

авто парк

5 КОЛЕСО

ПРОСТО ПРАЗДНИК

65 ЛЕТ
ГУП «МОСГОРТРАНС»



СОБЫТИЕ
ФОРУМ «ТАКСИ»

ЭКОНОМИКА
ДИНАМИКА ТАРИФОВ
НА ГРУЗО-
ПЕРЕВОЗКИ

АВТОМЕХАНИКА
ХОЛОДИЛЬНЫЕ
УСТАНОВКИ
CARRIER



DONGFENG KX

КОД ДОСТУПА

ТЕСТ
CHENGLONG H7
ПРОИЗВОДСТВО
ЗАВОД СВАРЗ



СДЕЛАНО В СИБИРИ
ЗАВОД «БОРУС»





ПРЕМИАЛЬНЫЕ ШИНЫ

для ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
И АВТОБУСОВ

РЕКЛАМА

→ Произведено
в Тайланде

→ Высокие сцепные свойства,
широкий модельный ряд

→ Наличие на складах
и в магазинах
по всей России

Для заказа:
+7 (903) 015-67-46
armstrongtire.ru



ADR 11
315/70 R22,5

Ведущая шина
с уникальным
направленным
рисунком протектора,
предназначенная
для регионального
применения.



Уникальная направленная
конструкция протектора
обеспечивает отличное
сцепление с дорогой
в любых погодных условиях.



Блоки протектора
с гибкой конструкцией
ламель обеспечивают
ходимость на любых
дорожных покрытиях.



Продольные
и поперечные канавки
обеспечивают сцепление
и тягу на протяжении
всего срока службы.



3D-ламели
и глубокие отверстия
в блоках протектора
обеспечивают эффективный
отвод воды из пятна контакта.



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 04.09.2023

16+

ЦЕНОВАЯ ФИКСАЦИЯ

ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ ПРИЗВАЛИ ВЛАСТИ ВВЕСТИ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ ЦЕН НА ДИЗЕЛЬ И ЗАФИКСИРОВАТЬ ЕГО СТОИМОСТЬ НИЖЕ 60 РУБЛЕЙ ЗА ЛИТР. ТАКИЕ МЕРЫ ПРЕДЛОЖИЛИ КАБМИНУ В АССОЦИАЦИИ «ГРУЗАВТОТРАНС». ЭКСПЕРТЫ ГОВОРЯТ О РИСКАХ ПОЯВЛЕНИЯ ЧЕРНОГО РЫНКА, НА КОТОРОМ ТОПЛИВО БУДЕТ ЕЩЕ ДОРОЖЕ.

Российские грузоперевозчики призвали власти ввести госрегулирование цен на дизельное топливо и зафиксировать его стоимость. Об этом говорится в письме президента Национальной ассоциации грузового автомобильного транспорта «Грузавтотранс» (общественная организация, в которую входит более 200 компаний) Владимира Матягина председателю правительства России Михаилу Мишустину, сообщают «Известия».

Всего за неделю дизель на ряде АЗС регионов Центральной и Южной России подорожал на 10% и уже стоит около 68-70 рублей за литр, рассказал Владимир Матягин. Такая ситуация, по его словам, сложилась из-за резкого роста цен на топливо в опте, а также из-за отмен скидок АЗС для автомобилистов.

Стоимость дизеля на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже 16 августа в 11-й раз за месяц обновила исторический максимум, превысив 66 тыс. рублей за тонну, свидетельствуют данные торговой площадки. 23 августа дизель стоил около 66,4 тыс. рублей за тонну, АИ-92 — 63 тыс., АИ-95 — 70,9 тыс. Дороже всего дизель стоит в Магаданской области (76,22 рубля за 1 л), в Якутии (75,97 рубля), на Сахалине (74,57 рубля), на Камчатке (72,87 рубля) и в Забайкалье (69,8 рубля), следует из данных Росстата. За последнюю неделю во многих регионах зафиксированы сигналы о росте цен на это топливо, а также о проблемах его наличия на заправках, сообщил заместитель министра сельского хозяйства России Андрей Разин на онлайн-совещании с субъектами РФ.

Транспортники говорят, что они вынуждены поднимать цены на логистику, и скоро это отразится на стоимости товаров на полках в магазинах. Поможет ли госрегулирование решить проблему?

С поддержкой предложенных «Грузавтотрансом» мер выступил вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин. «Сейчас цены на топливо — как в опте, так и в рознице — находятся на рекордных уровнях. Это очень больно бьет не только по карманам водителей, но и по экономике в целом», — отметил он.

Впрочем, многие эксперты не поддерживают предложений и видят риски их негативных последствий. Так, по мнению члена комитета Госдумы по экономической политике Сергея Алтухова, госрегулирование с предельными ценами приведет к дефициту и формированию теневого рынка. Все потому, что фиксированные низкие цены при сегодняшнем курсе рубля еще активнее погонят дизтопливо и бензин на экспорт. За границей



МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

больше заработаешь, это факт. Если производителям будет невыгодно продавать топливо по низким ценам на внутреннем рынке, они его будут придерживать до лучших времен, когда цены отпустят. Вот вам и дефицит.

Бороться с ростом цен правительство намерено, по крайней мере, по двум направлениям. Речь идет об увеличении нормативов обязательных продаж ряда нефтепродуктов на бирже и ограничении их экспорта из России, а также создании условий, делающих торговлю топливом внутри страны экономически более привлекательной в сравнении с экспортом.

К слову, вариант экспортных ограничений предполагает формирование списка экспортеров нефтепродуктов, которые должны соответствовать набору жестких критериев.

Примечательно, что рост цен на дизтопливо пришелся на период стабильного роста заявок на автоперевозки внутри страны. По данным «Биржи АТІ.SU», в годовом выражении количество заявок на перевозку грузов увеличилось приблизительно в полтора раза, причем рост наблюдался во всех регионах страны. Во многом это следствие глобальных процессов в российской экономике. В условиях санкций и ухода западных компаний процесс импортозамещения ускорился, многие компании переориентируются на внутренний рынок.

Важно, чтобы отказ правительства фиксировать цены не послужил причиной взрывного роста тарифов на автоперевозки, которые с начала года уже повысились на 15%. Логично, что при таких ценах на топливо расценки на перевозки уйдут в свободное плавание.



CHENGLONG H7

26

ТЕСТ



ЗАВОД СВАРЗ

46

ПРОИЗВОДСТВО



ПОГРУЗЧИКИ «БОРУС»

50

ПРОИЗВОДСТВО

НОВОСТИ



4

НОВОСТИ

14

ФОРУМ «ТАКСИ»

СОБЫТИЕ

БИЗНЕС



18

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

АВТОПЕРЕВОЗКИ

20

ДИНАМИКА ТАРИФОВ НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

ЭКОНОМИКА

22

СВЕН КУБЕ, «MEUSBURGER НОВТРАК»

ИНТЕРВЬЮ

24

НАТАЛЬЯ КОРОЛЕВА, АО «МБ РУС»

ИНТЕРВЬЮ

ГРУЗОВИКИ



26

CHENGLONG H7

ТЕСТ

30

DONGFENG KX

ТЕСТ

34

УАЗ «ПРОФИ»

ТЕСТ

38

GREAT WALL POER KINGKONG

ТЕСТ

42

DONGFENG DF6

ТЕСТ

АВТОБУСЫ



46

ЗАВОД СВАРЗ

ПРОИЗВОДСТВО



REVOLUX

D4

ПРЕВОСХОДНАЯ ЗАЩИТА ДВИГАТЕЛЯ
В ЛЮБЫХ УСЛОВИЯХ



ПОСЕТИТЕ САЙТ REVOLUX,
ВОСПОЛЬЗОВАВШИСЬ
QR-КОДОМ



ROSNEFT-LUBRICANTS.RU



РЕФРИЖЕРАТОР HUSTRAILER

60

НОВИНКА



В НОВОСИБИРСК И ОБРАТНО

74

РЕЙС



ЮБИЛЕЙ «МОСГОРТРАНС»

78

ИСТОРИЯ

СПЕЦТЕХНИКА 

- 50 ПОГРУЗЧИКИ «БОРУС»
- ПРОИЗВОДСТВО
- 54 ШАССИ BAZ-S36A11
- НОВИНКА
- 56 ВЫСТАВКА «АРМИЯ-2023»
- СОБЫТИЕ

ПРИЦЕПЫ 

- 60 РЕФРИЖЕРАТОР HUSTRAILER
- НОВИНКА
- 62 TRAILER 82945F
- ЗНАКОМСТВО

АВТОМЕХАНИКА 

- 64
- НОВОСТИ
- 68 МАСЛО LUBRIGARD FLEETMAX PRO
- НОВИНКА
- 70 ХОЛОДИЛЬНЫЕ УСТАНОВКИ CARRIER
- ОБЗОР

МАРШРУТ 

- 74 В НОВОСИБИРСК И ОБРАТНО
- РЕЙС

ЭКСКУРС 

- 78 ЮБИЛЕЙ «МОСГОРТРАНС»
- ИСТОРИЯ



СИВТРАНСХОЛОД
ДИСТРИБЬЮШН

Единственный
официальный
дистрибьютор



www.sivtrans.ru
+7 (499) 501-99-25

Управляя холодом

Холодильные
установки Carrier
для всех типов
коммерческого
транспорта

43 сервисных
центра по всей
России

Официальная
гарантия



ТРИ МОДЕЛИ НА КОНВЕЙЕР

Калининградский завод «Автотор» приступил к сотрудничеству с китайской компанией JMC. На конвейере предприятия стартовало производство трех моделей бренда. Речь идет о компактном городском грузовичке Carrying полной массой 3,5 и 5 тонн, среднетоннажнике Conquer и пикапе Vigus.

Сотрудничество «Автотор» и JMC предусматривает организацию высокотехнологичного производства автомобилей и создание условий, необходимых для обеспечения устойчивого спроса на высококачественную автомобильную продукцию. При условии достижения показателей экономической эффективности проекта стороны планируют расширение сотрудничества, включая разработку плана по увеличению производственных мощностей для выпуска автомобилей JMC и обеспечение соответствующих инвестиций.

По достижении необходимого объема производства предусмотрен поэтапный переход на сборку автомобилей JMC по полному циклу — сварка, окраска, сборка.

В рамках действующего соглашения о сотрудничестве стороны разрабатывают план по дальнейшему наращиванию добавленной стоимости, создаваемой на территории России, опираясь на приоритеты развития отечественного автопрома. Коммерческие автомобили подготовлены для оснащения широкой гаммой универсальных и специальных надстроек, включающих фургоны различного назначения, рефрижераторы, автогидроподъемники, мусоровозы, эвакуаторы и др.



ТРИСТА АВТОБУСОВ для подмосковья

КАМАЗ поставил в Подмоскowie 329 новых пригородных автобусов. Техника отгружена по контракту, заключенному с крупнейшим пассажирским перевозчиком Московской области АО «Мостраснсавто». Партия рестайлинговых пригородных автобусов НЕФА3-5299-31-52 поступила заказчику в установленные сроки. Практически все автобусы уже вышли на маршруты Подмоскowie и обслуживают 50 из 57 городских округов Московской области. Таким образом, большинство жителей Московской области могут пользоваться современными комфортабельными автобусами НЕФА3.

Рестайлинговые пригородные автобусы НЕФА3 отличаются наличием накопительной площадки и аппарели для перевозки маломобильных пассажиров. Модель комплектуется автоматической коробкой передач и независимой передней подвеской, что обеспечивает плавность хода, комфорт и маневренность.

НЕФА3-5299-31-52 и другие его версии уже курсируют по сопряженным с Московской областью пригородным маршрутам Рязанской, Тверской, Тульской, Ярославской и Владимирской областей. Всего за этот год Подмоскowie получит 1300 новых единиц пассажирской техники.

ОТ «ИДЕИ» К ВОПЛОЩЕНИЮ

Центр продуктового развития «Соллерс» начал работать на базе инновационного технопарка «Идея» в Казани. Одними из ключевых направлений деятельности нового Центра станут развитие модельного ряда автомобилей Sollers и модернизация модельного ряда УАЗ, инженерное сопровождение масштабной программы локализации и разработка новых технологических решений, в том числе в области электро-мобильности.

Среди первых проектов, реализация которых уже началась в рамках нового Центра, — разработка полного привода для модели Sollers Atlant, обновление стилового решения УАЗ «Патриот», а также интеграция и локализация дизельного двигателя с 6-ступенчатой МКП в автомобиле УАЗ. Также инженеры Центра приступили к разработке локализации новых систем пассивной безопасности и в ближайшее время начнут проект инженерной подготовки к запуску серийного производства легких коммерческих автомобилей Sollers с электрической силовой установкой.

Новое инженеринговое подразделение группы «Соллерс» в Казани оснащено современным лабораторным оборудованием для проведения необходимых испытаний, все рабочие места в Центре оснащены новейшими графическими станциями. В качестве базовой системы автоматизированного проектирования в Центре введен российский комплекс ПО.



Российский рынок новых автобусов в июле показал рост на 21,7% до 1226 ед., о чем говорится в материалах «Автостат Инфо». Из этого объема на отечественные марки пришлось 69,3% (850 ед., рост на 0,7%), а на иномарки — 30,7% (376 ед., рост в 2,3 раза). За 7 месяцев текущего года рост продаж автобусов составил 32,1%, всего было реализовано 10 116 ед., где 77,2% (7810 ед., +14,6%) отечественных машин и 22,8% (2306 ед., рост в 2,74 раза) иномарок. Больше всех регионов — в 5 раз (!), вырос Северо-Кавказский ФО (доля 0,8%), тогда как ЦФО (доля 48,8%) показал рост продаж автобусов только на 17%, а Северо-Западный ФО (доля 6%), единственный, который продемонстрировал снижение показателей реализации (-68,5%). Среди марок в лидерах ПАЗ с 479 ед. (+54%) за июль (доля на рынке выросла с 31% до 39,1%) и 3985 ед. (+24,5%) за январь—июль. На второе место в июле вышел Yutong с 257 ед. (рост в 2,2 раза, а его доля подскочила до 21%), но за период 7 месяцев второе место у «ЛиАЗа» с 1263 ед. (рост в 2 раза).

В России наблюдается рост количества официальных дилерских центров по продаже грузовых автомобилей. Это выяснили эксперты агентства «Автостат» в ходе подготовки обзора «Дилерские сети. Мониторинг дилерских контрактов по грузовым автомобилям». Так, по данным агентства, на середину августа в нашей стране насчитывалось 1253 дилера грузовых автомобилей. Между тем, шесть месяцев назад, этот показатель составлял 1037, т. е. в феврале было на 216 дилерских центров (контрактов) меньше. Таким образом, за полгода их число выросло на 21%. Рост количества дилеров в основном происходит за счет китайских марок, которые активно формируют и развивают свои сети, замещая ушедших из России европейских и японских производителей. Например, у Sitrak за это время стало на 60 дилерских центров больше, у XCMG — на 32, у Hongyan — на 26, у Dongfeng — на 24, у FAW — на 22, у Foton — на 19, у Daupin — на 18 (это при том, что в первом полугодии марка отсутствовала в строках российской статистики), у Shacman — на 17.



МОТОРНОЕ МАСЛО

ЛУКОЙЛ AVANTGARDE PROFESSIONAL M5

ДВИГАТЕЛЬ ЗАЩИЩЕН

- Увеличенный интервал замены
- Совместимо с системами SCR и EGR
- Спецификации: API CI-4 / ACEA E4 / ACEA E7 / MAN M 3277 / MB 228.5 / Volvo VDS-3
Renault VI RLD-2 / Cummins CES 20078 / MTU Oil Category 3 / Caterpillar ECF-2 / Deutz DQC III-18
Mack EO-N / JASO DH-1

Рекомендовано для современных двигателей, не оснащенных сажевыми фильтрами (DPF) и требующих масел категории API CI-4

**авто
парк**
5 КОЛЕСО

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

COMTRANS

Международная выставка коммерческих автомобилей

5–8 сентября, ЦВК «Экспоцентр», Москва

CEMAT RUSSIA

Международная выставка складской техники

19–21 сентября, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

CITYBUS 2023

Российский автобусный салон

27–29 сентября, ЦВК «Экспоцентр», Москва

ТРАНСЛОГИСТИКА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Отраслевое мероприятие для прямого диалога операторов рынка перевозок с грузовладельцами

3–4 октября, КЦ «Петроконгресс»

WELDEX

Международная выставка сварочных материалов, оборудования и технологий

10–13 октября, МВЦ «Крокус Экспо»

ИНТЕРПОЛИТЕХ

Международная выставка средств обеспечения безопасности государства

17–19 октября, ВДНХ

TRANSLOGISTICA URAL 2023

Выставка-форум транспортно-логистических услуг, технологий, запчастей, оборудования для коммерческого транспорта

17–19 октября, МВЦ «Екатеринбург Экспо»

GASSUF

Международная выставка газобаллонного, газозаправочного оборудования и техники на газомоторном топливе

24–26 октября, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

ПРОИЗВОДСТВО И РЫНОК СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

XVIII Международная конференция

9–10 ноября, Москва



ПРОПУСТИТЕ СКОРУЮ

Компания «Швабе-СпецАвто» (входит в состав холдинга «Швабе» Госкорпорации Ростех) построила автомобиль скорой помощи на шасси Dongfeng Captain-T. Его особенность — сочетание небольших габаритов и вместительного теплого медицинского салона. Длина салона чуть больше трех метров, а ширина составляет 1,8 м. Такие параметры позволяют свободно перемещаться по салону, и у медиков есть возможность получить всесторонний доступ к пациенту — носилки легко сдвигаются от левого борта к центру.

Важными являются и технические возможности автомобиля. Для уверенного разгона он оснащен 128-сильным дизельным двигателем, а использование дополнительного стабилизатора на задней оси позволяет избежать крупных кренов на поворотах. Автомобиль также оборудован системой курсовой устойчивости, ABS и подушками безопасности.

Новая машина может выпускаться в двух вариантах: скорая помощь класса В/С или эвакуационный транспорт. Эвакуационный вариант позволяет одновременно транспортировать четырех лежащих человек, при этом в салоне сохраняется три места для сопровождающих. Дополнительное кресло для пассажира или сидячего пациента находится рядом с водителем.



ФОРМУЛА ДОСТАВКИ

Компания «Спецавтоинжиниринг» разработала электромобиль на базе фургона Sollers Argo. Машина предназначена для городских перевозок. Sollers Argo EV оборудован электродвигателем EV Электро мощностью 130 кВт, емкость тяговой литий-железосферной батареи — 80 кВт·ч. Бортовой источник электропитания обеспечивает автомобилю запас хода до 300 км.

Электрофургон Sollers Argo оборудован грузовым отсеком 9 м³, который позволяет вместить до четырех европалет. По словам авторов проекта, такой грузовой электромобиль отлично подходит для районов с плотной городской застройкой благодаря малому радиусу разворота. Машина будет предлагаться в вариантах полной массой 2490 и 3490 кг. Стандартная комплектация предусматривает гидроусилитель руля, кондиционер, фронтальные подушки безопасности, задние парктроники, системы ABS+EBD. Премьера новинки состоялась на выставке MIMS Automobility Moscow. Ранее сообщалось, что компания «Соллерс» готовится к запуску серийного производства легких коммерческих автомобилей Sollers с электрической силовой установкой.





ВРЕМЯ СРЕДНИХ

В Астрахани продолжается модернизация общественного транспорта. После 94 автобусов «Волгабас» большого класса в город начали поступать машины средней вместимости «Волгабас 4298G4». Всего на маршруты выйдет 191 экологичный газомоторный автобус. Проект реализуется совместно с ГТЛК с использованием средств ФНБ.

Машины способны перевозить до 49 пассажиров, что является оптимальным показателем для маршрутов со средним пассажиропотоком. В автобусы устанавливаются современные газовые двигатели, которые способны значительно снизить нагрузку на экологию города.

Ключевым пожеланием астраханских пассажиров было наличие кондиционера, который способен создавать в салоне прохладу жарким южным летом. Кроме мощной климатической системы автобусы оборудованы комплексом видеонаблюдения, звуковым автоинформатором, внутрисалонным информационным табло, аппаратурой спутниковой навигации и связи. Оплачивать проезд можно бесконтактными способами с помощью терминалов автоматизированного контроля оплаты проезда.

Машины оснащены всем необходимым для приема на борт людей с ограниченными возможностями: предусмотрены расширенный проём дверей, кнопка вызова водителя, широкая площадка в районе средней двери, алпарель для заезда и специальные крепления коляски в салоне. Автобусы среднего класса будут использоваться на 20 муниципальных маршрутах.

ЧЕРЕПЕВЕЦ ТЕСТИРУЕТ ЭЛЕКТРОБУС

Компания «ПК Транспортные системы» направила в Череповец для прохождения тестовых испытаний электробус с комбинированной зарядкой 62181 «Генерал». В течение месяца специалисты компании детально расскажут и продемонстрируют коллегам из череповецкого МУП «Электротранс» все технические и эргономические преимущества уникальной машины.



Электробус «Генерал» разработан на базе рестайлинговой модели троллейбуса «Адмирал», поэтому имеет модульные решения по системам накопления энергии, а также унификацию с троллейбусом, что сокращает затраты на обслуживание. Емкость батарей автономного хода — 93-150 кВт·ч с возможностью увеличения емкости. Запас хода в зависимости от погодных и дорожных условий — от 40 до 100 км. Время заряда в зависимости от емкости, глубины и типа заряда составит от 45 до 120 мин.

Интерьер и экстерьер электробуса выполнен из алюминиевых сплавов и труднгорючих композитных материалов. Внешняя обшивка из композитных материалов повышает эстетический вид в условиях интенсивной эксплуатации в агрессивной среде. В салоне предусмотрено оборудование для пассажиров с ограниченными возможностями. Сборка электробуса проходит в Саратовской области на Энгельском заводе электрического транспорта (входит в «ПК ТС»).



KAMAZ

KAMAZ-6520

**ВЕДУЩИЕ МОСТЫ
16 т + 16 т**



**ОБЪЕМ
САМОСВАЛЬНОЙ
ПЛАТФОРМЫ
20 м³**



Реклама

КАМАЗ-ЛИЗИНГ

- АВАНС от 0%*
- ЛИЗИНГОВЫЕ КАНИКУЛЫ
- РАСПРОДАЖА КАМАЗ-5490 С ПРОБЕГОМ

*Аванс 0% предоставляется при положительном результате АФХД на основании полного пакета документов. Подробную информацию о программах приобретения автотехники KAMAZ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org

НАЗНАЧЕНИЯ



Владимир Курганов работает в Группе компаний «КАМАЗ» с 2005 года. В разные периоды своей карьеры занимал должности главного инженера ООО «КАМАЗЭнергоремонт», главного инженера литейного завода «КАМАЗа», генерального директора Туймазинского завода автобетоновозов. С 2019 года Курганов руководил Нефтекамским автомобильным заводом, где под его руководством проводилась масштабная модернизация производства, реализован ряд проектов, направленных на увеличение производственных мощностей и усиление технологической оснащенности предприятия.

ВЛАДИМИР КУРГАНОВ
Первый заместитель генерального директора — исполнительный директор ПАО «КАМАЗ»



Аднан Джемаль (46 лет) — дипломированный инженер. С 2017 года он работает в HELLA, международном поставщике автомобильной продукции, входящим в группу компаний FORVIA. В качестве вице-президента г-н Джемаль будет отвечать за управление продуктами и данными, ценообразование, закупки и качество на вторичном рынке. До прихода в HELLA он около 16 лет занимал различные международные должности специалиста и руководителя в Robert Bosch GmbH.

АДНАН ДЖЕМАЛЬ
Управляющий директор Hella Gutmann Solutions



Г-н Шмелев в 1985 году закончил МВТУ им. Баумана и начал свою карьеру на АВТОВАЗе, где прошел путь от инженера до вице-президента по техническому развитию. Затем работал на руководящих должностях в ракетно-космических и авиационных предприятиях, после чего в апреле 2019 года перешел на работу в ФГУП НАМИ. С 2021 года занимал должность проректора по развитию ИГТУ «СТАНКИН». Евгений Шмелев имеет ученую степень кандидата технических наук.

ЕВГЕНИЙ ШМЕЛОВ
Исполнительный вице-президент по инжинирингу АО «АВТОВАЗ»



СЕРВИС MAN СТАЛ МУЛЬТИБРЕНДОВЫМ

Сервисные станции ООО «МТБР» (ранее ООО «МАН Трак энд Бас РУС») продолжают работу по ремонту и обслуживанию грузовых автомобилей и автобусов в России. Филиалы ООО «МТБР» в Москве и Санкт-Петербурге предоставляют клиентам сервисные услуги по ремонту грузовых автомобилей, а также оригинальные запасные части MAN и/или идентичные запасные части производства сертифицированных поставщиков MAN и ООО «МТБР».

Предприятия ООО «МТБР» поддерживают гарантийное обслуживание и производят работы по сервисным контрактам MAN. Также филиалы ООО «МТБР» в этом году получили статус официального сервисного партнера компаний Sinotruk и FAW Truck. Сегодня филиалы сотрудничают с более чем 15 крупнейшими интернет-площадками, поставляющими запасные части, и ежедневно получают детали со своего центрального склада, расположенного в Московской области, поэтому срок ожидания некоторых запчастей сокращается до нескольких часов.

Сервисные станции регулярно проводят обучение и аттестацию механиков в соответствии с регламентированными требованиями MAN и требованиями брендов-партнеров.

СЕРВИС ПО КОНТРАКТУ

С целью повышения стандартов сервиса, предоставляемого владельцам грузовых автомобилей из КНР, компания «БВГ» (ранее ООО «Скания-Русь») объявляет о запуске для своих покупателей системы сервисных контрактов. Заказчикам новых машин уже доступен пакет «Оптимал плюс», на стадии разработки находится пакет «Премиум». Позже будет запущена аналогичная услуга для покупателей техники с пробегом.

Сервисный контракт — единый договор на техническое обслуживание в официальной дилерской сети «БВГ». Действующее предложение «Оптимал плюс» включает доступ к расширенному пакету телематики BWG Connect, составление графика ТО специалистами компании и техническое обслуживание машин в любом сервисном центре «БВГ»: в настоящее время в различных регионах России работает 61 сервисный центр, до конца года планируется открытие еще 10 — в Брянске, Смоленске, Орле, Санкт-Петербурге, Пензе, Красноярске, Владикавказе, Екатеринбурге, Самаре и Магадане.

Контракт может быть заключен на срок от одного года. Оплата услуги производится ежемесячно. Стоимость рассчитывается под конкретный вид грузового автомобиля, при этом учитываются транспортные задачи каждого клиента. В 2024 году компания планирует представить сервисный контракт «Премиум», который, помимо работ по плановому техническому обслуживанию и доступа к системе BWG Connect, будет предполагать ремонт деталей и узлов машины.



ДВА В ОДНОМ

Смоленский завод КДМ начал производство мусоровоза-трансформера СМ16-01 со съемной мойкой контейнеров. Спецмашина на шасси МАЗ-5340 в версии «Премиум» предназначена для эксплуатации региональными операторами на всей территории РФ. Ожидается, что она будет особенно востребована в туристически привлекательных областях страны.

СМ16-01 с 17,5-кубовым бункером-накопителем, съемной мойкой и моечным пистолетом со шлангом длиной 15 м имеет принципиальное отличие от рыночных аналогов. Конструкция надстройки позволяет владельцу техники демонтировать встроенные баки самостоятельно, без привлечения сторонних специалистов. Благодаря этому машину можно использовать круглогодично: летом в качестве мусоровоза с кузовом полезным объемом 12,5 м³ и мойкой, а в остальное время года — как полноценную 17,5-кубовую спецмашину для транспортировки ТКО. Мойка состоит из двух нержавеющей баков для грязной и чистой воды объемом по 1000 л. В верхней части загрузочного бункера установлена моечная головка с тремя форсунками, давление воды в каждой из которых составляет 110 бар. Расход воды на мойку одного контейнера и длительность цикла регулируются и составляют от 6 до 21 л и от 20 до 60 сек. в зависимости от загрязненности контейнера. Также стоит отметить высокую производительность откачки насоса для грязной воды — 150 л/мин.



БЛИЖЕ К КЛИЕНТАМ

Лизинговая компания «КАМАЗ» представила финансовые программы от производителя на Дне клиента ПАО «КАМАЗ» в городе Новоаннинский (Волгоградская обл.). На мероприятие были приглашены ключевые потребители автотехники КАМАЗ в регионе. В рамках Дня клиента посетители смогли детально рассмотреть востребованные модели камазовской автотехники: самосвалы на шасси КАМАЗ-65115 и КАМАЗ-53605, КАМАЗ-438235 на шасси КАМАЗ-65115, прицеп 878531. Представленные на мероприятии модели и другую автотехнику КАМАЗ можно было приобрести в лизинг.



На сегодняшний день «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» предлагает своим клиентам заключить сделку по программе «Лизинг «Юбилейный»» с эксклюзивными финансовыми параметрами. Также компания продолжает распродажу б/у автомобилей КАМАЗ, в рамках которой на официальном сайте размещен полный каталог техники с пробегом.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели могут приобрести через Лизинговую компанию «КАМАЗ» любую технику на шасси КАМАЗ для своей бизнес-деятельности. Физические лица могут обратиться в «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» за приобретением автотехники КАМАЗ с пробегом, равно как юрлица и ИП.



KAMAZ



30
ЛЕТ

Лизинг автомобилей КАМАЗ

от 0% до 7 лет
аванс срок лизинга

Особые условия
страхования



KAMAZ



8-800-555-00-99

8-800-555-55-56

www.kamaz.ru

www.sberleasing.ru

callcentre@kamaz.org

info@sberleasing.ru

СМЕНА НА ПОДХОДЕ

После 20-летнего выпуска, Nissan объявил об остановке производства своего полноразмерного пикапа Titan, чтобы освободить место для выпуска электромобилей. Производитель не сообщил, займет ли место Titan другой полноразмерный грузовик, и не стал комментировать будущее своего среднеразмерного Frontier.

Производство Nissan Titan планируется завершить летом 2024 года на заводе в Кантоне, штат Миссисипи, говорится в официальном сообщении. В соответствии с видением электрифицированного будущего Nissan Ambition 2030 компания ускоряет процесс преобразования завода в Кантоне с использованием новейших технологий выпуска электромобилей. Сокращения штата в связи с этим действием не будет.

Напомним, в 2019 году низкие продажи побудили Nissan и Cummins объявить о прекращении использования дизельного двигателя V8 для автомобилей 2020 модельного года. В надежде получить большую долю рынка Nissan выпустил обновленный бензиновый двигатель Titan и Titan XD для 2020 модельного года с дополнительной мощностью.



СДАЙТЕ СТАРОЕ

Российская компания «Лилиани» предлагает льготные условия приобретения сельхозтехники за утилизированные комбайны. Программа действует во всех регионах РФ. Сдать в утилизацию можно комбайн любого бренда. При этом дается возможность приобрести на льготных условиях один из трех пакетов техники. Первый включает бункер-перегрузчик объемом 31 м³ с тентовой системой, стоимость которого в рамках программы составит 3,9 млн рублей вместо 4,6 млн. Во второй пакет, помимо упомянутого бункера-перегрузчика, входят также зерноупаковочная машина с верхней загрузкой и рукава на 3 тыс. тонн зерна. Их стоимость, составляющая 6,4 млн рублей, уменьшится до 5,7 млн. Третий пакет, включающий бункер-перегрузчик объемом 31 м³ с тентовой и весовой системами, зерноупаковочную машину с верхней и нижней загрузкой, а также рукава на 4 тыс. тонн зерна, обойдется в 6,8 млн рублей вместо 7,7 млн. Таким образом, скидка на приобретение техники составит от 633 до 938 тыс. рублей. Всем желающим стать участником программы утилизации нужно сообщить об этом в «Лилиани», отправив в компанию запрос в свободной форме с указанием подходящего пакета техники. В программе участвуют 100 бункеров-перегрузчиков, 50 зерноупаковочных машин и рукава для этого количества техники.

НИКОЛА УХОДИТ ИЗ ЕВРОПЫ

Iveco Group N.V. объявила, что после заключения соглашений с Nikola Corporation, ее «дочка» Iveco S.p.A. приобрела немецкую компанию Nikola Iveco Europe, которая теперь будет переименована в EVCO (Electric Vehicles Company, англ. Компания по производству электромобилей).

Iveco Group имеет лицензию на продолжение разработки программного обеспечения для управления транспортными средствами для совместно спроектированных электрических грузовиков с аккумуляторами BEV и водородными топливными элементами FCEV.

Nikola получает лицензию на технологию Iveco S-Way для Северной Америки и поставку соответствующих компонентов от Iveco Group, а также получает совместную собственность на интеллектуальный приоритет Generation 1 eAxles, технологии, разработанной совместно с брендом силовых агрегатов Iveco Group, FPT Industrial.

Добавим, премьеры электрического магистрального тягача Iveco, получившего название Iveco Heavy Duty BEV состоялась в палатке Нюрбургринга в рамках кольцевой гонки Truck Grand Prix 2023.



Рынок новой прицепной техники в первом полугодии составил 20 965 единиц. Продажи полуприцепов выросли на 29,3%, до 18,2 тыс. штук, а продажи прицепов, наоборот, упали на 10,4%, указано в отчете НАПИ. Как и годом ранее, топ-5 марок полуприцепов возглавляет «Тонар». Компания из Подмосквы нарастила продажи на 30,4% (3,54 тыс. штук) и сейчас занимает практически пятую часть рынка. На втором месте расположился калининградский завод Grunwald: в первом полугодии производитель увеличил объем продаж в 3,6 раза, до 1,7 тыс. полуприцепов. Реализация продукции Туймазинского завод автоприцепов за год выросла еще существеннее, в 4,1 раза, до 1,1 тыс. полуприцепов. Четвертое место в рейтинге занимает российский бренд Volun из Ростова-на-Дону — 875 единиц (+90,6% год к году). Замыкает топ-5 немецкий бренд Schmitz Cargobull, продажи техники которого сократились вдвое, до 833 штук. Считается, что на рынок прицепной техники негативное влияние оказывает дефицит тягачей. По мнению экспертов, перевозчики предпочитают приобретать комплектные автопоезда.

«Соллерс» объявляет о снижении тарифов при использовании сервиса подписки на автомобили Sollers Atlant и Argo. При оформлении подписки на 36 месяцев и ежегодном пробеге не более 30 тыс. км ежемесячный платеж за грузовик Sollers Argo с бортовым кузовом и тентом составит 62 775 рублей. Для цельнометаллического фургона Sollers Atlant со средней длиной колесной базы при тех же условиях подписки платеж составит 79 560 рублей. Цены указаны с НДС. Стоимость подписки зависит от срока действия договора и годового пробега автомобиля. В нее входят ТО автомобиля у любого официального дилера на территории РФ, помощь на дороге, круглосуточная техническая поддержка, телематика, сервис по работе со штрафами ГИБДД и др. Подписка обладает важными финансовыми преимуществами: отсутствие первоначального взноса сохранит оборотные средства в основном бизнесе, а зафиксированный арендный платеж на весь срок действия договора, включающий все траты, кроме моек и топлива, позволит спрогнозировать расходы на автопарк.

Малотоннажный коммерческий и специальный транспорт полной массой **2.5 т, 3 т, 3.5 т**



ПРОМТЕХ **Капитан-Т** на шасси Dongfeng

kubcar.ru

kapitan-t.ru

Широкий модельный ряд

- до 6 пассажиров
- до 1770 кг грузоподъемность
- до 21 м³ полезный объем
- до 10 европаллет



8 800 500-07-65
8 495 545-45-03

Участник выставки **COMTRANS 2023**
2 павильон, 3 зал

ВАМ «ШАШЕЧКИ»?

В МОСКВЕ ПРОШЕЛ XI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ «ТАКСИ», КЛЮЧЕВОЙ ТЕМОЙ КОТОРОГО БЫЛО ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ 1 СЕНТЯБРЯ НОВОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА > ЛЕОНИД ТОЛМАЧЕВ > ФОТО АВТОРА

Новый 580-ФЗ нацелен на то, чтобы снять ряд серьезных противоречий между водителями, агрегаторами и страховыми компаниями, которые толкают вверх цены на услуги перевозок и тормозят развитие отрасли. В частности, у желающих работать в такси, появится три варианта официального оформления на выбор: заключив трудовой договор работать по найму, зарегистрировать ИП или стать самозанятым. Регулятор надеется, что, таким образом, в такси активизируется приток новых игроков, а либеральные правила помогут вывести из тени нелегальных перевозчиков.

В рамках деловой программы мероприятия прошло 17 секций, на которых ведущие эксперты ответили на вопросы об обновлении и обслуживании автопарков, их финансовом и технологическом обеспечении, развитии инфраструктуры для электротранспорта и городской мобильности, страховании, социальных аспектах, а также многих других проблемах, касающихся перевозки пассажиров.

Программа сопровождалась выставкой новейших разработок в области IT-решений, финансового сектора, горюче-смазочных материалов, городской транспортной инфраструктуры. Так, НПО «СтарЛайн» показало трекеры, позволяющие определять местонахождение

автомобиля, дистанционно контролировать его техническое состояние, блокировать двигатель, осуществлять подогрев сидений и руля при достижении определенной температуры и многое другое, делающее поездку комфортной и безопасной. Группа компаний FortCross (ООО «Телемедсервис») предлагает комплекс услуг по организации предсменных, послесменных, предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей с помощью программного аппаратного комплекса «Автоматизированная Система Медицинского Контроля».

Компания «Element автопарк онлайн» представила новый проект по электронным путевым листам для самозанятых — «Мой Путевой».

Но наибольший интерес представляли сами автомобили, использующиеся в таксомоторной службе. Главной премьерой на выставке можно назвать «Москвич 6», показанный в варианте «такси» — с желтым окрасом кузова, «шашечками» на крыльях и светящимся табло на крыше. Как следует из названия, «Москвич 6» относится к более высокому классу, чем уже вы-

пускающийся «Москвич 3», и заметно крупнее: его длина — 4780 мм, против 4410 мм у «Москвича 3». Новинка представляет собой пятиместный лифтбек, для которого предусмотрено три варианта комплектации: «Стандарт», «Комфорт» и «Престиж». В зависимости от варианта



1-2. Лифтбек «Москвич 6» в варианте такси.
3. Кроссовер «Москвич 3» в варианте такси.

КОМПАС

Ваша выгода
на Компас 5

900 000 ₺

Субсидия от производителя*

700 000 ₺

Трейд-ин

200 000 ₺

Акция действует
до 30 сентября 2023 г.



ЭТОМУ ГОРОДУ НУЖЕН НОВЫЙ ГЕРОЙ

Больше возможностей с новым Компас 5

1. Легкий и надежный грузовик
2. Полная масса до 3,5 т
3. Высокий запас прочности
4. Достаточно водительской категории В
5. Движение по дорогам общего пользования без ограничений
6. Нет необходимости установки тахографа

Реклама. Не является публичной офертой. Уточняйте наличие по телефону **8 800 555 45 45**
или обращайтесь в региональное представительство «Компас»

*производитель ООО «Тракс Восток Рус»

www.compasstrucks.ru





1. Семейное такси на базе «Соболь NN».
 2. Социальное такси JAC Sunray.
 3. Новинки из Китая: Changan Alsvin и EADO Plus.
 4. Такие грузопассажирские такси ГАЗ-24-04 эксплуатировались почти 20 лет.

комплектации, «Москвич 6» будет оснащаться либо 1,5-литровым 136-сильным бензиновым двигателем с турбонаддувом, работающим с вариатором, либо 174-сильным турбодвигателем того же объема с роботизированной трансмиссией с двумя сцеплениями. При этом 136-сильный двигатель предполагается устанавливать на версии «Стандарт» и «Комфорт», а 174-сильный — на «Комфорт» и «Престиж». Серийное производство «Москвича 6» начнется этой осенью.

В варианте «такси» также были показаны «Москвич 3» и «Москвич 3е». Кроме того, «Москвичи 3» был представлен в livреях агрегаторов «Яндекс Go», «Яндекс Драйв», «Сити Мобил» и «Таксовичкоф».

Премьерой «Москвича 6» на XI МЕФТ дело не ограничилось. ООО «Чанъань Моторс Рус» показало новинки китай-

ской компании Changan — седаны Alsvin и EADO Plus. Обе модели предлагаются в двух вариантах комплектации — LX и DLX. Changan Alsvin уже используется в пассажирских перевозках в странах Южной Америки, бывшего СССР, Саудовской Аравии и Омане. Возможно, что обе новинки найдут применение в каршеринге и такси и в нашей стране.

Эксклюзивный дистрибьютор Горьковского автозавода, ГК «Современные транспортные технологии», показал «Соболь NN» сразу в трех вариантах такси: семейное, грузовое и социальное. В семейном такси установлены 2 ряда регулируемых сидений с подлокотниками, подголовниками и ремнями безопасности. Таким такси может воспользоваться семья из 7 человек, при этом за задним рядом сидений имеется багажное отделение. Социальное такси имеет 4 посадочных

места в пассажирском салоне, место для инвалидной коляски и еще одно посадочное место рядом с водителем. В салоне установлены USB-зарядки, кнопки для связи с водителем и подъемник инвалидной коляски.

Говоря об обслуживании людей, передвигающихся в инвалидных колясках, стоит рассказать о появившимся в декабре прошлого года тарифе «Социальный», являющимся совместным продуктом «Яндекс такси» и Департамента транспорта Москвы.

Тариф «Социальный» включает в себя заказ оснащенного подъемником инвалидной коляски микроавтобуса JAC Sunray 4С, который подъедет в течение 30 минут. Кроме этого, «Яндекс такси» принял решение не брать комиссию с заказов по тарифу «Социальный», чтобы таксопарк и водители получали всю сумму, которая указана в приложении у пассажиров. Микроавтобусам, приезжающим на заказы, доступны выделенные полосы, поэтому поездка на них обычно занимает не больше времени, чем на легковом такси. Разработкой образовательной программы для водителей, управляющих микроавтобусом, «Яндекс такси» занималось совместно с благотворительным фондом «Дом с маяком» и некоммерческой организацией «Пространство равных возможностей».

Украсили выставку ретро-автомобили из музеев Гаража особого назначения (автобус ЗИЛ-3207 и легковой ГАЗ-21) и Музея транспорта Москвы (такси ГАЗ 24-04).

В XI Международном Евразийском форуме «Такси» приняло участие более 1500 человек из 64 регионов России, а также ведущие эксперты из Армении, Беларуси, Бельгии, Великобритании, Казахстана, Киргизии, Сербии, Туркменистана, и других стран.



HASTRAILER

НАДЁЖНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ

HASTRAILER
PR... CO



▶ РЕФРИЖЕРАТОРЫ



▶ БОРТОВЫЕ



▶ ШТОРНЫЕ



▶ САМОСВАЛЬНЫЕ



▶ КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ





К новым отношениям с партнерами отечественные предприниматели привыкают еще с прошлого года. К текущим реалиям адаптируются и логистические операторы, от эффективности работы которых зависит объем импорта и экспорта в России. О международных перевозках в 2023 году и необходимости реализации эффективного сервиса «Автопарку» рассказал Евгений Уткин, руководитель по взаимодействию с отраслевыми и инфраструктурными организациями ГК «Деловые Линии».

БЛИЖНИЙ ВОСТОК И БЛИЗКИЙ ПАРТНЕР

Внешнеполитическая и экономическая конъюнктуры привели к смещению акцентов товарооборота с привычных регионов — Европы и Америки — на новые перспективные направления, при этом увеличив спрос на доставку в страны Ближнего Востока. На этот регион приходится 9% экспорта и около 3% импорта в отечественной экономике. В свою очередь, укрепление сотруд-

ВМЕСТО ЕВРОПЫ И АМЕРИКИ

КАК ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ ПОМОГАЮТ РОССИЙСКОМУ БИЗНЕСУ АДАПТИРОВАТЬСЯ В ТУРБУЛЕНТНОЕ ВРЕМЯ, И ОТКУДА ТЕПЕРЬ ВОЗЯТ ТОВАРЫ В НАШУ СТРАНУ > МИХАИЛ НЕВЗГОДИН > ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

ничества с российским бизнесом для предпринимателей из-за рубежа не менее значимо.

Заметив повышенный интерес к перевозке в Россию товаров из Ирана, ОАЭ и Катара, транспортные компании разработали новые логистические схемы. Благодаря пересмотру маршрутов и выбору новых партнеров, например, ГК «Деловые Линии» удалось сократить сроки автодоставки из Тегерана (Иран) в Махачкалу и из Джебель-Али (ОАЭ) в Новороссийск до двух недель, а морской путь из иранского Бендер-Аббаса в Астрахань теперь составляет около недели. Высоким спросом пользуется и контейнерная грузоперевозка из Турции в Новороссийск, которую логистические операторы могут реализовать за 5–7 дней. Чаще всего с Ближнего Востока заказывают доставку оборудования и запчастей к нему, электроники, строительных материалов, а также одежды.

Дороги и воздушное пространство ОАЭ транспортные компании используют для перевозки грузов из Европы и Северной и Латинской Америки. Сроки авиаперевозок составят около 3–5 дней. По морю доставка займет приблизительно 10–12 дней.

Возможность выбирать между турецким и иранским направлениями позволяют обеспечить выгодные условия перевозки, несмотря на текущие ограничения. Отсутствие прямого сообщения по воздуху с Ираном не останавливает логистику. Ее реализация продолжается по морю и иранским магистральным автотрассам, которые практически в идеальном состоянии.

Говоря о Турции, нельзя не упомянуть популярность авиадоставки — спрос на нее только растет. Морские перевозки по направлению «Стамбул-Новороссийск» тоже существенно увеличились в объеме: по итогу второго квартала нынешнего года количество перевозок, по сравнению с первым кварталом, выросло на четверть. Еще один вариант — автодоставка, реализуемая с пересечением границ Грузии, Азербайджана или Армении.

Не последнюю роль на Ближнем Востоке и в странах Южной Азии играет международный транспортный коридор «Север-Юг». Он также обеспечил выход отечественных компаний на ближневосточный рынок.

ДРУЖЕСТВЕННЫЕ СТРАНЫ НАРАЩИВАЮТ ГРУЗОБОРОТ

Еще больше в развитии МТК «Север-Юг» заинтересованы дружественные страны — Казахстан, Армения, Беларусь. В 2023 году транзитные мощности этих государств во многом помогли перенастроить цепочки

поставок и повысить эффективность торговых отношений. Товарооборот России со странами ЕАЭС по итогам 2022 года увеличился на 22%, при этом рекордные показатели здесь показывает Республика Беларусь.

Не менее активно движется вперед сотрудничество с КНР. Товарооборот с Поднебесной в первые три месяца 2023 года достиг \$53,84 млрд, увеличившись на 38,7% по сравнению с аналогичным периодом 2022 года. Отдельного внимания заслуживают пункты пропуска «Забайкальск-Маньчжурия» в Приморском крае и «Хэйхэ-Благовещенск» в Амурской области. По этим маршрутам фиксируется увеличение грузооборота за 2023 год, что и отразилось на пропускных возможностях контрольных пунктов.

Решить проблему больших очередей на границах с Китаем помогает Казахстан. Несмотря на ряд ограничений, страна является дополнительным транзитным хабом, востребованным у логистических операторов на том же уровне, что и Турция. К слову, перевозки из Казахстана на склады Wildberries, Ozon, «СберМегаМаркет», «Яндекс.Маркет» в России сегодня пользуются повышенным спросом со стороны предпринимателей, на который быстро откликнулись российские службы доставки.

Количество заявок на международные перевозки в 2023 году растет. При этом на каждый маршрут и логистическую задачу сегодня транспортные компании смотрят по-новому. В приоритете — индивидуальный подход к каждому заказу, умение эффективно перестраивать маршрут в зависимости от ситуации на границе, высокое качество сервиса. «Именно эти параметры в совокупности с опытом адаптации к турбулентным обстоятельствам на рынке создают основу для уверенности заказчика в логистическом партнере», — уверен Евгений Уткин. 🇷🇺





В первом полугодии 2023 года на «Бирже ATI.SU» мы наблюдали стабильный рост заявок на перевозку внутри страны. В годовом выражении количество заявок на перевозку грузов увеличилось приблизительно в полтора раза, причем рост наблюдался во всех регионах страны.

Во многом это следствие глобальных процессов в российской экономике. В условиях санкций и ухода западных компаний процесс импортозамещения ускорился, многие компании переориентируются на внутренний рынок.

Также оценивая ситуацию на рынке, мы учитываем и еще один важный момент, связанный со спецификой самой Биржи. В России сейчас массово перестраиваются не только производственные, но и логистические цепочки. В таких случаях мы на Бирже всегда наблюдаем взрывной рост заявок на автомобильные грузоперевозки.

Отчасти это связано с тем, что компании начинают сталкиваться с ситуациями, когда перевозчики, с которыми они привыкли работать, по тем или иным причинам не могут взяться за исполнение заказов. Также многие грузоотправители выходят на новые рынки и новые направления, и поэтому не могут ограничиться работой с привычными перевозчиками. Все это приводит к росту размещения количества заявок на логистических онлайн-платформах.

Одновременно с этим, сегодня вновь складывается непростая ситуация с исполнителями. В частности, она связана с нехваткой водителей грузовиков на дальних направлениях и дефицитом магистральных тягачей в связи с устареванием автопарка и отсутствием западной техники. И если вопрос с обновлением автопар-

ПО ПРЕЙСКУРАНТУ

ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 2023 ГОДА ПРОДОЛЖАЕТСЯ РОСТ СТАВОК НА АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО РОССИИ. ТАКАЯ ДИНАМИКА ОБУСЛОВЛЕНА СОВОКУПНОСТЬЮ ФАКТОРОВ, СРЕДИ КОТОРЫХ МОЖНО ВЫДЕЛИТЬ ДЕФИЦИТ ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ, ПОВЫШЕНИЕ ЦЕН НА ГРУЗОВИКИ И АВТОЗАПЧАСТИ, ОСЛАБЛЕНИЕ РУБЛЯ И УВЕЛИЧЕНИЕ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА. НО ГЛАВНЫЙ ФАКТОР — РАСТУЩИЙ СПРОС

› СВЯТОСЛАВ ВИЛЬДЕ, ОСНОВАТЕЛЬ И ДИРЕКТОР «БИРЖИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ATI.SU»

ков еще можно решить с помощью поставок из Китая, то проблема с отсутствием дальнбойщиков сегодня снова выходит на первый план.

По оценкам некоторых наших коллег, стране на данный момент не хватает 60 тыс. водителей грузовиков. Восполнить подобный дефицит быстро практически невозможно — эта профессия требует определенного периода на обучение и стажировку.

К тому же непросто найти и желающих: в стране — общий кадровый голод, а профессия дальнбойщика требует кардинальной смены образа жизни. Далеко не каждый готов провести почти всю жизнь вне дома.

Также на престиж профессии дальнбойщика влияют новости о появлении беспилотных грузовиков. В будущем такие машины, возможно, смогут кардинально решить проблему с кадрами, но в данный момент все наоборот. Беспилотных грузовиков единицы, а тысячи людей опасаются выбирать профессию водителя из-за того, что через несколько лет она может оказаться невостребованной. Хотя, по нашим оценкам, в реальности автономные грузовики начнут вытеснять людей не раньше следующего десятилетия. И в последние годы дефицит дальнбойщиков только усугубляется.

Соответственно, нарушение баланса между спросом и предложением приводит к росту цен на внутренние перевозки. Для их мониторинга мы используем специальный инструмент — «Индекс ATI.SU FTL РФ», учитывающий данные Биржи в целом по России и отдельно для 100 самых популярных направлений в стране. К середине августа ставки грузоперевозчиков в среднем выросли на 41% год к году и на 19% — за последние три месяца. И с учетом нынешних условий мы предполагаем, что тренд на повышение ставок будет сохраняться.

В сфере международных перевозок в рамках «Биржи ATI.SU» мы наблюдаем не такую однозначную ситуацию. В первом полугодии 2023 года количество заявок на перевозки из стран Евросоюза резко снизилось, зато такие страны, как Беларусь, Монголия, Китай, Казахстан, Кыргызстан с лихвой компенсировали это снижение. Свою роль здесь сыграло и то, что многие европейские грузы, например, из-за перецепки в Беларуси превратились в «белорусские». В среднем же в годовом выражении рост количества заявок на «Бирже ATI.SU» составил 30%.

В отношении экспорта история практически такая же: резкое снижение на всех европейских направлениях и рост на азиатских (лидеры — Китай, Турция, Узбекистан, Казахстан). Количество заявок на перевозки из России в другие страны, по данным «Биржи ATI.SU», остался приблизительно на прошлогоднем уровне.

Это, кстати, соответствует общей динамике внешнеторгового оборота: импорт постепенно восстанавли-



вается, а экспорт не растет. В результате, в отличие от внутренних рейсов, ставки транспортных компаний на международные перевозки за последний год практически не выросли. 🛑

СИТУАЦИЯ СВЯЗНА С НЕХВАТКОЙ ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ НА ДАЛЬНИХ НАПРАВЛЕНИЯХ И ДЕФИЦИТОМ МАГИСТРАЛЬНЫХ ТЯГАЧЕЙ В СВЯЗИ С УСТАРЕВАНИЕМ АВТОПАРКА И ОТСУТСТВИЕМ ЗАПАДНОЙ ТЕХНИКИ





«ХОЧУ ПОДНИМАТЬ РОССИЙСКИЙ АВТОПРОМ»»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЗАО «НОВТРАК» СВЕН КУБЕ РАССКАЗАЛ «АВТОПАРКУ» О СИТУАЦИИ НА РЫНКЕ ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ, ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИИ И О НОВЫХ ПРОЕКТАХ ПРИЦЕПОВ И ПОЛУПРИЦЕПОВ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ, РЕАЛИЗУЕМЫХ НОВГОРОДСКИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ

» БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ » ФОТО ЮЛИИ АВДУЕВСКОЙ

Отметим, что основным акционером ЗАО «Новтрак» по-прежнему является немецкая компания Meusburger, семейное предприятие с головным офисом в городе Эгинг-ам-Зее. Несмотря на многочисленные риски ведения бизнеса в нашей стране, зарубежный партнер видит в отечественном рынке спецтехники большие перспективы и желает инвестировать в российское машиностроение. О развитии предприятия «Meusburger Новтрак» шла речь в нашей беседе со Свенном Кубе, которая состоялась на заводе.

— В октябре 2023 года новгородское предприятие отмечает 30-летие. С какими успехами вы пришли к этому юбилею?

— Мы активно развиваемся. Объем инвестиций в производство с 2019 года составил 561 млн рублей. Производственные площади выросли почти вдвое — с 5280 до 13 200 м², закуплено современное высокопроизводительное оборудование, включая станки лазерной резки, появились новые рабочие места. На предприятие пришли молодые специалисты, выпускники НовГУ и Технического колледжа, с которыми у нас действуют соглашения о сотрудничестве. Сейчас площадь завода составляет 10 га, из которых застроено 1,2 га. У нас работает порядка 200 человек.

В 2023 году завод планирует выпустить 1000 единиц прицепной техники, это на 30% больше, чем в 2022-м, когда на рынке был серьезный дефицит новых тягачей. Сейчас рынок восстанавливается. Впрочем, на будущее мы планируем не наращивать объемы производства,

а расширять ассортимент, в том числе за счет сложных наукоемких изделий. Например, в 2024 году производственную программу пополнит модульный прицеп-тяжеловоз с гидропневматической подвеской собственной разработки «Meusburger Новтрак».

— Согласно данным маркетингового агентства НАПИ, по итогам пяти месяцев текущего года рынок новых полуприцепов вырос больше чем на 20%. А что происходит в сегменте прицепной техники специального назначения?

— Мы видим оживление рынка. До конца года все заказы расписаны. В принципе, мы бы и объемы 2024 года уже продали. Но проблема в том, что на рынке нет ясности по стоимости определенных комплектующих, а главное — их наличию на будущий год. Все это создает трудности с заключением контрактов.

Хорошо, что широкий ассортимент автокомпонентов, которые мы раньше закупали за границей, сейчас находится в разработке у российских производителей. Но это сложный и длительный процесс. Взять, к примеру, внешнюю раму тентованного полуприцепа. Этот силовой элемент, используемый для крепления груза, изготавливается из вальцованного профиля. Нам потребовалось 4 месяца, чтобы найти российского поставщика металла, а затем компанию, занимающуюся сотрудничеством металлопрокатом. В общей сложности на конструкторскую работу и испытания ушло 1,5 года. Металл, кстати, мы покупаем в компании «Северсталь» по прямому контракту, вопросов по качеству к поставщику нет.



Хочу добавить, что такие комплектующие как, например, шины и колесные диски не нужно из-за границы возить. Однако есть группа компонентов, которые в России сейчас вообще не производят. И это четкий стимул для развития бизнеса.

— Как вы видите решение этой проблемы?

— Сейчас компоненты тормозной системы закупаются в Китае, но логистика очень сложная. В России есть один производитель тормозных систем для прицепной техники, но его ассортимент предназначен для стандартных полуприцепов, а мы выпускаем, в основном, технику специальную, поэтому такое партнерство может обеспечить лишь треть наших потребностей. А где брать все остальное? Если честно, мы можем и сейчас из Европы возить. Но я не намерен идти таким путем, поскольку есть цель развивать российского производителя и покупать товар за рубли.

— Какие виды прицепной техники наиболее востребованы у ваших клиентов?

— Больше всего заказывают тентованные полуприцепы. Но они не обычные, как например у Krone или Koegel, а специфические. Каждый клиент хочет свое. Наиболее востребованы четырехосные модели — с подъемными и подруливающими осями. Растет спрос на решения с двухуровневой загрузкой, позволяющие увеличить эффективность использования грузового пространства. Идея, собственно, не нова, но раньше такую технику возили из-за границы, а сейчас все сами делаем.

Кроме этого, в лидерах по продажам — контейнеровозы, лесовозы, самосвалы и промтоварные модели с жесткими стенками, их заказывают перевозчики сборных грузов и почтовые компании.

— Вы продаете технику через дилеров или напрямую?

— У нас прямые продажи клиентам. Мы пробовали работать через дилеров, но увидели риск нарушения передачи информации между заказчиком и производителем. Техника

сложная, каждое наше изделие по-своему уникально, работать через посредника сложнее. Клиент заказывает технику непосредственно на заводе. Разрабатывая индивидуальное предложение, наиболее точно соответствующее специфике перевозок, наши инженеры даже чертежи с клиентом согласовывают, чтобы была уверенность во всех мелочах.

А вот что касается сервисного обслуживания, мы делегируем его своим партнерам. Сегодня у нас таких СТО больше 50 по всей стране. Если речь идет о крупной компании, то зачастую перевозчики просят разрешить обслуживать технику самостоятельно. Мы даем такую возможность, разумеется, при наличии в ремзоне определенного арсенала инструмента и оборудования. В том числе диагностического. Считаю, что тесное взаимодействие с клиентами дает обоюдную уверенность в завтрашнем дне. А для установления новых и укрепления старых бизнес-отношений мы ежегодно участвуем в разных выставках. Нынешний год — не исключение. 🛑



ВРЕМЯ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «МБ РУС» НАТАЛЬЯ КОРОЛЕВА РАССКАЗАЛА «АВТОПАРКУ» О ПОДГОТОВКЕ К ПРОДАЖАМ И СЕРВИСНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ НОВЫХ БРЕНДОВ > БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ

— Согласно статистике АЕБ в июле авторынок вырос на 144% год к году. Что сейчас со спросом на технику в сегментах, где позиционируется марка Forland?

— На российском рынке Forland выступает в двух сегментах: легкие коммерческие и среднетоннажные грузовые автомобили. Согласно статистике аналитического агентства «Автостат» по итогам семи месяцев 2023 года рынок новых легких коммерческих автомобилей демонстрирует снижение на 0,9% по отношению к 2022 году. Это связано в первую очередь с уходом с рынка иностранных производителей. Доля отечественных LCV на рынке на данный момент достигает около 90%. При этом, представленные бренды не могут в полном объеме удовлетворить спрос, в связи с тем, что проблемы с поставкой зарубежных комплектующих для локального производства не решены до конца.

В то же время, рынок грузовых автомобилей демонстрирует значительный рост в 71,2%, что говорит о сильном повышении спроса на грузоперевозки. Стимулом этого является увеличение объема перевозок внутри страны как за счет их импортозамещения, так и благодаря активному развитию строительства и ритейла. Сложившаяся ситуация открывает большие возможности для новых автопроизводителей, выходящих на российский рынок. Благодаря широкому ассортименту продукции, высоким стандартам производства и оптимальному соотношению цены и качества китайские производители полностью отвечают потребностям рынка на данный момент.

— Чем известна марка Forland, в каких странах помимо КНР она продается?

— Марка Forland была основана в 1999 году. Это относительно молодая, но быстро развивающаяся компания. На мировую арену бренд Forland вышел в 2004 году, начав с Вьетнама, а уже на сегодняшний день он имеет свыше 400 дилеров в более чем 50 странах по всему миру, как например: Пакистан, Филиппины, Египет, Колумбия и многие другие.

Forland охватывает всю линейку коммерческой техники: мало- и среднетоннажные автомобили, грузовики, самосвалы, коммерческие автомобили специального назначения и автомобили на альтернативных источниках энергии. Компания Forland еще в 2020 году достигла отметки по продажам в 300 000 автомобилей в год и реализовала их в общей сложности уже более 5 млн. Глобальная цель компании — достичь до конца этого года уровня продаж в 500 000 автомобилей.

На российский рынок планируется поставлять широкий ассортимент шасси полной массой от 3,5 до 18 тонн. Кроме того, в планах АО «МБ РУС» и ГК «Автодом» сотрудничество с локальными кузовостроителями и продажа полнокомплектных автомобилей с различными типами кузовов, наиболее востребованными российскими потребителями.

— На какой сейчас стадии находится подготовка к выходу на рынок? В каких регионах ожидается повышенный спрос?

— Мы подписали дистрибьюторское соглашение и на сегодняшний день находимся в активном диалоге с китайским партнером. Наша основная задача — подготовить и запустить все необходимые процессы для старта продаж до конца текущего года. Ожидаем, что основной спрос, традиционно, будет сосредоточен в центральном и южном регионах.

— Какова будет основная схема продаж: напрямую от импортера или через дилеров?

— Став не только эксклюзивным дистрибьютором техники Forland, но и дистрибьютором Foton Toano на российском рынке, мы планируем развивать дилерскую сеть по всей стране, используя наш многолетний опыт.

Старт продаж техники Forland планируется в первом квартале 2024 года. В данный момент мы развиваем дилерскую сеть марки, чтобы обеспечить нашим клиентам достойный уровень сервиса. Для достижения поставленных целей мы активно привлекаем новые предприятия из грузового сегмента и приглашаем потенциальных партнеров к сотрудничеству.

Старт продаж Toano начинается в сентябре. Для покупки и обслуживания малотоннажных автомобилей Foton нашим клиентам будет доступно 27 дилерских центров в 17 городах России, которые имеют полноценную инфраструктуру для работы с мало- и среднетоннажной техникой. Основу дилерской сети составят партнерские предприятия АО «МБ РУС». При этом, мы не останавливаемся на достигнутом и активно ищем новых партнеров для расширения сети продаж и сервиса на всей территории России.

— Какая работа проводится с партнерами для подготовки к продажам и обслуживанию новых брендов?

— Приоритетом нашей компании остается поддержание высоких стандартов в продажах и сервисном об-



служивании. Подготовка предприятий является одним из ключевых аспектов для старта продаж автомобилей и успешной работы дилерской сети, в связи с этим мы уделяем большое внимание этому вопросу.

Подготовка включает в себя комплекс мероприятий, таких как обучение персонала по продукту и послепродажному обслуживанию, системам дистрибьютора, каталогу запасных частей, консультирование операторов нашего колл-центра, а также передача партнерам дилерских стандартов и требований марки.

АО «МБ РУС» имеет собственный учебный центр и штат высокопрофессиональных тренеров. Возможности нашего центра позволяют полностью обеспечить необходимыми знаниями и навыками персонал дилерских центров, а также проводить различные квалификационные программы.

— Какие дополнительные услуги вы планируете предлагать своим клиентам после покупки автомобиля?

— Мы знаем, что за долгие годы наши клиенты привыкли получать высокий уровень гарантийного и сервисного обслуживания, а также выгодные финансовые услуги, поэтому работаем над комплексным предложением продуктов, таких как факторинг, лизинг, кредитование и сервисные сертификаты. Мы также планируем сотрудничество с локальными кузовостроителями, что позволит предлагать клиентам различные решения дооборудования, ориентированные на их индивидуальные бизнес-потребности.

— Как будут решаться вопросы со снабжением запасными частями?

— Наш опыт работы в различных сегментах автомобильного рынка насчитывает почти тридцать лет. За это время мы успешно выпустили на рынок множество новых моделей и прекрасно понимаем важность организации и обеспечения надежного, быстрого и бесперебойного канала поставки запасных частей. Для этих целей у нас есть все необходимые ресурсы, в том числе мы будем использовать собственный склад запасных частей в Московской области для полного цикла дистрибуции запасных частей нашим партнерам.

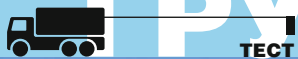
— Расскажите о планах работы с российскими кузовостроителями. Удастся ли сохранить прежний пул партнеров?

— Мы представляем на российский рынок широкую линейку Foton Toano и шасси Forland, которые могут

быть переоборудованы под различные нужды клиентов. Для шасси это как традиционные промтоварный и изотермический фургоны, эвакуатор, мобильные мастерские, так и манипулятор, автовышка, а также другие специальные надстройки. На базе цельнометаллического фургона Тоано можно оборудовать не только скорую помощь, автомобиль для перевозки маломобильных пассажиров, туристический автобус, мобильную лабораторию, но и автолавку или передвижной медпункт, и многое другое.

У нас хорошая история взаимодействия с ведущими кузовостроителями, которые имеют широкую линейку кузовных решений от стандартных до индивидуальных. Мы видим их заинтересованность в дальнейшем сотрудничестве по новым брендам. Сейчас мы расширяем линейку шасси, видим большие перспективы в этом сегменте. Мы также рассматриваем возможность расширения географии сотрудничества, чтобы сделать наш продукт ближе потенциальным клиентам. 🇷🇺





И СНОВА «КИТАЕЦ»!

CHENGLONG H7 > ПОЛНАЯ МАССА: 18 Т > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 10 000 000 РУБ.

ТАКОЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ, ЧТО ЛАВИНУ КИТАЙСКОЙ АВТОТЕХНИКИ НЕ ОСТАНОВИТЬ: НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК ВЫШЕЛ ЕЩЕ ОДИН СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ – МАГИСТРАЛЬНИК CHENGLONG H7! > СЕРГЕЙ СТЕКЛОВ > ФОТО АВТОРА





Что меня больше всего поразило в Chenglong H7 — так это его силовой агрегат! Во-первых, здесь стоит автоматизированная коробка передач ZF Трахон — одна из самых современных на сегодняшний день, известная в нашей стране благодаря КАМАЗ К5 и целому ряду грузовиков других марок. То есть ее наличие — безусловный плюс для этого тягача. Во-вторых, и это самое интересное, данная коробка агрегируется с рядным 6-цилиндровым дизелем марки Yuchai. Прежде я думал, что удел двигателей Yuchai — использование исключительно в автобусах. Но оказалось, у этой компании есть специальные модификации двигателей и для грузовиков тоже: Chenglong H7 оснащен как раз одной из них. Рабочий объем этого двигателя составляет 12 л, мощность — 480 л. с. С таким движком автопоезд можно смело использовать в горной местности. И что еще приятно удивило, так это плотное капсулирование двигателя: по боковым сторонам здесь установлены звукоизолирующие щитки, а на моторном кожухе сделана эффективная шумоизоляция.

В различных источниках можно найти информацию, что мосты у Chenglong H7 марки Dana. Но на тягаче, с которым знакомился я, на ведущем мосту была табличка с логотипом Chenglong. То есть

1. Классическая кабина магистрального тягача: высокая, вместительная, богато укомплектованная.
2. В задней стенке кабины нет привычного для китайских грузовиков стекла.
3. С крупного центрального монитора можно управлять магнитолой и климатической системой.
4. Высокая крыша обеспечила большую вместимость вещевых ящиков, расположенных над ветровым стеклом.

мосты у него все же собственно-го производства, что не так часто встречается у китайских грузовиков. Не часто встречаются у них и стабилизаторы поперечной устойчивости на обеих осях, а здесь они есть. Но вот передаточное отношение заднего моста слишком большое для магистральника — 3,05. Впрочем, более скоростные, а потому более подходящие для таких грузовиков варианты с передаточным числом 2,7 должны появиться на наших дорогах уже к октябрю. Да и в задней подвеске используется два пневмобаллона вместо привычных четырех. Зато седельно-сцепное устройство сделано не по китайским, а по европейским стандартам, то есть на привычной у нас высоте 1150 мм.

Сегодня никому не нужно доказывать, что кабины современных китайских магистральников по комфорту, оснащенности и эрго-



номике несильно уступают таковым у европейских аналогов, а иногда их даже превосходят. А как с этим у Chenglong H7? У него классическая кабина магистрального тягача: высокая, вместительная, богато укомплектованная, снабженная всеми возможными аэродинамическими обтекателями. И с хорошим по качеству пластиком, который в движении не скрипит и не гремит. Но, понятно, есть и свои нюансы. Начну с того, что в салоне хотя и можно стоять в полный рост, но все же между сиденьями на несколько сантиметров возвышается кожух моторного отсека. Неужели даже в столь высокой кабине не хватило пространства, чтобы сделать полностью ровный пол? Еще одна странность — непривычные по форме боковые инструментальные ящики с внешним доступом. Эти ящики заметны ниже, чем у конкурентов, поэтому их люки сделаны



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. Электронный клапан стояночного тормоза заменил привычный рычажок.



СПОРНО. В боковые вещевые ящики нет доступа из кабины.

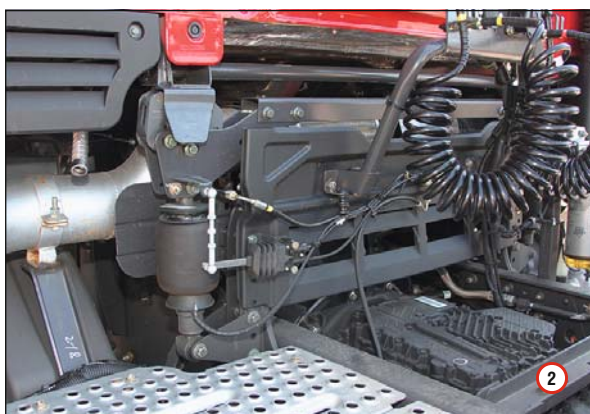
1. Кабину тягача можно опрокинуть с помощью электрогидропривода.



не квадратными, а прямоугольными, вытянутыми в длину. Правда, такая форма не добавила им вместимости: внутренний объем получился не очень большим, да и доступа из кабины, как у европейских тягачей, не предусмотрен.

Зато комплектация салона — полный «фарш»! Как и положено высококлассному грузовику, здесь есть электропривод и обогрев боковых зеркал, а также удобное водительское сиденье с подогревом и вентиляцией. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Правда, сделать это можно только при включенном зажигании, что бывает не всегда удобно. На рулевое

колесо вынесены кнопки управления системой мультимедиа, круиз-контролем и handsfree. С довольно крупного монитора на центральной консоли можно управлять магнитолой и климатической системой, включая распределение воздушных потоков, или вывести на него изображение с внешней видеокамеры. Есть у Chenglong H7 и видеокамера внутреннего обзора, наблюдающая за водителем. Она обязательно зафиксирует, если во время движения тот начнет дремать или болтать по телефону. Эта камера распознает даже общение в мессенджерах! Жаль только, что штатно не предусмотрен вывод информации в он-



CHENGLONG H7

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	6800
Полная масса, кг	18 000
Габариты (длина/ширина/высота), мм	6040/2525/3890
Колесная база, мм	3800
Объем топливного бака, л	1200 (600+600)

Двигатель:

тип	дизельный, рядный, 6-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, см ³	12 155
мощность, л. с. при мин ⁻¹	480 при 1600
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	2250 при 1100–1500

Коробка передач	роботизированная, 12-ступенчатая
-----------------	----------------------------------

Подвеска (передняя/задняя)	рессорная / пневматическая
----------------------------	----------------------------

Тормоза	дисковые
Размер шин	315/70R22,5

ЦЕНА

Базовая, руб.	от 9 000 000
---------------	--------------

СЕРВИС

Заводская гарантия	12 месяцев
Межсервисный пробег	100 000 км

КОНКУРЕНТЫ

Dayun V9, Foton Auman EST A, Schacman X3000

Комфортная кабина, европейские технологии, хорошая шумоизоляция.

Небольшая вместимость боковых вещевых ящиков, слабая фиксация дверей в открытом положении.

лайн — для этого нужно подключать мультибрендовое решение.

Как обстоит дело с уютом и функциональностью? Для личных вещей и всяческой мелочевки места в кабине много. Сверху, над ветровым стеклом, сделано несколько объемных вещевых ящиков с крышками и внутренней подсветкой, есть небольшая полочка справа и широкие вытянутые карманы над обоими дверными проемами. Спальных полок — две. Нижняя для пущей ширины выступает в проем между сиденьями, а у верхней сделан матерчатый бортик. В изголовье нижней полки размещен блок комфорта с джентльменским набором в виде светильника, порта USB и кнопок опускания и подъема стекол дверей, регулировки звука магнитолы и открывания верхнего люка. В самом низу, под полкой — холодильник. Впрочем, в его наличии у магистральников давно уже нет ничего необычного. А вот что не совсем обычно для китайских грузовиков, так это отсутствие у Chenglong H7 окна в задней стенке кабины, что для нашего морозного климата следует признать несомненным плюсом.

Между сиденьями, возле нижней полки, оказался огромный подбутылник — не совсем понятно под какой калибр. Но куда важнее, что селектор переключения режимов автоматизированной трансмиссии зачем-то поставлен справа от водительского сиденья. Он находится там, где обычно размещают рычаг переключения механической коробки передач. Естественно, там этот селектор мешается при перемещениях по кабине, и было бы правильнее разместить соответствующий переключатель под рулем или на передней панели. Интересно, что на упомянутом селекторе в крайних

его положениях обнаруживаются обозначения Dm и Rm — это включение так называемого режима маневрирования, чтобы тяжелый автопоезд мог двигаться на минимальной скорости с сохранением высоких оборотов двигателя. А вот ручник, что хорошо, мешаться не может в принципе: он электронный и выполнен в виде клавиши на передней панели.

И еще одно интересное наблюдение: Chenglong H7 отличается компоновкой шасси, которая получилась плотной даже по меркам магистральных тягачей. Баки и различные агрегаты по обеим сторонам рамы подогнаны друг к другу с минимальными зазорами. Во многом благодаря этому, в пределах колесной базы удалось разместить два топливных бака и бак AdBlue, глушитель с нейтрализатором, ресиверы и даже аккумуляторный ящик. И это хорошо, поскольку многие водители не любят, когда ресиверы или аккумуляторы располагаются в заднем свесе рамы, где они подвержены усиленным вибрациям и загрязнению. А у Chenglong H7 задний свес не заполнен ничем.

И в завершение — что это вообще за марка такая, Chenglong? Под ней коммерческие автомобили (среди которых Chenglong H7 — одна из самых свежих моделей) выпускает китайская компания Dongfeng Liuzhou Automobile. В этом названии Liuzhou — город, в котором расположен завод, где слово Dongfeng свидетельствует о принадлежности данного завода к давно и хорошо известному у нас автопроизводителю, точнее — к автомобилестроительному холдингу Dongfeng Motor Group. Так что в лице Chenglong H7 мы имеем дело с продукцией серьезной и авторитетной компании.



2. Двигатель Yuchai плотно капсулирован.
3. В задней подвеске используются два пневмобаллона вместо привычных четырех.
4. Компоновка баков и прочих агрегатов на раме сделана максимально плотной.
5. У Chenglong H7 есть видекамера внутреннего обзора, наблюдающая за водителем.



Автомобиль предоставлен ООО «Компания Автотрак».



ИКС-ФАКТОР

DONGFENG KX > ПОЛНАЯ МАССА: 18 Т > НАЧАЛО ПРОДАЖ: СЕНТЯБРЬ 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 10,2 МЛН РУБ.

КОМПАНИЯ «ВОСТОЧНЫЙ ВЕТЕР», ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР КРУПНОТОННАЖНЫХ ГРУЗОВИКОВ DONGFENG В РОССИИ, ДОБАВИЛА В МОДЕЛЬНЫЙ РЯД МАГИСТРАЛЬНЫЙ ТЯГАЧ КХ 4Х2. ОТ ФЛАГМАНА GX НОВИНКУ ОТЛИЧАЕТ БОЛЕЕ УТИЛИТАРНЫЙ СТИЛЬ И БЮДЖЕТНАЯ ЦЕНА > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА



Российская премьера нового китайского магистральника состоялась на выставке СТТ Ехро 2023, где он составил компанию самосвалу Dongfeng KC, демонстрируя стремление дистрибьютора предоставить транспортные решения во всех востребованных нишах.

Впрочем, грузовик Dongfeng KX уже известен в России. Локальная премьера модели в трехосном исполнении состоялась на выставке СТТ 2015, а европейский дебют прошел еще раньше — на салоне коммерческого транспорта IAA 2014 в Ганновере. Просторная кабина с двумя спальными полками и вполне приемлемой эргономикой — все это не осталось незамеченным для профессионалов рынка. Неудивительно, ведь тягач KX 2015 модельного года — это первенец сотрудничества компаний Dongfeng и Volvo Trucks. Существовавший на тот момент официальный дистрибьютор Vn Dongfeng строил большие планы по завоеванию нашего рынка. Еще тогда у экспертов авторынка возникло предположение, что китайская модель сможет хоть немного подвинуть на российском рынке европейскую «большую семерку». Но тогда конкуренция не сложилась, продажи оказались совсем скромные. А вот сейчас у «китайца»

есть все шансы попасть в десятку лидеров.

Существенно то, что теперь поставляемый в Россию тягач предлагается не только в привычном для Китая трехосном исполнении, но и с колесной формулой 4x2 — как типичный европейский магистральник. При этом Dongfeng KX 4x2 — это уже второй седельный тягач в модельном ряду тяжелых грузовиков «Восточного ветра» (название компании в переводе с китайского). От флагмана Dongfeng GX, о котором мы уже рассказывали читателям (см. «Автопарк» № 2 2023), новинку отличает более утилитарный стиль и бюджетная цена. Между тем «бюджетник» соответствует флагману в техническом оснащении: в обоих тягачах установлены линзованные LED-фары, мосты Dana, компоненты тормозной системы Knorr-Bremse. Оба тягача доступны также в версиях с колесной формулой 6x4.

Комплектация у Dongfeng KX фиксированная и включает все самое необходимое и востребованное перевозчиками. Мотор только один — рядная «шестерка» Cummins Z14EVIE520 рабочим объемом без малого 13,5 л, мощностью 508 л. с. и крутящим моментом 2470 Нм. Мотор выпущен на совместном предприятии

Dongfeng-Cummins в Китае. Этот факт должен успокоить скептиков: риска возникновения дефицита запчастей нет. По крайней мере, так заверяет официальный дистрибьютор.

Трансмиссия — роботизированная 12-ступенчатая коробка ZF Трахон модели 12TX2620 — на сегодня одна из самых передовых и технически продвинутых. Эта коробка передач также применяется на целом ряде европейских моделей и даже на российском магистральнике КАМАЗ-54901. Заявленный ресурс коробки весьма убедительный — 1,6 млн км. Однодисковое сцепление Sachs диаметром 430 мм с пневматическим приводом — типичное решение для магистральных большегрузов. Отсутствие гидравлического ретардера Voith (он входит в комплектацию модели Dongfeng GX) частично компенсируется моторным тормозом — его мощность достигает 400 кВт.

Ведущий мост рассчитан на нагрузку в 12 тонн. Передаточное число главной пары 2,47 способствует улучшению экономичности при движении по автомагистрали. Что важно в наших дорожно-климатических условиях: предусмотрен механизм принудительной блокировки дифференциала ведущего моста. Передняя ось Dana ти-

1. Над ветровым стеклом предусмотрено три вместительных вещевых отсека.
2. Рулевое колесо в кожаной оплетке снабжено функциональными клавишами.
3. Рабочая зона организована по образцу и подобию европейских магистральников.





ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



СПОРНО. Селектор АКП находится вблизи от водительского кресла.



ПРАКТИЧНО. Под спальным местом размещается холодильник.



- 1. Приборы головного освещения — светодиодные.
- 2. Задний мост Dana рассчитан на нагрузку 12,5 тонн.

па Elliot имеет балку двутаврового сечения и держит нагрузку в 7,5 тонн. Спереди стоят двухлистные рессоры, сзади — 4 пневмобаллона. Задняя подвеска — пневматическая, с системой электронного управления. Высота седельно-сцепного устройства Jost магистральная — 1150 мм, что позволяет использовать широкий спектр прицепного состава.

Запас топлива на борту (1150 л) хранится в двух баках из алюминиевого сплава. Большой бак установлен слева, маленький — справа. В топливозаборниках предусмотрена система подогрева охлаждаю-

щей жидкостью — удачное решение для работы в зимнее время.

Кабина тягача — настоящая магистральная. Значительная высота ее внутреннего пространства позволяет вольготно устроиться на любой из двух спальных полок. Особенно на очень широкой нижней. У нее в изголовье сделан многокнопочный блок комфорта с регулируемым светильником и управлением автономным отопителем. А вот у того, кто расположится на верхней полке, ничего из перечисленного нет, за исключением небольшого кармашка на боковине. Под нижней





полкой — выдвижной 20-литровый холодильник, важный элемент для магистральных перевозок. Высоченный потолок позволил разместить над ветровым стеклом три вместительных закрывающихся ящика, под которыми сделаны ещё и открытые вещевые полочки. Разумно, что на торпедо предусмотрен выдвижной столик: на нем удобно работать с документами или использовать для приема пищи.

Подвеска кабины Dongfeng DFH4180 пневматическая, 4-точечная, создающая сидящему за рулем максимальный ездовой комфорт. В движении — ни грохота, ни тряски, ничто не скрипит и не отваливается. Очень достойное качество, и если брать за ориентир тягачи Volvo, то Dongfeng KX им практически не проигрывает во всех дисциплинах.

Рассмотрим в деталях рабочее место. Кресло водителя оснащено двумя подлокотниками, пневмопод-

3. Пневматическая подвеска кабины создает сидящему за рулем максимальный комфорт.
4. Пульт управления пневмоподвеской имеет маркировку Knopf-Bremse.
5. Пластиковая емкость для реагента AdBlue закреплена над топливным баком.



веской, электроподогревом и у него аж 13 позиций регулировки! Рабочая зона организована по образу и подобию европейских большегрузов, разве что местами не так изящно. Тем не менее интерьер смотрится богато. На жидкокристаллической приборной панели диагональю 7 дюймов все видно четко, символика понятная, подсветка мягкая, не раздражающая. Есть также 7-дюймовый мультимедийный ЖК-дисплей с сенсорным управлением. Рулевое колесо в кожаной оплетке установлено на регулируемой колонке. По периметру расположены удобные вещевые кармашки, есть USB-разъем, по центру находится держатель для стакана диаметром 80 мм. Единственное замечание касается клапана стояночного тормоза: он разместился на подиуме справа от водительского кресла. Решение, мягко скажем, не современное, учитывая, что многие конкуренты оснащают свои грузовики электронными системами стояночного тормоза с клавишами на приборной панели. Думается, китайский производитель припас эту идею для следующей модернизации.

Впрочем, по оснащению электронными системами безопасности новый Dongfeng KX несколько не уступает своим конкурентам. У тягача — полный электропакет и набор всех необходимых систем безопасности, включая камеры кругового видеонаблюдения: когда сдаешь задний ходом, на монитор выводится вид машины сверху, и можно контролировать все окружающее ее пространство. В базовое оснащение входят датчики контроля давления и температуры воздуха в шинах, системы противоскольжения, стабилизации, предупреждения о выходе из полосы движения со звуковой и световой сигнализацией. Есть здесь, разумеется, и система предупреждения о столкновении, особенно актуальная для большегрузов.

И в завершение — о сервисе и заводской гарантии. Гарантия на силовую линию от дистрибьютора — 12 месяцев без ограничения пробега. Межсервисный интервал 100 000 км или один год будет хорошим подспорьем для снижения эксплуатационных затрат.

Кстати, компания «Восточный Ветер» уделяет особое внимание послепродажному обслуживанию автомобилей, обучению персонала дилеров и СТО Dongfeng Trucks, обеспечивает поставку запчастей, повышает уровень сервиса. На сегодняшний день в сети компании «Восточный Ветер» 66 дилерских центров по всей стране.

Автомобиль предоставлен компанией Major Truck Center.

DONGFENG KX

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	8440
Полная масса, кг	18 000
Габариты (длина/ширина/высота), мм	6260/2550/3860
Колесная база, мм	3800
Объем топливных баков, л	1150 (850+300)

Двигатель:

тип	дизельный, рядный, с турбонаддувом, 6-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, см ³	13 480
мощность, л. с. при мин ⁻¹	520 при 1800
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	2470 при 1300

Коробка передач	роботизированная, 12-ступенчатая
-----------------	----------------------------------

Подвеска (передняя/задняя)	рессорная/пневматич.
----------------------------	----------------------

Тормоза	дисковые
---------	----------

Размер шин	315/70R22,5
------------	-------------

ЦЕНА

Базовая, руб.	от 10 200 000
---------------	---------------

СЕРВИС

Заводская гарантия	12 месяцев без ограничения пробега
--------------------	------------------------------------

Межсервисный пробег	100 000 км или 1 год
---------------------	----------------------

КОНКУРЕНТЫ

Sitrak C7H, Foton Auman, Shacman X6000



Комфортная спальная кабина, европейские технологии, широкий арсенал систем помощи водителю.



Неудачное расположение клапана стояночного тормоза.



ЗНАЙ НАШИХ!

UA3-236031 > **ПОЛНАЯ МАССА:** 3500 КГ > **НАЧАЛО ПРОДАЖ:** 2021 Г. > **ЦЕНА:** ОТ 1 605 000 РУБ.

ПО ДАННЫМ КОМПАНИИ «АВТОСТАТ», ЗА ПЕРВЫЕ 6 МЕСЯЦЕВ ТЕКУЩЕГО ГОДА СРЕДИ НОВЫХ LCV ВТОРОЕ МЕСТО ПО ПРОДАЖАМ ЗАНЯЛ БРЕНД УАЗ, ЕГО ДОЛЯ СОСТАВИЛА 18,5% РЫНКА. В ДЕСЯТКЕ САМЫХ ПРОДАВАЕМЫХ ЛЕГКИХ ГРУЗОВИКОВ В РОССИИ НА ШЕСТОМ МЕСТЕ ФИГУРИРУЕТ ОБНОВЛЕННАЯ ВЕРСИЯ УАЗ «ПРОФИ», МОДИФИКАЦИЯ «ПОЛУТОРКА». МЫ ВЗЯЛИ УЛЬЯНОВСКИЙ ГРУЗОВИК, ЧТОБЫ ОСВЕЖИТЬ ВПЕЧАТЛЕНИЯ О МАШИНЕ > **МАКСИМ ПРИХОДЬКО** > **ФОТО АВТОРА И ЕВГЕНИЯ МИХАЛКЕВИЧА**



Кажется, что мы теперь передвигаемся исключительно на китайских авто. Это отчасти справедливо, но только для новых легковых машин. Что касается легкого коммерческого транспорта, то здесь пока правят бал российские марки. В лидерах наши автозаводы. На первом месте — главный отечественный производитель такой техники: тот, который с берегов великой русской реки. Уж сколько раз на российский рынок заходили новые игроки в сегменте LCV, которых прочли в «убийцы» машины с оленем на эмблеме, однако завод продолжает твердо стоять на ногах. На втором месте идет УАЗ, который тоже расположен на берегах Волги, только ниже по ее течению, а замыкает тройку лидеров родственник УАЗу «Соллерс». По итогам первого полугодия 2023 года, среди самых продаваемых моделей в стране на третьем месте — вечная «буханка» УАЗ-3909 во всех вариантах, а на шестой позиции — УАЗ «Полторка». Странно, что это имя родоначальник полуторатонного грузовика не «застолбил» за собой, впрочем, ту «полторку» на УАЗе тоже выпускали, но после войны. Выходит, имеют полное право носить славное имя.

УЛОВИЛИ ТРЕНД

Свой самый первый полноприводный грузовик, модель УАЗ-452, прозванный в народе «голова-

стик», завод выпустил в 1965 году. Сегодняшние полуторатонные коммерческие «мальши» почти все сплошь бескапотные или полукapotного типа. Такие машины занимают меньше места на дороге, остается больше площади для груза, да и маневрировать на таком грузовике в городской тесноте сподручнее. Выходит, что еще в середине XX века в Ульяновске уловили будущий тренд развития коммерческого транспорта. Правда в отличие от современных тенденций, УАЗ «Профи» грузоподъемностью полторы тонны в профиль выглядит также, как и его легендарный прародитель. Во времена былой славы первой полторки, других типов компоновки грузовиков в СССР просто не выпускали. Новое прочтение грузовика получилось с приводом на заднюю ось, впрочем, полноприводные версии семейства «Профи» остались, но такие машины — с одинарной ошиновкой.

Главное в грузовике — кузов. Максимальная нагрузка задней оси производитель заявил в 2330 кг, значит, заявленный полуторатонный норматив грузовик перекрывает. Тентованный кузов со стальными бортами спокойно вмещает пять паллет или груз объемом 10,5 м³. Кому такого объема недостаточно, производитель предлагает длинноразную версию, ее объем 16 м³ или восемь паллет. Самое главное, что уже в базе у грузовика есть скрытые



1. Руль регулируется, стеклоподъемники электрические, кондиционер есть, «музыка» нет. Перчаточный ящик по объему скромный.
2. Нишу под магнитолу использовали для смартфона, который превратили в навигатор.

такалажные петли для крепления груза. Не у каждого современного одноклассника они имеются. Кстати, обтекатель на крыше кабины для грузовика — заводское исполнение.

Задний мост выполнен с двухскатной ошиновкой. Этот узел тоже снял много былых неприятных вопросов к машине. Грузовик стал более устойчивым на дороге, это благотворно сказалось на меньшей просадке машины при полной загрузке. А еще задний мост обзавелся стабилизатором. Если захочется, то можно оснастить ведущий мост блокировкой дифференциала.

Передняя подвеска машины с колесной формулой 4x2 выполнена на четырех продольных рычагах,



1. Бензиновый двигатель ЗМЗ-409052 объемом 2,7 л и мощностью 149,6 л. с.
2. Топливный бак вмещает 70 л бензина. Ездить только на нем — разорительно.

есть демпфер рулевого управления. К слову, передняя подвеска тоже снабжена стабилизатором, это базовая версия. Наконец-то водители грузовик больше не приходится ежесекундно отлавливать на дороге. Способствует этому и расширенная колея передних колес. Да, теперь тормозные механизмы машины — дисковые.

Мало расписывать вместительные возможности кузова, пора рассказать и о моторе. Пока здесь все грустно. Бензиновый двигатель ЗМЗ-409052 объемом 2,7 л имеет мощность 149,6 л. с. и 235 Нм

крутящего момента. Бензиновый мотор на коммерческом грузовике — это нонсенс. Чтобы сгладить промах, слева на раме висит красный газовый баллон для пропанбутана объемом 93 л. С одной стороны, пропановых заправок в стране пока пруд пруди. Заправиться газом легко и просто, но это пока нефтяной газ почти вдвое дешевле, чем стоимость литра бензина АИ-92. Как долго это продлится — сказать не берусь. Система ГБО на машине выполнена в заводских условиях, проблем с дорожной полицией по этому поводу быть не должно, зато другие проблемы



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



СПОРНО. Зеркала регулируются «с улицы». Одному выставить их под себя несподручно.



НАДЕЖНО. Система ГБО смонтирована в заводских условиях.

никуда не делись. Такой грузовик по-прежнему примет на постой далеко не каждая автостоянка. Для полуприцепа навсегда закрыт крытый паркинг, даже если по высоте машина в него войдет. Наконец, если ездить только на газе, заправляться им придется чаще. Чтобы «отбить» стоимость грузовика, необходимо будет ежегодно наматывать под 300 тыс. км пробега. У всех ли эксплуатантов такие пробеги? Под капот машины просится дизельный мотор, но пока его нет. Точнее, компания «Соллерс», в которую входит УАЗ, только запустила в Елабуге производство дизельных китайских моторов. Это лицензионные копии турбодизелей компании JAC. «Соллерс» собирает двухлитровые двигатели мощностью 130 и 150 л. с. Когда завод начнет снабжать ими УАЗ? Понятно, что это произойдет не завтра. Впрочем, если это произойдет, стоимость

3. Тентованный кузов со стальными бортами спокойно вмещает пять паллет, или груз объемом 10,5 м³.
4. Максимальная нагрузка задней оси производитель заявил в 2330 кг. Есть стабилизатор поперечной устойчивости.



ульяновской «полуприцепа» наверняка возрастет, а пока цена является ее главным козырем перед конкурентами. У самого главного из них — Газели «Next» — тоже есть битопливная версия (газ-бензин), но традиционно перевозчики выбирают дизельные машины.

ПУТЕВОЙ ОБХОД

Мало просто расписывать все сильные стороны грузовика, надо испытать его в деле. Мы поехали на полуприцепа и в городе, и за его пределами. В отличие от традиционного коммерческого транспорта, кабина тестового экземпляра была окрашена в серебристый металлик. В принципе, цвет для коммерческого транспорта — дело десятое, на грузоподъемность не влияет и крутящего момента не прибавляет, но такой колер заметно освежил автомобиль. Вообще, оба водителя заметили к себе внимание со стороны коллег по потоку. Вроде бы машина должна примелькаться за прошедшее время, но вид капотного УАЗа с добротным кузовом по-прежнему вызывал к себе интерес. За один рейс мы перевезли на грузовике поддон с тяжелой кафельной плиткой, 14 OSB листов размерами 1250x2500 мм, шесть упаковок утеплителя, кроссовый мотоцикл и небольшую канистру с топливом. Не сказать, что это рекорд, но такой объем возьмет на борт не каждый цельнометаллический фургон, не говоря о пикапе. Грузовик с грузом шел как маленький портовый буксир: мощно и гладко, уютно поскрипывая кузовом. Штатной музыки в машине не было, так что по дороге пели песни сами, а нишу под магнито-

лу использовали для смартфона, который превратили в навигатор. Главное, что в машине был кондиционер и он работал. Тут бы поставить в тексте точку. В этот момент читатели-скептики наверняка потянулись к клавиатуре, чтобы заклеить автора парой-тройкой ехидных комментариев, как мы решили остановиться в пути и долить в бачок омывателя ветрового стекла воды. Ликуйте! Ликуйте, аденты иностранной техники, которая, как известно, никогда не ломается! Открыли мы крышку капота, долили омывайку, закрыли капот, но он... не закрывался. Совсем! Несколько раз мы с разной степенью интенсивности закрывали капот, но все напрасно: на почти новой машине отвалилась внутренняя скоба замка капота. В итоге капот лежал на своем месте под собственной тяжестью. С ростом скорости объемная железка норвила открылась на всю катушку от набегающего потока и перекрыть нам обзор вперед, но мы не ехали слишком быстро, чтобы запорный механизм замка капота мог держать крышку в закрытом состоянии. Две трети пути тест-драйва мы провели на скорости не выше 40 км/ч, как и первая настоящая полуприцепа. Если бы не эта досадная поломка, впечатление от машины было бы скорее положительным, а так наше «общение» с автомобилем больше напоминало хорошую кинокомедию. УАЗу «Профи»-«Полуприцепа» не хватило главного — стабильности в качестве изготовления, чего мы от своего имени, да и от вашего тоже, пожелаем нашей технике. Чтобы призвать «Знай наших!» мы всегда произносили с гордостью, а не от досады.

УАЗ-236031

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x4
Снаряженная масса, кг	2085
Полная масса, кг	3500
Колесная база, мм	3530
Объем топливного бака, л	70
Объем газового бака, л	93

Двигатель:

тип	битопливный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, см ³	2693
мощность, л. с.	149,6

Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая
-----------------	-----------------------------

Подвеска (передняя/задняя)	зависимая пружинная / зависимая рессорная
----------------------------	---

Тормоза	дисковые с ABS
---------	----------------

Размер шин	195/75R16
------------	-----------

ЦЕНА

Базовая, руб.	от 1 605 000
---------------	--------------

СЕРВИС

Межсервисный пробег, км	15 000
-------------------------	--------

КОНКУРЕНТЫ

«Газель Next», Dongfeng Captain-T, Sollers Argo



Рамный, грузоподъемный, хорошо держит дорогу.



Шумный, шумит коробка передач, нет опции с дизельным мотором.



БОЛЬШИЕ ПЕРЕМЕМЫ

GREAT WALL POER KINGKONG > ПОЛНАЯ МАССА: 3065 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 3 199 000 РУБ.

КОМПАНИЯ GREAT WALL MOTOR ПРИВЕЗЛА В РОССИЮ ПИКАП, КОТОРЫЙ ОТВЕЧАЕТ ГЛАВНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫМ К LCV: РАМА, ПОЛНЫЙ ПРИВОД, ВЫБОР ПО МОТОРАМ И БОЛЬШОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНЫЙ КУЗОВ НЕ В УЩЕРБ ПАССАЖИРСКОМУ САЛОНУ. ПОЛУЧИВШИЙСЯ НАБОР ОКРЕСТИЛИ ЗВУЧНЫМ ИМЕНЕМ KINGKONG. БУДЕТ ЛИ ИНТЕРЕСНА НАШЕМУ РЫНКУ ТАКАЯ МАШИНА? > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА



Пикап во всем мире был и остается универсальной машиной одинаково пригодной как для работы, так и для семьи, отдыха и развлечений. Однако работа при выборе такого типа автомобиля всегда стояла на первом месте. В России с пикапами получилось все наоборот: вначале легкий грузовик приобретали для семьи, а потом думали о том, как приспособить его для рабочих нужд.

Пикапы-иномарки попали в Россию в начале XXI века. Они были скромными по основным параметрам: моторной гамме, грузоподъемности и размерам кузова. В основном это были китайские модели, которые являлись внешними копиями «японцев» 80-х годов. Заглядывались на них мы оттого, что полноценный импортный рамный внедорожник в те годы стоил дорого, американские траки нам официально не поставлялись и оставались только китайские пикапы. К почти брутальной грузовой внешности россияне получали небольшой кузов, считай даром. И вдруг, в наши не особо сытые времена, появляется машина, у которой есть подключаемый полный привод, самоблокирующийся дифференциал в заднем мосту, выбор по моторам (бензиновый 190 л. с. или дизель 150 л. с.), подушкам безопасности (шесть штук в комплектации Elite, в Comfort — две), электронная приборная панель, а к полноценному пятиместному салону прилагается кузов размерами 1820x1500x495 мм! Такой автомобиль вплотную приближается к параметрам «Газели Next». Ай

да KingKong, ай да грузовик! Это самый большой пикап, который китайская GWM ввезла в Россию официально.

ХУ ИЗ МИСТЕР КИНГ КОНГ?

В основе Poer KingKong лежит рама лестничного типа. К слову, машина не является развитием пикапа Poer, а является самостоятельной моделью. Передняя подвеска независимая двухрычажная, с гидравлическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости. Задняя, как и положено пикапу, рессорная. Пакет состоит из 5 листов, неразрезной задний мост расположен над рессорами. Возможно от этого, в профиль пикап выглядит как бы распластанным над дорогой, хотя легкий грузовик «обут» в немаленькие по размеру 17-дюймовые шины. С другой стороны, центр тяжести будет ниже. Грузоподъемность заявлена на отметке 975 кг и это чистый маркетинг — импортер заранее избавил своих клиентов от проблем с соблюдением правил столичного грузового каркаса. Рессоры задней подвески намекают на то, что гипотетическая тонна полезной нагрузки явно не предел грузовых возможностей этого пикапа.

У грузовика классическая система подключаемого полного привода с понижающей передачей. Есть самоблокирующийся дифференциал в заднем мосту. Он, конечно, может помочь на бездорожье, но не тяжелом — его основная задача состоит

в улучшении управляемости пикапа на скользкой дороге. Во-первых, грузовик почти шесть метров в длину, колесная база составляет 3410 мм, а дорожный просвет — не более 200 мм. Диагонально вывесить такую машину на тяжелой грунтовке или застрять на глинистом пригорке — пара пустяков и никакой дизельный крутящий момент в 400 Нм не поможет (у бензинового агрегата момент 360 Нм). В этом случае нужна лебедка или буксир. Но даже если вы их найдете, неприятности на этом не закончатся. Впереди у машины скромных размеров буксирная проушина есть, а сзади нет. Нет здесь и фаркопа: автомобиль сертифицирован без тягово-сцепного устройства. За что цеплять трос в таком случае — непонятно. В Китае на таких грузовиках не застревают? Машина обладает большим задним свесом, несколько в меньшей степени передним. Внедорожное геройство — не ваш стиль.

Мысль о том, что глубина преодолеваемого брода без подготовки составляет 500 мм, пусть будет вам утешением. Это на самый крайний случай. В основном ваша задача заключается в перевозке объемного и тяжелого груза в компании из пяти человек. В кузове есть тяжелые петли. Для очень объемного груза имеются мощные пластиковые крюки по бортам. Выше заднего окна кабины, в дублирующем стоп-сигнале, есть лампы освещения грузового отсека: пустячок, а приятно. Как приятно и то, что все тормозные механизмы здесь дисковые. Максимальная скорость трехтонной машины заявлена на отметке



1. Выбрать режим работы полного привода можно кнопками, они включены в общий блок на центральной консоли. Кнопки 2H, 4H и 4L теряются, надо специально отвлекаться от дороги.





1

1. Мысль о том, что глубина преодолеваемого брода без подготовки составляет 500 мм будет вам утешением.
2. Салон из черной экокожи. Сиденье спрофилировано с учетом на не самых худосочных китайцев — зачет! На заднем ряду я вообще сел сам за «собой».



2

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



ОРИГИНАЛЬНО. Задний мост закреплен над рессорами.



УДОБНО. В дублирующем фонаре стоп-сигнала, есть лампы освещения грузового отсека.

160 км/ч, так что хорошие тормоза пикапу не помешают.

ГОРИЛКА — ЭТО МАЛЕНЬКАЯ ОБЕЗЬЯНКА

Машина выглядит настоящим исполином в мире пикапов, сущий Кинг Конг. Грузовик очень напоминает киношного тезку. Внутри, на приборной панели, напротив переднего пассажира, есть хромированный шильдик KingKong, который нещадно бликует на солнце и отражается в правом зеркале заднего вида.

Во время тест-драйва шустричь на «обезьяне» не хотелось, к яркой машине и без того было повышенное внимание. Один дальнотойщик специально пропустил меня вперед, чтобы рассмотреть авто поподробнее. Другой товарищ, управляя Mitsubishi L200, долгое время шел со мной параллельным курсом на трассе М4 «Дон», разглядывая заморское чудо-юдо. Проезжая мимо шиномонтажки в дебрях Тульской области, услышал в свой адрес одобрительный присвист, а на одной АЗС мне заправщица вообще сделала комплимент: «Красивый у вас «американец». Откуда, это чистокровный «китаец», хотя выглядит



3. «Клыки» на бортах пикапа предназначены для крепления объемного груза. В кузове есть такелажные кольца.

как заокеанский «мистер Твистер, бывший министр», персонаж детского стихотворения.

С некоторых пор Китай у меня ассоциируется со сказочным городом мастеров. Пятиместный пикап габаритами нынешнего KingKong, Great Wall Deer G5, компания выпустила в далеком 1996 году. Прошло менее 30 лет, фирма показала совершенно новую машину. В промежутке между этими датами была целая россыпь коммерческих моделей. Нельзя сказать, что все они были удачные, но они были. Есть развитие у марки.

Для ознакомительной поездки мне досталась бензиновая версия машины в комплектации Elite цвета национального флага КНР с двухлитровым турбированным мотором в 190 «лошадок». Салон из черной экокожи, сиденье спрофилировано на не самых художественных китайцев — зачет! На заднем ряду я вообще сел сам за «собой» с таким запасом, что хоть в прятки в кабине играй — мой рост 170 см. Отсутствие АКП не смутило: это коммерческий пикап, такому коробку-автомат не положена. У всех версий только механическая, шестиступенчатая. Ничего, мы привычные к тому, чтобы при движении с грузом деликатно работать «кочергой» и педалями, дозируя тягу на асфальте и вне его. Машина щедро нашпигована электронными системами безопасности: ABS, EBD, TSC, ESM, RMI, BAS и SCM. Если кратко, то это системы, которые отвечают за стабилизацию и торможение. Вот разве что небольшой по размерам руль не регулируется по вылету, только по высоте, но это для грузовиков тоже норма.

Несмотря на свои размеры, машина просто провоцировала забираться в тесные, на первый взгляд, улочки, благо, что есть ка-

мера заднего вида с проекцией «вид сверху». Парковаться по «телевизору», а не по зеркалам было очень приятно, хотя потом парковался и по ним, пришло понимание габаритов машины. Из сомнительных решений — включение подогрева сидений, а также регулировка их мощности. Эти параметры не выведены привычными кнопками на приборной панели или возле сидений, а спрятаны в меню мультимедийного планшета. Как же неудобно! Выбрать режим работы полного привода можно кнопками: они включены в общий блок на центральной консоли вместе с кнопками включения/выключения кондиционера, света в багажном отсеке и радиоприемника. На этом фоне кнопки 2H, 4H и 4L просто теряются, надо специально отвлекаться от дороги. Их бы сделать отдельным блоком, но этого тоже нет. Наконец, импульсный стеклоподъемник положен только водителю, остальным сиденьям надо жать кнопки до упора. Это копейная деталь, почему на ней сэкономили на версии пикапа стоимостью почти 3 млн рублей? Из примет времени — ручной тормоз, он электрический.

Топливный бак вмещает 80 л, при этом мотор «переваривает» бензин АИ-92. На пустом пикапе при движении по трассе я смог уложиться в 9,4 л на 100 км. Для трехтонной машины это очень хорошо. Да, я не гнал, почти не пользовался тормозами, «играя» передачами и оборотами двигателя, от того и такой расход. Стоило въехать в город, как борткомпьютер через какое-то время показал почти 13 л. Это несколько больше паспортных 11,7 л, но терпимо. Конечно, для ежедневной эксплуатации больше подойдет дизельная версия, она расходует в среднем 9 л солярки, но, по отзывам коллег, бензиновый

пикап управляется азартнее благодаря другим настройкам рулевого управления. Согласен с этим. Сочный, немного дребезжащий выхлоп четырехцилиндрового мотора не заменит басовитый рык бензиновой «восьмерки», но соответствующее настроение создавал. В движении фигурная выштамповка на крышке капота «сбирала» дождевые капли и разбрасывала их веером на середину ветрового стекла, но на то были дворники.

Российский авторынок сегодня выглядит не очень насыщенным, что касается пикапов, то он всегда был таким. По-настоящему вместительных машин в этом классе еще не представлял никто. «Китайцы» смогли взбодрить наш рынок, привезя самый большой и комфортный пикап, который больше похож на хорошо упакованный грузовик. Вот если бы они еще поработали с ценообразованием... Массовому покупателю этот пикап не по карману. Наверняка его возьмут на заметку компании, которым необходимо бригаду с оборудованием закинуть на объект, а также кузовостроители. Представляете, какой жилой модуль можно впихнуть в кузов? И что-то мне подсказывает, что KingKong не будет единственным представителем в российском сегменте полноразмерных пикапов. Нас наверняка ждут большие перемены. 🇷🇺

GREAT WALL POER KINGKONG

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x4
Снаряженная масса, кг	2090
Полная масса, кг	3065
Колесная база, мм	3410
Габариты кузова, мм	1820x1500x495
Объем топливного бака, л	80
Двигатель:	
тип	бензиновый, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, см ³	1967
мощность, л. с.	190
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая
Подвеска (передняя/задняя)	независимая / зависимая рессорная
Тормоза	дисковые с ABS
Размер шин	235/65R17

ЦЕНА

Базовая, руб. от 3 199 000

СЕРВИС

Межсервисный пробег, км 15 000

КОНКУРЕНТЫ

UAZ «Пикап»; Dongfeng DF6; JAC T9



Максимально просторная кабина, полный электропакет.



Мало разъемов USB.



КОПИЯ ВЕРНА. ПОЧТИ

DONGFENG DF6 > ПОЛНАЯ МАССА: 2484 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 2 990 000 РУБ.

КИТАЙСКИЙ ЛЕГКИЙ ГРУЗОВИК DONGFENG DF6 НЕ ЯВЛЯЕТСЯ СОБИРАТЕЛЬНЫМ ОБРАЗОМ ЯПОНСКИХ ПИКАПОВ, А ВЫГЛЯДИТ КОПИЕЙ NISSAN NAVARA, О ЧЕМ СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ ТАБЛИЧКА НА КУЗОВЕ: ZHENGZHOU NISSAN AUTOMOBILE. НА ЭТОМ ПРЕДПРИЯТИИ ВЫПУСКАЮТ КАК NISSAN NAVARA ДЛЯ КНР, ТАК И ЕГО ДВОЮРОДНОГО БРАТА DONGFENG DF6, КОТОРЫЙ ТОЖЕ АДРЕСОВАН ДОМАШНЕМУ РЫНКУ. ТЕПЕРЬ ОН ДОЕХАЛ И ДО РОССИИ > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА И ФИРМЫ-ПРОИЗВОДИТЕЛЯ





Еще полтора года назад появление в России Dongfeng DF6 не вызвало бы интереса, кроме как статистического: мол, бывают и такие авто. На нашем рынке до недавнего времени официально продавались такие гранды, как Toyota Hilux, Mitsubishi L200, Isuzu D-Max и Volkswagen Amarok. Даже наш отечественный УАЗ «Пикап», к слову, в топовых комплектациях предлагался с импортной АКП. Были и есть такие старожилы, как китайские JAC T6, Great Wall Wingle и его более роскошный вариант Great Wall Poer. Однако нынче другие времена, и официальное появление на отечественном рынке машины «калибра» Nissan Navara — событие.

ПОЧТИ NISSAN

Продавцы представляют эту машину, как почти Nissan. Слово «почти» произносится ими скороговоркой. Узлы и основные агрегаты нового пикапа действительно идентичны Nissan Navara, но различия есть как по технике, так и по внешнему виду. Рама, двигатели, механические коробки передач (пяти- и шестиступенчатые), а также АКП и раздаточная коробка такие, какие применяются на «Наваре». Дизельное «сердце» либо от Renault, объемом 2,3 л, либо ниссановский наддувный дизель объемом 2,5 л. АКП от ZF, раздаточная коробка производства BorgWarner. Двери и подоконная линия машины тоже «папины», от Nissan, а вот форма головной оптики, радиаторная решетка с большим фирменным шильдиком и рельефная крышка капота — свои, китайские. Крышка снабжена

газовыми упорами, но они открывают ее на небольшой угол.

Грузовой отсек с внутренними размерами 1510x1560 мм тоже работы китайских дизайнеров. Кстати, в кузов пикапа можно поместить стандартную европалету — чем не железобетонный отсыл к коммерческой технике? Есть различия по задней подвеске. У оригинального пикапа она пружинная, а тормозные механизмы задних колес дисковые. Неразрезной задний мост у Dongfeng DF6 на рессорах, по четыре листа в подрессорнике в пакете. Грузоподъемность машины — 484 кг, но, судя по подвеске, пикап должен вытянуть почти тонну. Главное, чтобы «багаж» был и тяжелый, и компактный одновременно, иначе придется опускать задний борт. У китайской версии «Навары» задние тормоза барабанные, так проще и дешевле. Других кардинальных отличий у машин нет.

Адаптация китайскими товарищами японской машины для своих нужд полностью совпала с тем, каким видят современный пикап российские потребители: рамный, с дизельным двигателем, подключаемым полным приводом, задней рессорной подвеской, заявленной грузоподъемностью под полтонны груза, а по факту гораздо больше. При этом полная масса машины по паспорту не выходит за пределы 2500 кг, чтобы по Москве спокойно ездить. Если такой набор будет дополнен автоматической трансмиссией и современными системами безопасности вроде ABS, TCS, ESP, EBD и прочими, то будет тоже очень хорошо. Все это в машине, к слову, есть. Отечественная техника в этом

1. Рабочее место водителя — почти как в Nissan.



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



НАДЕЖНО. Неразрезной задний мост у Dongfeng DF6 — на рессорах.



СПОРНО. В кузове пикапа нет такелажных петель для крепления груза.

классе пока ничем таким похвастаться не может.

Если резюмировать все «хотелки» российских клиентов, то главная из них наверняка была такова: пикап своим внешним видом никак не должен походить на традиционные китайские машины. Из легальных поставок иномарок в Россию сейчас только китайские авто, а душа просит чего-то другого. В новом пикапе нет восточного аляповатого хрома, россыпи светодиодных огней и прочих легкомысленных штук. Напомню, что на основе Nissan Navara построены не только китайский Dongfeng DF6, но и такие известные пикапы, как Renault Alaskan и Mercedes-Benz X-Class. А это означает, что у китайской версии светодиодные только дневные

ходовые огни, да сигналы поворотов, расположенные в корпусе зеркал заднего вида. Впереди старые добрые галогенки, задние фонари тоже без выкрутасов, с простыми лампами накаливания.

«ПРОЛЕТАРИИ» — ОБЪЕДИНЯЙТЕСЬ!

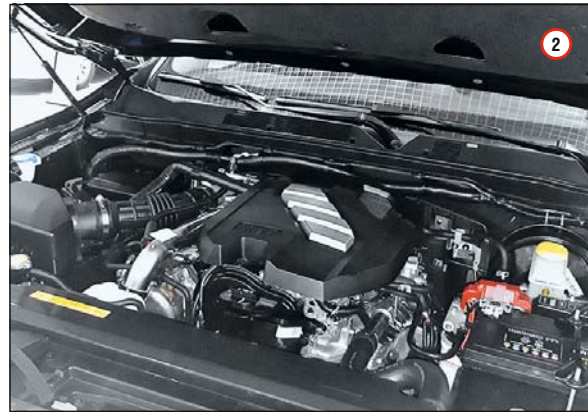
Предположу, что для нашего человека пикап наравне с баней является одним из главных объединяющих начал. Чины и регалии, наличие или отсутствие высокой зарплаты и прочие социальные неравенства уходят прочь, если ты повстречал своего брата-пикаповода. Человек за рулем пикапа — зримое воплощение последнего романтика

дороги. Почти пролетарий, который безо всяких фирм по доставке грузов сам везет в кузове легкого грузовика что-то важное и нужное для семьи, хобби или бизнеса.

Так вот, о работе. Для серьезной коммерческой эксплуатации в кузове Dongfeng DF6 нет такелажных петель. Нет! В него можно грузить поклажу только навалом, уповая на то, что она не вывалится за борт. Его высота — 475 мм, если груз позволяет, то можно его закрепить за рейлинги, которые есть в грузовом отсеке, но это все. С другой стороны, как признавался мне знакомый пикаповод, в кузове такой машины он возит зимой снег, а летом мешок с резиновой лодкой. Да и то не больше пары раз за сезон. Зато романтики всегда полный кузов.

Если желаете перевозить свой груз с комфортом, выбор у вас один — версия с 8-ступенчатым автоматом ZF. Такая машина комплектуется проверенным временем мотором от Renault, M9T. В эксплуатации такой версии рачительный пикаповод найдет два минуса. Мощность мотора выше психологически приемлемых 150 «лошадей»: агрегат с наддувом выдает 163 л. с., что скажется на повышенном транспортном налоге. Второй момент — длина межсервисного интервала. Этот двигатель с цепным приводом ГРМ хорошо известен по фургону Renault Master, знакомому и российским перевоз-





1. Своеобразный знак качества машины. Наклейка гласит, что автомобиль построен на заводе Zhengzhou Nissan Automobile.
2. Знаменитый «коммерческий» мотор Renault M9T. Доступ к двигателю по высоте ограничен газовыми упорами крышки капота.

чикам, однако интервал обслуживания у «француза» с таким мотором составлял 15 000 км, а у агрегата, установленного в китайский пикап, — 10 000 км. Мотор современный, экологический класс аж Евро-5. В двигателе нет системы прожига сажевого фильтра с клапаном EGR, а нейтрализация SCR с раствором AdBlue. Для чего по-жидничали с интервалом — непонятно. Вдобавок на 3000 км пробега предусмотрено нулевое ТО стоимостью 19 000 рублей. Вы по-прежнему считаете такую машину коммерческой? Можно выбрать версию с шестиступенчатой МКП, но мотор будет тот же. Самый простой вариант пикапа — Comfort оснащен «ниссановским» дизелем объемом 2,5 л, где мощность мотора «всего» 136 л. с. Такому грузовику полагается только пятиступенчатая «механика», с другой стороны, нам не на ралли-рейды, нам грузы возить. Дилеры, предлагая такую версию авто, напирают на то, что этот мотор одно время входил в топ самых надежных силовых агрегатов. Главное, что внешне все версии автомобиля ничем не отличаются друг от друга. У всех машин легкосплавные колесные диски с шинами посадочным диаметром 16 дюймов, а топливный бак вмещает 73 л.

ВНУТРЕННЕЕ СОСТОЯНИЕ

Для ознакомительного теста мне достался предтоповый вариант: мотор в 163 л. с., шестиступенчатая МКП, в салоне большой дисплей бортовой мультимедиа. Чисторехменный салон (да, по паспорту машина рассчитана на четверых) отделан черной экокожей. Спинки передних сидений выглядят излишне разлапистыми, но сидеть удобно. Пассажиры второго ряда должны выдержать условия почти спартанской лавки, далеко ездить на таком сиденье будет явно затруднительно. Как плюс — за-

дни двери открываются широко, проблем с входом/выходом быть не должно. Смучило, что двери пикапа при всей зрительной массивности и добротности закрываются с очень небольшим усилием, словно у малолитражки.

Панель приборов пластиковая и «ламповая», то есть стрелочная. Никаких новомодных дисплеев. Рядом с рычагом коробки (его ходы в меру четкие) расположена кнопка ЭРА-ГЛОНАСС. Устроиться за рулем, если вы привыкли ездить в рамном пикапе, можно практически сразу, так как вам известны все минусы «пикапной» посадки. Из явных промахов — руль регулируется только по высоте, вдобавок его амплитуда невелика. Рулевая колонка просит регулировку по вылету, но чего нет, того нет. Еще один минус — размеры руля, он откровенно тонкий в диаметре и небольшой, впрочем, китайцы машину делали под себя. Другой промах автомобиля, который не влияет на ходовые качества, но косвенно говорит, что перед вами просто автомобиль с большим багажником — скромный по размерам бардачок. Любая коммерческая машина обязана иметь вместительный перчаточный бокс, но по этой части Dongfeng DF6 тоже похвастаться не может.

С запуском двигателя дизельный клекот мотора слышен в салоне в меру. Приятное урчание мотора сразу настраивает на то, что вы за рулем пусть и маленького, но грузовика. С обзорностью в зеркалах вопросов нет — видно все. Краткая поездка показала, что пустой рессорный пикап на удивление не сильно прыгает на дорожных неровностях, а по асфальту машина шла как влитая, спасибо колесной базе в 3150 мм. Длина машины — 5310 мм. Дилер, понимая, что пикап большую часть своей жизни проведет в городских условиях, оснастил его парктроником. Итого: на полноценный коммерческий автомобиль Dongfeng DF6 не тянет

никак. Его стихия — «автомобиль на все случаи жизни». С этим мотивом обычно и приобретают в России пикапы частные клиенты. Но они должны будут заранее договориться с домохозядами, что условия поездки будут спартанскими. Возможно, на машину обратят внимание крупные строительные компании или руководители грузового сервиса. Отличный вариант — как «персоналка», адресованная среднему административному звену. В общем, стерпится — слобится, а под этим соусом в нашей стране можно реализовать практически все. Тем более в условиях нынешнего автомобильного дефицита. 

Автомобиль предоставлен компанией «Major City Новая Рига».

DONGFENG DF6

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x4
Снаряженная масса, кг	2000
Полная масса, кг	2484
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5310/1950/1810
Колесная база, мм	3150
Объем топливного бака, л	73
Двигатель:	
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, л	2,3
мощность, л. с.	163
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	380 при 1800–2600
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая
Подвеска (передняя/задняя)	независимая, пружинная / зависимая, рессорная
Тормоза	дисковые / барабанные
Размер шин	255/70R16

ЦЕНА


Цена тестируемого автомобиля, руб. 2 990 000


СЕРВИС

Заводская гарантия 3 года или 100 000 км
Межсервисный пробег, км 10 000

КОНКУРЕНТЫ

Great Wall Wingle 7, Great Wall Poer

 Хорошая динамика, достаточная грузоподъемность.

 Короткий межсервисный интервал.



«МОСКВА» И МОСКВИЧИ

СОКОЛЬНИЧЕСКИЙ ВАГОНРЕМОНТНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД (СВАРЗ) ЗА ПЕРВУЮ ПОЛОВИНУ ТЕКУЩЕГО ГОДА СОБРАЛ 123 ЭЛЕКТРОБУСА. ЭТО МАШИНЫ ИЗ НОВОГО КОНТРАКТА КАМАЗА С ГУП «МОСГОРТРАНС», КОТОРЫЙ РАССЧИТАН НА ПРОИЗВОДСТВО 1000 ЭЛЕКТРОБУСОВ ДО 2024 ГОДА. «АВТОПАРК» ПОБЫВАЛ НА ПРЕДПРИЯТИИ, ГДЕ СОБИРАЮТ НЕ ТОЛЬКО КОЛЕСНУЮ ТЕХНИКУ, НО И СОВРЕМЕННЫЕ ОСТАНОВОЧНЫЕ ПАВИЛЬОНЫ > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА

СВАРЗу в этом году «стукнет» 118 лет. Завод-долгожитель ведет свое начало с 1905 года, когда в Москве были образованы Сокольнические трамвайно-ремонтные мастерские. За прошедшее время предприятие лишь дважды, на время мировых войн, отвлекалось от выпуска мирной продукции, производя снаряды. Вся остальная история завода неразрыв-

но связана с производством и ремонтом столичного общественного транспорта: трамваев, троллейбусов и автобусов. Одну модель троллейбуса СВАРЗ хорошо знает почти каждый россиянин благодаря фильму Э. Рязанова «Берегись автомобиля». Невеста главного героя Деточкина, Люба, лихо водит троллейбус СВАРЗ-МТБЭС. Согласитесь, что абы какой троллейбус

в кино бы не сняли. А еще предприятие известно тем, что выпускало единственные в СССР ярко-красные сочлененные четырехосные троллейбусы СВАРЗ ТС и грузовые троллейбусы СВАРЗ ТГ-3, а также модификации пассажирских машин на электротяге с использованием автобусных кузовов производства Венгрии и Белоруссии. Когда в 2021 году столичные

власти взяли курс на замещение троллейбусного парка электробусами, именно на СВАРЗе было принято решение организовать производство электробусов модели КамаЗ-6282.

ЭЛЕКТРОБУС «МОСКВА»

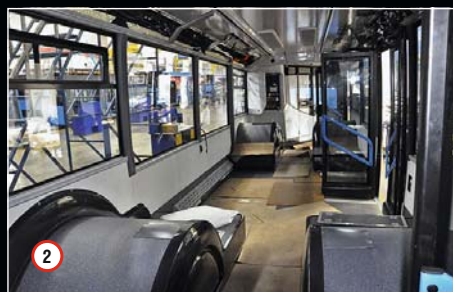
Цех, в котором занимаются сборкой электробусов КАМАЗ-6282 (на его задней стенке красуется шильдик «Электробус Москва»), вошел в строй весной 2021 года. В нем размещены две сборочные линии, в каждой — четыре поста. Две бригады по 15 человек выпускают четыре электробуса в день.

В Москву из Нефтекамска доставляют пустые окрашенные кузова, на внутризаводском сленге их называют «планеры». Сборка инновационной пассажирской машины начинается с крыши. После технической мойки планера рабочие устанавливают на крыше батарейные модули,

специальный токоприемник, а также прокладывают силовые провода. Все «высотные» работы монтажники выполняют с применением страховочных тросов. Постепенно рабочие перемещаются вниз, в салон. Производится монтаж пассажирских сидений, стеклянных ограждений в районе дверей, систем видеонаблюдения, поручней, а также внешних и внутренних приборов освещения. Процесс превращения электробуса из почти «голого» кузова в современную машину на первый взгляд неспешен: сборщики установили один узел, посмотрели на него со всех сторон, приступили к монтажу другого. Это больше похоже на то, как собирают престижные легковые автомобили люксовых марок: конвейерной спешки нет, есть четко выверенные движения, все плавно и аккуратно.

Затем наступает черед монтажа системы контроля оплаты проезда — тех самых валидаторов, блока wi-fi, вентиляцион-

ных и отопительных систем. Начальник участка сборки электротранспорта СВАРЗ Максим Ивашкин рассказал, что отопитель салона в КАМАЗ-6282 работает на электричестве, а не на солярке. Такой шаг позволил сделать электробус полностью экологически безопасным видом транспорта не только при производстве, но и при эксплуатации. К другим новшествам можно отнести более износостойкие



1-2. На СВАРЗ из Нефтекамска доставляют пустые окрашенные кузова, на внутризаводском сленге их называют «планеры».
3-4. Все «высотные» работы монтажники выполняют с применением страховочных тросов.



1. В ходе экскурсии по СВАРЗу Николай Асаул отметил, что Москва сегодня является самым «электробусным» городом Европы.
2. На роликовом стенде у электробуса проверяют исправность работы тормозной системы.
3. Процесс превращения электробуса из почти «голого» кузова в современную машину на первый взгляд неспешен.
4. Искусственный дождь энергично проливает электробус, проверяя машину на герметичность салона.
5. СВАРЗ поставляет инновационные остановки и в Московскую область. На одной из них заметил бумажную бирку «Подольск».
6. Только в прошлом году завод произвел 900 продвинутых павильонов новой конструкции, а уже в текущем к концу июля выпустил 800 штук.
7. Павильон снабжен фирменной металлической табличкой, на которой выбит заводской номер павильона, тип и даже дата изготовления.

напольное покрытие, маршрутоуказатели большей площади, а также возможность регулирования климата в салоне электробуса и кабине водителя независимо друг от друга.

Генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Николай Асаул отметил, что поколение электробуса, выпускаемого сегодня на СВАРЗе, удалось полностью импортозаместить по самым основным параметрам — тяговым электромоторам ведущего порталного моста. Ранее эти узлы поставляла компания из ныне недружественной страны. Вообще, на СВАРЗе осуществляется около 40% от всех операций, рассчитанных при производстве электробуса,

а на монтаж всей силовой электрической начинки пассажирской машины приходится почти 60% от всей стоимости электробуса.

Предпоследняя стадия сборки — регулировка фар и сход-развала. Затем на специальных барабанах у электробуса проверяют исправность работы тормозной системы. Окончательным рождением новой пассажирской машины («как электромобиль, только автобус» (так написано на ее бортах) является отправка электробуса на 20 минут в специальную дождевальную камеру. Искусственный дождь энергично проливает электробус, проверяя машину на герметичность салона.

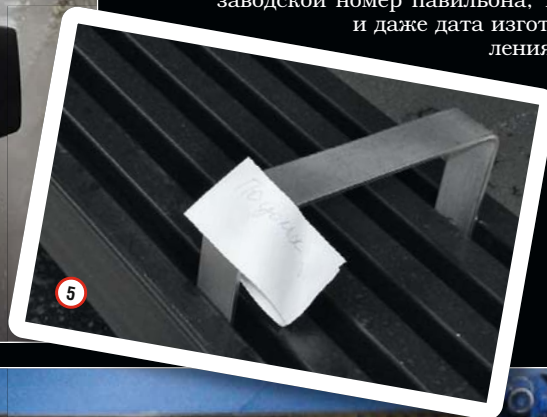
По отзывам заводских специалистов, это упражнение пользуется наибольшей популярностью у всех делегаций, посещающих цех СВАРЗа по производству электробусов. Наша не стала исключением.

В ходе экскурсии по СВАРЗу Николай Асаул отметил, что Москва сегодня является самым «электробусным» городом Европы. Он подчеркнул, что в ближайшее время количество электробусов в столице достигнет порядка двух третей от общей численности всего автопарка, занятого на городских маршрутах. В связи с этим он также уточнил, что мало заместить традиционные автобусы электробусами — внедрение нового вида общественного





и задние стенки сделаны из закаленного стекла с армирующим слоем. В отделке есть детали из алюминия. Цех выпускает восемь остановок в день. Так как часть столичных маршрутов выходит за черту города, СВАРЗ поставляет инновационные остановки и в Московскую область. На одной из них заметил бумажную бирку «Подольск». О том, с какой педантичностью подходит завод к выпуску современных остановочных павильонов, говорит факт снабжения каждого фирменной металлической табличкой, на которой выбит заводской номер павильона, тип и даже дата изготовления.



транспорта тянет за собой большие энергетические инфраструктурные изменения. «Нужна большая мощность электричества, нужно развивать энергохозяйство, кабельные сети, строить новые мощные станции. Это требует ресурсов, системного комплексного подхода при разработке маршрутной сети», — подытожил Асаул.

Всего с 2021 года силами нового сборочного цеха СВАРЗа выпущено 530 электробусов, которые работают на маршрутах столицы. Однако не забывает «Мосгортранс» и о традиционном подвижном составе — автобусах. За первую половину 2023 года главный перевозчик столицы 1500 раз провел своими силами техобслуживание автобусов, а в 3200 случаях произвел сложный ремонт их узлов и агрегатов. Кроме того, СВАРЗ за прошедшие полгода собрал 800 остановочных павильонов нового типа.

ОСТАНОВКА РАЗРЕШЕНА

Современные московские остановки уже давно не напоминают хрестоматийный навес от дождя и снега. Только в прошлом году завод произвел 900 продвинутых павильонов новой конструкции, а уже в текущем к концу июля выпустил 800 штук. К концу года СВАРЗ планирует выпустить 1200 остановок. Все они снабжены удобной навигацией, есть USB-разъемы для зарядки современных гаджетов. Часть из них подключена к городским системам видеонаблюдения. Конструкция полностью отечественная и выполнена с упором на антивандальность исполнения. Боковые





ПРОИЗВОДСТВО

НОВИНКА

СОБЫТИЕ

СПЕЦТЕХНИКА



По данным Ассоциации европейского бизнеса, продажи дорожно-строительной и спецтехники в России за первое полугодие текущего года сократились почти на 35%. Между тем эти цифры показывают не общую ситуацию в отрасли, так как АЕБ учитывает лишь тех производителей, кто в нее входит. Компании из Китая, Белоруссии,

России, а также некоторых других стран, пока остаются за скобками этого исследования. Если рынок дорожно-строительной техники сузится до сегмента колесных погрузчиков, здесь ситуация еще печальнее. Даже по самым осторожным прогнозам, до 90% рынка таких машин сегодня принадлежит в России иностранным производителям. Естественно,

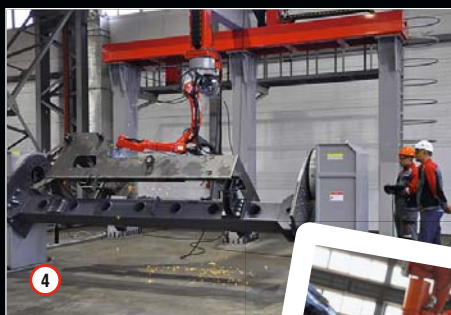
китайским. Кроме того, ситуация со специализированной техникой в России постепенно начинает выправляться. Примером тому может служить новое производство, которое начало свою работу в Красноярске.

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

Что бы мы делали, если бы не Китай — эту мысль мне неоднократно приходилось слышать во время командировки. Увы, но по некоторым важным

СДЕЛАНО В СИБИРИ

ВХОДЯЩИЙ В ФИНАНСОВО-ПРОМЫШЛЕННУЮ ГРУППУ «КАРЬЕРНЫЕ МАШИНЫ», КРАСНОЯРСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «БОРУС» ЗАПУСТИЛ ЦЕХ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ФРОНТАЛЬНЫХ ПОГРУЗЧИКОВ ПОД СОБСТВЕННЫМ БРЕНДОМ. ПРЕДПРИЯТИЕ БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ ТЕХНИКУ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ ОТ ТРЕХ ДО ВОСЬМИ ТОНН. НОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО ДОЛЖНО СНИЗИТЬ ДОЛЮ ИМПОРТНЫХ МАШИН В ЭТОМ СЕГМЕНТЕ СПЕЦТЕХНИКИ > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА



машиностроительным компетенциям наша страна утратила лидирующие позиции, если не потеряла вовсе. Это не означает, что светлые головы в у нас перевелись, просто к этому моменту закончилась отечественная компонентная база для производства той же спецтехники. Особенно остро это стало ясно после февраля 2022 года, когда продавать подобную западную технику нам никто желания не изъявил. На сегодняшний день колесные погрузчики, помимо Китая, нам доступны от белорусского «Амкодора» и российской UMG, но отечественная модель, UMG WL50, по сути, является копией китайского погрузчика Shantui. Директор завода «Борус» Павел Пестиков в нынешней экономической ситуации рассудил просто: раз не можем разработать самостоятельно, пора пойти по пути тех же «китайцев». Бумага и порох — да, исконно китайские изобретения, но все остальное? Так родилась мысль не импортировать готовую технику из Китая, а начать ее производство в России самостоятельно. Сначала из им-

портных комплектующих, но с обязательной локализацией всего, что можно заместить на свое.

ЗАВОДО-УПРАВЛЕНИЕ

Производство на «Борусе» (завод назван в честь горного хребта на юге Красноярского края) началось с малого — выпуска металлоемких комплектующих для некоторых моделей спецтехники: ковшей для экскаваторов и экскаваторов-погрузчиков, ножей для землеройной техники. Позднее освоили изготовление гидравлических и механических отвалов и лесозахватов, а также грейферных захватов для перегрузочных устройств. Параллельно развивали производство собственных надстроек на шасси отечественных полноприводных грузовиков — другие в этих краях зачастую проехать не могут. Поднагорев в этом про-

водство. Выбор пал на выпуск колесных погрузчиков.

За основу взяли китайский Jingong JGM 737K грузоподъемностью 3 тонны. Вместимость ковша — 1,7 м³, высота разгрузки — 280 мм. Универсальная машина относится

к среднему классу погрузчиков и может оснащаться сменными рабочими механизмами для работы в любое время года. Исполнительный директор предприятия Виктор Иванов отметил, что модель выбрали исходя из характеристик машины, а также отзывов о работе. Копировали не в лоб — при производстве погрузчика учли отзывы по нареканиям в узле сочленения рамы, для надежности в нем увеличили количество подшипников. Часть узлов и агрегатов сразу заместили отечественными, но только теми, которые имеют российские сертификаты соответствия: гидравлику для погрузчика взяли

1. Вакуумная машина на базе грузовика «Урал». Только насос в нем производится не в Красноярске, все остальное — свое.
2. Льготный займ на покупку высокотехнологичного оборудования предоставил федеральный Фонд развития промышленности.
3. Большинство станков российского производства, хотя есть корейское оборудование, а также станки из Тайваня.
4. Робот способен «варить» четыре полурамы за одну рабочую смену.
5. Почти готовый Borus DS 30 DK. Осталось смонтировать кабину и управление ковшом, как и сам ковш.
6. Павел Пестиков: «На новом производстве площадью 6 тыс. м² занято всего 47 рабочих».



от производителей из Новосибирска и Калуги, двигатель — ярославский ЯМЗ-530. Рама, кабина, ковш — все это разработано и сделано самостоятельно силами заводского конструкторского бюро. Самым проблемным местом остаются мосты, они на отечественной вер-



сии погрузчика — китайские. Замены им пока нет, зато уже сейчас (по данным «Боруса») уровень локализации при производстве трехтонного погрузчика составляет 64%, а к 2025 году предприятие планирует довести его до 80%.

ДЕНЬГИ ЛЮБЯТ СЧЕТ

Строительство завода по выпуску фронтальных погрузчиков без должной финансовой составляющей могло остаться заурядной прожектерской идеей. В нынешней экономической ситуации найти большие деньги под крупный проект можно только при участии государ-

ства. Так совпало, что в день открытия нового производства, вопросы льготного финансирования стратегических направлений, необходимых для достижения технологического и промышленного суверенитета страны, глава правительства РФ обсудил в Москве с директором ФРП (Фонд развития промышленности) Романом Петруцей. Зримую работу фонда увидел в Сибири. Общие инвестиции в создание нового цеха по выпуску колесных погрузчиков в Красноярске составили 500 млн рублей, из них 200 млн пришлось на льготный займ, который потратили на покупку высокотехнологичного оборудования. На эти деньги





3

из Тайваня, но основной производственный костяк остался за Россией.

СДЕЛАНО У НАС

Традиционно, работа строится с цеха подготовки и раскроя металла. Каждая стальная деталь проходит после обработки обязательную приемку сотрудника заводского ОТК. Рядом с роботом, который способен «варить» четыре полурамы за одну рабочую смену, еще достаточно места: в скором времени здесь появится аналогичное оборудование для автоматизированной сварки кабины погрузчика и других кузовных элементов. Пока их выпускают с применением ручного труда. К слову, найти сегодня квалифицированных специалистов в этой области не так просто, а один роботизированный комплекс способен заменить пятерых сварщиков. Вот, кстати, и ответ на вопрос — почему на новом производстве площадью 6 тыс. м² занято всего 47 рабочих. Пока на заводе можно производить два погрузчика в день. Павел Пестриков сообщил, что уже сформирован и утвержден заказ для красноярского завода на 100 колесных погрузчиков модели Borus DS 30 DK. По оценке директора, в текущем году предприятие должно выпустить 30-35 колесных погрузчиков с навесным оборудованием собственного производства, что заметно снизит цену на сибирскую спецтехнику. Но не только выпуск погрузчиков заняты на заводе. В этом же цехе я увидел, как доделывали вакуумную машину

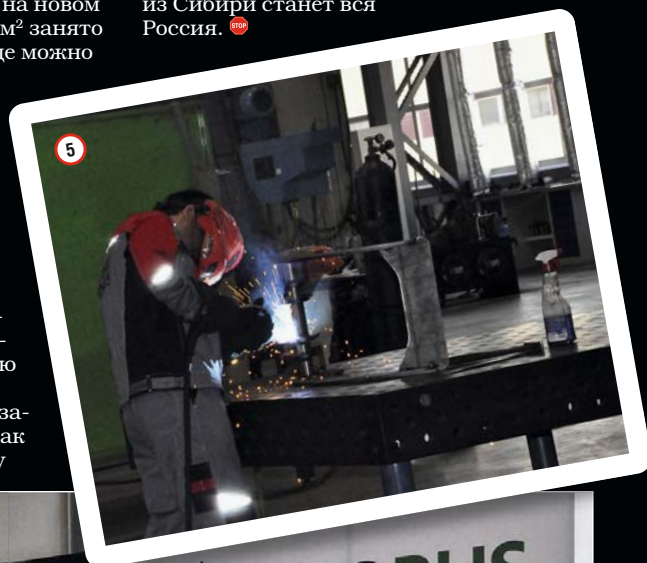


4

завод смог оснастить новый производственный цех современным отечественным оборудованием. Дробеструйная установка производства Челябинска. Комплекс, отвечающий за обработку металла — лазерная резка и листогибочное оборудование — от российской компании Unimach. Станок плазменной резки металла родом из Сибири, от тюменской компании Cybercut, а окрасочное оборудование от Expaint. Пусть вас не смущают «иностранные» названия российских станков, прессов и окрасочных камер, они действительно все отечественного производства. На заводе есть и корейское оборудование, а также станки

1. При производстве погрузчика учли отзывы по нареканиям в узле сочленения рамы, его усилили.
2. Гидравлику для погрузчика взяли от производителей из Новосибирска и Калуги, двигатель — ярославский ЯМЗ-530.
- 3-4. Не самая компьютеризированная машина. Ручной тормоз — механический.
5. Пока некоторые сварочные работы на заводе выполняются с применением ручного труда.
6. Старт нового производства при большом стечении гостей дал директор завода П. Пестриков (третий слева).

на базе грузовика «Урал». Только насос в нем производится не в Красноярске, все остальное — свое, заводское. Географическое расположение предприятия таково, что его продукция одинаково равноудалена как от Дальнего Востока, так и от центральных европейских регионов страны, значит, заказчиками фронтальных погрузчиков из Сибири станет вся Россия. 🇷🇺



5



6



БЕЗ КАМУФЛЯЖА

BAZ-S36A11 > ПОЛНАЯ МАССА: 35,7 Т > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2025 Г.

РЕЗУЛЬТАТ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ВОЕНПРОМА: ЗНАКОМИМСЯ С НОВЕЙШИМ РОССИЙСКИМ ВНЕДОРОЖНЫМ ШАССИ, РАЗРАБОТАННЫМ СПЕЦИАЛИСТАМИ ОБУХОВСКОГО ЗАВОДА

> КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ > ФОТО АВТОРА

Хотя этот автомобиль, согласно его рекламному буклету, называется BAZ-S36A11 (да, именно латинскими буквами), то есть несет марку Брянского автозавода, его концепцию и конструкцию разработали в Санкт-Петербурге, на Обуховском заводе. Завод военный, но автомобиль позиционируется как гражданский. Потому что, согласно поручению президента, к 2025 году российские предприятия ОПК должны

производить не менее 30% гражданской продукции, а к 2030 году — не менее 50%. Задача непростая, и в АО «Концерн ВКО Алмаз-Антей», куда входят и Обуховский завод, и БАЗ, ее решают в том числе путем создания производства автотехники для гражданского применения. А именно — тяжелых шасси и тягачей, нацеленных прежде всего на использование в лесозаготовительной, строительной и нефтегазодобывающей отраслях.

Выбор в пользу именно тяжелых грузовых автомобилей не удивителен. Ведь Брянский автозавод традиционно выпускает многоосные шасси и тягачи как военного, так и двойного назначения. А это и соответствующий опыт, и производство необходимых узлов и агрегатов. В частности, для BAZ-S36A11 взяты созданные брянскими специалистами независимая рычажно-пружинная подвеска и рассчитанные на нагрузку в 12 тонн мосты



1. На всех колесах — одинарные белорусские шины размерностью 16.00R20 с развитыми грунтозацепами.
2. Приборная панель частично развернута в сторону водителя.
3. Если сдвинуть вперед сиденье, ширину спальной полки можно нарастить. Вместо второй полки сверху сделаны дополнительные вещевые боксы.
4. Можно заметить, что высота кожуха моторного отсека оказалась фактически вровень с высотой подушки сиденья.
5. Если приглядеться, можно заметить, что на радость производителям надстроек лонжероны рамы сделаны перфорированными.
6. Независимая рычажно-пружинная подвеска обеспечит грузовику высокую среднюю скорость в сложных дорожных условиях.



с блокируемыми межколесными дифференциалами. Так что у нового грузовика — значительный внедорожный потенциал, который, помимо полностью независимой подвески и полноприводной трансмиссии с полным набором блокировок, обеспечивают солидный дорожный просвет в 400 мм (такой же, как у «Уралов»), большой угол въезда в 28°, широкопрофильные одинарные шины с развитыми грунтозацепами и система контроля давления воздуха в шинах, позволяющая изменять это самое давление в зависимости от состояния преодолеваемой местности.

Исходя из допустимых нагрузок на оси, полная масса BAZ-S36A11 определена в 35,7 тонн, из которых на перевозимый груз или на надстройку может приходиться до 22,1 тонны. Грузовик по ширине и высоте выполнен в дорожных габаритах, его длина составляет 8450 мм. Бескапотная компоновка обеспечила значительную монтажную длину рамы в 5390 мм. Но это — в варианте принятой для опытного образца колесной базы 3600/1500 мм, тогда как в перспективе к заказу будут доступны модификации с расстоянием между первой и второй осями до 6050 мм и множеством промежуточных вариантов (с шагом в 50 мм). Причем, чтобы облегчить жизнь надстройщикам, лонжероны рамы сделаны перфорированными — по всей длине просверлено множество сквозных отверстий. На первый взгляд, это усложняет технологию производства, но представитель компании заверил, что имеющееся на заводе оборудование позволяет сделать такую перфорацию быстро и без проблем.

Другая особенность рамы BAZ-S36A11 — она выполнена с двойным гибом, что дало возможность расположить весьма внушительный по размерам моторный отсек не за кабиной, как у серийных брянских шасси, а под ней. Причем этот самый моторный отсек по размерам получился очень внушительным: несмо-

тря на то, что кабина поставлена сравнительно высоко, его кожух выступает в салон фактически до уровня подушек сидений. Видимо, это сделано с учетом перспективы установки более мощных, а потому — более крупных дизелей в случае создания четырехосных, пятиосных и, чем черт не шутит, шестиосных модификаций шасси, что для грузовиков подобного типа — дело вполне обычное. Ну а для опытная BAZ-S36A11, то есть 36-тонного трехосного полноприводника, выбран ярославский рядный 6-цилиндровый дизель ЯМЗ-653.

Когда проект только начинался, рассматривалась возможность применения и зарубежных силовых агрегатов. Но сегодняшняя ситуация, затрудняющая международное сотрудничество, требует опираться прежде всего на отечественную агрегатную базу. Поэтому коробка передач у BAZ-S36A11 — тоже ярославская, 9-ступенчатая ЯМЗ 19.09, а раздаточную коробку поставил входящий в группу «КОМ» Завод Механических Трансмиссий из Набережных Челнов. Система рулевого управления — собственной разработки. Как и кабина — для нее выбрана наиболее подходящая для малосерийного производства каркасно-панельная конструкция. То есть прочный металлический каркас с изготовленными из пластика внешними и внутренними панелями. Дизайн экстерьера кабины, а также ее компоновку и интерьер, специалисты Обуховского завода создавали самостоятельно. И с задачей в общем и целом справились: внешность у автомобиля получилась интересной и запоминающейся, а салон сделан хотя и без затей, но все выполнено аккуратно и функционально.

Кабина заказчикам будет предложена в трех вариантах. У опытного BAZ-

S36A11 она в самом просторном из них, с увеличенной высотой крыши. В таком исполнении заявлены два спальных места. Но у данного образца полка только одна — нижняя, а вместо верхней сделаны дополнительные вещевые боксы. Два других варианта кабины — с низкой крышей: один — с одноместным спальным отделением, другой — вообще без него. Интересно, что ширину спальной полки можно быстро нарастить, если сдвинуть вперед сиденья и поставить ушпиртели. Несколько удивила непривычно большая высота расположения рычага КПП. Конечно, идеально было бы оснастить машину коробкой-автоматом, точнее — автоматической гидромеханической коробкой передач, но в нашей стране для грузовиков такой весовой категории их не выпускают. Зато оба сиденья — на пневмоподвеске, боковые зеркала заднего вида — с электроприводом, а центральная часть панели приборов даже развернута в сторону водителя как у некоторых продвинутых зарубежных аналогов.

Самый важный вопрос: когда новый гражданский БАЗ выйдет на дороги страны? На сегодня в планах специалистов Обуховского завода — построить в первой половине следующего года семь — восемь опытных образцов, в том числе с колесной формулой 6x4, учтя в их конструкции все замечания и предложения, сделанные в ходе ознакомления с BAZ-S36A11 представителей потенциальных заказчиков. Интересно, что в заднеприводном исполнении грузовик лишится раздатки и привода на передний мост, но сохранит переднюю независимую подвеску. Далее, до начала 2025 года опытные образцы примут участие в сертификационных испытаниях, получат Одобрение типа транспортного средства, после чего начнется изготовление первой товарной партии в 50 машин. 



ГРАЖДАНСКИЙ АКЦЕНТ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ФОРУМ «АРМИЯ-2023» ПОРАДОВАЛ СПЕЦИАЛИСТОВ И ПОСЕТИТЕЛЕЙ НЕ ТОЛЬКО АРМЕЙСКИМИ ПРЕМЬЕРАМИ, НО ТАКЖЕ НОВЫМИ И МОДЕРНИЗИРОВАННЫМИ МОДЕЛЯМИ ЧИСТО ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ

› ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ › ФОТО АВТОРА

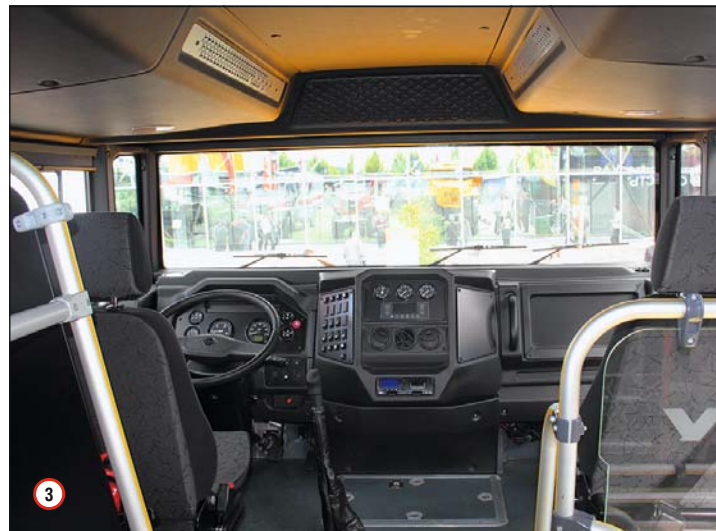
В форуме «Армия-2023» приняли участие около 1,5 тыс. российских и зарубежных компаний, которые представили современные и перспективные образцы вооружения, военной и специальной техники. Примечательно, что некоторые из представленных образцов народнохозяйственного назначения используют узлы и агрегаты своих военных собратьев, тогда как в основе других лежат оригинальные технические решения.

АВТОБУС, ЦИСТЕРНА, ТЯГАЧ

Ряд новинок подготовил автозавод «Урал». Наиболее заметной среди них оказалась предсерийная модель арктического автобуса Урал-427701-75 (6x6) «Арктика». Главное назначение машины — обеспечение доступности медицинских и социальных услуг для жителей труднодоступных районов Арктической зоны России. В отличие от варианта, показанного год назад, автобус снабдили однообъемным кузовом, рассчитанным

на перевозку 22 пассажиров по временным дорогам («зимникам») и сложным участкам при температурах до — 50 °С. Цельнометаллический закрытый кузов с вклеенным остеклением уменьшенной площади и двумя дверьми (одна входная передняя и одна запасная задняя) имеет увеличенную толщину утеплителя панелей и вклеенное двухслойное ветровое стекло. Салон оснащен двумя автономными отопителями (по 4 кВт каждый), основным 35-киловаттным отопителем с системой распределения воздушных потоков и кондиционером. Имеются вентил-





ляционные люки с вентиляторами в крыше и сдвижные форточки в передней части. К услугам пассажиров — удобные автобусные сиденья, два откидывающихся столика, USB-розетки, встроенные беспроводные зарядки для телефонов и туалет, расположенный в задней части кузова. Интересная особенность — массивная входная трап-лестница, разделенная на две неравные половинки, поднимается и опускается с помощью пары гидроцилиндров, а запасное колесо, закрепленное на заднем торце кузова, перемещается тросовым подъемником.

Благодаря широкопрофильным шинам низкого давления (на переднем мосту — 650/75R32, на среднем и заднем мостах — 800/65R32) обеспечивается низкое удельное давление на опорную поверхность, а значит — высокая проходимость машины. Автобус оборудован модернизированными агрегатами, которые прошли испытания на первом прототипе арктического автобуса в условиях Якутии. Речь идет о дизельной рядной «шестерке» ЭК-5 мощностью 310 л. с., механической девятиступенчатой КП с демультипликатором и «раздатке» с блокируемым межосевым дифференциалом. Рулевое управление — интегрального типа со встроенным гидроусилителем. Передняя и задняя подвески — зависимые рессорные. Предусмотрены: электроподогрев топливной системы, электролебедка усилием 8 тонн, утепление аккумуляторной батареи. Полная масса машины, окрашенной в яркий желтый цвет, составляет 17 тонн, максимальная скорость — 50 км/ч.

Серийный выпуск «Арктики», состоящей на 98% из отечественных комплектующих, намечили на 2024 год, причем планируют изготавливать по 300–500 машин ежегодно. Мало того, на ее базе хотят создать грузовик.

По соседству с автобусом демонстрировалась пожарная автоцистерна АЦЛ-3.0-40 (43206) на шасси «Урал Next» 43206-6151-71/73 с колесной формулой 4x4. Машина доставляет к месту пожа-



ра личный состав, запас огнетушащих средств, комплект пожарно-технического вооружения и оборудования, тушение пожаров и проведение аварийно-спасательных работ. АЦЛ используется как самостоятельная боевая единица, в качестве автоцистерны, или как насосный автомобиль при работе «в перекачку» с другими автоцистернами.

В двухрядной четырехдверной кабине с увеличенным пространством заднего ряда комфортно располагаются шесть бойцов, включая водителя. В основной пластиковой цистерне размещается до 3000 л воды, тогда как емкость пенобака составляет 180 л. При их смешивании образуется воздушно-механическая пена. Пожарный центробежный насос обеспечивает номинальную производительность 40 л/с при напоре 100 м или 4 л/с при напоре 400 м. Подача воды может также выполняться из открытого водоема или гидранта с помощью ручных и лафетных стволов.

В чреве пожарного отсека со штормными дверьми находится соответствующее специальное оснащение, а на крыше — лафетный ствол, тубусы для пожарных рукавов, вместительный контейнер для дополнительного оборудования и четырехсекционная лестница. Надстройку изготовила компания «УралПожЗащита».

На базе Урал-6370 (4x4) ООО «Завод СпецАгрегат» изготовил аэродромную подметально-продувочную машину

(АППМ), предназначенную для комплексной уборки при круглогодичном обслуживании аэродромного полотна, включая очистку покрытий от грязи, пыли, металлического мусора, других посторонних предметов, удаление резиновых отложений, битумных пятен и других загрязнений, луж после обильных осадков и пр. Для обеспечения указанных функций АППМ оснащается: передним отвалом, центральной щеткой, продувочным устройством и магнитной плитой, а также системами, обеспечивающими их работоспособность и взаимодействие. Управление спецоборудованием, данные от которых передаются на многофункциональный дисплей, осуществляется двухсекционным джойстиком.

Скорость движения в рабочем режиме достигает от 40 до 60 км/ч. Производительность и ширина уборки за один проход составляет соответственно 23,1 Га/час и 4,8–5,6 м. Производительность продувочной установки — 11,5 м³/с. Эффективность уборки

1. Пожарная автоцистерна АЦЛ-3.0-40 (43206) на шасси «Урал Next» 43206-6151-71/73.
2. Арктический автобус Урал-427701-75 «Арктика».
3. Салон и кабина арктического «Урала» представляют единое целое.
4. В салоне Урал-427701-75 установлены удобные автобусные кресла и откидные столики.
5. Ведущие мосты производства АЗ «Урал» для перспективных грузовиков.



искусственного покрытия определяет коэффициент сцепления — 0,35. Для привода продувочного вентилятора используется, установленный на шасси, 420-сильный дизельный двигатель ЯМЗ-653.

На объединенной площадке ракетного концерна «Алмаз-Антей» красовался прототип габаритного грузовика БАЗ-S36A11 (6x6) — детище Инжинирингового центра Обуховского завода и Брянского автозавода (оба входят в состав «Алмаз-Антей»). Причем первый из них разработал конструкцию автомобиля, а второй его построил. Представленный образец является родоначальником целого семейства машин, сфокусированных для работы на дорогах общего пользования и бездорожье. Подробнее об этом экспонате читайте отдельный материал в этом номере.

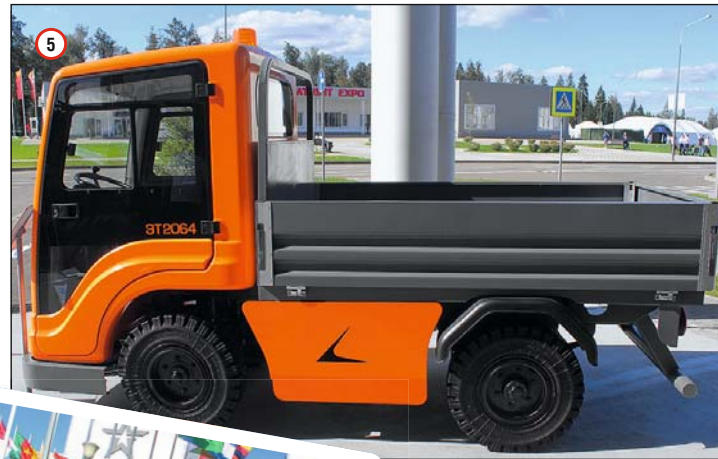
С СУШИ НА ВОДУ

Свой перспективный вездеход с названием «Арктика» (8x8), показала компания ТРЭКОЛ. Машина предназначена для круглогодичной эксплуатации на слабонесущих грунтах, дорогах общей сети с возможностью преодоления небольших водных преград вплавь за счет водоизмещающих колес, оборудованных шинами 1600x700-635 мм со сверхнизким внутренним давлением. При собственной массе 6,2 тонны снегоболотоход длиной 8,74 м может перевозить 21 пассажира или 4 тонны груза на плотных грунтах и 3 тонны — на слабонесущих поверхностях, а также на плаву.

Турбодизель ЯМЗ-534 в блоке с пятиступенчатой механической коробкой передач разместили

между кабиной и грузопассажирским утепленным кузовом. Усилие на ведущие мосты с самоблокирующимися кулачковыми дифференциалами передает двухступенчатая «раздатка» с принудительной блокировкой. Гидрообъемное рулевое управление с силовыми гидроцилиндрами обеспечивает поворот колес двух первых осей. Подвеска колес — зависимая. На двух передних мостах установлены продольные полуэллиптические рессоры, задние мосты связывают продольные рессоры, выполняющие еще и роль балансиров. Тормозная система — двухконтурная с пневмогидравлическим приводом. Давление воздуха в шинах в диапазоне от 0,15 до 0,65 кг/см² поддерживает централизованная система. Дорожный просвет — 530 мм. Максимальная скорость на суше — 70 км/ч, на воде — 1 км/ч. Обширен и список опций. По желанию заказчика изготовят грузовой вариант «Арктики» с короткой кабиной и вместительным кузовом. Еще более выдающимися характеристиками обла-





1. «Бурлак» — самый крупный российский снегоболотоход на шинах свернизкого давления.
2. Рабочее место водителя «Бурлака».
3. Перспективный вездеход «Арктика» компании ТРЭКОЛ.
4. Аэродромная подметально-продувочная машина на шасси Урал-6370.
5. Электрическая тележка ЭТ 2064 производства МЗИК.
6. Микрогрузовик с краном-манипулятором (справа) и электросамосвал Сарapulьского электрогенераторного завода.

дает четырехосный полноприводный снегоболотоход «Бурлак» компании «Вездеходы Макарова». Его длина составляет 9,6 м, ширина — 2,95 м, высота — 3,55 м, грузоподъемность — 5 тонн (при собственной массе 8 тонн), высота колес — 1,8 м, клиренс — 800 мм. 170-сильный турбодизель Cummins 3.8 расположен в передней части, поэтому доступ к нему обеспечен как снаружи, так и из кабины. Трансмиссия включает механическую шестиступенчатую коробку передач, двухступенчатую раздаточную коробку и ведущие мосты, которые в комплекте с пневмогидравлической подвеской обеспечивают комфортное передвижение машины по бездорожью. Гидрообъемное рулевое управление воздействует на колеса двух передних осей. Надежное замедление и остановку машины обеспечивают дисковые тормоза с гидроприводом. Удельное давление на грунт при полной загрузке вездехода не превышает 0,12 кг/см². Столь впечатляющее агрегатное наполнение позволяет машине работать в сложных дорожных и климатических условиях, включая Арктическую зону России, и преодолевать водные преграды.

Кузов с эффективной теплоизоляцией обшит алюминиевыми листами толщиной 1 и 2 мм. Высота салона, рассчитанного на перевозку 9 пассажиров, превышает 1,8 м. Предусмотрены: кухонная зона, автономные воздушные отопители, кондиционер, рундуки и электрические розетки. Из кабины, снабженной подпрессоренным сиденьем водителя, за счет большой площади остекления открывается отличный обзор.

Объем топливных баков, достигающий 820 л, обеспечивает «Бурлаку», находящемуся в статусе прототипа, запас хода 2500 км. Максимальная скорость достигает 80 км/ч, минимальная — 1,5 км/ч. Для движения на воде хотя бы установив гребной винт. Во время недавних испытаний машина показала хорошие результаты, превосходя по всем статьям своих трехосных собратьев.

БЕЗ CO₂

Нашлось в выставочной экспозиции место электротранспорту. Сарapulьский электрогенераторный завод привез новые модификации серийных электротележек с краном-манипулятором и электросамосвал. Оба микрогрузовика выполнены в вариантах с металлической, а не с пластиковой кабиной, как в случае с серийными изделиями.

Электротележка с краном-манипулятором грузоподъемностью до одной тонны способна перевозить в своем кузове грузы массой до 3 тонн. Кран-манипулятор имеет гидравлический поворот, подъем и выдвигание стрелы. Боковой аутригер с ручным домкратом обеспечивает устойчивость при проведении погрузочно-разгрузочных работ.

Еще одна версия серийной тележки ЭТ 20132 является малогабаритным электросамосвалом для транспортировки и разгрузки сыпучих грузов. Подъем кузова в течение 25 секунд осуществляет телескопический гидроцилиндр. Благодаря простой и эффективной системе блокировки подъемной платформы, электромобиль способен выполнять разгрузку на три стороны.

Обе модели отличаются низкими расходами в эксплуатации, хорошей маневренностью, небольшими габаритами и отсутствием выхлопных газов, что по-

зволяет эксплуатировать их в закрытых помещениях, где работают люди. Тележки оснащены электродвигателем руля и литий-ионной аккумуляторной батареей напряжением 36, 48 и 80 В со встроенным автоматическим зарядным устройством емкостью от 170 до 380 А·ч. Данный тип

батарей не требует обслуживания на протяжении всего срока службы, который составляет 5–7 лет. Скорость передвижения с номинальным грузом — 12 км/ч.

Областью применения электрической тележки ЭТ 2064 Машиностроительного завода имени М.И. Калинина грузоподъемностью 2 тонны являются открытые пространства, закрытые помещения, территории предприятий, выставочных комплексов и зон организованного отдыха. Электрокар с закрытой двухместной кабиной обладает хорошей маневренностью и небольшими габаритами, с легкостью перемещаясь по помещениям ангаров, цехов, складов и пр. Обновленный дизайн и эргономика этой модели способствуют ее удобному и безопасному использованию.

ЭТ 2064 комплектуется кислотными, а по заказу — литий-ионными аккумуляторными батареями. Емкость кислотной батареи составляет 240 А·ч, напряжение — 80 В. Электродвигатель мощностью 3,6 кВт разгоняет микрогрузовик до 14 км/час. Погрузочная высота — 830 мм.

Гражданская экспозиция форума позволяет сделать выводы о том, что в изменившихся экономических условиях, российские изготовители транспортной техники ставку сделали на использование собственных конструктивных и технологических разработок, а также на активное применение отечественной агрегатной базы. При этом процесс импортозамещения будет только расширяться и углубляться, что дает шанс оживить нашу машиностроительную отрасль.

ТЕХНИКА ХОЛОДА

В РОССИИ СТАРТОВАЛИ ПРОДАЖИ ТУРЕЦКИХ ПОЛУПРИЦЕПОВ HAISTRILER. ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР ООО «КОМПАНИЯ АВТОТРАК» ДЕЛАЕТ ОСОБЫЙ АКЦЕНТ НА РЕФРИЖЕРАТОРНУЮ МОДЕЛЬ, СЧИТАЯ ЕЕ РАЗУМНОЙ АЛЬТЕРНАТИВОЙ УШЕДШИМ ЕВРОПЕЙСКИМ БРЕНДАМ > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА

Рынок новой прицепной техники в первом полугодии 2023 года составил 20 965 единиц. Продажи полуприцепов выросли на 29,3% год к году, подсчитали в Национальном агентстве промышленной информации. Однако в сегменте полуприцепов-рефрижераторов наблюдается падение — на 55%.

По данным дистрибьютора Carriér «СИБ Трансхолод», это вызвано нехваткой, как полуприцепов, так и холодильных установок. Импорт полуприцепов и ряда комплектующих к ним под санкциями с середины 2022 года, а производство полуприцепов в России пока не успевает за спросом.

Ситуацией пользуются поставщики из дружественных стран. Причем заметную активность проявляют турецкие производители. Среди них новый для российского рынка игрок — компания Hastrailer, запустившая в 2013 году современный

завод в промышленной зоне Антальи. Российский дистрибьютор готов предложить своим клиентам полный арсенал прицепной техники, включая рефрижераторы. В частности, перевозчикам уже доступна трехосная модель длиной 13,6 м с грузовым отсеком объемом 86 м³.

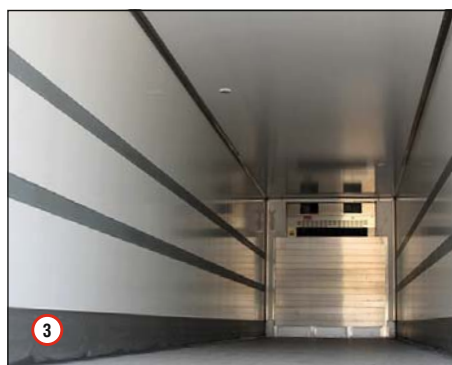
Рефрижератор Hastrailer рассчитан на интенсивную эксплуатацию при перевозке товаров с определенным температурным режимом. При разрешенной полной массе 39 000 кг, его снаряженная масса составляет 7300 кг.

Кузов собран из сэндвич-

панелей, склеенных между собой посредством высокопрочных клеев. Толщина боковых панелей 65 мм, передней стенки и потолка — 85 мм. Облицовка панелей выполнена из пластика: высокопрочного волокнистого внутри и глянцевого снаружи. Существенно, что боковые стенки цельные по всей длине, а значит, они имеют более сильные изолирующие свойства, чем составные.

На полу используется утолщенный 130-миллиметровый сэндвич с ламинированной фанерой и алюминиевой пластиной, которая вместе с приваренными боковыми уголками образует водонепроницаемую ванну. Пол способен выдержать нагрузку от вилочного погрузчика массой 5460 кг. Задние распашные двери, подвешенные на четырех петлях с каждой стороны, открываются на угол 270°. Пром изготовлен из нержавеющей стали, а в качестве уплотнителя используются резиновые про-

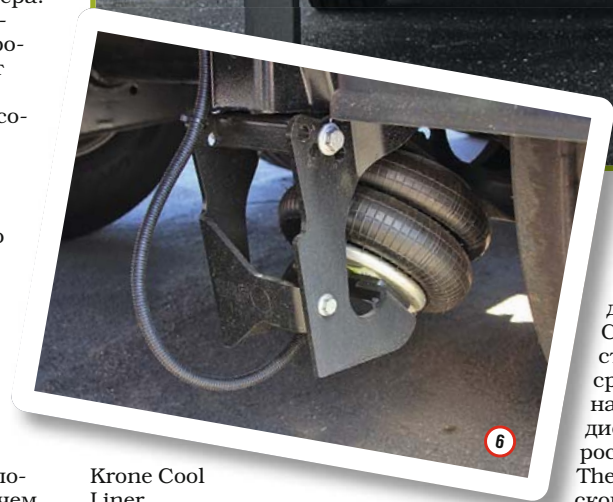




1. Усиленные отбойники защищают задний портал от механических повреждений.
2. Отсутствие лонжеронов в передней части полуприцепа позволяет снизить уровень пола, а значит, увеличить объем грузового пространства в пределах разрешенного габарита.
3. Внутри изотермического «пенала» объемом 86 м³ можно разместить 33 паллеты скоропортящегося груза.
4. Рефрижератор оснащен холодильно-обогревательной установкой Carrier Vector1550 с блоком регистрации Data Cold.
5. 400-литровый алюминиевый топливный бак в комплекте.
6. Наличие функции подъема передней оси способствует улучшению экономичности автопоезда.

фили из термопластичного эластомера. Внутри такого изотермического «пенала» размещается 33 паллеты скоропортящегося груза, который за счет заданного температурного режима будет доставлен адресату в полной сохранности.

Рефрижератор Hustrailer рассчитан для работы с тягачами с высотой седельно-сцепного устройства 1150 мм. Полуприцеп имеет рамную конструкцию: связка лонжеронов, к которым крепится трехосная тележка, продолжается металлическим листом вплоть до передней стенки. Это позволяет защищать кузовную надстройку во время сцепки/расцепки с тягачом. Рама изготовлена из высокопрочной стали 700МС. Отсутствие лонжеронов в передней части полуприцепа позволяет снизить уровень пола (впрочем, ненамного), а значит, увеличить объем грузового пространства в пределах разрешенного габарита и улучшить циркуляцию воздуха. Кстати, аналогичное решение применяется в полуприцепах



отбойников, защищающих задний портал от механических повреждений.

Рефрижератор оснащен холодильно-обогревательной установкой Carrier Vector1550 с блоком регистрации параметров Data Cold. А вот средства удаленного контроля устанавливаются опционально. Например, дистрибьютор Carrier предлагает российский мониторинговый комплекс ThermoFleet, состоящий из телематического блока, беспроводных температурных датчиков и датчиков открывания дверей. Оборудование дает возможность не только записывать данные, но и управлять работой установки. Один оператор может контролировать весь парк и при необходимости корректировать параметры работы.

Основная проблема в эксплуатации, отмечают перевозчики, сейчас с комплектующими: привычные поставщики ушли, а переход на китайских, иранских и других делает стоимость владения полуприцепов менее прогнозируемой. В этом плане у турецких моделей, где используются европейские технологии, несомненное преимущество. Тем более, что официальный дистрибьютор «Компания Автотрак» гарантирует полную сервисную поддержку на всей территории России.

Krone Cool Liner.

В базовой комплектации предлагаются 9-тонные оси SAF с дисковыми тормозами и пневмосистемой WABCO TEBS, но возможна комплектация осями и оборудованием других производителей. Все зависит от выбора клиента, говорят в компании. Тормозная система WABCO. Наличие механизма подъема передней оси способствует улучшению экономичности автопоезда. Кстати, при грамотном использовании такой системы расход топлива сокращается на 1,5 л/100 км.

Среди особенностей базовой комплектации также стоит упомянуть наличие пластикового инструментального шкафа, металлического продуктового шкафа с нишей для газового баллона и 30-литрового резервуара для воды, роликовых

HUSTRAILER РЕФРИЖЕРАТОР

Габариты (ДхШхВ), мм	13 600 x 2600 x 3940
Снаряженная масса, кг	7300
Разрешенная макс. масса, кг	39 000
Высота ССУ, мм	1150
Нагрузка на ССУ, кг	10 870
Нагрузка на колесную тележку, кг	27 000
Оси	SAF
Тормоза	дисковые с TEBS
Размер шин	385/65R22.5



ЛИДЕР
МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ 2023

В ЛЕГКОМ ВЕСЕ

ТРЕЙЛЕР 82945F > ПОЛНАЯ МАССА: 750 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: ИЮЛЬ 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 170 000 РУБ.

КАК ПЕРЕВЕЗТИ ГРУЗА НА 6,5 КУБОМЕТРОВ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВХОДИТ В ЛЕГКИЙ КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ? ВЫРУЧИТ ПРИЦЕП КАТЕГОРИИ 01 ПОЛНОЙ МАССОЙ 750 КГ

> МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА

Увеличить грузооборот в нынешних непростых условиях проще всего при помощи прицепа. Цены на новые автомобили взлетели так высоко, что кредит или лизинг больше не являются хорошим подспорьем для плановой замены автопарка. К тому же пока в стране наблюдается скудный выбор коммерческой техники массой до 3,5 тонн. В основном это или «китайцы», или отечественные автомобили, но произведенные по китайской лицензии.

Малому и среднему бизнесу руку помощи протянули российские прицепостроители. Свой вариант одноосного прицепа-фургона Трейлер 82945F грузоподъемностью 370 кг и вместимостью 6,5 м³ представил подмосковный завод «Трейлер». К слову, модель номинирована в раздел «Автолавки. Лучшее техническое решение» всероссийского конкурса «Лидер мобильной торговли 2023».

Фургон размером 4390x2010x2120 мм установлен на хорошо себя показавшую самосвальную платформу размерами 3,0x1,5 м. Она, как и сварная рама прицепа, сделана из металла, который обработали методом горячего цинкования. Кузов, как и пол фургона, выполнен из влагостойкой фанеры толщиной 9 мм и собран на металлическом каркасе. Стыки стенок обработаны клеевым герметиком. Крыша для снижения веса сделана из листового алюминия. Задние распашные двери прицепа, как и борта, тоже из влагостойкой фанеры. Они собраны на металлическом каркасе и снабжены резиновыми уплотнителями. Двери оснащены специальными фиксаторами и открываются на угол 270°. Для большей надежности, задние двери сделаны внутри стального портала и оборудованы штатным запором с проушинами для навесного замка. На полу фургона есть



ТРЕЙЛЕР 82945F

Полная масса, кг	750
Снаряженная масса, кг	380
Грузоподъемность, кг	370
Габаритные размеры, мм	4930x2012x2120
Внутренние размеры кузова, мм	2965x1480x1490
Дорожный просвет, мм	240
Подвеска	рессорная, с амортизаторами

кольца для крепления груза. В открытом положении поклажу освещает фонарь.

Подвеска прицепа — рессорная с амортизаторами. Рессора собственной разработки завода: она переменного сечения, что обеспечивает плавность хода прицепа вне зависимости от его загрузки. Резинометаллические сайлентблоки и шарнирные серьги подвески исключают стук и удары, какие наблюдаются в прицепах, чья подвеска собрана на многолистовых рессорах с так называемым свободным концом. Подшипники ступиц прицепа применяются те, что ставились в переднюю подвеску ВАЗ-2108. Их главная особенность в том, что они не требуют дополнительной регулировки, смазки и обслуживания. Прицеп комплектуется колесами размерностью 13 дюймов, но можно заказать и 16-дюймовые. Для увеличения грузоподъемности прицепа-фургона, но не в ущерб прочности конструкции, завод в качестве дооборудования предлагает комплект дополнительных рессор, что косвенно говорит о большей грузоподъемности, чем заявленные паспортные 370 кг.

Модель Трейлер 82945F вышла на рынок несколько позднее, чем те же одноосные питерский ЛАВ-81010 или столичный МЗСА-817772-001. Зато подмосковные прицепостроители смогли избежать некоторых «узких» моментов в своем фургоне, которые есть у упомянутых одноклассников: недостаточную грузоподъемность первого и скромную



площадь второго. Все прицепы укладываются в полную массу 750 кг, однако прицеп ЛАВ «берет» на борт всего 300 кг груза, а МЗСА хотя и способен увезти 428 кг, но его внутренние размеры уступают аналогичным параметрам прицепа Трейлер 82945F. Зачастую больший объем фургона является решающим моментом в деле выбора прицепа в легком весе.

1. Подшипники ступицы прицепа не требуют дополнительной регулировки, смазки и обслуживания.
2. Двери снабжены специальными фиксаторами и открываются на угол 270°.
3. Для герметичного соединения стыки стенок обработаны клеевым герметиком.
4. Двери прицепа оборудованы штанговым запором с проушинами для навесного замка.
5. В штанговом запоре предусмотрены проушины для навесного замка.
6. Резинометаллические втулки и шарнирные серьги рессорной подвески исключают посторонние стук и удары.

РЕКЛАМА



FABRICATOR EM500I

ВАШ ПАРТНЕР В СВАРКЕ И РЕЗКЕ

РАЗВИТИЕ. КАЧЕСТВО. ЭКСПЕРТИЗА. НАДЕЖНОСТЬ

esab@esab.ru / esab.com



НА КОНВЕЙЕР И В ТЕХЦЕНТР

ЛУКОЙЛ начал поставки масел для сервисного обслуживания автомобилей брендов Haval, Tank и пикапов GWM. Масла ЛУКОЙЛ соответствуют самым современным требованиям автомобильной отрасли. Благодаря особым эксплуатационным свойствам продукции, ЛУКОЙЛ был внесен в перечень поставщиков моторных масел для технического обслуживания автомобилей марок Haval, Tank и пикапов GWM.

Ассортимент рекомендуемых автопроизводителем моторных масел представлен флагманской линейкой LUKOIL Genesis серии Special четырех классов вязкости: 0W-20, 0W-30, 5W-30 и 5W-40. Эти продукты специально разработаны для профессионального применения на конвейерах автопроизводителей и в техцентрах.

Премиальная линейка моторных масел LUKOIL Genesis успешно используется крупнейшими производителями автомобилей и оборудования, а также их официальными станциями технического обслуживания на протяжении многих лет. Широкий ассортимент, высокое качество и эффективность продукции ЛУКОЙЛ позволяют обеспечить потребности в маслах большинства зарубежных и отечественных автопроизводителей.



РОБОТ ВМЕСТО ОПЕРАТОРА

Чебоксарский завод силовых агрегатов и ЧГУ им И. Н. Ульянова реализуют проект по созданию системы мониторинга и роботизированного управления вилочным погрузчиком, способного работать без оператора.

На начальном этапе погрузчик будет оснащен всевозможными датчиками для отслеживания перемещения, параметров перевозимого груза и работы систем погрузчика. Этот этап работ даст возможность создать систему мониторинга работы машины, что позволит снизить нерациональное использование техники и увеличить производительность труда. На основе собранных данных будет создана автоматизированная система управления внутрискладскими перемещениями грузов. Для тестирования системы нового поколения на складских предприятиях будут выделены отдельные зоны, где под наблюдением инженеров — разработчиков будет перемещаться погрузчик, выполняя рядовые операции без участия человека.

Реализация проекта позволит автоматизировать складские комплексы и системы хранения. Ожидается, что производительность таких умных машин превысит показатели своих предшественников, которые функционируют под управлением человека.



ПЕРСПЕКТИВНЫЕ БИПОЛЯРНЫЕ

Shaefler разработал новое поколение пластин для топливных элементов. Они имеют новую конструкцию, оптимизированную для крупносерийного производства и увеличенного срока службы.

На специально построенном опытно-производственном заводе в Херцогенаурахе компания уже производит новые пластины партиями до нескольких десятков тысяч штук по заказам автопроизводителей.

Полностью автоматизированная установка является частью центра передового опыта Schaeffler в области водорода, комплекса, который также включает в себя широкий спектр испытательного оборудования. Установка спроектирована таким образом, что ее также можно использовать для производства больших пластин типа электролизеров. Благодаря своему опыту в области систем компания также может сотрудничать с клиентами для разработки индивидуальных биполярных пластин и компонентов для систем топливных элементов. Schaeffler должна начать производство биполярных пластин под названием Innpolplate, совместного предприятия с Symbio, в Агено, Франция, в начале 2024 года.

На первый взгляд биполярные пластины не представляют особого интереса, поскольку они размером всего с конверт А4 и весят всего 60 г. Но они являются основными компонентами топливных элементов, где они выполняют ряд жизненно важных функций, в том числе обеспечивают каналы как для разделения, так и распределения технологических газов и теплоносителя.



ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА

Компания «БВГ» (ранее ООО «Скания-Русь»), которая занимается поставками, обслуживанием и ремонтом грузовых автомобилей и специализированной техники Scania

и других иностранных брендов,

а также оказывает услуги по построению профессиональной дистрибуции техники различных категорий, подписала меморандум с Российско-китайским торгово-промышленным парком в городе Шэньян (Китай). Цель партнерства — создание в зоне свободной торговли штаб-квартиры со складом запчастей и площадкой для хранения ТС. Это позволит оптимизировать процесс таможенного оформления идущих в РФ грузов, ускорить прохождение границы и повысить качество поставляемой на российский рынок продукции.

Представительство «БВГ» в КНР будет отвечать за экспорт тяжелых грузовиков и запасных частей в Россию. В рамках соглашения о сотрудничестве китайская сторона обеспечит российскому партнеру все условия для ведения бизнеса: предоставит в пользование офисные и жилые помещения, площади для хранения и сортировки запчастей, а также для стоянки грузовых автомобилей. Одной из первоочередных задач, стоящих перед представительством, станет решение самой актуальной проблемы рынка, связанной с поставками в Россию запчастей для тяжелых грузовиков.



УАЗ ПОЛУЧИТ НОВУЮ ТРАНСМИССИЮ

Компания «Соллерс» приступила к реализации проекта по организации производства трансмиссий на площадке Заволжского моторного завода. Речь идет о 6-ступенчатой механической коробке передач JAC. Предприятие «Соллерс Производство Трансмиссий», где будут выпускать такие МКП, начнет работу во втором квартале следующего года. Инвестиции в проект составят более 600 млн рублей. По итогам реализации проекта будет создано около 100 рабочих мест. Первоначально здесь будет осуществляться сборка трансмиссий из готовых деталей с последующим запуском литья и мехобработки картеров. Также рассматривается вопрос постепенной локализации всех основных деталей трансмиссии.

В следующем году на новом производстве будет собрано 7 тыс. агрегатов, а в дальнейшем объемы выпуска будут увеличены до 50 тыс. МКП в год. Эти коробки будут устанавливаться на весь модельный ряд легких коммерческих автомобилей Sollers, а также УАЗ. Причем новую коробку передач ульяновские внедорожники получают вместе с китайским дизелем, который также локализируют в России.

СМЕНА СТРАТЕГИИ

Mahle продает свой бизнес по производству термостатов. В качестве покупателя выступает промышленно-инвестиционный холдинг Admetos. В рамках своей новой стратегии Mahle делает акцент на электрификации и системах управления температурным режимом двигателей внутреннего сгорания, а также на лидерстве в области затрат на компоненты для высокоэффективных экологически чистых двигателей. В связи с этим Mahle решила продать свою группу термостатов, поскольку в будущем она не будет представлять собой стратегический сегмент бизнеса компании.

Новый владелец бизнеса, Admetos, намеревается взять на себя разработку и производство с участием около 600 сотрудников в шести странах: Китае, Германии, Мексике, Южной Кореи, Италии и Чехии. Продажи термостатов под брендами Mahle и Behr по-прежнему будут осуществляться через всемирную сеть Mahle Aftermarket.



И ЛЮБИТЕЛЯМ, И ПРОФИ

В Махачкале на выставке строительной индустрии Bismarexpo 2023 компания ЭСАБ представила расширенный ассортимент расходных материалов и сварочного оборудования для DIY (англ. «сделай сам»), который закрывает ключевые потребности заказчиков из региона.

Одним из наиболее популярных и уже зарекомендовавших себя решений «хобби-класса», которое было представлено на выставке, стал сварочный аппарат ROGUE ES 200i. Использование современной инверторной технологии, высокопроизводительных силовых



компонентов и блока управления коэффициентом мощности обеспечивает стабильное горение дуги в независимости от используемых расходных материалов и длины сварочных кабелей. В свою очередь, настройки форсирования дуги и горячего старта помогают сварщику точно задать характеристики, соответствующие конкретной производственной задаче. ROGUE ES 200i станет идеальным решением для ремонта и технического обслуживания оборудования.

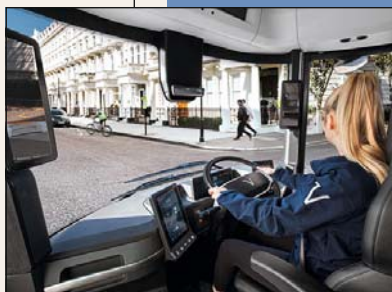
В сегменте расходных материалов посетители могли ознакомиться с проволоками Sv08ГС и ОК Про 51С, а также сварочными электродами ОК 53.70, ОК 61.63 и ОК 46.00. В частности, одной из особенностей сварочных электродов ОК 46.0 является возможность сварки тонкостенных изделий. Низкое напряжение холостого хода и стабильное горение дуги на предельно малых токах позволяет использовать электрод от бытовых источников.



МАСШТАБНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ

ГК «Современные транспортные технологии», крупнейший дистрибьютор коммерческой техники и запасных частей, объявляет о расширении ассортимента собственной торговой марки g-part.

В рамках развития бренда g-part номенклатура обновилась более чем на 400 товарных позиций, которые имеют высокую востребованность и успешно заменяют продукты компаний, ушедших с российского рынка. Эти запчасти предназначены для технического обслуживания автомобилей с целью снижения стоимости владения. Производство g-part изготавливают на высокотехнологичных контрактных производствах по заказу ГК «СТТ». Такой подход обеспечивает высокий контроль качества и снижение стоимости самой продукции. В рамках борьбы с контрафактом на каждую деталь g-part наносится специальная маркировка — фирменный логотип бренда. Данный элемент гарантирует подлинность детали и ее качество. Внимание на себя обращает и новая упаковка с ярким, но в то же время лаконичным и функциональным дизайном. На товар дается два года гарантии. Оригинальные запчасти ГАЗ и детали g-part доступны в официальной торгово-розничной сети, которая насчитывает более 1900 розничных магазинов на территории РФ и СНГ.



ПОДТВЕРДИЛИ БЕЗОПАСНОСТЬ

Компания Volta Trucks, производитель полностью электрических коммерческих автомобилей и поставщик услуг, получила лучший в отрасли рейтинг по испытанию Direct Vision Standard (англ. стандарт прямого обзора). Выставленная экспертами оценка Volta Zero на 50% выше, чем у ближайшего протестированного автомобиля-конкурента.

После почти десятилетнего исследования, проведенного Университетом Лафборо по заказу Transport for London был создан стандарт прямого обзора для большегрузных автомобилей. Стандарт, введенный в 2021 году в рамках плана мэра Лондона Vision Zero Plan по устранению смертей и серьезных травм в транспортной сети, устанавливает минимальные требования к обзору водителей коммерческих автомобилей массой более 12 тонн, если они хотят въехать в город. Помимо Великобритании 29 стран, включая все государства ЕС, теперь также принимают стандарт прямого обзора ЕЭК ООН для новых грузовиков с 2026 года.

Полностью электрический Volta Zero был разработан с учетом требований безопасности, а также потребностей городских участников дорожного движения: пешеходов, велосипедистов и водителей. Водитель Volta Zero сидит в центре и намного ниже, чем в обычном грузовике, а его линия взгляда находится на высоте около 1,8 м.



НОВЫЙ ИНТЕРЕС

В конце года на дорогах Канады появятся грузовики Volvo FH, работающие на сжиженном природном газе. Компания Linde Canada импортирует пять грузовиков Volvo и поставит соответствующую заправочную инфраструктуру в рамках эксклюзивного проекта с OEM-производителем. Грузовики, используемые в канадском пилотном проекте, будут развивать мощность 460 л. с. и получат систему непосредственного впрыска газа высокого давления компании Westport. Дальность пробега на одной заправке составляет до 1000 км.

Компания Westport начала предлагать свой собственный 15-литровый двигатель с непосредственным впрыском высокого давления (HPDI) в 2006 году, но прекратила его производство пятью годами позже. С тех пор интерес к природному газу на канадском рынке снизился из-за отсутствия мощного двигателя.

Volvo начала производить грузовые автомобили, работающие на СПГ, в 2018 году. Технология Volvo не обеспечивает нулевых выбросов, потому что небольшое количество дизельного топлива впрыскивается в цилиндр перед подачей газа для инициации воспламенения. Преимущества системы Westport HPDI заключаются в более высокой мощности и крутящем моменте.

В июле Volvo Group и Westport подписали письмо о намерениях по созданию совместного предприятия, которое поможет глобализовать технологию топливной системы Westport HPDI для дальнемагистральных грузовых автомобилей.

ПРАВО ГОЛОСА

Белорусский автозавод интегрировал голосовое управление в бортовую информационную систему карьерного самосвала БЕЛАЗ-7513. Проект реализован с партнерами из Томской области, сообщили в пресс-службе компании. Первый самосвал БЕЛАЗ с голосовой бортовой системой будет представлен в сентябре на выставке, посвященной 75-летию завода. Сейчас ведется тестирование и отладка программной и аппаратной частей голосового помощника.

«Преимущества новой системы — облегчение нагрузки на оператора самосвала, повышение комфорта его работы и сосредоточенности на процессе управления», — прокомментировал губернатор Томской области Владимир Мазур.

В БЕЛАЗе отмечают, что создание и развитие промышленных альянсов с российскими производителями направлено на обеспечение технологической независимости продукции предприятия.



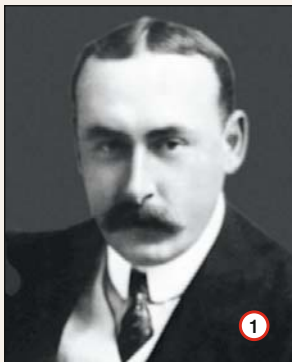
НОСОРОГИ С НОВА В ЕВРОПЕ

Рассказываем о новой жизни некогда крупнейшего мирового шинного бренда.

История торговой марки Armstrong началась более 100 лет назад, в 1912 году, когда шинный дилер Джордж Армстронг из Нью-Джерси решил наладить производство сначала автомобильных камер, а потом и пневматических шин для автоиндустрии.

В первой половине XX века компания переживала этап быстрого роста и открывала филиалы по всем Соединенным Штатам, а в 1961 году оборот предприятия превысил \$200 млн, что сделало его пятым крупнейшим шинным производителем в стране. В 1970-м в Нью-Хейвене, штат Коннектикут, была открыта новая штаб-квартира Armstrong, спроектированная всемирно известным архитектором Марселем Бройером.

К 80-м годам прошлого столетия Armstrong занимал пятое место среди крупнейших производителей шин в мире! В конце 80-х компания была куплена Pirelli. Но бренд Armstrong



1

Сейчас производство шин Armstrong налажено в Таиланде, недалеко от столицы королевства — Бангкока. Линейка грузовых шин Armstrong включает модели для регионального, магистрального и смешанного (дорога/бездорожье) применения. Также в ассортимент входят модели для городских условий эксплуатации.

не нашел свое место в линейке брендов Pirelli, и в 2013 году он перешел к холдингу из ОАЭ Zafco.

В грузовых шинах Armstrong используются несколько уникальных технологий. Так, специальный направленный рисунок протектора обеспечивает лучшее сцепление с дорогой в любых погодных условиях. Блоки протектора с гибкой конструкцией ламелей обеспечивают ходимость на любых дорожных покрытиях. Скрытые продольные и поперечные канавки обеспечивают сцепление и тягу на протяжении всего срока службы, а сочетание 3D-ламелей и глубоких отверстий в блоках протектора позволяют ускорить отвод воды из пятна контакта.

Современное высокотехнологичное оборудование и проверка каждой шины рентгеном позволяют держать высокое качество и давать гарантию на шины 6 лет без ограничения по пробегу.



3



4



2

ПРОИЗВОДСТВО БРЕНДА ARMSTRONG НАЛАЖЕНО В ТАИЛАНДЕ, НЕДАЛЕКО ОТ СТОЛИЦЫ КОРОЛЕВСТВА

Бренд Armstrong относится к премиальному классу грузовых шин. Высокое качество продукции, доступная цена, а также широкая линейка типоразмеров позволили Armstrong выйти на крупнейшие мировые рынки, включая США, Германию, Великобританию, Нидерланды, Бельгию, Испанию, Чехию, Саудовскую Аравию, а с недавних пор и Россию.

С каждым месяцем все больше клиентов в России выбирают Armstrong в качестве надежного партнера для передвижения по стране.



5

К 80-М ГОДАМ ПРОШЛОГО СТОЛЕТИЯ ARMSTRONG ЗАНИМАЛ ПЯТОЕ МЕСТО СРЕДИ КРУПНЕЙШИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ШИН В МИРЕ

1. Основатель компании Джордж Армстронг.
2. В 2013 году бренд Armstrong перешел к холдингу Zafco из ОАЭ.
- 3-4. Рекламные модули Armstrong середины прошлого века.
5. Armstrong ADR 11 для регионального применения.

ЛУЧШЕ ОЖИДАНИЙ

Моторные масла LUBRIGARD FLEETMAX PRO для дизельных двигателей получили лицензии API CK-4 и API CI-4, подтвердив соответствие требованиям ключевых отраслевых классификаций. Что это значит для конечного потребителя?

Первые четыре продукта линейки всесезонных моторных масел для автомобильной и дорожно-строительной техники LUBRIGARD FLEETMAX PRO по итогам успешных испытаний получили международные лицензии API CK-4 и API CI-4. Все выданные лицензии API не просто являются документальным подтверждением соответствия моторных масел LUBRIGARD FLEETMAX

PRO требованиям самых востребованных отраслевых классификаций, но и в полной мере отвечают актуальным потребностям российского рынка смазочных материалов, который в последнее время столкнулся с серьезной нехваткой высококачественных моторных масел от проверенных производителей.

По мнению вице-президента Национального автомобильного

союза Антона Шапарина, особенно остро проблема дефицита моторных масел стоит перед дизельными большегрузами. «Им все сложнее становится находить привычные и высококачественные импортные масла, иногда их нет в ассортименте специализированных магазинов, иногда продается подделка», — отметил эксперт.

Усугубляет ситуацию никем не контролируемый поток кон-

трафактной продукции, попадающей на полки по упрощенной схеме параллельного импорта — через открытие деклараций о соответствии на партии товаров без оформления разрешения импортера или правообладателя. Напомним, ранее документ, подтверждающий, что продукция соответствует регламентам ЕАЭС, мог оформить только официальный импортер.



Данную проблему Шапарин изложил в своем письменном обращении к премьер-министру РФ Михаилу Мишустину, сообщают «Известия». По официальным данным, доля фальсификата по отдельным товарным группам доходит до 50%, что вынуждает перевозчиков заливать в современный двигатель менее качественное масло, которое было разработано для устаревших моделей силовых агрегатов.

Наиболее распространенным запросом российских большегрузов являются моторные масла с допуском API CI-4. Учитывая климатическую специфику эксплуатации спецтехники в России и сложившиеся обстоятельства на рынке смазочных материалов, специалисты российского бренда LUBRIGARD специально разработали линейку продуктов FLEETMAX PRO 10W-30, 10W-40 и 15W-40, которые соответствуют и превосходят требования категории API CI-4 и отвечают потребностям российского потребителя. Эти моторные масла для двигателей, имеющих турбонаддув и систему рециркуляции отработавших газов EGR, отличаются универсальностью — они одинаково эффективны в эксплуатации как в южных регионах страны, так и в Сибири. Актуальной для России является и способность этих масел работать в условиях нестабильности качества топлива. Важно отметить, что большинство производителей моторных масел, заявленных в категории API CI-4, фактически не проводят регистрацию в API, а значит их рецептуры не проходят проверку на соответствие высоким требованиям данной классификации. Кроме того, российские бренды, даже при соблюдении всех условий соответствия требованиям, после известных событий 2022 года больше не допускаются до лицензирования API, то есть никак не могут документально подтвердить соответствие своей продукции.

ОТ ИСТОРИИ К СОВРЕМЕННОСТИ

Наиболее авторитетной в мире международной классификацией моторных масел по сфере применения и уровню эксплуатационных свойств считается классификация Американского института нефти API. Как правило, в разработке смазочных материалов компании ориентируются на требования классификации API и методы испытаний, которые устанавливаются производителями автомобилей и двигателей, а также технические сообщества и торговые ассоциации — ASTM, SAE, ACC. Отраслевые стандарты фиксируются производителями в фирменных руководствах по эксплуатации оборудования. В 1993 году представители нефтяной и присадочной отраслей, автоконцерны Ford, General Motors, Fiat Chrysler, члены Ассоциации производителей автомобилей Японии и Ассоциации производителей грузовых автомобилей и двигателей совместно запустили программу API EOLCS, которая позволяет вести общественный мониторинг соблюдения компаниями требований ранее выданных им лицензий API.

Первая категория API — SA для моторных масел дизельных двигателей промышленной, сельскохозяйственной, строительной и дорожной техники, а также для коммерческих транспортных средств, была введена еще в 1959 году. С течением времени каждая следующая категория получала более высокий уровень требований к эксплуатационным свойствам по сравнению с предыдущей. Самой современной действующей классификацией для тяжело-нагруженных дизельных двигателей большого объема является категория API CK-4. В июле 2023 года лицензия API CK-4 была выдана на полусинтетическое моторное масло высшей категории LUBRIGARD FLEETMAX PRO CK 15W-40. Это специальная разработка российского бренда для высокооборотных дизельных двигателей тяжелой техники американского и европейского производства, оснащенных системами доочистки отработанных газов EGR, DPF, SCR и др.

В отличие от других российских производителей смазочных материалов, зарегистрированный в РФ бренд LUBRIGARD выпускает свою линейку серии PRO на иностранных заводах, сертифицированных по стандарту ISO 9001:2015 — в Стамбуле и Шанхае. Это позволяет торговой марке использовать в составе своей продукции высококачественное базовое масло с высоким индексом вязкости от крупнейших поставщиков с мировым именем и высокоэффективные пакеты присадок от отраслевых лидеров. В частности, для производства продуктов LUBRIGARD FLEETMAX PRO 10W-30, 10W-40, 15W-40 и CK 15W-40 используется база Petronas, SK Lubricants, Formosa и присадки представителей «большой четверки» — Afton Chemical и Chevron Oronite. Таким образом, LUBRIGARD уверенно декларирует российским потребителям стабильность качества своей продукции. Более того, размещение выпускающих заводов на нейтральных территориях дает возможность



маслам LUBRIGARD серии PRO проходить международные сертификации, в очередной раз подтверждая свое качество и высокие эксплуатационные свойства лицензиями API, опубликованными на официальном сайте Американского института нефти.

Для российского потребителя дополнительной гаранти-

ей качества масел серии PRO является и то, что компания LUBRIGARD находится в России и в рамках действующего законодательства несет ответственность за реализуемую через официальную дистрибьюторскую сеть продукцию.

Михаил Невзгодин
Фото Lubrigard

ПРОДУКТ, ПОЛУЧИВШИЙ ОФИЦИАЛЬНУЮ ЛИЦЕНЗИЮ API CK-4:

LUBRIGARD FLEETMAX PRO CK 15W-40

ПРОДУКТЫ, ПОЛУЧИВШИЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦЕНЗИИ API CI-4:

LUBRIGARD FLEETMAX PRO 10W-30

LUBRIGARD FLEETMAX PRO 10W-40

LUBRIGARD FLEETMAX PRO 15W-40

СОХРАНИТЬ И ДОСТАВИТЬ

На широких просторах России задача быстрой доставки качественных продуктов особенно актуальна, однако парк рефрижераторной техники на душу населения, по сравнению с Европой, меньше в пять раз. В таких условиях объем рефрижераторных перевозок должен ежегодно расти вместе с рынком транспортных холодильных установок. Но пока это не так. О том, что на самом деле происходит со сбытом, «Автопарку» рассказал Дмитрий Шелгунов, руководитель группы по работе с ключевыми клиентами «СИБ Трансхолод».



1. Дмитрий Шелгунов, руководитель группы по работе с ключевыми клиентами «СИБ Трансхолод», дистрибьютора транспортного холодильного оборудования Carrier.





Известные события изменили не только логистику поставок коммерческого транспорта, но и саму структуру экономики страны. Однако производители/поставщики транспортного холодильного оборудования быстрее вынырнули и восстановили предложение.

УЖЕ ЛУЧШЕ, НО НЕ В КОНДИЦИИ

— Как отрасль реагирует на происходящие события, на уход импортного оборудования ряда марок?

— За первое полугодие 2023 года в России были приобретены 3600 новых авторефрижераторов разных типов. Это на 6% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

В апреле-мае количество введенных в эксплуатацию рефрижераторов для внутригородской развозки сокращалось месяц к месяцу. В отличие от средне- и крупнотоннажных грузовиков, в сегменте LCV во втором полугодии 2022 — начале 2023 года не было такого активного замещения техники европейских производителей на китайские модели.

Однако летом, в июне, продажи рефрижераторов для развозки выросли, и 70% из них пришлось на разные модели ГАЗ и КАМАЗ. Начались продажи Sollers Atlant с холодильными установками. Стали появляться рефрижераторы на базе китайских автомобилей Foton, Dongfeng.

Хочу отметить, что на этих новых моделях в числе первых были смонтированы агрегаты Carrier Citimax. Модельный ряд Citimax разработан для всех видов легкого коммерческого транспорта и среднетоннажных грузовиков. Конструкция агрегатов позволяет установить их в соответствии с требова-

ниями производителей шасси и фургонов. При этом достигаются максимальная эффективность и заданная производительность.

— Какие изменения в линейке ХОУ Carrier для LCV и среднетоннажников произошли за последнее время?

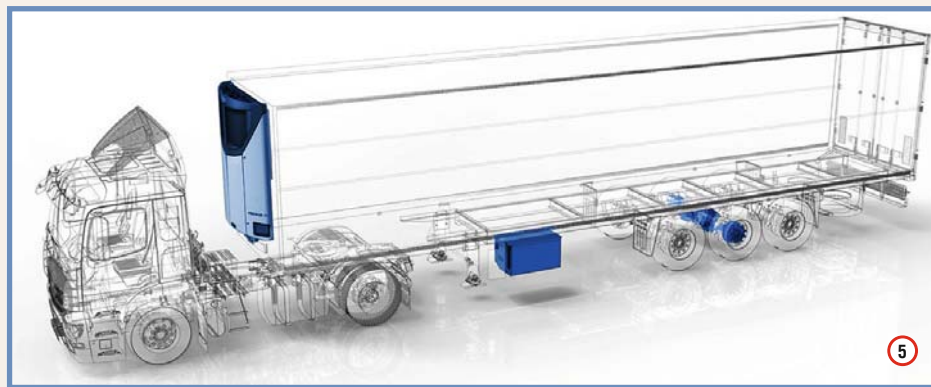
— В сегменте холодильно-отопительных установок (ХОУ) для LCV и среднетоннажных грузовиков популярная серия Carrier Citimax пополнилась агрегатами Citimax 1000 и 1100. Они могут обеспечить перевозку замороженной продукции в фургонах — до 58 м³. Это отличное решение для перевозки в среднетоннажных и отчасти крупнотоннажных грузовиках, если не нужна автономная работа агрегата при выключен-



ном ДВС. Если же требуется работа холодильной установки во время стоянки автомобиля или разгрузки в ночное время в городе, то опционально можно приобрести стояночный модуль.

Компания продолжает электрификацию. Вообще, Carrier Transicold — первопроходец в создании частично электрических и полностью электрических ХОУ. В прошлом году были представлены агрегаты для полуприцепов и грузовиков с технологией eCool, представляющей собой систему рекуперации энергии, ее хранения и передачи. Кинетическая энергия, вырабатываемая осью прицепа или автомобиля и тормозами, преобразовывается в электричество, используемое для питания холодильной установки. Этот контур создает автономную

2. Рефрижератор предназначен для транспортировки уже подготовленного груза, его основная задача — поддерживать необходимый температурный режим, а не создавать.
3. Холодильные установки Carrier Citimax 500 и 700 на шасси китайских среднетоннажников.
4. Агрегат Citimax 1000 может обеспечить перевозку замороженной продукции в фургонах объемом около 40 м³, а охлажденной продукции в фургонах — до 58 м³.
5. Технология eCool: кинетическая энергия, вырабатываемая осью прицепа или автомобиля и тормозами, преобразовывается в электричество, используемое для питания холодильной установки.





1

Четыре базовых правила для снижения затрат и повышения сохранности груза:

1. Включить ХОУ еще до погрузки, довести температуру внутреннего объема кузова до требуемой по условиям перевозки.
2. Состояние и температура груза еще до погрузки в фургон должны соответствовать заданным в отраслевой нормативной базе условиям хранения и транспортировки.
3. Размещать груз на паллетах, так, чтобы поток воздуха от испарителя проходил через весь фургон.
4. Открывать двери для погрузки-разгрузки можно только при выключенной ХОУ.

холодильную систему с низкой стоимостью эксплуатации и невероятно малым уровнем шума.

— На какие конструктивные особенности оборудования нужно обращать внимание при выборе установки?

— ХОУ прямого привода не имеют собственного двигателя. Компрессор или генератор установки соединены через ременную передачу с ДВС автомобиля.

При покупке любой рефрижераторной установки необходимо в первую очередь обращать внимание на количество и близость к вашим маршрутам официальных сервисных центров производителя, уровень гарантийной поддержки, совокупную стоимость владения и, может быть, стоимость на вторичном рынке, если приобретаете рефрижератор на заранее заданный срок использования.

На следующем шаге надо выбрать модель установки, исходя из требуемого температурного режима перевозки, объема фургона и других параметров, например, толщины и материала стенки.

ПОД НЕПРЕРЫВНЫМ КОНТРОЛЕМ

— В логистике скоропортящихся грузов очень важен мониторинг холодовой цепи. Есть ли опыт использования российских телематических систем?

— Для повышения сохранности груза и мониторинга холодовой цепи, мы рекомендуем устанавливать дополнительное оборудование: от датчиков открывания дверей, регистраторов температуры на небольших LCV до телематических систем удаленного управления и контроля за грузом и работой холодильного агрегата для грузовиков и полуприцепов. Затраты на дополнительные устройства несоизмеримо меньше стоимости температурных грузов.

В этом году резко выросло количество обращений в сервисные центры с запросами на распечатку данных регистратора или снятие данных о температуре из-за споров между владельцами груза и перевозчиками. Этого можно было избежать.

Требуется максимальная надежность при перевозке чувствительных к температуре грузов? Ответ прост: надежная холодильная установка, соблюдение правил погрузки и перевозки, средства контроля за грузом и установкой.

Летом торговые сети «Магнит» и X5 Group (магазины «Перекресток», «Пятерочка», «Чижик») объявили о начале беспилотных рефрижераторных перевозок из Москвы в Санкт-Петербург и обратно. Во всех грузовиках используется холодильная установка Carrier Vector 1550.

К агрегату Vector 1550 подключен российский мониторинговый комплекс ThermoFleet, состоящий из телематического блока, беспроводных температурных датчиков, датчиков открывания дверей. Происходит непрерывный контроль работы ХОУ и температуры внутри рефрижератора. Данные в режиме онлайн передаются в облачное ПО. При малейшем отклонении от заданных параметров, система немедленно дает сигнал.

Vector 1550 сделан с использованием технологии E-Drive. Она исключает механическую передачу энергии, так как нет ремней. Мощность двигателя преобразуется в электричество. Можно получать очень точные данные о параметрах работы холодильной установки и ее узлов:



2

1. В этом году выросло количество обращений в сервисные центры с запросами на распечатку данных регистратора.
2. Бренды, которые и ранее присутствовали на рынке, российские и зарубежные, ощутили рост запросов на ремонт.
3. Холодильная установка Carrier Xarios 8 электрогрузовика Moskva спроектирована и разработана специалистами Carrier Transicold и «СИБ Трансхолод».

компрессора, вентиляторов конденсатора и испарителя. На агрегатах с механической передачей невозможно достичь такой точности и детального контроля.

Еще одна особенность описываемого дуэта из холодильной установки и мониторингового комплекса состоит в дуплексном обмене данными. Это дает возможность не только записывать данные, но и управлять работой установки. Один оператор может контролировать весь парк холодильных установок и, при необходимости, корректировать параметры работы.

— Какова ситуация с сервисом и снабжением запасными частями по импортным ХОУ?

— В целом по рынку драматических изменений не было. Сервисные центры остались, поставки запасных частей налажены в той или иной степени.

Те бренды, которые и ранее присутствовали на рынке, российские и зарубежные, ощутили рост запросов на ремонт, так как одно время не хватало холодильных агрегатов, теперь не хватает LCV, тягачей, полуприцепов.

У новых вышедших на российский рынок производителей и марок холодильных установок нет еще обширной сервисной сети, не накоплен опыт ремонта и обслуживания агрегатов, не сформирован склад запасных частей, да и с их ожиданием есть проблемы.

Что касается сервисной сети Carrier, то в первом полугодии к ней присоединились еще два партнера. Сейчас в России 43 официальных дилерских и сервисных центров транспортного холодильного оборудования Carrier. Они работают по единым стандартам производителя, обеспечивают гарантийную поддержку, постгарантийные ремонт и сервисное обслуживание. Вряд ли ошибусь, если скажу, что это самая крупная в России централизованная сеть по холодильным установкам для наземного транспорта.

ПЕРВОЕ ПРАКТИЧЕСКОЕ

— Есть ли в линейке Carrier специальные решения для электрофургонов?

— В 2020 году по заказу торговой сети «Магнит» был разработан первый российский электрогрузовик. Холодильная установка Carrier Xarios 8, отвечающая за температурный режим в фургоне, спроектирована и раз-



работана специалистами Carrier Transicold и «СИБ Трансхолод». Xarios 8 подключена через стояночный модуль к преобразователю напряжения и получает питание от аккумуляторов шасси. Пожалуй, это первое в России практическое решение для электрического транспорта.

Вообще, у Carrier есть набор полностью электрических агре-

гатов для всех типов коммерческого транспорта — от Neos eCool, для небольших городских фургонов, до Vector eCool, для полуприцепа.

Востребованность коммерческих электромобилей, тем более рефрижераторов, в России пока очень слабая. Связано это с низкой степенью готовности инфраструктуры за-

рядок и высокой, относительно автомобилей с ДВС, ценой приобретения. Да и запаса хода не всегда достаточно. Но мы готовы к развитию электрического транспорта и предложим соответствующие решения и холодильные установки.

*Записал Михаил Ожерельев
Фото «СИБ Трансхолод»*

Пять условий правильного выбора холодильного агрегата неизвестного производителя:

1. Сердце агрегата — компрессор. Агрегат прямого привода должен поставляться с компрессором, который:
 - a) может подключаться к ДВС с оптимальным расположением в кинематической схеме. Проще говоря, должна быть согласованная схема подключения без избыточных и непроверенных передаточных звеньев, механизмов и подручных средств.
 - b) позволяет установке достичь максимальной производительности при прочих равных. Следует крайне внимательно рассматривать предложение из конструктора. Агрегат с более слабым компрессором будет дешевле, но не сможет обеспечить требуемые параметры, срок его эксплуатации будет меньше.
2. ХОУ с прямым приводом очень часто используются для городской развозки и доставки с частым открыванием дверей. Это значит, что агрегат должен обладать запасом мощности для быстрого достижения нужной внутренней температуры после открывания дверей.
3. Пульт управления. Клавиши должны быть удобными для нажатия. Дисплей должен четко показывать даже под прямыми солнечными лучами.
4. Наружная облицовка конденсатора и испарителя должны быть выполнены из качественных пластика и металла. От этого зависит степень защиты установки от внешних повреждений и срок ее службы.
5. Крайне важно качество монтажа холодильной установки и прокладки фреоновых магистралей. Если шланги перекручены или неправильно проложены, то они перетрут, и фреон вытечет. Непрофессиональный монтаж ХОУ может привести не только к образованию мостиков холода, но и к нарушению целостности фургона и повреждению установки.



История автопробегов в России насчитывает более чем 110 лет. Их начали проводить еще при царе Николае II, когда по заказу военного ведомства отбирали лучшие модели автомобилей для армейских закупок и возможного производства в России. Московское Автомобильное общество организовывало пробеги из Москвы в Берлин, Ниццу, Париж. Обязательно проезжали через Москву и первые автогонщики на маршруте из Парижа в Пекин. В конце 20-х годов страна была уже совсем другая, но автопробегов стало даже больше. Тогда

выясняли какой дизель лучше — советский КОДЖУ или импортные. Ездили из Москвы в Кара-Кумы штурмовать песчаные барханы преимущественно на «Фордах» и их копиях ГАЗ-А/ГАЗ-АА. В отсутствие серьезных обкаточных стендов колесить по стране отправляли новинки автозаводов им. Молотова и им. Сталина. Автопробег — однозначно яркий, запоминающийся эпизод в романе Ильфа и Петрова...

В современной России автопробеги по стране начали активно проводить представительства иностранных авто-

производителей, в том числе и «большая семерка». По мнению маркетологов, ценность таких автопробегов оказывалась сопоставимой с участием компании в профильных выставках. Презентации автомобилей проходили прямо в регионах, перед потенциальными покупателями. Будущим клиентам не надо было ездить далеко: ни в Москву, ни в Питер, ни в Екатеринбург. Достаточно было выйти из офиса на пару часов.

В нынешних условиях активная работа на российском рынке китайских автопроизводителей — уже свершившийся

ТРАНССИБИРСКИЙ ЭКСПРЕСС

В РОССИИ НАЧИНАЮТСЯ ПРОДАЖИ ФЛАГМАНА КОМПАНИИ DONGFENG TRUCKS. СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ DONGFENG GX DFH 4180 4X2 ТОЛЬКО ЧТО ВЕРНУЛСЯ ИЗ ДЕМОНСТРАЦИОННОГО АУТОПРОБЕГА НА ВОСТОК СТРАНЫ > НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ > ФОТО АВТОРА И КОМПАНИИ «ВОСТОЧНЫЙ ВЕТЕР»

факт. Но перед ними стоит архисложная задача: сломить сложившиеся стереотипы о китайских автомобилях. И здесь без автопробегов не обойтись.

ИЗ МОСКВЫ В МОСКВУ — 7 ТЫСЯЧ КМ

10 августа этого года завершился автопробег грузовиков Dongfeng по маршруту Москва-Новосибирск-Москва, стартовавший 21 июля. Более 7 тыс. км прошли пять LCV Dongfeng Captain-T, оснащенные различными типами надстроек. Однако, можно сказать, звездой автопробега стал седельный тягач Dongfeng GX DFH 4180 4x2 — это флагманская модель тягача у Dongfeng Trucks.

Организаторы автопробега: компания «Восточный Ветер» — официальный дистрибьютор тяжелых грузовиков Dongfeng, ООО «Дунфэн Мотор Рус» — российское представительство Dongfeng Motor, компания «Промтех» — дистрибьютор автомобилей Dongfeng Captain-T. Почти три недели в движении. Демонстрация автомобилей-участников автопробега происходила в дилерских центрах Dongfeng в Тольятти, Уфе, Челябинске, Екатеринбурге, Тюмени, Омске и в столице Сибири — в Новосибирске. В каждом из них клиентам и перевозчикам предоставлялась возможность подробно ознакомиться с конструкцией и характеристиками перспективных китайских грузовиков.

СРЕДНЕЙ СИЛЫ УРАГАН

Марка Dongfeng (в переводе — восточный ветер) лишь немного моложе FAW, «Автозавода №1» Китая. А первым грузовиком «Второго автомобильного завода» в конце 50-х стал лицензионный советский ЗиС-150. С той поры много воды утекло. В 1969 году в городе Ухань была основана корпорация Dongfeng Motor. Не менее значимой вехой в истории Dongfeng Motor Corporation стала середина 80-х годов, когда началось сотрудничество с Nissan Diesel — японским производителем грузовиков, а спустя десять лет и с американской моторостроительной корпорацией Cummins. В этот период у Dongfeng пошла просто череда альянсов с мировыми автопроизводителями, как по тяжелым грузовикам, так и по среднетоннажникам, LCV, легковым автомобилям. То есть это то, что в России называют «совместными предприятиями». Ныне Dongfeng Motor — одна из крупнейших автомобильных государственных корпораций в Китае, в год суммарно выпускает более 3,2 млн автомобилей различного назначения. Основные заводы DFM расположены в Шияне, Сянъяне, Ухане, Гуанчжоу и еще в 20 городах по всему Китаю. Продукция компании экспортируется более чем в 100 стран мира.

1. На начальном отрезке маршрута колонна грузовиков Dongfeng приехала во «Влако-Сервис» в Тольятти.
2. Презентации автомобилей проходили прямо в регионах, перед потенциальными покупателями.
3. Следующей точкой стал дилерский центр «Техтранс» в Уфе.
4. Более 7 тыс. км прошли пять Dongfeng Captain-T и седельный тягач GX DFH 4180 4x2 — флагманская модель компании Dongfeng Trucks.

Сейчас структура корпорации следующая: Dongfeng Motor занимается производством легковых и коммерческих автомобилей и компонентов, а Dongfeng Trucks обеспечивает выпуск грузовиков и агрегатов к ним. Ежегодно с конвейера Dongfeng Trucks сходит более 200 тыс. грузовиков. Только представьте: 3 млн автомобилей в год выпускает одна китайская корпорация! И ведь не на склад работают. Сильный ветер получается у Dongfeng...

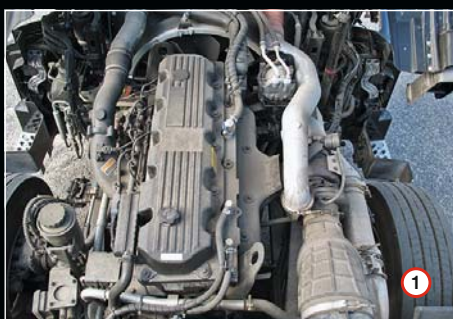
РАСКРЫВАЯ ПОТЕНЦИАЛ

Если вспомнить тяжелые грузовики Dongfeng, которые начали поставлять в Россию в середине 2000-х годов, то там в дизайне кабины явно были видны японские корни. Но никто не скажет, какая конкретно модель Nissan Diesel лежала в ее основе. Собственно, в те времена для самосвалов типа Dongfeng DFL3251A 6x4 кабина была вполне нормальной, а в качестве магистральных тягачей «китайцев» тогда никто не воспринимал серьезно. Однако в 2013 году Dongfeng Motor Group и Volvo Group создали стратегический альянс — Dongfeng Commercial Vehicle Company Limited.

Соответственно, уже седельный тягач Dongfeng Tianlong KL и все последующие модели выпускались в сотрудничестве со шведами. Осенью 2014 года на выставке IAA в Ганновере как раз показали эту машину — она просто была на голову выше прежних «донфенговских» моделей. У тягача Dongfeng GX DFH 4180 4x2, видимо, применялся каркас кабины Volvo FH шестого поколения, то есть той, что встала на конвейер в Гетеборге в 2013 году. Чтобы понять, насколько эта кабина «вольвовская», надо поставить Volvo FH и Dongfeng GX рядом. Но можно просто замерить ее изнутри рулеткой. В Dongfeng GX ширина кабины по стеклам дверей — 232 см, длина от ветрового стекла до задней стенки — 212 см, высота от пола до потолка над головой водителя — 201 см. Сравнивая эти размеры с современным Volvo FH, легко заметить, что они очень близки.

Или еще пример. С 2016 года выпускается Dongfeng Chengiong T7 6x4. Это практически «носатый американец»: кабина от бескапотного тягача Valong M7, с высокой крышей и длинным спальным отсеком. Его легко спутать с настоящим International Navistar. В России такие





тягачи можно увидеть только на картинках, а спрос ведь наверняка будет.

Эти два примера, по сотрудничеству с Volvo и с «капотником» в американском стиле, должны хотя бы «расшатать» сложившееся у нас мнение о «китайцах» вообще, и о Dongfeng в частности.

Кстати, в Китае с 2016 года проводится конкурс China Truck of the Year. Действуют практически те же правила, что и в европейском Truck of the Year. Так вот, победителем конкурса 2020 года стал Dongfeng Tianlong KL, при этом надо учесть, что в КНР производством тяжелых грузовиков занимаются более двух десятков автозаводов. А весной прошедшего 2022 года китайско-шведский альянс Dongfeng Commercial Vehicle запустил в серию семейство тяжелых грузовиков Dongfeng GX. В Китае их еще называют

Dongfeng Tianlong GX. Именно эту гамму современных тягачей выводит на российский рынок компания «Восточный Ветер». В первую очередь будут поставяться двухосные тягачи Dongfeng GX, самосвалы Dongfeng KC 6x4 и 8x4, а также седельные тягачи Dongfeng KX 4x2. Но пока мы говорим лишь про тягач, участвовавший в автопробеге, то есть о Dongfeng GX DFH 4180 4x2.

ЛОКОМОТИВ ПРОДАЖ

Этот седельный тягач полной массой 18 000 кг может работать в составе автопоезда полной массой



40-44 тонны. Как видим — тягач европейской школы. Не только на Dongfeng GX, но и на всех других моделях для России будут применяться двигатели Cummins ISZ520, Евро-5, мощностью 508 л. с., с крутящим моментом 2430 Нм. Эти моторы разработаны специалистами Cummins в Англии, а производятся только в Китае, на совместном предприятии Dongfeng Cummins Engine Company, которое было

открыто в 1996 году. Там же выпускают моторы серий B4.5 и B6.7, «шестерки» C8.3, а также Cummins L и ISLe 8.9, все эти двигатели — в автомобильном и промышленном исполнении.

Потенциальным владельцам тягачей Dongfeng GX, будет приятно осознавать, что в их распоряжении не просто современный двигатель, а мотор, который

имеет высшие спортивные награды. Дело в том, что после 2018 года команда «КАМАЗ-мастер» участвует в ралли-рейдах «Дакар» именно с Cummins ISZ13, точнее с промышленным QSZ13. Тогда организаторы гонок ввели на грузовиках ограничения по объему — не более 13 л. Двигатель Cummins ISZ13 встал на замену 16-литровой «восьмерке» Liebherr, он же MAN D2868. На «дакаровских» КАМАЗах Dongfeng Cummins выдает 1100 л. с. Рост характеристик практически в два раза! Это подтверждает высокий потенциал двигателя. И возможный высокий ресурс — тоже.

Сейчас на Dongfeng GX 4x2 в паре с Cummins ISZ13 ставится 12-ступенчатая автоматизированная коробка ZF 12TX2620 семейства Трахон. Произведена она не в Германии, а по лицензии в Китае. Коробки ZF Трахон «умнее», чем прежние «роботы» ZF AsTronic и имеют большее быстродействие. Программы управления Трахон могут быть адаптированы под превентивную «топографическую» систему круиз-контроля типа «мерседесовской» PPC или «вольвовской» I-See, которые снижают расход топлива и облегчают работу водителя. А еще на семействе ZF AsTronic не было режимов «накат» и «раскачка», а у ZF Трахон они есть. Оси — производства китайско-американского пред-



На протяжении всего автопробега за рулем седельного тягача Dongfeng GX DFH 4180 4x2 находился водитель Валерий Илюшенко. Мы задали ему несколько вопросов.

— Давно работаете водителем? На каких седельных тягачах довелось работать ранее?

— Права получил в 2004 году. Работал на различных автомобилях, а на тяжелых грузовиках — последние лет 12. До закрытия автозавода Volvo в Калуге работал на перегоне новых грузовиков дилерам. Самые дальние поездки были до Магадана и Владивостока — через всю Россию. Грузовики калужской сборки перегонял любые — от самосвалов на шасси Volvo FMX до магистральных седельных тягачей Volvo FH с мощным 16-литровым двигателем. Поэтому когда впервые увидел Dongfeng GX, не смог не заметить сходства с Volvo FH. Нет, это не 100% копия, но кабина и некоторые конструктивные решения очень похожи.

— Так что у Dongfeng GX общего с Volvo FH? Что понравилось в новом китайском грузовике?

— Некоторое сходство есть во внешности кабины, хотя бампер, облицовка радиатора, фары — совсем не «вольвовские». Интерьер тоже напоминает Volvo FH, но видно, что он оригинальный Dongfeng. Главное то, что кабина действительно удобная, просторная, спальник большой. Это при моем росте в 190 см... Кресло водителя за 7 тыс. км стало почти родным, один раз настроил под себя — и от Москвы до Москвы почти без дальнейших регулировок.

Из явно «вольвовских» решений: резервуар для AdBlue расположен сверху на раме, а не подвешен сбоку; кронштейны реактивных штанг задней подвески очень похожи на те, что стоят на Volvo FH; сама схема задней пневмоподвески четырехбаллонная — тоже схожая. Конечно, здесь

совсем другой мотор, но дизели Volvo и Cummins имеют одинаковый рабочий объем в 13 литров, они одинаково современные и потому развивают сопоставимую мощность. На тягачах с роботизированной 12-ступенчатой коробкой ZF Traxon мне ранее не доводилось ездить. На Volvo и Scania ведь свои коробки, а на MAN и DAF, когда я на них ездил, тогда еще стоял робот ZF AsTronic. Кроме того, из Москвы в Новосибирск и обратно тягач Dongfeng GX шел без полуприцепа, поэтому говорить

о мощности мотора или быстроте переключения робота смысла нет. Однако, есть возможность оценить шумоизоляцию — здесь вполне тихая кабина и скрипов от панелей нет. Очень понравились светодиодные фары: светят хорошо и на ближнем, при этом не слепят встречные машины. На обратном пути, за Уралом, пошли дожди — шины Michelin дорогу держат и на пустом тягаче. От Перми до Екатеринбурга сейчас идет ремонт и расширение дороги. Соответственно, там и пробки, и реверсивное движение: ты или стоишь, или медленно ползешь... Зато можно послушать музыку или новости на встроенном мультимедийном центре. Можно «перекусить» на скорую руку: чай или кофе из моего походного термоса, а бутерброды — из холодильника Dongfeng GX, который смонтирован под нижней спальной полкой. На машине есть инвертор мощностью 1 кВт: при желании, к нему можно подключить электрический чайник или кофеварку. Еще одна важная опция — это кондиционер, в жару он здорово помогал.

— А с какой скоростью двигались? Поломки или неисправности в пути были?

— Скорость держал около 80-85 км/ч. Понятно, что пустой тягач с 500-сильным мотором легко разгонится и больше. Только зачем? Опасно и расход топлива вырастет. А так получалось около 19–20 литров на сотню. За это время машина проблем не доставляла.

1. Не только на Dongfeng GX, но и на всех других моделях для России будут применяться двигатели Cummins ISZ520, Евро-5, мощностью 508 л. с.
2. В паре с Cummins ISZ13, ставится 12-ступенчатая автоматизированная коробка ZF 12TX2620 семейства Traxon.
3. Суммарной вместимости двух топливных баков в 1150 л вполне достаточно для дальнего рейса.
4. Светодиодные фары предлагаются в базовом исполнении.
5. По мнению водителя, кабина вполне тихая, скрипов от панелей нет.

жом, участвуют в конкурсах профессионального мастерства, часто занимают призовые места.

Сервисный и дилерский центр «Бовид» расположен в Челябинске. Это предприятие было основано в 1991 году и со временем стало крупным холдингом, владеющим дилерскими центрами целого созвездия мировых легковых и грузовых автомобильных брендов. Неснижаемый запас запчастей на складах «Бовид» имеет денежный эквивалент 1 млрд рублей. Компания является поставщиком техники для ведущих производственных и нефтяных компаний Южного Урала, активно работает в ближайших регионах Урала и Сибири.

Тюменский дилер Dongfeng Motor, компания «ЕвроАзия», также работает на российском рынке уже более 25 лет. Его технологический потенциал обеспечен более чем 80 постами ТО и ТР на 5 сервисных центрах, в наличии свыше 60 тыс. наименований запчастей. Сотрудники компании производят капитальный и комплексный ремонт двигателей и трансмиссий автомобилей любой сложности. Для грузовиков здесь доступны 20 постов.

Из автопробега машины возвращались в подмосковный Ногинск, в дилерский центр компании «АзияТрак» на Горьковском шоссе. Дилерская сеть «АзияТрак», одна из крупнейших в России по Dongfeng Trucks, включает 13 авторизованных центров и станций по обслуживанию этих грузовиков.

приятия Dongfeng Dana. Передняя ось может быть в двух исполнениях: первая рассчитана на нагрузку 9,5 т, вторая — на 7,5 т. Задний мост 13-тонный, со стальной сварной балкой. Тормоза — дисковые, Knorr-Bremse. Также может быть установлен ретардер Voith.

В Китае работают все основные производители систем безопасности автомобиля. То, что существует в Европе на самых продвинутых грузовиках, уже есть или скоро появится на «китайцах». На Dongfeng GX 4x2 установлены ABS, ASR, ESP, круиз-контроль, системы контроля движения в полосе LDWS, предупреждения столкновения FCWS и контроля давления в шинах TPMS.

Что в результате? Dongfeng GX 4x2 — однозначно современный седельный тягач, вполне европейского уровня, экономичный и с хорошим насыщением опциями. Если российское представительство Dongfeng, «Дунфэн Мотор Рус», и компания «Восточный Ветер», официальный дистрибьютор Dongfeng Trucks, будут и в дальнейшем работать также активно, то через пару лет свободно выйдут на объемы продаж в 3–5 тыс. грузовиков в год. А там, глядишь, и осиротевший автозавод в Калуге купят...

В НОВОСИБИРСК И ОБРАТНО

Компания «Восточный Ветер» уделяет особое внимание послепродажному обслуживанию автомобилей, обучению персонала дилеров и СТО Dongfeng Trucks, обеспечивает поставку запчастей, повышает уровень сервиса. На сегодняшний день в сети компании «Восточный Ветер» 66 дилерских центров по всей стране. Вкратце расскажем о тех, кто принял демонстрационный пробег.

В Тольяти расположен один из первых крупных дилеров Dongfeng Trucks в Поволжье — компания «Влако-Сервис», которая была основана в 1996 году. Общая площадь предприятия составляет 16 тыс. м². Производственные мощности сервисного центра грузовиков — 6 постов ТО и ТР, цеха кузовного ремонта и окрасочный, цех ремонта агрегатов, автомойка и склад запасных частей.

Дилерский центр «Техтранс» в Уфе работает с 1998 года. Здесь уделяют особое внимание технической подготовке специалистов-ремонтников: сотрудники регулярно обучаются в России и за рубе-

ПРОСТО ПРАЗДНИК

К СВОЕМУ 65-ЛЕТИЮ, ГУП «МОСГОРТРАНС» 29 ИЮЛЯ ПРОВЕЛ ПАРАД, В ХОДЕ КОТОРОГО КОЛОННА АВТОБУСОВ, ЭЛЕКТРОБУСОВ И СЛУЖЕБНОГО ТРАНСПОРТА ПРОСЛЕДОВАЛА МИМО ЮЖНОГО РЕЧНОГО ВОКЗАЛА, ПОСЛЕ ЧЕГО БЫЛА ОРГАНИЗОВАНА ВЫСТАВКА > ЛЕОНИД ТОЛМАЧЕВ > ФОТО АВТОРА

Открывали парад, используемые для обслуживания пассажиров на Северном речном вокзале, электрический гольф-кар с числом мест 6+2 и 14-местный электробус «Конкордия», изготовленные в подмосковном Дмитрове. Компанию им составили полноприводный мини-пикап Explorer Челябинского завода электротранспорта EcoGet и грузовой электромобиль «Муравей» ВТС-02 производства «Туламашзавод». Несмотря на скромные габариты кузова 1550x1300 мм и мощность электродви-

гателя 1800 Вт, мини-пикап Explorer способен перевезти 500 кг грузов, при этом его запас хода составляет до 90 км, а скорость — 25 км/ч. Если говорить о «Муравье» ВТС-02, то он может перевезти уже 1000 кг грузов со скоростью до 22 км/ч. Небольшие размеры используемых электромобилей и отсутствие вредных выбросов позволяют использовать их не только на открытой местности, но и в закрытых помещениях, преодолевать узкие проезды, передвигаться в ограниченном пространстве.



1. Электробус большого класса КАМАЗ-6282.
2. Автобус MAN Lion's InterCity, используемый для заказных пассажирских перевозок.
3. Электрический гольф-кар «Конкордия» с числом мест 6+2.
4. Автобус особо большой вместимости ЛиАЗ-6213.65 и тягач-эвакуатор Volvo FH.
5. Электрокары, используемые на Северном речном вокзале.
6. Грузовой электромобиль «Муравей» ВТС-02 производства «Туламашзавод».
7. Электробус большого класса ЛиАЗ-6274 20230729.



Продолжили тему экологически чистого транспорта электробусы ЛиАЗ-6274 и КАМАЗ-6282. Обе машины — большого класса, низкопольные, с тремя дверьми для пассажиров, предназначены для маршрутов с интенсивным пассажиропотоком. Пассажировместимость — 85 человек, при этом число мест у ЛиАЗ-6274 — 30, у КАМАЗ-6282 — 33. Добавим, что ГУП «Мосгортранс» эксплуатирует электробусы с 1 сентября 2018 года. С этого момента они перевезли уже более 340 млн пассажиров. В настоящее время электробусы в Москве обслуживают 88 маршрутов. Если говорить о решениях для маршрутов с интенсивным пассажиропотоком, то на выставке крупней-



ший муниципальный перевозчик показал обновленный 36-местный автобус особо большого класса ЛиАЗ-6213.65. Обновление автобуса заключается в использовании передней маски, унифицированной с маской электробусов. В остальном — это тот же низкопольный четырехдверный автобус, способный принять на борт 154 человека.

Помимо городских перевозок, ГУП «Мосгортранс» занимается заказными пассажирскими перевозками и междугородними рейсами (подробнее см. «Автопарк» №4 2023, стр. 74). Для заказных пассажирских перевозок в парке «Мосгортранса» имеются автобусы MAN Lion's InterCity и MAN Lion's Coach, изготовленные в Турции. Часть этих машин оснащена подъемником инвалидных колясок и ремнями безопасности на пассажирских сиденьях.

Отдельно стоит сказать об автобусе MAN Lion's Coach. Помимо подъемника инвалидной коляски, автобус оснащен холодильником и микроволновой печью, а в задней части салона оборудован санузел, при этом число посадочных мест сокращено до 28. Это переоснащение позволяет путешествовать на дальние расстояния с комфортом как лицам с ограниченными возможностями, так и сопровождающих их лицам.

Сегмент автобусов малого класса был представлен моделями Mercedes-Benz Sprinter (используется в сервисе «По пути»), «Газель Next» и Ford Transit (используются в сервисе «Социальное такси»). Суть сервиса «Социальное



1. Автобус MAN Lion's Coach, используемый для заказных пассажирских перевозок.
2. В салоне автобуса MAN Lion's Coach.
3. Санузел автобуса MAN Lion's Coach.
4. «Газель Next», используемый в сервисе «Социальное такси».
5. Ford Transit, используемый в сервисе «Социальное такси».
6. Mercedes-Benz Sprinter, используемый в сервисе «По пути».

такси» заключается в перевозках маломобильных граждан по территории Москвы и Московской области по индивидуальному или коллективному заявкам. Машины оснащены подъемником и креплением инвалидных колясок, сиденьями с ремнями безопасности. Чтобы воспользоваться услугой «Социальное такси», необходимо пройти регистрацию любым удобным способом: в Сервисном центре «Московский транспорт», Московской городской организации «Всероссийское общество инвалидов», пассажирском отделении ГУП «Мосгортранс» или же удаленно, заполнив соответствующую форму.

Что же касается работающего с 1 октября 2021 года сервиса «По пути» — то это первый в нашей стране сервис персонализированных перевозок по требованию, позволяющий пассажиру через приложение «Московский транспорт» заказывать автобус на ближайшую остановку (подробнее см. «Автопарк» №7 2022). Стоимость поездки здесь такая же, как и на всем наземном транспорте

Москвы. Оплатить ее можно банковской картой в приложении, либо с помощью валидатора. В настоящее время сервис «По пути» работает на территории пяти поселений ТиНАО: Сосенского, Воскресенского, Филimonковского, Десеновского и Рязановского, а также Инновационного центра «Сколково».

Завершал парад тягач-эвакуатор на четырехосном шасси Volvo FH, предназначенный для буксировки низкопольных автобусов и электробусов методом частичной погрузки.

Несмотря на ненастную погоду, парад и выставка вызвали большой интерес. Самым юным посетителям выставки посчастливилось посидеть в водительских кабинах, нажать кнопки и услышать ответы на задаваемые вопросы.

Помимо парада и выставки, 29-30 июля праздничные мероприятия, посвященные 65-летию «Мосгортранса», прошли на Южном и Северном речных вокзалах.

ГУП «Мосгортранс» является наследником Управления пассажирского транспорта Мосгорисполкома, созданного 31 июля 1958 года, в ведение которого тогда вошел весь наземный пассажирский транспорт: автобус, троллейбус и трамвай.

В настоящее время, ГУП «Мосгортранс» обслуживает 700 маршрутов, располагает 7000 автобусами, электробусами и специализированной техникой, в нем трудится 25 000 человек, из которых 14 000 — водители автобусов и электробусов. 🚗





lubrigard.ru

PREMIUM LUBRICANTS

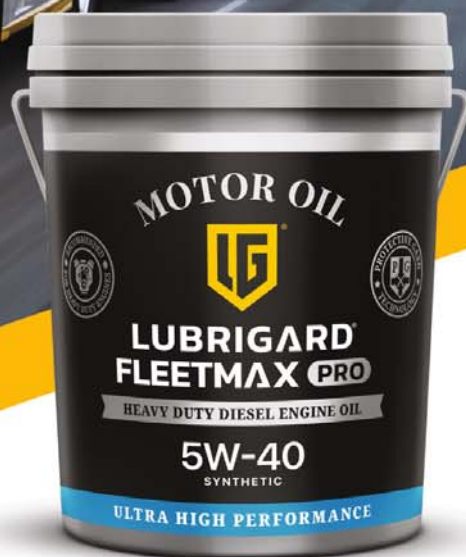
LUBRIGARD PRO. СОСТАВ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ.



реклама



Технология
PROtective GARD®



ВОСТОЧНЫЙ ВЕТЕР – надежный партнер для вашего бизнеса



Реклама

16+

Промокод
для бесплатной регистрации:
COMTRANS2271

ЖДЕМ ВАС НА ВЫСТАВКЕ COMTRANS 2023
Пав.2 Зал 2.3 Стенд 311 **5-8 сентября**

ООО «ВОСТОЧНЫЙ ВЕТЕР»
Официальный дистрибьютор
грузовой техники Dongfeng

dongfengeastwind.ru



DONGFENG