузку 842 кг. Всего.

В ГОСТИ К НАМ

Поняв, что грузовые возможности конкретной машины весьма скромные, расскажу о рабочем месте водителя. Новый, или обновленный Iveco Daily (внешне автомобиль минимально отличает-

ся от предыдущей версии образца 2019 г.) щеголяет видоизмененной радиаторной решеткой. Ее соты стали более крупными и рельефными. Передний бампер теперь трехсекционный, и в случае мелких ДТП его не придется менять целиком, достаточно заменить только пострадавший сегмент. Гораздо больше изменений в кабине. Во-первых, это мультифункциональный руль. Он стал трехспицевым и более компактным по диаметру. Новая «баранка», весьма приятная в обхвате, имеет не четкую форму круга, а скошенную — как у почти гоночных малолитражек. В руль вмонтирована водительская подушка безопасности, она входит в базовый пакет. Рядом притаилась еще одна, для пассажира или экспедитора, — это опция. А вот рулевая колонка регулируется в одной плоскости, хотя было обещано, что в двух. Видимо, остального надо добиваться путем удобной посадки за рулем: тут и множество регулировок водительского сиденья, и его настройка под вес водителя. Вообще, меня окружал «легковой» комфорт, это я про джойстик гидромеханической АКП от ZF. Стандартного рычага стояночного тормоза тоже не нашел, вместо него теперь кнопка на приборной панели. Такой вариант для нынешних развозных фургонов становится нормой. Усилитель руля теперь электрический, оттого фургон напичкан многими комфортными опциями вроде удержания автомобиля в полосе, а также дистанционным запуском двигателя.

А У ВАС?

«У меня в машине газ, а у вас?» — сам себе я декламировал эти строчки, открыв крышку капота. Компания Iveco активно продвигает в России автомобили, работающие на природном газе. Строго говоря, машину можно назвать газобензиновой. В арсенале компании есть газодизельные силовые агрегаты, там за основу взят мотор объемом 2,3 л. В моем случае установлен известный многим водителям ивековский турбодизель F1C объемом 3 л и мощностью 136 л. с., который перевели на бензин. Задача бензина — запустить мотор, например в зимние холода, а затем он автоматически перейдет на потребление газа — указатель топлива здесь один. Другой случай: вы зазевались и проехали мимо газовой заправки. Понимая, что газа маловато, бензин подключится «автоматом» и поможет дотянуть до ближайшей АГНКС, но именно дотянуть. Если версия CNG выдает 136 л. с. и 350 Нм, то на бензине тяговые возможности машины падают почти вдвое. Если вы едете с грузом, почувствуете это сразу. Возможно, потому запас бензобака очень скромен, всего 14 л, — настоящий резерв. Если в километрах, то его должно хватить в среднем на 80 км пути.

Другое дело природный газ. На раме крепятся четыре метановых баллона суммарным объемом 168 л. Естественно, вы сами вольны выбирать количество и объем баллонов. Тех, что были установлены, учитывая, что машина была не загружена, мне хватило на 240 км пути. 842 гипотетических килограмма я переместил в пространстве всего на 240 км, затратив на это 800 руб. 38 коп. Последняя цифра хоть как-то грела мою «коммерсантскую» душу. Отвлекся я от грустных подсчетов самой процедурой заправки. Надо было навинтить специальный переходник, взять бумаги, подтверждающие работоспособность газовых баллонов, предъявить их заправщику, затем сказать заветное «до полного» и бежать к машине. На заправке в Москве на бумаги о поверке баллонов посмотрели мельком. В Сергиевом Посаде на АГНКС «Мосавтогаз» проверили бумаги на машину до последней запятой. По моим расчетам, я тратил на заполнение 4 баллонов «под пробку» каждый раз почти 10 минут. На «Мосавтогазе» вышло еще больше, так как там не только все читали, но и фотокорреспондента попросили покинуть маши-

1. В Сергиевом Посаде на «Мосавтогазе» проверили наши баллоны и помогли заправиться.
2. Указатель топлива что для газа, что для бензина один.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ

СПОРНО. Представленная тестовая комплектация.

УДОБНО. 8-скоростная автоматическая коробка передач.

ну на время заправки. Потому как «по инструкции не положено».

ВАШ ЛИМИТ — 90 КМ/Ч

Отдельно упомяну стоимость компримированного газа и наличие газовых заправок вообще. На своем опыте понял, что не все АГНКС работают 7 дней в неделю. В субботу на одной из таких станций меня не заправили: «Технический перерыв, приезжайте завтра». Вот это номер: мало того что таких заправок кот наплакал, так еще и не все работают! Хорошо, что я заехал туда, чтобы потренироваться, а не реально заправиться метаном. Огорчила и стоимость кубометра. Еще до тест-драйва было ясно, что метан вдвое дешевле дизтоплива. За неделю, что мы с коллегой провели в обществе газового Daily, разброс цен за 1 м^3 составил от 19 до 25 руб. в столичном регионе. На одной из заправок от водителей мы слышали, что на юге, в Ставрополье, за литр метана просят и вовсе 17 руб.

Ездовые ощущения от «газовщика» оставили приятное впечатление. В движении работа мотора была почти не слышна. Хотя я управлял транспортным средством массой 3,5 тонны, для работы в Москве самое то, сделан фургон все равно по-грузовому. В горку, когда нужна была максимальная отдача, фургон тянул во все свои 136 «лошадей». С горки — фигушки. Максимум, до чего я разгонялся на пустой машине — 94 км/ч. Сколько ни «утаптывал» педаль газа в пол, вся машина говорила мне: ты управляешь грузовиком, а его максималка — 90 км/ч! Так что возможность обгонов я выстраивал сначала в своей голове, а уж потом воплощал их в жизнь. После совместно прожитого времени ясно одно: метановый грузовик хорош, если это

действительно грузовик, характер вашего груза неизменен, а маршрут логически просчитан. Именно исходя из этого и надо подбирать комплектацию машины. Чтобы количество и масса газовых баллонов были увязаны с грузоподъемностью машины. При этом надо на 100% исключить проблемы с заправкой и ночной стоянкой: газовые машины на постой берут неохотно. Если вы это учли, тогда все будет вам в радость, включая межсервисный интервал в 40 000 км. Замечу, что традиционные Daily заезжают на сервис раз в 25 000 км.

1. Внутренний объем грузового отсека тестовой машины составил 10,8 м³.
2. Снаряженная масса машины 2658 кг, этот параметр ухудшают газовые баллоны со стальной защитой.

Повторю: тестовый экземпляр одолел на газе всего 240 км пути. Это очень скромный результат. Любой дизельный «Дейли» проехал бы на одном баке гораздо больший маршрут. А какие они, другие Iveco Daily?

ТРАДИЦИОНАЛИСТЫ

Любая машина, начиная со стартовых 3,5 т, построена по лекалам тяжелых грузовиков. При толщине лонжеронов 5 мм самые грузоподъемные превращаются в среднетоннажный грузовик, беря на борт груз в 4900 кг. Разлет мощности двигателей от 136 до 210 л. с. Вообще, компании-застройщики любят работать с шасси Iveco Daily. И не только шасси: объем грузового отсека цельнометаллического фургона, учитывая все значения колесной базы при трех вариантах высоты крыши, составляет от 7,3 до 19,6 м³. Самый-самый вариант позволяет вместить в фургон шесть палет. У себя в «европах» есть версии 4x4 и электромобили, но нам такие официально не поставляют.

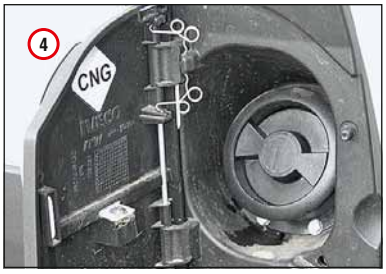
Более широкому распространению машины у перевозчиков мешает только одно — цена. Как и все хорошее, коммерческий Daily дорог. Машина к нам импортируется, и нет никаких предпосылок, чтобы «русифицировать» модель в ближайшем будущем. Возможно, оттого обновленная версия так вызывающе красива для нынешней коммерческой техники. Светодиодная оптика идет в «базе», а опции комфорта и прочие электронные помощники скомпонованы в 5 пакетов. Среди них система автоматического аварийного торможения перед препятствием (AEB), функция старт-стоп, адаптивный круиз-контроль, включая возможность движения в пробке, система помощи при движении на уклоне, противодействие боковому ветру и удержание машины в полосе. Есть даже электронная имитация блокировки дифференциала Traction Plus. Стоит ли говорить, что когда в Iveco намекнули, что в пресс-парке компании есть новый Daily, особо раздумывать не пришлось. Кто же знал, что тест получится таким «легковым»?!

IVECO DAILY BLUE POWER

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Полная масса, *кг*	3500
Габариты (длина/ширина/высота), *мм*	5709/2010/2729
Колесная база, *мм*	3520
Объем топливного бака (газ/бензин), *л*	168/14
Двигатель:	
тип	газовый, рядный, 4-цилиндровый, Евро-6
рабочий объем, *см³*	2891
мощность, *л. с. при мин⁻¹*	136 при 3000
крутящий момент, *Нм при мин⁻¹*	350 при 800
Коробка передач	автоматическая, 8-ступенчатая
Подвеска	торсионная, рессорная
Тормоза	дисковые, с ABS
Размер шин	185/75R16
ЦЕНА	
Базовая, *руб.*	3 450 000
СЕРВИС	
Заводская гарантия	1 год без ограничения пробега
Межсервисный пробег	40 000 км
КОНКУРЕНТЫ	
«Газель Next» 4.6, Ford Transit, Isuzu Elf 7.5	

\+ Удлиненный межсервисный интервал.

− Необходимость периодической поверки газовых баллонов.



3. Задняя ошиновка двускатная, колесная база короткая.
4. Времени на заправку «под пробку» у меня уходило до 10 минут.
5. Сеть АГНКС в Подмосковье только развивается.

ТОЧНО В ЦЕЛЬ

VOLKSWAGEN CADDY CARGO › ПОЛНАЯ МАССА: 2220 КГ › **НАЧАЛО ПРОДАЖ:** 2021 Г. › **ЦЕНА:** 1 935 200 Р.

СПЕЦИАЛИСТЫ ПО МАРКЕТИНГУ ОТМЕЧАЮТ: ЧЕМ КРЕПЧЕ ВАША ПРИВЯЗАННОСТЬ К ТОВАРАМ И УСЛУГАМ МИРОВОГО УРОВНЯ, ТЕМ СИЛЬНЕЕ ВЛИЯЕТ НА ТРАТЫ РОСТ КУРСА ЕВРО. МАРКА «VOLKSWAGEN КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ» НЕ В СИЛАХ ПОВЛИЯТЬ НА СООТНОШЕНИЕ МИРОВЫХ ВАЛЮТ, ЗАТО ЗНАЕТ, КАК МОЖНО С ВЫГОДОЙ ПОТРАТИТЬ ДЕНЬГИ СЕГОДНЯ. С ВЫВОДОМ НА РЫНОК НОВОЙ МОДЕЛИ CADDY 5 АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ СТАЛА ДОСТУПНА НОВАЯ ОПЦИЯ ПАКЕТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ. ПОСЕТИВ ДИЛЕРСКИЙ ЦЕНТР, МЫ ПОЗНАКОМИЛИСЬ ВЖИВУЮ И С АВТОМОБИЛЕМ, И С АКТУАЛЬНЫМ СЕРВИСНЫМ ПРЕДЛОЖЕНИЕМ › **МАКСИМ ПРИХОДЬКО, ФОТО АВТОРА И VOLKSWAGEN**

1. Двухэтажная приборная панель, знакомая по другим фольксвагеновским фургонам.
2. Все кнопки сенсорные. Исключение сделано только для «аварийки».
3. Ручка сдвижной двери. Открывается дверь при нажатии на курок, упрятанный в тело ручки.

Сегмент «каблучков» на рынке легких коммерческих автомобилей до недавнего времени находился в нашей стране в легком загоне в плане своего разнообразия. Часть моделей вовсе ушла с торговой площадки, а оставшиеся являются по своей сути перепевками известной французской модели, недавно локализованной в России. Volkswagen со своим Caddy Cargo был и раньше. Более того, в отличие от конкурентов, он строился по грузовым лекалам — его задняя подвеска была рессорной, «каблук» запросто брал на борт почти 800 кг груза.

При проектировке новой версии коммерческого фургончика маркетологи окончательно победили конструкторов. Caddy Cargo пятого поколения построен на легковой платформе MQB. В задней подвеске функцию упругих элементов взяли на себя пружины. Паспортная грузоподъемность составляет 776 кг. По факту она снизилась на 19 кг в сравнении с моделью-предшественником. Зато стилистически машина стала гораздо ближе ко всему легковому семейству Volkswagen.

Прежде чем проехать на машине, осмотрим ее снаружи. Фары по содержанию могут опционально быть светодиодными, как и задние фонари. Фургончик предлагается на штампованных колесных дисках, даже дешевле выйдет, но в моем случае диски литые, так наряднее. Еще заметил, что если направляющие боковых сдвижных дверей ранее были выполнены заподлицо, то теперь они слегка выходят за пределы линии кузова.

Кабина рассчитана на двоих — водителя и пассажира. Здесь царит современная «двухэтажная» приборная панель, она знакома по другим фольксвагеновским развозным фургонам. А еще в кокпите нет ни одной физической кнопки — все выключатели сенсорные. Исключение сделано только для «аварийки» и верньеров мультимедиа. Приборы у новинки аналоговые, вся дополнительная информация выводится на дисплей экрана, его размер по диагонали 16,5 см. Инфомедиасистема Composition Audio встроена в панель и не кажется инородной деталью в салоне. За доплату между водительским и пассажирским креслами можно заказать классическую розетку напряжением 230 В.

Вообще, рабочее место водителя буквально пропитано духом коммерции. Руль регулируется во всех плоскостях. Верхние ручки поддержки остались на своих местах,

1. Расстояние между арками задних колес составляет 1230 мм. Влезет европалета.

как и полка над головами водителя и пассажира. Набивка кресла и его форма понравились, запас продольного хода кресел на салазках достаточный. В качестве опции внутреннюю часть спинки пассажирского сиденья можно откинуть, и тогда получится органайзер для бумаг или столик. К слову, стоит опция недорого, всего 2200 руб. Подобное решение ранее встречалось только у легких грузовиков, а теперь это докатилось и до каблучков. Плафон внутреннего освещения взят от кроссоверов. Точно такие же ставят, например, в Touareg.

Есть интересные новости и под капотом. Во-первых, там пока только бензиновый 110-сильный мотор объемом 1,6 л, а коробка передач механическая 6-ступенчатая. Те, кто ездил на таких машинах, могут припомнить, что в прошлом была и АКП. Про нее пока ничего не слышно. Мотор в 110 «лошадок» был и у предыдущей версии машины. Разница в том, что прежний агрегат был экологического класса Евро-5, а нынешний — Евро-6, однако для нашей страны это ничего не значит, мощность осталась на прежнем уровне. А вот замки крепления крышки капота

ЖЕЛЕЗНАЯ ИНВЕСТИЦИЯ

С 1 июня 2021 года в России доступна новая опция — «Пакет технического обслуживания». Суть предложения в следующем. При заказе в производство или покупке нового автомобиля Caddy можно сразу и по очень привлекательной цене оплатить ТО-1 и ТО-2. Эти обязательные регламентные работы проводятся при пробегах 15 000 км (масляный сервис) и 30 000 км (инспекционный сервис с заменой масла), а если автомобиль используется не слишком интенсивно, то по истечении первого и второго годов эксплуатации.

С выводом на рынок нового Caddy 5 марка «Volkswagen Коммерческие автомобили» запустила кампанию продажи автомобиля с двумя ТО в подарок. Далее эта опция будет продаваться за те деньги, которые будут указаны в конфигураторе на официальном сайте компании. Предложение действует для всех модификаций автомобиля, включая пассажирские. При продаже автомобиля сервисный пакет, как и любая другая опция, например светодиодные фары или система адаптивного круиз-контроля, переходит новому собственнику.

VOLKSWAGEN CADDY CARGO

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, *кг*	1557
Полная масса, *кг*	2220
Колесная база, *мм*	2970
Объем топливного бака, *л*	60
Объем газового баллона, *л*	100
Двигатель:	
тип	бензиновый, рядный, 4-цилиндровый, Евро-6
рабочий объем, *см³*	1598
мощность, *л. с.*	110
крутящий момент, *Нм при мин⁻¹*	152 при 3850–4100
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая
Подвеска:	
передняя	независимая
задняя	зависимая, пружинная
Тормоза	дисковые, с ABS
Размер шин	215/55R17C

КОНКУРЕНТЫ

Fiat Doblo Cargo, Lada Largus Kub, Peugeot Partner

\+ Богатый арсенал ассистентов водителя.

– Только бензиновый мотор.

Автомобиль предоставлен официальным дилером «Атлант М».

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ

НАДЕЖНО. Две петли, два замка крепления крышки капота.

СОВРЕМЕННО. Caddy Cargo пятого поколения построен на легковой платформе MQB.

новой машины изменили. Я не оговорился с множественным числом, теперь их два. Предположу, что так сделано в угоду компоновки моторного отсека, повышения жесткости. Да и два замка надежней будут, чем один.

Новый «Кэдди» пятого поколения получил иной механизм открывания дверей. У водительской ручка обыкновенная, к которой мы уже привыкли, а вот ручка сдвижной двери (по левому борту такая ставится опционально) сделана на манер Audi 80 первых генераций или как у ВАЗ-2108/09. Сама скоба ручки стоит на месте, а открывается дверь, если нажать на курок, упрятанный в тело ручки. Только представьте, сколько раз за день водитель-экспедитор открывает и закрывает сдвижную дверь. Не все захотят ее «электрифицировать», это «доп», но и без этого новой ручкой удобно пользоваться. Задние двери, почти одинаковые по размерам, открываются на 180°. Погрузочная высота, по замерам фирмы, равна 589 мм.

Этот «каблук» создан для работы, а значит, пора познакомиться с грузовым отсеком. На выбор предлагаются машины с двумя вариантами объема кузова: 3,1 или 3,7 м³. Мало? Возьмите «каблук» с рейлингами, они дополнительно выдерживают нагрузку весом 100 кг. Мне досталась версия, у которой пол и борта были без облицовки, это «база». Из всех грузовых премудростей лишь петли для крепления груза. Отказ от рессорной задней подвески позволил переработать конструкцию оси. В результате увеличилось расстояние между задними колесными арками, теперь там 1230 мм. В компании подчеркнули, что у нового Caddy в самом узком месте проходит стандартная европалета. Но помните, что груз должен быть в меру объемным и не очень тяжелым. Для нынешней интернет-торговли или доставки — самое то. Если ваш груз более весомый, лучше присмотреться к другой технике Volkswagen.

Пробный тест-драйв на пустом коммерческом фургоне был сродни поездке на обыкновенном современном «Гольфе». На неровностях асфальта не трясло, электроусилитель руля позволил достаточно юрко пробираться между припаркованными автомобилями. Чтобы ориентироваться при движении задним ходом, полагался на свое чутье — парктроника в начальной версии нет. Если денег не жалко, можно получить систему контроля слепых зон при перестроении или движении задним ходом, автомат управления дальним светом фар и ассистент удержания автомобиля в полосе. Кстати, вместе с датчиками парковки автомобиль получит функцию автоторможения: электроника постарается не допустить наезда на препятствие, если водитель задумается. Можно и сэкономить: для забывчивых есть кнопка электронного «ручника» AutoHold.

Резюме: на рынке появился новый игрок. Он дороже, чем одноклассники, а по своим конструктивным особенностям ничем от них не отличается. Если только продвинутыми опциями. Я же говорю: дорого-богато.

2. Машины предлагаются с двумя вариантами объема кузова: 3,1 или 3,7 м³.

2

ДЛИННЫЙ И ЗЕЛЕНЫЙ

ENVIRO500EV CHARGE › ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА: 13,5 М **› ПОЛНАЯ МАССА:** 27 800 КГ

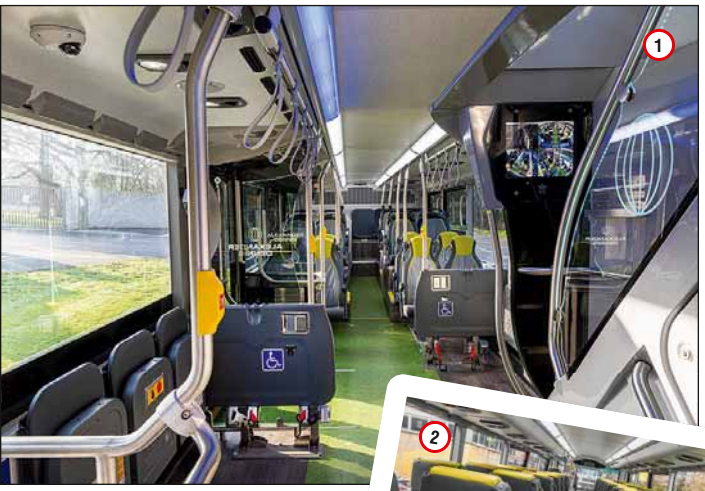
ALEXANDER DENNIS LIMITED, ДОЧЕРНЯЯ КОМПАНИЯ ОДНОГО ИЗ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ НЕЗАВИСИМЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ NFI GROUP INC., ПРЕДСТАВИЛА СВОЙ ПЕРВЫЙ ТРЕХОСНЫЙ ДВУХЭТАЖНЫЙ АВТОБУС С НУЛЕВЫМ УРОВНЕМ ВЫБРОСОВ

› АНДРЕЙ КАРАСЕВ, ФОТО ADL

Презентация новинки состоялась в режиме онлайн. Enviro500EV Charge — это североамериканская полностью электрическая версия самого продаваемого в мире двухэтажного автобуса. Концепция пассажирского транспортного средства включает в себя все обычные преимущества двухэтажных автобусов Alexander Dennis, в том числе панорамные виды и низкий пол. Автобус также имеет несколько новинок в отрасли, включая полностью независимую переднюю подвеску (обеспечивает более плавную и комфортную езду и лучшую маневренность), а также интегрированную систему электропривода, адаптированную к требованиям транспортных агентств Северной Америки.

Электрический портальный мост с двумя мотор-редукторами, характеризующимися пиковой выходной мощностью 2x125 кВт, обеспечивает эффективное движение и динамичный разгон. Электронно-управляемая пневматическая подвеска обеспечивает оптимальное распределение нагрузок в режиме разгона и торможения. Аккумуляторные батареи емкостью 648 кВт·ч встроены в нижнюю часть кузова и зону моторного отсека в заднем свесе, что обеспечивает низкий центр тяжести и большую устойчивость. Используемый в автобусе принцип ночной зарядки в парке позволяет более гибко строить маршруты движения без привязки к специальной инфраструктуре. Заявленный производителем запас хода составляет 250 км. Зарядка аккумуляторов происходит через стандартные точки зарядки CCS1 Combo 1, расположенные с левой или правой стороны автобуса. Как опция предлагается портальная зарядка. Неисправности электрической системы обнаруживаются автоматически с помощью встроенных систем диагностики и блокировки.

Кузов 13,5-метрового автобуса выполнен из алюминиевого профиля с добавлением стальных элементов в зонах, требующих повышенной прочности. Крыша верхней палубы и межпалубное пространство состоят из цельных композитных панелей, значительно повышающих жесткость кузова и теплоизоляционные свойства. Автобус оснащен климатической системой с тепловым насосом, что сводит к ми-



нимуму количество необходимой энергии и увеличивает дальность пробега аккумуляторного даблдекера. Зона водителя получила комбинированную систему кондиционирования и обогрева. Новая стильная приборная панель с индикатором экономичности и световым нимбом сразу же дает водителю четкую обратную связь о том, насколько экономично он управляет автобусом.

Как и все двухэтажные автобусы Alexander Dennis для Северной Америки, 45-футовый (13,716 м) Enviro500EV Charge предлагает удивительные возможности для пассажиров — откидывающиеся сиденья, потолочные лампы для чтения, вентиляционные отверстия, порты USB, а также Wi-Fi и мультимедиа. Но главная особенность новинки — высокая пассажировместимость: до 82 мест, в том числе 53 на верхнем этаже. Хорошо освещенная лестница с удобными поручнями, широкие входная и выходная двери, пандус для людей с ограниченными возможностями, свободные островки с фигурными поручнями, приспособления для передвижения и полностью плоский пол до задних сидений — все это обеспечивает комфорт пассажирам.

Enviro500EV Charge является частью лидирующей на рынке линейки автобусов NFI с нулевым уровнем выбросов наряду с Xcelsior Charge NG и Xcelsior Charge H2 от New Flyer, J4500 Charge от MCI и D45 CRT LE Charge, а также ARBOC Equess Charge. Автобус соответствует требованиям Buy America (закон о содействии наземному транспорту). Сертификационные испытания планируют начать в конце этого года.

Пол Субри, президент и главный исполнительный директор NFI, сказал: «Мы очень рады, что Alexander Dennis присоединился к производству автобусных решений с нулевым уровнем выбросов для Северной Америки, поскольку это первый запуск автомобиля Alexander Dennis в нашем Центре автомобильных инноваций. При приобретении ADL и вступлении компании в NFI Group в мае 2019 г. их активная международная программа роста и двухуровневая платформа были чрезвычайно интересны для нас, и сегодняшний запуск объединяет оба этих элемента. Как группа NFI мы возглавляем эволюцию к мобильности с нулевым уровнем выбросов — возглавляем ZEvolution, как мы любим это называть, и Alexander Dennis является центральной частью этого».

Пол Дэвис, президент и управляющий директор Alexander Dennis Limited, дополнил: «Семейство Alexander Dennis Enviro является самым популярным двухэтажным автобусом в мире, их продано более 18 000. Сегодня мы добавляем новую веху, представляя наш первый в мире трехосный двухэтажный автобус с аккумуляторным электрическим приводом большой емкости. Мы очень рады положительным отзывам, полученным от транспортных агентств, которые уже опробовали новинку, и надеемся, что наши двухэтажные автобусы будут предоставлять услуги с нулевым уровнем выбросов по всей Северной Америке».

1. Низкопольный салон первого этажа притягивает светлым интерьером с большими окнами и светодиодным освещением.
2. На верхнем уровне 53 комфортабельных кресла.
3. Зона водителя получила комбинированную систему кондиционирования и обогрева.
4. Стильная приборная панель с индикатором экономичности и световым нимбом дает водителю четкую обратную связь о том, насколько экономично он управляет автобусом.
3. Аккумуляторные батареи емкостью 648 кВт·ч встроены в пол автобуса и зону моторного отсека.

ENVIRO500EV CHARGE

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Пассажировместимость, *чел.*	82
Габариты (длина/ширина/высота), *мм*	13 498 / 2520 / 4115
Колесная база, *мм*	6630+1500
Полная масса, *кг*	27 800
Емкость высоковольтных накопителей, *кВт·ч*	648
Мощность электродвигателей, *кВт*	2x125
Запас хода, *км*	250

КОПАТЬ ГЛУБОКО?

CNH INDUSTRIAL ПРОВЕЛА В ПОДМОСКОВЬЕ ФЕСТИВАЛЬ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ. ДЛЯ ГОСТЕЙ БЫЛ ОРГАНИЗОВАН ДЕМОНСТРАЦИОННЫЙ ПОКАЗ ЭТАПА УКЛАДКИ ДОРОЖНОГО ПОЛОТНА В РЕАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ С ПРИМЕНЕНИЕМ ПЯТИ ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ › ЛЕОНИД ТОЛМАЧЕВ, ФОТО АВТОРА И CNH INDUSTRIAL

Состоявшийся на полигоне МАДИ первый осенний фестиваль дорожно-строительной техники Case и Iveco собрал более ста гостей из числа партнеров и клиентов компании CNH Industrial, а также представителей СМИ. Рассказываем о наиболее интересных новинках.

У дорожных строителей есть правило: чем больше планируемая нагрузка на полотно, тем глубже копается котлован. Неудивительно, что на первом этапе захватывающего шоу главным действующим лицом стал новый гусеничный 22-тонный экскаватор Case CX220C LC-HD, произведенный в Индии. Продажи этой модели стартовали в мае 2021 года. Новинка имеет ряд конструктивных усовершенствований, включая усиленное рабочее оборудование и модернизированную ходовую часть. На вывозе грунта был задействован самосвал Iveco Trakker.

В паре с экскаватором работали бульдозеры Case 2050M и Case 1150L, а также полноприводной автогрейдер Case 865B. Последний имеет ряд эксплуатационных особенностей. Например, при демонтируемом отвале габариты автогрейдера позволяют перевозить его на тралe без специальных разрешений. Двигатель FPT объемом 6,7 л и мощностью 223 л. с. обладает функцией Variable Horse Power, которая автоматически регулирует мощность в зависимости от нагрузки, а значит, улучшает экономичность машины.

В фокусе внимания клиентов оказались и экскаваторы-погрузчики Case 570ST и Case 695ST. Фронтальный ковш экскаватора Case 570ST позволяет грузить самосвалы с бортами высотой более 3,5 м. У компактной модели самая высокая глубина копания в своем классе (5,9 м), а вылет экскаваторного оборудования около 7 м дает возможность копать траншеи с минимальным количеством переходов. Мощность силового агрегата 111 л. с., крутящий момент 516 Нм.

Полноправный участник показа — фронтальный погрузчик Case 721F с удлиненной стрелой и механизмом подъема Z-bar. Его двигатель мощностью 197 л. с. развивает высокие значения крутящего момента начиная с минимальных оборотов. Это позволяет получать максимальное тяговое усилие на колесах и вырывное усилие на рабочем оборудовании.

На фестивале был представлен хит продаж — колесный мини-погрузчик с бортовым поворотом Case SV185B с вертикальной

геометрией стрелы, который выпускают с 2020 года на заводе CNH Industrial в Набережных Челнах. Его отличают оптимальная колесная база, улучшенная эргономика, двигатель мощностью 61 л. с., номинальная грузоподъемность 840 кг. На ряде дорожно-строительных работ или в стесненных городских условиях этот компактный трудяга просто незаменим, а опция высокого потока 109 л/мин, входящая в стандартную комплектацию, позволит работать с широким спектром навесного оборудования.

Мини-погрузчик Case SV250B с вертикальной геометрией стрелы и грузоподъемностью 1135 кг легко справится с подъемом палет, загруженных различными строительными материалами. Опция Ride Control, включенная в стандартную комплектацию, позволит легко и быстро перевозить материал без просыпания в ковше объемом 0,51 м^3, а также сократить ударные нагрузки на все важные компоненты машины.

Гостям был доступен для тест-драйва и гусеничный мини-погрузчик Case TR270B. Он отличается высоким значением мощности двигателя (75 л. с. при 2500 мин$^{-1}$) и усилием отрыва на ковше (32,3 кН). Ряд особенностей продемонстрировал еще один участник — гусеничный мини-погрузчик с бортовым поворотом Case TV380B. Эта модель оборудована стрелой с вертикальной геометрией, ее номинальная грузоподъемность 1209 кг. При собственной массе 4625 кг за счет гусениц он обеспечивает большую площадь контакта с поверхностью по сравнению с колесным аналогом. Это дает возможность использовать мини-погрузчик на склонах и слабонесущих поверхностях.

Гостям фестиваля был представлен и широкий ассортимент автомобилей Iveco для перевозки грузов и выполнения задач в дорожном, гражданском и промышленном строительстве. В частности, седельный тягач Iveco Stralis NP для магистральной доставки грузов работает на компримированном природном газе и был показан в сцепке с полуприцепом Grunwald объемом 20 м^3, предназначенным для перевозки инертных грузов.

Особого внимания на фестивале была удостоена новинка 2021 года — газовый фургон Iveco Daily с двойной кабиной, который подходит для перевозки строительных бригад и оборудования. Грузоподъемность ТС составляет 3,3 тонны. Автомобиль оснащен 8-ступенчатой АКП. Использование компримированного природного газа позволяет существенно сэкономить эксплуатационные расходы, отмечает производитель.

1. Полноприводной автогрейдер Case 865B с функцией Variable Horse Power, которая автоматически регулирует мощность в зависимости от нагрузки.
2, 4. Iveco Stralis NP в сцепке с самосвальным полуприцепом Grunwald объемом 20 м^3.
3. 22-тонный экскаватор Case CX220C LC-HD стал главным героем шоу.
5. Четырехосный Iveco Trakker задействован на вывозе грунта.
6. Гусеничный мини-погрузчик с бортовым поворотом Case TV380B оборудован стрелой с вертикальной геометрией, ее номинальная грузоподъемность 1209 кг.
7. Экскаватор-погрузчик Case 580ST эксплуатационной массой 9400 кг.
8. Газовый фургон Iveco Daily с двойной кабиной подходит для перевозки строительных бригад и оборудования.

ПАРАД ПРЕМЬЕР

СОСТОЯВШИЙСЯ В ПОДМОСКОВЬЕ 7-Й МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ФОРУМ «АРМИЯ-2021» СТАЛ РЕКОРДНЫМ. НОВИНОК АВТОМОБИЛЬНОЙ И СПЕЦИАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ ЗДЕСЬ ОКАЗАЛОСЬ БОЛЬШЕ, ЧЕМ НА ИНЫХ ПРОФИЛЬНЫХ ВЫСТАВКАХ

› АЛЕКСАНДР ТРОХАЧЕВ, ФОТО АВТОРА

Проводимый с 2015 года Международный военно-технический форум «Армия» устанавливает рекорды. Не стал исключением и нынешний, образца 2021 года. Суммарная площадь занятых выставочных площадей «Армии-2021» в Подмосковье превысила 334 500 м². Из них статическая уличная экспозиция в КВЦ «Патриот», на полигоне Алабино и аэродроме Кубинка заняла свыше 265 000 м², а еще 69 500 м² было отведено под экспонаты в крытых павильонах. В сравнении с прошлым годом, площадь экспозиций увеличена более чем на 2700 м².

ОБЪЯТЬ НЕОБЪЯТНОЕ

Перечислить все новинки форума в один присест — задача невыполнимая, но все-таки попробуем объять необъятное хотя бы в тезисном формате. Но для начала — важный аспект: на территории парка «Патриот» строго соблюдались антиковидные меры. Например, на всех информационных стойках в неограниченном количестве были бесплатно доступны медицинские маски. А выездная бригада Минздрава Московской области проводила вакцинацию от COVID-19.

Отметившая свое 15-летие Военно-промышленная компания (ВПК) в числе новинок показала небронированный многоцелевой пикап «Стрела» грузоподъемностью 1 тонна. Семейство полноприводных бронеавтомобилей пополнила экспортная модификация «Атлет-Э». К продукции военного назначения не относится бронеавтомобиль модели 59095С «ВПК-Урал» на шасси «Урал-53099» для перевозки 12 человек. В инициативном порядке специалистами создана колесная многоцелевая бронированная плавающая 5-местная машина грузоподъемностью 2200 кг при 9000 кг полной массы. Был показан модернизированный плава-

ющий гусеничный снегоболотоход МТ-ЛБу-6039 грузоподъемностью 4000 кг. Новейшими разработками стали плавающие гусеничные снегоболотоходы: 12-местный пассажирский модели 6044 и грузопассажирский 6045 с полезной нагрузкой 5000 кг.

ВНИИ «Сигнал» презентовало модернизированный комплекс средств автоматизации управления «Планшет-М-ИР». Это дальнейшее развитие малогабаритного носимого комплекса средств автоматизации «Планшет-А», только уже на платформе бронеавтомобиля «Тигр» (4х4).

Новинками АО «Ремдизель» стали два бронированных транспортных средства семейства К-4386 «Тайфун-ВДВ». Один из них — 350-сильный защищенный автомобиль специального назначения К-4386 ЗА-СпН полной массой 14 000 кг и грузоподъемностью 2000 кг. Второй — многоцелевой десантируемый К-4386 АМН-Д с двигателем мощностью 350 л. с., такой же полной массой, но способный перевозить уже 3000 кг груза.

Свой 85-й день рождения 11 октября отметит АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод». Вся экспозиция была посвящена предстоящему юбилею. Здесь внимание специалистов и посетителей приковали боевая машина поддержки танков БМПТ-72 и танк Т-90МС «Тагил» с высокоавтоматизированным боевым модулем.

Концерн «Алмаз-Антей» впервые представил зенитный ракетный комплекс «Сосна» на колесном шасси, станцию обнаружения целей 9С38Э из состава ЗРК «Викинг», зенитную ракетную систему «Антей-4000» и ЗРК «Тор-Э2».

В экспозиции замечена продукция Ижевского электромеханического завода «Купол», которую ранее можно было видеть на параде Победы в Москве.

1. Небронированный многоцелевой пикап «Стрела» — опыт компании ВПК в создании гражданских машин.
2. Полноприводной бронеавтомобиль «Атлет-3» в экспортной модификации.
3. Полковая землеройная машина ПЗМ-2М на шасси КАМАЗ-65224.
4. Макетный образец «Урал-66» (4х4) представлен в рамках «Проекта 80».
5. Универсальное модульное шасси «Урал-432067-00411-7» пока без кабины и кузовной надстройки.

В частности, речь идет о боевой машине стрелков-зенитчиков ПЗРК «Тайфун-ПВО». Компания «Росэлектроника» приятно удивила экспортной модификацией комплекса звукотепловой разведки 1Б75 «Пенициллин». И других уникальных новинок на форуме «Армия-2021» оказалось предостаточно.

ГРУЗОВИКИ ЦВЕТА ХАКИ

Времена, когда в армейском строю доминировали ЗИЛ-131 и «Урал-375», навсегда остались в советском прошлом. Сегодня в погонах чаще встречаются КАМАЗы, причем не только в виде машин транспортной группы. Современные грузовики из Набережных Челнов заменили и белорусские МАЗы, и украинские КрАЗы, и машины других отечественных марок.

Например, на стенде инженерных войск можно было увидеть новейшую разработку АО «Галичский автокрановый завод» — полковую землеройную машину ПЗМ-2М (модернизированная) на шасси КАМАЗ-65224 с многоцелевым гусеничным движителем. Техническая производительность машины впечатляет: при рытье траншей глубиной 1,2 метра в немерзлых грунтах она прокладывает 180 метров в час, а при рытье котлованов — 140 м/ч.

Автозавод «Урал» в честь 80-летия со дня основания привез целую гамму грузовиков гражданского, специального и военного назначения с колесной формулой

4x4 и 6x6. Стопроцентная новинка сезона — «Урал-66» (4x4), представленный в виде макетного образца в рамках «Проекта 80». Снаряженная масса машины не превышает 6200 кг, а полезная нагрузка достигает 4000 кг. При этом автомобиль способен буксировать прицеп с пневматическим приводом тормозов массой до 3000 кг. У «шестьдесят шестого» чумовая проходимость и запас хода в 600 км.

Сюрпризом стало универсальное модульное шасси «Урал-432067-00411-71» (4x4), показанное без кабины и кузовной надстройки. В числе новинок показан седельный тягач «Урал-63706» (6x6) полной массой 33 тонны, созданный по программе расширения семейства. На открытой площадке был выставлен и «Урал-432009-73 Витязь-2» (6x6) с однообъемным пассажирским кузовом на 16 человек.

В честь 80-летнего юбилея АЗ «Урал» организовал передвижной музей, отражающий всю историю предприятия и щедро уставленный моделями-копиями автомобилей из Миасса. Экспозицией заведовала ведущий специалист, бывшая заведующая музеем уральских автомобилей Татьяна Ильинкова.

Сенсацией можно назвать появление в военном камуфляже пикапа «Соболь NN» (4x4), оснащенного боевым модулем с дистанционным управлением «Арбалет ДМ». Его прицельный комплекс наводчика-оператора установлен на месте переднего пассажира. В качестве вооружения применяется 12,7 мм пулемет 6П49 с запасом 450 выстрелов или 7,62 мм пулемет ПКТМ с боекомплектом 750 патронов. На базе 8-местного микроавтобуса «Соболь NN» (4x4) создана и командно-штабная машина, которая также была представлена в летнем камуфляже.

1. На базе 8-местного микроавтобуса «Соболь NN» (4x4) создана командно-штабная машина.
2. Тульское НПО «Сплав» привезло в Кубинку передвижной фельдшерско-акушерский пункт на базе «Газон Next».
3. АСМП класса «А» Lada Niva Legend 4x4 Prima от столичной компании «Швабе-СпецАвто».
4. «Урал-3255-5013-71» (6x6) в фирменной окраске «Росгвардии».

СУГУБО ШТАТСКИЕ

Гражданские автомобили семейства «Урал Next» экспонировались отдельно. Открывала линейку пожарная автоцистерна АЦ 5,0-40 (4320) на шасси «Урал-4320» (6x6) на семь человек боевого расчета. Надстройка изготовлена Варгашинским заводом противопожарного и специального оборудования. Рядом миассцы припарковали трехосный автосамосвал «Урал-55571-5121-72» дорожной гаммы. Нереально хорош вахтовый автобус «Урал-3255-5013-71» (6x6) в фирменной окраске «Росгвардии»: серый с красной полосой.

Завод «СпецАгрегат» показал две единицы готовой продукции на шасси «Урал Next». В их числе — аэродромный подвижной агрегат АПА-100-СА и снегоочиститель СШР-1. По соседству замер аэродромный топливозаправщик ТС-1 на длиннобазном шасси UAZ Profi Limited. Его изготовила фирма КРАСС из Московской области. При массе автомобиля в 3500 кг цистерна вмещает 950 литров авиакеросина. Производительность насосной установки составляет 40 л/мин. Машина создана для заправки беспилотников и легкомоторных самолетов.

Заявил о себе и завод спецтехники группы предприятий ГИРД, созданный в 1994 году как инженерная компания по разработке и поставке машин на шасси «Урал». Одна из новинок — специальный многофункциональный автомобиль ТМС-ГИРД на шасси «Урал-4320» для дезинфекции, дегазации и дезактивации наружных поверхностей техники, участков местности, зданий и сооружений, а также пылеподавления на дорогах с твердым покрытием. Она имеет возимый резервуар с водой объемом 4 кубометра и распыляет ее на расстояние до 50 м из насоса под максимальным давлением 150 бар. Второй экспонат — самоходный телескопический трап на шасси собственной разработки. Высота его площадки меняется от 2,4 до 5,8 м с шагом на высоту ступени.

В уличной экспозиции был замечен «Луидор-2205» — «скорая» на шасси «Газель Next». При длине автомобиля 5,7 м внутреннее пространство медицинского салона составляет 3100x1830x1520 мм.

5. «Трэкол Хаски» приспособлен для перевозки пассажиров.
6. Снегоболотоход KHAN.
7. Медицинский «Бурлак».
8. «Бурлак» в составе автопоезда.

Это транспорт для медицинской бригады из трех человек.

В павильоне производственное объединение «Туламашзавод» экспонировало электромобиль «Муравей ВТС-2» и его грузопассажирскую версию. По соседству модульную скорую помощь и автомобиль военной автоинспекции представила компания «Автодом» из Ульяновска. «Скорая» построена на шасси с усиленной рамой, двускатной ошиновкой задней оси и с задним приводом.

Стопроцентная новинка сезона — автомобиль скорой медицинской помощи «Соболь Бизнес Prima» (4x4) из семейства новых медицинских автомобилей компании «Швабе-СпецАвто». Она производит спецтранспорт для госструктур холдинга «Швабе» госкорпорации «Ростех». Автомобиль имеет ровный пол, каркас медицинского салона из алюминия и облицовку из композита. Тележка-каталка установлена на гидравлическом подъемнике, вся мебель металлопластиковая. Внутренняя длина салона достигает 3080 мм, а расчетный срок эксплуатации составляет 15 лет.

Еще один транспорт врачей — АСМП класса «А» Lada Niva Legend 4x4 Prima от той же столичной компании «Швабе-СпецАвто». Машина габаритами 5030x1740x2270 мм имеет медицинский салон размерами 2360x1730x1350 мм. При перевозке одного пациента в салоне могут находиться два медработника. Для нивелирования большого клиренса при загрузке пациента откидной борт удлинен, а приемное устройство идентично такому на Lada Largus Prima.

Тульское НПО «Сплав» привезло в Кубинку передвижной фельдшерско-акушерский пункт на базе «Газон Next». Он предназначен для проведения медицинских осмотров с целью выявления заболеваний на ранних стадиях и оказания лечебно-профилактической помощи. Без медицинского оборудования розничная цена такого транспортного средства составляет почти 9 млн руб.

ПОКОРИТЕЛИ БОЛОТ И ТАЙГИ

Так сложилось, что форум «Армия» невозможно представить без снегоболотоходов. Не стал исключением и нынешний показ.

Покорители песков, снежной целины, болот и труднопроходимой местности, хотя и экспонировались в разных местах открытого пространства парка «Патриот», условно составили свой «оркестр».

НПФ «Трэкол» выставило на всеобщее обозрение трехосный снегоболотоход «Трэкол Хаски» (6x6) с дюралюминиевым кузовом на 14 посадочных мест. Но если раньше производители предлагали клиентам дизельные машины, то теперь появились альтернативные образцы. Например, электрический снегоболотоход KHAN Electro грузоподъемностью 1000 кг. На суше он развивает максимальную скорость 50 км/ч, а на воде — 8 км/ч. Ценно то, что он рассчитан на применение не одного, а нескольких видов напряжения.

Свою продукцию привезло курганское ООО НПФ «Техно Транс». Речь об автопоезде цвета хаки. Компания «Вездеходы Макарова» из Екатеринбурга выкатила очередные авторские снегоболотоходы Алексея Макарова. Если в 2010 году энтузиасты выпустили модель «Макар» специально для путешествий по Северному и Полярному Уралу, то в 2016-м был построен «Бурлак» для автономной экспедиции на Северный полюс. Теперь под этим названием выпускается целая линейка. Основных комплектаций три: пассажирская (экспедиционная), грузовая и промышленная с возможностью монтажа мобильных установок. Премьерами форума «Армия-2021» стали «Бурлаки» в виде скорой медицинской помощи и грузового автопоезда в виде вездехода с КМУ и двухосного прицепа модели 02 грузоподъемностью 2500 кг.

Завод механических трансмиссий группы компаний КОМ заявил о себе вездеходом-амфибией «Русак» модели К-8/39941 с колесной формулой 8x8/4 грузоподъемностью до 3000 кг. В городе Богородске Нижегородской области «Русак» проектируют и выпускают в четырех основных моделях, включая две грузовые, грузопассажирскую и пассажирскую.

По всему видно, что сегмент снегоболотоходов набирает обороты, а конкуренция в нем усиливается. И новинки этого направления такие, что заслуживают отдельного, более детального знакомства. Мы их не раз еще увидим, и наверняка для этого ждать открытия форума «Армия-2022» не придется.

ГРУЗОВЫЕ ЛИНИИ

ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ НА ВЫСТАВКЕ COMTRANS 2021 ОКАЗАЛИСЬ В МЕНЬШИНСТВЕ, ОДНАКО НОВИНОК И НОВОСТЕЙ ПО ТЕМЕ ТРАНСПОРТА, ПРЕДНАЗНАЧЕННОГО ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ В СОСТАВЕ С ТЯГАЧОМ, ХВАТИТ НЕ НА ОДИН ОБЗОР › АЛЕКСАНДР ТРОХАЧЕВ, ФОТО АВТОРА

Изначально казалось, что седельных полуприцепов на осенней выставке буквально кот наплакал: пара штук на улице да раз, два и обчелся в двух залах «Крокус Экспо». Но, присмотревшись, можно было обнаружить достаточное количество транспортных средств категории прицепной техники.

Не будь пандемии, на выставку пожаловало бы большее количество участников, но что есть, то есть. За время борьбы с ковидом спрос на прицепную технику в России резко вырос. Некоторые импортеры уже принимают заказы на вторую половину 2022 года. При этом эксперты называют ситуацию нестабильной. В первую очередь из-за роста цен на металл. По сравнению с предыдущим годом, цены на прицепной состав выросли на 10–15%.

Большие проблемы вызвал пресловутый дефицит чипов. Особенно остро он коснулся производителей рефрижераторов, ведь в конструкции холодильного оборудования (и набирающих популярность телематических систем) без них не обойтись. Тем не менее именно рефрижераторные полуприцепы стали в этом году ключевыми ньюсмейкерами «Комтранса».

ДЕД МОРОЗ В ФУРГОНЕ

Schmitz Cargobull, лидер российского рынка новых прицепов, представил широкой публике полуприцеп-рефрижератор S.KO Cool Smart с расширенным функционалом. В нем, в частности, улучшена система равномерного распределения воздуха, цифровой температурный самописец включен в стандартную комплектацию, доступна диагностика всех компонентов транспортного средства в режиме реального времени.

Модернизированный холодильный агрегат S.CU 1.0 меньше шумит и адаптирован к топливу с высоким содержанием серы. Новый S.CU 2.0 Premium стал на 50 кг легче, получил новую систему отсоединения силового агрегата, стал надежнее. Последнее качество достигнуто за счет улучшенной регулировки температурного режима и герметичного уплотнения генератора. Кроме того, расход топлива снижен на 10%. В минувшем финансовом периоде Schmitz

Cargobull продал в России более 4300 ед. прицепной техники и достиг оборота в 142 млн евро. Доля бренда по итогам прошлого года составила 33,9%.

Приятный сюрприз — участие в выставке бренда Krone в лице генерального импортера компании RKS Nutzfahrzeuge. Нынешний показ устроен в рамках четвертьвекового юбилея, о чем свидетельствует цифра 25 на бортах экспоната. Единственный (зато какой!) полуприцеп на стенде зала 13, напротив экспозиции Минского автозавода, — модель Krone, относящаяся к новому поколению рефрижераторов Cool Liner. У новинки с холодильной установкой Carrier Vector 1550 S со встроенным принтером ряд улучшений, в числе которых включенная в стандартную комплектацию система Krone Telematics.

По случаю 25-летнего юбилея премиальный рефрижератор представлен с широким набором дополнительного оборудования. У него усиленное исполнение заднего портала, замки дверей с четырьмя запорными штангами и палетным ящиком, который все чаще запрашивают клиенты. Перевозчики используют его для хранения дополнительной запаски и других вещей, необходимых в дальних рейсах. В настоящее время бренд Krone занимает на российском рынке долю в 14%. Благодаря «РКС Нутцфарцойге» начиная с 2004 года на территории РФ реализовано свыше 17 000 ед. прицепной техники.

Уличную экспозицию Камского автозавода украсил рефрижератор НефАЗ-93341-5300314 с изотермическим кузовом из стеклопластика вместимостью 33 европалеты при объеме 84 м³. Пол грузовой платформы изготовлен из рифленого алюминия в виде герметичной сварной ванны с отбортовкой 250 мм. Кузов выполнен из многослойных сэндвич-панелей с двухсторонним покрытием из особого стеклопластика. Он устойчив к ультрафиолетовому излучению, воздействию агрессивных сред и механическому воздействию. В качестве утеплителя применяется пенополистирол. Задняя дверная рамка и фурнитура двери выполнены из нержавейки, на каждой двери предусмотрено два запорных замка. Внутреннее освещение, как и следовало ожидать, светодиодное.

А на стенде в павильоне внимание публики привлекал изотермический полуприцеп КАМАЗ-93341-1300010-60 для седельного тягача «Континент». Платформа объемом 84 м³ сделана из стеклопластика, и ее вместимость достигает 33 европоддонов. На крыше полуприцепа установлены 24 модуля системы генерации солнечной энергии. В конструкции применяются оригинальные задние светодиодные фонари, датчики и радар системы помощи водителю ADAS, тыльные аэродинамические крылья с системой управления в зависимости от скорости автомобиля.

Рязанский завод «Центр Транс-Техмаш» (ЦТТМ) представил прицепную технику нового бренда СТТМ Cargoline. Долгое время это предприятие знали как производителя фургонных надстроек для легких пикапов, средних и тяжелых грузовиков и изготовителя транспортных средств других категорий. Теперь в продуктовом портфеле есть самосвальные, шторные, шторно-бортовые изотермические и рефрижераторные полуприцепы габаритной длиной от 13,6 до 16,0 м. На «Комтранс» из Рязани привезли «штору» и «реф». Последний собран по европейским технологиям из сэндвич-панелей собственного производства. Кузова полуприцепов СТТМ Cargoline монтируют на лонжеронную стальную раму, прошедшую дробеструйную обработку и двухступенчатую окраску. В конструкции новых трейлеров немало европейских компонентов, включая осевые агрегаты, тормозную систему и др. Ради продвижения новой

1. Полуприцеп-рефрижератор S.KO Cool Smart с расширенным функционалом.
2. По случаю 25-летнего юбилея премиальный рефрижератор Krone Cool Liner представлен с широким набором дополнительного оборудования.
3. Рефрижератор НефАЗ-93341-5300314 с изотермическим кузовом из стеклопластика.
4. Холодильный агрегат S.CU 1.0 меньше шумит и адаптирован к топливу с высоким содержанием серы.
5. Изотермический КАМАЗ-93341-1300010-60 для седельного тягача «Континент».

1

2

3

4

5

продукции CTTM Cargoline даже заказала уменьшенные в 43 раза модели полуприцепов! Их на заказ изготовила французская фирма Eligor, популярная в среде коллекционеров стендовых миниатюр.

А У НАС В КОРЗИНЕ ГАЗ

Новая тенденция в структуре покупательского спроса — установка газобаллонного оборудования на рефрижераторные и тентованные полуприцепы. Именно в такой необычной комплектации прибыл на выставку четырехосный шторный полуприцеп НЕФАЗ-933480 технически допустимой массой 44 000 кг. На раме выставочного образца установлены композитные газовые баллоны общей вместимостью 1107 л. Почему композитные, а не стальные? Потому что они меньше весят, не подвержены коррозии и расположены в хорошо защищенной зоне. Механические повреждения не грозят им при целом ряде ДТП, даже в случае опрокидывания при выезде за пределы обочины. Кроме того, такое конструктивное решение выбрано с целью увеличения запаса хода автопоезда. В условиях действующей на территории России сети АГНКС очень актуально.

Кстати, КАМАЗ не единственный производитель, предлагающий потребителям подобные опции. В компании RKS Nutzfahrzeuge «Автопарку» рассказали, что имеют на этот счет заводские решения как для тентованной, так и для рефрижераторной техники.

ЦИСТЕРНЫ ДЛЯ СВЕТЛОГО

Бренд КАПРИ питерского ЗАО «Компания автоприцепов» хорошо известен как производитель автоцистерн. Завод основан в Ленинградской области в 1993 году. Вот и на прошедшей выставке он демонстрировал автопоезд-топливозаправщик для компании «Новатэк». Тягач в этой сцепке — грузовик на шасси КАМАЗ-65208 (6х2) с подъемной задней осью с односкатной ошиновкой (385/65R22,5), а двухосный прицеп-цистерна — «Капри-8626» (ПЦ-15) объемом 15 м^3. Прицеп имеет длину 7600 мм, ширину 2500 мм, высоту 3400 мм и межосевое расстояние 3600 мм. Корпус наливной емкости чемоданной формы выполнен из низколегированной стали 09Г2С, при этом снаряженная масса не превышает 5000 кг. Внутри используется волнорез между двумя одинаковыми отсеками по 7500 л каждый, а гарантия на корпус от производителя составляет 5 лет. Заявленная грузоподъемность при полной массе в 17 500 кг установлена в 12 450 кг при плотности топлива до 0,83 кг/дм^3.

Белоснежный алюминиевый полуприцеп-автоцистерна ППЦА-91348-0000010 для транспортировки и кратковременного хранения светлых нефтепродуктов, представленный АО «Завод ГрАЗ», был припаркован на открытой экспозиции. Это новинка 2020 года с числом осей 3+1 и габаритами 12 575 х 2550 х 3400 мм. Особенности исполнения и главные достоинства — большой объем цистерны (38 м^3), наличие от четырех до шести отсеков, низкий центр тяжести, соответствие нормам российского законодательства по допустимым осевым нагрузкам (при средней плотности топлива не более 0,76 т/м^3 и при не залитом отсеке до 0,86 т/м^3). Снаряженная масса составляет 6660 кг, а полная — 35 350 кг. Допустимая нагрузка на седло равна 8020 кг, а на тележку — 27 330 кг. Изделие совсем свежее: согласно штампу на табличке с VIN-кодом, оно прошло испытания 31 августа 2021 года. При одном пустом отсеке подходит для перевозки бензина и дизтоплива.

1. Автопоезд-топливозаправщик для компании «Новатэк» производства КАПРИ.
2. Рязанский завод «Центр ТрансТехмаш» (ЦТТМ) представил прицепную технику нового бренда CTTM Cargoline.
3. Под брендом Seyit Usta Treyler демонстрировался раздвижной полуприцеп-контейнеровоз модели 13114.
4. Главное достоинство полуприцепа-автоцистерны ППЦА-91348-0000010 — большой объем.
5–6. Полуприцеп МАЗ-991901 предназначен для транспортировки контейнеров, включая High Cube.

ПОД КОНТЕЙНЕР

Под брендом Seyit Usta Treyler в павильоне демонстрировался раздвижной полуприцеп-контейнеровоз модели 13114. На выставку его привез официальный представитель турецкой компании Seyit Usta — «Компания ДАБЛ»

Контейнеровозы составляют основу производственной программы турецкого машиностроителя, и спрос на них не просто есть — он постоянно растет. Не зря к профильной выставке был выпущен многостраничный каталог на русском языке! Универсальность представленной модели обусловлена выдвижным задним бампером, складными опорами для перевозки контейнеров без тоннеля, передними поворотными замками. Контейнеровоз имеет легкую и прочную конструкцию шасси со сварной усиленной рамой и регулируемую заднюю рампу, облегчающую разгрузку 20-футового контейнера. Собственная масса ТС не превышает 5360 кг, а техническая масса составляет 39 000 кг. Стоимость такого контейнеровоза — 33 500 евро, или чуть более 2,8 млн руб. по курсу ЦБ.

Минский автозавод экспонировал трехосный полуприцеп-контейнеровоз МАЗ-991901 с выдвижной передней частью и выдвижным бампером. При технически допустимой массе 39 000 кг он предназначен для транспортировки контейнеров, включая High Cube. При этом он укладывается в максимально допустимую габаритную высоту 4000 мм. Снаряженная масса полуприцепа составляет 5400 кг, а полезная нагрузка — 33 600 кг.

В общем, на прицепном рынке не густо, но и не пусто. И, вопреки обстоятельствам, транспортная жизнь продолжается. При всем желании ее никто не сможет остановить, даже если сорван набивший оскомину ковидный стоп-кран.

ДВА КОЗЫРЯ

DAF XF ЕВРО-5 › ПОСТАВЩИК: ООО «ДАФ ТРАКС РУС»
› ЭКСПЛУАТАЦИОННИК: КОМПАНИЯ PIONEER LOGISTIC, ВЛАДИВОСТОК **› ДАТА ПОСТАНОВКИ ПОД НАБЛЮДЕНИЕ:** МАРТ 2021 Г.

ЕВРОПЕЙСКОЕ КАЧЕСТВО И НАДЕЖНЫЙ СЕРВИС — ДВА КОЗЫРЯ, КОТОРЫМИ ПРИВЛЕКАЕТ ПЕРЕВОЗЧИКОВ МАГИСТРАЛЬНЫЙ ТЯГАЧ DAF XF ЕВРО-5. ОБ ОПЫТЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НИДЕРЛАНДСКОЙ МАРКИ РАССКАЗЫВАЕТ МИХАИЛ ЗГОННИК, СОБСТВЕННИК КОМПАНИИ PIONEER LOGISTIC **› МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ, ФОТО PIONEER LOGISTIC**

Базирующаяся во Владивостоке компания Pioneer Logistic специализируется на контейнерных перевозках и является одной из крупных эксплуатирующих организаций техники DAF в Приморье. Из 27 наличествующих в парке перевозчика магистральных тягачей 22 машины имеют логотип нидерландской фирмы-производителя грузовых автомобилей. Есть среди них и модель DAF XF 105, которая давно зарекомендовала себя в качестве безотказного трудяги, «мечты водителя». Весной 2021 года перевозчик приобрел еще 17 тягачей нового модельного ряда DAF XF Евро-5 с двигателями мощностью 483 и 530 л. с. Именно за этими машинами мы ведем регулярные наблюдения. Наш очередной разговор с Михаилом Згонником состоялся в начале осени. Неудивительно, что часть вопросов касалась темы сезонной эксплуатации.

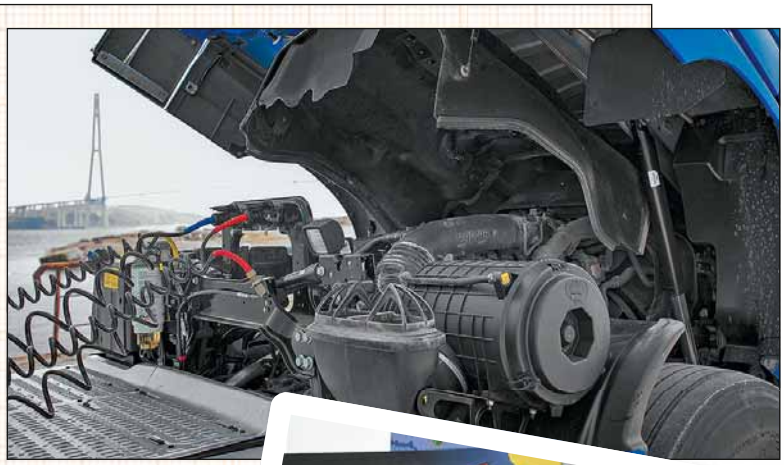
Предыдущий отчет см. «Автопарк» № 3, 2021.

— Влияет ли сезонность на объемы транспортной работы в вашем регионе?

— В 2020–2021 годах объемы перевозок у нас выросли незначительно. Сезонность есть, но она касается груза в контейнерах, а не количества «ящиков» к доставке. Летом больше заказов на перевозку арбузов, других сезонных овощей и фруктов, которые в дальнейшем отправляются на Камчатку, Магадан и Сахалин. Зимой растет экспорт зерна и лесопродукции в контейнерах. Мы всегда рады таким перевозкам.

— Каков максимальный пробег грузовиков DAF на сегодня вообще и 17 тягачей DAF XF Евро-5 в частности?

— Максимальный пробег на DAF XF 105 превышает 630 тыс. км. Это машины 2012 года выпуска. Техника, запущенная в эксплуатацию в 2019 году, показывает пробег порядка 230 тыс. км. Пробег



новых тягачей DAF XF Евро-5 за полгода составил в среднем 80 тыс. км. В среднем тягач в сцепке с полуприцепом-контейнеровозом проезжает 10 тыс. км ежемесячно. Полезная нагрузка варьируется от 5 до 30 тонн.

— В нашей прошлой беседе вы упомянули, что особенно экономичными ваши тягачи становятся с апреля по сентябрь. Самое время спросить про расход топлива.

— Топливные баки на наших машинах, в зависимости от модели, имеют вместимость от 400 до 800 л. Предпочтение отдаем 800-литровым бакам. Нынешним летом расход топлива был равен зимнему. Жара была по всему Приморью, на погрузках и разгрузках наши водители постоянно держали тягачи заведенными, поскольку работали кондиционеры. Комфорт водителя — дело приоритетное в нашей компании. Теперь что касается цифр. Средний расход топлива на тягаче DAF XF Евро-5 с двигателем мощностью 483 л. с. составляет 33 л/100 км. Здесь следует добавить, что по характеру рельефа Приморский край — это в основном горная местность. Лишь одна пятая его территории приходится на низменные межгорные впадины и долины рек.

— Что можно сказать про качество дизельного топлива на АЗС Приморья?

— Скажу коротко. Качество дизельного топлива на АЗС Дальнего Востока очень низкое.

— Посещали ли новые грузовики дилерскую СТО? Назовите стоимость одного обслуживания.

— Новые тягачи обслуживаются у официального дилера DAF в Приморском крае — ООО «ПТК». Хочу сказать, что мы довольны качеством обслуживания. Машины отправляются на ТО с периодичностью 50 000 км. Бывают случаи заезда на текущий ремонт. Стоимость планового техобслуживания в среднем 50 000 руб.

— Требовалось ли проведение внеплановых ремонтов, фиксировались ли обращения по гарантии?

— Все обращения по гарантии фиксирует дилер, внеплановые ремонты иногда тоже бывают.

— Что скажете об экипажах грузовиков? Водители на машинах постоянные?

— У нас в компании слаженный коллектив. Водители на грузовиках DAF постоянные.

— На многих тягачах используются широкопрофильные шины на рулевой оси. Чем обусловлена такая комплектация?

— Размерность 385/65R22,5 — самая популярная для шин рулевой оси на Дальнем Востоке. Этот типоразмер держит большие нагрузки, хорошо смягчает удары. А благодаря большей высоте профиля увеличивается дорожный просвет тягача, что также немаловажно.

— Планируются ли дополнительные работы для подготовки грузовиков к зимней эксплуатации?

— К зиме 2021/2022 года абсолютно все свои машины мы оснастим дополнительными автономными обогревателями. Мы монтируем сухие «фены» Eberspaecher мощностью 2,5 и 3,5 кВт. В заводской комплектации предусмотрены жидкостные подогреватели, они греют двигатель и кабину. Но, как показала прошедшая зима в Приморье, тепла в машине недостаточно. Наши водители мерзли.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ DAF XF 480 FT	
Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, *кг*	8500
Полная масса, *кг*	19 500
Колесная база, *мм*	3800
Объем топливных баков, *л*	800
Двигатель:	MX-13 рядный, 6-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, *л*	12,9
мощность, *л. с./мин*$^{-1}$	483/1600
крутящий момент, *Нм/мин*$^{-1}$	2500/900–1125
Коробка передач	автоматизированная, 16-ст.
Подвеска:	
передняя	на параболических рессорах
задняя	пневматическая, 4-баллонная
Тормоза (передние/задние)	дисковые
Размерность шин	315/70R22,5
ДАННЫЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ	
Режим работы	ежедневный
Пробег среднемесячный, км	10 000
Средний расход топлива, *л/100*	33
Средняя стоимость планового ТО, *руб.*	50 000

НА КРАЙНИЙ СЕВЕР

ООО «ЛЛК-Интернешнл» (100% дочернее общество ПАО «ЛУКОЙЛ») впервые реализовало комплексный сервисный проект в одном из самых северных населенных пунктов России, осуществив поставку мобильной станции технического обслуживания на Сырадасайское каменноугольное месторождение.

ЛУКОЙЛ обеспечивает автопарк «АВ Майнинг», в котором около 170 единиц техники, средствами мобильного технического обслуживания и смазочными материалами. Их перечень насчитывает более 15 видов масел, смазок и технических жидкостей. Основной объем составляют моторные масла Lukoil линейки Avantgarde Professional и Avantgarde Ultra, а также гидравлические жидкости линейки «Гейзер». Продукты разработаны для использования в сложных климатических условиях и соответствуют требованиям производителей техники, задействованной в разработке каменноугольного месторождения.

Компания активно развивает комплексный подход в индустриальном сегменте, предлагая партнерам широкий спектр решений. В их числе стационарные системы раздачи масел, мобильные лаборатории, фильтрационные установки, системы онлайн-мониторинга и диагностики состояния масел и СОЖ в технике и оборудовании.

К НОВЫМ СВЕРШЕНИЯМ

Schaeffler отмечает 15-летнюю годовщину своего присутствия в России. Запуск первой производственной площадки в Ульяновске в 2014 году стал важной вехой в развитии Schaeffler в России. Завод производит комплектующие для российских автомобильных концернов и оказывает услуги по ремонту подшипников для железнодорожного транспорта и промышленности. В проект было инвестировано свыше 1,2 млрд рублей, на предприятии работают 125 жителей региона. В настоящее время в компании Schaeffler в России работает около 200 сотрудников. Многие из них присоединились к Schaeffler еще в самом начале пути.

Наряду с развитием бизнеса Schaeffler занимается проектами социальной и благотворительной направленности. В частности, предприятие в Ульяновске последовательно наращивает долю отходов, отправляемых на повторную переработку (с 2014 по 2019 год этот показатель вырос с 35 до 85%), и реализует инициативы, направленные на сохранение окружающей среды для будущих поколений. Кроме того, во время пандемии коронавируса компания осуществила безвозмездную передачу автомобильных муфт для станции скорой медицинской помощи в Красногорске.

ПРЕМИАЛЬНЫЙ СИНИЙ

Компания Valvoline выпустила на европейский рынок моторное масло Premium Blue One Solution Gen 2 — второе поколение продукта, впервые представленного в 2018 году. Новинка разработана совместно с компанией Cummins Engineering, сотрудничество с которой длится уже четверть века. Благодаря этому партнерству масло получило многочисленные одобрения OEM-производителей для применения в широком спектре двигателей Cummins и других ведущих разработчиков двигателей.

Premium Blue One Solution Gen 2 со средней зольностью рекомендуется для использования в новейших дизельных и бензиновых двигателях, а также в силовых установках, работающих на сжатом (CNG) и сжиженном природном газе (LNG), жидких нефтяных газах (LPG). Продукт подходит как для большегрузных транспортных средств, так и для машин средней и малой грузоподъемности, а также для внедорожников. Кроме того, этот состав совместим с системами доочистки выхлопных газов, в том числе с сажевым фильтром.

Новинка, доступная в двух классах вязкости, позволяет увеличить интервалы замены приблизительно на 8050 км в большинстве рабочих циклов двигателя Cummins X15 и на 500 часов в двигателях Cummins ISL G и L9N.

МОСТ В БУДУЩЕЕ

Allison Transmission представила в России электрические мосты Allison eGen Power — интегрированные полностью электрические системы привода для автомобилей средней и большой грузоподъемности. Новейшая разработка в сегменте электрификации позволяет промышленности создавать автомобили, обладающие улучшенными рабочими характеристиками. Электромосты Allison eGen Power обладают компактной формой, эргономичной архитектурой и меньшим, по сравнению с другими продуктами в этом сегменте, весом благодаря полностью интегрированным в конструкцию электроприводам, инверторам и двухступенчатой механической передаче.

Другая новинка американской компании — система гибридного привода Allison eGen Flex, которая представляет собой следующий шаг в развитии испытанного временем агрегата Allison H 40/50 EP. В отличие от предшественника, eGen Flex позволяет полностью отключить двигатель автобуса и продолжать движение исключительно на электрической тяге, например в зонах с установленным запретом на выброс вредных веществ. Переключение на электропривод может происходить автоматически, исходя из геопозиции транспортного средства.

ДАТЧИК ПЛЮС УДЛИНИТЕЛЬ

На выставке Automechanika Frankfurt дивизион ZF Aftermarket представил новые модульные датчики ABS. Продукт марки WABCO поможет снизить издержки и повысить удовлетворенность клиентов. Он позволяет решить распространенную проблему: когда на СТО попадают автомобили с неисправным датчиком ABS, возникает необходимость заказать конкретную модель этой запчасти, но она может отсутствовать у дилера. Специально для таких случаев, с которыми сталкиваются независимые СТО, был разработан модульный датчик. Он состоит из короткого датчика ABS со стандартным разъемом, который крепится к колесу, удлинительного кабеля (длина может варьироваться), и набора адаптеров, соответствующих основным типам ЭБУ, доступным на рынке. После установки модульной системы на автомобиль замене будет подлежать только неисправный компонент, что значительно ускорит ремонт, сократит время простоя и соответствующие издержки.

Система отличается своей универсальностью: СТО больше не потребуется держать на складе широкий ассортимент разных датчиков. Варьирование трех параметров (тип датчика, длина, тип разъема) позволяет заменить сотни модификаций готовых изделий. Вместо более 400 оригинальных запчастей теперь используются всего 2 существующих датчика АБС, 10 удлинительных кабелей и 8 адаптеров.

КОНТРОЛЬ И УЧЕТ

Total Vostok, российский филиал TotalEnergies, представил на выставке Comtrans 2021 свои передовые разработки и комплексные решения для технического обслуживания в сферах коммерческого и грузового транспорта. Среди них система мониторинга смазочных материалов ANAC, которая позволяет провести диагностику двигателя и спрогнозировать его остаточный ресурс. Система Total ANAC сочетает в себе многолетний опыт компании в области мониторинга состояния смазочного материала и инновационный подход к анализу и интерпретации данных, позволяющий с высокой точностью определять интервалы замены жидкостей в оборудовании для своевременного проведения ТО.

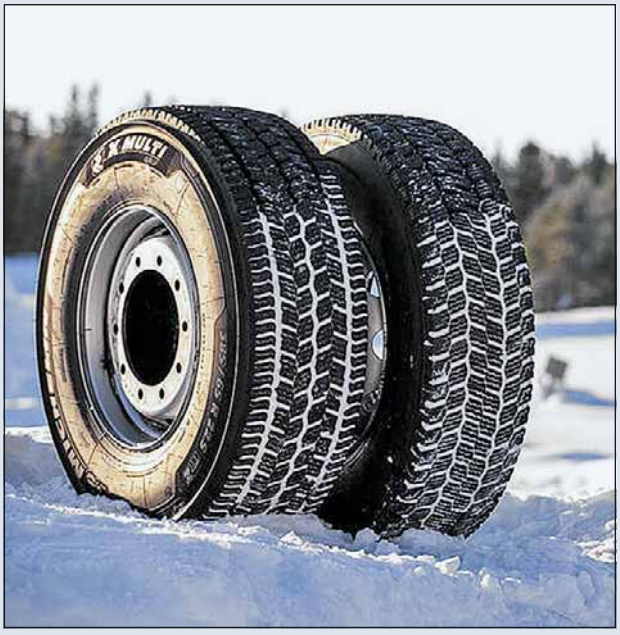
Кроме того, посетители стенда Total Vostok получили подробную информацию об инновационном программном обеспечении TIG6 для учета технического обслуживания техники. Это решение позволяет реализовывать широкий ряд задач и может быть полезно как рядовым механикам, так и руководителям предприятия, и, конечно, отделу материально-технического снабжения, поскольку программа выполняет функции инженерного ПО с описанием всех узлов оборудования и позволяет вести учет запчастей и материалов. Отдельно отметим, что для использования программы не нужно тратить ресурсы компании на программиста или специалиста IT, как, например, для работы с другими известными сборными базами. Программа легко конфигурируется под любое предприятие. Всю техническую поддержку по программе оказывает Total Vostok.

ПРОЧНЫЕ ВСЕСЕЗОННЫЕ

На рынке доступна новая линейка грузовых шин Michelin X Multu Grip. Она превосходит по характеристикам предшествующие модели и разработана для обеспечения максимальной безопасности и уверенности на дороге при любых погодных условиях, в любой сезон, в течение всего срока службы шины. Инновационные рисунки протектора с самовосстанавливающимися ламелями, основанные на технологии Michelin Regenion, создают превосходное сцепление, даже когда шина изношена. При остаточной высоте рисунка протектора в 5 мм тяга на снегу выросла более чем на 50 %, а тормозные характеристики на снегу улучшены на 20 %.

Шины Michelin X Multu Grip демонстрируют очень высокие сцепные характеристики в любых погодных условиях, особенно на мокрой дороге. Они также отмечены маркировкой 3PMSF («Три горных пика и снежинка»), что позволяет быть уверенным в отличной управляемости в течение всей зимы на льду и на снегу (свежевыпавшем, утрамбованном или тающем).

Увеличенная ходимость, надежное сцепление и повышенная прочность конструкции шины благодаря применению технологий HT Nylon (нейлоновая ткань, обернутая вокруг бортового кольца), Infinicoil (дополнительный цельный металлический корд, опоясывающий каркас шины по окружности) и Powercoil (прочные стальные кабели) делают шину Michelin X Multu Grip эффективным решением для грузовых перевозок. Ходимость шин управляемой оси выросла на 10 %, а шин ведущей оси — более чем на 30 %. При достижении предельной минимальной глубины протектора шину можно восстановить.



ПОСЛЕ АНТРАКТА

Выставка MIMS Automechanika Moscow вернулась в экспозиционный формат после цифрового выпуска 2020 года. Профессионалы рынка автокомпонентов и оборудования для технического обслуживания автомобиля вновь собрались в «Экспоцентре», чтобы обсудить самые важные вопросы постковидного времени и представить свои новинки.

Ключевые тенденции независимого рынка послепродажного обслуживания автомобилей, новинки ассортимента компонентов и аксессуаров, новые и проверенные временем бизнес-партнеры — выставка MIMS Automechanika вновь подтвердила статус крупнейшего отраслевого события в международном масштабе. В этом году в двух павильонах ЦВК «Экспоцентр» были представлены более 600 брендов со всего мира. Несмотря на практически закрытые границы, в столицу России прибыли экспоненты из 15 стран.

Четыре дня полезных встреч, новых контактов, уникальной информации. И все это в неповторимой и уже забытой атмосфере личного общения. А главное, в безопасном пространстве: организаторы MIMS Automechanika позаботились о соблюдении противоэпидемиологических норм.

Одна из очевидных тенденций сегодняшнего дня — использование площадки MIMS для более продуктивной работы с партнерами. Это когда показ новинок запчастей, компонентов и оборудования сопровождается техническим обучением.

Например, инжиниринговый центр Smart демонстрировал технологию дополненной реальности, представив в качестве наглядного пособия автомобиль. Новинка, адресованная начинающим электрикам, не требует наличия сложных навыков у пользователя. В руках у тренера планшет; наводя его камеру на моторный отсек, можно получить картинку с расположением всех датчиков, выбрав нужный, изучить его описание, рекомендации по диагностике и поиску неисправностей.

Новую программу своих учебных курсов представил гостям «Автомеханики» учебный центр Academy Business Car. На регулярной основе компания предлагает пройти практику по продаже автомобилей, общению с клиентом по телефону, а также курсы по коммуникативной подготовке сотрудников клиентской службы. Надо сказать, что профессиональные тренинги для менеджеров первичного и среднего звена находят все больший интерес на рынке.

Хорошо, что учебные центры, ассоциации, тренинг-программы продолжают работать и сейчас — консультировать, общаться, обмениваться идеями. В качестве подтверждения стоит упомянуть семинар «Формула прибыли розничного магазина», проведенный группой компаний «Современные транспортные технологии» (ГК «СТТ») в сотрудничестве с образовательным проектом для бизнеса GAZ Campus. Бизнес-тренеры, эксперты в сфере маркетинга розничных сетей и развития продаж рассказали о составляющих эффективной деятельности магазина и ключевых показателях для ее оценки.

Кстати, ГК «СТТ» отметилась и в выставочной экспозиции, представив на MIMS Automechanika Moscow 2021 собственный бренд запчастей g-part — его продуктовая линейка сформирована специалистами Горьковского автозавода. В настоящее время портфолио продуктов g-part включает детали двигателя, КП, рулевого управления, подвески и тормозов — всего более 1100 запчастей в ассортименте.

Причем комплектующие для тяжелых и для средних двигателей выставлены на двух разных витринах. Для всех оригинальных запасных частей ЯМЗ внедрена фирменная индивидуальная упаковка с многофункциональной этикеткой. Из последних новостей: «Автодизель» открыл фирменный интернет-магазин по продаже запасных частей к двигателям ЯМЗ. Его текущий ассортимент включает более 5 тыс. наименований. На сайте компании-производителя потребитель может получить подробную информацию о детали, в том числе посмотреть ее 3D-модель и расположение в составе двигателя, подобрать необходимые запасные части по модификации, серийному номеру или дате выпуска. В общем, не хуже, чем у немцев.

НПК «Автоприбор» организовала на выставке собственный стенд, где было представлено широкое портфолио автокомпонентов, предлагаемых под брендом Avtopribor — от щеток и приводов стеклоочистителя, раз-

1. Новый раздел выставки посвящен использованию ПО и IT-технологий в работе СТО.
2. Стенд НПК «Автоприбор» демонстрирует работу каждого элемента системы стеклоочистки в условиях дождя.
3. Концерн TotalEnergies представил новую стратегию развития бренда Elf.
4. ПКФ «Ниагара» представила жидкость AdBlue в новой фасовке — 5 и 10 л.
5. Продукция аккумуляторного завода «Алькор» актуальна для предстоящего зимнего сезона.
6. 18-киловаттный электромотор ТСДГ-18/8-42 разработан «Автоприбором» для электромобилей.
7. Сцепление марки FLRS для европейских грузовиков с роботизированной КП. Корзина здесь — с прямым выжимом.
8. ФГУП НАМИ представило полный цикл, от идеи до готового продукта — включая науку, инжиниринг, дизайн, производство, испытания и экспертизу.

личных датчиков и указателей до изделий из полимерных материалов и компонентов для зарядных станций для экологически чистого транспорта. Интересно, что с 2020 года на предприятии налаживают производство трансформаторов и электрических машин с аморфной лентой в статоре и роторе. Будущее этой перспективной технологии связывают с мировым трендом в автомобилестроении — производством электромобилей. Неудивительно, что именно в этом году предприятие из Владимира представило на MIMS свою новую разработку — торцевой синхронный электродвигатель ТСДГ-18/8-42. Этот 18,5-киловаттный агрегат может работать как в моторном, так и в генераторном режимах. Среди основных заказчиков такой продукции маркетологи «Автоприбора» называют «Группу ГАЗ».

Приятно, что «якорные» участники выставки — продуктовые группы аккумуляторов, масел и автохимии — были на своих местах. Аккумуляторный завод «Алькор» познакомил с уже хорошо зарекомендовавшими себя линейками выпускаемых батарей, а также с новинкой — HQ EFB — улучшенной АКБ с жидким электролитом. Запущенная в производство серия HQ EFB, представленная марками «Медведь EFB» и Space EFB (60 ампер-часов), разработана специально для сфер применения с повышенной потребностью в энергии и длительным периодом работы.

Концерн TotalEnergies представил новую стратегию развития бренда Elf, а компания ПКФ «Ниагара» — новинки ассортимента: антифриз Pioneer Classic — 30, жидкость AdBlue в новой расфасовке, а также модульную заправочную станцию SML station. Модульные АЗС для заправки жидкостью AdBlue становятся реальным дополнительным каналом получения выгоды как для владельцев сетей АЗС, так и автовладельцев, отметили в пресс-службе компании. Представленные новинки являются составными элементами деятельности «Ниагары» по снижению выбросов в атмосферу.

О расширении ассортимента отчиталась компания Prawolf (Huzhou). В добавление к снискавшим широкую известность сцеплениям под маркой FLRS (поставляются на конвейер КАМАЗа) сегодня предлагаются комплекты, сочетающиеся с роботизированными КП грузовиков европейских марок.

Приятным дополнением к традиционной деловой части стала обновленная конференц-площадка Agora. В этом году главной темой обсуждения была проблематика независимых СТО. Вопросов для обсуждения после вынужденного антракта — хоть отбавляй.

Михаил Ожерельев
Фото автора

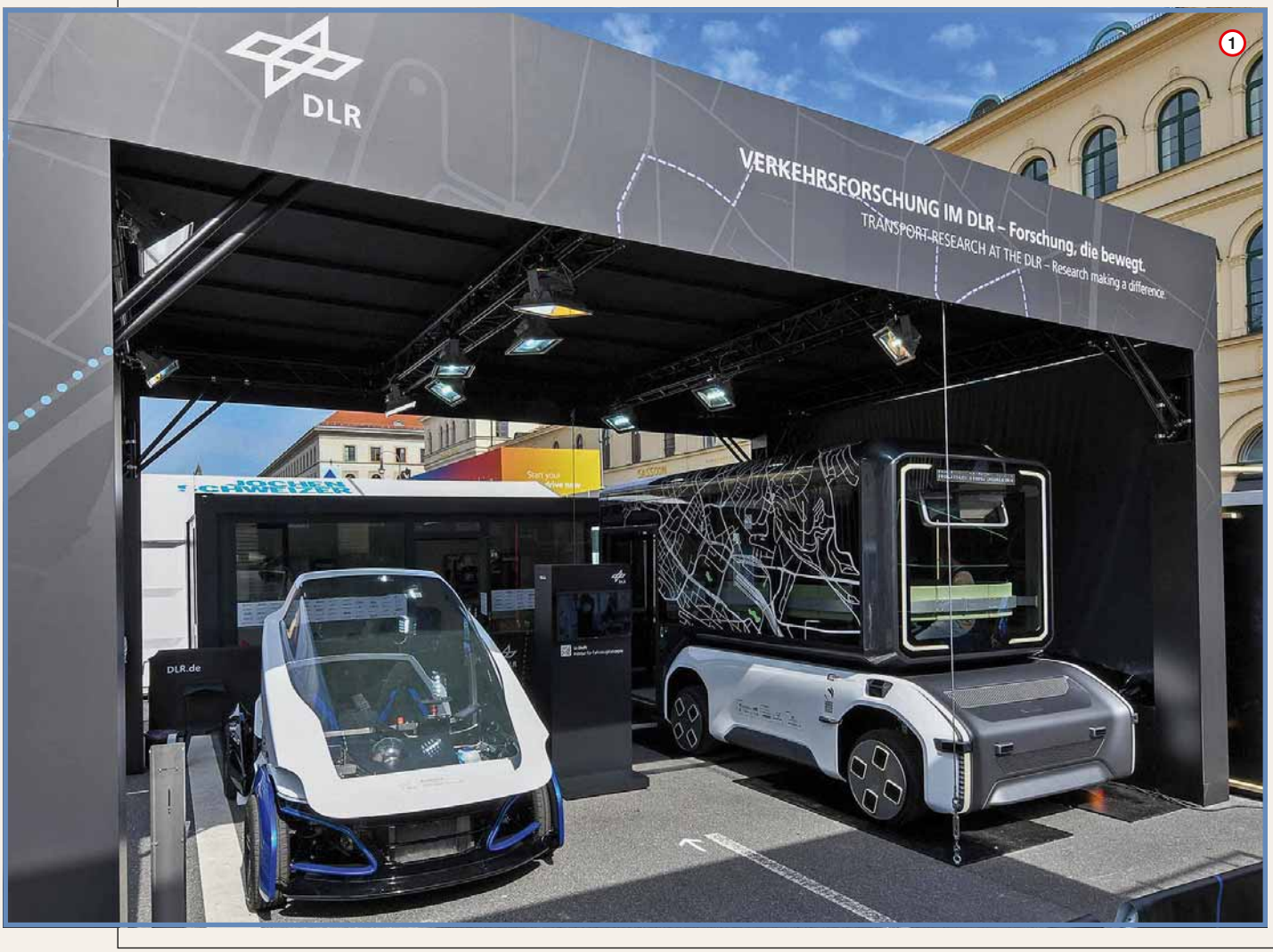
МЮНХЕНСКИЙ СГОВОР

IAA 2021 сменила место проведения и критически переработала пропорции выставочного материала. Концепты и прямые продажи теперь играют здесь второстепенные роли. На авансцену современного автошоу выходит развитие мобильности в условиях цикличной экономики.

БАВАРИЯ ПОБЕДИЛА

Ассоциация германской автомобильной промышленности VDA отказалась в этом году от проведения международного автосалона IAA во Франкфурте. Этот неожиданный для многих поворот связан с желанием немецких автопромышленников придать мероприятию более современный формат. Эксперты также объясняют это решение общим снижением популярности автосалонов и протестами экоактивистов, чьи агрессивные акции негативно влияют на восприятие выставки и инноваций. На последнем IAA во Франкфурте число посетителей сократилось почти вдвое — на 40% (с 800 до 500 тыс. человек).

«Мюнхен победил в конкурентной гонке, хотя Берлин и Гамбург тоже представили убедительные и амбициозные планы по продолжению развития IAA вместе с VDA», — сказала президент VDA Хильдегард Мюллер. Таким образом, шоу продолжит превращаться из банального автосалона в современную мобильную платформу со всеми вытекающими технологическими последствиями. Ожидается, что новый формат создаст стимулы и предпосылки для трансформации города-хозяина выставки в «умный город» с интеллектуальными концепциями дорожного движения и инновационными связями, объединяющими разные виды транспорта с потребностями людей. Преимущества столицы Баварии включают в себя обширные зрительские зоны в центральной части города и не менее привлекательные места для проведения мероприятий недалеко от центра.



СЛОМ СТЕРЕОТИПОВ

Выставка в Мюнхене во многом отличается от исторических стереотипов франкфуртского прошлого. Главное отличие выражается в акценте на электрическую мобильность, общие для всех автопроизводителей комплектующие и цифровые технологии дорожной инфраструктуры. В течение 70 лет во Франкфурте автопроизводители заполняли центральные этажи выставочных центров своими новыми автомобилями, а поставщиков чаще всего можно было наблюдать затертыми где-то на обочинах первых этажей. На IAA продавались автомобили — и это было шоу лошадиных сил, а индустрия компонентов играла здесь второстепенную роль. В Мюнхене все по-другому: для поставщиков выделены специальные шоу-полосы. Такие компании, как Bosch, Continental, Mahle, Webasto, ZF и Schaeffler (см. отдельный материал в этом номере), теперь расположились в центре дороги и движутся в будущее наравне с блестящими концептами в соответствии с правилами главного дорожного знака выставки, который называется «электрическая/электронная мобильность».

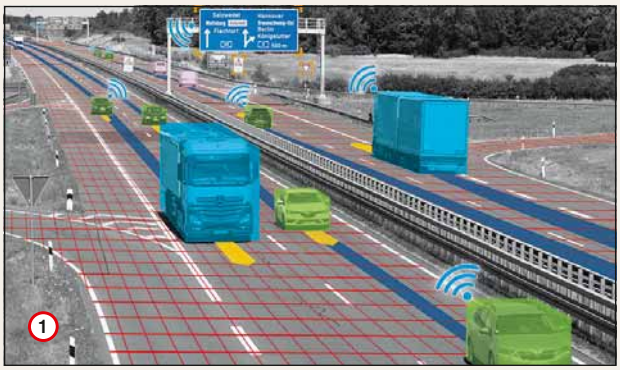
Много места в экспозиции компаний уделено устройствам генерации энергии для двух- и четырехколесных ТС — в силовых агрегатах, тормозных системах и рулевом управлении. Например, аккумуляторное портфолио Bosch включает гибкие строительные блоки для электрификации пассажирских и коммерческих автомобилей. Одним из важных надстроечных звеньев является электроось, которая объединяет в себе силовую электронику и электродвигатель. Благодаря своим интегрированным системным решениям для общих автомобильных платформ Bosch помогает автопроизводителям выводить их продукцию на рынок гораздо быстрее, чем раньше.

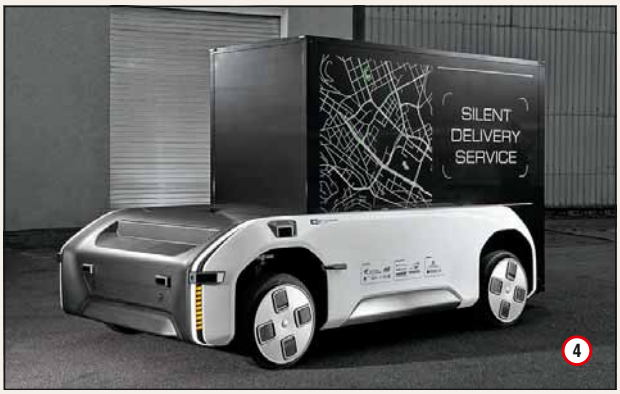
Наряду с эффективными силовыми агрегатами ведущий мировой поставщик технологий и услуг показал новые системы температурного контроля для аккумуляторных и гибридных автомобилей. А технологию водородных топливных элементов бренд с символическим обозначением магнето на логотипе и вовсе вывел в отдельное направление.

В самое ближайшее время водородные разработки Bosch проявят себя в магистральных перевозках и во всех остальных сферах коммерческого транспорта. Компания познакомила гостей с ключевыми компонентами своей водородной системы, которая уже готова к производству. Над установкой, преобразующей водород и кислород из окружающей среды в электроэнергию, немцы работают совместно со шведским производителем топливных элементов Powercell Sweden (PCELL). Крупномасштабное производство ячеек должно начаться в 2022 году, а запуск полной системы силового модуля топливных элементов Bosch запланирован на 2023 год.

Bosch своими концепциями стремится объединить умные автомобили друг с другом и с их аналогичным по силе разума окружением. Автомобили, которые предупреждают друг друга об опасности, заботятся о своих пассажирах и связываются с умным домом, — вот пример новой мобильности. Компания соединяет системы, компоненты и сервисы внутри и снаружи автомобиля, обеспечивая новый уровень мобильности и безопасности. Пользователи, автомобили и все живое и неживое окружение

1. Выставка в Мюнхене во многом отличается от исторических стереотипов франкфуртского прошлого.
2–3. Доля вторичного сырья, используемого в шинах Conti GreenConcept, составляет примерно 35 %.
4. Интеллектуальный зарядный кабель Bosch не предусматривает наличия громоздкого зарядного блока и весит менее 3 кг.
5–6. Экспозиционное содержимое IAA в 2021 году тяготело в сторону инфраструктуры и компонентов.





связаны между собой в единую информационно-энергетическую экосистему, что делает вождение более эффективным, комфортным и безопасным. Такова, например, концепция превращения автомобилей в командные центры для управления умными домами. Посредством информационно-развлекательной системы Mercedes-Benz MBUX, которая является бошевским приложением Bosch Smart Home, можно голосовой командой прямо из автомобиля поднимать и опускать жалюзи на окнах домов, регулировать термостаты отопления, включать свет и бытовые адаптеры. Использование голосовых команд позволяет водителю сосредоточиться на дороге.

Другие поставщики компонентов тоже продемонстрировали на выставке множество инноваций в электронном ключе, связанных с альтернативными приводами на основе мехатроники. По словам директора Центра управления автомобилестроением Стефана Братцеля, поставщики сейчас находятся даже в еще большей трансформации, чем сами автопроизводители, и это обстоятельство генерирует прогресс.

Continental впервые представил несколько концепций особо экологичных шин Conti GreenConcept. В среднем более чем на 50 % эти шины состоят из отслеживаемых, возобновляемых и перерабатываемых материалов и основаны на ресурсосберегающей, так называемой облегченной технологии, которая обеспечивает увеличенный срок службы колес. Доля вторичного сырья, используемого в Conti GreenConcept, составляет примерно 35 %. Из органических материалов применяются натуральный каучук, произведенный из корней одуванчиков, силикат из золы рисовой шелухи, а также различные растительные масла и смолы, значительно сокращающие применение компонентов на основе сырого масла. Помимо переработанной из металлолома стали и технического углерода, Continental впервые ввел в состав каркаса шин полиэстер из переработанных ПЭТ-бутылок (ПЭТ-бутылка является самой распространенной упаковкой в России, произведенной из пластика).

Благодаря специальной облегченной конструкции разработчики значительно снизили вес и сопротивление качению концептуальной шины. Все улучшения в совокупности позволили Conti GreenConcept добиться значительного снижения сопротивления качению. Согласно внутреннему анализу компании, он примерно на 25 % ниже, чем у шины с сопротивлением качению класса А.

Подразделение мобильных технологий Intel Corp Mobileye заявило, что планирует развернуть в Мюнхене парк из 50 автономных такси, и представило готовые, напичканные своей электроникой беспилотники NIO, которые будут использоваться для коммерческих перевозок пассажиров. Сервис такси заработает совместно с немецким поставщиком мобильных услуг Sixt. Беспилотные автомобили, производимые китайским автопроизводителем NIO, прошли сертификацию для работы в городах на скорости до 130 км/ч. По словам гендиректора компании Амнона Шашуа, Mobileye (бывший поставщик Tesla) разрабатывает систему автономного вождения, ориентированную на камеру, аналогичную Tesla, но планирует добавить датчики, которые значительно дороже, но в несколько раз повышают уровень безопасности.

Национальный центр аэрокосмических, энергетических и транспортных исследований Германии (DLR) продемонстрировал на выставке свое космическое видение экологичности и мобильности. В центре внимания оказались два футуристических прототипа: Safe Light Regional Vehicle (SLRV) и U-Shift. Потенциальные коммерческие приложения U-Shift формируются по запросу потребителя — от маршрутных автобусов до гибких центров распределения посылок и мобильных магазинов. Машина сочетает в себе два основных компонента — U-образный электропривод, который содержит все технические элементы, и вместительную загрузочную платформу. U-Shift спроектирован таким образом, чтобы быть полностью автономным или дистанционно управляемым, а также совершенно бесшумным и способным работать в режиме 24/7 для обеспечения максимальной коммерческой рентабельности. Легко надстраиваемые грузовые/пассажирские конструкции предназначаются для перевозки людей и грузов. Производитель уверяет, что возможности использования этого модульмобиля практически безграничны.

Специализированные решения для экологически безопасных транспортных средств с электроприводом подготовила Webasto. Эффективность аккумуляторных батарей компа-

1. Цифровой двойник дороги можно использовать для разработки и расширенного тестирования технологий автоматизированного и сетевого вождения.
2. Полностью электрический городской автобус e-Kent появился в результате сотрудничества Webasto с компанией Otokar.
3. Главная особенность батарей Webasto — модульный подход.
4. Потенциальные коммерческие приложения U-Shift формируются по запросу потребителя — от маршрутных автобусов до гибких центров распределения посылок и мобильных магазинов.
5-6. Интерьер класса люкс на минимальной площади автомобиля — в этом выражена главная идея BMW, совпадающая с основной концепцией выставки в Мюнхене.
7. Электрический iVision Circular полностью изготовлен из переработанных материалов, и когда срок его службы истечет, автомобиль можно будет полностью переработать.

ния демонстрировала вживую на примере автобусов Otokar и CM Fluids, которые курсировали по специальному маршруту Blue Lane между двумя площадками выставки. Инновационная система привода отличается внушительными показателями запаса хода, которых удалось достичь благодаря использованию буферной аккумуляторной батареи Webasto, заряжаемой по мере необходимости небольшим газовым двигателем. Сам двигатель работает на жидком биометане. Полностью электрический городской автобус e-Kent появился в результате сотрудничества Webasto с компанией Otokar, ведущим турецким производителем автобусов. На крыше и в задней части автобуса может быть установлено до 10 аккумуляторных батарей емкостью 35 кВт·ч каждая. В зависимости от рельефа местности и условий применения, этого запаса энергии может хватить для преодоления более 300 км. Кроме того, компания показала прототип зарядной станции Webasto DC Wallbox, которая способна обеспечить масштабируемую зарядку и разрядку мощностью до 22 кВт.

НОВЫЙ ЗЕЛЕНЫЙ

Соответствуя тенденции смещения экспозиционного содержимого IAA 2021 в сторону инфраструктуры и компонентов, мы намеренно не стали уделять внимание концепт-карам. Но уж коль скоро речь зашла о родном городе BMW Group, нельзя пропустить одну блестящую новинку, показанную этим замечательным немецким автопроизводителем.

Немецкий автомобильный гигант представил революционно новый «зеленый» автомобиль, который вечно «ездит по кругу» циркулярной экономики во имя спасения планеты от экокатастроф. Суть в том, что электрический iVision Circular полностью изготовлен из переработанных материалов, и когда срок его службы истечет, автомобиль можно будет полностью переработать, чтобы процесс «возвращения на круги своя» возобновился.

BMW видом этого авто, сочетающего роскошь и металлолом, хотела также наглядно продемонстрировать, что высокий уровень экологичности не находится в контрах с роскошным внешним видом. iVision Circular является прототипом, разработанным для демонстрации планов BMW Group (наряду с другими к ней относятся такие, прямо скажем, «неметалломные» автомобили, как MINI и Rolls-Royce) сделать за 20 лет все свои транспортные средства полностью пригодными для возобновляемой переработки.

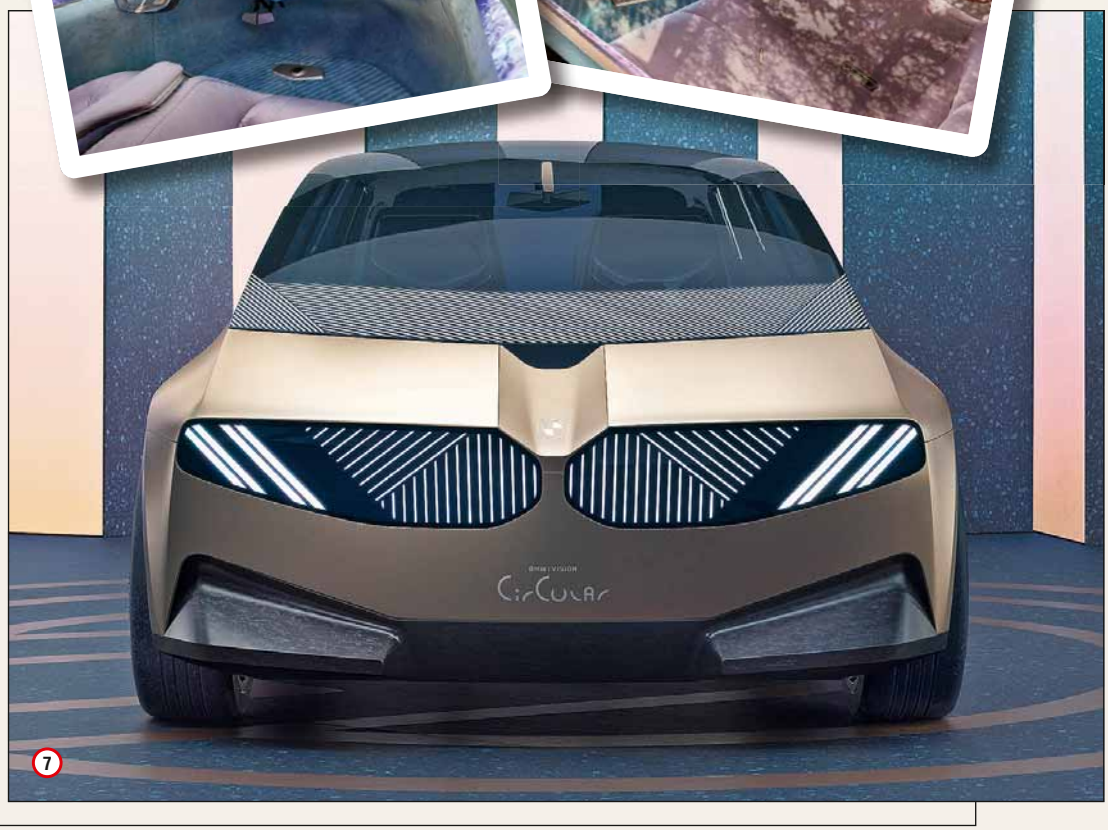
Боссы компании сказали, что четырехместный iVision Circular должен стать образцом основного направления развития до 2040 года, который будет ориентирован исключительно на такие, казалось бы, плохо сочетаемые понятия, как экологичность и роскошь. Главная цель — обеспечить 100-процентное использование переработанных материалов и 100-процентную пригодность для вторичной переработки. В производственный процесс будет встроен подход «кругового проектирования», где основное внимание уделяется перерабатываемым материалам, которые могут быть быстро и легко демонтированы в конце жизненного цикла продукта. Быстроразъемные крепления для колес и приборной панели, а также обычная шнуровая стяжка на заднем сиденье в наибольшей степени показывают возможности быстрой разборки материалов и демонтажа компонентов в эстетически привлекательной форме.

Концепция этой машины предполагает интерьер класса люкс на минимальной площади автомобиля — в этом выражена главная идея BMW, совпадающая с основной концепцией выставки в Мюнхене, которую можно перефразировать по-русски следующим образом: «дешево и сердито, а также циркулярно-возобновляемо». Боссы компании объясняют, что цветные частицы переработанной резины добавляются в состав шины для усиления визуального восприятия и создают интригующий мозаичный эффект «терраццо», который целенаправленно подчеркивает главенствующий во всем ресайклинг, то есть рациональный сбор и переработку отходов с целью производства новой продукции.

Александр Рожков
Фото фирм-производителей

5

6



7

СОЛО БЛИЗИТСЯ К ДУЭТУ

Одинарные широкопрофильные шины рекламировались как чудеса экономии топлива и массы, когда они впервые появились на рынке. И хотя снижение массы остается бесспорным, сдвоенные шины с низким сопротивлением качению сократили разрыв в экономии топлива, так считают перевозчики за океаном. Несмотря на то, что американские шины существенно отличаются от европейских, которые попадают в РФ, снижение эксплуатационных расходов актуально для всех транспортных компаний.

В настоящее время некоторые автопарки отказались от широкопрофильных шин из-за жалоб на быстрый износ, проблемы с возможностью восстановления, а также из-за опасений по поводу сцепления или риска оказаться в затруднительном положении из-за их прокола. Но многие другие автопарки придерживаются широких «синглов» и сообщают об отличном сроке службы шин, экономии топлива и удовлетворительном опыте в целом.

««Синглы» с широким профилем работают для одних лучше, чем для других, — говорит президент компании MD Alignment Майк Беккет. — Думаю, что эксплуатирующие организации разделяет способность жестко контролировать работу шин. У вас должно быть правильное внутреннее давление, вы должны использовать правильные оси, и вы должны сохранить правильную установку осей — выравнивание. Парки, которые ставят это во главу угла, обычно успешны». Беккет считает, что тонкостенные осевые балки склонны к изгибу, что может привести к быстрому износу внутренней плечевой зоны шины. Он говорит, что это явление присутствует на ведущих мостах и осях прицепов, использующих как сдвоенные, так и широкопрофильные шины, но оно более выражено на последних, особенно если «синглы» установлены на колесах с большим вылетом. Эксперт советует автопаркам, у которых есть проблемы с внутренним износом плеча шин, усилить оси, приварив отрезок стального уголка к верхней части силовой балки. «Клиенты говорят нам, что это решает проблемы износа внутренней части плеча, — говорит Майк Беккет. — Если вам нужны преимущества шин с широким протектором, но не чрезмерный износ внутренней плечевой зоны, вам, вероятно, следует обратить внимание на характеристики оси. Выбирайте оси с более толстыми балками». Утверждение Беккета оспаривается некоторыми автопроизводителями, но он настаивает на своем.

Рекомендации Michelin по широким одинарным шинам аналогичны рекомендациям Беккета. Широкие одиночные шины подвержены той же рабочей динамике, что и сдвоенные шины. Michelin заявляет, что давление в шинах, нагрузка на автомобиль, геометрия осей, эксплуатация и тип дороги — все это влияет на то, как шина изнашивается и работает. «Подобно шинам управляемой оси, которые монтируются в виде единой сборки, широкие одинарные шины на ведущей оси или оси прицепа требуют такого же внимания и заботы, — говорит менеджер бизнес-сегмента Michelin в Северной Америке по перевозкам на большие расстояния Карл Ремек. — Шины демонстрируют характеристики износа, вызванные внешними силами, такими как плохая центровка, ослабленные или изношенные компоненты подвески».

Майк Беккет добавляет, что сдвоенные и одинарные шины с широким основанием одинаково реагируют на различные механические проблемы, но признаки износа обычно усиливаются, потому что поверхность протектора только одна, а не две. «Они не обязательно более подвержены износу, они просто более четко показывают признаки, — объясняет эксперт. — Они кажутся менее

«всепрощающими», чем двойные шины».

Многие проблемы с шинами могут быть связаны с технической спецификацией конкретного ТС. Это делает выравнивание ведущего моста и осей прицепа особенно важным, даже если широкие шины не являются обычным явлением для автопарков.

Владелец-оператор Генри Альберт, который настойчиво преследует цель экономии топлива лучше 10 миль на галлон (23,5 л/100 км), хвастается своими широкими одинарными шинами. Прошлой осенью он снял с эксплуатации комплект ведущих шин Michelin X One Energy после пробега более 610 тыс. км. Он говорит, что осталось еще 2,4 мм резины протектора, но с приближением зимы он хотел немного больше резины на протекторе. «Это хороший срок службы шин, и нет ничего необычного в том, что широкие одиночные шины демонстрируют такую ходимость, если вы за ними ухаживаете», — заявляет Генри Альберт. Специалист регулярно тестирует оси на грузовике с помощью инструментов MD Alignment и поддерживает давление в шинах 100 фунтов на квадратный дюйм (6,8 бар) с помощью системы TPMS.

Одинарные шины с широким протектором кажутся более чувствительными к неправильному внутреннему давлению, чем сдвоенные. Чрезмерное накачивание широких одиночных шин может исказить их форму, особенно при небольшой нагрузке, заставляя центр протектора контактировать с дорогой. Это, как объясняет Беккет, изменяет окружность шины и ведет к истиранию плечевой зоны.

Чрезмерное накачивание также делает шину более восприимчивой к повреждениям. «Повышенное давление увеличивает вероятность порезов беговой дорожки, ударов, проколов и повреждений от ударов в результате уменьшения прогиба боковины и увеличения ее жесткости», — говорит Карл Ремек. Он советует поддерживать давление во всех шинах, основываясь на рекомендациях производителя шин и руководства по эксплуатации автомобиля. Например, рекомендация Michelin для модели X One Energy Line D 445/50R22.5 составляет 100 фунтов на квадратный дюйм (6,8 бар) при нагрузке 17 000 фунтов (7711 кг) на ось. Таблицы нагрузки и накачки шин Bridgestone также рекомендуют 100 фунтов на квадратный дюйм для своих 445/50R22.5 широкопрофильных покрышек.

У Goodyear, Yokohama и других производителей есть свои рекомендации.

А что касается проблемы с проколами, из-за которой грузовики оказываются застрявшими и неспособными «хромать» до ремонта, Генри Альберт подчеркивает, что он никогда не слышал о том, чтобы шины, накачанные должным образом, вышли из строя, если они не столкнулись с чем-то на дороге.

С учетом всего сказанного, автопаркам, в которых нет строгой шинной политики, лучше остановиться на двускатной ошиновке. В свою очередь, предприятия, которые серьезно относятся к обслуживанию шин и должным образом следят за состоянием техники, увидят выигрыш в производительности и экономии топлива от широкопрофильных шин. Ничто в жизни не дается бесплатно.

Андрей Карасев
Фото фирм-производителей

1. Michelin для модели X One Energy Line D 445/50R22.5 рекомендует давление 6,8 бар при полной нагрузке.
2. Компания Yokohama имеет в своем портфолио одинарные широкопрофильные шины.
3. Система контроля давления в шинах — важный элемент повышения ходимости «синглов».

ОДИНАРНЫЕ ВМЕСТО СДВОЕННЫХ

«Сингл» или «Супер сингл» (Super Single — термин, введенный и зарегистрированный компанией Goodyear) призван обособить новое поколение шин, проще именуемых одинарными. Первые «синглы» появились на рынке в начале 2000-х годов. В США фурор они не вызвали. Из-за того что площадь пятна контакта таких шин меньше, чем сдвоенных, а эпюра распределения давления W-образной формы, «синглы» были запрещены на государственных дорогах США и в Канаде. Потом без какой-либо шумихи появились шины второго поколения, имеющие более ровное распределение давления в пятне контакта. Их стали разрешать местные администрации. Сегодня такую продукцию имеют в своем портфолио Bridgestone, Goodyear, Michelin, Yokohama и другие крупные шинные компании.

ШАГИ В МОБИЛЬНОСТЬ

На пресс-конференции Schaeffler AG, проведенной в рамках выставки IAA Mobility 2021, руководители компании выступили с кратким отчетом о проделанной работе и с энтузиазмом рассказали о «высоковольтном» потенциале своих устремлений.

Под девизом On Track to Sustainable Mobility (англ. — «На пути к устойчивой мобильности») генеральный директор Schaeffler AG Клаус Розенфельд и глава подразделения Automotive Technologies Маттиас Цинк представили в Мюнхене новейшие инновационные компоненты, системы и услуги, которые уже сегодня опережают время, потому что созданы на основе устойчивых и новаторских мобильных решений будущего.

Клаус Розенфельд, как и полагается вежливому хозяину мероприятия, сначала ознакомил присутствующих с индустриально-экономической кухней компании. Соотношение индустриальных долей в сфере производства Schaeffler можно представить в виде постоянно растущего в объемах многослойного пирога. В настоящее время индустриальный пирог корпорации Schaeffler Group состоит из трех слоев: индустриального (составляет 25 % деятельности компании), деталей для послепродажного обслуживания (13 %) и новых автомобильных технологий (62 %). Суммарная финансовая калорийность от этого пирога поднялась в 2020 году до 26,6 млрд евро. К сегодняшнему дню в составе Schaeffler Group насчитывается 75 производственных предприятий и 20 центров НИОКР, где трудятся 83 тыс. человек. Разработки и производство располагаются в четырех географических регионах, охватывающих свыше 50 стран. В Европейском регионе сосредоточено 43 % индустриальной мощи компании, в Китае — 23 %, в Америке — 21 %, в Азиатско-Тихоокеанском регионе — 13 %.

АГНОСТИК ЕДИНОЙ ЭНЕРГИИ

Сейчас Schaeffler, исповедуя техническую концепцию Powertrain Agnostic, реализует прорывное усиление сектора, занимающегося силовыми установками. Слово агностик происходит от греческого ἀ, означающего «без», и γνῶσις, что означает «знание». В соответствии с философией современной техники, это означает бесперебойное и взаимосвязанное синергическое функционирование систем для получения общего качественного результата без акцента на отдельные детали среды, в которой они работают. Технический агности-

1. Клаус Розенфельд, генеральный директор Schaeffler AG.
2. Маттиас Цинк, глава подразделения Automotive Technologies.
3. Проект Omnisteer: в Технологическом институте Карлсруэ были проведены исследования автономной транспортной платформы с приводом на ступицы колес.

цизм обычно обеспечивается либо соответствием широко используемым стандартам, либо добавлением элементов, которые позволяют одной системе работать в разных средах. Такое запутанное понятие хорошо объясняется как раз на примере современных электрических силовых агрегатов, объединяющих в единой синергической среде двигатель, трансмиссию, силовую электронику и температурный контроль. Эта единая электромеханическая цепь, по мнению компании, прекрасно иллюстрирует современное видение технического прогресса силовых установок, имеющих тенденцию локального объединения и сращивания ранее разнесенных узлов и деталей.

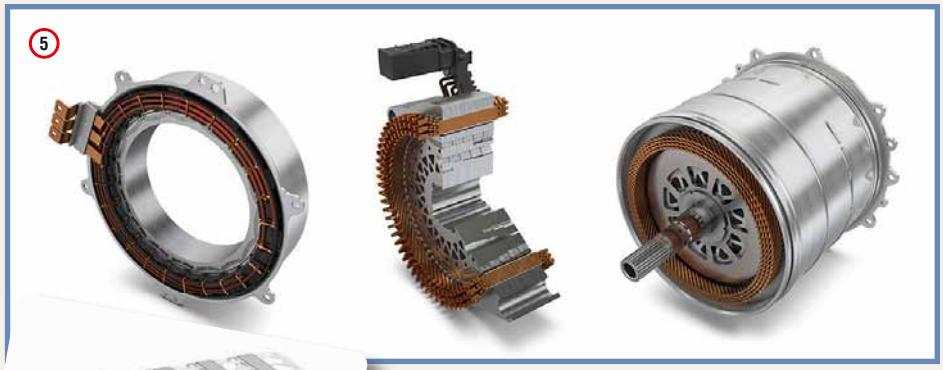
В итоге прогрессивная схема видения агностической акселерации электрических решений компании развертывается следующим образом. В начале электрических изысканий в автопроме главенствовала концепция объединения в единый узел (энергетическую среду) электромотора и трансмиссии — два в одно целое. Далее появились решения «три в одном»: электромотор — трансмиссия — силовая электроника. А теперь главенствует принцип «четыре в одном»: мотор — трансмиссия — силовая электроника — температурный контроль.

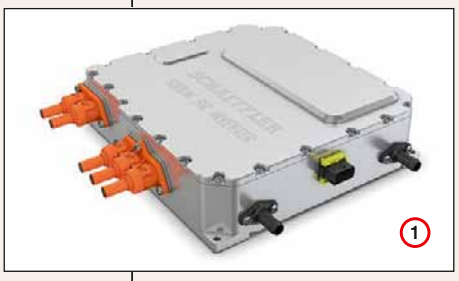
СТАВКА НА ЭЛЕКТРО-АКСЕЛЕРАЦИЮ

Электромобильность имеет, по мнению компании, неограниченный инновационный потенциал. Переломный момент и пик гибридных решений как переходной технологии будет достигнут к 2030 году, и далее электрификация получит практически безудержную акселерацию. Маттиас Цинк сказал, что точка зрения компании насчет э-мобильности к 2020 году становится общим пониманием, в соответствии с чем к 2030 году автомобилей с обычной силовой установкой останется всего 30 % (к 2035 году — 15 %). Электрических гибридов будет 40 % (к 2035 году — 35 %), а доля полностью электрических ТС к 2030 году составит соответственно 30 % (к 2035 году — 50 %).

Начиная с этого года главную ставку в условиях электрического превалирования рынка компания делает на воплощение в активную жизнь сразу нескольких технических решений. Прежде всего стоит упомянуть ведущий мост с электроприводом. Решение Schaeffler включает

4. Столпом совершенства Schaeffler, вокруг которого плавно вращается и крутится вся мировая автоиндустрия, выступает бизнес по созданию подшипников.
5–7. Широкий спектр применений от 20 до более 300 кВт: электродвигатели Schaeffler для гибридных модулей, гибридных трансмиссий и полностью электрических осевых приводов.





1

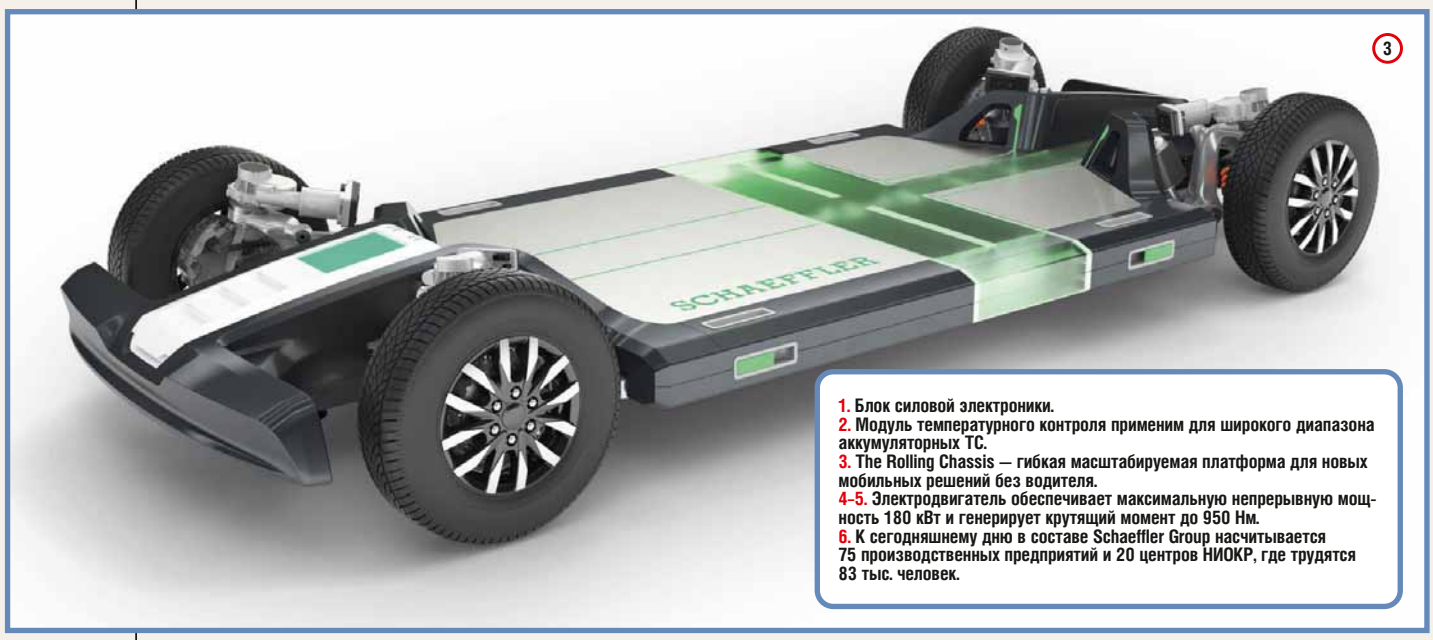
2

в себя 800-вольтовый электромотор, трансмиссию, силовую электронику и температурный контроль. Номинальная мощность электропривода составляет 180 кВт для легковых автомобилей и 500 кВт для коммерческого транспорта. Благодаря использованию новой технологии полупроводников и высокой плотности энергии (до 70 кВт/л) КПД системы может подскочить до 99 процентов!

Другой передовой разработкой немецких инженеров является концепция слотового (щелевого) охлаждения для электрических ТС с прямым жидкостным впрыском. Высокоэффективный температурный контроль аккумуляторных автомобилей нового поколения, включающий интегрированную систему кулера с регулировкой и контролем потоков охлаждения, применим для широкого диапазона аккумуляторных ТС. Температурный контроль имеет решающее значение для электромобилей, напоминают в Schaeffler. Чтобы достичь высокого уровня эффективности, система терморегулирования непрерывно регулирует температуру не только аккумуляторной батареи, но также электродвигателя и силовой электроники, которая автоматически адаптируется к окружающей среде и условиям эксплуатации. Система также контролирует климат в салоне автомобиля и одновременно обеспечивает максимально возможный запас хода. Два электрических водяных насоса, центральный электронный блок для насосов и клапанов, а также интерфейс кулера интегрированы в центральный блок управления охлаждением. По сравнению с обычными, не интегрированными системами, эта конструкция экономит 60 % внутреннего пространства электромобиля.

Видение электронной мобильности компании прекрасно артикулируется разработанной и проходящей сейчас тестирование системой убираемой проводной рулевой колонки, функционирующей без прямой механической связи между рулем и колесами. Связь «колеса — руль» осуществляется только по проводам. Schaeffler представила на выставке привод рулевого управления с тактильным ощущением обратной связи от прилагаемого водителем усилия (HWA). Система заменяет обычное рулевое колесо и механическую рулевую колонку мехатронными приводами, открывая новые возможности для внутренней компоновки кабины. Это мехатронное решение отправляет на свалку истории обычное рулевое колесо и механическую рулевую колонку. Конструкция уменьшает пространство, необходимое для системы рулевого управления, и открывает новые идеи для дизайна интерьера. HWA может подавлять нежелательную обратную связь, например вибрацию от неровностей дороги, и поддерживает изменяемые передаточные числа рулевого механизма, обеспечивая невиданную доселе динамику движения.

Инженеры компании также продемонстрировали свою интеллектуальную мехатронную систему рулевого управления задними колесами iRWS, которая представляет собой чрезвычайно легкое техрешение, весит не более 8 кг и обеспечивает повышенную безопасность и комфорт при движении. Системная надстройка Space Drive 3 Add-ON является третьим поколением усилителя Space Drive, технологии с множественным резервированием, которая открывает путь к автономному вождению. Система HWA в настоящее время тестируется и «вырулила» уже к отметке более 1 млрд км без единого сбоя и погрешности в работе. На данный момент 9 тыс. рулевых модулей активно эксплуатируются в тестовом режиме по всему миру.



3

1. Блок силовой электроники.
2. Модуль температурного контроля применим для широкого диапазона аккумуляторных ТС.
3. The Rolling Chassis — гибкая масштабируемая платформа для новых мобильных решений без водителя.
4–5. Электродвигатель обеспечивает максимальную непрерывную мощность 180 кВт и генерирует крутящий момент до 950 Нм.
6. К сегодняшнему дню в составе Schaeffler Group насчитывается 75 производственных предприятий и 20 центров НИОКР, где трудятся 83 тыс. человек.

4

6

5

Кстати, для автономного управления автомобилями как нельзя лучше подходит технология X-by-Wire, заимствованная немцами из авиастроения. Управляющий импульс больше не передается механически между рулем и колесами, как раньше. Механические узлы и соединения полностью заменили электронные импульсы и оптические сигналы, передаваемые от руля к колесам по проводам. Эта технология позволяет рулевому колесу прятаться в пол при использовании режима автономного вождения. Принцип также можно использовать в традиционных ТС, где система увеличивает доступное пространство и расширяет комфортную зону водителя.

ВСЕ ЧЕТЫРЕ КОЛЕСНЫХ МОДУЛЯ

Следующим ярким примером видения электромобильности, представленным немецкой группой на IAA 2021, является подвижное шасси The Rolling Chassis — гибкая масштабируемая платформа для новых мобильных решений без водителя. Компании Schaeffler и Mobileye договорились о долгосрочном сотрудничестве в создании платформенного решения для легкового и коммерческого транспорта (Mobileye — израильская хай-тек-компания, разрабатывающая системы помощи водителю (ADAS) для снижения аварийности, приобретенная в 2018 году известным поставщиком электронных устройств и компьютерных компонентов Intel).

Подвижное шасси от Schaeffler как модульная платформа для новых концепций мобильности сочетается с системой самоуправления Mobileye Drive. Цель создания — продвижение новой гибкой платформы для самоуправляемых шаттлов и других транспортных средств с четвертым уровнем автономии и предложение клиентам возможности использования таких мобильных решений, как MaaS (высокотехнологичный способ планирования поездок с помощью разных видов общественного транспорта) и TaaS (транспорт как услуга). TaaS — это новое транспортное мышление. Вместо того чтобы сосредотачиваться на владении автомобилем со всеми «входящими и выходящими», эта сервисная модель предполагает инновационные модели лизинга ТС и аналогичные методы; например, Uber и Lyft являются типичными юзерами TaaS.

Модульная платформа вмещает в себя широкий спектр технологий Schaeffler и предлагает гибкую архитектуру. Что касается рулевого управления и привода, то в зависимости от требований заказчика могут быть реализованы самые разные варианты — от простой трансмиссии с электроосью и центральным рулевым управлением до использования так называемых четырех угловых модулей Schaeffler Corner Modules. Каждый из поворотных угловых модулей обеспечивает угол поворота до 90 градусов. В этом решении компании выразился дальнейший прогресс серийного производства и масштабируемости инноваций. Модуль состоит из двигателя, вмонтированного в ступицу колеса; системы регулируемой пневматической подвески, которая позволяет регулировать высоту уровня пола транспортного средства для удобства выгрузки/загрузки; привода электромеханического рулевого управления и тормоза.

Автономная система Mobileye Drive представляет собой конечное AV-решение, гарантирующее безопасность с помощью двух основных концепций: формальной модели Responsibility-Sensitive Safety от Mobileye для безопасности принятия решений в автономной системе и средств восприятия с использованием технологии True Redundancy. True Redundancy — это технология, предоставляющая надежность сохранения данных, в которой две независимые подсистемы (камеры и радары + лидары) объединяются, чтобы получить общее надежное восприятие.

Система автономного вождения также может быть развернута без географических ограничений за счет технологии AV-картографии Mobileye Road Experience Management. С ее помощью создается собственная краудсорсинговая AV-карта глобальной дорожной сети. Эта сеть затем непрерывно обновляется в автоматическом режиме с использованием новых данных, собранных на существующем доступном рынке.

Объединив AV-технологию Mobileye с подвижным шасси Schaeffler, обе компании смогут поставлять автономную, очень гибкую и адаптируемую платформу для потребителей с 2023 года. Она с избыточностью соответствует стандартам безопасности и способствует быстрому масштабированию автономных транспортных решений.

«Шеффлер» постарался на славу и показал на выставке много интересных решений для современной и будущей электромобильности, в том числе автономной. Автостроители, транспортные и логистические компании вследствие этого откроют себе путь к внедрению новых жизнеспособных схем построения бизнеса, а значит, всеобщая экономическая эффективность всех структур человеческого общества сможет прогрессировать в синергическом режиме.

Александр Рожков
Фото Schaeffler AG

ПУТЬ СВЕРШЕНИЙ И ПОБЕД

В ВООРУЖЕННЫХ СИЛАХ НАШЕЙ СТРАНЫ, НА КРУПНЫХ СТРОЙКАХ, В ГЕОЛОГОРАЗВЕДКЕ И ДОБЫЧЕ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ, НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ И В ТРОПИКАХ МОЖНО УВИДЕТЬ МОГУЧИЕ ПОЛНОПРИВОДНЫЕ ГРУЗОВИКИ «УРАЛ». ЗАВОД, ВЫПУСКАЮЩИЙ ИХ, В ЭТОМ ГОДУ ОТМЕЧАЕТ 80-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ › ЛЕОНИД ТОЛМАЧЕВ, ФОТО АВТОРА И АЗ «УРАЛ»

22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. В октябре было принято решение об эвакуации завода имени Сталина в Ульяновск, а 30 ноября Государственный комитет обороны постановил перебазировать рабочих литейных, штамповочно-механических и моторных цехов из Ульяновска на Урал, в город Миасс, где с 1939 года шло строительство военного завода № 316. С этого момента началась история Уральского автозавода.

Несмотря на морозы, усталость, неналаженный быт, днем и ночью, без крыши над головой, не прерываясь ни на минуту, люди продолжали монтаж оборудования. Весной 1942 года Миасский автомоторный завод, на котором предполагалось изготовлять не только двигатели, но и коробки передач, задние мосты, начал выпускать продукцию. В марте 1942 года начала работу линия обработки поршневых колец, через месяц была изготовлена первая коробка, а в конце апреля был собран двигатель. К концу 1942-го на Миасском автомоторном заводе было изготовлено свыше 9 тыс. двигателей и 15 тыс. КП.

Учитывая острую потребность нашей страны в автомобилях, в 1943 году ГКО принимает решение преобразовать Миасский автомоторный завод в автомобильный. Началось строительство новых цехов, и в 1944 году вступили в строй цеха шасси, литейные, деревообрабатывающие. 8 июля 1944 года Уральский автомобильный завод выпустил первую «трехтонку» УралЗИС-5. Через несколько дней партия автомобилей УралЗИС-5 отправилась на фронт.

«Трехтонки», несмотря на то, что у них привод был только на задние колеса, обладали прекраснейшей проходимостью. Они могли работать на любом, самом низкосортном бензине, а в жаркое время года даже на керосине,

слыли прочными, надежными и выносливыми автомобилями. Если что и случалось, то отремонтировать машину можно было безо всякого сложного инструмента.

В отличие от базового ЗИС-5, автомобили ЗИС-5В и УралЗИС-5, предназначенные для использования на фронтах войны, выпускались в упрощенном варианте — с деревянными кабиной, дверями и подножками, дерматиновой крышей, тормозами только на задних колесах и в подавляющем большинстве только с одной — левой фарой. Боковые борта кузовов таких автомобилей были не откидывающимися.

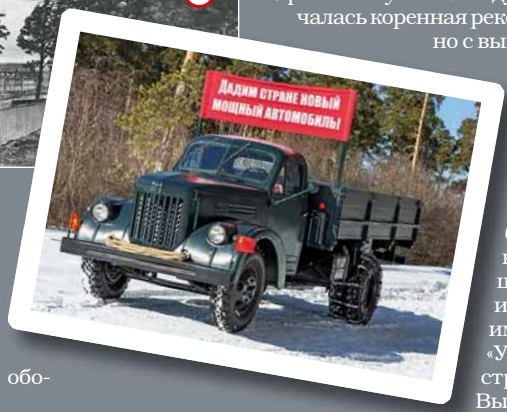
После Великой Отечественной войны автомобили УралЗИС-5 использовались при восстановлении хозяйства. В 1947 году на Уральском автозаводе им. Сталина начался выпуск самосвалов УралЗИС-351, подъем кузова у которых осуществлялся с помощью цилиндра и промежуточных тяг. Тогда же на шасси УралЗИС-5 стали выпускать мусоровозы, поливочно-моечные и пожарные машины, автокраны.

В течение 1947–1950 годов УралЗИС-5 подвергался доработкам и усовершенствованиям. Его стали оснащать кузовом с тремя откидывающимися бортами, тормозами с гидроприводом, новым глушителем, был усилен редуктор заднего моста. В 1950 году, после ряда усовершенствований электрооборудования, трансмиссии, оснащения откидывающимся держателем запасного колеса, автомобилю было присвоено обозначение УралЗИС-5М. В дальнейшем у этого автомобиля был доработан двигатель, в результате чего его мощность повысилась с 73 до 85 л. с.

В те же годы в Центральном научно-исследовательском институте механизации и энергетики лесной промышленности СССР (ЦНИИМЭ) были созданы опытные образцы древесно-угольных газогенераторных установок, предназначенных для этих автомобилей. С одной стороны, твердое топливо было альтернативой бензину, а с другой — мощность двигателя, работавшего на твердом топливе, заметно падала, газогенераторная установка была довольно тяжелой, для нее требовался большой запас дров, что снижало грузоподъемность.

В 1952 году на Уральский автомобильный завод прибыл Андрей Липгарт, снятый по ложному обвинению с должности главного конструктора ГАЗа. В Миассе Липгарт принимал участие в дальнейшем усовершенствовании автомобиля УралЗИС-5М.

1. В сравнении с предыдущими моделями, УралЗИС-355М выделялись более высоким уровнем комфорта и даже поставлялись в Финляндию и Афганистан.
2. ЗИС-5В: легендарный «Захар» в годы войны выпускался в упрощенном варианте с деревянной кабиной.
3. УралЗИС-355М прославился на освоении целинных земель Урала, Сибири, Казахстана.
4. Люди — главная сила завода «Урал».



В конце 1955 — начале 1956 годов изделия вновь подверглись доработкам. В частности, автомобили стали оснащать новым рулевым управлением, топливным баком увеличенного объема, гнутыми передними крыльями. Обновленный автомобиль получил обозначение УралЗИС-355.

Дальнейшее усовершенствование модели УралЗИС-355 привело к увеличению колесной базы, удлинению грузовой платформы, была повышена мощность двигателя, автомобиль стали оснащать рычажными амортизаторами, обтекаемой цельнометаллической кабиной. Усовершенствованный вариант был назван УралЗИС-355М, или «эмка». Если вы забыли, как он выглядит, вспомните культовый фильм «Джентельмены удачи», где троица зеков купалась в цистерне с цементом.

Новый этап в истории Уральского автозавода начался с освоения трехосных машин повышенной проходимости. В 1953 году Научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ) получил задание разработать полноприводной грузовой автомобиль многоцелевого назначения грузоподъемностью 4–5 тонн. Работу над этим проектом возглавил заведующий лабораторией автомобилей высокой проходимости и новым отделом Николай Коротоношко. Первые образцы грузовых 5-тонных внедорожных автомобилей НАМИ-020 с колесной формулой 6х6 были изготовлены в конце 1956 года на заводе опытных конструкций НАМИ. На испытаниях НАМИ-020 брал подъемы до 32°, преодолевал брод глубиной до 1,2 м, уверенно работал на бездорожье с 5-тонным прицепом.

1. В 1943 году ГКО принимает решение преобразовать Миасский автомоторный завод в автомобильный.
2. Перспективная модель бескапотного дорожного семейства с колесной формулой 6х4 — пример современного модельного ряда.

Серийный выпуск таких автомобилей был поручен Уральскому автозаводу. В связи с этим на предприятии началась коренная реконструкция, и в 1961 году параллельно с выпуском двухосных грузовых автомобилей началось производство полноприводных трехосных, названных «Урал-375». За создание автомобиля НАМИ-020 Коротоношко и коллектив разработчиков получили Государственную премию. Выпуск двухосных автомобилей «Урал-355М» прекратился в 1965 году — тремя годами раньше Уральский автомобильный завод им. Сталина — УралЗИС был переименован в УралАЗ. Использовались «Урал-375» в Вооруженных Силах, строительстве и сельском хозяйстве. Высокая проходимость этих автомобилей достигалась за счет не только постоянного полного привода, но и большого дорожного просвета и системы регулирования давления в шинах. На базе «Урал-375» выпускались седельные тягачи, шасси для установки специального оборудования. В 1964 году была создана модификация «Урал-377» с колесной формулой 6х4. В 1967 году за высокие достижения, создание и выпуск автомобилей повышенной проходимости Уральский автомобильный завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Для нужд нефтегазовой промышленности в 1969 году в НАМИ начались работы над грузовыми вездеходами НАМИ-0157БК и НАМИ-0157М, состоящими из двух гусеничных платформ, соединенных опорно-поворотным устройством. В 1974 году НАМИ-0157М был рекомендован для доводки и серийного выпуска на Уральском автомобильном заводе, где было начато производство таких вездеходов, названных «Урал-5920».

Следующей разработкой УралАЗа стал автомобиль сельскохозяйственного назначения «Урал-5557», мелкосерийное производство которого началось в 1983 году (на шасси устанавливались разные кузова и спецоборудование). А 1989 год ознаменовался созданием четырехосного автомобиля «Урал-5323» с унифицированной кабиной КАМАЗ.

В 1990-х годах предприятие попало в сложную экономическую ситуацию. Выпуск автомобилей резко сократился: если в 1991 году их было выпущено 31 371, то в 1998-м — 2489. Заводу пришлось освоить изготовление непрофильной продукции. Однако в конце 90-х, после реконструкции и технического перевооружения производства, положение стало исправляться. Возрос выпуск автомобилей, появилось новое семейство автомобилей бескапотной компоновки грузоподъемностью 6 и 10 тонн. В 2010 году начался выпуск полноприводных автомобилей «Урал-32552» и «Урал-3011-59» с колесной формулой 4х4.

В 2015 году вышел в свет автомобиль нового поколения «Урал Next», который позволил увеличить долю «Урала» на рынке тяжелых грузовиков. «Урал Next» оснащен новым кабинным модулем, установленным на модернизированном шасси. Через год предприятие объявило о начале производства автомобилей «Урал Next 6х4» дорожного семейства.

В настоящее время завод «Урал» является одним из крупнейших изготовителей грузовых автомобилей в нашей стране. В список его продукции входят полноприводные грузовики, самосвалы, седельные тягачи, шасси с колесной формулой 4х4, 6х6, 8х8, а также неполноприводные трехосные самосвалы, седельные тягачи, шасси для установки специального оборудования. Техника с квадратом на эмблеме поставляется в 40 стран мира. И как и другие предприятия УрФО, называемого «опорным краем державы», АЗ «Урал» вносит неоценимый вклад в экономику страны. STOP

КАК УСТРОЕН АВТОПАРК

расскажем и покажем

Подпишитесь на электронную рассылку 5koleso.ru/avtopark

- Новости отрасли коммерческого транспорта
- Обзоры спецтехники
- Тест-драйвы грузовых автомобилей
- Опыт эксплуатации
- Тренды и аналитика рынка
- Разбор инженерных решений и технологий
- История коммерческого транспорта

Оформите подписку на свежий номер

pressa-rf.ru	индекс Э10444
arzi.ru	индекс Э10444
ural-press.ru	индекс 10444
podpiska.pochta.ru	индекс ПН 355
Каталог Крыма	индекс 22846

Новый выпуск и архив номеров читайте бесплатно на сайте 5koleso.ru/archives/autopark/

РЕКЛАМА

16+

СБАЛАНСИРОВАННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ С ФОКУСОМ НА ТОПЛИВНУЮ ЭКОНОМИЧНОСТЬ

FUELMAX GEN-2

www.goodyear.ru
www.goodyearshop.ru

Шины нового поколения FUELMAX GEN-2 разработаны специально для транспортных средств, осуществляющих свою операционную деятельность преимущественно на магистральных и региональных направлениях.
Все модели линейки обеспечивают высокую топливную экономичность в сочетании с увеличенным пробегом, оптимальным сцеплением с дорожным покрытием и пониженным уровнем шума.

Фьюлмакс Джен-2
Реклама

GOODYEAR