

# авто парк

## 5 КОЛЕС



**ВETERАН-МОТОРС**

«ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ»

**ЭКОНОМИКА**  
ЛИЗИНГ СПЕЦТЕХНИКИ

**СОБЫТИЕ**  
ШАНХАЙСКИЙ АВТОСАЛОН

**ОБЗОР**  
НИЗКОРАМНЫЕ ТРАЛЫ

**ПРОИЗВОДСТВО**  
«ЭЛЕКТРОМОБИЛИ  
МАНУФЭКЧУРИНГ РУС»



# ДЕЛО ВОСТОКА

SHACMAN  
X6000

**ТЕСТ**  
SOLLERS ARGO  
**ОБЗОР**  
ТРАМВАИ  
РОССИИ



**ГРУЗИТЬ,  
РАЗРАВНИВАТЬ, КОПАТЬ**  
НОВИНКИ UMG СДМ



# ВАШ НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР



Реклама

**20** лет  
работы на рынке

**60** офисов  
по всей России

**90 000**  
клиентов

**4 000+**  
поставщиков

ПОЛУЧИТЕ РАСЧЕТ



8 800 555 65 48

<sup>1</sup>Экономия на налогах до 40% от суммы сделки доступна для компаний на общей системе налогообложения (ОСН) и достигается за счет возврата НДС со всех лизинговых платежей и уменьшения налога на прибыль.

<sup>2</sup>Размер выкупного платежа варьируется от 1000 рублей до 30% от стоимости техники, что дает бизнесу возможность комфортно распределить ежемесячную финансовую нагрузку на бюджет компании.

АО ВТБ Лизинг

## ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ ЛИЗИНГА

✓ **От 550 000 ₽**  
экономия на налогах<sup>1</sup>

✓ **0%**  
минимальный аванс

✓ **1 000 ₽**  
минимальный выкупной  
платеж<sup>2</sup>

✓ Гибкие графики платежей



Мы в TELEGRAM  
@FIFTHKOLESOMAGAZINE

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 10.05.2023

16+

# И СНОВА ПРО ДОРОГИ

**ЭКОНОМИКА ЛЮБОГО ГОСУДАРСТВА ЗАВИСИТ ОТ ПРОТЯЖЕННОСТИ И СОСТОЯНИЯ АВТОДОРОЖНОЙ СЕТИ. А В РОССИИ ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ПРОБЛЕМ — РАСТУЩИЕ ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ДОРОГ, СВЯЗАННЫЕ В ТОМ ЧИСЛЕ С СОКРАЩЕНИЕМ МЕЖРЕМОНТНЫХ ПЕРИОДОВ И ОБЩИХ СРОКОВ СЛУЖБЫ.**

По стратегии Минтранса, до 2035 года планируется построить 12 000 км новых федеральных трасс. В рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» власти собираются выделить на эти цели 12 трлн рублей. В федеральном масштабе работает созданная ФАУ «РОСДОРНИИ» система контроля над формированием и использованием средств дорожных фондов. Причем этой весной она стала обязательной для всех регионов.

Означенные планы — хорошая новость для автоперевозчиков, бизнес которых напрямую привязан к дорогам. Однако состояние дорожной сети местами еще оставляет желать лучшего. В качестве примера приведу состояние региональной трассы Сергиев Посад — Калязин — Рыбинск — Череповец, которую, согласно сообщению пресс-службы Росавтодора, планируют включить в опорную сеть страны. Сам езжу по этой дороге регулярно. Дорожное полотно местами ужасное. Местами его просто нет, лучше двигаться по обочине. Участники сообществ в соцсетях в шутку предлагают «установить посты на въезд в Тверскую область и выезд из нее, чтобы выдавать проезжающим компенсацию на ремонт автомобиля». От себя я бы добавил: логично временно поменять класс такой дороги на грунтовую.

При этом технологии, позволяющие обеспечить качество и безопасность трасс, в стране есть. Что же мешает реализовать федеральную стратегию? Строительство трасс в России в скором времени рискует столкнуться с проблемами — после ухода из страны некоторых зарубежных производителей рабочим может не хватать дорожной техники. Санкции ЕС, например, напрямую запрещают поставки в РФ грузовиков, автомобилей дороже 50 тыс. евро и их комплектующих, колесных самоходных бульдозеров, экскаваторов, одноковшовых погрузчиков. Одновременно Япония запретила экспорт в РФ грузовиков, бульдозеров, подъемного оборудования, экскаваторов и самосвалов. В освободившуюся нишу активно проникают китайские марки: в 2022 году их доля взлетела в 3,4 раза (с 9,7 до 32,8%). Причем часть китайских аналогов выдерживают конкуренцию с ведущими европейскими и американскими моделями, поэтому в обозримом будущем коллапс парка спецтехники не случится.

Вообще, рынок адаптируется к новой реальности. Например, повышение стоимости машин подтолкнуло отечественного пользователя к привлечению большего объема гибких инструментов финансирования. Так что обновление парка спецтехники продолжится, и амбициозные планы, зафиксированные



МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,  
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

в стратегических документах правительства, будут выполнены.

Но дороги нужно не только строить, важно еще поддерживать их надлежащее состояние. В законе «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности» сказано, что строительная компания должна давать 12-летнюю гарантию на новую дорогу. Одно из условий конкурса — кто строит трассу, тот ее и содержит. А как обстоят дела на практике? Строители утверждают, что их миссия на объекте завершается сразу после его ввода в эксплуатацию. Причем исполнитель сам декларирует, что дорога соответствует нормативам. И ладно, если фирма имеет большую штат специалистов, парк техники и солидный стаж выполнения работ. А бывает, когда конкурс выигрывает неизвестная фирма с минимальным количеством сотрудников в штате. Исполнитель отдает работу на субподряд, привлекают сторонние техника и ресурсы, а вопросы качества отходят на второй план. Основной принцип, которым сейчас живет отрасль: чем хуже дорога, тем больше и чаще будет выделяться средства на ее ремонт. Для исполнителя нет смысла использовать современные, стойкие к износу материалы и применять новые технологии. Выход из этой ситуации существует: строители должны и обслуживать дороги. И лучше, если такой контракт будет на весь срок службы объекта. Что касается контрактов жизненного цикла, в Росавтодоре готовы к реализации таких проектов «в зоне своей ответственности». «Тормозом» является отсутствие законодательной базы. Вот и получается по старинке: списываем порчу дорог на большегрузы.



SHACMAN X6000

28

ТЕСТ



SOLLERS ARGO

34

ТЕСТ



ТРАМВАИ РОССИИ

38

ОБЗОР

## НОВОСТИ



4

НОВОСТИ

16

ФОРУМ «ЗДОРОВЬЕ НАЦИИ»

18

ШАНХАЙСКИЙ АВТОСАЛОН

СОБЫТИЕ

## БИЗНЕС



22

ЛИЗИНГ СПЕЦТЕХНИКИ

ЭКОНОМИКА

26

УЛУЧШЕНИЕ ВЫДАЧИ СПЕЦРАЗРЕШЕНИЙ

ПРАВО

## ГРУЗОВИКИ



28

SHACMAN X6000

ТЕСТ

32

FAW J7

ЗНАКОМСТВО

34

SOLLERS ARGO

ТЕСТ

## АВТОБУСЫ



38

ТРАМВАИ РОССИИ

ОБЗОР

## СПЕЦТЕХНИКА



44

НОВИНКИ UMG СДМ

ОБЗОР

48

ВЫСТАВКА MININGWORLD RUSSIA 2023

ОБЗОР

52

ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ

ОБЗОР



НОВИНКИ UMG СДМ

44

ОБЗОР



НИЗКОРАМНЫЕ ТРАЛЫ — 2023

54

ОБЗОР



ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ

78

ИСТОРИЯ

**ПРИЦЕПЪ**



- 54** НИЗКОРАМНЫЕ ТРАЛЫ — 2023  
**ОБЗОР**
- 60** ШТОРНЫЙ ПОЛУПРИЦЕП WALLAROO MZS SC3-1  
**НОВИНКА**
- 62** ПРИЦЕП-АВТОДОМ STR17L  
**НОВИНКА**

**ЭКСПЛУАТАЦИЯ**



- 66** МУСОРОВОЗ КДМ  
**РЕСУРС**

**СТО**



- 68** ВОССТАНОВИТЕЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВО  
**ТО&ТР**

**АВТОМЕХАНИКА**



- 70**  
**НОВОСТИ**
- 72** МАСЛА NORD OIL  
**ОБЗОР**
- 74** «ЭЛЕКТРОМОБИЛИ МАНУФЭКЧУРИНГ РУС»  
**ПРОИЗВОДСТВО**

**ЭКСКУРС**



- 78** ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ  
**ИСТОРИЯ**



## ДВОРНИК С ДВС

На базе УАЗ «Профи» построили уборочную машину. Новая модель «Геркулес-6530» для коммунальных служб дебютировала на выставке «ЖКХ России — 2023» в Санкт-Петербурге. Спецтехника производится на заказ на мощностях давнего партнера бренда, компании «Геркулес» (г. Калуга).

Функциональность уборочного оборудования обеспечивает дополнительный 58-сильный дизельный двигатель. Бункер для мусора объемом 1,5 м<sup>3</sup>, 250-литровый бак для чистой воды с возможностью увеличения до 400 л и всасывающее сопло с системой рециркуляции воздуха позволяют эффективно очищать пространство шириной 2–2,5 м со скоростью 3–18 км/ч.

В списке опций фигурируют мойка высокого давления, дополнительный всасывающий рукав, а также камеры кругового обзора, призванные упростить и сделать более комфортным уборочный процесс. Кроме того, вспомогательное оборудование — пескоструйный поворотный отвал и подметальная щетка — позволяет полноценно эксплуатировать автомобиль в зимний период.

В основе «Геркулеса-6530» лежит полноприводное шасси УАЗ «Профи» с 2,7-литровым бензиновым двигателем ZMZ Pro мощностью 149,6 л. с. и 5-ступенчатой механической КП. Благодаря компактным габаритам модель подходит для уборки парковых, дворовых и промышленных территорий.



### СУГУБО ГРАЖДАНСКИЙ

«Обуховский завод», входящий в оборонный концерн «Алмаз-Антей», 27 апреля стал управляющей компанией бывшего завода японской Toyota в Санкт-Петербурге, сообщают «Ведомости» со ссылкой на пресс-службу концерна. В 2024 году на этой площадке запланирован старт выпуска гражданского грузовика БАЗ-S36A11, разработанного «Обуховским заводом». Полноприводный трехосник БАЗ-S36A11 был впервые представлен 10 апреля 2023 года. Автомобиль массой почти 36 тонн обладает грузоподъемностью 22 тонны и приводится в движение дизельным двигателем ЯМЗ мощностью 422 л. с. Коробка передач — механическая 9-ступенчатая. Подвеска — независимая, ее конструкция взята от серийного БАЗ-6909. Кабина полностью оригинальная, с каркасно-панельной конструкцией и сугубо гражданским дизайном. Это кабина повышенной комфортности с двумя спальными местами, цифровыми приборами, системой телеметрии, автономным отопителем салона и климат-контролем тольяттинской компании «Август».

Новый грузовик адресован заказчикам из нефтегазового сектора. Шасси машины может оснащаться бурильной, самосвальной и насосной надстройкой, а также использоваться в качестве спасательной и пожарной техники, вахтовых автобусов.

### РОССИЙСКИЙ ДЕБЮТ

В Самаре состоялась презентация седельного тягача для дальнемагистральных и региональных перевозок Sany D495A с колесной формулой 4x2. Поставщиком техники является компания ODIN Group. Грузовик оснащается двигателем Sany Power D12C5 мощностью 490 л. с. и крутящим моментом 2200 Нм. Коробка передач — 12-ступенчатая автоматизированная Fast. Высокая кабина с ровным полом оборудована двумя спальными местами. Подвеска кабины пневматическая четырехточечная. Sany Group — китайский бренд, занимающийся производством строительной техники с 1989 года и уже имеющий представительства в 140 странах мира, включая глобальные научно-исследовательские и производственные мощности в Индии, Бразилии, Германии и США.

На российский рынок грузовые автомобили Sany выводит компания Odin Group, предоставляющая через свою официальную дилерскую сеть полный спектр услуг для автомобилей. В их числе продажа грузового транспорта, а также послепродажная поддержка: техническое обслуживание и ремонт, продажа оригинальных запчастей, финансирование, телематика и обучение водителей.

Добавим, Sany не единственный китайский бренд, представивший в России магистральные грузовики. В начале апреля компания FAW показала в Москве седельный тягач J7. Подробнее в этом номере на стр. 32.



■ Компания «Газпромбанк Автолизинг» составила топ-25 самых продаваемых брендов спецтехники и самоходных машин по итогам 1 квартала 2023 года. В список вошли 14 китайских брендов — SANY, Lonking, XCMG, SHANTUI, Zoomlion, LiuGong, Caterpillar (SEM), LGCE, Lovol, RUNMAX, SDLG, JAC, SUNWARD, BIZON. В числе 25 популярных также оказались три турецких марки (Cukurova, MST, HIDROMEK) и по одному-два представителя Японии, Южной Кореи, США, Великобритании. Результаты внутреннего исследования компании подтверждают общий рыночный тренд. Китай сейчас является для России поставщиком номер один по количеству ввозимой спецтехники. Марки этой страны-импортера доминируют в списке брендов в штучном выражении. При этом темпы роста по отдельным брендам очень высокие — так, в 2022 году клиентам компании «Газпромбанк Автолизинг» было передано в лизинг в 10–14 раз больше единиц техники марок Lonking, Lovol, SHANTUI, чем в 2021 году. По наблюдениям аналитиков, тренд на Китай начал формироваться в сегменте спецтехники еще до ухода из России крупных импортеров других стран.

■ По итогам четырех месяцев 2023 года в России было реализовано 10,5 тыс. новых седельных тягачей — на 44% больше, чем за тот же период прошлого года. Об этом сообщают эксперты агентства «Автоstat» со ссылкой на данные АО «ППК». При этом на долю тягачей из Китая пришлось 66% от общего объема реализации, что составляет почти 7 тыс. единиц. И это в 100 раз превышает результат годичной давности (68 шт.). Основная причина столь резкого роста — появление новых игроков из КНР на рынке грузовых автомобилей РФ. Так, за прошедшие четыре месяца было продано 4,5 тыс. седельных тягачей марки Sitrak (43% от всего количества). Между тем год назад их еще не было на нашем рынке. То же самое относится к продукции Foton (948 шт.) и Dongfeng (453 шт.). Вместе с тем существенно выросла реализация седельных тягачей Shacman/Shaanxi (в 31 раз, до 902 шт.). А вот продажи отечественной техники в этом сегменте, напротив, снизились. У КАМАЗа падение составило 46% (до 1,7 тыс. шт.), у «Урала» — 54% (до 112 шт.).



**DONGFENG**



Реклама

Ждем Вас  
на выставке  
«СТТ Экспо»  
Москва 2023  
Стенд № 15-415

## **ООО «ВОСТОЧНЫЙ ВЕТЕР» — НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР ВАШЕГО БИЗНЕСА**

Седельный тягач Dongfeng DFH 4180 с колесной формулой 4x2 комплектуется силовым агрегатом Cummins Z14EVI520 мощностью 520 л. с. и 12-ступенчатой коробкой передач ZF. Автомобиль специально адаптирован к российским климатическим и дорожным условиям, отличается улучшенной аэродинамикой, облегченной конструкцией с повышенной прочностью, премиальными материалами отделки и современным дизайном.

**Официальный дистрибьютор грузовой техники Dongfeng**  
**[www.dongfengeastwind.ru](http://www.dongfengeastwind.ru)**

**авто  
парк**  
5 КОЛЕСО

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

### SPB TRANSPORT FEST

Международный транспортный фестиваль.

18–23 мая, Санкт-Петербург.

### СТО EXPO

Международная выставка послепродажного обслуживания, запчастей и сервиса.

23–26 мая, МВЦ «Крокус Экспо», Москва.

### COM VEX

Международная выставка коммерческого транспорта и технологий.

23–26 мая, МВЦ «Крокус Экспо», Москва.

### СТТ EXPO

Главная выставка строительной техники и технологий.

23–26 мая, МВЦ «Крокус Экспо», Москва.

### SOMAUTO 2023

Форум автомобильного бизнеса, посвященный коммерческим автомобилям.

25 мая, МВЦ «Крокус Экспо», Москва.

### УГОЛЬ РОССИИ И МАЙНИНГ 2023

Международная специализированная выставка технологий горных разработок.

06–09 июня, Новокузнецк.

### ИННОПРОМ 2023

Международная промышленная выставка.

10–13 июля, МВЦ «Екатеринбург Экспо», Екатеринбург.

### MIMS AUTOMOBILITY MOSCOW

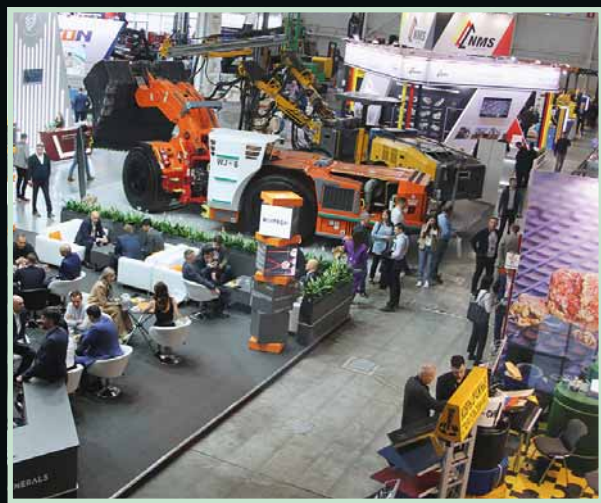
Международная выставка запасных частей, автокомпонентов, оборудования и товаров для технического обслуживания автомобиля.

21–24 августа, ЦВК «Экспоцентр», Москва.

### ИНТЕРАВТО

Международная выставка автомобильной индустрии.

22–25 августа, МВЦ «Крокус Экспо», Москва.



## ГРУЗОВЫЕ — К ЛЕГКОВЫМ

ГК «Автодом» и АО «Мерседес-Бенц РУС» подписали дистрибьюторское соглашение на поставку грузовой техники Forland в Россию. Официальный старт продаж грузовиков Forland в РФ намечен на вторую половину 2023 года. На российский рынок планируется поставлять широкий ассортимент шасси полной массой от 3,5 до 18 тонн. Кроме того, в планах компаний сотрудничество с локальными кузовопроизводителями и продажа полнокомплектных автомобилей с разными типами кузовов, наиболее востребованными российскими потребителями.

Марка Forland ориентируется на потребности клиентов и разрабатывает транспортные средства с высокими эксплуатационными характеристиками. Для удовлетворения производственных и бытовых потребностей пользователей по всему миру Forland выпускает технику для различных бизнес-сегментов, в том числе малотоннажные автомобили и среднетоннажные грузовики. Среди основных преимуществ марки использование передовых мировых технологий, контроль качества на всех этапах производства в соответствии с мировыми стандартами, гарантия высокого уровня производственного процесса и качества продукции.



### «АДМИРАЛЫ» ДЛЯ КУРСКА

На маршруты Курска вышли 15 троллейбусов «Адмирал-6281.01», изготовленные для города российским разработчиком и производителем современного инновационного электротранспорта — компанией «ПК Транспортные системы» (ПК ТС). Обновление подвижного состава курского электротранспорта осу-

ществляется благодаря участию региона в национальном проекте «Безопасные и качественные дороги», в рамках которого 60% стоимости контракта финансируется из федерального бюджета, а остальные 40% — из регионального.

Современные троллейбусы изготовил Энгельсский завод электрического транспорта (входит в ПК ТС). Важный факт: новые «Адмиралы» практически полностью собраны из отечественных комплектующих.

Наличие уникальной, адаптированной под российские условия эксплуатации тяговой батареи позволяет машине преодолевать на автономном ходу без подключения к контактной сети не менее 20 км (в зависимости от дорожных и погодных условий, а также перевозимого веса). Вес системы накопления энергии на 100 кг меньше, по сравнению с зарубежными аналогами. За счет снижения веса аккумуляторного блока и его компактного размещения на крыше удалось избежать серьезного снижения пассажироместности, при этом повысить пожаробезопасность троллейбуса. Троллейбусы ПК ТС уже эксплуатируются в 8 регионах России — Красноярске, Омске, Санкт-Петербурге, Самаре, Саратове, Иваново, Брянске и Рязани.



**КРАНЫ-МАНИПУЛЯТОРЫ**



**АВТОГИДРОПОДЪЕМНИКИ**



**ЭВАКУАТОРЫ И АВТОВОЗЫ**



**КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ**



- БОЛЕЕ 400 МОДЕЛЕЙ СПЕЦТЕХНИКИ - СЕРВИС ПО ВСЕЙ РОССИИ И В СТРАНАХ СНГ - ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ: (831) 22-99-727

# НАЗНАЧЕНИЯ



**ИВ АНДРЕС**  
Глава бизнес-группы «Светотехника»  
компании Hella

Ив Андрес до перехода в Hella работал в Faugèsia — международной компании по производству автокомпонентов. С 2021 года И. Андрес отвечал за бизнес-группу «Чистая мобильность» в качестве члена исполнительного комитета компании Faugèsia. Ранее он занимал различные руководящие должности в компании Faugèsia в области финансов, производства, продаж и управления программами, а также общего управления в Европе и США. Уроженец Швейцарии и инженер-промышленник, он начал свою карьеру в 2005 году в автомобильной компании ZF.



**АЛЕКСЕЙ ПОДЩЕКОЛДИН**  
Президент РОАД

Председатель совета директоров ГК «БН-Моторс» Алексей Подщеколдин избран президентом РОАД на период 2023–2025 гг. Алексей Геннадьевич окончил Брянский институт транспортного машиностроения. Кроме того, он прошел обучение в Академии NADA. С 1991 по 1994 год работал на созданных с партнерами предприятиях, занимающихся различными видами коммерческой деятельности в качестве директора. В 1994 году создал компанию «Брянская недвижимость», в которой являлся директором до 2004 года. С 2000 года А. Подщеколдин руководит деятельностью ГК «БН-Моторс».



**ЛИЛИЯ ШИЛЯЕВА**  
Генеральный директор холдинга  
«Лада-Сервис»

На посту главы холдинга «Лада-Сервис» Лилия Шильева сменила Евгения Чуканова, который возглавил компанию в октябре 2021 года, перейдя с должности директора по финансам АвтоВАЗа. Компания «Лада-Сервис» специализируется на реализации и сервисном обслуживании автомобилей Lada и объединяет дилерские центры марки в 14 регионах России: в прошлом году число таких дилерских предприятий достигло 308. Л. Шильева также выступает руководителем автоцентра «Иж-Лада» (входит в «Лада-Сервис») и Международной ассоциации дилеров (МАД, объединяет дилеров АвтоВАЗа).

## ГОРОД ПРИМЕТ

В Санкт-Петербурге на выставке «ЖКХ России» Смоленский завод КДМ впервые представил малогабаритную коммунальную машину на шасси «Газон Next». Модель РЭД-250 предназначена для работы в условиях ограниченных пространств, в том числе на узких улицах небольших городов. Это первая малогабаритная машина, сошедшая с конвейера Смоленского завода КДМ. Ранее предприятие выпускало только среднетоннажную и крупнотоннажную технику.

Габариты КДМ в летней комплектации — со щеткой или с поливомоечным оборудованием — 6300x2800x2500 мм, ширина обработки — 2200 мм. Объем кузова ЭД-250 — 3 м<sup>3</sup>, вместимость баков, изготовленных из композитных материалов, — 4 м<sup>3</sup>. Для оснащения спецмашины на заводе разработаны более узкая межбазовая щетка, а также малогабаритные передние отвалы.

ЭД-250 оборудована системой автоматического дозирования реагентов, позволяющей применять экологичные противогололедные материалы в соответствии с требованиями нового ГОСТ Р 59204-2022 и распределять их равномерно. Наряду с минимальным гидравлическим баком это обеспечивает владельцам машин экономию на ГСМ и используемых реагентах.



## ПОГРУЗЧИК С ПРИЛОЖЕНИЕМ

Вилочный погрузчик Shann Forklift, разработанный инженерами компании JAC Motors с использованием технологий китайского электроавтомобиля Nio поступил на российский рынок. Новинку впервые представили на выставке TransRussia 2023.

В модельном ряду Shann Forklift предлагаются электрические погрузчики массой от 3,4 до 10 тонн и грузоподъемностью от 2 до 10 тонн. Все модели оборудуются литий-железо-фосфатными (LiFePO4) аккумуляторными и синхронным электродвигателем с постоянными магнитами. Двигатель и литий-ионный накопитель энергии оснащены системой термостатирования, которая позволяет эксплуатировать машину при температуре от -40 до +40 °С. Предусмотрена система управления батареями с возможностью онлайн-мониторинга через мобильное приложение. В этом плане полная аналогия с электрическим легковушками. Электроника отслеживает скоростной режим и рабочее время, разрешает доступ оператора к машине. Уведомляет о появившихся неисправностях, сроках ТО. Вилочные погрузчики Shann производятся в городе Хэфэй на заводе государственной корпорации JAC.



25 лет  
экспертного опыта  
на шинном рынке

РЕКЛАМА



**ST-082**  
385 65 R22

*Высокое качество  
по доступной цене!*

производство Китай



**ASH 12**  
385 65 R22

*Премиальное качество,  
высокая ходимость,  
возможность  
восстановления  
каркаса.*

производство Таиланд

## КОМПЛЕКСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ:

- наличие шин на наших складах в 17 филиалах
- инспекция в Вашем автопарке
- возможность последующего восстановления каркасов на нашем заводе

Ваш персональный менеджер:  
**+7 (903) 015-67-46**

[svrauto.ru](http://svrauto.ru)

NEW



### ЧЕМПИОН ПЛОТНОСТИ

Челябинский завод городского электрического транспорта «Группы Синара» начал использовать в производстве троллейбусов с автономным ходом импортзамещенные батареи от отечественного разработчика «Системы Автономной Энергии» (САЭ). Аккумуляторный блок для новых троллейбусов «Синара-6254» полностью разработан и произведен в России. Главное преимущество нового решения — высокая плотность энергии: порядка 150 Вт·ч/кг. По этому показателю разработка САЭ не уступает зарубежным аналогам.

Аккумуляторный блок новых троллейбусов максимально компактен — высота одной батареи, ставшей основой системы накопления энергии, составляет всего 141 мм, вес — 210 кг. Система оснащена функцией встроенного подогрева и жидкостного охлаждения, за счет чего может эксплуатироваться при любых погодных условиях. Дополнительно в троллейбус устанавливается бортовое устройство для контроля изоляции, которое повышает безопасность системы и защищает

ее от возможных утечек тока. Кроме того, состояние батарей можно контролировать удаленно, с помощью облачной системы мониторинга, что положительно скажется на эксплуатации системы накопления энергии, так как сервис станет предиктивным. Планируется, что первая партия троллейбусов с новыми батареями составит 98 единиц.



#### КРАН ПРИЕДЕТ

На выставке СТТ Ехро компания «Техинком» представит два автомобиля КАМАЗ с крано-манипуляторными установками южнокорейской компании Hangil SV. Особенно интересен бортовой автомобиль КАМАЗ-6520 с колесной формулой 6x4, оснащенный 12-тонной КМУ Hangil HGC 1235. Эта модель установки впервые поставляется на российский рынок.

Второй спецавтомобиль построен на, пожалуй, самом распространенном в России вездеходном шасси КАМАЗ-43118. Он оборудован крано-манипуляторной установкой Hangil HGC 976 с буром. КМУ оснащена шестисекционной стрелой с максимальным вылетом 18,8 м и грузоподъемностью 550 кг на полном вылете. Максимальная грузоподъемность КМУ — 8 тонн. Новость в том, что техника дополнена сертифицированной люлькой автогидроподъемника, что позволяет выполнять высотные работы, не привлекая дополнительный автомобиль.

#### СНОВА НА ТРАК-ТРИАЛЕ

Автомобильный завод «Урал» выступает в качестве официального партнера кубка Челябинской области по автоспорту RFC SU DoubleChallenge 2023. Для заводских пилотов участие во внедорожных стартах — прекрасная возможность еще раз на практике доказать, что команда находится в прекрасной форме и по праву завоевывает пьедесталы. Специально для соревнований автозавод подготовил автомобиль «Урал Next» с колесной формулой 4x4. Под капотом у уральского вездехода серийный двигатель ЯМЗ-536 и агрегаты, применена межколесная блокировка переднего ведущего моста. Внешний вид грузовика дополняют дуги безопасности, установленные над кабиной и на платформе.

Соревнования состоят из специальных участков на закрытой трассе с искусственными и естественными препятствиями, расположенной на сильно пересеченной местности, на специально подготовленных специальных секциях. Команда АЗ «Урал» в составе пилота Александра Сычева и штурмана Дмитрия Жмаева дебютирует на внедорожных соревнованиях, как и сам автозавод. На соревнованиях участники приобретают практический опыт, обмениваются важными знаниями и техниками прохождения трассы.

Заключительный этап соревнований RFC SU DoubleChallenge 2023 планируется провести совместно с грузовым триалом 8–10 сентября текущего года в Миассе.



«Лизинговая компания «КАМАЗ» напоминает о распродаже автотехники КАМАЗ с пробегом. В распродаже участвуют газодизельные и дизельные версии КАМАЗ-5490 в составе автопоезда, а также полуприцепы-рефрижераторы, изо termические фургоны, шторно-бортовые полуприцепы 2018–2021 годов выпуска. Автотехника находится в Набережных Челнах, Санкт-Петербурге, Москве. «Автотехника с пробегом прошла независимую оценку стоимости. Также партнеры КАМАЗ-ЛИЗИНГ могут рассчитывать на те же налоговые преимущества, что и при лизинге новых автомобилей, приобретая технику с пробегом в лизинг через компанию-партнера», — пояснил генеральный директор АО «Лизинговая компания «КАМАЗ» Андрей Гладков. «Автотехника с пробегом стала очень популярна в запросах наших потенциальных клиентов в колл-центр компании. С начала года покупателями КАМАЗ-ЛИЗИНГ больше всего интересовало приобретение КАМАЗ-5490 и полуприцепов с пробегом», — отметил руководитель «Лизинговой компании «КАМАЗ». С актуальным перечнем техники можно ознакомиться на сайте компании.

За апрель в нашей стране было реализовано 7,2 тыс. новых легких коммерческих автомобилей (LCV), что на 45,6% больше, чем в апреле 2022-го. Об этом сообщают эксперты аналитического агентства «Автостат» со ссылкой на данные АО «ППК». Лидером в данном сегменте остался Горьковский автозавод, которому принадлежит 61% от общего объема рынка. Так, в прошлом месяце в России было реализовано 4,4 тыс. легких коммерческих машин марки ГАЗ (в 2,2 раза больше, чем в апреле 2022-го). На втором месте расположился УАЗ (1,3 тыс. шт.; +26,1%), на третьем — отечественная LADA (376 шт.; –26,7%). В топ-5 по объемам продаж новых легких коммерческих автомобилей за апрель нынешнего года попали также новичок Sollers (254 шт.) и американский бренд Ford (191 шт.; –74,6%). Из оставшихся марок только две сумели перешагнуть отметку в 100 реализованных экземпляров — корейский Hyundai (182 шт.; +29,1%) и немецкий Mercedes-Benz (130 шт.; +83,1%). Добавим, в 2023 году в отечественном автопроме происходит локализация важнейших импортных компонентов, а на рынке продолжается наступление китайских марок во всех сегментах.

Главная выставка строительной техники  
и технологий в России

**23 — 26 мая 2023**

«Крокус Экспо», Москва

**СТТ**  
**EXPO**



Получите бесплатный билет  
по промокоду **MPCTT51**

[www.ctt-expo.ru](http://www.ctt-expo.ru)

При поддержке

 **Крокус Экспо**  
Международный выставочный центр

### ДОРОГИ ЗАГРУЗИЛИ В РЕЕСТР

В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» в России работает система контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов (СКДФ). Этой весной она стала обязательной для всех регионов. Уникальная цифровая среда, созданная ФАУ «РОСДОРНИИ» и модернизированная концерном «Телематика», объединила в себе все сведения о дорожных объектах.

Разработчики полностью переработали картографический интерфейс, добавили более 30 различных характеристик в паспорт дорог, внедрили сервис аналитической отчетности, чтобы контролировать состояние дорог и принимать эффективные решения по реконструкции, капитальному ремонту и эксплуатации стало проще.

СКДФ — это единая цифровая среда, собравшая всю актуальную информацию о дорогах и дорожных объектах. На сегодняшний день сервис объединяет сведения о 100% федеральных трасс, 99% — региональных и 75% — местного значения. Всего оцифровано 1 556 000 км.

Благодаря СКДФ граждане могут быстро узнать о дефектах дорожного полотна или отслеживать ход строительных работ. Федеральные и региональные органы власти — контролировать эффективность использования бюджетных средств, направленных на ремонтные работы. Владельцам автодорог информационная система упрощает ведение учета, планирование и согласование дорожных работ. А строительным организациям — облегчает их приемку.



### РЕСТАВРАЦИЯ ЗАВЕРШЕНА

Музей транспорта Москвы отреставрировал ГАЗ-24-04 — легендарное такси, один из самых ранних сохранившихся универсалов 1972 года выпуска. Модификация создана на базе универсала ГАЗ-24-02. Автомобиль оснащался доработанным двигателем ЗМЗ-2401 (75 л. с., бензин А-76), таксометром, специальными световыми приборами («зеленым огоньком» и с 1980 года — оранжевым фонарем на крыше), окраской зеленовато-лимонного или серого цвета и «шашечной» разметкой с буквой «Т» в круге на передних дверях.

Салон ГАЗ-24-04 отличался продуманной конструкцией и широкими возможностями трансформации. Передние сиденья были аналогичны базовому седану, среднее — оригинальное, состояло из двух отдельных сидений, более широкого левого и небольшого правого. Оба могли быть сложены для размещения дополнительного груза. Кроме того, в автомобиле было дополнительное двухместное сиденье заднего ряда; таким образом, пассажироместимость автомобиля со всеми разложенными сиденьями составляла 7 человек. Обивка всех сидений была выполнена практичным, легко моющимся кожзамени-телем. При сложенных задних рядах сидений обра-зовывалось просторное грузовое отделение с ровным полом, позволявшее перевезти груз общей массой до 400 кг. Отреставрированный экспонат можно увидеть на экскурсиях в фонды хранения коллекции Музея транспорта Москвы.



### НИКАКИХ ЗАДЕРЖЕК

Завод СВАРЗ изготовил первые 40 электробусов КАМАЗ по новому контракту. Производство электробусов в Москве помогло КАМАЗу сократить сроки сборки, поставки, обслуживания транспорта и позволило сэкономить на логистике. Кроме того, на предприятии в Москве создано около 100 новых рабочих мест.

На СВАРЗе в электробусы устанавливают аккумуляторы и электрику, размещают в салоне сиденья, валидаторы, медиаэкраны и систему видеонаблюдения. Кроме того, здесь производят все пусконаладочные работы, а после этого тестируют готовый электробус в дождевальной камере.

Ранее сообщалось, что столица заключила с ПАО «КАМАЗ» контракт на поставку 1 тыс. электробусов в 2023–2024 годах. Всего в ближайшие 2 года в парк Мосгортранса придут 1,2 тыс. электробусов, уточнили в пресс-службе «Мосгортранса» со ссылкой на Максима Ликсутова. На московских маршрутах сейчас работает 1055 электробусов КАМАЗ-6282 — это низкопольная модель, совместно разработанная заводами НефАЗ и КАМАЗ.

Международный комитет по стандартизации и одобрению смазочных материалов ILSAC направил письмо с изложением потребностей OEM производителей для новой категории моторных масел GF-7 в адрес Консультативной группы по автомобильным маслам (АОАП) и Американскому институту нефти API. В письме ILSAC запросил первую дату лицензирования для новой категории масел для бензиновых двигателей «уже в конце первого квартала 2025 г». ILSAC изменил свой запрос на поддержку улучшения экономики топлива Агентства по охране окружающей среды США (EPA), изменив моторные и стендовые испытания, чтобы еще больше улучшить моторные масла для легких коммерческих автомобилей. Ранее Ford Motor Company выявила проблемы, связанные с гелеобразованием моторного масла из-за длительного хранения автомобилей на ранних стадиях COVID-19. Сообщалось о неисправностях транспортных средств, связанных с падением давления масла, когда на впускном отверстии/фильтре масляного насоса наблюдался гель. Проблема возникла в основном в европейских автомобилях, в которых не использовалось масло типа ILSAC GF-6.

За 4 месяца 2023 года в нашей стране было реализовано 14,5 тыс. новых самосвалов. Как отмечают эксперты агентства «Автостат» со ссылкой на данные АО «ППК», это составляет более трети (37,5%) от всех проданных грузовых автомобилей. При этом год назад (в январе — апреле 2022-го) на долю самосвалов приходилось менее четверти (23,4%) рынка грузовиков. По этому показателю они даже уступали седельным тягачам, которым тогда принадлежало 26,4% рынка (сейчас — 27,2%). Увеличение рыночной доли самосвалов обусловлено, прежде всего, активной реализацией крупнейших национальных проектов и программ. Если рассматривать нынешнюю структуру продаж самосвалов, то 78% — это продукция китайских производителей. Российские бренды занимают лишь 18%. По итогам четырех месяцев прошлого года расклад выглядел иначе: 37 и 45% соответственно.

# comtrans

Международная выставка коммерческих  
автомобилей

Россия, Москва,  
ЦВК «Экспоцентр» на Красной Пресне

05 – 08/09/2023

[www.comtransexpo.ru](http://www.comtransexpo.ru)

Реклама, 16+

Реклама

ПРОМОКОД  
для БЕСПЛАТНОГО посещения:

**comtrans2129**

Организаторы:



Место проведения:



### ВЕЗДЕХОД ИЗ ДЕТАЛЕЙ LADA

Компания «Русские вездеходы Пластун», осуществляющая производство в Новосибирске, предлагает семейство снегоболотоходов «Пластун» в конструкции которых использованы узлы и агрегаты Lada: 106-сильный бензиновый мотор, 5-ступенчатая механическая коробка, независимая пружинная подвеска катков. Резиновые гусеницы шириной 500 мм позволяют машине передвигаться как по пересеченной местности, так и по дорогам общего пользования, не повреждая их. Управление осуществляется с помощью руля, а не рычагов, как у многих гусеничных вездеходов. В салоне с отопителем и кондиционером умещается до 6 человек.

Скорость «Пластуна» хоть и невелика — 40 км/ч, зато он способен преодолеть водные преграды, 40-градусный подъем, 30-градусный косогор, передвигаться по грунтам с низкой несущей способностью. Полная масса машины 2960 кг. В оснащение «Пластуна Инспектора» входят топор, лопата, лом, лебедка на 5,4 тонны, экспедиционный багажник, дополнительное освещение с четырех сторон, проблесковые маячки оранжевого цвета.

Сейчас ООО «Русские вездеходы Пластун» производит 6 видов вездеходов для разных целей и с разным уровнем оснащения: машины используют егеря, работники лесных хозяйств, пожарные, спасатели и геологи.



#### ПОЛНАЯ ЯСНОСТЬ

В России разработали «антисанкционную» систему мониторинга для прицепной техники иностранного производства. Блок контроля прицепного оборудования БКПО МТ5-24М, разработанный компанией «Фарватер», позволяет контролировать местоположение техники и сообщать о несанкционированном доступе к объекту.

Блок, подключаемый к CAN-шине, обеспечивает считывание различных параметров прицепов, оборудованных контроллерами WABCO, Knorr-Bremse и др. Среди контролируемых показателей нагрузка на ось, давление в шинах, положение оси (поднята/опущена), скорость движения, износ тормозных накладок, сигнализация перегрева тормозной системы. Актуальность предложенного решения обусловлена отключением штатных систем мониторинга зарубежных производителей на территории России. Полученные данные могут транслироваться как на бортовой монитор тягача, так и в систему удаленного мониторинга с использованием стандартизованных протоколов обмена данными. Компания-производитель представила новинку на выставке «Связь-2023».

#### ПОЛУАВТОМАТ-УНИВЕРСАЛ

В линейке сварочного оборудования ЭСАБ — пополнение.

Речь о полуавтомате для сварки MIG/MAG Smasweld 455 4x4, который позволяет выполнять сварку сплошной проволокой — углеродистой, алюминиевой, а также порошковой.

Оборудование подходит для работы там, где требуется высокая производительность и качество сварки, при этом аппарат максимально прост в работе. Благодаря мощной и надежной конструкции он выдерживает суровые условия эксплуатации и может работать при температуре от -10 до +40 °С. Smashweld 455 станет помощником в слесарных и сборочных участках, а также ремонтных мастерских.

Напряжение сварочного источника Smashweld 455 регулируется благодаря двум переключателям и включает в себя 30 позиций для выбора напряжения для работы со всеми основными диаметрами электродов и проволоки.

Важный параметр при выборе сварочного оборудования для промышленного производства — его устойчивость к внешним факторам. Уровень защиты Smashweld 455 — IP21, что предполагает предотвращение попадания внутрь оболочки твердых тел и капель конденсата. Последнее позволяет использовать аппарат в помещениях с повышенной влажностью без потери эффективности.



■ Калифорнийский совет по воздушным ресурсам (CARB) утвердил первое в своем роде правило, которое требует поэтапного перехода к автомобилям средней и большой грузоподъемности с нулевым уровнем выбросов. Новое правило, известное как Advanced Clean Fleets, является частью плана по переводу грузовиков, которые эксплуатируются в самом густонаселенном штате США, на технологию с нулевым уровнем выбросов к 2045 году и предусматривает прекращение продаж грузовиков с ДВС в 2036 году. По данным CARB, грузовики составляют 6% транспортных средств на дорогах Калифорнии, но на их долю приходится более 35% выбросов оксида азота (NO<sub>x</sub>) от транспорта в штате и четверть выбросов парниковых газов на дорогах штата. Калифорния намерена инвестировать почти \$3 млрд в период с 2021 по 2025 год в автомобили и инфраструктуру с нулевым уровнем выбросов. Согласно новому правилу, частные автопарки, такие как почтовая служба, а также автопарки местных органов власти начнут переход на автомобили с нулевым уровнем выбросов с 2024 года.

■ Выпущено мобильное приложение для международных автоперевозчиков. ЕЭК ООН сообщила о запуске сразу двух мобильных приложений — eTIR Customs и eTIR Holders — в Google Play и Apple store. В настоящее время электронные сервисы доступны на 21 языке и предоставляют информацию о статусе держателя книжки МДП (TIR Carnet), ближайших таможенных постах и контактную информацию национальных ассоциаций, а также таможенные пломбы и штампы для сотрудников таможи и держателей книжек МДП. Их выпуск представляет собой еще одну веху секретариата МДП ЕЭК ООН в его усилиях по модернизации международных перевозок и транзита на пути к полной цифровизации Конвенции МДП. Тем временем в России назначили национального оператора для пломбировки санкционных грузов. Им стал Центр развития цифровых платформ (ЦРЦП). Пломбировать будут транспортные средства, которые передвигаются по двум и более странам и перевозят товары, подающие под процедуру таможенного транзита. Мониторинг перевозок будет происходить в информационных системах национальных операторов.



# СТО EXPO

Международная выставка запчастей,  
послепродажного обслуживания и сервиса

**23 – 26 мая 2023**

«Крокус Экспо», Москва

## ОСНОВНЫЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

- Запчасти и компоненты
- Оборудование для диагностики и ремонта
- Аксессуары и тюнинг
- Масла, жидкости и смазочные материалы
- Телематика, IT-решения и ПО
- Аккумуляторные батареи и электроника



Получите бесплатный билет  
по промокоду **MPCTTS1**

[www.cto-expo.ru](http://www.cto-expo.ru)

При поддержке

 **КРОКУС ЭКСПО**  
Международный выставочный центр

# ЗДОРОВЬЯ НА ВСЕХ ХВАТИТ

**В МОСКВЕ ПОКАЗАЛИ НОВЫЕ МОДИФИКАЦИИ МЕДИЦИНСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ ГАЗ. ОНИ ПОЗВОЛЯЮТ СУЩЕСТВЕННО РАСШИРИТЬ ВОЗМОЖНОСТИ МОБИЛЬНОЙ ДИАГНОСТИКИ, ВАКЦИНАЦИИ И ЛЕЧЕНИЯ ПАЦИЕНТОВ, ПОВЫСИТЬ КОМФОРТ РАБОТЫ МЕДИКОВ**

› ЛЕОНИД ТОЛМАЧЕВ › ФОТО АВТОРА

«Здоровье нации — основа процветания России» — так назывался Всероссийский форум, прошедший в Гостином дворе. На нем решались актуальные вопросы укрепления здоровья населения и обеспечения устойчивости системы здравоохранения в современных условиях, социальной поддержки семей с детьми, воспитания здорового поколения. Стратегическим партнером форума выступил эксклюзивный дистрибьютор Горьковского автоза-

вода — ГК «Современные транспортные технологии», представившая гостям мероприятия автомобили скорой медицинской помощи, созданные на базе «Соболь NN» и «Газель NN».

На базе фургона «Соболь NN» построен автомобиль скорой медицинской помощи класса В, назначение которого — доставка выездной бригады для оказания медицинской помощи, отслеживание состояния пациента вне медицинского учреждения, быстрая транспортировка боль-

ного и сопровождающих его в лечебное учреждение в максимально комфортных условиях. За счет задних распашных дверей, открывающихся на 180 градусов, и низкого уровня пола (760 мм) достигается быстрая загрузка или выгрузка пациента на носилках. Сдвижная дверь по правому борту открывает широкий дверной проем. У левого борта расположены стеллажи для медицинского оборудования, антресоли, место для кислородных баллонов, столик и кресло. Еще два



1



2



3



4



5



6

кресла расположены по правому борту. Свободное место позволяет оказывать медицинскую помощь больному прямо в автомобиле. Небольшая габаритная высота (2445 мм) дает возможность машине проезжать через невысокие арки и ворота, встречающиеся в старой городской застройке. Короткая — 3-метровая колесная база и угол поворота колес 45 градусов обеспечивают автомобилю высокую маневренность. Спецтранспорт уверенно движется в плотном транспортном потоке и проезжает по нешироким улицам и тесным дворам.

А вот на базе цельнометаллического фургона «Газель NN» полной массой 4,6 тонны создан фельдшерско-акушерский пункт (ФАП), предназначенный для оказания медицинских услуг вне лечебных учреждений. Увеличенная колесная база и большая длина кузова позволили разместить в одном автомобиле сразу

два медицинских кабинета. Например, один выделен для терапевтического приема, другой — для специальных обследований. Процедурный отсек оснащен медицинской мебелью, холодильником, мойкой, смотровой кушеткой, полками для медицинских инструментов, приборов и оборудования. Это оснащение дает возможность проводить диагностические и профилактические лечебные мероприятия, лабораторные исследования за пределами медицинских учреждений.

Салон фельдшерско-акушерского пункта отделан панелями из высокопрочных и износостойких композитных материалов с алюминиевым покрытием, стойких к стиранию, взаимодействию с кислотными средами, моюще-дезинфицирующими средствами и ультрафиолетовому излучению. Такие пункты могут найти применение в отдаленных небольших

населенных пунктах, где отсутствуют стационарные лечебные учреждения.

В заключение стоит добавить, что новинки, как и другие медицинские автомобили ГАЗ, построены с учетом анализа ежедневных действий врачей экстренных медицинских служб, а также пожеланий работников скорой медицинской помощи к эргономике и внутреннему оснащению салона.

1. Стенд ГК «Современные транспортные технологии».
2. Автомобиль скорой медицинской помощи класса «В» на базе «Соболь NN».
3. Интерьер автомобиля скорой медицинской помощи на базе «Соболь NN».
4. Приемное отделение фельдшерско-акушерского пункта на базе «Газель NN».
5. Интерьер фельдшерско-акушерского пункта на базе «Газель NN».
6. Фельдшерско-акушерский пункт (ФАП) на базе цельнометаллического фургона «Газель NN».



**Ю**билейная. 20-я выставка в значительной степени привлекла внимание международных компаний и местных автопроизводителей. На выставочной площадке в 360 тыс. м<sup>2</sup> были представлены 1100 (900 китайских, 200 зарубежных) автомобилей, состоялось 75 глобальных «автодебютов».

## SAIC MOTOR

Крупнейшая китайская государственная автомобилестроительная компания, которая раньше использовала слово «Шанхай» на своем логотипе, раскрыла у себя на родине более 130 новинок. Половина из них работает на новых источниках энергии (NEV). На выставке

SAIC также рассказала о трехлетнем плане действий, согласно которому годовой объем продаж NEV-продуктов достигнет 3,5 млн единиц к 2025 году, что в 2,5 раза больше, чем в 2022 году, при совокупном ежегодном темпе роста в 50%.

Одним из самых интересных экспонатов стал концепт четырехместного электропикапа SAIC Maxus GST, получивший силовой агрегат мощностью 735,5 кВт на новой «e-платформе», гармонично сочетающей управляющие технологии высшего уровня и полноприводную трансмиссию. Запитывается концептуальный грузовичок от аккумуляторного стека батарей увеличенной емкости, обеспечивающих запас хода в 1000 км.

Интеллектуальная система управления позволяет пикапу разворачиваться на месте за счет разнонаправленного вращения колес по бортам, а система автопилота помогает парковаться в связке с габаритным прицепом. Внешность Maxus GST характеризуется отточенными рельефными формами с утопленными в корпус ручками дверей и квадратными колесными арками. Вместо передней решетки черная большая заглушка, обведенная штрихами светодиодов. Задние вертикальные фонари соединены горизонтальной светодиодной планкой, которая выгодно подчеркивает ширину кузова. По поводу красующихся спере-

# ВЫДЕЛЕНКА ДЛЯ КОМТРАНСА

**БИЕННАЛЕ AUTO SHANGHAI, СТАВШАЯ ВИЗИТНОЙ КАРТОЧКОЙ РАСЦВЕТАЮЩЕГО ПО ВЕСНЕ КРАСНЫМИ МАГНОЛИЯМИ ШАНХАЯ, ДОКАЗАЛА, ЧТО ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ САМЫХ ЗНАЧИМЫХ СОБЫТИЙ МИРОВОГО АВТОПРОМА. УВЫ, В 2023 ГОДУ ОСНОВНЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ КОММЕРЧЕСКОГО СЕКТОРА РЕШИЛИ ПРОПУСТИТЬ ЭТО ЗАМЕЧАТЕЛЬНОЕ СОБЫТИЕ. ОДНАКО НЕКОТОРЫЕ ИЗВЕСТНЫЕ КОМПАНИИ ВСЕ ЖЕ ПОСЧИТАЛИ, ЧТО ШОУ ДОЛЖНО ПРОДОЛЖАТЬСЯ, И ПРЕДСТАВИЛИ СВОИ СВЕЖИЕ И ЭКОЛОГИЧНЫЕ НОВИНКИ ИЗ ТЕХНИЧЕСКИХ ЛАБОРАТОРИЙ «КОММЕРЧЕСКОГО ЦЕХА»**

› АЛЕКСАНДР РОЖКОВ › ФОТО ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

ди и сзади фирменных наименований в среде посетителей появилось мнение, что на машине уж слишком крупные опознавательные надписи. Режут глаз... Но производитель считает, что чем заметнее логотип бренда, тем лучше он запоминается. На этот счет среди журналистской братии даже ходила шутка о том, почему бы китайцам не сделать кузов следующего поколения в виде состыкованных между собой гигантских букв SAIC Maxus GST и прикрутить к ним колеса...

## GREAT WALL MOTOR

Популярный в России производитель GWM стремится к укреплению присутствия в глобальном масштабе, и особенно в сегменте электромобилей. Приверженность к электрификации была продемонстрирована с особой азиатской тщательностью и на выставке. Индустриальный конгломерат из Китая представил ряд заслуживающих внимания автомобилей на новой энергии от своих пяти основных брендов: Haval, Tank, Ora, Poer и Wey.

Haval ознакомил с новой линейкой продуктов во главе с флагманским внедорожником Fierce Dragon Max, мировая премьера которого состоялась здесь, на выставке. Новаторский пикап GWM с колесной формулой 6x6 был выпущен в свет выставочных софитов вместе с большим гибридным пикапом Poer Shanghai PHEV/HEV, оснащенный технологией Hi4 Hybrid Intelligent 4WD (интеллектуальный гибрид). И надо отметить, что обе машины отличаются свежей концепцией дизайна,

излучающей некое футуристическое очарование.

Шестиколесный Great Wall CyberPickup Cannon длиной 5,96 м имеет подключаемую гибридную систему. Машина способна буксировать прицеп массой до 3,5 тонны в базовой версии и 6 тонн в специальной. Исходником для создания этого монстра мощности послужила модель Great Wall Shanghai Poer. Наружность трехосного грузовика соответствует «устремленной мощности» (китайский термин) и отличается гексагональной решеткой радиатора, энергичным профилем и «уверенными в силе машины бамперами». Повсюду карбоновые вставки и желтые узорные акценты от дизайнеров компании Cyberspace, которой, собственно, и поручено заниматься продажами этой машины. Интерьер белоснежный — по последней моде. В салоне повсюду алюминиевые вставки, взгляд подчеркивающие эстетический взгляд творцов азиатской внутренней гармонии.

В подкапотном пространстве 3-литровый мотор V6 на 360 л. с., в паре с ним трудится 9-ступенчатый автомат. Достичь пиковых показателей мощности помогает электродвигатель. Суммарная мощность создателями еще не уточнялась, но точно известно, что скорости 100 км/ч машина достигает за 7,5 с. Доступны 5 блокировок дифференциала: три — на каждой из осей и две — между ними. Переднюю ось можно отключать, когда не требуется высокая проходимость.

Все представленные здесь рамные пикапы GWM получили усовер-

1. Популярный в России производитель GWM стремится к укреплению присутствия в глобальном масштабе.
2. Шестиколесный пикап Great Wall CyberPickup Cannon 6x6 длиной 5,96 м предусматривает подключаемую гибридную систему.
3. Электропикап SAIC Maxus GST получил силовой агрегат мощностью 735,5 кВт на новой «е-платформе».
4. Современный фургон скорой помощи от Dongfeng Motors.

шенствованный на цифровой лад интерьер. У дорогих модификаций виртуальная приборная доска не имеет козырька. Снаружи изменился передний бампер, который сейчас отличается круглыми противотуманными фарами, а решетка радиатора приобрела лик, как говорят сами китайцы, «сытого хищника». Механическая шестиступенчатая КПП теперь полагается только коммерческим версиям. Серийные пикапы Poer будут оснащаться турбированным бензиновым двигателем 2.0 (190 л. с., 360 Нм) либо дизелем мощностью 163 л. с. и крутящим моментом 400 Нм.

## ВИДЕНИЕ DONGFENG MOTOR

Концептуальное видение пикапа с совершенно новым и непривычным дизайном про-





демонстрировал DFM. Концепт так и называется Vision (англ. — видение). Главная особенность этого дизайна состоит в том, что грузовой отсек поднимается аж до самой крыши автомобиля, благодаря чему владелец получает значительную прибавку к такому параметру эффективности, как объем грузового отсека. Пространство для пассажиров также увеличилось из-за того, что потребность в большом моторном отсеке сама собой отпала, ведь колеса крутят расположенные на осях электромоторы. И надо сказать, что «катки» у пикапа-концепта огромные, что намекает на высокую внедорожную способность.

Внутри салона необычные анатомические кресла. Органы управления в стиле космического корабля. Прямо в крыле предусмотрены несколько выдвижных отсеков для инструментов. Случись что, можно выдвинуть ящик, достать ключи и отремонтировать машину прямо на дороге с комфортом мастерской. Техинформации о концепте практически нет, понятно только, что он электрический, полуавтономный и, судя по «телосложению», довольно мощный. На данном мероприятии машина использовалась в основном для привлечения взглядов своим необычным видом и весьма перспективным кузовным решением. Внутренняя часть кузова

с открытым багажным отделением («пикажник», как шутят у нас), взмывающим к крыше, вылита из сверхпрочного пластика. От этого возникает впечатление, что перед глазами вовсе не пикап, а скорее катер, настолько плотно подогнаны все части кузова, в которых читается водонепроницаемость. А возможно, это и есть пикап-амфибия?.. К сожалению, пока хитрый азиатский производитель об этом умалчивает.

Dongfeng Motor также показал несколько интересных концептов, среди которых внимания заслуживают фургон скорой помощи «осовремененного» дизайнера и автономный автобус DF-Bus. У последнего заниженная платформа с высокой надстройкой и большой площадью остекления. Эта концепция направлена на универсальность применения в качестве городского автобуса, мобильного делового офиса на колесах и даже небольшой передвижной гостиницы. Дизайнеры сумели на скромной по размеру площади скомпоновать обширное эргономичное рабочее пространство с мониторами и множеством отсеков для вещей. Все это неплохо уживается вместе с зоной отдыха, вмещающей кровать и угловой диван. Предусмотрена технология двунаправленной зарядки, где сам автобус выполняет роль зарядного устройства.

## КАПСУЛЫ ВРЕМЕНИ

Citroen показал свежие интерпретации совместной французско-китайской концепции Autonomous Mobility Vision для перевозок пассажиров при помощи взаимозаменяемых модулей-капсул, устанавливаемых на единую базовую электроплатформу Citroen Skate. Эту платформу можно использовать с целым рядом необычных пассажирских капсул, что позволяет получать необычные впечатления от поездок по городу. При содействии китайских инженеров были разработаны три новых капсулы, адаптированные к потребностям китайского образа жизни. Так, капсула Cozy Capsule, по заверению производителя, расслабляет во время путешествия и дает пассажирам ощущение

«кокона». На ее создание производитель вдохновился внешним видом французских парфюмерных флаконов с хрустальной внешней оболочкой. Внутри находятся комфортные сиденья с полным комплектом регулировки, от стандартного положения до горизонтального. Крыша тоже регулируется, ее можно опустить, чтобы усилить ощущение защищенности. Предусматриваются очиститель воздуха и растения с самостоятельным поливом. Производство из переработанных материалов и преобладание пробки в структурах отделки позволяет считать это решение экологически чистым дизайнерским заявлением.

Wander Cafe — это капсула-кабриолет, предлагающая дегустацию холодных блюд и напитков прямо во время поездки. В отличие от двух других капсул, она является открытой и дарит ощущение легкого бриза. Отсутствие дверей делает вход и выход очень удобным, а доступ к еде и напиткам осуществляется посредством заказа со встроенного дисплея.

Immersive Air — развлекательная капсула, в которой можно играть в видеоигры, смотреть фильмы, слушать музыку или подпевать под караоке. Она представляет собой многоместный челнок овальной формы с тонированной раздвижной стеклянной дверью. Внутри невиданная доселе развлекательная медиасистема.

Эта модель мобильности основана на ключевом принципе разделения платформы Citroen Skate и капсул Pods. Таким образом, потребителю предлагает парк транспортных роботов, которые безостановочно перемещаются по городу, не оставляя за собой загрязнений, шума и углеродного следа. Предложение Pods основано на принципе открытого исходного кода: любая третья сторона может разрабатывать совместимые капсулы на основе характеристик базовой платформы.

Citroen Skate можно использовать 24 часа в сутки и 7 дней в неделю. Заряжается она автоматически на специальных зарядных базах. Время смены капсул занимает не больше

10 с. Оснащенная всеми технологиями, необходимыми для перемещения транспортных единиц и помогающими избавиться от избыточного и дорогостоящего оборудования, система Citroen делает автономное вождение по-настоящему коммерческим. Для сравнения, согласно статистике, пассажирские автомобили простаивают на стоянке 95% времени и никогда не смогут использовать эту технологию в полной мере.

Максимальная скорость платформы ограничена 25 км/ч. Skate имеет скромные размеры — 2,60 м в длину, 1,60 м в ширину и не занимает много места в общем пространстве. Для обеспечения комфорта при движении и мягкого размещения капсул платформа оснащается плавающими гидравлическими подушками.

Кстати, для Citroen Skate компания Goodyear разработала всенаправленные колеса Eagle 360, состоящие из сферических шин с изображением крыла и собственного логотипа. С помощью небольших электродвигателей они дают роботу полную свободу передвижения на все 360°. За счет этого легко пробираться через малые пространства, не забывая о конкретном направлении пути.


## ЛИДАР И БЕСПИЛОТНИКИ

Компания Hesai Technology, эксперт в области решений для трехмерного обнаружения и лидарных технологий, достигла стратегического партнерства с производителем автономных грузовиков KargoBot. Партнеры будут совместно продвигать гибридный твердотельный лидар AT128 уровня L4, работая над внедрением более безопасных и интеллектуальных приложений для коммерческой логистики. Компания KargoBot разработала гибридно-автономное решение, которое включает несколько самоуправляемых грузовиков уровня L4 и пилотный автомобиль с системой ADAS. Лидар устанавливается на грузовики KargoBot и обеспечивает широкое поле машинного зрения с равномерно распределенным облаком отслеживаемых точек, что создает удобство для применения матричных алгорит-

мов расчетов. KargoBot интегрирует данные облака точек AT128 непосредственно в плотный формат цифрового изображения, обеспечивая тем самым высокие результаты в реальном сценарии движения. Беспилотный грузовик KargoBot достиг на испытаниях рекордного результата — 100 кадров в секунду.

Свое видение беспилотных технологий представила компания Valeo. Речь идет об автономном дроиде-доставщике eDeliver4U, который был разработан с нуля именно в Поднебесной.

Дроид построен на электрифицированном шасси с интегрированными решениями Valeo и оснащен новейшими датчиками вкупе с пакетом ПО для обеспечения автоматизированного движения. Напряжение электропривода 48 В. Системы очистки датчиков позволяют дроиду работать при любых погодных условиях в различных дорожных ситуациях, а особая система охлаждения обеспечивает стабильное вождение даже в условиях высоких температур.

Greener, Higher, and Safer (с англ. — «Зеленее, выше и безопаснее»). Этот лозунг апологетов новой энергии как нельзя лучше отражает суть выставки Auto Shanghai 2023. А благородный цветок красной нефритовой орхидеи, являющийся официальным символом Шанхая, олицетворяет, в соответствии с азиатской традицией, благородство дел и чистоту, именно то, что и требуется сейчас на автодорогах всего мира. 

1. Wander Cafe — капсула-кабриолет, предлагающая дегустацию холодных блюд и напитков прямо во время круиза.
2. Immersive Air — развлекательная капсула, в которой можно играть в видеоигры, смотреть фильмы, слушать музыку или подпевать под караоке.
3. Электроплатформу Citroen Skate можно использовать с целым рядом необычных пассажирских капсул.
4. Капсула Cozy Capsule, по заверению производителя, расслабляет во время путешествия и дает пассажирам ощущение «кокона».
5. Беспилотный грузовик KargoBot с лидаром Hesai Technology.
6. Твердотельный лидар Hesai AT128, обладающий сверхвысокой частотой отслеживания — 1,53 млн точек в секунду.





Согласно данным ассоциации «Росспецмаш», в 2022 году потребление отечественной дорожно-строительной техники (ДСТ) выросло на 33%, до 73,4 млрд рублей. Спрос на спецтехнику подогревают масштабные планы властей, запуск крупных инфраструктурных, автодорожных, строительных проектов. По стратегии Минтранса, до 2035 года планируется построить 12 000 км новых федеральных трасс. В рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» власти собираются выделить на эти цели 12 трлн рублей. Обновление парка дорожно-строительной тех-

ники должно обеспечить бесперебойную работу отрасли и выполнение тех амбициозных планов, которые зафиксированы в стратегических документах правительства.

Операторы активнее приобретают российское оборудование. Так, в прошлом году отгрузки российских экскаваторов выросли в 2,1 раза, фронтальных погрузчиков — на 42%, кранов-манипуляторов — на 18%, автогрейдеров — на 12%. Сегодня в арсенале отечественного машиностроения, работающего на дорожно-строительный комплекс, находятся производственные возможности полусотни заводов. В 2022 году они выпу-

# ЛИЗИНГ СПЕШИТ НА СТРОЙКУ

**ПРОДАЖИ РОССИЙСКОЙ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ И СПЕЦИАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ НА ВНУТРЕННЕМ РЫНКЕ РАСТУТ ИЗ ГОДА В ГОД. ПРИ ЭТОМ ЭКСПЛУАТИРУЮЩИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ЧАЩЕ СТАЛИ ОФОРМЛЯТЬ ТЕХНИКУ В ЛИЗИНГ. ЧЕМ ТАК ИНТЕРЕСЕН ЭТОТ ИНСТРУМЕНТ БИЗНЕСУ — РАЗБИРАЕМСЯ ВМЕСТЕ С ЭКСПЕРТАМИ КОМПАНИИ «ВТБ ЛИЗИНГ»** > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ



стили продукции объемом 75,6 млрд рублей (для сравнения: в 2021 г. — 56 млрд).

## В НОВОЙ РЕАЛЬНОСТИ

Потребности нашего рынка в ДСТ и самоходных машинах в нынешнем году составят 14 тыс. единиц, из которых 60% — техника российского происхождения, а 40% — зарубежного, посчитали в Федеральном дорожном агентстве. Правда, возможности приобретения импортных машин подкосили ограничения на ввоз в страну части категорий спецтехники из Евросоюза и Японии, а также приостановка работы компаний в РФ. Санкции ЕС, например, напрямую запрещают поставки в РФ грузовиков, автомобилей дороже 50 тыс. евро и их комплектующих, бульдозеров, экскаваторов, погрузчиков и гусеничных тракторов. Остро встал вопрос с наличием запчастей и поддержанием ремонтной базы для уже используемой техники. В освободившуюся нишу активно проникают китайские марки: в 2022 году их доля взлетела в 3,4 раза (с 9,7% до 32,8%). Среди наиболее популярных брендов — SANY, XCMG и Zoomlion. Однако замещение западных и японских игроков китайскими брендами не успевает покрывать запросы рынка.

Неудивительно, что 2022 год ознаменовался значительным ростом цен на спецтехнику, запчасти и комплектующие. По данным НАПИ за четвертый квартал 2022 года, средняя стоимость новой спецтехники увеличилась на 3,5% по сравнению с четвертым кварталом 2021 года, а техники с пробегом еще сильнее — на 8,3%.

Но рынок адаптируется к новой реальности. Нестабильность в экономике, повышение стоимости новых и бывших в эксплуатации машин подтолкнуло отечественного пользователя к привлечению большего объема гибких инструментов финансирования, одним из которых стал финансовый лизинг. Он предполагает долгосрочную аренду, которая подходит предприятиям, планирующим получить актив во владение по окончании срока договора.

## ЛИЗИНГ ИЛИ КРЕДИТ?

Лизинг становится все более популярным: если еще прошлой весной таким способом приобреталось 31% новых колесных транспортных средств (от легковых до спецтехники), то в декабре 2022-го — уже 40%.

## СУБСИДИЯ ПОЗВОЛЯЕТ ЮРИДИЧЕСКИМ ЛИЦАМ И ИНДИВИДУАЛЬНЫМ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯМ ОБНОВЛЯТЬ АВТОПАРК С ВЫГОДОЙ ДО 15% ОТ СТОИМОСТИ ТЕХНИКИ

Некоторые предприниматели и компании обращаются в банк за кредитом, чтобы приобрести специализированную технику для бизнеса и при этом не изымать деньги из оборота. Однако, по мнению финансовых экспертов, лизинг спецтехники является более рациональным и оправданным решением в плане оптимизации бюджета предприятия. Если сравнивать условия приобретения техники в лизинг или с привлечением банковского кредита, можно отметить несколько преимуществ первого варианта. В числе более очевидных — минимальный пакет документов и небольшой первоначальный взнос. В некоторых случаях внесение аванса и вовсе не потребуется.

Кроме этого, юридические лица, обратившиеся за техникой в лизинг, могут получить определенные налоговые льготы. Проще говоря, лизинг — отличный способ уменьшить налоги законным путем. Во-первых, компания на общей системе налогообложения может поставить к зачету (вычету) НДС со всех лизинговых платежей. Экономия доходит до 20% от суммы договора.

Во-вторых, снижается налог на прибыль: платежи за взятый в лизинг автомобиль в бухгалтерской отчетности проводятся как расходы компании, что и снижает базу данного налога. Поэтому, когда компания платит за лизинговый автомобиль, база налога снижается на эту же сумму, и экономия выходит до 20% с суммы договора лизинга. Итоговая экономия по обоим налогам может достигать 40% от стоимости техники по договору лизинга.

В пользу лизинга работают также скидки от производителей и поставщиков, субсидирование техники государством и гибкие настройки расчетов (например, с минимальной ежемесячной нагрузкой на бюджет предприятия). Играет роль и повышение спроса на технику с пробегом, которая также может браться в лизинг. Теперь этот вариант рассматривается как



бизнес-решение на фоне дефицита новой техники. Так, потребители, которые не готовы пересаживаться на китайские марки, формируют заметный спрос на такие машины. Как следует из исследования «Эксперт РА», за первое полугодие 2022 года 70% лизинговых компаний нарастили работу с подержанной техникой.

## ПЛЮС СУБСИДИЯ

Повысить доступность и объем использования лизинга стремятся и государственные ведомства. Параллельные программы льготного лизинга для бизнеса реализуют Минэкономразвития и Минпромторг России. Сегодня возможность получения субсидий от государства рассматривается как значимое преимущество лизинга. Расскажем об этом подробнее.

Согласно постановлению правительства РФ № 811, в текущем году предоставляется льготный лизинг специализированной техники и (или) оборудования. На эти цели выделено 2 млрд рублей. «ВТБ Лизинг» входит в число компаний, возобновивших работу по программе льготного лизинга ДСТ.

Субсидия позволяет юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям обновлять и пополнять автопарк с выгодой до 15% от стоимости техники. Программа распространяется на новую специальную технику и самоходные машины, которые произведены не ранее 2020 года. Срок лизинга по программе — от 12 до 60 месяцев.

Если машина передается в лизинг на территории Дальневосточного или Сибирского федеральных округов, республик Карелия, Коми и Крым, Архангельской, Калининградской или Мурманской областей, а также Ненецкого или Ямало-Ненецкого автономных округов, то покупателям предоставляется скидка до 15% от ее цены (с учетом НДС). Для других регионов скидка составляет 10%.

«Программа поддержки лизинга дорожно-строительной техники является эффективным инструментом для обновления транспортных парков российских компаний», — прокомментировал начальник управления развития бизнеса «ВТБ Лизинг» Андрей Гетманюк. — Она позволяет приобретать дорогостоящую технику без крупных первоначальных вложений».

В рамках этой программы стабильным спросом у клиентов «ВТБ Лизинг» пользуются экскаваторы, ков-

шовые и вилочные погрузчики, тракторы, бульдозеры, краны и катки. «Приобретенная техника в основном задействована в реализации инфраструктурных проектов страны», — добавил Андрей Гетманюк.

Существенно, что в компании не предусмотрено ограничений по сумме финансирования для приобретения техники, предоставляемой в лизинг юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям.

## ПРОДУКТ, СЕРВИС И КОММУНИКАЦИЯ

Сегмент спецтехники эксперты называют одним из основных драйверов роста лизинговой отрасли. После снижения ключевой ставки ЦБ заметно вырос спрос как раз на этот вид техники: за 9 месяцев финансовый лизинг СДМ прибавил до 11% (данные «Эксперт РА»).

Компания «ВТБ Лизинг» также активно развивает этот сегмент — объем предоставленного финансирования вырос на 10% по сравнению с 2021 годом. И в том числе обновляет продуктовые предложения, сервисную составляющую и способы коммуникации.

Например, клиентам «ВТБ Лизинг» предоставляется доступ в личный кабинет, в котором хранится вся информация по договору лизинга и страхованию. Функционал личного кабинета позволяет проверить график платежей, узнать размер задолженности, переплаты, оставить заявку на дополнительные услуги, скачать копии первичных учетных документов. Также лизингодатель готов по заявке клиента, оставленной в личном кабинете, оказать помощь в подборе машин. Предусмотрено оформление сделки за один день по программе «Экспресс-лизинг».

«Мы постоянно пересматриваем подходы к скорости одобрения и оформления сделки, а также к требованиям по пакету документов», — рассказал директор направления автолизинга «ВТБ Лизинг» Артем Киселев. — Продолжаем автоматизировать процессы и процедуры, работаем над созданием привлекательных для клиентов условий по обновлению автопарка под различные цели».

По словам эксперта, большую роль в этом процессе играют партнерские программы с автопроизводителями и программы государственной поддержки. «Это позволяет нам делать лизинг доступнее для наших клиентов», — резюмировал Артем Киселев.



# COM VEX



Получите бесплатный билет  
по промокоду **MPCTTSI**

[www.comvex.ru](http://www.comvex.ru)

Международная выставка коммерческого  
транспорта и технологий

**23 – 26 мая 2023**  
Крокус Экспо, Москва



При поддержке

 **КРОКУС ЭКСПО**  
Международный выставочный центр

## ОСНОВНЫЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ

- Грузовой автотранспорт
- Пассажирский автотранспорт
- Легкие коммерческие автомобили
- Электротранспорт
- Прицепы, полуприцепы, надстройки
- Автозапчасти и компоненты
- Телематика, IT и ПО
- Сервисные услуги

# ЕХАТЬ РАЗРЕШАТ СПЕЦИАЛЬНО

ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН ОБ УЛУЧШЕНИИ СИСТЕМЫ ВЫДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ РАЗРЕШЕНИЙ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ: ПО ЗАДУМКЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА, ОНИ ДОЛЖНЫ ВЫДАВАТЬСЯ ГОРАЗДО БОЛЕЕ ОПЕРАТИВНО > ИРИНА ЗВЕРЕВА > ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ



**В** подготовленном кабмином законе идет речь о крупногабаритном транспорте, а также транспорте, масса которого с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось которого более чем на 10% превышают допустимую массу транспортного средства и (или) допустимую нагрузку на ось.

Как отмечается, большегрузы должны получать спецразрешения в Росавтодоре, при этом заявление о выдаче пропуска можно подать через портал Госуслуг. Выданные разрешения собираются вносить в специальный реестр. О начале каждой поездки заявители должны сообщить в Росавтодор, указав дату в личном кабинете перевозчика. Отметки о поездках можно будет делать через мобильное приложение.

Согласно документу, правительство РФ будет утверждать правила движения тяжеловесного и крупногабаритного транспорта. И, в том числе, порядок выдачи специальных разрешений на движение большегрузов, срок действия этих разрешений и порядок согласования маршрута. Кроме того, кабмин определит правила возмещения вреда, причиненного дорогам тяжеловесными транспортными средствами.

Законом также устанавливается обязанность владельцев автомобильных дорог по внесению в систему выдачи специальных разрешений актуальной информации о технических характеристиках автомобильных дорог, предельных допустимых весовых параметрах для транспортных средств при движении по ним.

Депутат ГД Павел Федяев напомнил, что с октября 2021 года уже осуществляется переход на оформление специальных разрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств в электронном виде. «Какие мы сейчас наблюдаем результаты? Ну, результаты хорошие: если раньше мы оформляли разрешения неделями и месяцами, то сегодня срок действительно измеряется днями, — сказал он. — Если это крупногабаритный транспорт попроще — действительно один-два дня на получение разрешения; если транспорт тяжеловесный — чуть дольше, там есть объективные причины, надо нагрузки посчитать и платить за возможный вред. Но в целом сроки сократились, процедура стала понятнее. Кроме того, грузоотправители сразу видят, есть ли где-то какой-то затык, какой это муниципалитет, какая это дорога, и сразу понимает, как нужно решать вопросы, куда идти».

Но есть еще проблемы, сказал он: не везде паспорта дорог внесены в единую систему, и не повсеместно одинаково работает электронный документооборот, ведь доступ к Интернету «везде разный».

По словам Федяева, депутаты специально перед рассмотрением провели несколько совещаний с перевозчиками, с бизнес-сообществом на предмет, стали ли перевозки дорожке при переходе на новую систему. «И ответ: нет, не стали. И перевозчики, и грузоотправители поддерживают полностью дальнейшее развитие этой системы. Система не вновь создается, она уже работает, просто ее надо донстраивать, в принципе сейчас посредством данного законопроекта это и можно будет реализовать», — пояснил парламентарий.

«Автоматическое установление пути следования по маршруту без дополнительных согласований — это огромный плюс бизнесу, — объяснил депутатам замминистра транспорта Дмитрий Зверев. — Автоматический расчет вреда дорогам — мы убираем человеческий фактор. И придается статус государственной информационной системе выдачи спецразрешений».

Говоря о целях проекта, он отметил, что в настоящее время в год запрашивается и выдается порядка 700 тысяч разрешений на движение крупногабаритных



транспортных средств, и задача — чтобы до 50% всех разрешений выдавалось в течение одного часа.


Зверев тоже заверил народных избранников, что никакой дополнительной нагрузки не будет. «Разрешительный порядок действует уже сейчас, наша задача — его упростить, — заявил он, — сейчас на это уходят недели, зачастую, если речь идет о местных дорогах, еще и не отраженных на карте, или же есть определенный фактор, желание увести соответствующую перевозку в серую зону, срок может достигать месяца. Наша задача — сократить и сделать максимально прозрачной для бизнеса данную процедуру».

Одновременно депутаты во втором чтении одобрили законопроект о штрафах за нарушение правил движения крупногабаритных или тяжеловесных автомобилей транспорта, предполагающий введение штрафов до 400 тыс. рублей для владельцев машин.

Ранее вступил в силу закон, который облегчает требования к весогабаритному контролю, если он проводится автоматическими комплексами. А именно: снимает с владельцев грузовиков необходимость уплаты штрафа за превышение допустимых габаритов до 10 см при фиксации нарушения автоматическими «рамками».

На автоматических постах штрафы будут начислять только в том случае, если допустимые габариты грузовика превышены более чем на 10 см.

При этом суммы штрафов останутся прежними: при превышении разрешенных габаритов на величину от 10 до 20 см — 300 тыс. рублей, от 20 до 50 см — 400 тыс. рублей, более 50 см — 500 тыс. рублей.

Что касается обычного стационарного контроля, где габаритные параметры грузового автомобиля измеряются сотрудниками надзорных органов, то здесь ничего не изменилось: в этом случае нештрафуемый порог остается минимальным — до 10 см. То есть штрафы за превышение допустимых габаритов на величину до 10 см сохраняются. 

**В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ В ГОД ЗАПРАШИВАЕТСЯ И ВЫДАЕТСЯ ПОРЯДКА 700 ТЫС. РАЗРЕШЕНИЙ НА ДВИЖЕНИЕ КРУПНОГАБАРИТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**



# ЗЕЛЕНЫЙ ВОСТОК

**SHACMAN X6000** > ПОЛНАЯ МАССА: 18 000 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: 2023 Г. > ЦЕНА: 10,3 МЛН РУБ.

**В РОССИЮ ПРИЕХАЛИ КРУТЫЕ КИТАЙСКИЕ МАГИСТРАЛЬНИКИ SHACMAN X6000. ЧТО ОНИ СОБОЙ ПРЕДСТАВЛЯЮТ И СМОГУТ ЛИ СТАТЬ РЕАЛЬНОЙ АЛЬТЕРНАТИВОЙ ЕВРОПЕЙСКИМ СЕДЕЛЬНЫМ ТЯГАЧАМ?** > КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ > ФОТО АВТОРА





1. Высота салона позволяет даже очень высокому водителю свободно встать в полный рост. И рулевая колонка, и подпрессоренное водительское сиденье могут регулироваться в широких пределах.
2. Под нижней спальную полку расположен выдвижной ящик, а под ним — холодильник емкостью 20 л.
3. Высокий потолок позволил разместить над ветровым стеклом три вместительных ящика и два глубоких кармашка.

Способен ли китайский седельный тягач встать вровень с европейскими магистральными тягачами? Причем с самыми современными и укомплектованными из них, теми, которые принято относить к флагманам модельных линеек? Тягачи подобного уровня в Китае производятся уже несколько лет, правда, до последнего времени шансов пробиться на российский рынок у них было немного. Теперь — дело другое: европейские конкуренты ушли, а на их место, и в том числе на место флагманских моделей, активно приходят тягачи из Поднебесной. Один из самых интересных и перспективных их представителей — магистральник Shacman X6000.

На стоянке, расположенной в Подольске, дилерской компании «Автотранс» среди другой автотехники выисоченную ярко-зеленую кабину этого седельного тягача было заметно издалека! Она действительно очень высокая: когда я стоял в ней на абсолютно ровном полу между левым и правым сиденьями, над головой оставалось еще сантиметров тридцать! То есть в погоне за максимальным пространством

салона крышу Shacman X6000 работчики подняли на предельно возможную высоту! Но все же ходовые качества грузовика определяют совсем не кабина, а потому прежде чем с ней познакомиться более детально, давайте опрокинем ее и заглянем в моторный отсек.

Под кабиной Shacman X6000 — хорошо знакомый многим российским перевозчикам рядный 6-цилиндровый дизель Weichai WP13 рабочим объемом 12,5 л, на максимуме развивающий внушительные 480 л. с. С ним агрегирована автоматизированная трехрежимная 12-ступенчатая коробка передач ZF Traxon — на сегодня одна из самых передовых и технически продвинутых. Эта КП также применяется на целом ряде европейских моделей и даже на российском магистральнике КАМАЗ-54901. В базовую комплектацию Shacman X6000 включен трансмиссионный тормоз — ретардер. Ведущий мост — производства Shaanxi Hande Axle, то есть подразделения того же концерна, который выпускает грузовики Shacman. Что важно в наших дорожно-климатических условиях, предусмотрен механизм принуди-

тельной блокировки дифференциала ведущего моста.

Вернемся в кабину. Значительная высота ее салона позволяет вольготно устроиться на любой из двух спальных полок. Особенно на очень широкой нижней. У нее в изголовье сделан многофункциональный блок комфорта с регулируемым светильником и управлением независимым отопителем. А вот у того, кто расположится на верхней полке, ничего из перечисленного нет, за исключением разве что небольшого кармашка на боковине. Под нижней полкой у конкурентов обычно или здоровенный выдвижной бокс, или, опять же, выдвижной холодильник. Здесь же сделаны два яруса: сверху — весьма просторный выдвижной вещевой ящик, а под ним — 20-литровый холодильник, но не выдвижной, а с открывающейся вниз дверцей.

Теперь немного о том, куда, помимо выдвижного ящика под нижней полкой, можно пристроить личные вещи. Над дверьми сделаны глубокие карманы. Высоченный потолок позволил разместить над ветровым стеклом три вместительных закрытых ящика, под которыми сделаны еще и открытые вещевые



### ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



**СПОРНО.** Регулятор автономного отопителя установлен отдельно от блока комфорта.



**УДОБНО.** Сидушку пассажирского сиденья можно поднять, освободив проход к правой двери.

1. Центральная консоль развернута в сторону водителя, на ней размещен 10-дюймовый сенсорный экран.
2. Под крышкой на передней панели скрыт раскладывающийся столик. Хочешь — пообедай, хочешь — работай с документами.
3. Справа на руле — кнопки управления круиз-контролем, за ним — рычажок управления коробкой передач и ретардером.



полочки. На центральной консоли одна под другой есть две небольшие вертикальные ниши, куда можно поставить, скажем, мобильный телефон, и есть выдвижная вещевая полочка под всякую мелочовку. А в правой части передней панели скрывается сюрприз: поднимаем крышечку, а под ней — раскладной столик! Очень удобно, если нужно заполнить какие-нибудь документы. Но это еще не все сюрпризы: сидушку правого сиденья, оказывается, можно поднять, обеспечив тем самым свободный проход к двери.

Познакомимся с рабочим местом водителя. Справа от сиденья, как раз под правой рукой, — два рычага:

один — стояночный тормоз, второй — парашют, то есть тормоз полуприцепа. Рулевое колесо сделано multifunctional, с кнопками управления. Те, что слева, — это управление мультимедиа, радиоприемником и мобильником, а те, что справа, — управление круиз-контролем. За ними находится очень важный рычажок для управления автоматической коробкой передач, а также трехрежимным ретардером. Для регулировки рулевой колонки снизу, под левой ногой, сделана то ли кнопка, то ли педалька — нажимаешь на нее ступней и перемещаешь руль: хочешь — по вылету, хочешь — по углу накло-






на. Причем в обоих случаях регулировочный диапазон очень большой!

С помещенного на центральную консоль 10-дюймового сенсорного монитора можно управлять магнитолой или климатической системой, а можно вывести на экран подробную инструкцию к тягачу. Под монитором за неприметной крышечкой находятся, во-первых, гнездо под сим-карту для дистанционного обмена данными, а во-вторых, USB-порт, кстати, единственный на всей обширной передней панели. Водительское сиденье — на пневмоподвеске и с подогревом, у него аж 13 позиций регулировки!

Вернемся к соответствию Shacman X6000 статусу флагманской модели. Как я уже говорил, у него есть такие подтверждающие этот статус атрибуты, как самая передовая коробка-робот, дизель почти в полтысячи лошадей, максимально просторная кабина с интерьером, выполненным с достойным качеством и из достойных материалов, в которой уже в базовой комплектации установлен автономный отопитель. Задняя подвеска — пневматическая, с системой электронного управления. Но это не все! У тягача — полный электропакет и полный пакет всех необходимых систем безопасности, включая систему кругового

видеозора: когда сдаешь задним ходом, на монитор выводится вид машины сверху, и можно контролировать все окружающее ее пространство. В базовое оснащение входят антиблокировочная и антипробуксовочная системы, системы курсовой стабилизации и распределения тормозных усилий, адаптивный круиз-контроль, системы контроля давления в шинах и контроля за полосой, датчик дождя, датчик света, система предупреждения о столкновении... Здесь есть подогрев топливозаборника и топливного фильтра. Даже колесные диски легкосплавные! То есть Shacman X6000 действительно оснащен по высшему разряду! Хотя, конечно, USB-портов маловато — хотелось бы добавить на переднюю панель еще несколько штук.

И в завершение — о гарантии и цене. Гарантия на силовую линию от дистрибьютора — один год или 60 тысяч км пробега. Что касается стоимости, то за данный тягач в самом начале года просили 9 млн 900 тысяч рублей. Но курс юаня ползет вверх, и в начале апреля новые машины завозили в страну уже по цене больше 10 млн рублей. Другое дело, для такого тягача и не скажешь, что это чрезмерно дорого. 



4. Тягач максимально заточен для дальних перевозок: у кабины есть верхний и боковые спойлеры, левый бак сделан во всю длину колесной базы.  
5. В моторном отсеке — 480-сильный дизель Weichai WP13. Обратим внимание на мощную шумоизоляцию кабины и защитные бортики с обеих сторон двигателя.  
6. С дизелем агрегатируется автоматизированная коробка передач ZF Traxop.

## SHACMAN X6000

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	7300
Полная масса, кг	18 000
Габариты (длина/ширина/высота), мм	6825x2490x3640
Колесная база, мм	3800
Объем топливного бака, л	1300 (1000+300)

### Двигатель:

тип	дизельный, рядный, с турбонад., Евро-5
рабочий объем, см <sup>3</sup>	12 540
мощность, л. с. при мин <sup>-1</sup>	480 при 1900
крутящий момент, Нм при мин <sup>-1</sup>	2400 при 1050–1400

Коробка передач роботизированная, 12-ступенчатая

Подвеска (передняя/задняя) рессорная/пневматическая

Тормоза дисковые

Размер шин 295/80R22.5


### ЦЕНА


Представленного автомобиля, руб. 10 300 000

### СЕРВИС

Гарантия дистрибьютора 12 месяцев или 60 000 км

Межсервисный пробег 40 000 км

 Максимально просторная кабина, полный электропакет.

 Мало разъемов USB.

Автомобиль предоставлен ООО «Автотранс».





# КИТАЙСКИЙ ДАЛЬНОБОЙ

**FAW J7** > ПОЛНАЯ МАССА: 18 000 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: 2023 Г. > ЦЕНА: 10,5 МЛН РУБ.

## FAW ВЫВОДИТ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК НОВЫЙ МАГИСТРАЛЬНЫЙ ТЯГАЧ J7. ЕГО РАЗРАБОТАЛИ СПЕЦИАЛЬНО, ЧТОБЫ КОНКУРИРОВАТЬ С ЕВРОПЕЙЦАМИ

> МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА

**С**едельный тягач FAW J7 с колесной формулой 4x2 — новинка в сегменте грузовых автомобилей китайского производства. Автомобиль выпускается на заводе в г. Чаньчун, основной сборочной площадке группы компаний FAW. Поскольку грузовик предназначен для выполнения логистических задач, наиболее важными параметрами машины являются тягово-экономические характеристики двигателя и трансмиссии.

Поставляемый в Россию магистральный тягач оснащается двигателем FAW CA6DM3-55E52 мощностью 550 л. с. и крутящим моментом 2300 Нм. Коробка передач — 12-ступенчатая ZF Трахон 12TX2420TD с адаптивным автоматическим переключением и прямой высшей передачей. Задний мост с магистральным одинарным редуктором и передаточным отношением главной пары 2,688 позволяет улучшить экономичность автопоезда

да на эксплуатационных скоростях, а блокировка межколесного дифференциала повышает проходимость.

Система торможения — с компонентами WABCO и Knorr-Bremse, с дисковыми тормозами на всех колесах. Для снижения скорости без воздействия основных тормозов системы в состав трансмиссии включен интардер ZF. Автомобиль оснащен современными электронными помощниками, повышающими безопасность движения: системами

управления устойчивостью, контроля движения в полосе, предупреждения о лобовом столкновении и др.

У FAW J7 настоящая дальнбойная кабина — высокая, просторная, с ровным полом и двумя спальными местами. Высота от пола до потолка составляет 2 м. Богатый список оснащения включает климат-контроль, мультимедийную систему с восьмидюймовым сенсорным экраном, три камеры кругового обзора, систему контроля давления и температуры в шинах.

Поставщик позаботился о том, чтобы на борту было все самое необходимое, оттого дополнительно включил в комплектацию центральный замок, бортовой холодильник, люк в крыше и тканевые шторки по периметру кабины.

Цифровая приборная панель имеет три стиля изображения.



1. Задняя подвеска пневматическая, 4-точечная.
2. Цифровая приборная панель имеет три стиля изображения.
3. В ступицах передней оси используется жидкая смазка.
4. Улучшению аэродинамических свойств способствуют регулируемый спойлер на крыше и боковые обтекатели.

Запуск двигателя — бесключевой, а для управления режимами трансмиссии используется переключатель-вертушка, расположенный под блоком климат-контроля.

Многофункциональное рулевое колесо с кожаной отделкой имеет регулировки по высоте и наклону. Причем рулевую колонку можно установить практически вертикально, предоставляя водителю максимум свободного места. Напомним, аналогичное решение в своих магистральных грузовиках используют Scania и MAN. Водительское кресло Grammat на пневмоподвеске оснащено поясничным упором, обладает функцией вентиляции и подогрева, обеспечивая всем этим высокий уровень комфорта пилота, повышая его работоспособность.

Запас топлива на борту — 1100 л, вполне достаточно для магистрального рейса. Дизель хранится в двух топливных баках, причем топливозаборник левого бака подогревается охлаждающей жидкостью двигателя. Улучшению аэродинамических свойств способствуют регулируемый спойлер на крыше и боковые обтекатели.

На первом этапе FAW J7 будет поставляться в единственной — базовой — комплектации. Стоимость грузовика 10,5 млн рублей. Первую партию FAW J7 приобрела транспортная компания «ЛидерТранс», эксплуатирующая крупнейший в России парк грузовой и прицепной техники европейского производства.

«J7 — грузовик нового поколения с улучшенными техническими

характеристиками и модернизированной кабиной. Перед разработчиками стояла задача выпустить автомобиль, способный конкурировать с европейскими тягачами и в перспективе выйти на рынок Европы. Это долгожданная новинка, поскольку сейчас наблюдается большой дефицит машин такого класса, — рассказал директор департамента продаж грузовых автомобилей ООО «ФАВ — Восточная Европа» Андрей Попов. — Мы ожидаем, что в 2023 году на тягачи J7 придется порядка 20% общего объема продаж грузовиков FAW в России. Вывод на рынок новой модели позволит расширить нашу продуктовую линейку и увеличить популяцию автомобилей бренда FAW в РФ».

Премьера новинки состоялась на выставке TransRussia 2023. Первый автомобиль, ввезенный в Россию для продажи, представила компания «Клевер Авто» из Набережных Челнов. Новый дилер FAW (ранее предприятие специализировалось на технике MAN) готов предоставить своим клиентам полный спектр услуг для автомобилей. В их числе продажа грузового транспорта, а также послепродажная поддержка — техническое обслуживание (сервисный интервал у магистрального грузовика 60 000 км), ремонт, продажа оригинальных запасных частей, финансирование и, разумеется, телематика. Примечательно, что в спецификации автомобиля указана система спутникового мониторинга MAN Pride. 

## FAW J7

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	8100
Полная масса, кг	18 000
Габариты (длина/ширина/высота), мм	6825x2490x3640
Колесная база, мм	3800
Объем топливного бака, л	1100 (800+300)
<b>Двигатель:</b>	
тип	дизельный, рядный, с турбонад., Евро-5
рабочий объем, см <sup>3</sup>	12 520
мощность, л. с. при мин <sup>-1</sup>	550 при 1900
крутящий момент, Нм при мин <sup>-1</sup>	2300 при 1050–1400
Коробка передач	роботизированная, 12-ступенчатая
Подвеска (передняя/задняя)	рессорная/пневматическая
Тормоза	дисковые
Размер шин	295/80R22.5
<b>ЦЕНА</b>	
Представленного автомобиля, руб.	10 500 000
<b>СЕРВИС</b>	
Гарантия дистрибьютора	12 месяцев или 60 000 км
Межсервисный пробег	60 000 км
<b>КОНКУРЕНТЫ</b>	
Dongfeng DFH4180, Shacman X6000, Sitrak C7H	



# ОПЕРАЦИЯ «АРГО»

**SOLLERS ARGO** > ПОЛНАЯ МАССА: 2495 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: МАРТ 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 2,5 МЛН РУБ.

**В ДЕКАБРЕ 2022 ГОДА БЫЛО ОБЪЯВЛЕНО О СТАРТЕ ПРОДАЖ ЛЕГКОГО КОМПАКТНОГО ГРУЗОВИЧКА SOLLERS ARGO, А В МАРТЕ 2023-ГО ПЕРВЫЕ СЕРИЙНЫЕ МАШИНЫ С НАДСТРОЙКОЙ ПРОМТОВАРНОГО ФУРГОНА ПРИШЛИ К ДИЛераМ. ЧТО ЭТО ЗА АВТОМОБИЛЬ И КАКОВЫ ЕГО СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ? > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА**



1. Кабина «Арго» считается трехместной, но это справедливо, если все трое ее обитателей будут невысокими и худенькими.
2. Если опустить ближнюю к водителю половинку спинки пассажирского сиденья, она превратится в небольшой столик с двумя подстаканниками.



**В** техцентре «Кунцево» смена декораций. Вывески с логотипами европейских и американских брендов уходят в прошлое, их сменяет китайская и российская символика. Помнится, недавно визитной карточкой здешнего салона коммерческого транспорта был синий овал, теперь его сменили желто-красные перекрещивающиеся кольца. Но в плане организации продаж автомобилей все, как и прежде, на высоком уровне: большой шоурум, много техники, общительные менеджеры.

Будьте внимательны к габаритам, предупредил меня сотрудник техцентра, выдавая машину. Тестовый Sollers Argo оснащен промтоварным фургоном увеличенной вместимости: его длина 3,4 м, а высота 2 м. При этом разрешенная максимальная масса 2495 кг дает возможность проезжать без пропуска в центр Москвы. Согласитесь, удачное решение для организации внутригородской логистики.

Наши постоянные читатели знают, что компания Sollers на своем заводе в Алабуге прекратила выпуск Ford Transit и вместо него с декабря организовала сборку малотоннажников JAC под собственной маркой, обещав их последующую локализацию. Причем помимо прямого аналога Ford Transit в лице Sollers

Atlant в серию пошел компактный Solles Argo. Именно этот автомобиль и оказался в моем распоряжении на несколько дней.

«Арго» — это семейство фургонов полной массой от 2,5 до 3,5 тонны, построенных на шасси. Предлагаются варианты промтоварных, изотермических, тентованных и бортовых надстроек, позволяющих перевозить 1 тонну полезной нагрузки. Машина создавалась с прицелом на внутригородские перевозки. Бескапотная компоновка позволяет увеличить монтажную длину рамы под надстройку. Получается, что «будка» внутренним объемом 11 м<sup>3</sup> монтируется здесь запросто.

Фактически «Арго» должен занять нишу, где некогда лидирующие позиции занимали корейские Hyundai Porter и Kia Bongo. Правда, здесь ему придется конкурировать с китайским Dongfeng Captain-T, продающимся в России с прошлого года. Но конструктивно Sollers Argo интереснее. Взять, к примеру, переднюю подвеску: она независимая торсионная, на двух поперечных рычагах. По азиатской моде, в первую очередь японской, на грузовике стоят шины разной размерности: передние посадочного диаметра 15 дюймов, на задней оси 13-дюймовые, вдобавок они

со сдвоенной ошиновкой. Это сделано, чтобы понизить погрузочную высоту, которая составляет 800 мм. В «Соллерс» подсчитали, что такое решение улучшает погрузку и разгрузку автомобиля на 30%. Для сравнения: у фургона ГАЗ «Соболь» грузовая платформа расположена на высоте 900 мм.

Вот только при «разновеликой» ошиновке требуется возить не одну, а две запаски, увеличивая снаряженную массу.

В моторной гамме два двигателя: двухлитровый бензиновый HFC4GA3-3D (147 л. с.; 196 Нм) и дизельный HFC4DB2-1D (130 л. с.; 285 Нм) такого же литража. Правда, в дилерских центрах предлагаются машины лишь с дизельным мотором.

У двигателя на тяжелом топливе четыре клапана на цилиндр, верхнее расположение распредвала, цепной привод ГРМ (цепь рассчитана на весь срок службы двигателя), топливная система Common Rail и клапан EGR. Мотор соответствует уровню Евро-5. Система выпуска имеет два элемента — каталитический нейтрализатор и сажевый фильтр, для которого предусмотрено возможность принудительного прожига без обращения в сервисный центр.

В составе силового агрегата безальтернативная шестиступенчатая

механическая КП и однодисковое сцепление с гидроприводом выключения. Задний мост — гипоидный, передаточное число главной пары для дизельной версии — 3,273.

Межсервисный интервал у «Арго», 15 тыс. км. Как объясняют в Sollers, городской цикл подразумевает ровный тип движения, частые остановки, движение в пробке, то есть так называемые тяжелые условия эксплуатации, которые требуют более частого, с точки зрения интервала, обслуживания. В мотор заливается масло спецификации API CJ-4, таких продуктов сейчас на рынке предостаточно.

Кабина «Арго» считается трехместной, но это справедливо, если все трое ее обитателей будут невысокими и худенькими. Интерьер весьма аскетичный, но надо признать: все сделано аккуратно. На слегка развернутой в сторону водителя центральной консоли кнопки подогрева сидений и предпускового подогревателя «Бинар» — оборудование, облег-



1. Промтоварный фургон изготовлен из трехслойных сэндвич-панелей толщиной 40 мм.
2. Зеркала заднего вида разделены на два сектора: верхний — обычный, нижний — с расширенным охватом.
3. За облицовкой лишь крышка бачка омывателя.



чающее запуск двигателя в холодную погоду, входит в стандартное оснащение для дизельной версии. Также зимний пакет предусматривает электроподогрев топливного фильтра.

На рулевое колесо вынесено несколько кнопок — для управления аудиосистемой и круиз-контролем. Регулировка рулевой колонки только по углу наклона. Причем величину углового перемещения я бы назвал средней. А вот продольное перемещение водительского сиденья впечатляет. Найти комфортное положение можно для водителя любой комплекции.

Мест для хранения вещей в кабине немного: бардачок перед пассажирским сиденьем с двумя отделениями, формируемыми переставной перегородкой, и спинка ближнего к водителю пассажирского сиденья, которая трансформируется в бокс для документов, судя по размерам — стандартного формата А4. Ну и в потолочной консоли перед плафонами освещения кабины сделан открывающийся очечник. Плохо только, что на тыльной стенке кабины нет крючков — куда зимой вешать куртку? Другое замечание касается отсутствия USB-разъемов

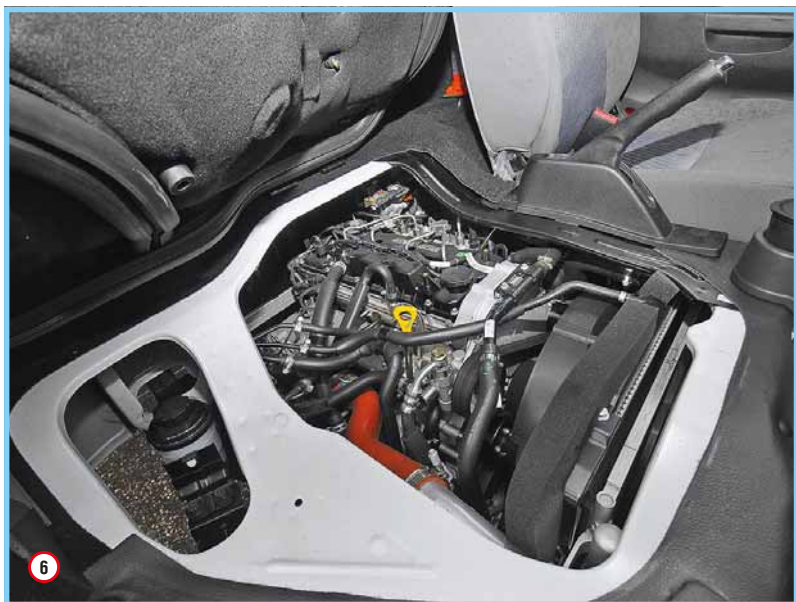
## ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



**СПОРНО.** При «разновеликой» ошибке требуется возить не одну, а две запаски.



**ПРАКТИЧНО.** В потолочной консоли перед плафонами освещения сделан очечник.



в кабине. Жаль, ведь по современным меркам гнезда для подзарядки важнее, чем прикуриватель с пепельницей.

Существенно, что модель щедро оснащена уже в «базе». По умолчанию предложены системы ABS, ASR, ESP, подушки безопасности водителя и пассажира, круиз-контроль, кондиционер, центральный замок, аудиосистема с поддержкой MP3. Подогреваемые зеркала заднего вида разделены на два сектора: верхний — обычный, нижний — с расширенным охватом, чтобы по бокам грузовичка не оставалось слепых зон, опасных при перестроениях. Предусмотрены дневные ходовые огни и противотуманные фары. Но включение головного света в автоматическом режиме не предусмотрено, хотя жизнь уже приучила водителей к этой весьма удобной функции.

Смонтированный на раме промтоварный фургон изготовлен из трехслойных сэндвич-панелей толщиной 40 мм, обшитых снаружи пластиком белого цвета. В полу из транспортной фанеры сделаны такелажные петли, а в конструкции запорного устройства предусмотрен фиксатор, удерживающий открытую дверь прижатой к боковине кузова. Задний портал представ-

4. Подогрев топливного фильтра входит в зимний пакет.
5. В полу из транспортной фанеры сделаны такелажные петли.
6. Доступ к двигателю из кабины.
7. Для удобства работы в фургоне предусмотрена выдвигающаяся лестница.

ляет собой сварную конструкцию из оцинкованных профилей. Для удобства работы в фургоне предусмотрена выдвигающаяся лестница. Жаль только, что высокая промтоварная надстройка выходит с завода без надкабинного спойлера. Возможно, поэтому и расход топлива на практически пустой машине оказался выше ожиданий — 13,2 л/100 км. Впрочем, сделаем поправку на обкатку, автомобиль совсем новый.

Стоит Argo от 2,5 млн рублей. Это сопоставимо с ценой на компактные китайские кроссоверы, от которых пользы в хозяйстве очевидно меньше. Среди конкурентов уже нет Mercedes-Benz, VW или Iveco. Остались только «Соболь» и «Газель». Так что места на рынке должно хватить всем. Автомобили марки Sollers уже доступны для покупки более чем в полусотне официальных дилерских центров в 41 городе России. 🇷🇺

## SOLLERS ARGO

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Полная масса, кг	2495
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5300x1800x2650
Колесная база, мм	2640
Полезный объем, м <sup>3</sup>	11
Объем топливного бака, л	70

### Двигатель:

тип	дизельный, рядный, Евро-5
рабочий объем, л	2,0
мощность, л. с. при мин <sup>-1</sup>	130 при 3800
крутящий момент, Нм при мин <sup>-1</sup>	285 при 2300

### Коробка передач

механическая, 6-ступенчатая

### Подвеска (передняя/задняя)

торсионная, независимая / рессорная, зависимая

### Тормоза

дисковые/барабанные

### Размер шин

195/70R15C и 155R13C

### ЦЕНА

Базовая, руб. от 2 500 000

### СЕРВИС

Заводская гарантия 2 года без ограничения пробега

### Межсервисный пробег

15 000

### КОНКУРЕНТЫ

Dongfeng Captain-T, JAC N25/35, ГАЗ «Соболь»



Компактность, маневренность, низкая высота погрузки.



Отсутствие обтекателя, недочеты в интерьере.





# АВТОБУСЫ



## С ВИДОМ НА РЕЛЬСЫ

В РОССИИ МЕДЛЕННО, НО ВЕРНО ИДЕТ «ТРАМВАЙНЫЙ РЕНЕССАНС». ТРАМВАЙНЫЕ СИСТЕМЫ ПРОХОДЯТ РЕНОВАЦИЮ, ВЫРАЖАЮЩУЮСЯ В ОБНОВЛЕНИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЗАКУПКЕ НОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. РАССМОТРИМ МНОГООБРАЗИЕ СОВРЕМЕННЫХ МОДЕЛЕЙ ВАГОНОВ, РАБОТАЮЩИХ НА ГОРОДСКИХ РЕЛЬСОВЫХ ЛИНИЯХ

› ОЛЕГ БОДНЯ › ФОТО АВТОРА, ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И ИЗ СЕТЕВЫХ ИСТОЧНИКОВ



**З**а последние десятилетия отечественный трамвай сильно изменился. Раньше основу парка составляли 15-метровые 4-осные высокопольные вагоны с реостатно-контакторной системой управления и тяговыми двигателями постоянного тока. Сейчас каждый уважающий себя производитель рельсового электротранспорта предлагает к реализации целую линейку вагонов разной длины (исходя из осваиваемых пассажиропотоков). Современные трамваи имеют низкопольную конструкцию (полностью или частично) — это уже стандарт для пассажирского транспорта. Преимущества низкого пола известны: ускорение посадки-высадки на остановках, удобство для пассажиров с крупногабаритным багажом, детскими или инвалидными колясками, велосипедами. На смену простым, но требующим постоянного обслуживания агрегатам пришла электроника: теперь вагоны комплектуются транзисторными системами управления, в тележках (ходовой части) применяются асинхронные двигатели. Все это необслуживаемые элементы, позволяющие значительно снизить трудозатраты на осмотр и ремонт подвижного состава.

Оборотная сторона прогресса — стоимость новых транспортных средств. Сейчас ценник на 16-метровый 4-осный низкопольный вагон начинается в районе 70 млн рублей, а многосекционные трамваи стоят значительно дороже. Для сравнения: цена современного троллейбуса — 25 млн рублей и выше, 12-метровый городской автобус обойдется потенциальному покупателю как минимум в 15 миллионов. Впрочем, сравнение данных цифр «в лоб» не совсем корректно. Специалисты обычно берут в расчет стоимость жизненного цикла транспортных средств, включающую в себя, помимо собственно расходов на подвижной состав, затраты

на техническое обслуживание, энергоносители и — в ряде случаев — также на частичное обновление инфраструктуры. Стандартизированный срок жизни современного трамвайного вагона составляет 30 лет, электричество дешевле дизельного топлива или природного газа, асинхронные двигатели требуют минимального обслуживания по сравнению с ДВС и АКП — в таких условиях городской рельсовый транспорт и показывает свою экономичность. Естественно, трамвай должен работать в своей нише: на линиях с пассажиропотоками от 5000 пассажиров в час. Именно в этом случае затраты на относительно дорогой подвижной состав будут оправданы.

Большинство российских трамвайных систем находится в муниципальной или государственной собственности. Соответственно, основными заказчиками новых вагонов выступают представители городских или региональных властей. Реновация трамвайного движения и строительство новых линий зачастую осуществляется с привлечением частного капитала. В таких случаях новая техника приобретается компаниями-концессионерами, осуществляющими полный цикл закупок и поставок материалов и технологического оборудования.

Трамвайные вагоны выпускаются тремя российскими и одним белорусским предприятием. Еще несколько компаний производят кузова для капитально-восстановительного ремонта старых вагонов. Остановимся на продукции каждого участника рынка по отдельности.

## УКВЗ

Усть-Катавский вагоностроительный завод — предприятие с богатой историей, расположенное в Челябинской области

и выпускающее рельсовый пассажирский транспорт с начала XX века. «Квадратные» трамваи модели 71-605, вышедшие с конвейера УКВЗ с 1971 по 1992 год, стали своеобразным символом многих советских промышленных городов — и заодно самой массовой моделью в мире (произведено около 15 000 экземпляров). На данный момент в заводской «линейке» присутствуют как привычные транспортникам 4-осные вагоны (модели 71-623 и 71-628), так и 6-осные трехсекционные трамваи 71-631, способные перевезти гораздо большее число пассажиров.

Модель 71-623 производится с 2009 года и зарекомендовала себя как надежное, проверенное временем решение. Это 16-метровый 4-осный вагон частично низкопольной компоновки (доля низкого пола — около 40% от общей площади салона) с асинхронным тяговым приводом и электронной системой управления. «Классическая» модификация трамвая имеет индекс 71-623-02. В последние годы отдается предпочтение вагонам 71-623-04 с усиленным каркасом кузова, позволяющим разместить на крыше климатическое оборудование. Для линий с челночным движением создана модификация 71-623-03. Это однокабинные трамваи с двухсторонним расположением дверей. Такие вагоны работают, к примеру, в Волгограде на линии скоростного

1. Трамваи 71-623-04 могут соединяться в двухвагонные поезда, работающие по системе многих единиц.
2. Модификация 71-628-01, возможно, скоро станет основной в линейке продукции УКВЗ.
3. Трехсекционный вагон 71-631-02 с двумя кабинами и двухсторонним расположением дверей способен работать на челночных маршрутах без оборотных колец.





трамвая, не имеющей в подземной части оборотных колес.

Более современная разработка УКВЗ — полностью низкопольный вагон 71-628. Несмотря на довольно «юный» возраст (первый 628-й трамвай был изготовлен в 2021 году), модель уже имеет 3 модификации, отличающихся по экстерьеру и интерьеру, а также применяемому электрооборудованию. Базовая модификация имеет индекс 71-628 и схожа по внешне-

му виду с последними версиями вагонов 71-623-04. Модернизированный вариант 71-628М был изначально создан по столичному техзаданию, но в силу различных причин пока не получил широкого распространения (выпущено всего 10 экземпляров). Челябинские транспортники в 2022 году стали получать вагоны 71-628-01, ставшие по сути промежуточным вариантом между базовой и «московской» модификациями.

Основное достоинство трамвая как вида транспорта — возможность освоения крупных пассажиропотоков. Для таких случаев используются сочлененные вагоны, состоящие из нескольких секций. В России наибольшую популярность (в основном благодаря столичным заказам) получили трехсекционные трамваи длиной 27–28 м. Представитель такого форм-фактора от УКВЗ — 6-осный трамвай модели 71-631 с переменным уровнем пола





(доля низкого пола — 72%). Традиционно доступно несколько типовых вариаций: «классическая» 71-631, двухкабинная и двухсторонняя 71-631-02 и 71-631-03 с возможностью установки мощного кондиционера.

## УРАЛТРАНСМАШ

Основным видом деятельности Уральского завода транспортного машиностроения (г. Екатеринбург) был и остается выпуск продукции военного назначения, однако с 2000-х годов предприятие также осуществляет сборку трамвайных вагонов. По первоначальному плану «Уралтрансмаш» должен был занять нишу завода «ЧКД Прага», чья продукция в 90-е годы стала недоступной для российских заказчиков. Первые екатеринбургские модели разрабатывались с оглядкой на наработки чешских коллег; со временем появился свой стиль внешнего и технического оформления вагонов.

В качестве бюджетного варианта обновления парка выступают 4-осные трамваи 71-412 с переменным уровнем пола. Базой для этой модели являются классические высокопольные тележки, поэтому главный недостаток данных вагонов — довольно большой перепад высот в салоне. Существует аналогичная разработка для узкоколейных трамвайных систем в одностороннем (71-411) и двухстороннем (71-411-03) исполнении, причем во втором случае вагон имеет две кабины — для возможности работы на линиях без оборотных колец. Такие трамваи в 2011 году были поставлены в крымскую Евпаторию.

«Продвинутое» трамвайное хозяйство могут обратить внимание на односекционный вагон 71-415 со 100%-но низким полом. Пилотный вариант этой модели пока не снискал популярности — выпу-

щено всего пять трамваев, из них три переданы заказчику. Более интересным (как минимум, с визуальной точки зрения) оказалось ретро-исполнение 71-415Р. Стилизованные под старину низкопольные вагоны уже стали украшением двух российских городов — Нижнего Новгорода и Нижнего Тагила. На данный момент в Екатеринбурге проходит обкаточные испытания модифицированная версия модели под индексом 71-415М.

Для линий скоростного трамвая специалисты «Уралтрансмаша» создали трехсекционный 100%-но низкопольный вагон 71-418. Также в этом году должны увидеть свет еще две новых уральских разработки — 71-421 «Петроградка» и 71-431 «Коломна». Это двух- и трехсекционные полностью низкопольные трамваи, проектируемые по техническому заданию петербургского ГУП «Горэлектротранс». Оригинальной особенностью данных моделей также будет стилизация под старый подвижной состав, но не под нечто усредненное, как в случае с 71-415Р, а под вагоны ленинградского производства.

## ПК «ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ»

Производственная компания «Транспортные системы» основана в 2013 году. За прошедшие 10 лет она стала одним из лидеров отрасли: освоила выпуск нескольких моделей трамваев и троллейбусов, представила ряд уникальных разработок. По сути, ПК «ТС» является производственным холдингом: компании принадлежит несколько сборочных площадок в разных городах страны (Тверь, Санкт-Петербург, Энгельс).

Инженеры «Транспортных систем» изначально задали высокую планку: все

1. Трамвай «Богатырь» длиной 19,4 м состоит из двух секций, соединенных узлом сочленения.
2. Односекционный «Львенок» 71-911ЕМ поставляется в небольшие города РФ по различным госпрограммам.
3. «Витязь-М» от «Транспортных систем» изменил представление москвичей о трамвайном транспорте.
4. Высокопольный вагон 71-412 имеет низкопольную вставку по центру кузова, ходовая часть унифицирована с чешскими «Татрами» поздних выпусков.
5. Новинка от «Уралтрансмаша» — полностью низкопольный трамвай 71-415.
6. Трехсекционный 71-418 предназначен для работы на маршрутах с большими пассажиропотоками.

их разработки — полностью низкопольные, с электронным управлением тяговым приводом, обязательно наличие климат-контроля и других систем, улучшающих эксплуатационные показатели подвижного состава.

Однозначный «бестселлер» ПК «ТС» — трехсекционный 6-осный вагон 71-931 «Витязь», ставший новым лицом московского и отчасти петербургского трамвая. Сейчас в производстве находится значительно обновленная (относительно изначального варианта) версия 71-931М «Витязь-М». По заказу Северной столицы разработаны еще две модификации — «Витязь-Ленинград» с долговечным алюминиевым кузовом и 71-932 «Невский» — двухкабинный и двухсторонний вагон для челночных маршрутов.

Небольшие (по трамвайным меркам) пассажиропотоки позволяют освоить 71-911ЕМ «Львенок» — односекционный 4-осный вагон, унифицированный по основным компонентам с «Витязем». Более вместительным является двухсекционный 4-осный 71-923М «Богатырь-М» — такие трамваи сейчас также активно закупает Санкт-Петербург. Для городов с трамвайной колеей 1000 мм создан узкоколейный аналог «Богатыря» — вагон 71-921 «Корсар».



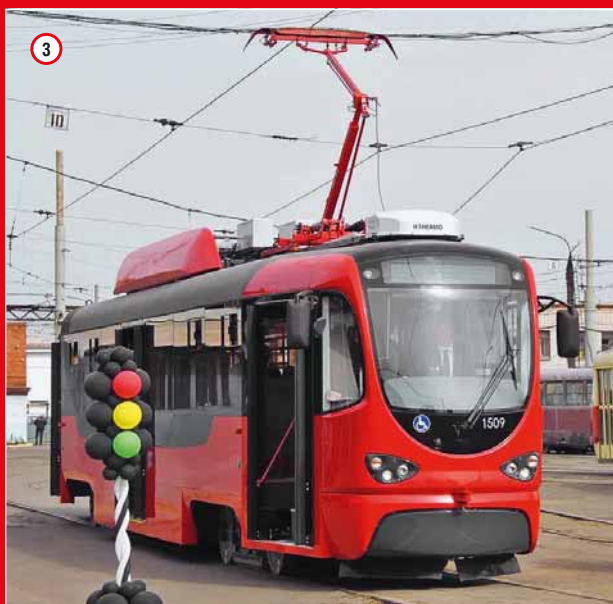
В модельном ряду «Транспортных систем» есть и трехсекционный 8-осный трамвай 71-934 «Лев». Этот 35-метровый длинномер полностью заменяет собой поезд из двух стандартных 16-метровых вагонов и может использоваться на маршрутах с высоким пассажиропотоком.

## BKM HOLDING

Под данным брендом ныне выступает завод «Белкоммунмаш» — известный (с 1990-х годов) минский производитель пассажирского электротранспорта. Основной продукцией предприятия являются троллейбусы, трамваи пользуются чуть меньшей популярностью.

На сайте «БКМ холдинга» представлены вагоны моделей Т802 (односекционный) и Т845 (трехсекционный 6-осный) с переменным уровнем пола, а также трамваи Т811 (односекционный) и Т856 (трехсекционный 8-осный) полностью низкопольной конструкции. Первые два вагона выпускались серийно (Т845 — из-





готовлено всего 3 шт.). На базе модели Т811 в г. Ворсма Нижегородской области организовано производство трамваев «МиНиН» для областного центра.

Под заказ также выпускаются 4-осные вагоны 62103, относящиеся к предыдущему поколению минского электротранспорта. Эти относительно недорогие односекционные трамваи частично низкопольной компоновки также используются как кузова для проведения капитально-восстановительного ремонта старой техники (об этом способе обновления парка речь пойдет ниже).

### ОБНОВЛЕН ПО КВР

В российских трамвайных хозяйствах распространена практика капитально-восстановительного ремонта (КВР) вагонов с заменой кузова, в ходе которого старая техника фактически меняется на новую. От прежнего трамвая могут оставаться силовой каркас, ходовая часть (тележки), а в некоторых случаях — только документы. Новый кузов должен совпадать по ряду параметров (в первую очередь, массогабаритных) со старым, при этом оборудование может в корне отличаться и быть более современным.

Кузова для КВР предоставляют научно-производственное объединение «Горизонт» из Екатеринбурга (модернизация старых усть-катавских вагонов по проекту 71-605PM13) и МУП «Ижевский городской электротранспорт» (модернизация чешских трамваев по проекту ТЗ-К-Иж). Есть примеры приобретения таких вагонов в рамках госзакупок. Такой вариант обновления парка не особо популярен как в силу бюрократических моментов (по документам вагоны считаются старыми — с соответствующим возрастом и пробегом), так и из-за того, что кузова для капремонта не отвечают современным требованиям к удобству городского транспорта — как минимум, в плане низкопольности. Тем не менее некоторые трамвайные предприятия пользуются такой возможностью, чтобы обновить парк за относительно небольшие деньги.

### ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Увеличение спроса на новый подвижной состав, связанное с появлением федеральных и городских программ модернизации пассажирского транспорта, ставит перед производителями задачи

1. Перспективная разработка «БКМ холдинга» — трехсекционный 8-осный вагон модели Т856.
2. 71-605PM13 — трамвайный кузов, который может быть установлен на отремонтированную ходовую часть от старого вагона 71-605.
3. За счет оригинального дизайна с вклеенным остеклением в вагоне ТЗ-К-Иж уже не угадывается старая добрая «Татра».
4. Трамвай «МиНиН», новинка конца 2022 года, имеет в своей основе белорусские корни.

по наращиванию мощностей, а также может привести к появлению новых игроков на данном рынке. О строительстве современного цеха для сборки трамвайных вагонов уже заявило руководство УКВЗ. Группа «Синара», имеющая в своем активе площадки по изготовлению железнодорожной техники и с недавних пор освоившая разработку проектов комплексной модернизации общественного транспорта, также планирует создать собственное трамвайное производство. Все это, вкуче с ростом требований к современному пассажирскому транспорту, несомненно, приведет к появлению новых моделей трамвайных вагонов. О них мы также обязательно расскажем нашим читателям. ▶

#### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОСНОВНЫХ МОДЕЛЕЙ ТРАМВАЕВ, ВЫПУСКАЮЩИХСЯ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ

	71-623-04	71-628	71-631-03	71-412	71-415	71-418 «Львенок»	71-911ЕМ «Богатырь-М»	71-923М «Витязь-М»	71-931М	БКМ 62103	БКМ Т811	БКМ Т845
Длина, мм	16 400	16 450	28 000	15 800	16 500	27 800	16 700	19 405	27 500	15 784	16 300	28 200
Секций, шт.	1	1	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3
Тележек/осей, шт.	2/4	2/4	3/6	2/4	2/4	3/6	2/4	2/4	3/6	2/4	2/4	3/6
Пассажироместность, чел.	192	170	303	178	172	320	155	193	265	159	165	343
Мест для сидения, шт.	27	32	47	28	28	46	34	45	60	29	33	60
% низко пола	более 40	100	более 70	40	100	100	100	100	100	40	100	80
Масса вагона, кг	22 000	22 000	36 000	20 000	26 000	40 000	22 000	26 500	37 000	17 100	19 800	35 080
Мощность двигателей, кВт	4*50	4*62	4*105	4*54	4*62	6*62	4*72	4*72	6*72	4*50	4*50	6*50
Макс. скорость, км/ч	75	75	75	н. д.	75	н. д.	75	75	75	65	н. д.	н. д.

# ГРУЗИТЬ, РАЗРАВНИВАТЬ, КОПАТЬ

НА ПОЛИГОНЕ МАДИ В ПОДМОСКОВЬЕ КОМПАНИЯ «ОМГ СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНЫЕ МАШИНЫ» ПРЕДСТАВИЛА ЖУРНАЛИСТАМ НОВИНКИ ТЕХНИКИ ЗАВОДОВ «ЧСДМ», «БРЯНСКИЙ АРСЕНАЛ» И «ТВЕРСКОЙ ЭКСКАВАТОР»

На презентации были продемонстрированы в действии две модели автогрейдеров UMG АГ-140 и ДЗ-250, экскаватор UMG E225NC, а также фронтальный погрузчик UMG WL50. Заместители генерального директора компании UMG — директор по продажам и послепродажному обслуживанию Максим Иванита и директор по маркетингу Алексей Слухай рассказали журналистам об основных достоинствах и функциональных возможностях представленных моделей машин.

Одна из ключевых новинок — фронтальный погрузчик WL50 эксплуатационной массой 17 тонн и грузоподъемностью 5 тонн. Его производство организовано в Челябинске на заводе ЧСДМ — одном из крупнейших машиностроительных предприятий Урала, где, кстати, выпускают знаменитый автогрейдер ДЗ-38. Погрузчик оборудован турбированным двигателем Weichai WD10G22T23 мощностью 220 л. с. В трансмиссии используется гидромеханическая двухскоростная КП. Рулевое управление машины пред-

ставлено двумя гидроцилиндрами, которые вращают переднюю часть шарнирно-сочлененной рамы относительно задней.

Гидросистема рабочего оборудования питается тандемным насосом, который создает давление до 180 бар. Это позволяет без труда поднимать полный ковш, легко осуществляя его выгрузку. Управление производится оператором из кабины при помощи одного джойстика.

Высота подъема стрелы по ковшу превышает 5 м, высота выгрузки 3,2 м. Небольшое расстояние от перед-





1



2



3



5



4

него колеса до кромки ковша позволяет с легкостью выгружать материал прямо в центр кузова самосвала. Новинка предназначена в основном для тяжелой интенсивной работы на территории карьеров и крупных стройплощадок. Для повышения устойчивости ширину колесной тележки сделали больше необходимого для перемещения по дорогам общего пользования 2,5 м.

Современные меры защиты кабины по стандартам ROPS и FOPS обеспечат безопасность оператора. Комфорт в кабине обеспечивается за счет отопителя, кондиционера и регулируемого во всех плоскостях кресла.

Погрузчик UMG WL50 производится методом крупноузловой сборки из комплектующих, поставляемых известным китайским производителем. Судя по маркировке на панели приборов, речь идет о марке Shantui. Ожидается, что уже в мае этого года локализация продукта достигнет уровня, необходимого для включения погрузчика в программу поддержки продаж от Минпромторга РФ.

Первым делом на заводе осваивают изготовление металлоконструкций и кабины, а под капот поставят ярославский двигатель. Локализацией занимается

1. Модель UMG AG-140 представляет собой модернизацию самого массового автогрейдера ГС-14.02.
2. Грейдер эксплуатационной массой 13,57 тонны способен резать грунт на глубину до 450 мм отвалом длиной 3740 мм.
3. Погрузчик UMG WL50 предназначен в основном для тяжелой интенсивной работы на территории карьеров и крупных стройплощадок.
4. Высота подъема стрелы по ковшу превышает 5 м, высота выгрузки 3,2 м.
5. Комфорт в кабине обеспечивается за счет отопителя, кондиционера и регулируемого во всех плоскостях кресла.

Уральский автозавод, где реализуется целая программа по развертыванию производства широкого спектра ведущих мостов.

Вслед за погрузчиком на демонстрационную строительную площадку выехал автогрейдер среднего класса AG-140 производства завода «Брянский арсенал». Модель UMG AG-140 представляет собой модернизацию самого массового автогрейдера ГС-14.02. Этот автогрейдер, в отличие от упомянутого погрузчика, практически полностью собирается из российских комплектующих, за исключением некоторых электронных систем и гидравлических элементов. Тем самым изделие может выпускаться

даже в условиях санкционного давления на нашу машиностроительную отрасль и будет обеспечено запчастями при техническом обслуживании и ремонте.

Грейдер эксплуатационной массой 13,57 тонны способен резать грунт на глубину до 450 мм отвалом длиной 3740 мм. Инженеры оснастили его российским двигателем ЯМЗ-236Г6 мощностью 150 л. с. и крутящим моментом 667 Нм, а также 6-ступенчатой механической КПП производства Псковского завода механических приводов. Главные пары ведущих мостов тандемной тележки поставляют Чебоксарский завод силовых агрегатов, а бортовые редукторы изготавливает сам «Брянский арсенал». Передняя рама цельносварная из наклонной балки коробчатого сечения. Задняя рама — с силовым периметром для монтажа рабочего оборудования и силовых агрегатов. Шарнир рамы имеет два гидроцилиндра, поворачивающую раму на 22° влево и вправо. В целом агрегатная база идентична модели-предшественнику. В AG-140 применена заднеприводная силовая схема. Такое решение считается оптимальным для грейдеров среднего тоннажа. Максимальная скорость движения 32,3 км/ч. Грейдер может выполнять энергоемкие землеройно-профильно-выемочные работы в дорожном строительстве на грунтах I-IV категории.

Существенной модернизации была подвергнута кабина: рабочее место оператора стало просторнее, улучшилась обзорность. Сдвижную дверь заменили распашной, получив большую площадь остекления. При этом ручку двери сместили вниз. Если раньше оператору приходилось открывать кабину, поднявшись на ступеньку, то теперь это можно сделать с уровня земли. Еще одно новшество — перенос заднего стеклоочистителя в верхнюю часть кабины. Зачем? Находясь внизу, этот узел



занимал место за спинкой сиденья оператора, а наверху он никому не мешает.

Инженеры «ОМГ СДМ» изменили компоновку рычагов управления навесным оборудованием: длинные металлические тяги уступили место «джойстикам» с тросовым приводом. Ход рычагов существенно сократился, и оператору не нужно делать нажатие в большом диапазоне, управление стало точнее. «Сердцем» гидросистемы АГ-140 является тандемный насос. Это тоже шаг вперед в сравнении с ранее применяемыми двумя разнесенными насосами. Расширился список опционального оборудования. К заказу доступны кондиционер, предпусковой подогреватель, радиоприемник, камера заднего вида и модуль ГЛОНАСС.

Реагируя на обратную связь от эксплуатирующих организаций, завод-изготовитель перенес контейнер для АКБ в подкапотное пространство. Такое

решение ценно в зимнее время: тепло, сохраняемое после остановки двигателя, способствует повышению отдачи батареи. А еще изменена конфигурация топливного бака, чтобы грейдер мог работать на максимально допустимых поперечных и продольных склонах с малым остатком топлива, ранее такого не получалось. Горловину топливного бака вынесли на торцевую часть сзади, что упрощает заправку. Также появились дополнительные ящики для инструмента.

Далее журналистам показали в действии полноприводной автогрейдер ДЗ-250 производства ЧСДМ. Машина тяжелого класса предназначена для выполнения большого объема энергоемких земляных работ в сложных условиях и грунтах до IV категории включительно. Эту модель часто используют в строительстве автомобильных и железных дорог, аэродромов и гидротехнических сооружений. Масса

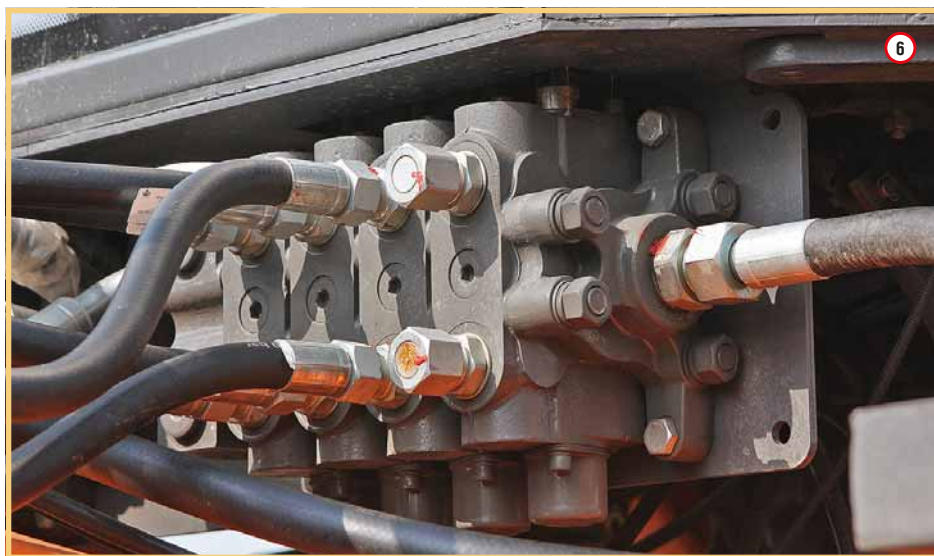
грейдера составляет 21 тонну, в режиме полного привода он развивает усилие 14 тонн. Машина оснащена дизелем ЯМЗ-238 РДЗ мощностью 235 л. с. и шестиступенчатой механической КПП с функцией отключения переднего моста при движении по ровной поверхности.

Автогрейдер ДЗ-250 создан путем модернизации хорошо известной модели Д-98. В основу модернизации машины свели потребности и пожелания клиентов. Здесь применена новая капотная система, в результате которой значительно улучшился доступ к моторной установке. Кабина также претерпела изменения. Системы безопасности ROPS и FOPS полностью интегрированы в каркас безопасности самой кабины, что позволило улучшить обзор для оператора, сохраняя при этом высокий уровень защиты.

Увеличенная на 30% емкость топливного бака (500 л) позволяет машине







работать в две смены без дозаправки. Упомянутая механическая КП при модернизации получила ряд улучшений: оптимизирована система смазки, внедрены датчики давления и температуры масла, появилась возможность контроля уровня масла. Теперь оператор полностью контролирует состояние коробки передач. Также инженеры «ОМГ СДМ» провели модернизацию грейдерного отвала: внедрены функции плавающего положения и гидропривод угла резания. Грейдер может оснащаться системами автоматического нивелирования 2D и 3D. Кстати, сейчас машина ДТ-250, оснащенная системой 3D, проходит опытную эксплуатацию в компании «Автобан» на строительстве скоростной автодороги М-12 «Москва — Казань». В настоящее время проводится комплекс НИОКР для создания еще более продвинутой версии полноприводного автогрейдера.

Вообще, улучшение и создание новой техники в «ОМГ СДМ» — это непрерывный процесс. В прошлом году компания приступила к реализации обширной программы локализации всей выпускаемой продукции и теперь начинает пожинать ее первые плоды. Одной из новинок, созданных в рамках данной программы, как раз и стал тверской гусеничный экскаватор UMG E225NC, участвующий в презентации. Эта модель относится к наиболее популярному у нас классу 22-тонных экскаваторов с однокубовым ковшом. Такие машины незаменимы для многих земляных работ. В частности, при строительстве дорог, где на экскаваторы возложены задачи устройства дорожного «корыта», насыпей, выемок, планировки откосов — там, где опираться на аутригеры невозможно. Кстати, масса 23 тонны — самый высокий показатель в классе, что обеспечивает отличную устойчивость при работе. Правда, для перевозки таких экскаваторов приходится получать разрешение, но для многих эксплуатационников это несущественно, поскольку техника рабо-

тает на каждом из объектов по несколько месяцев, и ее транспортировка — событие достаточно редкое. Существенно, что ширина гусеничной тележки UMG E225NC не превышает 2,5 м, что упрощает перевозку с объекта на объект по дорогам общего пользования.

В основе новой машины модель ТХ220LC, созданная в период сотрудничества с компанией Tegeh. Этот экскаватор серийно выпускался до начала спецоперации, пока были доступны импортные компоненты, которые широко в нем использовались.

Импортную гидравлику удалось заменить отечественной. Теперь гидромоторы механизма поворота и насосный агрегат имеют клеймо компании «Пневмостроймашина», а гидрораспределитель, центральный коллектор и гидроцилиндры — свои, ТВЭКСовские. Кстати, «Тверской экскаватор» производит 256 видов гидроцилиндров, обеспечивая ими не только свой конвейер, но и сторонних заказчиков.

Что касается опорно-поворотного устройства, планетарного редуктора механизма поворота и всех металлоконструкций, они тоже местного производства. А вот импортные компоненты электрооборудования заменили продукцией «Итэлма», завод тесно сотрудничает с этой компанией.

На E225LC установлен 6-цилиндровый дизель ЯМЗ-53646 мощностью 200 л. с., относящийся к одному из наиболее современных семейств Ярославского моторного завода — 530-му. Интересно, что изначально двигатели ЯМЗ-530 комплектовались топливной аппаратурой Bosch. Однако с 2016 года в состав модернизированной топливоподающей системы дизеля ЯМЗ-530 включен новый ТНВД производства Ярославского завода дизельной аппаратуры. Позже нашлась замена форсункам — их поставляет Алтайский завод топливной аппаратуры.

Рабочие характеристики гидравлического оборудования машины следующие:


1. Модель UMG E225NC относится к наиболее популярному у нас классу 22-тонных экскаваторов с однокубовым ковшом.
2. У машины одни из самых высоких параметров глубины и радиуса копания: 6745 и 10 125 мм соответственно.
3. Грейдер может оснащаться системами автоматического нивелирования 2D и 3D.
4. Полноприводный автогрейдер ДЗ-250 предназначен для выполнения большого объема энергоемких земляных работ в сложных условиях.
5. Оператор имеет хорошую обзорность благодаря большой площади остекления кабины.
6. Импортную гидравлику удалось заменить отечественной.

подача насосной установки 320 л/мин, максимальное усилие копания на ковше 130 кН. Управление гидравликой — джойстиковое.

Экскаватор оснащается ковшами разного назначения и объема, рукоятями различной длины, а также сменными рабочими органами, в т. ч. активными: гидромолотами, грейферами, вибропогружателями, кусторезами. У машины одни из самых высоких параметров глубины и радиуса копания: 6745 и 10 125 мм соответственно.

Оператор имеет хорошую обзорность благодаря большой площади остекления кабины. Освещение рабочей зоны в темное время суток обеспечивают четыре фонаря на кабине плюс два фонаря на стреле.

Кабина машиниста оборудована климатической установкой, есть аудиоподготовка. Опционально доступны предпусковой подогреватель, однопоточная гидролиния для подключения сменного оборудования и камера заднего вида.

В общем, судя по характеристикам, экскаватор E225LC — машина производительная, многофункциональная и ремонтнопригодная. Тем более что производитель обеспечивает бесперебойное снабжение запасными частями. А ситуация на внутреннем рынке запасных частей, как мы знаем, сегодня далека от идеальной. 

# РЕСУРСЫ НА ВЫРОСТ

**ДОБЫЧА ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ И ИХ ВЫВОЗ ЗА РУБЕЖ — ЭТО ОСНОВА И БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ. КАК ИЗМЕНИЛАСЬ ГОРНОМЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ ОТРАСЛЬ В СВЯЗИ С НОВЫМИ ВЫЗОВАМИ И КТО СЕГОДНЯ ФОРМИРУЕТ ОСНОВУ ЕЕ БУДУЩЕГО? ОТВЕТ НА ЭТИ ВОПРОСЫ ДАЛА ВЫСТАВКА MININGWORLD RUSSIA 2023, ПРОШЕДШАЯ В «КРОКУС ЭКСПО»** > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА

**С**овременная горнодобывающая промышленность по методу добычи полезных ископаемых разделена на два основных направления: открытый способ добычи, когда материалы добываются в карьере, и подземный, с сооружением шахт. Так же делится и техника, применяемая в горном деле, — для каждого вида работ используются свои, часто очень специфические машины. Раньше горнодобытчики делали ставку на технику крупнейших мировых брендов — Volvo CE, Komatsu,

Caterpillar... Большинство из них в прежние года активно участвовали в выставке MiningWorld. Нынче другие времена. Площади экспозиции ужались, а место европейских марок заняли китайские — именно они стали главными шоу-стоперами «Территории тяжелой техники», специального раздела выставки, где представлены самосвалы, экскаваторы, техника для подземных буровых работ.

Компания «Русбизнесавто» представила новый карьерный самосвал с жесткой рамой LGMG CMT 96.





Машина полной массой 96 тонн способна перевозить в 33-кубовом кузове 62 тонны груза. Самосвал оснащен двигателем Weichai Power WP13G530E310 и 6-ступенчатой КП Fast Gear. Бренд LinGong Machinery Group (LGMG) производит карьерные самосвалы с 2010 года. В настоящее время выпущено более 15 000 единиц тяжелой техники, которые работают на ГОКах по добыче золота, железа и других металлов, на карьерах по добыче камня, на угольных разрезах в Китае, Мьянме, Вьетнаме, Таиланде, Индии, Южно-Африканской Республике, Конго, Монголии, Казахстане. Теперь такая техника появится и в России.

Еще один крупный игрок — компания Dail Machinery готова предложить горнякам подземный погрузчик WJ-6. Модель представляет собой комбинацию колесного погрузчика и подземного самосвала грузоподъемностью 14 тонн. Кабина оператора отличается выверенной эргономикой, а габариты машины позволяют ей работать в узких тоннелях, обеспечивая высокую производительность при низких затратах на тонну груза.

Но для работы в шахтах нужны не только тяжелые самосвалы. Там работает широкий спектр техники, включая легкие внедорожники, которые используются для оперативной доставки ремонтных бригад и другого персонала в шахте. Одно из таких решений представила компания «ПИК Майнинг», создатель техники для горняков под маркой PICAR. Примечательно, что машина построена без использования иностранных комплектующих.

Аппарат со среднеторной компоновкой, предназначенный для перевозки трех человек и 300 кг груза, в этом году получил существенные усовершенствования. Что изменилось? Во-первых, место четырехцилиндрового японского дизеля Kubota занял минский мотор ММЗ-3LD мощностью 42 л. с. Во-вторых, двухступенчатый

вариатор CVT заменен автоматической гидростатической трансмиссией, она же обеспечивает постоянный полный привод. В-третьих, внедорожник стал полноуправляемым: все колеса могут поворачиваться для изменения направления движения. В результате при длине машины 3240 мм ее радиус разворота не превышает 4 м. Рулевой привод — гидрообъемный, хотя в предыдущей версии использовался ременный рулевой механизм. Существенно, что все компоненты гидравлики отечественного производства. Их выпускает компания «Пневмостроймашина» из Екатеринбурга. Подвеска всех колес независимая, на двойных А-образных рычагах. Ход подвески 380 мм. Тормозная система гидравлическая двухконтурная с дисковыми механизмами на всех колесах. Жесткий каркас автомобиля выполнен из бесшовной холоднокатанной трубы, конструкция дополнительно усилена на сгибах, а грузовой отсек отделен от кабины дополнительной

1. Машина WJ-6 представляет собой комбинацию колесного погрузчика и подземного самосвала грузоподъемностью 14 тонн.
- 2-3. Карьерный самосвал LGMG CMT 96 с жесткой рамой способен перевозить в 33-кубовом кузове 62 тонны груза.
4. Внедорожник PICAR со среднеторной компоновкой, предназначенный для перевозки трех человек и 300 кг груза в шахтах.

сеткой. Сборка машин PICAR организована в Санкт-Петербурге.

С уходом европейских производителей импортозамещение заиграло новыми красками, однако для его жизнеспособности недостаточно одного лишь предложения. Многие российские предприятия занимаются наращиванием локальных промышленных мощностей уже давно. Так, компания НПО «РИВС», созданная более 30 лет назад и поставившая перед собой главную цель — разработать и внедрить отечественные решения, соответствующие мировому уровню, производит обогащительное оборудование премиум-сегмента, которое всегда успешно конкурировало с европейскими брендами. О том, как изменилась отрасль за последний год, новом лице конкурента и условиях для импортозамещения рассказал генеральный директор компании Анатолий Хасянов: «Сегодня на рынке сложилась уникальная ситуация, которая открывает перед российским производителем большие перспективы, а вместе с этим и подводные камни. В Россию массово хлынули китайские и турецкие компании с оборудованием непроверенного качества в низкой ценовой категории, и такая ничем пока не обоснованная разница в стоимости сильно смущает текущих участников рынка. В нашей нише переработки полезных ископаемых мы являемся отечественным



ОБЗОР



1

разработчиком и поставщиком обогащительного оборудования премиум-сегмента, и в основе наших решений лежат качество и комплектность. Наша визитная карточка — комплексный подход к каждому проекту, учитывающий особенности конкретного месторождения и географию предприятия, а также собственный научно-исследовательский центр, позволяющий разрабатывать оптимальные решения от технологий обогащения и металлургии до поставки и монтажа оборудования. Это в сово-

купности позволяет гарантированно достигать технологических показателей проекта и выгодно отличает нас от прочих поставщиков отечественного обогащительного оборудования. На сегодняшний день у компании РИВС более 60 действующих патентов на технологические процессы, системы автоматизации и аналитического контроля и оборудование. В начале 2023 получила аккредитацию наша цифровая дочерняя компания «РИВС-цифра», которая будет специализироваться на цифровизации и по-



2



3

звоит развивать портфель собственных программных продуктов РИВС для автоматизации технологических процессов обогащительного производства. Как машиностроители мы идем по пути импортозамещения, инвестируя в новые направления, однако этот подход должны разделять и наши заказчики, отдавая предпочтение добросовестному российскому производителю. Поэтому, чтобы ситуация работала на развитие внутреннего потенциала, российский рынок должен пересмотреть свое отношение, не искать предложения из дружественных на данный момент стран, а начать производить и применять оборудование и технологии, разработанные в России совместно с господдержкой».

Однако «импортозаместить» возможно не все. Особенно острая нехватка отечественных разработок в сегменте спецтехники — российские промышленные предприятия продолжают нуждаться как в горных машинах, так и в компонентах. Здесь в игру вступает «ТехСтройКонтракт» — крупнейший эксклюзивный поставщик широкого модельного ряда горной, автодорожной



1. Подземный карьерный самосвал Fambition FT30 имеет номинальную грузоподъемность 30 тонн.
2. Мобильное буровое оборудование от компании SM-Trade.
3. Смесительно-зарядная машина МЗУ-14-5К на шасси МАЗ.
4. Самоходная буровая установка Siton на гусеничном ходу.
5. Российский бренд Exsoil представил моторные масла для коммерческого транспорта и горнодобывающей техники.
6. На стенде БЕЛАЗ лишь масштабные модели карьерных самосвалов.
7. Перуанская буровая машина Muki FF для разработки узких жил.

мы пожаротушения и дистанционного управления. На сегодняшний день мы можем предложить электрические и дизельные станции, и даже станции на солнечных батареях. Мощности их аккумулятора хватает на обеспечение работы систем охраны, пожаротушения и дистанционного управления», — рассказал Дмитрий Гальпер, руководитель проектов машиностроительного завода «Поток».

«В сравнении с прошлым годом экспозиция выставки MiningWorld выросла почти в два раза. Это не отменяет множества вопросов, один из которых — кто все эти производители? Вместе с цепочками поставок 2022 год разрушил и множественные «Пи», такие как производитель — потребитель — партнер — поставщик», — комментирует Светлана Тимченко, генеральный директор агентства «Маркетинг от Тимченко».

В рамках выставки агентство провело специальную экскурсию для экспертов и журналистов. «Наша авторская индустриальная экскурсия — это попытка проложить маршрут и составить актуальную карту для всех участников рынка без исключения», — резюмировала Светлана Тимченко.

и спецтехники для различных отраслей промышленности, включая открытые и подземные горные работы, строительство, сельское хозяйство. В ассортименте компании такие бренды, как Hyundai, Shantui, Socma, Tonly, Weichai, Astrack, Derui. О принципах и особенностях работы компании, клиентском сервисе вне времени и обстоятельствах рассказал руководитель отдела продаж «ТехСтройКонтракта» Олег Попов: «Сейчас, несмотря на рост темпов отечественного производства, потребность в качественной спецтехнике по-прежнему не удовлетворена. Мы поставляем горную, дорожно-строительную, сельскохозяйственную технику, навесное оборудование, запасные части, смазочные масла и жидкости ведущих производителей мира, в том числе Hyundai, Shantui, Tonly, SOCOMA, Sitrak, Astrack, Weichai и др. Модельный ряд адаптируется и под актуальные потребности рынка. Так, в этом году на выставке мы представляем широкую линейку техники для открытых горных работ и подземной разработки месторождений полезных ископаемых. Практически все поставляемое оборудование тестируется на проектах, где мы выступаем как подрядная организация. Активно развивается и направление аренды. Наш арендный парк оборудования — один из самых больших в стране — насчитывает более 800 машин как дорожно-строительной, так и горнодобывающей техники. Все технические специалисты компании регулярно проходят обучение на заводах производителей. Широкая сеть центров технического обслуживания и складов запасных частей позволяет нам оперативно оказывать поддержку предприятиям практически в любой части страны».

Снова российский производитель! Машиностроительный завод «Поток» уже 16 лет производит насосное оборудование, системы перемешивания и аэрирования, станции антигололедного и обеспыливающего смачивания для различных отраслей промышленности, включая горнометаллургическую. Визитная карточка предприятия — комплексность, индивидуальный подход и непрерывное развитие. Как и предыдущий участник, завод активно растет. Так, в этом году начато строительство новой производственной площадки почти в 1500 га.

«На выставке MiningWorld в этом году мы представляем нашу новинку — насосные станции с системой ZR-VAC, которая позволяет удаленно запускать и управлять станцией в автоматическом режиме без участия человека. Кроме этого, на стенде мы показываем сразу четыре модели центробежных насосов линейки Zvezda RUS с доступными размерами включений до 51–76 мм, производительностью до 2000 м<sup>3</sup>/ч. На этапе разработки проекта мы подбираем не только насосное оборудование, но и всю необходимую комплектацию: шланги, транспортировщики, систе-





# ПОВЕЛИТЕЛИ СПРОСА

**ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ АВТОПРОМ ИМЕЕТ СОЛИДНЫЙ БАГАЖ В ПРОИЗВОДСТВЕ ТЕХНИКИ ДЛЯ ВЫЕЗДНОЙ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ. ПОСЛЕ НЕСКОЛЬКИХ ДЕСЯТИЛЕТИЙ ПОСТУПАТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ИДЕИ МАГАЗИНОВ НА КОЛЕСАХ ДОСТИГЛИ ВЕРШИН. ОЦЕНИТЬ ИХ ПРИЗВАН ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНКУРС «ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ», ПРОВОДИМЫЙ ЦЕНТРОСОЮЗОМ РОССИИ СОВМЕСТНО С ЖУРНАЛОМ «АВТОПАРК 5КОЛЕСО»**

› МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ › ФОТО АВТОРА, «СОЛЛЕРС» И ГК СТТ

Главная цель конкурса — представить мобильную торговлю как социально ориентированную систему. Транспортные средства, оборудованные всем необходимым для торговли с них, — давняя традиция кооператоров. Она зародилась еще в период станов-

ления кооперативного движения в Европе. У нас в стране особую роль автомагазины стали играть в советские годы, когда им выпала миссия снабжать население отдаленных сел и деревень всем необходимым. В то время символом выездной торговли всей потребкооперации стала автолавка

с закрытым кузовом на шасси ГАЗ-51А.

Нынче машины другие, а их возможности — шире. Сейчас на регулярных маршрутах начинают работать более шустрые легкие коммерческие автомобили (LCV) с промтоварными надстройками или цельнометаллическими кузовами на шасси ГАЗ-3302, «Газель Next», УАЗ-330365-901, УАЗ «Профи». Есть и среднетоннажные «Газон Next» и «Валдай Next». Последний сравнительно недавно вышел на рынок и среди прочего получил специализиро-



ванную надстройку для мобильной торговли. Видимо, и компания «Соллерс», организовавшая сборку LCV под собственным брендом, тоже вскоре начнет осваивать этот сегмент. Кстати, помимо прямого аналога Ford Transit в лице Sollers Atlant в серию пошел и компактный Sollers Argo.

Автолавки, хлебные фургоны, фудтраки и прицепы-магазины — новые и уже зарекомендовавшие себя модели станут участниками всероссийского смотра. Они же послужат точным индикатором всего того, что происходит в автомобильной сфере.

Российский авторынок никогда не знал такого спада, который случился в прошлом году. В реализации LCV зафиксирован реальный провал, сбыт показал минус 48%, и это худший из результатов по сегментам коммерческого транспорта. Однако ниша социально ориентированного транспорта продолжает развиваться. Уверенно чувствуют себя и российские компании-надстройщики, основной пул которых представлен Приволжским федеральным округом. Существенно, что власти и бизнес помогают мобильной торговле дотациями и скидками. За пять лет предприятия потребительской кооперации обновили парк более чем на 400 автомобилей. Центросоюз России заключил соглашения с основными автопроизводителями на получение заводских скидок, развивается программа дотаций региональных администраций на приобретение автолавок. Существенную поддержку при реализации региональных программ получили кооператоры Татпотребсоюза, Удмуртпотребсоюза, Нижегородского, Ленинградского, Калужского, Ульяновского и Тульского общепотребсоюзов.

Предприниматели также ждут от властей изменения в законодательстве, которое упростит их работу. Напомним, уже восемь лет обсуждается возможность включить в закон «Об основах госрегулирования торговой деятельности в РФ» новую категорию — «Мобильные торговые объекты». Сейчас коммерсанты сталкиваются с множеством юридических трудностей, легализация работы фудтраков и других мобильных бизнесов. Внесение поправок сделает продукты более доступными и поможет развитию малого бизнеса в стране, что в будущем, конечно, активизирует спрос на технику.

Стоит ли ждать новинок спецтранспорта в этом году? Несомненно. Мы их обязательно соберем, представим на страницах



## АВТОЛАВКИ, ХЛЕБНЫЕ ФУРГОНЫ, ФУДТРАКИ И ПРИЦЕПЫ-МАГАЗИНЫ — НОВЫЕ И УЖЕ ЗАРЕКОМЕНДОВАВШИЕ СЕБЯ МОДЕЛИ СТАНУТ УЧАСТНИКАМИ КОНКУРСА


1. Эксперты оценят новинки авторынка, приняв во внимание их техническое совершенство, дизайн и практичность.
2. За пять лет предприятия потребительской кооперации обновили парк более чем на 400 автомобилей.
3. Рынок фудтраков перспективен для малого бизнеса.

наших изданий, проведем голосование и отметим сильнейших.

Конкурс «Лидер мобильной торговли» проводится по шести номинациям: «Лучший экипаж автолавки», «Автолавки. Лучшее техническое решение», «Фудтрак: лучший дизайн и оснащение», «Лучший транспорт для e-commerce», «Перспектива года», «Лучшее маркетинговое решение». Ключевая особенность первого всероссийского смотра в том, что в нем участвует не только техника, но и люди. Участниками номинации «Лучший экипаж» будут бригады мобильных торговых точек.

Жюри конкурса состоит из авторитетных экспертов отрасли,

представителей эксплуатирующих организаций, а также журналистов специализированных изданий, освещающих автотранспортную тематику. Эксперты будут оценивать новинки авторынка, принимая во внимание их техническое совершенство, дизайн, практичность и полезность технических решений. Победитель определяется большинством голосов.

Особенности участия, требования к оформлению конкурсных материалов, сроки подачи заявок и подведение итогов конкурса содержатся в положении о проведении конкурса, которое в ближайшее время будет размещено на сайте Центросоюза России. 



# ТЯЖЕЛО, НО РЕШАЕМО

**УХОД ЗАРУБЕЖНЫХ ПОСТАВЩИКОВ НИЗКОРАМНЫХ ТРАЛОВ ИЗ РОССИИ КАРДИНАЛЬНО ИЗМЕНИЛ РЫНОК, НО ПЕРЕВОЗКИ НЕ ОСТАНОВИЛ. ЗАВОДЫ РФ И РАНЬШЕ НЕ СИДЕЛИ БЕЗ ДЕЛА, А ТЕПЕРЬ ТЕМ БОЛЕЕ** > АЛЕКСАНДР ТРОХАЧЕВ > ФОТО АВТОРА И ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

**Н**изкорамный трал только на первый взгляд кажется специфической вещью с узким спектром использования. На самом деле его применение выходит за рамки бытовых представлений. Их используют на лесозаготовке, в нефтегазовой промышленности, дорожном строительстве, на перевозке стальных труб.

## НЕЗАМЕНИМЫЕ

Тралы незаменимы на транспортировке тяжелых крупногабаритных кон-

тейнеров, неделимых конструкций для объектов промышленности, для переброски сельскохозяйственной техники и в бизнесе по аренде гусеничной и колесной спецтехники.

По данным маркетингового агентства НАПИ, суммарный парк прицепной техники в России составляет 553,2 тыс. ед. Из них на тяжеловозы приходится 5,8%.







1



2



3

или 32,3 тыс. ед. — пятая строчка в рейтинге востребованности у перевозчиков после бортовых, самосвальных, тентованных моделей и цистерн. При этом обновление парка тралов происходит небыстро: за последний год продано менее 1,5 тыс. ед. новых полуприцепов данного типа.

Между тем рынок прицепной техники специального назначения пережива-



4



ет далеко не лучшие времена. По итогам 12 месяцев 2022 года продано чуть больше 27 тыс. ед. прицепного состава всех типов против 33,7 тыс. ед. годом ранее.

Производство прицепной техники в стране, по сведениям Минпромторга РФ, снизилось на 3%, а объем рынка в целом уменьшился на 5,7%. Правда, есть хорошие новости. Согласно данным «Росспецмаша» спрос российских транспортников на тралы за минувший год вырос на 11% и достиг отметки в 1459 ед.

По оценкам экспертов ассоциации «Спецавтопром», рынок новой прицепной техники в РФ по итогам 2023 года останется на прежнем уровне, а доля импорта сократится до 10%. В текущем сезоне реальностью станет повышение розничных цен на готовые изделия. Особенно это коснется моделей зарубежного производства: с января 2023 года утилизационный сбор вырос более чем



5

в шесть раз: с 96 тыс. до 600 тыс. рублей. Сделано это в соответствии с постановлением правительства РФ № 2132 в отношении прицепов и полуприцепов категории О4 (полной массой свыше 10 т). В таких условиях на повестку дня встает импортозамещение.

## СДЕЛАНО В РОССИИ

В настоящее время в России насчитывается примерно 50 заводов, занятых выпуском тралов, причем специалистов

1. В канун 2023 года в серии Original PRO завода «Тверьстроймаш» дебютировал обновленный полуприцеп модели AL48.
2. Четырехосный полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП-99903 при снаряженной массе 24 тонны обладает грузоподъемностью 95 тонн.
3. Под брендом Hartung тралы производит ЧКПЗ — Челябинский кузнечно-прессовый завод.
4. Новый низкорамный трал JTB-50 New изготовлен из высокопрочной стали S700MC.
5. Машиностроительный завод «Роксон» из Челябинска заявляет о запатентованной технологии производства и применении рам с запасом прочности более 40%.



1

по низкорамным моделям в два раза меньше. Остальные — это высокорамные, многоосные, телескопические, модульные, раздвижные, балластные.

В числе тех, кто относится к теме обзора, «Брянский Арсенал», «ПромАгроПрицеп» из Чебоксар, «СТ-Инжиниринг» («Сибирь Трейлер») из Тюмени, «АвтоСпецТехника-Канаш» («АСТ-Канаш»), «Росспецприцеп» («Рустрейлер») из Колпино, «Атлант Трейлерс» из Владивостока. Перевозчикам хорошо знакомы тралы Manak Auto из Старого Оскола, московский

«Спецприцеп», тверские «Строймаш-Сервис» и «Тверьстроймаш».

Низкорамные тралы новгородского предприятия «Meusburger Новтрак» становятся все популярнее, завоевывают новые рынки сбыта. И последние годы предприятие занимает первые строчки в списке отечественных производителей прицепной техники.

В Ленинградской области под торговой маркой «Невские машины» низкорамные прицепы и полуприцепы изготавливает ООО «Севзапспецмаш-Прицепы». Присутствуют на рынке полуприцепы Maral Trailer московской компании «Марал Санат Джавид». В столице России базируется и НПО «Нефтегазовое машиностроение и специальное авто-

мобилюстроение», выпускающее тралы под маркой GT7.

Часть продукции поступает из ближнего зарубежья. Например, с 1994 года свои модели прицепной техники поставляет унитарное частное производственное предприятие «Стройремавто» из г. Могилева Республики Беларусь. Правда, погоды на рынке один производитель не делает.

## ПОГОНЯ ОТМЕНЯЕТСЯ

Справедливости ради нужно сказать, что за новинками сейчас никто не гонится: дорого и неэффективно. У некоторых компаний сайт не обновлялся еще с начала пандемии или вообще не работает, а у кого-то последние новости относятся к доковидной эре. Так что, как ни крути, рынок низкорамных тралов за последние два-три года сильно съезжился.

Некоторые компании не вкладываются в разработку универсальных моделей, а предлагают изготовление низкорамных тралов под требования конкретного перевозчика. Например, ООО «Новус Трейлер» из Челябинской области предлагает составить заявку по исходным данным. Среди них — число осей (от двух до пяти, размером 4–20), длина 14–30 м, ширина 2500–3200 мм без уширителей или 3000–3700 мм с уширителями, высотой 2000–4000 мм и грузоподъемностью от 43 до 69 тонн.

В 2023 году 65-летие со дня основания отмечает завод «Тверьстроймаш». Свой первый полуприцеп-тяжеловоз предприятие выпустило в 1985 году и последние два десятилетия создает только прицепную технику. В канун 2023 года в серии Original PRO здесь дебютировал обновленный полуприцеп модели AL48. Его грузоподъемность осталась прежней (48 тонн), при этом конструкцию изменили с целью оптимизации нагрузки на оси. Появилась возможность увеличить полезную нагрузку на первую ось и аварийно отключать пневморессоры четвертой оси. Грузовая платформа тоже в прежней длине



2

(11 000 мм) с увеличением при необходимости до 19 000 мм. Этим модернизация не закончилась.

Для удобства проезда препятствий с приподнятой первой осью до 880/920 мм была увеличена высота погрузки. Жестче и прочнее стали стойки для фиксации груза 120x80 мм. Конструкторы улучшили механизм фиксации сдвижения и раздвижения платформы. Для компенсации даже небольших зазоров допускается использование ручной стяжки. Запасное колесо разместили на кронштейне под платформой, высвободив на гусাকে место под запаску тягача. В помощь оператору предусмотрели и механическую лебедку. В холодное время стало удобнее работать с настилом: защитный кожух препятствует попаданию в отверстия для уширителей снега, льда, грязи и исключает их примерзание.

В марте 2023 года «Тверьстроймаш» заявил о создании нового трала с отстегивающимся гуськом грузоподъемностью 35 тонн. Его особенности: малая высота погрузки (345 и 415 мм), три варианта длины платформы (7000, 7500, 8000 мм), безопасный и удобный заезд

с земли. Новинкой можно считать и созданный весной прошлого года полуприцеп, сменивший классическую модель 993931-L40. Его грузоподъемность увеличена с 40 до 48 тонн, а собственный вес снижен до 9,5 тонны. Колесную базу инженеры сместили к центру, что улучшило распределение нагрузки на оси и повысило маневренность. Владелец трала получил возможность менять торцевой лист. Вместительнее стал гусак. Дополнительное оборудование переместили так, чтобы по максимуму добавить полезной площади на погрузочной площадке.

Есть менее именитые игроки, тем не менее вносящие свою лепту в развитие рынка. Примером может служить НПФ «Спецмаш» из Цивильска. Более 15 лет компания выпускает тралы грузоподъемностью 13–60 тонн с погрузочной высотой 650–1250 мм, с загрузкой спереди, сзади и сбоку.

Полтора десятка низкорамных полуприцепов производит тверская компания «Строймаш-Сервис», а всего в их продуктовой линейке 36 моделей тралов. В большинстве случаев выбор товарных низкорамных тралов невелик,

и все чаще производители предлагают изготовить нужное изделие на заказ, с учетом специфики предстоящих транспортных задач.

## ОБЕЩАНИЯ ЗАВОДОВ

На рынке, как известно, два умника: один старается подороже продать, второй — подешевле купить. Это нормальная практика, и сфера низкорамных тралов здесь не исключение. Помимо рекламных заверений типа «наш трал самый лучший», есть вполне конкретные параметры, смысл которых никаким словоблудием не затмишь.

Например, не все поставщики имеют готовую продукцию в наличии. В зависимости от сложности выбранной модели и степени загруженности про-

1. Шестиосный ТР-697 с задним заездом подходит для перевозки особо тяжелых грузов.
2. Последнее время такие модификации, как ТР-345 от «Meusburger Новтрак», пользуются особым спросом.
3. Каждый низкорамный полуприцеп «Meusburger Новтрак» — это индивидуальная разработка под заказчика.





изводства срок изготовления может занимать от пяти рабочих дней до трех-четырех календарных недель или 25–30 дней с момента заключения контракта. Само подписание договора еще ничего не гарантирует. Нужно внести предоплату в размере от 10% до 50%, и только после этого будет дана отмашка производству. По готовности транс-

портного средства клиент производит доплату оставшейся суммы. Далее следует доставка трала заказчику, прием изделия, передача документации транспортного средства. Полуприцеп можно забрать самовывозом с предприятия или дилерского склада автомобильным или железнодорожным транспортом. Все как обычно.

Гарантийные сроки у моделей одной и той же категории, как правило, сопоставимы. На основную конструкцию изделия это стандартные 12 месяцев или 20 тыс. км пробега. Встречаются обязательства сроком полтора-два года на грузовую платформу и на определенные узлы до 10 лет. Естественно, обязательным условием является соблюдение правил эксплуатации, предписанных производителем.

Как много в России реальных платежеспособных заказчиков новых низкорамных тралов? До пандемии COVID-19 насчитывалось чуть более 400 клиентов, использующих в своем бизнесе низкорамные тралы зарубежного производства. Потребителей отечественной продукции было несоизмеримо больше, даже если не брать в расчет потребности Сухопутных войск Вооруженных Сил. Сегодня их, увы, намного меньше. Конечно, новые модели с маркировкой «Сделано в России» в подавляющем большинстве не стали полноценной заменой продукции Faunville, Kassbohrer, Nooteboom и других брендов. Но, как известно, за неимением гербовой пишем на простой!

## УРАЛЬСКИЙ КЛАСТЕР

Ветераном движения в области постройки автомобильных тралов счита-



ется Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов (ЧМЗАП), или ПАО «Уралавтоприцеп». Родоначальник российского прицепостроения ведет свою деятельность с августа 1943 года. Производство прицепной техники под маркой ЧМЗАП предприятие начало 29 марта 1956 года.

Еще в 1964-м здесь был разработан 300-тонный прицеп. Сегодня в рейтинге производителей по количеству выпущенной и находящейся в эксплуатации прицепной техники всех типов ЧМЗАП занимает девятое место (17,2 тыс. ед., 3,1% от всего парка РФ). По итогам 12 месяцев 2022 года завод занял пятое место, реализовав 1,2 тыс. новых транспортных средств, что составило 3,4% от всего рынка России.

В марте 2023 года завод предложил потребителям новую модель низкорамного четырехосного полуприцепа-тяжеловоза ЧМЗАП-99903 по спецификации 070-В и 070-В2. При снаряженной массе 24 тонны новинка обладает грузоподъемностью 95 тонн. Погрузочная высота модели — 1,3 м, число колес — 16+2, дорожный просвет — 455 мм. Новая модель ЧМЗАП-99903-0000070-В2 укомплектована шинами из особо прочной резины, что наряду с другими конструктивными особенностями и обеспечивает высокую грузоподъемность.

Наряду с ЧМЗАП в 74-м регионе России, на Урале, базируется несколько производителей низкорамных тралов. Один из них — «ЧелябДорМаш», работающий на рынке 15 лет. Он производит модели грузоподъемностью от 25 до 110 тонн с рабочей площадью длиной 4–12 м, высотой от 480 мм, с раздвижными и уширяемыми до 3200 мм платформами.

Машиностроительный завод «Роксон» из Челябинска заявляет о запатентованной технологии производства и применении рам с запасом прочности более 40%. По сути, это низкорамные тралы грузоподъемностью до 100 тонн, созданные немецкими конструкторами для российских условий эксплуатации. Кроме моделей в наличии, предусмотрено изготовление под цели заказчика, с погрузочной высотой 900 мм. В рамках индивидуального производства гарантируется трехслойная окраска рамы, применение проверенных импортных комплектующих, рабочая площадка длиной 8–12 м, ширина платформы 2550–3500 мм. Трал снаряженной массой от 7 до 26 тонн может иметь от одной до восьми осей, допускать нагрузку на ССУ от 10 до 32 тонн, нагрузку на дорожное полотно через шины от 12 до 90 тонн.

Под брендом Hartung тралы производит ЧКПЗ — Челябинский кузнечно-прессовый завод. Низкорамники есть в ассортименте Novus Trailer из поселка Есаульский Челябинской области. Правда, не у каждого из них в наличии новинки сезона 2022–2023.



Наряду с известными предприятиями бизнес по производству низкорамных тралов осваивают новые игроки. С 2020 года на рынке РФ работает ООО ПКФ «Ютерборг» из Копейска Челябинской области. За это время машиностроительный завод произвел более 300 единиц полуприцепов-тяжеловозов нескольких видов. В числе новинок — JTB-40 и JTB-50 с гидравлическими и привставными алюминиевыми тралами.

На уральском производстве используется новое, не изношенное, современное оборудование. Это обеспечивает точность размеров и высокое качество механической обработки деталей для сборки по чертежам. Все модели проходят расчеты прочности еще на стадии проектирования. При этом специалисты добиваются снижения собственной массы изделий и вносят улучшения. Например, разработали собственную электрическую схему без применения скруток и спаек, сделав все комплектным. Улучшена подготовка и нанесение лакокрасочного покрытия при покраске рамы полуприцепа. Трущиеся элементы теперь не металлизировать, а оцинковывают. Упрощена работа с тралами, и в результате улучшены характеристики новых моделей.

В линейке производителя восемь низкорамных тралов. Наибольшая высота грузовой площадки 950 мм, но есть модели с пониженной платформой, чей «рост» не превышает 400–700 мм. Самые свежие из них — трехосный JTB-40 New грузоподъемностью 40 тонн и четырехосный облегченный JTB-50 New с полезной нагрузкой 50 т. «Сороковой» обладает собственным весом 10 тонн, нагрузкой на седельно-сцепное устройство 17 тонн, допускает нагрузку на оси в 33 тонны и перевозит груз массой 40 тонн. Заказчик может выбрать оси Alion, BPW, Gigant, Granning, PLT, ROR, SAF. В конструкции применяется высоколегированная импортная сталь,

1. Новые модели с маркировкой «Сделано в России» в подавляющем большинстве не стали полноценной заменой продукции Faymonville, Kassbohrer, Nootboom и других брендов.
2. Низкорамный полуприцеп-тяжеловоз НефАЗ-93344-0779110 предназначен для перевозки негабаритных грузов.

которая в процессе создания трала подвергается дробеструйной обработке. Нанесение ЛКП в современной покрасочной камере обеспечивает стойкость покрытия на долгое время.

Новый низкорамный трал JTB-50 New изготовлен из высокопрочной стали S700MC. Это дало возможность снизить собственный вес и позволить заезжать на гусачную часть техники массой до 8 тонн. Новинка двойного сложения стала легче, ниже, прочнее и проще в эксплуатации. В числе отличительных особенностей — комбинированный настил и оцинкованные уширители. В его конструкции применяется электрика SIM, тормозные системы Haldex, WABCO, осевые агрегаты как и для JTB-40 New и другие импортные компоненты. Стоимость низкорамных тралов вполне адекватная. Например, обычный JTB-40 стоит 5,8 млн руб., JTB-50L — 8,7 млн руб. И выбрать партнера по лизингу можно из 12 компаний.

С учетом сложившихся реалий многим производителям и перевозчикам сегодня не до жиру — быть бы живу. Во многом именно этой логикой продиктованы действия сторон. Главное — никто не сдастся и на импортные поставки уже не рассчитывает. Впереди рост капитального строительства, развитие промышленного производства в разных регионах РФ, а значит, спрос на низкорамные тралы не сойдет на нет. И не так уж важно, на новейших или ранее освоенных моделях прицепного состава повезут грузы. Главное, чтобы и то, и другое было в наличии! 🇷🇺

# «КЕНГУРУ» И ШТОРА

WALLAROO MZS SC3-1 > ПОЛНАЯ МАССА: 38 ТОНН > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2022 Г. > ЦЕНА: ОТ 5,1 МЛН РУБ.

**КОМПАНИЯ «СОТРАНС» ВЫВОДИТ НА РЫНОК РОССИИ ШТОРНЫЙ ПОЛУПРИЦЕП WALLAROO, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ НА ЗАВОДЕ ДОЧЕРНЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ КОМПАНИИ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ** > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА

**Н**овинка разработана российскими инженерами-конструкторами и технологами с учетом передовых зарубежных реше-

ний. Флагманским серийным продуктом нашего завода уже более года является шторный полуприцеп, брендированный шрифтовым логотипом группы компаний «Сотранс» (Wallaroo — англ. кенгуру).

Трехосный полуприцеп-шторник MZS SC3-1 собственной массой 6840 кг производится с 2022 года и является флагманским серийным продуктом.

Транспортное средство предназначено для работы с тягачами с высотой седельно-сцепного устройства 1150 мм. При классической внутренней длине кузова 13,6 м внутренняя высота составляет 2710 мм. Возможно три вида погрузки: задняя, боковая и верхняя — крыша сдвигается отдельно от бортов. Полуприцеп обладает низкой парусностью за счет низкого натяжения тента.

Рама выполнена из высокопрочной стали российского производства с пределом прочности не ниже 690–700 МПа. Поставщиком является компания «Северсталь». Для защиты от коррозии все металлические элементы силовой конструкции оцинкованы в погружных ваннах методом горя-





чего цинкования. Рама в целом собирается по модульному принципу конструктора на конвейере. Таким образом, исключаются напряжения в материале, вызванные высокими температурами во время сварки. Сборная конструкция рамы, помимо прочего, предполагает высокую ремонтнопригодность, поскольку поврежденные детали можно менять по отдельности. Идея не нова, подобное решение — оцинковку и болтовое соединение — использует компания Schmitz Cargobull. Так что решение не должно вызывать проблем в процессе эксплуатации.

Напольное покрытие выполнено из влагостойкой ламинированной фанеры толщиной 27 мм. Передняя стенка выполнена из наборного алюминиевого профиля и защищена внутри таким же листом фанеры, как и напольное покрытие. Задние ворота — алюминиевые, производства Hestel, с внутренними штангами. Механизм сдвижной крыши и штор, сдвижные боковые стойки — Versus. Тент крыши и боковых штор выполнен из тканевого полиэстера, покрытого пастой ПВХ. Плотность боковой шторы 850–900 г/м<sup>2</sup>, плотность тента крыши 650–680 г/м<sup>2</sup>. Для удобства работы на платформе предусмотрена выдвижная оцинкованная лестница.

Полуприцеп оснащен 9-тонными осями SAF Intradisc с необслуживаемым ступичным узлом, дисковыми тормозами и системой EBS. В качестве альтернативы планируется использование китайских (TYEN) или турецких (Osman Koc) осевых агрегатов. Подвеска — пневматическая. Подъем первой оси в базовой комплектации не предусмотрен, но такой механизм можно заказать опционально.

1. Сборная конструкция рамы, помимо прочего, предполагает высокую ремонтнопригодность, поскольку поврежденные детали можно менять по отдельности.
2. Полуприцеп обладает низкой парусностью за счет сильного натяжения тента.
3. Вращающиеся резиновые отбойники компенсируют проседание платформы при заезде погрузчика.
4. Полуприцеп оснащен 9-тонными осями SAF Intradisc с дисковыми тормозами.
5. Передняя стенка выполнена из наборного алюминиевого профиля.
6. Напольное покрытие выполнено из влагостойкой ламинированной фанеры.



живаемым ступичным узлом, дисковыми тормозами и системой EBS. В качестве альтернативы планируется использование китайских (TYEN) или турецких (Osman Koc) осевых агрегатов. Подвеска — пневматическая. Подъем первой оси в базовой комплектации не предусмотрен, но такой механизм можно заказать опционально. Возможности комплектации также предполагают съемные коники, обрешетку из алюминиевого профиля, палетный ящик и полностью светодиодную оптику. Стоимость полуприцепа от 5,1 млн рублей.

Механический завод «Сотранс» входит в ГК «Сотранс» и является первым кузовостроительным заводом в Северо-Западном федеральном округе. Предприятие изготовило более 100 шторных полуприцепов, они эксплуатируются в крупных транспортных



компаниях. Производство расположено в собственном промышленном здании площадью 15 тыс. м<sup>2</sup>, где также идет серийное производство рефрижераторных полуприцепов. В настоящее время идет расширение эффективной производственной площади до 20 тыс. м<sup>2</sup>.

До конца 2023 года департамент НИОКР планирует завершить разработку конструкции и внедрить в производство технику для перевозки сыпучих грузов.

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Внутренние размеры (ДхШхВ), мм	13 600 x 2470 x 2710
Высота шкворня седельно-сцепного устройства, мм	1150
Снаряженная масса, кг	6840
Разрешенная максимальная масса, кг	38 000
Нагрузка на трехосную тележку, кг	27 000
Межосевое расстояние, мм	1310
Подвеска	пневматическая
Размерность шин	385/65R22.5



**П**рицеп-автомобиль STP17L — это новинка, пока еще не представленная ни на одной выставке и не вышедшая в массовое производство. Запрос покупателя на подобный фургон появился примерно 3 года на-

зад, когда путешествия по России стали набирать популярность. Как сообщает издание «Газета.ру», ссылаясь на аналитический отчет «Авито», спрос на автодома в 2020 году вырос на 40% из-за карантина. А в 2022-м количе-

ство россиян, путешествующих по регионам, увеличилось на 53%, сообщил Rambler. Впрочем, новинка может быть интересна не только туристам-любителям, но и профессиональным отелям, развивающим бизнес гостиниц на колесах.

Изготовление первого экземпляра STP17L было завершено в апреле этого года. Прицеп пока

# ДВУХКОЛЕСНЫЙ КАРАВАН

STP17L > ПОЛНАЯ МАССА: 750 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: МАЙ 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 3 МЛН РУБ.

**В РОССИИ ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ КЕМПЕРОВ. КОМПАНИЯ «СТ НИЖЕГОРОДЕЦ» РАЗРАБОТАЛА ОБЛЕГЧЕННЫЙ ПРИЦЕП-АВТОДОМ. ОН МОЖЕТ БУКСИРОВАТЬСЯ ЛЮБОЙ ЛЕГКОВОШКОЙ, ОБОРУДОВАННОЙ ФАРКОПОМ, И НЕ ТРЕБУЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ОТМЕТОК В ВОДИТЕЛЬСКОМ УДОСТОВЕРЕНИИ > ЮРИЙ КУЗНЕЦОВ > ФОТО АВТОРА**



еще не побывал «в полях» и никак не эксплуатировался. Да и наше знакомство с ним оказалось весьма мимолетным. Тем не менее определенное впечатление об этом жилище на колесах составить удалось.

Дизайн новинки вполне современный. Впрочем, кемпер от «СТ Нижегород» не сильно выделяется на фоне маститых конкурентов, среди которых челябинский «Кемпер Урал», питерский Cargo Caravans, подмосковный «Автокемпер». При внешних габаритах 4500x2100x2750 мм площадь жилого пространства составляет 8,4 м<sup>2</sup> при высоте потолка 2020 мм. Прицеп относится к категории О1, его можно эксплуатировать в сцепке с любой легковушкой, оборудованной фаркопом. Водителю достаточно прав категории В.

Облегченный кузов выполнен из композитных материалов и не подвержен коррозии. Несущая конструкция представля-

ет собой стальную раму, которая окрашивается полиуретановой грунт-эмалью. Спереди к раме крепится дышло сцепного устройства с тормозом наката фирмы Knott. Независимая резино-жгутовая подвеска обеспечивает хорошую плавность хода. Это важно для обеспечения сохранности оборудования. Отсутствие необходи-

мости в перевозке тяжелых грузов обусловило применение обычных легковых шин размерностью 175/70R13. Для выравнивания и стабилизации на стоянке прицеп оборудовали опорным колесом и винтовыми стойками сзади.

В интерьере преобладают светло-бежевые тона, а само дизайнерское решение можно



1. Салон оформлен в светло-бежевых тонах.
2. Под нижним спальником предусмотрено место для хранения вещей.
3. В кухонной зоне предусмотрены газовая плита и мойка.



1



2

назвать классическим. В передней части кузова расположена гостиная со столом-трансформером. Конечно, четверым туристам обедать за таким столиком будет тесновато, но для полевых условий компоновка вполне приемлема. Стол можно переоборудовать

под двуспальное место размером 200x140 см. Матрасы и подушки, представленные в базовой комплектации, слишком мягкие, и придиравшись постояльцам спать здесь, вероятно, будет некомфортно. Поэтому желающим приобрести кемпер следует проконтролировать этот момент и подобрать под себя наиболее удобные и подходящие спальные принадлежности.

Для основного освещения в обеденной зоне используются настенные светодиодные лампы. Также предусмотрено локальное освещение — два светильника на гибкой ножке. Дневной свет в салон проникает через три окна с тонированными стеклами. Причем боковые окна выполнены открывающимися.

К обеденной зоне примыкает кухня с холодильником, газовой



3



4



## НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

ООО «СТ Нижегородец» — это предприятие по производству автобусов, грузового транспорта и спецтехники различного назначения на базе фургонов и шасси коммерческих автомобилей, которое с 2006 года обеспечивает автомобильный рынок России коммерческим транспортом европейского класса. В 2018 году состоялась открытие филиала в ОЭЗ «Алабуга», где изготавливаются промтоварные и изотермические фургоны.

Мощности площадок в Нижнем Новгороде и Алабуге позволяют выпускать 15 000 автомобилей в год. Производственная программа включает фургоны, автобусы, автомобили скорой медицинской помощи, автолавки и прочее — всего свыше 500 различных модификаций. Численность персонала составляет более 600 человек.

В 2022 году компания начала сотрудничество с компанией Sollers, предлагая специальные исполнения на базе новых моделей коммерческих автомобилей Atlant и Argo. Благодаря развитию дилерской сети компания планирует обеспечить полную загрузку своих производственных площадей автомобилями Sollers.

### ПРИЦЕП-АВТОДОМ STR17L

#### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Габариты (ДхШхВ), мм	4500x2100x2750 мм
Площадь жилого пространства, м <sup>2</sup>	8,4
Полная масса, кг	750
Подвеска	резино-жгутовая
Тормоза	барабанные, с тормозом наката
Размерность шин	175/70R13

панелью на две конфорки, мойкой и шкафом с откидывающейся столешницей. Напротив кухонной зоны расположен шкаф для хранения одежды и полки для продуктов. Освещение в кухне сделано так же, как и в обеденной зоне, только без локальных светильников.

В задней части кузова оборудована спальня с двухъярусной кроватью. Размер нижнего и верхнего матрасов 200x70 см. В зоне изголовья установлена подсветка и USB-разъемы. Под нижним ярусом предусмотрено место для хранения вещей. Кстати, еще несколько вещевых ящиков расположены в верхнем ярусе по периметру гостиной. На борту, разумеется, предусмотрен санузел. Он скрыт за распашной дверью и оборудован душевой кабиной, угловой раковиной и биотуалетом.

Наружные отсеки кузова предназначены для размещения газового баллона, емкости с дизтопливом и аккумулятора с автоматическим зарядным устройством. Предусмотрено внешнее подключение к электросети (разъем СЕЕ Fawo) и водопроводу. Система водоснабжения состоит из баков чистой и отработанной воды объемом по 80 л каждый. Они оборудованы датчиками уровня воды, сливным краном, теплоизоляцией и системой обогрева для использования зимой.

Система отопления салона — жидкостная. Вода прогревается



1. Гелевый аккумулятор отличается от обычного свинцово-кислотного большей емкостью и высокими показателями заряда.
2. Потолочный люк оборудован вентилятором.
3. Боковые окна выполнены откидывающимися.
4. Задняя вертикальная и передняя наклонная стенки — классический силуэт прицепа-автодома.
5. Управление энергетикой автодома сосредоточено на центральной панели.
6. Гнездо для подключения внешней электросети.
7. Газовый баллон — в комплекте.
8. Заправочная емкость для автономного отопителя.

в бойлере от электросети 220 В и отдает тепло в калориферы. При отсутствии возможности подключения к сети используется автономный подогреватель. Также предусмотрен смешанный режим — на дизельном топливе и от электричества.

Контроль состояния различных датчиков реализован с помощью панели управления, где представлена информация о заряде аккумулятора и уровне заполнения баков питьевой и технической воды. На панели также располагаются главный выключатель низковольтной сети, выключатель света и контрольный индикатор напряжения 220 В.



Стоимость кемпера с оборудованием — около 3 млн рублей. Впрочем, цена может варьироваться в зависимости от комплектации и пожеланий клиента. Установка кондиционера, генератора, разработка индивидуальных вариантов дизайна — все это в индивидуальном порядке будет обсуждаться с каждым клиентом, заверили в «СТ Нижегородец».



## НЕ ХУЖЕ ЕВРОПЕЙЦА

РЕГИОНАЛЬНЫЕ КОММУНАЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ — ГЛАВНЫЕ ТЕСТИРОВЩИКИ МУСОРОВОЗНОЙ ТЕХНИКИ. ОНИ РАБОТАЮТ В СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ, ПОЭТОМУ НУЖДАЮТСЯ В НАДЕЖНЫХ И ЭКОНОМИЧЕСКИ ЭФФЕКТИВНЫХ МАШИНАХ. В КАЖДОМ РЕГИОНЕ СВОЯ СИТУАЦИЯ, ТРЕБУЮЩАЯ ИНДИВИДУАЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ. НАПРИМЕР, ДЛЯ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ХАРАКТЕРНЫ СЕЗОННЫЕ ПЕРЕПАДЫ ТЕМПЕРАТУР И ДЕФИЦИТ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. КАКУЮ ТЕХНИКУ ИСПОЛЬЗУЮТ МЕСТНЫЕ КОМПАНИИ? > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО ООО «ЧИСТЫЙ СЛЕД»

**К**омпания «Чистый след» — региональный оператор по обращению с твердыми коммунальными отходами на территории западной зоны Вологодской области эксплуатирует девять машин смоленского завода КДМ.

Наиболее универсальная модель — мусоровоз СМ-16 на шасси КАМАЗ. Объем бункера-накопителя составляет 17,5 м<sup>3</sup>, а высокий

регулируемый коэффициент прессования 1:7 позволяет перевозить 7500 кг отходов. Габариты 8700x2540x3600 мм в сочетании с колесной формулой 4x2 и оптимальным распределением нагрузки по осям делают грузовик маневренным и удобным в эксплуатации. Бункер без сварных швов выполнен из европейской стали, оцинкован и покрыт эмалью PPG. В ключевых узлах используется ита-

льянская гидравлика, а система управления с широкоформатной камерой заднего вида, пятью пультами и тремя режимами (автоматическим, полуавтоматическим, ручным) дает возможность эффективно работать с любым типом контейнеров, в том числе с «лодками». «Машина сразу показала себя с лучшей стороны, — говорит директор по обращению с отходами ООО «Чистый

след» Сергей Телушкин. — К нам на тест она попала после того как совершила целое путешествие по России — прошла около 30 регионов. При этом ремонт осуществлялся в полевых условиях, и даже в таком виде она продемонстрировала результаты не хуже, чем европейский аналог, который мы тоже успели протестировать».

Убедительными оказались и показатели расхода топлива — 50 л/100 км с полной загрузкой бункера при 55–57 литрах у рыночных аналогов со сходными техническими характеристиками. К 5–7% топливной экономии можно прибавить выгоду в 10% за счет снижения затрат на ТО при эксплуатации более двух лет. До этого момента расходы минимизированы 24-месячной гарантией производителя.

Региональные операторы также добиваются экономии на эксплуатационных расходах, грамотно формируя парк техники. «У нас работает не только двухосная машина СМ-16, но и трехосный мусоровоз СМ-18, который обладает большей проходимостью в сельской местности с болотистыми участками, — комментирует Сергей Телушкин. — Есть районы с бездорожьем и песчаными почвами,





1. Система управления с пятью пультами дает возможность эффективно работать с любым типом контейнеров.
2. Благодаря высокому коэффициенту прессования техника завода КДМ может вывозить и ТКО, и крупногабаритный мусор.
3. Гидроцилиндры требуют повышенного внимания при эксплуатации в жестких условиях.

где эта машина ведет себя лучше. И мы понимаем, что с «трехоской» мы попадаем в большее количество населенных пунктов. Кроме того, приобретены еще две восьмикубовые машины производства смоленского завода КДМ СМ-8 на шасси МАЗ, они тоже показывают хорошие результаты».

Компактная техника чаще эксплуатируется зимой, что позволяет компании сокращать текущие затраты. «В холодное время объемы отходов в малых населенных пунктах резко сокращаются, поскольку люди уезжают в города. Получается, что большая машина едет по маршруту и везет всего лишь две тонны, проходя то же количество населенных пунктов. Наличие в парке разных моделей мусоровозов, а также варьирование их в зависи-

мости от сезона позволяет нам делать свою работу качественно и при этом снижать расходы», — резюмирует Сергей Телушкин.

Благодаря высокому коэффициенту прессования техника завода КДМ может вывозить смешанные отходы — и твердые коммунальные, и крупногабаритный мусор (диваны, рамы и др.). Это позволило минимизировать использование машин, которые раньше собирали только КГМ, и сформировать парк, состоящий из однотипной техники. «Унификация контейнеров позволяет нам обслуживать тремя машинами территорию, для которой раньше, как мы знаем, было необходимо 5–6 мусоровозов. Соответственно, есть экономия на ремонте, эксплуатационных расходах и топливе,

ФОТ», — подчеркивает представитель ООО «Чистый след».

С уходом многих производителей мусоровозов, которые работали в России десятилетиями, вопрос обеспечения послепродажного обслуживания техники встал особенно остро. Региональные операторы нуждаются не только в качественном ТО и своевременных поставках запчастей, но и в экспертной и технической поддержке.

Для этих целей завод КДМ создал оперативную сервисную службу, на сегодняшний день в ней работает пять выездных бригад. Помимо этого действует конструкторская служба, специалисты которой изучают потребности заказчиков, собирают от них обратную связь и модернизируют машины специально под нужды региональных операторов. «Когда мы брали на тест восьмикубовую машину, она уже эксплуатировалась в жестких условиях и получила повреждение гидроцилиндра. Мы заметили это только вечером, а на следующий день мусоровоз должен был идти по «боевому» маршруту и быть полностью исправным. Сервисная бригада приехала ночью, заменила гидроцилиндр, и в шесть

утра машина вышла в рейс», — рассказывает Телушкин. «Конструкторы и специалисты, с которыми мы общаемся, всегда идут нам навстречу, настроена продуктивная работа, — резюмирует эксперт. — Более того, мы получили сертификат одобрения от завода, подтвердив квалификацию наших бригад, и имеем право на гарантийный ремонт установок своими силами».

Кстати, техникой смоленского завода КДМ также заинтересовался регоператор из Ставропольского края. Изучая мусоровоз СМ-16 на форуме «Чистая страна», ставропольцы попросили изменить расположение гидравлических рукавов, чтобы исключить возможность обрыва «слишком высокой детали» при заезде во дворы. Представители компании-производителя приняли во внимание пожелание эксплуатанта. 🇷🇺

#### ДАННЫЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Режим работы	ежедневный
Максимальная загрузка, кг	7500 кг
Коэффициент прессования	1:7
Расход топлива с полной загрузкой	50 л/100 км
Среднемесячный пробег	7600 км

# ЖЕЛЕЗНОЕ ДОЛГОЛЕТИЕ

СКАЗАТЬ, ЧТО СРЕДА 26 АПРЕЛЯ СЕГО ГОДА БЫЛА НАСЫЩЕННОЙ, ЗНАЧИТ НИЧЕГО НЕ СКАЗАТЬ. ОНА БЫЛА СВЕРХНАСЫЩЕННОЙ! ТРИ ИЗВЕСТНЫЕ КОМПАНИИ — ФРАНЧАЙЗИНГОВАЯ СЕТЬ «ЕВРОАВТО», «МЕХАНИКА» И «ГИДРАВЛИКА» ПРОВЕЛИ ЭКСКУРСИИ, ГАРМОНИЧНО СОВМЕЩЕННЫЕ С ЛЕКЦИЯМИ. КСТАТИ, ВСЕ ТРИ КОМПАНИИ ЧЛЕНЫ СОЮЗА АВТОСЕРВИСОВ

› ЮРИЙ БУЦКИЙ › ФОТО АВТОРА

Среди гостей были руководители различных предприятий, технические специалисты, журналисты и блогеры. Тема — значение восстановительного производства для экономики и экологии. Лейтмотив мероприятия — скажи «нет» апологетам одноразового мира. Автомобильные агрегаты, узлы и детали, как и сами автомобили, должны служить долго. Мы расскажем, что для

этого надо сделать, заявили организаторы.

Общение началось с посещения автосервиса «ЕвроАвто» в Химках. Это естественно — ведь именно на СТО начинается путь автомобиля к устранению неисправностей. Приемка, фотофиксация деталей, составление наряд-заказа, полный и открытый контакт с клиентом — таковы первые шаги.

Клиенту предлагается выбор: отремонтировать

его собственную деталь, заменить ее на новую или же установить уже отремонтированную со склада.

Такая же схема предлагается для узлов и агрегатов. Выбор обосновывается. Например, у прибывшего автомобиля неисправна рулевая рейка. Можем отремонтировать вашу. Но смотрите: цена новой оригинальной рулевой рейки 132 400 рублей, восстановленная стоит 39 800, а б/у в хорошем состоя-

нии — 29 600. И клиент решает, что ему подходит.

Проблема с двигателем? Его можно заменить на другой — с пробегом или контрактный. Контрактный мотор отличается тем, что он не эксплуатировался в нашей стране. Значит, скорее всего, он работал в более благоприятных условиях и меньше изношен. Кроме того, приобретенный на аукционах агрегат юридически чист. Его родословную легко отследить в Интернете.

Моторы, находящиеся на складе и предлагаемые клиентам, готовятся к продаже тщательно: снимается навесное, проводится эндоскопия, вакуум-тест, механическая очистка и консервация.

А если клиент все же настаивает на ремонте собственного двигателя? Тогда в зависимости от дефектов агрегат ремонтируется силами СТО или направляется на восстановительное производство — например, в компанию «Механика». Но суть одна — двигатель служит. Либо работает на автомобиле, либо ждет своей очереди на складе. Служит, а не идет на переплавку.

Потом гости поехали в «Механику». Там их вниманием завладел Дмитрий Даньшов — эрудированный специалист и отличный рассказчик.

Вот когда сторонникам одноразового мира



1



досталось по полной! Чтобы изготовить коленчатый вал, нужно добыть руду, обогатить, сварить первичный чугун, переплавить его, ввести дорогие легирующие добавки, отлить собственно вал — это лишь крупные штрихи сложного производства. А сколько при этом уйдет угля и электроэнергии! Дмитрий Николаевич приводит цифры. А сколько выделится вредных газов и пыли! Снова цифры — и довольно страшные. И что же — отслужил коленчатый вал свое, и в переработку?

И заново добывая руду, повторяй весь цикл?

Нет, надо беречь ресурсы планеты и давать агрегатам вторую жизнь. И полностью отказаться от идеологии «попользовался — выбросил — купил новое». Российские ребилдеры за восстановление!

В «Механике» есть много для таких работ — оборудование, технологии, инженерные кадры. Даже литейное производство есть. Надо провести гильзовку блока — отольем любые гильзы и проведем! И станки собственной конструкции выпускаем.

Основные этапы восстановления двигателя — это расточка и хонингование блока цилиндров, шлифовка коленчатого вала, ремонт постелей блока, холодная обкатка восстановленного двигателя. Разумеется, на всех этапах проводится тщательный контроль качества.

Но автомобиль — это не только двигатель, извините уж за банальность. И гости направились в компанию «Гидравлика». Здесь им рассказали, как восстанавливают рулевые рейки, насосы, детали подвески и разнообразные пневмо- и гидросистемы. Не только рассказали, но и показали.

Генеральный директор ТЦ «Гидравлика» Юрий Геннадьевич Валько сжато и в то же время точно сформулировал задачу ребилдинга: жизнь агрегатов должна быть гораздо длиннее назна-

ченной заводом-производителем. Мы ее продлеваем в два-три-четыре раза в зависимости от того, как эксплуатировался агрегат.

Подводя итоги, отметим: хорошо, когда думающие профессионалы объединяются. Чем шире такая консолидация, тем больше надежды, что у них все получится. И мы будем ездить на долговечных и надежных автомобилях, беречь ресурсы планеты и дышать чистым воздухом.

1. У «Механики» есть собственное литейное производство. Перед нами чугунные гильзы цилиндров с демонстрацией этапов изготовления.
2. Расточка цилиндров — один из ключевых этапов восстановления блока.
3. Восстановление постелей распределительного вала.
4. Расточка цилиндров V-образного мотора, установленного на скалке.
5. Хонинговальный станок СК-12 производства компании «Механика».
6. На складе главное — порядок и... покой? Нет, движение узлов и деталей!
7. Стенд для проверки амортизаторов.
8. Рулевая рейка. Под пыльником — влага и коррозия. Это результат неправильного монтажа. Исправим и восстановим!



## ОПЫТ — В ЗНАНИЯ

В Москве заключено соглашение о сотрудничестве между ЛУКОЙЛом и Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом (МАДИ). Основными направлениями стратегического партнерства сторон являются развитие учебно-исследовательской и инновационной деятельности, а также сфера профориентации учащихся вуза и совместная разработка образовательных технологий. В частности, предусмотрена разработка методических пособий и учебных программ, в том числе с применением современных цифровых форматов и непосредственным участием экспертов в области битумных и смазочных материалов. В рамках сотрудничества студенты, имеющие высокие результаты и достижения, получают возможность пройти стажировку в крупнейшем в России научно-исследовательском центре по битумным материалам ЛУКОЙЛ.

Компания всегда уделяла особое внимание проектам в области социальной ответственности, среди которых и взаимодействие с учебными заведениями. Для ЛУКОЙЛ — это возможность обмена накопленным опытом со специалистами вуза, а для студентов — прекрасная возможность закрепить полученные знания на практических занятиях с ведущими экспертами компании. Тесное взаимодействие с профильными учебными заведениями создает надежный фундамент для будущих поколений профессионалов, которым предстоит решать амбициозные задачи и развивать автомобильную и дорожно-строительную отрасли уже в самой ближайшей перспективе.



## БАШКИРСКОМУ ЗАВОДУ БЫТЬ

В России будут собирать китайские тракторы Zoomlion — один из крупнейших мировых производителей сельскохозяйственной техники планирует построить завод полного цикла в Башкортостане. О намерении локализации впервые сообщили в рамках выставки «Агрокомплекс» в Уфе. Отмечается, что сначала это будет крупноузловая сборка тракторов для сельского хозяйства, а впоследствии, возможно, и полноценное локализованное производство.

По планам компании первым этапом проекта станет создание сборочной площадки тракторов Zoomlion серий RN и RS как наиболее востребованных тракторов на российском рынке. Это позволит снизить себестоимость продукции и привлечь местных поставщиков компонентов. Новая производственная площадка будет построена с нуля.



## ТЫСЯЧА ЭЛЕКТРОТРАКОВ В ГОД

DAF запустил новый завод по производству электрогрузовиков. Производственная площадка в Эндховене будет выпускать аккумуляторные грузовики последнего поколения. Новые DAF XD и XF Electric приводятся в действие электромоторами PACCAR и комплектуются аккумуляторными блоками, состоящими от 2 до 5 батарей общей емкостью от 210 до 525 кВт·ч. Модульный подход позволяет точно адаптировать грузовики к требованиям и потребностям клиентов. Возможен полный запас хода на электротяге до 500 км, что позволяет достичь 1000 км с нулевым уровнем выбросов при тщательном планировании маршрутов и подзарядке. Благодаря быстрой зарядке мощностью до 350 кВт аккумуляторы можно зарядить до 80% их емкости всего за 45 минут.

Новый завод занимает площадь 5000 м<sup>2</sup> где оборудованы две сборочные линии для подготовки аккумуляторных блоков, а также модуля электропривода. Общая длина конвейера почти 150 м. Проектная мощность завода 1000 автомобилей в год. Серийное производство моделей DAF XD и XF Electric начнется летом 2023 года.

## МЕТАЛЛ И ПЛАМЯ

Компания ЭСАБ приняла участие в международной выставке металлургии, металлообработки и сварки — UzMetalMashExpo 2023. На стенде официального дистрибьютора General Welders был представлен мультипроцессорный сварочный аппарат Aristo 500ix с интегрированной системой интеллектуальной сварки QSet. Система позволяет отрегулировать соотношение времени дуги и времени короткого замыкания, в результате чего получается более теплая дуга, в то время как частота короткого замыкания остается неизменной. Кроме того, специалисты компании продемонстрировали полуавтомат Rebel EMP 205 AC/DC CE, инверторный аппарат Renegade ET300iP EU, инверторы LHN 140i и LHN 160i и уже ставший легендарной сварочный аппарат Rogue ET 200iP Pro.

Среди вспомогательного оборудования была представлена каретка для механизированной сварки Miggytrac B5001. С ее помощью можно легко автоматизировать процесс полуавтоматической сварки. В части механизированных решений специалисты продемонстрировали Railtrac B42V, модульную сварочную систему, которая оснащена блоком поперечных колебаний для механизации процессов сварки, наплавки и резки. Также посетители смогли ознакомиться с универсальным блоком подачи проволоки Robust Feed AVS с расходомером. Решение подходит для работы в условиях, требующих мобильности.





## СКЛАД И ТЕХНИКА

Ярославский моторный завод в рамках модернизации цеха для производства двигателей и компонентов поменял подход к системе складирования и создал современный склад для приемки, хранения и отгрузки готовой и промежуточной продукции на базе системы управления складом LEAD WMS от ГК LogistiX. В ходе реализации проекта автоматизированы ключевые бизнес-процессы, такие как внешняя обработка документов, контроль продукции на этапе приемки и контроль отгрузки.

По результатам внедрения системы предприятие добилось повышения производительности труда кладовщиков на 19%, снижения сверхурочных работ на 72% (при этом план по упаковке и отгрузке не снизился, в среднем за период возрос примерно на 10%), а также сокращения расхода упаковочного материала на 3,4%. Кроме того, сроки проведения инвентаризации на складе площадью 26 000 м<sup>2</sup> сократились в шесть раз, устранилась проблема пересортицы, повысилась общая культура производства и снизилась зависимость от человеческого фактора.



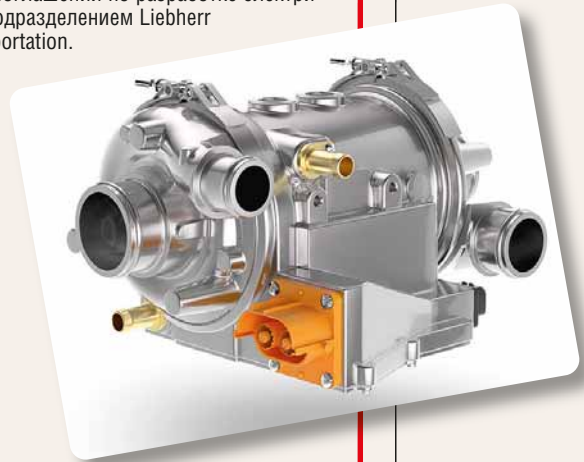
## МОЩНОСТЬ И ДОЛГОВЕЧНОСТЬ

Подразделение ZF Commercial Vehicle Solutions (CVS) объявило об эксклюзивном соглашении по разработке электрического компрессора с подразделением Liebherr Group Aerospace & Transportation.

Партнеры будут производить компрессоры для топливных элементов по заказам своих клиентов, при этом ZF будет оснащать ими исключительно коммерческие автомобили.

По новому соглашению о совместной разработке усовершенствованных воздушных компрессоров на топливных элементах ZF будет поддерживать широкий спектр автомобильных платформ с модульной, компактной и масштабируемой конструкцией. Благодаря конструкции с воздушными подшипниками компрессор обладает рядом преимуществ, включая отсутствие масла, высокую скорость, эффективную работу и высокую удельную мощность. Долговечность на протяжении всего жизненного цикла компрессора, даже в самых требовательных тяжелых коммерческих транспортных средствах, является ключевым приоритетом.

Поскольку производительность электрохимического генератора зависит от надежной подачи воздуха, компрессор является одним из наиболее важных компонентов высокопроизводительных систем топливных элементов.



## МАСШТАБНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

Российский производитель сельхозтехники «Лилиани» инвестирует в модернизацию производства 770 млн рублей. Переоснащение позволит заводу значительно повысить производительность и уровень технологичности выпускаемой продукции. В результате модернизации ручная сварка основных узлов изделий будет заменена на роботизированную, значительно увеличится доля станков с ЧПУ. Уже закуплены станки лазерного раскроя листового и трубного металла, а также токарные, фрезерные, листогибочные и сварочные роботизированные комплексы. Также на предприятии будет установлена специальная машина для правки и двухсторонней очистки металла. Благодаря приобретению нового оборудования кардинально изменится и процесс покраски продукции как жидкими, так и порошковыми красками, что даст возможность повысить степень подготовки металла и качественно осуществлять двухслойное нанесение грунта и эмали.

Одним из важных направлений стала оптимизация энергообеспечения завода. С этой целью в конце 2022 года была запущена в эксплуатацию газогенераторная станция, что позволяет

компании экономить порядка 60% на оплате электроэнергии.

Кроме того, благодаря тригенерации предприятие бесплатно обеспечивается теплом, которое может использоваться для отопления помещений, кондиционирования воздуха и других нужд.



# ЛЕТНЯЯ ЗАЩИТА

**К летнему сезону 2023 года завод «НТК Нордоил» из Подмоскovie серьезно расширил ассортимент смазочных материалов для садовой, малой строительной техники и водно-моторного транспорта. Отечественный бренд стремится полностью заместить продукты, ушедшие из магазинов в России.**

**Р**езкий рост цен на смазочные материалы, связанный с вводимыми санкциями и ростом стоимости валют, приводит всех потребителей к решению нетривиальной задачи по подбору аналогов ранее используемых импортных масел и смазок на продукцию российского производства. С точки зрения индустрии эту ситуацию стоит рассматривать не как проблему, а как новую возможность, считают в «НТК Нордоил».

Российский аналог импортных масел — бренд Nord Oil по-

явился в 2017 году. Изначально ориентировался на выпуск узкого круга масел по ГОСТ. Но затем ассортимент стал расширяться в соответствии с требованиями современной промышленности. Теперь в ассортименте можно найти масла — моторные бензиновые и дизельные, трансмиссионные, гидравлические, редукторные, компрессорные, для направляющих скольжения, а также широкую линейку охлаждающих жидкостей.

Новинки сезона 2023 — это масла под брендом Nord

Garden для садовой и малой строительной техники, а также смазочные материалы линейки Nord Oil Marine, разработанные специально для водно-моторного транспорта.

Важно, что в упомянутых линейках присутствуют продукты как для четырех-, так и для двухтактных моторов. Как известно, к двухтактным маслам для садово-парковой мини-техники предъявляются довольно жесткие требования, связанные с особенностями конструкции двигателя. Во-первых, масло должно хо-

рошо распыляться и обладать высокой адгезией к поверхностям для предотвращения смывания каплями топлива и совместимостью с топливом. Во-вторых, характер эксплуатации техники с такими двигателями предполагает резкую смену нагрузки на двигатель за очень короткий промежуток времени. Для предотвращения всевозможных натиров, задиров и схватывания масло должно обладать противозадирными свойствами и в то же время обеспечивать минимальный износ двигателя.





Все это, разумеется, учитывается при составлении рецептур. Например, продукты Nord Oil Garden 2T, 2T SyntS и 2T Premium представляют собой высокопроизводительные моторные масла для двухтактных двигателей, изготовленные на основе отборных синтетических и минеральных базовых масел. Все они характеризуются малозольной рецептурой пакета присадок, благодаря чему при сгорании практически не образуются отложения, что помогает предотвратить загрязнение свечей зажигания и образование отложений в критических зонах, таких как поршневые кольца и выпускные отверстия, и таким образом обеспечить более длительный срок службы двигателя.

В группе масел для четырехтактных моторов предлагается три продукта Nord Oil Garden 4T 10W-30, 4T 10W-40, 4T SAE 30. Они изготовлены на основе отборных синтетических

и минеральных базовых масел. Взаимодействие специальной композиции базовых масел и современного пакета присадок обеспечивает высокий уровень производительности.

Кроме этого, компания предлагает универсальное всесезонное масло Nord Oil Chain Fluid для смазывания пильных цепей, звездочек и направляющих шин всех типов электрических и бензиновых пил, а также для лесозаготовительной техники.

Что касается линейки Nord Oil Marine, в ней предлагаются масла, специально разработанные для применения в четырехтактных дизельных и бензиновых двигателях водной техники. Эти масла соответствуют спецификациям таких производителей, как Mercury, Crusader, Mercruiser, Volvo Penta, Nissan Marine, Chrysler Marine, Marine Power, и обеспечивают антикоррозионную защиту всех деталей двигателя, предотвращают отложения.

Кроме того, линейка обеспечивает повышенную стойкость к типичным проблемам лодочных двигателей, таким как разжижение топливом и попадание воды, и таким образом гарантирует хорошую защиту от износа и надежную эксплуатацию.

При производстве масел используется база в основном отечественного производства. А вот присадки и загустители приобретаются на международном рынке. Для каждого продукта технология смешивания строго индивидуальна и соблюдается неукоснительно точно. За выполнением этого правила следит заводская лаборатория, аккредитованная в Росреестре. Имеющееся в лаборатории современное оборудование позволяет решать задачи входного контроля сырья и оценки качества продукции. Для дополнительного контроля производитель регулярно отправляет образцы на исследование в Губкинский университет.

Существенно, что на заводе «НТК Нордоил» производит еще и тару для розлива — пластиковые канистры и крышки. Объем выпуска — около 12 тыс. канистр в сутки — с запасом покрывает потребности линии розлива и делает предприятие независимым от внешних поставщиков. А оригинальные пресс-формы — это еще и защита от подделок, что сегодня особенно актуально.

Руководствуясь поговоркой «Готовь сани летом», компания недавно добавила в ассортимент линейку моторных масел Snow для снегоходов, сноубайков, мотосаней и другой зимней мототехники. Эти рабочие жидкости, расфасованные в пластик белого цвета, специально приспособлены для использования в условиях особо низких температур. Впрочем, тема Oil Snow, равно как и Oil Moto, достойна отдельного рассказа.

**Михаил Невзгодин**  
Фото «НТК Нордоил»

1. «Не клиента подстраиваем под наше масло, а масло подстраиваем под клиента», — таков принцип создания новых продуктов.
2. Для смазывания пильных цепей подойдет масло Nord Oil Chain Fluid.
3. Руководствуясь поговоркой «Готовь сани летом», компания добавила в ассортимент линейку моторных масел Snow для снегоходов, сноубайков, мотосаней и другой зимней мототехники.
4. Продукты Nord Oil Garden 4T изготовлены на основе отборных синтетических и минеральных базовых масел.
5. «НТК Нордоил» активно развивает сеть фирменных магазинов, как собственных, так и по франшизе.



## СДЕЛАНО В МОСКВЕ

На территории ОЭЗ «Технополис Москва» началась серийная сборка электромобилей EVM Pro, разработанных отечественными инженерами компании «Электромобили Мануфэкчуринг рус» на базе шасси УАЗ «Профи». Первые автомобили уже поступили в тестовую эксплуатацию перевозчикам.

Два цеха — металлообработки и крупноузловой сборки полностью оснащены оборудованием и уже начали свою работу. В первом производятся базовые операции технологического процесса связанные с изготовлением конструктивных элементов. Здесь режется лазером сталь, алюминий, происходит токарно-фрезерная обработка, рубка, пиление, гибка и лазерная сварка с помощью которой, в частности, привариваются выводящие элементы аккумуляторного блока.

В электромобиле используются литий-железо-фосфатные (LiFePO4) аккумуляторные ячейки китайского производства. По словам учредителя и генерального директора «Электромобили Мануфэкчуринг рус» Ильи Рашкина, это решение — единственный на сегодня путь к коммерческой эффективности. А в планах на будущее партнерство с компанией «Рэнера», которая обещает автопроизводителю российские ячейки невысокой стоимости. Всего в аккумуляторной сбор-

ке 120 ячеек. Их суммарная емкость 90 кВт·ч обеспечивает запас хода до 300 км с учетом режима рекуперации.

В состав накопителя энергии также входят BMS (Battery Management System, система мониторинга аккумулятора) и система термостабилизации, где в качестве источника тепла используется 5-киловаттный жидкостный подогреватель «Бинар» (он же обогревает и кабину). Примечательно, что обе системы разработаны инженерами «Электромобили Мануфэкчуринг рус» и произ-

водятся здесь же, в технополисе. Например, для изготовления алюминиевого теплообменника, который занимает всю площадь под аккумуляторным стеклом, используются два порталных фрезерных станка.

### ВЫГОДЫ ЛОКАЛИЗАЦИИ

Значительная часть оборудования новой производственной площадки имеет китайскую маркировку. Например, большой раскроечный комплекс для резки металла поставила компания G-Welke, гидравлический





гибочный пресс отмечен логотипом LZK CNC, а токарный станок — DMTG. Поскольку станки размещены в зоне таможенного контроля, при их импорте компания не платит ввозную пошлину. Для справки: беспошлинный ввоз оборудования и комплектующих — это новая льгота для инвестпроект, установленная постановлением правительства

РФ № 839. Экономия существенно влияет на себестоимость, позволяя не повышать конечную стоимость изделия, объясняют в компании «Электромобили Мануфэкчуринг рус».

Сейчас машина комплектуется электродвигателем китайского производства, его номинальная мощность 80 кВт, напряжение 400 В. Ожидается,

что уже в III квартале запустится электротехнический цех и начнется производство собственных электродвигателей и полный цикл монтажа бортовой электроники. Для этого специально закупили линию по автоматизации производства статоров и роторов двигателей, копию той, что работает на заводе Tesla — Gigafactory Shanghai. Локализация агрегатной базы выгодна предприятию, считает Илья Рашкин. «Цена электродвигателей в Китае порядка \$3–4 тыс. за единицу оборудования. Если мы его делаем сами, то себестоимость \$2–2,5 тыс. Мы используем российские материалы и полностью российскую сборку и при этом имеем сра-

зу же экономический эффект», — уточняет эксперт. Отечественный двигатель, кстати, будет на 7% легче китайского. А еще благодаря синхронно-реактивной схеме он приспособлен к рекуперативному торможению, которое не только сокращает расход энергии, но и позволяет управлять машиной одной педалью.

1. В цеху металлообработки производятся базовые операции технологического процесса, связанные с изготовлением конструктивных элементов.
2. Литий-железо-фосфатные (LiFePO4) аккумуляторные ячейки привозят из Китая.
3. Большая часть оборудования новой производственной площадки имеет китайскую маркировку.
4. Лазерный раскройный комплекс позволяет резать листовую сталь, алюминий и даже тонкую медь для втулок.
5. Окончательная сборка делится на шесть тактов.



Напомним, у компании-производителя помимо сборочной площадки в Москве есть собственное конструкторское бюро в Санкт-Петербурге. Разработав конкретную модель, инженеры компании думают о будущем. Среди рабочих идей — интеграция силовой установки непосредственно в задний мост. Отсутствие надобности в громоздкой трансмиссии позволит

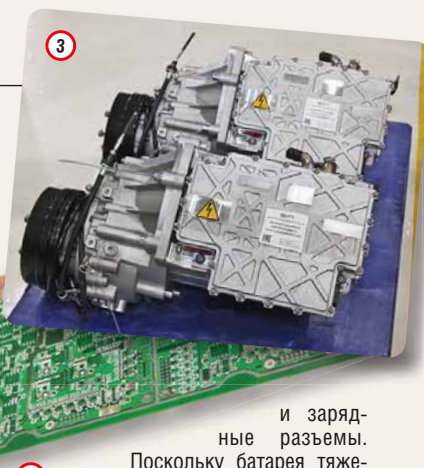
уменьшить снаряженную массу автомобиля. А в освобожденном подкапотном пространстве можно будет разместить дополнительные модули батарей, увеличив тем самым запас хода.

### ВЫПУСКНИК ТЕХНОПОЛИСА

УАЗ поставляет смежникам готовое шасси без мотора и надстройки, на инженерном

сленге такой вариант шасси называют «планер». Окончательная сборка делится на шесть тактов. Первый отведен для установки предсобранного подрамника в подкапотное пространство. Далее монтируются элементы силового агрегата, карданной передачи и элементов нижней части подкапотного пространства — для этого используют четырехстоечный подъемник. Существенно, что двигатель, понижающий редуктор (в качестве которого используется штатная уазовская КП) и инвертор собраны в единый агрегат. Это не только упрощает монтаж, но и повышает надежность электропроводки — электромотор подключен к инвертору внутренней шиной.

На следующем посту на раму крепят аккумуляторы, силовые и высоковольтные кабели



3



1

и зарядные разъемы.

Поскольку батарея тяжелая — порядка 600 кг — для ее монтажа используется тельфер. Затем в кабину устанавливается оригинальная комбинация приборов и бортовой компьютер. Пятый такт — заправка машины техническими жидкостями и фреоном. Кондиционер, кстати, у EVM Pro входит в базовое оснащение. Наконец, венчает сборочный процесс загрузка ПО, тестирование электронных систем и набивка VIN-номера — он наносится на переднюю стенку кабины под капотом и для защиты от коррозии покрывается



2



полимером. Важно, что каждый покидающий сборочный цех автомобиль оборудуется системой телеметрии: бортовой модем связан с сервером автопроизводителя. «Мы предусмотрели возможность удаленного обновления ПО, — комментирует Илья Рашкин. — Это очень важный момент. Когда продукт выходит на рынок, нужно иметь возможность отлаживать возможные неполадки».

До конца 2023 года в технополисе планируется выпустить 500 электромобилей. «Проектная мощность предприятия 1000 автомобилей в год. Но уже сейчас ведем переговоры внутри команды с партнерами по возможному расширению производства. Ожидается, что спрос будет больше», — говорит Рашкин.

Грузовой электромобиль полной массой 3,5 тонны и полезной нагрузкой 1 тонна адресован



сегменту городской логистики, ритейлу, службам доставки. EVM Pro выпускается в нескольких типах кузова — промтоварный фургон, «еврофургон», изотермический фургон, авторефрижератор. Стоимость автомобиля в комплекте с зарядным устройством составляет 4,5 млн рублей. При покупке машины в лизинг предусмотрена государственная субсидия в размере 950 тыс. рублей. По расчетам компании-



производителя «Электромобили Мануфэкчуринг рус», стоимость эксплуатации EVM Pro не превышает 8,5 руб./км. Для сравнения: такой же показатель серийного УАЗ «Профи» с ДВС будет больше 12,5 руб./км. Межсервисный интервал 30 тыс. км — это существенно больше, чем у машин с ДВС.

В январе 2023 года электрогрузовик прошел испытания на Дмитровском автополигоне и получил заключение об оценке типа транспортного средства. Безопасность подтверждена положительными результатами испытаний по Правилам ЕЭК ООН № 100. Специалисты проверили, в частности, тормозную систему электромобиля. Тормозной путь с полной загрузкой машины со скорости 95 км/ч (максимальная скорость машины) составил 57,5 м при нормативном значе-

нии ≤63,7 м. Испытания также показали, что из-за особенностей расположения АКБ транспортное средство является устойчивым к боковым кренам и будет безопасно проходить повороты. Угол опрокидывания составил 39 градусов при нормативном требовании не менее 37 градусов.

В конце апреля электромобиль поступил в тестовую эксплуатацию в «Почту России». Далее серийный образец EVM Pro проэкзаменует и компания «Газпромнефть Омск». Ранее машина успешно откатала рейсы магазинов автозапчастей «ЕвроАвто» в Санкт-Петербурге и сервиса аренды самокатов Whoosh. На очереди тест-драйвы в федеральных торговых сетях.

**Михаил Ожерельев**  
фото автора

1. Лазерная сварка в тандеме с роботом-манипулятором используется для сварки торцов аккумуляторной сборки.
2. Идет раскрой электротехнической стали для изготовления статора. Мотор собственного производства будет дешевле китайского.
3. Сейчас электромобиль комплектуется электродвигателем китайского производства.
4. Печатные платы для электронных блоков изготавливают смежники, а весь поверхностный монтаж делают в электротехническом цеху.
5. Так выглядит интерьер кабины серийного EVM Pro.
6. У электромобиля два контура системы охлаждения, поэтому под капотом два расширительных бачка.



**П**орядка 250 автомобилей и мотоциклов разместились в зале «Экспофорума» на площади больше 13 тыс. м<sup>2</sup>. Уникальным и, наверное, единственным сохранившимся автомобилем, украсившим 33-ю «Олдтаймер-галерею», можно назвать ГАЗ-ААА-1, представленный коллекционерами из Екатеринбурга. Грузовик, выпускавшийся в 1938–1939 годах, отличался от базового трехосника ГАЗ-ААА дополнительным 50-литровым бензобаком, стальными крупно перфорированными профилями вместо массивных деревянных лагов под грузовой платформой и увеличенной до 3 тонн грузоподъемностью. Еще одним отличием стало превращение «трехоски» в своеобразную «четырёхоску» — конструкторы добавили поддерживающую ось, на которой свободно вращались запасные колеса. Добавление еще одной пары колес дало возможность легче преодолевать различные неровности, канавы и даже переезжать через бревна. Но вместе с тем отмечались и недостатки: запасные колеса затрудняли движение на поворотах, не позволяли полностью открыть двери кабины. Тем не менее было изготовлено около 3600 экземпляров автомобилей

1  
 ГАЗ-ААА-1, в большинстве с грузовыми платформами, а также в виде шасси под специальные кузова. Кстати, екатеринбургские реставраторы на шасси восстановленного ГАЗ-ААА-1 планируют воссоздать передвижную авторемонтную мастерскую.

Главным шоу-стоппером пассажирского раздела выставки стал автобус ГАЗ-03-30 из уфимского музея «Ретро-Гараж». Его кузов воссоздан по сохранившимся образцам и заводским чертежам и установлен на оригинальном шасси с родными покрывками Я-4. Процесс воссоздания автобуса затруднялся тем, что каркас кузова — деревянный, сложной конструкции. И все же реставраторы прекрасно справились с задачей. Добавим, что ГАЗ-03-30 — это самый массовый отечественный автобус в довоенные и первые послевоенные годы.

# ВETERАН-МОТОРС

**ПРОШЕДШАЯ ТРЕТИЙ РАЗ В СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЕ «ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ» ПОБИЛА РЕКОРДЫ ПО ПЛОЩАДИ И ПО КОЛИЧЕСТВУ УЧАСТНИКОВ, ПРИБЫВШИХ ИЗ УФЫ, ЕКАТЕРИНБУРГА, ЧЕЛЯБИНСКА, МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА. РАССКАЗЫВАЕМ, ЧЕМ НА ЭТОТ РАЗ ПОРАДОВАЛ ЛЮБИТЕЛЕЙ АВТОМОТОСТАРИНЫ «ЭКСПОФОРУМ»** > ЛЕОНИД ТОЛМАЧЕВ > ФОТО АВТОРА



Рядом пристроился еще один автобус с открытым кузовом и надписью McCORMICK-DEERING на радиаторе. Его историю рассказал реставратор и коллекционер Андрей Носков. После Великой Октябрьской революции в стране ощущались большие проблемы с автобусами, и советская власть во времена НЭПа разрешила ввозить шасси грузовых автомобилей с пробегом. И тогда различные артели и небольшие предприятия начали ввозить шасси и на этих шасси стали строить автобусы для обслуживания туристов, отдыхающих в Крыму и на Кавказе. Так что двух одинаковых автобусов не было, каждый строили, как могли. В музее «Ретро-Гараж» воссоздали такой автобус на шасси грузового автомобиля времен Первой мировой войны.

А вот восстановленный в мастерской Евгения Шаманского автобус ЗИС-8 уже демонстрировался на автофестивалях, но это никак не снижает его уникальность. В отличие от ГАЗ-03-30, ЗИС-8 в Москве выпускался недолго — с 1933 по 1936 год, и выпущено их было 547 экземпляров. Но помимо московского завода имени Сталина, такие автобусы по заводским чертежам выпускали несколько других предприятий в нашей стране. Одно из них — ленинградский завод ВАРЗ, изначально занимавшийся ремонтом трамвайных вагонов. Восстановленный автобус ЗИС-8 был изготовлен в 1936 году, эксплуатировался в Ленинграде до середины XX века, а после списания использовался на садовом участке в качестве бытовки, в 2010-м приобретен мастерской Евгения Шаманского.

Говоря об автобусах, изготовленных на шасси грузовиков, прозванных в народе «барбухайками», нельзя не отметить коллекцию Петербургского музея Пассажиравтотранса. Такие машины не выделялись стильным дизайном и высоким уровнем комфорта, но свою работу выполняли: перевозили пассажиров из отдаленных населенных пунктов, использовались как передвижные библиотеки и автолавки, кинопередвижки и филиалы домов быта. Выпускали «барбухайки» ряд

специализированных предприятий, изготавливая кузов на деревянном каркасе, снаружи обшитый листовым металлом, а изнутри — деревоволокнистой плитой. В качестве носителя использовались шасси ГАЗ-51, позже ГАЗ-52 и ГАЗ-53. Самыми массовыми были ГАЗ-651, изготовлявшиеся Горьковским заводом автобусов, позднее Павловским и Курганским автобусными заводами и десятком небольших авторемонтных предприятий. Эра «барбухаек» закончилась, когда развалился Советский Союз и рухнул железный занавес. Тогда в нашу страну хлынул поток автобусов и микроавтобусов зарубежных фирм, отличавшихся и более эстетичным внешним видом, и высоким уровнем комфорта, и передовыми техническими решениями.

Завершая автобусную тему, нельзя не отметить изготовленный в 1975 году РАФ-977ДМ. Первый отечественный микроавтобус, выпускавшийся с 1969 года с использованием основных узлов автомобиля ГАЗ-21, представлял собой дальнейшее развитие РАФ-977Д, от которого отличался широкими окнами со сдвижными стеклами и более широкой дверью в пассажирский салон. Поставлялись РАФ-977ДМ в 58 стран мира. Представленный микроавтобус эксплуатировался в Сирии, затем был возвращен в нашу страну, в 2017 году прошел полный цикл восстановления в петербургской реставрационной мастерской CheService.

А вот автомобильный клуб «Москвич» и его идейный вдохновитель Виктор Журлов показали на выставке семейство грузовых «Москвичей», настоящей жемчужиной

1. Автомобиль ГАЗ-ААА-1, восстановленный реставраторами из Екатеринбурга.
2. Автобус ГАЗ-03-30 из уфимского музея «Ретро-Гараж».
3. Реплика автобуса 1920-х годов, построенная на шасси грузового автомобиля времен Первой мировой войны.
4. Автобус ЗИС-8, восстановленный в мастерской Евгения Шаманского.
- 5-6. Автобусы, изготовленные на шасси грузовых автомобилей и прозванные в народе «барбухайками».





1. Один из самых массовых отечественных автобусов — ПАЗ-651.
2. РАФ-977ДМ, эксплуатировавшийся в Сирии.
3. «Москвич-432» — жемчужина стенда автомобильного клуба «Москвич».
4. Фургон ИЖ-2715, выпускавшийся в течение 28 лет.
5. Автопоезд, состоящий из пикапа «Москвич-2335» и прицепа «Москвич-8135».
- 6-7. ИЖ-434 первых лет выпуска.

которого был «Москвич-432» — цельнометаллический фургон, созданный на базе «Москвича-403». Таких фургонов выпустили тиражом 13 595 экземпляров, до настоящего времени их сохранилось — единицы.

Настоящей редкостью сегодня можно назвать ИЖ-434. Хотя такие автомобили выпускались как в Москве под маркой «Москвич-434», так и Ижевске под маркой ИЖ-434 более продолжительное время,

чем «Москвич-432», и выпущено их было гораздо больше, в продажу населению они не поступали. Машины использовались государственными службами, а после списания шли в металлолом. Уцелела их малая часть. Уникальность выставленного автомобиля еще заключается в том, что это ранний вариант — с глухой верхней частью задней двери в грузовой отсек.

Поистине легендарным можно назвать фургон ИЖ-2715, получивший за свой внешний вид прозвище «каблук». В сравнении с предыдущей моделью ИЖ-434, ИЖ-2715 отличался высокой крышей грузового отсека, за счет чего его внутренний объем увеличился более чем в два раза. Автомобиль оказался столь удачным и востребованным, что выпускался 28 лет — с 1973 по 2001 год!

Последним грузовым «Москвичом» стал пикап, получивший название «Москвич-2335», разработанный на базе «Москвича-2141». Автомобиль мог перевозить 640 кг полезного груза и еще столько же в прицепе, специально разработанном для этой модели. Несколько модификаций кузова позволяли использовать пикап в самых разных целях: для доставки мелких партий товара в городах, для перевозки больных, для торговли штучными изделиями... «Пикап АЗЛК-2335 заполнит весьма существенный пробел в реестре отечественных автомобилей», — писал в свое время об этом автомобиле журнал «Наука и жизнь». Как видим, на «Москвич-2335» возлагались большие надежды, но до 2001 года удалось изготовить лишь 7107 автомобилей, затем завод встал.

Впервые в «Олдтаймер-галерее» принял участие клуб Lada History. Дебют оказался успешным. Клуб выставил 13 автомобилей «Жигули» самых первых моделей и их модификаций. А в общей сложности в выставке приняли участие десяток автомобильных клубов из разных городов нашей страны.





## Продукция Nord — уверенность в долгосрочной работе техники

Компания «НТК Нордоил» активно участвует в государственной программе по импортозамещению и с 2016 года производит высококачественные смазочные материалы и технические жидкости для разных сегментов под собственным брендом Nord.

- Изготавливаем нашу продукцию в России, что позволяет нам конкурировать с отечественными производителями по цене и не уступать по качеству импортным.
- Используем уникальные формулы для самых современных автомобилей и оборудования.
- Вся продукция адаптивна к суровому российскому климату.
- Только высокотехнологичные присадки мировых производителей.
- Качественные, низкосернистые и стабильные базовые масла.
- Продукция соответствует всем стандартам качества ISO.

Компания «НТК Нордоил» развивает собственную розничную сеть и открывает сеть брендовых магазинов, реализующих продукцию собственного производства по следующим адресам:

- Московская область, Солнечногорский район, д. Дурыкино, 56 а.
- Московская область, г. Талдом, ул. Советская, 45 а.
- Тверь, Московское шоссе, 24 а.

В перспективе планируется дальнейшее развитие розничного направления.



Начните сотрудничество сейчас!

тел.: 8 (800) 775-50-52

e-mail: [info@nord-oil.com](mailto:info@nord-oil.com), [www.nord-oil.com](http://www.nord-oil.com)

# VALDAI 8

МОЖЕТ БОЛЬШЕ

# ВЕЗЁТ БОЛЬШЕ



Реклама

- Большая несущая способность — грузоподъемность до 4,6 т
- Надежный и экономичный дизельный двигатель новой серии
- Низкий расход топлива — от 15 литров на 100 км
- Высокая маневренность — радиус разворота от 6,2 м
- Современная высокоэффективная тормозная система с пневматическим приводом
- Системы активной безопасности ABS, ASR



**СТТ**

**azgaz.ru**

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный

Дело  
В ДВИЖЕНИИ

