

авто парк

5 КОЛЕСО



30 ЛЕТ В СТРОЮ
ЮБИЛЕЙ
СЕМЕЙСТВА «ГАЗЕЛЬ»

ЭКОНОМИКА
АНАЛИТИКА СЕРВИСА

КАДРЫ
КОНКУРС ВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ

ЭКСПЛУАТАЦИЯ
МАСЛО
«ЛУКОЙЛ АВАНГАРД»



SANY
S490 4X2

РИТМ ВРЕМЕНИ

ТЕСТ
SDAC J6
ОБЗОР
CITYBUS 2024



ДВИЖЕНИЕ ВВЕРХ
ISO PAKCS SLA4





LARGUS KUB



**КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ LCV
ПОЛНОЙ МАССОЙ 2,2 т / 3,5 т
АВТОМОБИЛИ В НАЛИЧИИ**

**КАПИТАН-Т
на шасси DONGFENG**



ИЩЕМ ДИЛЕРОВ

8 800 5000 765

- Выгодные цены
- Склад готовой продукции
- Наличие склада запчастей





Мы в TELEGRAM
@FIFTHKOLESOMAGAZINE

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламы.

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

Издание распространяется прямой рассылкой
и по подписке. Цена свободная.

ДАТА ВЫХОДА В СВЕТ 10.07.2024

16+

РАЗЫСКИВАЕТСЯ МЕХАНИК

АВТОСЕРВИСЫ СТОЛКНУЛИСЬ С НЕХВАТКОЙ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ РАБОТНИКОВ, ЧТО МОЖЕТ ОТРАЗИТЬСЯ НА КАЧЕСТВЕ РЕМОНТА АВТОМОБИЛЕЙ. АВТОДИЛЕРЫ И СТО ОТКРЫЛИ СОТНИ ВАКАНСИЙ, НО ЖЕЛАЮЩИХ МАЛО. НА ФОНЕ СЕРЬЕЗНЫХ СЛОЖНОСТЕЙ С НАЙМОМ СОТРУДНИКОВ, У КОМПАНИЙ РАСТЕТ ИНТЕРЕС К НОВЫМ МЕТОДАМ ОЦЕНКИ ПРИХОДЯЩИХ СОИСКАТЕЛЕЙ.

Кадровая ситуация в отрасли стала одной из главных тем, обсуждавшихся в рамках деловой программы конференции COMauto (подробности читайте в этом номере). Как отмечают эксперты, жаловаться, что людей мало, уже поздно. Так что говорили о способах удержания кадров, обучении действующих и вновь нанимаемых. Что касается последних, вопрос быстрого и точного определения реальной квалификации стал критически важен. От него отсчитываются и адекватность уровня оплаты новому сотруднику, и возможность открыть ему доступ к самостоятельной работе с автомобилем клиента, и дальнейшая «прокачка» компетенций.

Говоря о нехватке кадров, игроки рынка, прежде всего, называют автомехаников, диагностов, специалистов по ходовой части, а также мастеров по ремонту и покраске кузовов. Кроме того, в дефиците оказались мастера-приемщики, администраторы и консультанты по подбору запасных частей и даже продавцы подержанных автомобилей.

Некомплект персонала оценивают по-разному. По информации сети шинных центров «Автоэксперт», в некоторых регионах нехватка персонала достигает 30–40% от необходимого количества кадров. В сегменте грузовых автосервисов дефицит специалистов составляет не менее 20% от текущей потребности.

В I квартале автосервисы в среднем по стране стали искать специалистов в 1,5 раза чаще по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (данные HeadHunter). Количество вакансий автослесарей увеличилось на 49%, автомехаников — на 47%, а автоэлектриков — на 76%. При этом соискательская активность остается стабильной, с приростом 2–3% год к году, указывают представители отрасли.

В качестве основной причины эксперты и игроки рынка называют непопулярность автосервисных профессий у молодого поколения.

Ситуация также осложняется демографической ямой. Трудоспособного населения в возрасте 30–40 лет значительно больше, чем населения 15–25 лет. Поэтому, помимо дефицита кадров, в стране есть дефицит человеческих ресурсов, отмечают эксперты. Они также обращают внимание, что часть россиян покинула страну, часть была призвана по мобилизации на срочную службу в армию или отправилась служить по контракту.

Согласно последнему исследованию сервиса «Зарплата.ру», 42% опрошенных заявили, что точно согласятся поменять свою профессию на рабочую, если им предложат



МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ежемесячную зарплату в районе 150–200 тыс. рублей, что, естественно, никак не бьется с предложением на рынке труда.

Отток персонала из автобизнеса в первую очередь происходит в смежные отрасли: в розницу, доставку, логистику. Кстати, такая же ситуация и в сфере производства. Как рассказала «Автопарку» руководитель направления развития персонала компании UMG Елена Залесская, сейчас у молодежи смещается баланс в сторону жизни, а не работы. Не все готовы работать в жестких стандартах. Потрудившись на производстве, ребята понимают, что есть альтернатива: рядышком можно заработать больше, например менеджером в салоне сотовой связи или барменом. Неудивительно, что год после трудоустройства для команды HR становится вызовом.

Впрочем, очень многое зависит от того, в какую рабочую среду попадет молодой специалист и кто станет его наставником на месте работы. Одно дело — серьезный техцентр, где работают высококлассные профессионалы. И другое дело — автосервис с условным «дядей Васей», который мало что может дать молодому специалисту.

Это понимают и представители автобизнеса. Ассоциация РОАД вместе с РАСТО вошли в Совет по профессиональным квалификациям и занялись актуализацией профессиональных стандартов в отрасли. На их базе колледжами Москвы были разработаны образовательные программы. Если столичная модель сработает, дальше начнется ее масштабирование на федеральном уровне.



DONGFENG K32-5651

26

ТЕСТ



LADA LARGUS KUB

30

ТЕСТ



ВЫСТАВКА CITYBUS

42

ОБЗОР

НОВОСТИ



6

НОВОСТИ

12

ВЫСТАВКА «ИННОПРОМ-2024»

СОБЫТИЕ

БИЗНЕС



16

АЛЕКСЕЙ ГЕРАСИМЕНКО, «ТРАКС ВОСТОК РУС»

ИНТЕРВЬЮ

18

ВАЛЕРИЙ КУЗЬМИН, «ААА ТРАКСЕРВИС»

ИНТЕРВЬЮ

20

СОМАУТО

КОНФЕРЕНЦИЯ

КАДРЫ



24

КОНКУРС ВОДИТЕЛЕЙ ГУП «МОСГОРТРАНС»

ПЕРСОНАЛ

ГРУЗОВИКИ



26

DONGFENG K32-5651

ТЕСТ

30

LADA LARGUS KUB

ТЕСТ

34

SDAC J6

ТЕСТ

38

МОДЕЛЬНЫЙ РЯД SANY

ОБЗОР

АВТОБУСЫ



42

ВЫСТАВКА CITYBUS

ОБЗОР

УРАЛ НЕКСТ 6x6 ПОМОЖЕТ ДОСТИГНУТЬ БОЛЬШЕГО



OFF-ROAD

ПРОХОДИМОСТЬ

Двигатель мощностью до 310 л.с.

Блокировка дифференциалов
Централизованная система накачки шин



КОМФОРТ

Капотная кабина NEXT
Тепло- и шумоизоляция
Сиденье водителя на пневмоподвеске
Оптимальный микроклимат



ГАРАНТИЯ И СЕРВИС

Гарантия 24 месяца или 100 000 км
Межсервисный интервал 15 000 км

WWW.URALAZ.RU 8-800-100-11-74 ЗВОНОК ПО РОССИИ БЕСПЛАТНЫЙ

После подписания данного издания в печать в комплектацию, технические характеристики, доступные цвета, стандартное оснащение и опции, во внешний вид и функции автомобилей «УРАЛ» могут быть внесены изменения. В иллюстрациях могут быть изображены принадлежности и элементы дополнительной комплектации, не входящие в базовый объем поставки. Возможны отклонения в цветопередаче, обусловленные техникой печати. За консультациями по представленному продукту рекомендуем всегда обращаться к производителю или официальному дилеру.

УРАЛ



Официальный дилер MAN, SINOTRUK,
AMBERTRUCK, ISUZU и HYUNDAI

Ваш надежный друг в решении любых транспортных задач



Реклама. 18+

Узнайте больше

Продаем и обслуживаем коммерческий транспорт с 2001 года

- 2 СТО в Москве и Московской области
- Склад запчастей более 10.000 SKU
- Собственная служба эвакуации 24/7
- Trade-in/ Лизинг/ Страхование
- Выкуп корпоративных автопарков
- Комиссионная продажа техники

+7 495 777 77 36 | aaa-ts.ru



ТУРИСТИЧЕСКАЯ ТОЧКА

К 80-летию со дня выпуска первого уральского автомобиля открылся один из крупнейших музейно-выставочных центров на Южном Урале, общая площадь которого составляет почти 1500 м². Новая туристическая точка на карте Челябинской области располагается на Предзаводской площади города Миасса. Музейная экспозиция посвящена рождению российского автопрома с акцентом на линейку грузового транспорта миасского автозавода.

В выставочном пространстве экспонируются раритетные модели отечественного автопрома и станочное оборудование, детали легендарных транспортных средств, архивные документы и уникальные артефакты. В залах сочетается как историческое наследие, представленное зоной настоящего заводского конвейера с узлами и агрегатами военного периода, так и актуальная деятельность завода. С помощью виртуальной реальности можно почувствовать себя водителем современного «Урала» и проехаться на нем. Большой акцент в новом музее уделен интерактивным элементам.

Музей пополнился как новыми экспонатами, так и вобрал в себя все лучшее, что было в первом музее истории трудовой славы автозавода «Урал», который был открыт 55 лет назад. Экспозиция заводского музея размещалась в одном из залов Дворца культуры автозавода и была посвящена событиям строительства, роста и развития уральского предприятия и содержала уникальные документы и предметы военного и послевоенного времени, среди которых образцы первой продукции предприятия — коробка передач и уральский мотор.



ШАССИ С ТОЧНОЙ НАДСТРОЙКОЙ

«ТД Комавто», официальный дистрибьютор марки Ambertruck объявляет о расширении возможностей дополнительного оснащения своих грузовиков моделей SM, JM и JL.

Покупателям Ambertruck теперь доступен широкий выбор специализированных надстроек. Так, Ambertruck JL массой от 3,5 до 5 тонн имеет грузоподъемность до 3055 кг и отличается компактным, но крепким шасси. Модель подходит для установки автогидроподъемников, фургонов и бортовых платформ.

Ambertruck JM имеет максимальную массу от 7,5 до 9,4 тонн и грузоподъемность до 6700 кг. Это позволяет монтировать на шасси мусоровозную надстройку, что делает машину привлекательной для сферы коммунального хозяйства. Также можно обустроить автомобиль гидроподъемником, бортовой платформой с КМУ, промтоварным, шторным или изотермическим фургоном. Есть возможность оборудования автомобиля для обеспечения бригады сопровождения основных транспортных средств, выполняющих доставку грузов или строительной техники на объекты.

Закрывает модельный ряд Ambertruck SM массой 12 тонн и грузоподъемностью до 7640 кг. Он может быть фургоном, не попадающим под требования системы «Платон», а также подходит для переоснащения в мусоровоз, эвакуатор, автогидроподъемник, подметально-уборочную машину и бункеровоз.

БОЛЬШЕ ВАРИАНТОВ

Mercedes-Benz запускает длиннобазные версии электромобилей eCitan и EQT. Ранее предлагаемые модели длиной 4,5 м с пятиместным салоном стали доступны с увеличенной на 38 см колесной базой и в семиместном исполнении. Второй и третий ряды здесь оснащены индивидуально регулируемыми складными сиденьями, которые при необходимости можно также полностью снять. Соответственно увеличивается и объем багажного отделения — у eCitan Tourer он составляет до 3660 л при снятых задних сиденьях. Кроме того, Mercedes-Benz расширил раздвижные двери до 83 см в версиях с длинной колесной базой.

Наряду с версиями двух фургонов с длинной колесной базой Mercedes-Benz представил новый вариант eCitan под названием Mixto. Созданная на базе длиннобазного фургона, эта версия оснащена вторым рядом сидений, которые при необходимости можно превратить в перегородку между кабиной водителя и грузовым отсеком. Это увеличивает погрузочный объем до 3200 л.



В июне 2024 года в России было реализовано 8,4 тыс. новых легких коммерческих автомобилей (LCV), что на 13% больше, чем в июне 2023-го. Об этом стало известно в ходе онлайн-эфира «Автостат Оперативка. Оперативная информация по авторынку России».

В ходе эфира эксперты отметили, что марочная линейка лидеров по объему реализации осталась практически такой, какой была раньше. В этой линейке традиционно первенствует бренд ГАЗ. В июне ему принадлежит более половины (53,8%) рынка LCV, что составляет 4,5 тыс. экземпляров. Следующие три позиции в рейтинге занимают марки VAZ (1,4 тыс. шт.), Sollers (909 шт.) и Lada (664 шт.). Закрывает первую пятерку китайский Dongfeng (179 шт.).

Первенство в модельном рейтинге рынка новых LCV сохраняет «Газель Next», на долю которой в июне пришлось 32,7%. Что касается итогов первого полугодия в целом, то за этот период в России было продано 48,4 тыс. единиц легкой коммерческой техники, на 28% больше, чем за январь — июнь 2023 года.

По итогам июня в нашей стране было продано 10 737 новых грузовых автомобилей. Это больше, чем в мае, но на 16,3% меньше, чем в том же месяце прошлого года. Об этом сообщает агентство «Автостат». Напомним, что в апреле объем рынка грузовиков сократился на 6% (к апрелю 2023-го), в мае — на 17% (к маю 2023-го). Первенство в этом сегменте третий месяц подряд принадлежит бренду «КАМАЗ», на долю которого в июне пришлось 18,3% от общего объема продаж, что соответствует 1966 экземплярам. На втором месте располагается Sitrak (1714 шт.). Также в топ-5 самых популярных марок на рынке новых грузовых машин попали Shacman (1408 шт.), FAW (1117 шт.) и Dongfeng (702 шт.). Лидером среди моделей остается Sitrak C7H, доля которого в июне составила 15,9% от общего количества реализованных грузовиков.

Если же рассматривать итоги полугодия, то за этот период объем продаж новых грузовых автомобилей в РФ составил 60,5 тыс. единиц. И это на 3,6% меньше, чем в январе — июне прошлого года.

ТАК РАБОТАЮТ ЛИДЕРЫ!

FAW ORYX + ТОНАР



КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД ДЛЯ ПРОДУКТИВНЫХ ПЕРЕВОЗОК

СЕДЕЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ FAW ORYX:

- 4x2
- 6x4

ПОЛУПРИЦЕПЫ ТОНАР:

- Шторные
- Рефрижераторные
- Контейнеровозы
- Самосвальные



8 (800) 700-36-77
www.faw-oryx.ru
info@faw-oryx.ru



8 (800) 700-32-49
www.tonar.info

**авто
парк**
5 КОЛЕСО

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

«АРМИЯ-2024»

Международный военно-технический форум.

12–18 августа, Парк «Патриот», Московская обл.

MIMS AUTOMOBILITY MOSCOW

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

19–22 августа, ЦВК «Экспоцентр», Москва

СЕМАТ

Международная выставка складской техники и систем.

17–19 сентября, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

GASSUF

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

22–24 октября, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

TRANSLOGISTICA URAL

Выставка-форум по логистике и коммерческому транспорту.

30 октября — 1 ноября, МВЦ «Екатеринбург Экспо», Екатеринбург

MITEX

17-я Московская международная выставка инструмента, оборудования и технологий.

5–8 ноября, ЦВК «Экспоцентр», Москва

«ПРОИЗВОДСТВО И РЫНОК СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ»

XVIII Международная конференция, посвященная смазочному рынку России.

7–8 ноября, отель «Балчуг Kempinski», Москва

COMTRANS

Международный салон коммерческого транспорта.

10–13 декабря, ЦВК «Экспоцентр», Москва

URBANTRANS

Международный автобусный салон.

10–13 декабря, ЦВК «Экспоцентр», Москва



С СЕВЕРА НА ЮГ

В Европе стартовал самый масштабный тест электрогрузовиков. В рамках европейского испытательного тура два прототипа нового электрического флагмана Mercedes-Benz eActros 600 в составе автопоезда массой 40 тонн проедут через 20 европейских стран, преодолев более 13 000 км.

Маршрут тяжелых магистральных автопоездов с аккумуляторной батареей включает самые северные и самые южные точки континентальной Европы: мыс Нордкап в Норвегии и Тарифу в Испании. В рамках тура компания Mercedes-Benz Trucks намерена накопить опыт работы на широком спектре маршрутов в различных климатических зонах, уделяя особое внимание энергопотреблению. Производитель планирует поделиться этими выводами с клиентами.

Электрический Mercedes-Benz eActros 600 недавно начал работу по дороге В462 в Северном Шварцвальде по заданию логистической компании Fahner. В рамках проекта под руководством Министерства транспорта земли Баден-Вюртемберг предсерийный eActros 600 эксплуатируется вместе с грузовиком с контактной системой другого производителя для сравнения технологий. Важно, что Daimler Truck не планирует разрабатывать грузовики с контактной системой. В своей стратегии производитель опирается на аккумуляторы и водород, то есть на локальные технологии привода с нулевым выбросом CO₂, которые можно гибко применять.



МОСТ ГОТОВ

Крупнейшее сооружение Северного обхода Твери, мост через реку Волгу, успешно прошло проверку соответствия требованиям по безопасности и фактической несущей способности конструкций. Это завершающий этап контроля качества строительно-монтажных работ перед итоговой приемочной комиссией. Испытания, состоящие из статической и динамической частей, подтвердили надежность несущих конструкций моста и их готовность к вводу в постоянную эксплуатацию.

Статическая часть испытаний заключалась в том, что заранее рассчитанную нагрузку — 12 автосамосвалов массой по 25 тонн каждый — устанавливали в различные положения на проезжей части моста и сравнивали полученные параметры напряженно-деформированного состояния сооружения с расчетными значениями.

В рамках динамических испытаний груженный автосамосвал проехал по мосту с разными скоростями и в разных режимах, моделируя разные типы и направления нагрузки.

Работы по строительству объекта стартовали летом 2022 года. Длина моста через Волгу — 738 м, а ширина — чуть более 24 м. Высота пролета сооружения над водой достигает 17 м, что даст возможность в сезон навигации пропускать под мостом большие круизные лайнеры. Открытие моста позволит сделать сквозной проезд по платной трассе М-11 «Нева».



РОССИЙСКАЯ «МЕХАНИКА»

Компания Sollers продлевает масштабную программу локализации. Малотоннажный грузовик Sollers Argo стал первой моделью коммерческих автомобилей бренда, которая комплектуется коробкой передач российской сборки. Выпуск агрегатов налажен на новом заводе «Соллерс Производство Трансмиссий» в рамках индустриального парка Заволжского моторного завода. Шестиступенчатая механическая коробка передач российского производства устанавливается на автомобили с двухлитровым дизельным двигателем мощностью 130 л. с., который также производится в России — на заводе двигателей «Соллерс» в Елабуге. В будущем новые МКП получат и другие модели Sollers. Специально для производства коробок передач для автомобилей Sollers на площадке в Заволжье была запущена новая производственная линия мощностью до 50 тыс. изделий в год, главной особенностью которой является возможность быстрой перенастройки на разные модификации агрегатов. По итогам первого полугодия продажи Sollers Argo на российском рынке выросли более чем в четыре раза и составили 943 автомобиля.



МЕЖДУГОРОДНИЕ

«КАМАЗ» продолжает активное освоение новых грузовых автомобилей поколения К5. В июне с главного сборочного конвейера предприятия сошли КАМАЗ-54902 и КАМАЗ-65658. Оба грузо-

вика относятся к транспортному семейству и, в отличие от флагмана К5 КАМАЗ-54901, предназначены для перевозки грузов между городами на небольшое расстояние. Они оснащены силовым агрегатом «КАМА Дизель» мощностью 400 л. с. На КАМАЗ-54902 устанавливается кабина шириной 2300 мм с низкой крышей и одним спальным местом. Высота седельно-сцепного устройства составляет 1150 мм, нагрузка на ССУ — 11 250 кг. У модели КАМАЗ-65658 задачи шире: такие машины выбирают ритейлеры для доставки продуктов, а длинное шасси удобно для монтажа разных видов надстроек. Среди преимуществ — подъемная ось, которую называют «ленивцем». Это приспособление не только снижает расход топлива, когда машина идет порожней, но и облегчает зимнюю эксплуатацию. Если «поджать» третью ось, грузовик становится более проходимым. В июне на автозаводе было собрано 11 новых транспортников КАМАЗ-54902, до конца года должно быть сдано 1900 таких большегрузов. У КАМАЗ-65658 темпы роста скромнее. Также продолжается сборка самосвалов тяжелого модельного ряда: напомним, их антисанкционный вариант был впервые представлен в прошлом году. В 2024-м выпуск КАМАЗ-6595 и КАМАЗ-65951 перешагнет отметку в 500 машин.



КАМАЗ-54901

КОМФОРТАБЕЛЬНАЯ
КАБИНА
С РОВНЫМ ПОЛОМ



ЭКОНОМИЧНЫЙ
ДВИГАТЕЛЬ КАМАЗ Р6



МЕЖСЕРВИСНЫЙ
ИНТЕРВАЛ ДО 120 000 КМ



КАМАЗ-ЛИЗИНГ

УМЕНЬШЕНИЕ СТАВКИ ЛИЗИНГА
ПРИ СНИЖЕНИИ СТАВКИ БАНКА РОССИИ

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

KAMAZ55
С НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА КАМАЗА

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org

НАЗНАЧЕНИЯ



ДЖОЗЕФ ФАДУЛ
Главный операционный директор
BorgWarner

Компания BorgWarner Inc объявила, что Джозеф Фадул, нынешний вице-президент BorgWarner Inc. и президент GM по тепловым и турбонаддувным системам, назначен исполнительным вице-президентом и главным операционным директором BorgWarner Inc., с вступлением в должность 1 августа 2024 года. Как главный операционный директор, г-н Фадул будет отвечать за деятельность компании, ему будут подчиняться президенты бизнес-подразделений. Г-н Фадул будет подчиняться Фредерику Лиссалде, президенту и главному исполнительному директору.



ХАЙКО ЭБЕР
Глава отдела по связям с инвесторами
Schaeffler AG

Хайко Эбер возглавил IT-отдел в Vitesco Technologies в 2021 году, он также занимал руководящие должности в Continental в 2011 году и ранее работал в Siemens AG. Хайко Эбер будет подчиняться финансовому директору группы Клаусу Бауэру. Обладая обширным опытом, накопленным в промышленном и автомобильном секторах, опытом работы в дочерних компаниях, Хайко Эбер будет сопровождать следующий этап трансформации Schaeffler AG в ведущую компанию в области технологий движения.



РЕНАТА КАЗАРО
Руководитель подразделения глобального анализа рисков и макроэкономики
Schaeffler AG

Рената Казаро присоединилась к Schaeffler AG в 2017 году. Она сопровождала первый этап трансформации компании и внесла свой вклад в ее стратегическое направление. До прихода в Schaeffler Group она возглавляла отдел по связям с общественностью в Henkel AG & Co, K&A и Bulgari SpA, а также работала в нескольких финансовых учреждениях. В своей новой должности она продолжит подчиняться генеральному директору Группы Клаусу Розенфельду.

ТРИНАДЦАТЫЙ В АКТИВЕ

Компания «Русбизнесавто» открыла в Пензе тринадцатый в своем активе дилерский центр. Предприятие занимается продажей, обслуживанием и ремонтом грузовой, специальной техники и автобусов. Здание нового дилерского центра площадью 2300 м² расположено на участке около 25 000 м². Под СТО, оборудованную 10 постами, отведено почти 1700 м². На стоянке в 14 700 м² в настоящее время в наличии более 120 единиц техники. Дилерский центр «Русбизнесавто» в Пензе осуществляет полный комплекс услуг от покупки до гарантийного, постгарантийного обслуживания и ремонта техники, а также поставок запчастей.



В целом компания «Русбизнесавто» ведет долгую историю присутствия в Пензе. Первый филиал начал работу в регионе в 2002 году и с тех пор не раз менял адрес, пока в этом году окончательно не прописался в селе Кижеватово, в паре десятков километров от центра Пензы. Открытие нового дилерского центра было совмещено с очередным туром конкурса профмастерства для операторов спецтехники Top Driver от бренда LGCE, в котором приняло участие 44 человека.

ПРОЕКТ «КИСЛОРОД»

Компания Renault Trucks совместно приступила к разработке новых 16-тонных электрических грузовиков, ориентированных на эксплуатацию в городе. Данный проект получил название Oxugen. Не исключено, что французские новинки выйдут под этой маркой.

После начальной фазы испытаний, которая все еще продолжается в Лионе и Париже, производитель вступает в новый этап со второй версией этого электрического грузовика, предзнаменательной для дистрибуции. Так, версия, оснащенная изотермическим кузовом, разработанная в партнерстве с сетью супермаркетов Jumbo, SVZ и при поддержке голландского филиала Renault Trucks, поступит на испытания в Амстердаме в октябре 2024 года. Для улучшения обзорности и повышения безопасности Oxugen оснащен кабиной с низким входом и большим ветровым стеклом. Несколько камер заменяют зеркала и обеспечивают обзор на 360°, что значительно улучшает обзорность сзади и позволяет обнаруживать пешеходов и уязвимых пользователей в слепых зонах. Для обеспечения сохранности перевозимых товаров, автомобиль оснащен изотермическим кузовом с холодильной установкой. Суммарная емкость трех аккумуляторов электрогрузовика составляет 282 кВт·ч. Дальность хода на одном заряде — 150 км.



ПУТЕШЕСТВУЙТЕ!

В рамках выставки «Путешествуй» на ВДНХ, ГК «Современные транспортные технологии» представила решения, направленные на увеличение числа туристических маршрутов и рост мобильности всех групп населения.

Среди них — автодом на базе «Газель NN», предназначенный для размещения и проживания четырех человек во время путешествий. Автомобиль оснащен душевой кабиной, биотуалетом, кухонным блоком, системами автономного отопления, кондиционирования, а также электро- и водоснабжения. В салоне предусмотрено два спальных места, а также два дополнительных на втором этаже в раскладной палатке. В комплектацию автодома входят: выдвигаемая маркиза над входной дверью, автоматическая подножка и набор переносной мебели для отдыха на улице.

Также на выставке был представлен фудтрак на базе «Газели NN». Комплектация автомобиля предусматривает все необходимое оборудование для работы в качестве мобильного ресторана на уличных мероприятиях, фестивалях и включает холодильные и морозильные камеры объемом 1500 л с возможностью увеличения до 6000 л, встроенные аудиоколонки, дополнительное световое оборудование. Регулируемая пневмоподвеска позволяет выровнять положение автомобиля при работе на площадках с уклонами.



БЕЗОПАСНОСТЬ И КОМФОРТ

Компания MAN обновила всю линейку автобусов марок MAN и NEOPLAN. Городские и междугородные автобусы 2024 модельного года теперь стали еще более комфортными и безопасными. В результате появления новых законодательных требований на европейском и глобальном уровнях автопроизводители столкнулись с дополнительными условиями, которые вряд ли можно реализовать с помощью существующих технических решений. Напомним, регламент ЕС 2019/2144 о повышении безопасности дорожного движения, известный также как «Общий регламент безопасности (GSR)», вводит обязательные требования ко многим системам помощи и безопасности автомобиля, которые ранее устанавливались на добровольной основе. С июля соблюдение правил станет обязательным для всех новых регистраций. Новая платформа автомобильной электроники от MAN Truck & Bus естественным образом отвечает всем этим требованиям. Например, предыдущие мультиплексные узлы в системе CAN-контроля были заменены более мощными расширенными модулями ввода-вывода. Все остальные блоки управления для отдельных систем, таких как система управления пассажирскими дверями и система кондиционирования воздуха, были заменены новыми, более современными компонентами. Все предыдущие телематические и диагностические функции были сохранены и усовершенствованы. Качество данных и скорость их передачи для всех бортовых систем улучшились.



KAMAZ-65201

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ
32,5 Т



ВЕДУЩИЕ МОСТЫ
16 Т



ОБЪЕМ ПЛАТФОРМЫ
25 куб.м



КАМАЗ-ЛИЗИНГ

- Аванс от 0%*
- УМЕНЬШЕНИЕ СТАВКИ ЛИЗИНГА ПРИ СНИЖЕНИИ СТАВКИ БАНКА РОССИИ
- СНИЖЕННЫЕ ПЛАТЕЖИ В НАЧАЛЕ ГРАФИКА
- ВЫКУПНОЙ ПЛАТЕЖ ДО 30%

*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»».



8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org



СИЛА ТЕХНОЛОГИЙ

В СТОЛИЦЕ УРАЛА, ЕКАТЕРИНБУРГЕ, НА ЧЕТЫРНАДЦАТОЙ ПО СЧЕТУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ ВЫСТАВКЕ «ИННОПРОМ-2024» БЫЛИ РАСКРЫТЫ БОГАТЕЙШИЕ РОССЫПИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ САМОЦВЕТОВ. СРЕДИ ЭКСПОНАТОВ БЛЕСТЯЩЕГО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО КАЧЕСТВА — КОММЕРЧЕСКАЯ И СПЕЦИАЛЬНАЯ ТЕХНИКА

➤ АЛЕКСАНДР РОЖКОВ ➤ ФОТО КОМПАНИЙ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

24 региона нашей страны и шесть стран, экономических партнеров России, в числе которых ОАЭ, Киргизия, Казахстан, Таджикистан, Узбекистан и Беларусь, представили здесь свои экспозиции на общей площади 50 тыс. м². Главная тема «Иннопром-2024» — «Технологическое партнерство: формируя образ будущего». Приоритет важности был отдан таким отраслям, как машиностроение, промышленная автоматизация, IT, металлургия, энергетика, медицина. Немало места на выставочных площадях «Екатеринбург-Экспо» было уделено коммерческой и спецтехнике.

Автозавод «Урал» показал новую линейку техники в рамках проекта «Перспективная модульная электроплатформа». Электродвигатель экологичной машины работает от двойного комплек-

та тяговых батарей, которые позволяют обеспечить запас хода до 250 км. Автомобиль разрабатывался в первую очередь для использования в городских условиях. На электроплатформе возможен монтаж практически любой надстройки для коммунальной, дорожной, строительной техники. Шасси с колесной формулой 4x2 имеет полную массу 19 тонн при грузоподъемности до 10,5 тонны. Емкость тяговых батарей российского производства составляет 250 кВт·ч. Их длительный срок службы возможен даже при температурах до -45 °С. Одним из главных преимуществ является низкая стоимость обслуживания из-за отсутствия в конструкции ДВС и КПП. Впервые АЗ «Урал» объявил об электрических разработках в 2022 году, тогда же им был представлен прототип гибрида

на шасси с бескапотной кабиной и колесной формулой 4x2.

Кроме того, на стенде ПАО «Россети Урал» представлен гибридный «Урал-С230Е5» со специальной надстройкой. Он предназначен для доставки бригад и всего необходимого электротехнического оборудования к месту проведения ремонтных работ на воздушных и кабельных линиях. Автомобиль имеет колесную формулу 4x2. Генераторная установка, приводимая газовым мотором, увеличивает запас хода до 500 км.

Руководитель проекта «Перспективная модульная электроплатформа» Ольга Рябова подчеркнула на выставке, что флагманская модель на 80% состоит из отечественных деталей и узлов. И для АЗ «Урал» важно, чтобы в конструкции электроплатформы ключевые агрегаты





были именно российского производства. Серийный выпуск намечен на ноябрь 2025 года, а продажи запланированы с 2026 года.

Смоленский завод КДМ презентовал свою новую разработку — дорожную машину ЭД-244КМА на базе КАМАЗ-53605. Особенностью новинки является наличие пескосолераспределяющего композитного кузова, аналогов которого на рынке РФ нет. Такой кузов, как и металлический, можно устанавливать на шасси различных марок. Отметим, что использование композита местных производителей обеспечивает высокий уровень локализации (порядка 95%). По истечении срока эксплуатации материал можно отправить на переработку.

Транспортное средство предназначено для обслуживания автодорог в холодное время года. По словам производителя, даже при полной загрузке материал кузова обеспечивает скольжение соли или песка, и они не остаются на боковых стенках. Кроме того, композит относится к ударопрочным материалам, что позволяет КДМ работать и с твердыми веществами. Машина оснащена гибким отвалом из композита КИПЗ4. Это инновационное оборудование изготавливают в России с мая текущего года. Отвал способен функционировать в трех режимах: он может принимать форму скоростного

и поворотного (городского) агрегата и заменять снегоуборочный отвал. Объем кузова из композита составляет 6,5 м³. Металлическая конструкция уступает ему на 8%. Касаемо баков для увлажненной соли, их объем равен 1,5 м³. Разработчики ЭД-244КМА внедрили нестандартную технологию увлажнения противогололедных материалов. Процесс происходит не на разбрасывающем диске, а в самом желобе. Так как материалы попадают на разбрасывающее устройство уже увлажненными, машина распределяет их более равномерно. Этому способствует и вогнутая форма диска ПГМ. Известно, что тестовые испытания модели уже завершены.

«КАМАЗ» участвовал в «Иннопроме» со своим флагманским тягачом поколения К5 — КАМАЗ-54901. Грузовик оснастили новым двигателем КАМАЗ-910.52-460 рабочим объемом 13 л, мощностью 482 л. с. и крутящим моментом 2403 Нм. Применение современных технологий дало возможность увеличить интервал обслуживания до 120 тыс. км, а ресурс двигателя продержит до отметки в 1,5 млн км, и понизить при этом расход топлива на 10% по сравнению с предыдущим поколением. Предусмотрена новая 12-ступенчатая роботизированная коробка передач с низким уровнем шума и повышенным КПД.

Компания «Тракс Восток Рус» показала в Екатеринбурге среднетоннажники «Компас-6» и «Компас-9». Авто гидроподъемник телескопического типа на шасси «Компас-6» используется для выполнения высотных работ, например, при ремонте уличного освещения, обслуживании рекламы и строительных работах. Стрела выполнена из высокопрочной стали, обеспечивающей стабильность конструкции и легкий вес. Технические возможности подъемного механизма, установленного на шасси «Компас-6», позволяют поднимать корзины с людьми на высоту до 18 м.

Изотермический фургон на шасси «Компас-9» оборудован холодильной установкой и предназначен для перевозки продуктов питания и других грузов, требующих соблюдения заданного температурного режима. Техника позволяет поддерживать постоянную температуру в грузовом отсеке благодаря применению специальных герметичных

1. Автозавод «Урал» показал новую линейку техники в рамках проекта «Перспективная модульная электроплатформа».
2. Особенностью машины ЭД-244КМА является наличие пескосолераспределяющего композитного кузова, аналогов которого на рынке РФ нет.
3. Компания «Тракс Восток Рус» показала в Екатеринбурге среднетоннажники «Компас-6» и «Компас-9».



1



2



3

1. Пикап Sollers ST8 будут собирать на Ульяновском автозаводе по технологии полного цикла.
2. Среднетоннажник «Валдай 12» с бортовой платформой, краноманипуляторной установкой и трехместной кабиной со спальным местом.
3. ЛиАЗ-529265-03 в пригородной модификации с низким полом.
4. Микроавтобус «Соболь NN» с тремя рядами сидений.

сэндвич-панелей. В фургон вмещается 10 европалет, а задние двери открываются на 270°.

На стенде ГК «Современные транспортные технологии» продукция Горьковского автозавода, Павловского и Линского автобусных заводов была развернута лицом к посетителям. Среди представленных экспонатов выделялся микроавтобус «Соболь NN» с тремя рядами сидений, которые можно конфигурировать, чтобы расширить пространство для грузов или организовать просторное спальное место. Микроавтобус проходит по высоте в легковые паркинги и имеет клиренс 180 мм.

Цельнометаллический фургон «Соболь NN 4x4» представлен в серийном варианте. Автомобиль получил новую независимую переднюю подвеску, раздаточную коробку с электронным управлением. Эта машина совмещает в себе маневренность и проходимость классических внедорожников ГАЗ.

Павловский завод показал автобус CITYMAX 9 CNG, который работает на сжатом природном газе

и оснащен новым газовым двигателем ЯМЗ-535 с увеличенным до 5,1 л рабочим объемом. Мощность составляет 210 л. с., крутящий момент — 780 Нм. Запас хода — 500 км.

Ликинский автобусный завод представил автобус большого класса в пригородной модификации ЛиАЗ-529265-03 с низким полом, привнеся в него черты городского комфорта. В оснащении — дизель ЯМЗ-53633 мощностью 276 л. с. Пассажирам наверняка понравится салон с сиденьями повышенной комфортности.

Для демонстрации возможностей нового среднетоннажного грузового шасси «Валдай 12» ГАЗ показал автомобиль с бортовой платформой, краноманипуляторной установкой и трехместной кабиной со спальным местом. «Валдай 12» — это новая модель для внутригородских и магистральных перевозок, позволяющая Горьковскому автозаводу войти в рыночный сегмент техники полной массой 12 тонн, что гарантирует точное непопадание под платежи системы «Платон».

Представители «Соллерс» продемонстрировали посетителям выставки пикап Sollers ST8 и раскрыли некоторые детали об этом рамном внедорожнике. Модель будут собирать на Ульяновском автозаводе по технологии полного цикла. Первая партия запланирована к выпуску уже в конце этого года, а в продаже машина появится в начале следующего.

Цены станут известны ближе к старту продаж. У пикапа — двухлитровый дизель (его также показали на «Иннопроме») и 6-ступенчатая МКП, которые уже производятся на заводах группы Sollers в Елабуге и Заволжье с высоким уровнем локализации базовых деталей. Дорожный просвет — 210 мм, грузоподъемность — 900 кг. С первого взгляда понятно, что в базе ST8 заложена модель JAC T8, которая получила иную решетку радиатора.

Беларусь продемонстрировала в Екатеринбурге много инновационных разработок, одну из которых просто невозможно было не заметить. Минский автозавод запарковал прямо перед входом в экспонент грузовик с обтекаемой кабиной и прищуром глаз-фар — новый гибридный тягач MAZ-X. Отличительной внешней особенностью этого белоснежного красавца стала необычная кабина обтекаемой формы. Силовая установка состоит из трех моторов: дизельного — 200 л. с. и двух электрических по 272 л. с. каждый. На «Иннопроме» министр промышленности Белоруссии Александр Ефимов рассказал журналистам, что МАЗ планирует завершить испытания к 2027 году и на основе выставочного образца в этот же период приступить к серийному производству.

БелАЗ не остался в стороне и тоже представил на «Иннопроме» свою продукцию. Само собой разумеется, что это были уменьшенные копии гигантских самосвалов, ведь натуральные образцы не смогли бы поместиться в слишком тесных для них павильонах экспонента. И вокруг них всегда было много посетителей.

В общем, различных транспортных решений на выставке этого года было представлено немало. Но не стоит забывать, что главная задача «Иннопрома» заключается не в достижении количественных показателей, а в создании качественной благоприятной атмосферы для сотрудничества государства, бизнеса, производителей и потребителей. И прогресс главной промышленной экспозиции России определяют прежде всего эффективные форматы коммуникации, которые помогают участникам достичь в конечном итоге взаимовыгодного сотрудничества, образующего новые, прочные и устойчивые производственные связи. И эта цель выставки «Иннопром» в 2024 году оправдалась сполна.



4

MIMS automobility MOSCOW

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

19 – 22 августа 2024 г.
ЦВК «Экспоцентр», Москва

Продуктовые группы

- Автозапчасти и автокомпоненты
- Все для диагностики и ремонта
- Аксессуары и тюнинг
- Аккумуляторы и автоэлектроника
- Масла, автохимия и мойки
- ПО и IT-решения для автобизнеса
- Альтернативные системы привода и топлива, подключаемые автомобили
- Услуги



www.mims.ru

Реклама. 18+



Организатор

ITEM
EXPO

Место проведения

EXPOCENTRE

ВОЙДИТЕ В ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ

**РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ СРЕДНЕТО-
НАЖНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ КОМПАНИИ «ТРАКС ВОСТОК РУС» АЛЕКСЕЙ
ГЕРАСИМЕНКО РАССКАЗАЛ «АВТОПАРКУ» О ПЛАНАХ ПО РАЗВИТИЮ ДИЛЕР-
СКОЙ СЕТИ И ШАГАХ К ПОВЫШЕНИЮ УДОВЛЕТВОРЕННОСТИ КЛИЕНТОВ**

› БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ

Продажи среднетоннажных автомобилей КАМАЗ «Компас» стартовали в России в июле 2022 года. Парк машин, выпускаемых на заводе «Тракс Восток Рус» в Набережных Челнах, сегодня превышает 7000 экземпляров. За 2023 год было реализовано порядка 4000 грузовых автомобилей семейства КАМАЗ «Компас», в числе которых: «Компас-5», «Компас-9» и «Компас-12», доля линейки в сегментах грузовиков 7,5–12 тонн составила 21%. Компания-производитель реализует автомобили клиентам напрямую, а вот услуги по послепродажному сервису делегируются партнерам. О выстраивании работы сервисной службы мы поговорили с Алексеем Герасименко, руководителем отдела послепродажного обслуживания компании «Тракс Восток Рус».

— По какому принципу развивается сервисная сеть «Тракс Восток Рус»? Есть ли географические приоритеты?

— На сегодня у нас более 150 сервисных партнеров на территории РФ от Мурманска до Дальнего Востока. Порядка 75% дилеров — это предприятия «КАМАЗа», оставшаяся доля представлена партнерами, с которыми мы прежде сотрудничали по брендам Mercedes-Benz и Fuso. Мы развиваем партнерскую сеть во всех регионах страны, рассчитывая на максимально широкую географию продаж. Для справки: парк «Компасов» сейчас порядка 7000 машин.

— Последнее время все дилеры стремятся перейти в мультибрендовый формат. Создает ли это сложности вам и вашим клиентам?

— Безусловно, это усложняет работу. Сервисные партнеры делают акцент на большегрузную технику, ведь такой автомобиль привозит в сервис больше денег с одного заезда. При этом партнеры не смотрят на долгосрочную перспективу работы с клиентом. Если брать в расчет межсервисный интервал, то КАМАЗ заезжает в техцентр максимум два раза в год, а «Компас»

за тот же период посетит СТО чаще — пять или шесть раз. Поэтому если считать за год, то мы для дилера даже интереснее в плане рентабельности. Но в нашем бизнесе, увы, многие до сих пор считают сегодняшним днем. Следовательно, наши ключевые задачи, во-первых, объяснять сервисным партнерам, почему им выгодно работать именно с нами, а во-вторых, разрабатывать и внедрять специальные программы, которые мотивируют мультибрендовые мастерские работать именно по нашему направлению.

— У «Тракс Восток Рус» есть интернет-магазин. Какова востребованность этой площадки?

— Прежде всего отмечу, что мы работаем в сегменте среднетоннажников, где значительная часть автовладельцев — это частники. Они обычно не ездят для выполнения ТО и ремонта к официальным дилерам. И основная наша миссия — оставаться в контакте с клиентами на протяжении срока эксплуатации автомобиля. Решать такую задачу помогает личный кабинет клиента на нашем сайте. Интернет-магазин, о котором вы спрашиваете, является неотъемлемой частью этой онлайн-площадки. С помощью электронного каталога пользователь может найти требуемую запчасть по номеру шасси, увидеть ее стоимость и наличие на центральном или региональных складах, оформить заказ.

Также из личного кабинета автовладелец может записаться на обслуживание к любому дилеру. Как я уже отмечал, у сервисных партнеров в приоритете большегрузные машины, наши «Компасы» они нередко отодвигают на второй план. Фиксировались случаи, когда клиент выражал недовольство увеличением сроков ремонта и обращался к нам за помощью. Теперь мы имеем возможность удаленно контролировать процессы. Так, если в течение 3–4 дней статус записи не меняется, работа не выполнена, мы подключаемся и оказываем помощь, организуя, например, ускоренную доставку запчастей для определенного наряд-заказа.

Из новшеств разработана и внедряется в практику программа гарантированного ремонта. Суть в том, что автопроизводитель гарантируем клиентам быстрый и качественный ремонт. Мы гарантируем, что автомобиль клиента будет принят на обслуживание в течение 48 часов с момента обращения. Срок выполнения работ по ТО не превышает 24 часов, а длительность выполнения гарантийного ремонта — не более 14 дней с учетом поставки запчастей. Если мы видим, что сервисный партнер в эти сроки не укладывается, например, по причине отсутствия запчасти на складе, то клиент получает от автопроизводителя подменный автомобиль. Схема сложная и затратная. Для того, чтобы дополнительно стимулировать сервисных партнеров к такой программе, мы оплачиваем гарантийный ремонт по более высокой ставке нормо-часа, она выше коммерческой ставки дилера. Но есть условие и для клиента: в рамках программы он покупает сервисный контракт и записывается на ремонт через личный кабинет. Тем самым мы повышаем интерес клиентов к нашим интернет-ресурсам.

— Расскажите об организации снабжения дилеров запасными частями.

— Понятно, что сроки и качество обслуживания машины напрямую зависят от доступности запчастей. Поэтому мы поддерживаем высокий уровень их наличия на центральном складе в Истре. Значение показателя удовлетворенного спроса — 96%. Плюс у нас есть шесть региональных складов по территории РФ на площадках сервисных партнеров. К сожалению, наши сервисные партнеры лимитированы в площадях и положить все, что нам хочется, к ним нереально, поэтому сейчас готовится проект по организации таких складов на аутсорсинге. В результате появится возможность размещать более широкий ассортимент в регионах.

Поскольку нам важно наличие запчастей именно у дилеров, был разработан ассортимент базового склада. Дилер обязан иметь не менее 80% от утвержденного ассортимента и постоянно его поддерживать, что является обязательным условием участия в бонусной программе.

— Как выявляются конструктивные недочеты в процессе эксплуатации и насколько быстро решаются проблемы?

— На регулярной основе мы анализируем информацию, полученную от сервисных партнеров по каждой модели. На основании гарантийных рекламаций составляется ежемесячный отчет нашим поставщикам, они оперативно реагируют. В качестве примера приведу «Компас-5», у которого в процессе зимней эксплуатации были выявлены сложности с прожигом сажевого фильтра. Тщательно изучив вопрос, было принято решение о необходимости обновления ПО в блоке управления, и была проведена отзывная кампания.

— Видите ли вы от клиентов запрос на комплексное транспортное решение и что можете предложить дополнительно к покупке грузовика?

— Да, мы видим такие запросы со стороны крупных транспортных компаний, которые привыкли получать услугу в комплексе. Запрос рынка стимулирует нас быть более инициативными, и мы предлагаем своим клиентам в качестве опции к автомобилю установку систем мониторинга, сервисные контракты на ТО, а также программу помощи на дорогах 24/7.

— Как организовано обучение персонала СТО? Есть ли у «Тракс Восток Рус» собственный учебный центр?




— Да, у нас есть учебный центр. Разработаны квалификационные матрицы для коммерческих специалистов и механиков. Теоретические занятия с целью экономии времени проводятся в режиме онлайн, а для прохождения практики сотрудники приглашаются в учебный центр. Для механиков предлагается шесть тренингов в зависимости от специализации, а для коммерческих специалистов есть курс в формате вебинара, где мы обучаем стандартам коммуникации с клиентами.

Потребности клиента, уровень его удовлетворенности продуктом и сервисными услугами мы получаем не на основании наших предположений, а благодаря результатам маркетинговых исследований. Например, исследования «Тайный покупатель», с помощью которого мы оцениваем насколько качественно партнеры работают с клиентом по утвержденным стандартам коммуникации.

Что касается учебных программ, мы используем опыт, накопленный по маркам Mercedes-Benz и Fuso. Идеи там были отличные! При этом нам удалось сохранить всю команду учебного центра. Сегодня они занимаются тренингами по «Компасу».

Среди перспективных проектов назову расширение службы круглосуточной техподдержки. Ее задача — оперативно отвечать на вопросы дилеров при выявлении сложных случаев при ремонте и диагностике. Еще наши инженеры разрабатывают так называемую базу знаний, куда выкладывают решения по наиболее часто встречающимся техническим вопросам. И прежде, чем обращаться в техподдержку, дилеры могут воспользоваться этой базой знаний.

Существует такая поговорка: «Первую машину продает отдел продаж, а вторую — сервис». Следовательно, наши квалифицированные специалисты должны быть рядом с клиентом. Причем не только в период гарантии, но и на протяжении всего срока эксплуатации грузовика. 

КОМПЛЕКС ПОЛНОЦЕННОСТИ

КРУПНЫЕ УЧАСТНИКИ РЫНКА КОМТРАНСА, ОРИЕНТИРУЯСЬ НА БУДУЩЕЕ, НАЗЫВАЮТ СЕБЯ ЧАСТЬЮ ЭКОСИСТЕМЫ, А НЕ ЗВЕНОМ ТРАДИЦИОННОЙ ЦЕПОЧКИ СОЗДАНИЯ СТОИМОСТИ. О ВИДЕНИИ БИЗНЕС-ЭКОСИСТЕМЫ КАК КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОГО СЕРВИСА МЫ ПОГОВОРИЛИ С УПРАВЛЯЮЩИМ ПАРТНЕРОМ «ААА ТРАКСЕРВИС» ВАЛЕРИЕМ КУЗЬМИНЫМ

› БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ

Понятие бизнес-экосистемы появилось в начале 90-х как набор собственных и партнерских сервисов, способных удовлетворить максимальные запросы клиента в определенной области его жизни. Однако широкое распространение это понятие получило только в последние годы. Развитию экосистемы в сегменте коммерческого транспорта стало темой для нашего разговора с Валерием Кузьминым.

— В чем особенности взаимодействия системы «продавец-покупатель» на рынке коммерческого транспорта? Есть различия с рынком легковых автомобилей?

— Ключевым различием является то, что коммерческая техника не приобретает на уровне эмоций, как это зачастую происходит в легковом автобизнесе, когда на первый план для клиента может выйти воплощение какой-то мечты или красивый цвет салона, которые оправдают расходы. Здесь для потребителя всегда будут приоритетны утилитарные свойства техники и экономический расчет, инвестиционная составляющая,

а не ощущения. Покупки совершаются клиентом осознанно. Мы в первую очередь работаем с экономикой и рентабельностью сделки для решения бизнес-задач собственника бизнеса, нежели чем с комфортом и эмоциями. Комфорт покупки здесь проявляется в надежности и качестве техники, готовности к высоким нагрузкам, а поставщика — к качественному и оперативному послепродажному сервису. Репутация и опыт в решении проблем клиента здесь значат намного больше, чем имиджевая составляющая в легковом автобизнесе. Но это вовсе не означает, что нужно пренебрегать эмоциональными параметрами.

Для наших клиентов наиболее значимо то, что мы не дилетанты и посредники, а полноценный партнер для их бизнеса. Мы готовы оказать поддержку в любых ситуациях. От элементарных, в виде полноценного выбора техники, которая будет готова к отгрузке в день обращения, или прохождения у нас плановых ТО с приоритетной записью, до сложных задач. Когда требуется техническая помощь, круглосуточная эвакуация, например, или срочный ремонт за счет собственного склада запчастей, чтобы техника не попала в простой, пока продавцы разберутся, кто будет компенсировать гарантию.



Основные сходства с легковым автобизнесом — в человеческом отношении к клиенту, к его сотрудникам, в понимании его реальных задач и потребностей, в долгосрочных циклах, когда клиент возвращается именно к тебе, независимо от демпинга вокруг, так как видит ценность в комплексном предложении и решении его задач «под ключ».

— Видите ли вы запрос от клиентов на комплексное транспортное решение и что можете предложить дополнительно к покупке грузовика?

— Да, однозначно видим. Именно запросы наших клиентов мотивируют нас на дальнейшее развитие различных дополнительных сервисов и продуктов. Наличие собственных станций технического обслуживания — ключевая тема для нас, так как именно она позволяет оказывать сервис клиенту на том уровне и в стандартах, которые мы считаем правильными и современными. Мы не просто продаем технику, мы предоставляем нашим клиентам полный цикл послепродажного обслуживания, от гарантийной поддержки и установки допоборудования, до собственной службы техпомощи, эвакуации и кузовного ремонта. Более того, мы отчетливо видим дефицит квалифицированных грузовых сервисных станций в ЦФО, поэтому понимаем необходимость развития этого направления и инвестируем в расширение площадок и обновление оборудования для ремонта любой сложности.

Достаточно важным в вопросах комплексности является возможность предложить готовое решение логистической задачи в разных сегментах перевозок. В случае с региональными и международными перевозками мы предлагаем клиентам соответствующие комбинации автомобильной и прицепной техники, от классических еврошотр и контейнеровозов, до специальных цистерн. В сегменте дистрибуции в наличии всегда есть различные варианты среднетоннажной коммерческой техники. Мы также застраиваем шасси под задачи клиента и предоставляем выбор из уже готовых машин. В ближайшее время ассортимент пополнится грузопассажирскими машинами и легкой коммерческой техникой. Также мы оказываем услуги по страхованию.

— Что вы вкладываете в понятие «экосистема бизнеса» на рынке комтранса?

— Экосистема — это совокупность необходимых услуг, материальной базы, команды профессионалов, экспертизы в решении любых транспортных вопросов, благодаря которой мы можем развивать свой бренд, а наши клиенты — получать уникальный опыт взаимодействия с компанией. Под уникальным опытом мы понимаем индивидуальный подход к каждому клиенту в условиях любой срочности и сложности задачи, прозрачность сделок, цифровизацию процессов и полный цикл услуг, позволяющий клиенту находить решение в одном месте.

— Перечислите отличия экосистемы для моно- и мультибрендового формата? Или все одинаково?


— В наших реалиях кардинальных отличий между ними нет. По каждому бренду строится отдельная модель со своими техническими условиями, но в единых стандартах компании. Ввиду существенного изменения рынка за прошедшие два года, сегодня работать в условиях монобренда с китайскими партнерами крайне сложно, так как далеко не во всех сегментах коммерческой техники у них есть полноценные решения для клиентов, собранные в рамках одной торговой марки. При этом продажа автомобилей с пробегом всегда будет мультибрендовой, если вы хотите оказывать клиентам полноценную услугу трейд-ин.



— Дистрибьюторы сообщают о внесенных изменениях в конструкцию китайских грузовиков для адаптации к российским условиям. Согласны ли вы с тем, что уровень технического совершенства грузовиков made in China уступает европейским моделям?

— Несмотря на некоторый хаос в дилерской сети большинства китайских брендов, за качеством продукта производитель следит достаточно пристально. Обращения клиентов и дилеров обрабатываются и исправно используются при доработке автомобилей. На счет сравнения китайской техники с «большой семеркой» — пока это разный уровень глубины проработанности продукта и истории, при этом большинство технологий и разработок используется как раз по лицензии мировых брендов. Сравнить нужно только соизмеримые вещи. Оригинальная европейская техника стоит сейчас почти в два раза дороже китайских аналогов, плюс добавьте к этому наличие гарантии у последних и сроки поставки запчастей для европейской техники в противовес. Для большинства клиентов выбор становится очевидным, так как это бизнес-решение, а не личные предпочтения (возвращаясь к теме различий легкового автобизнеса и комтранса).

— Участвуете ли вы в улучшении продукта? Как это выглядит на практике?

— Да, конечно, мы всегда внимательно относимся к обратной связи по автомобилям от клиентов и транслируем ее как дистрибьюторам, так и непосредственно автопроизводителю. Мы ограничены скоростью реакции последних, но она точно всегда следует, просто обновления происходят с временным лагом, который привязан к завершению циклов по выполняемым заказам и компонентной базе. Какие-то опции или недочеты мы можем доработать своими силами, например, установить дополнительное оборудование, переделать проводку или утеплить кабину, но глобальные изменения от завода, как правило, происходят с годовым интервалом. А вот наш сервис и сопутствующие услуги мы можем улучшать и улучшаем каждый день. Максимальный комфорт наших клиентов и долгосрочные партнерские отношения — тот стандарт работы, который мы реализуем в нашей компании. 



Каждая из четырех выставок имела деловую программу, часто идущую в два потока и более. Найти площадки проведения и разобраться в тайминге было непросто, чем, надо полагать, объясняется слабое заполнение залов. В моей практике это первый раз, когда на сессии комтранс-аналитики до 30% мест было свободно. Что пустяк в сравнении с антирекордом посещаемости интересной кузовной конференции, которую слушало три специалиста... хотя восстановление ЛКП и самого кузова — тема горячая и по наличию

запчастей, и по срокам, и по доступности материалов, и по адекватности работы микс-систем.

Вообще, за время работы выставок только в одном зале деловой программы я видела аншлаг — на первой грузовой конференции, проводимой для всех (но преимущественно независимых) техцентров вне территории основной экспозиции, в отеле «Аквариум». Организаторы сами собирали слушателей и явно справились с этим лучше, чем вся медиамощь «Экспо»: пришлось добавлять стулья, пока зал вмещал их хоть как-то. Что ж, еще под-

ЧАСТИ ЦЕЛОГО

ОБИЛИЕ ОТРАСЛЕВЫХ ВЫСТАВОК, ПРОШЕДШИХ НА ЕДИНОЙ ПЛОЩАДКЕ «КРОКУС ЭКСПО» В КОНЦЕ МАЯ, ВПЕЧАТЛЯЕТ УЖЕ ПО ПЕРЕЧИСЛЕНИЮ: COMVEH, «СТТ ЭКСПО», «ЛОГИСТИКА ЭКСПО», «СТО ЭКСПО». МЕТРАЖ ЭКСПОЗИЦИИ И НАСЫЩЕННОСТЬ ДЕЛОВЫХ ПРОГРАММ ТОЖЕ НЕМАЛЫЕ. К СОЖАЛЕНИЮ, БЕЗ ЦЕЛОСТНОГО МНЕНИЯ ОБ ОТРАСЛИ — ТАК ПОКАЗАЛОСЬ. ПОЧЕМУ, РАССКАЗАНО ДАЛЕЕ > ОКСАНА ДЕМЧЕНКО > ФОТО АВТОРА

тверждение силы запроса на информацию — особенно практическую, из самой отрасли, «с земли».

Рынок покинул «спокойные воды», где действовали единые правила от момента производства техники до вывода ее из эксплуатации. Транспортники попали в шторм: нет определенности по уровню поддержки от любого бренда; ремонтники и поставщики запчастей остались без ориентиров. Искать эти самые ориентиры заново, создавать самостоятельно — большая работа, которая только начинается. В продажах техники активно прилагают усилия скорее дилеры, чем бренды; в поставках запчастей нет явных признаков структурирования; в сфере ремонта заметен рост внимания отраслевых объединений — РОАД и Союза Автосервисов — к дилерскому и постгарантийному сегментам соответственно.

С точки зрения информации для комтранса на выставках было два события — сессии от «Автостата» и «Автобосса». Плюс упомянутая конференция в «Аквариуме» и несколько ярких выступлений на универсальной для легкового и грузового сервиса площадке «СТО Экспо». После такой скороговорки — чуть подробнее и без спешки о событиях, экспертах и тезисах.

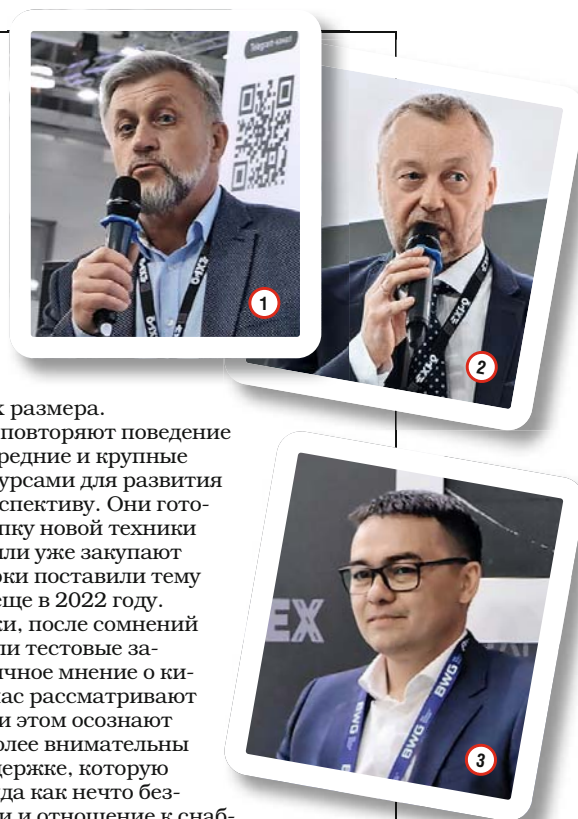
ПЛАНЫ И ЛЮДИ

Алексей Орлов рассказывал о работе сети Fit Service с корпоративными клиентами и обозначил ряд трендов. В том числе запрос корпоративных парков на полноценный сервис федерального охвата, и желательно по единым ценам, с высокой прозрачностью условий. Как отметил спикер, на уровне федеральных и даже

крупных региональных парков по сервису нет конкуренции: со стороны СТО никто не приходит к перевозчикам, не пытается делать активных предложений. Между тем, спрос есть. И, работая с этим спросом, можно увидеть огромную разницу в управлении парками в зависимости от их размера.

Микро-парки почти повторяют поведение клиентов-частников. Средние и крупные парки располагают ресурсами для развития и планирования на перспективу. Они готовы рассматривать закупку новой техники в нынешних условиях или уже покупают ее, тогда как микро-парки поставили тему обновления «на паузу» еще в 2022 году. Крупные транспортники, после сомнений 2022–2023 годов провели тестовые закупки, составили первичное мнение о китайской технике и сейчас рассматривают массовые поставки. При этом осознают изменения в рынке и более внимательны к послепродажной поддержке, которую ранее получали от бренда как нечто безусловное. Они изменили и отношение к снабжению запчастями, пересмотрели само понятие «оригинал». Чем крупнее парк, тем более трезво и спокойно рассматривают запчасти-аналоги его менеджеры: закупке «да», но с дисконтом, и желательно значительным.

50 метров от выставки, зал ремонтников — и сразу минимум глянца, совсем иные темы в топе. Утро целиком отдано специальному эксперту для оценки информации по изменениям в налогообложении. На мо-



1. Тренды рынка в понимании «Автостата» представил Виктор Пушкарев.
2. «На рынке средней и тяжелой техники тоже много вопросов к китайским брендам», — отметил Сергей Удалов, спикер от «Автостата».
3. По оптимистичному сценарию генерального директора BWG Рината Фатыхова, рынок грузовиков в 2024 году составит 126 000 машин.
4. С точки зрения информации для комтранса на выставках было два события — сессии от «Автостата» и «Автобосса».





мент проведения выставок ясности было крайне мало, в фокусе оказалось так называемое «искусственное дробление» бизнеса и связанная с ним налоговая амнистия.

Еще одна тема, которая вызвала бурю в зале — кадровая ситуация в отрасли. Жаловаться, что людей мало, уже поздно. Так что говорили о способах удержания кадров, обучении действующих и вновь нанимаемых. Отмечу подробный обзор по методам тестирования соискателей при найме от Сергея Петрова, сейчас — отраслевого эксперта, а ранее — тренера бренда SKF. По его словам, вопрос быстрого и точного определения реальной квалификации стал критически важен. От него отсчитываются и адекватность уровня оплаты новому сотруднику, и возможность открыть ему доступ к самостоятельной работе с автомобилем клиента, и дальнейшая «прокачка» компетенций.

АНАЛИТИКА СЕРВИСА

Занятно, что первым выступающим на сессии аналитики сервиса от «Автостата» стал не сотрудник агентства, а Илья Плисов, представляющий «ЕвроАвто» и «Союз Автосервисов».

Тема первая — оценка емкости рынка сервиса. Как оказалось, сложный вопрос. По статистике численности предприятий ФНС (ОКВЭД 45.02), все вроде неплохо — динамика численности в последние годы стабильно позитивная, в 2022 году на 20 регионов приходилось 9,8 тыс. таких компаний (январь — сентябрь), на 2023-й — уже 10,4 тыс. И дальше тоже рост... Неудивительно, что чиновники делают вывод о здоровом бизнес-климате. Но спикер предложил посмотреть данные 2ГИС и «Авито», где рекламируются все «живые» ремонтники. И там — о чудо! — их численность оказаласькратно выше! Только в Москве и области, по данным «Авито», — 10 тыс. компаний. Объяснить расхождение можно по-разному. Позитивная гипотеза — реакция изменения в логике использования поисковиков клиентом. Сейчас у любого техцентра более одной регистрации

1. Илья Плисов, представляющий «ЕвроАвто» и «Союз Автосервисов», стал первым выступающим на сессии аналитики сервиса от «Автостата».
2. Вадим Зейферт, директор по дистрибуции Sinoway Group.
3. Глава сети Fit Service Татьяна Овчинникова.

в системах «Авито» и 2ГИС: отдельно кузовной цех, шинный центр, услуги по ремонту подвески, детейлинг. Ведь раньше клиент вводил короткий запрос, чтобы затем открывать сайты и «проваливаться» на контент для ручного поиска и чтения. Теперь же он сразу делает подробный запрос, бегло просматривает верхние строки выдачи... и, не найдя ответа, обновляет и уточняет сам запрос.

Есть и «серая» версия: бизнес никуда не делся, но работает без ККМ. Это, уточнил спикер, лишь гипотеза, а не призыв усиленно искать уклонистов.

Третья версия — аналитическая. Она базируется на поиске обстоятельств и момента, когда стало формироваться расхождение данных. Это 2012 год: тогда по трем ключевым регионам было зафиксировано резкое падение числа СТО, на 40% и более. Эта «аномалия» синхронна решению об отмене специального налогового режима ЕНВД.

Вывод спикера из упражнений в арифметике: нынешняя налоговая реформа отчасти спровоцирована поведением участников отрасли. Не на пустом месте возникла идея «справедливого» налогообложения. Но трансформировалась она в некоторых чиновничьих головах замысловато. По личному опыту спикера, с общественных слушаний по реформе есть понимание такой последовательной логики: не платишь налоги — ты предатель, платишь — патриот.

«Не очень хорошая штука, когда в риторике происходит смешение финансовых и моральных понятий», — указал спикер. Вот предприниматель добросовестно платит, но один из платежей не прошел... Это технический сбой или предательство? Вот по факту недоплаты начато административное дело — теперь точно предательство? Очевидно, постановка вопроса радикаль-

ная и некорректная. К счастью, таких резких мнений на слушаниях было немного.

Второй тренд от спикера: «Отрасль проиграла битву с контрафактом». Речь о борьбе с продукцией, которую привычно и без разбора относят в категорию «контрафакт» — будь она подделкой, «серым» ввозом без внятных данных о происхождении или чем-то еще. Если прежде подделывали топовые мировые бренды, то сейчас начинают подделывать собственные торговые марки дистрибьюторов. Подделывают все, что приобретает хоть какую-то известность и репутацию.

Происходит это на фоне исхода из России «недружественных» брендов, чья продукция продолжает поступать параллельными каналами... но, увы, она более ничем и никем не защищена. Реакция власти на происходящее — это маркировка запчастей; на первом этапе под маркировку попадут масла, но вряд ли процесс остановится на одной группе продукции.

Вторым блоком спикеров конференции стала сплоченная команда Fit Service во главе с Татьяной Овчинниковой: Илья Шанов, «Масломан»; Юлия Сергина, UniAuto; Денис Двойников, «АБС-Авто». Подробно излагать не буду — тема отчасти схожа с выступлением 28 мая, поскольку повторяет тезис: работать с запчастями клиента — значит, отказаться от прибыли и роста. Но теперь аргументы привели практики, и не обязательно из числа «оранжевых» франчайзи.

Еще один спикер сессии «Автостата», Андрей Мишагин из «ЕвроТрак», рассказал очень человеческую сибирскую кадровую историю. «Прикипел к Северу.

Огромная, в пол-Европы, заснеженная территория с малым числом городов. Иные люди, много настоящего общения, доверия. Отношения другие, хочется дать людям полноценный сервис!» — начал он. И далее говорил о системе работы небольшой сети техцентров, где по вахтовому методу трудится 90% коллектива. Сохранить в такой ситуации однозначную коммуникацию без потерь данных позволяют технологии. Люди забывают, путаются, не могут договориться даже внутри бизнеса. Их модернрует «коммуникатор» (а точнее, гибкий планировщик), который работает на мобильных устройствах. Он позволяет каждому видеть свой день через программу: вот задачи, иди и закрывай одну за другой; вот возможность перепоручения коллегам и контроля. «Это похоже на "Битрикс", но без нервного срыва при внедрении», — подвел итог спикер.



FullTime
ПОЛУПРИЦЕПЫ

ООО «Тиджи РУС» — официальный дистрибьютор полуприцепов FullTime в России

• КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ • ТРАЛЫ • РЕФРИЖЕРАТОРЫ • ТЕНТОВАННЫЕ • САМОСВАЛЬНЫЕ



ВРЕМЯ ПЕРВЫХ

ЛУЧШИЕ ВОДИТЕЛИ АВТОБУСОВ И ЭЛЕКТРОБУСОВ «МОСГОРТРАНСА» ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛИ СВОИ ЗНАНИЯ, УМЕНИЯ И НАВЫКИ НА КОНКУРСЕ «МОСКОВСКИЕ МАСТЕРА». В ЭТОМ ГОДУ К ТРАДИЦИОННЫМ ЭТАПАМ СОРЕВНОВАНИЯ ДОБАВИЛАСЬ НОВАЯ ДИСЦИПЛИНА, ОЦЕНИВАЮЩАЯ КОММУНИКАЦИОННЫЕ НАВЫКИ ПЕРСОНАЛА > ЛЕОНИД ТОЛМАЧЕВ > ФОТО АВТОРА

Вот уже 27 лет, с 1998 года, в столице проходит городской конкурс «Московские мастера», организуемый Правительством Москвы, Московской Федерацией профсоюзов и Московской Конфедерацией промышленников и предпринимателей, в ходе которого представители 40 востребованных специальностей соревнуются за звание лучшего в профессии.

В последнюю субботу июня, на площадке филиала «Северо-Западный» ГУП «Мосгортранс» в Ховрино, в рамках 27-го конкурса «Московские мастера», прошли соревнования водителей автобусов, в которых приняли участие 13 команд, по два человека в каждой. Участники демонстрировали членам жюри свои знания ПДД, умения и навыки в определении нарушения санитарно-технического состояния транспортного средства, скоростном маневрировании, действии в случае возникновения нештатной ситуации. Но, пожалуй, самым сложным испытанием было «Комфортное вождение». Суть в том, что в салоне автобуса в зоне накопительной

площадки ставят на салфетку стакан, наполненный до верха водой. Водитель за максимально короткое время должен проделать ряд маневров: заехать передним и задним ходом в бокс, проехать змейкой между вешками, остановиться на остановке, не расплескав воды.

На трассу поочередно выходили пять совершенно одинаковых дизельных городских лайнеров КАМАЗ-5299-40-52. Водители в белых рубашках с короткими рукавами и без галстуков — таков дресс-код для жаркой погоды.

Интересно, что в этом году к традиционным этапам соревнований был добавлен новый — «пассажирские сервисы», в котором водители демонстрировали свои коммуникационные навыки при перевозке маломобильных пассажиров. В частности, конкурсанту нужно откинуть пандус и помочь пассажиру в кресле-коляске заехать по нему в салон автобуса, предотвратить при этом недовольство других пассажиров. Наравне с мужчинами в соревнованиях приняли участие води-





тели-женщины — одна из номинаций соревнований так и называлась: «Женское лицо Мосгортранса».

Конкурс проводился и среди водителей электробусов. Соревнования прошли на площадке электробусного парка «Митино», которому 8 июля исполнился 1 год. Участвовало 9 команд. Жюри оценивало, например, точность выполнения упражнений, в числе которых «змейка», проезд через тоннельные ворота, стыковка с куполом зарядной станции. Лучшими водителями электробусов стали: Дмитрий Шишковский (1 место), Роман Виноградов (2 место) и Владислав Шаповалов (3 место).

А вот итоги соревнований среди водителей автобусов. В личном первенстве конкурса победителем стал Сергей Иванов, представлявший филиал «Центральный» ГУП «Мосгортранс». Второе место занял Владислав Малеев, водитель филиала «Южный» ГУП «Мосгортранс». Третье место досталось Владимиру Никуленко из филиала «Северо-Восточный» ГУП




1. Жюри оценивало, например, точность выполнения упражнений, в числе которых «змейка», проезд через тоннельные ворота. В оранжевых жилетах — члены судейской бригады.
2. На трассу поочередно выходили пять совершенно одинаковых дизельных городских лайнеров КАМАЗ-5299-40-52.
3. Водители в белых рубашках с короткими рукавами, без галстуков — таков дресс-код для жаркой погоды.

«Мосгортранс». Владимир Владимирович также получил награду в номинации «Определение нарушений санитарно-технического состояния».

В командном зачете первое место занял филиал «Центральный», второе и третье места достались филиалу «Северо-Восточный». В номинации «Молодые водители» победителем стала Анна Паснова из филиала «Северо-Восточный», второе место у Константина Фролова, представлявшего филиал «Центральный», третье — у Даниила Леймана из филиала «Юго-Западный». Даниил Сергеевич также оказался лучшим в номинации «Нештатные ситуации». А в номинации «Комфортное вождение» не было равных Сергею Иванову, представляющему филиал «Центральный». В номинации «Скоростное маневрирование» победу одержал Павел Симагин из филиала «Северо-Западный». Владимир Григорьев из филиала «Центральный» был лучшим в номинации «Правила дорожного движения».

Победителям и призерам вручили Дипломы ГУП «Мосгортранс» и РОО «Московский городской профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства», кубки, памятные подарки, сувениры и денежные сертификаты.

Конкурс способствует повышению престижа профессии водителя автобуса и электробуса, отметили в пресс-службе «Мосгортранса». 





ТЕСТ

ОБЗОР

ГРУЗОВИКИ



МЕНЬШЕ — ЛУЧШЕ

DONGFENG K32-5651 > ПОЛНАЯ МАССА: 3490 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2024 Г. > ЦЕНА: 3,5 МЛН РУБ.

АВТОКОНЦЕРН DONGFENG ПРОДОЛЖАЕТ РАСШИРЯТЬ ЛИНЕЙКУ ФУРГОНОВ K-SERIES. ВСЛЕД ЗА ЧЕТЫРЕХТОННОЙ ВЕРСИЕЙ ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКОГО ФУРГОНА, ВЫШЕДШЕЙ НА РЫНОК В ПРОШЛОМ ГОДУ, ДИСТРИБЬЮТОР СЕРТИФИЦИРОВАН В РОССИИ МАШИНУ ПОЛНОЙ МАССОЙ 3490 КГ. ТАКИМ АВТОМОБИЛЕМ МОЖНО УПРАВЛЯТЬ С УДОСТОВЕРЕНИЕМ КАТЕГОРИИ В > ЮРИЙ КУЗНЕЦОВ > ФОТО АВТОРА

Китайский малотоннажник Dongfeng K32-5651 является полным аналогом некоторых ушедших с российского рынка цельнометаллических фургонов. Корреспондент «Автопарка» принял участие в автопробеге по приглашению компании Dongfeng LCV и проверил машину в деле.

КИТАЙСКИЙ «ЕВРОПЕЕЦ»

Дебют в России фургонов K-Series пришелся на модель K33-561 полной массой 3970 кг. Премьера легкого грузовика состоялась на выставке Comtrans 2023, а продажи начались в сентябре 2023 года. Уже тогда стало очевидно, что это прекрасная альтернатива ушедшим с российского рынка «европейцам». Во многом это замена коммерческим фургонам PSA Group, а именно: Peugeot Boxer, Citroen Jumper и Fiat Ducato.

Как и большинство других моделей серии, этот фургон переднеприводный, что также выделяет его на фоне главных конкурентов в России, таких как «Газель» и «Соболь», имеющих классическую компоновку. И это не единственное достоинство модели K32. Пожалуй, главная особенность новинки — ее небольшие габариты



1. В отличие от четырехтонника K33, задние двери этого фургона открываются максимум на 180°.
2. Рабочее место водителя здесь практически не отличается от легковушки.
3. Цифровая приборная панель понятна и удобна.



(5250x2036x2150 мм), ценные для работы в городской среде. Полезный объем грузового отсека составляет 7,07 м³. Грузоподъемность — до 1,5 тонн. Сегодня в России очень сложно встретить аналоги по такому соотношению объема кузова, длине и высоте. К слову, на китайском рынке коммерческого транспорта такие исполнения Dongfeng пользуются большим спросом среди перевозчиков, а также они экспортируются в Европу.

Низкая крыша позволяет машине заезжать на подземные парковки, что делает технику удобной для эксплуатации в мегаполисе. Доступ к грузовому отсеку осуществляется через сдвижную боковую и задние распашные двери, которые открываются на 180°. Как и другие модели цельнометаллических фургонов Dongfeng,

K32 универсален и подходит кузовостроителям для изготовления автомобильной техники под разные бизнес-задачи, в том числе фургон-рефрижератор, бизнес-шаттл и другие виды специализированного подвижного состава. Например, несколько таких фургонов уже отдали на переделку под инкассаторскую машину.

ПРОВЕРЕНО ВРЕМЕНЕМ

Компания Dongfeng имеет в Китае совместное производство с Nissan, это позволяет использовать проверенные временем моторы. В нашем случае фургон оборудован 2,3-литровым дизелем M9T-600 разработки компании Nissan. Его мощность составляет 136 л. с., а крутящий момент — 370 Нм. Этот 16-клапанный мотор с цепным приводом ГРМ ранее устанавливался на пикапы Nissan Navara и Mercedes-Benz X-Class, фургон Renault Master и другие. Двигатель соответствует экологическому классу Евро-5 благодаря технологии SCR с применением жидкости AdBlue.

Дизель агрегатирован с 6-ступенчатой механической КПП. В ка-



- 1. В фургоне имеется сдвижная боковая дверь.
- 2. Пробка заливной горловины AdBlue имеет синий цвет.



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



СПОРНО. Защита не закрывает полностью мотор, что может привести к его повреждению.



УДОБНО. Запаска расположена под днищем и не занимает пространство фургона.



честве опции предлагается роботизированная КП ZOMAX, китайский аналог немецкой DSG DQ500. Такая трансмиссия значительно удешевляет стоимость автомобиля по сравнению с гидромеханической КП. Кстати, новинка Dongfeng является единственной среди LCV-иномарок, которая предлагает в России коробку-автомат.

Если говорить о подвеске, то спереди она независимая, пружинная, сзади — зависимая, рессорная с гидравлическими амортизаторами, однако ее жесткость даже без груза практически не ощущается. Малолистовые рессоры отлично «проглатывают» все кочки и неровности российских дорог. По плавности хода этот фургон уместнее всего сравнить с Ford Transit.

КАК В ЛЕГКОВУШКЕ


В кабине Dongfeng K32-5651 совершенно отсутствует ощущение, что сидишь за рулем коммерческого транспорта. Водителя окружает современный интерьер. Пластиковая передняя панель, сиденья на базе Android, по качеству не уступающая вышеупомянутым европейским брендам. Устройство сопрягается с мобильным телефоном, можно зеркалировать экран. Ну и завершает этот ансамбль

полностью цифровая приборная панель, которая также очень удобна и понятна в эксплуатации. Большой multifunction-руль с регулировкой по высоте, круиз-контроль, кондиционер и прочие вещи входят в базовую комплектацию. У фургона — полный электропакет и все необходимые системы безопасности, включая ABS, EBD, ESP и АЕВ. На передней панели много свободных клавиш, которые можно использовать для подключения дополнительных систем при установленном дополнительном оборудовании.

Мне удалось проехать на этом фургоне от Нижнего Новгорода до Владимира в рамках автопробега компании Dongfeng «Следуй за солнцем». По ощущениям, я как будто управлял легковым автомобилем. На трассе фургон прекрасно себя чувствует и даже провоцирует нажать газ в пол. Ощущения за рулем в целом комфортные, сиденья и руль регулируются, подлокотник имеется, а прекрасная система мультимедиа и хороший звук позволяют немного расслабиться. Расход топлива также

не сильно отличается от легкового автомобиля: 9,5–10 л при крейсерской скорости (90–110 км/ч) и 12,5–13 л при жесткой эксплуатации с постоянными обгонами и на максимальных скоростях (150–160 км/ч).

Стоит также отметить надежность данного фургона. На нем проехали около 20 тысяч км от Владивостока до Москвы. Участники автопробега вспоминают, что долгое время они двигались в режиме повышенных оборотов и сложных дорожных условий, где скорее были направления, а не дороги. За все время не случилось ни одной критической поломки или неисправности.

Стоимость Dongfeng K32-5651 составляет 3,5 млн рублей, что несколько дороже российских конкурентов, но это компенсируется близким к европейскому качеством и комфортом. Фургон имеет все шансы заменить западные аналоги на российском рынке. Dongfeng K32-5651 — действительно достойная машина, и пройденные 20 тыс. км пути по всей России лишний раз это подтверждают. 

DONGFENG K32-5651

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	1980
Полная масса, кг	3490
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5250/2036/2150
Колесная база, мм	3610
Объем топливного бака, л	80
Внутренний объем фургона, м ³	7,07
Погрузочная высота, мм	826
Двигатель:	
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-6
рабочий объем, см ³	2237
мощность, л. с.	136
Коробка передач	мех., 6-ступенчатая
Подвеска (передняя/задняя)	независ./завис., рессор.
Тормоза	дисковые с ABS
Размер шин	215/75R16C

СЕРВИС

Межсервисный пробег 20 000 км

КОНКУРЕНТЫ

Sollers Atlant; MAZ-365022, «Газель Next»



Большая грузопместимость при малых габаритах.



Малый угол открывания задних дверей.

 DONGFENG LCV



Передний привод



Двигатель NISSAN M9T-600, 2,3 л, 136 л.с.



Гарантия 2 года без ограничения пробега



ПРИШЁЛ,
ЧТОБЫ ОСТАТЬСЯ...



Официальный дистрибьютор малотоннажных автомобилей DONGFENG и JUNFENG в России

Реклама

ИСКУССТВО СКЛАДЫВАТЬ «КУБИКИ»

LADA LARGUS KUB > ПОЛНАЯ МАССА: 2200 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2024 Г. > ЦЕНА: ОТ 2 649 000 РУБ.

LADA LARGUS KUB ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ ВЕРНЕТСЯ НА РЫНОК НЫНЕШНЕЙ ОСЕНЬЮ СРАЗУ В ТРЕХ ИСПОЛНЕНИЯХ: РАЗВОЗНОГО ФУРГОНА, АВТОМОБИЛЯ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРАЖДАН И МАШИНЫ СКОРОЙ ПОМОЩИ

> МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА И «ПРОМТЕХ»



Перезапуск Lada Largus ждали с нетерпением не только поклонники легковых и грузовых универсалов марки. Выход на конвейер, точнее, перенос производства модели из Тольятти в Ижевск, ждали и на заводе спецавтомобилей «Промтех». На базе прежнего «Ларгуса» было освоено большое количество коммерческих моделей, получивших название Lada Largus Kub, «каблучков» на все случаи жизни. Запуск работы конвейера в Ижевске в мае этого года был ознаменован тем, что «Промтех» показал на выставке COMvex 2024 второе прочтение знакомой модели Lada Largus Kub. Изюминкой нового «кубика» стал кузов, который дизайнеры компании по стилю вплотную приблизили к дизайну кузовов серийных автомобилей Granta Kub и Niva Kub. В итоге грузовой отсек нового Largus Kub в модификации фургон достиг объема 4,9 м³.

АПОЛОГЕТЫ КУБИЧЕСКОЙ ФОРМЫ

Вначале о шасси, здесь тоже есть хорошие новости. По мотору все от серийного Lada Largus.

Двигатель — хорошо известный 8-клапанный ВАЗ-11132 объемом 1,6 л (90 л. с., 143 Нм). С ним состыкована 5-ступенчатая механическая коробка передач. Все изменения — в передней подвеске. У новой, импортозамещенной версии «Ларгуса», теперь съёмная шаровая опора. Шарнир официально можно менять отдельно, а не только в сборе с рычагом. Модифицированный узел сделан по образцу Lada Vesta. Другие нововведения «каблучка» — полностью заслуга «Промтеха». Постоянные читатели журнала знают, что схематично коммерческие фургоны на базе Lada от «Промтеха» представляют собой некоего «кентавра»: к кабине серийной легковой машины пристыковывают грузовой фургон или другую рамную надстройку. Выигрыш в объеме такого кузова, по отношению к серийному, впечатляет. Стандартный грузовой фургон «Ларгуса» вмещает 2,54 м³. У первого поколения Largus Kub объем достигал 2,7 м³, а в новом поколении он увеличен до 4,9 м³.

Все дело — в организации надстройки. Нынешняя, напомню, похожа на ту, что ставят на Granta Kub, правда, для этого удлинили колесную базу до 3050 мм. В случае

с «Ларгусом» базовое шасси осталось целым: конструкторы завода, оставив заднюю часть кузова, убрали его верхнюю составляющую, при этом сохранив и усилив лонжероны, а также часть пола. А вот задний свес Largus Kub увеличился на 700 мм. Учитывая увеличение грузоподъемности, задняя пружинная подвеска дополнена пневмобаллонами. В итоге объем грузового пространства вырос почти до 5 «кубов», правда инженеры упомянули, что такого результата можно достичь, если демонтировать пластиковую перегородку между кабиной и грузовым отсеком. Скорее всего, в этом возникнет нужда, если груз будет неделимым по длине. Largus Kub занимает площадь на дороге не больше, чем другие легковые автомобили, габаритные размеры новинки — 4970x1700x1930 мм, зато высота нового фургона позволяет заезжать автомобилю в подземные паркинги. Грузоподъемность «Ларгуса» от «Промтеха» составляет 850 кг. Полная масса машины тоже немного возросла, до 2200 кг, однако в итоге получился универсал с хорошей коммерческой составляющей. Стоимость нового фургона — 2 649 000 руб, а первые автомоби-





водителю. Вместимость автомобиля — четыре человека плюс один в кресле-каталке.

Другая новинка — автомобиль скорой помощи класса А, новое прочтение классической неотложки на базе Kub. Ее главный конек — малые габариты, позволяющие работать в стесненных условиях плотной городской застройки, включая даже подземные паркинги — высота всего 1930 мм. При этом салон автомобиля конструкторы постарались сделать максимально просторным. Перегородка между водителем и медицинским отсеком, а также медицинская мебель и некоторое другое специальное оборудование, изготовлено в цехах «Промтех». Производитель подчеркивает, что автомобиль позволит силами бригады оказывать полноценную медицинскую помощь пациенту в дороге. Вместимость скорой составляет три человека, плюс один пациент на носилках.

1. Lada Largus Kub второго поколения.
2. Медбригада нового АСМП класса А может оказать полноценную помощь пациенту в дороге.

1

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



СПОРНО. Распашные двери протмоварного фургона невозможно зафиксировать.



УДОБНО. Фургон оснащен камерой заднего вида.



ли должны появиться в продаже осенью.

БРАТЬЯ ПО «КРОВИ»

Традиционно для бренда новое «кубическое» семейство было представлено не только коммерческим фургоном-«каблучком». На базе Largus Kub построено еще два автомобиля. Один из них — социальное такси, машина для перевозки маломобильных граждан. Если не брать во внимание специфический трап-аппарель в заднем свесе и кресло-коляска, которое закреплено в салоне специальными ремнями, так будет выглядеть грузопассажирская вер-

сия Largus Kub. В пятиместном варианте, по заводским замерам, объем багажника составляет достойные 3 м³. Более того, даже в семиместном исполнении, за третьим рядом сидений для размещения багажа останется полтора «куба». Настоящая мечта таксиста! Благодаря тому, что у нового универсала сохранился стандартный пол базового автомобиля, в салоне Largus Kub использованы штатные сиденья с заводскими механизмами трансформации салона. Зона задних распашных дверей, учитывая специфику автомобиля, освещается дополнительно, в салоне есть специальные поручни, кондиционер и кнопка для подачи сигнала

LADA LARGUS KUB

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Полная масса, кг	2200
Габариты (длина/ширина/высота), мм	4970/1700/1930
Колесная база	2905
Объем топливного бака, л	50
Двигатель:	
тип	бензиновый, 4-цилиндровый, рядный, Евро-5
рабочий объем, см ³	1596
мощность, л. с. при мин ⁻¹	90
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая
Подвеска (передняя/задняя)	независимая, пружинная/ зависимая, пружинная
Тормоза (передние/задние)	дисковые/барабанные
Шины	185/65R15

СЕРВИС

Заводская гарантия	3 года или 100 000 км
Межсервисный пробег	15 000 км

КОНКУРЕНТЫ

Lada Granta фургон, Lada Largus фургон, ВИС-23490



Жесткость подвески регулируется в зависимости от нагрузки.



В кузове отсутствуют кольца для крепления груза.

лемым. Даже рослые коллеги не жаловались на недостаток места, несмотря на перегородку. Распахнутые двери проточного фургона невозможно было зафиксировать, это минус, зато у него есть камера заднего вида — экран спрятан в салонное зеркало. В багажном отсеке «каблучка» не увидел колец для крепления груза. Такие традиционно есть в фургонах «Промтех», думаю, здесь их не прикрепили из-за некоторой спешки, когда машину готовили к показу на выставке. О тяговых ощущениях от 90-сильного мотора фургона сказать нечего, машину на тесты выкатили пустой. Проточный фургоны достаточно бодро разогнался, но, повторю, он был без груза.

Устроиться за рулем медицинского автомобиля можно, но не более. У скорой перегородка вынуждает сидеть за рулем строго вертикально. «В Сочи на таком авто за рулем я бы не поехал», — саркастически подметил рослый коллега. Проезд по бульварной брусчатке не выявил посторонних шумов. Я даже специально открыл форточку медицинского фургона и слушал: нет, ничего криминального. Все оборудование, которое было в салоне, не давало о себе знать специфическими сверчками или посторонним стуком. Кстати, сев за руль скорой, исполнил мечту детства — включил

всю иллюминацию, сирену и прохватил с ветерком по Дмитровскому полигону. Заодно пожелал коллегам здоровья при помощи СГУ, установленного на крыше скорой. Социальный автомобиль, кроме своих впечатляющих грузопассажирских трансформаций, тоже не оставил каких-то ярких впечатлений по управлению, но оно и понятно: стихия этой машины не гоночные трассы, а неспешная езда по правилам, хотя некоторые энтузиасты пытались на достаточно высоком уровне выписывать змейку до виагина в поворотах.

Серийное производство нового Lada Largus Kub планируется начать в конце лета, после завершения необходимых сертификационных испытаний. На заводе отметили, что по мере формирования спроса на автомобили, следует ждать расширения модельного ряда семейства Largus Kub до варианта Prima Kub. Напомним, что полезный объем кузовов таких автомобилей составляет уже 7 м³, почти как у фургона, выполненного на базе микроавтобуса. Если это произойдет, то в деле постройки коммерческой техники на легковом шасси у «Промтех» практически не останется конкурентов. Похоже, что в искусстве складывать «кубики» предприятие не оставит остальным никаких шансов.

- У скорой перегородка позволяет сидеть за рулем только строго вертикально.
- В багажном отсеке «каблучка» не увидел колец для крепления груза.
- Социальное такси, машина для перевозки маломобильных граждан. Сзади — трап-аппарель и кресло-коляска, закрепленная в салоне.
- Панель приборов и руль «мыльные» на ощупь.

ДОРОЖНЫЕ
ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Несмотря на то, что было показано три варианта автомобиля с безальтернативным мотором и коробкой, объединяло их одно — специфический пластиковый запах в салоне, присущий исключительно новым отечественным автомобилям. В первую очередь, «благодаря» месту водителя. О тактильных ощущениях от пластика салона коммерческого автомобиля я обычно не пишу, это все-таки рабочая машина, однако здесь пару слов скажу: импортзамещенная передняя панель, как и руль, показались «мыльными» на ощупь. Зеркала заднего хода полностью достались новому «кубику» от серийного универсала, я бы предпочел, чтобы они были шире. Ход салазок водительского сиденья грузового фургона оказался прием-



ПРОСТАК

SDAC J6 > ПОЛНАЯ МАССА: ОТ 3500 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2024 Г. > ЦЕНА: ОТ 4 140 000 РУБ.

КИТАЙСКИЙ БРЕНД SDAC НАЧИНАЕТ ПРОДАЖИ СРЕДНЕТОННАЖНЫХ ГРУЗОВИКОВ С РАЗЛИЧНЫМИ ВАРИАНТАМИ НАДСТРОЕК. ПРИ ЭТОМ В МОДЕЛЬНОЙ ЛИНЕЙКЕ ПОЯВИЛСЯ ПРОМТОВАРНЫЙ ФУРГОН МАССОЙ 3,5 ТОННЫ. ЗНАКОМИМСЯ С НОВЫМ АВТОМОБИЛЕМ, ИМЕЮЩИМ ХОРОШУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАНЯТЬ ПЕРСПЕКТИВНУЮ РЫНОЧНУЮ НИШУ

> МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА





1. Кабина J6 рассчитана на двух человек, рулевая колонка регулируется в двух положениях.

Так повелось, что среднетоннажные грузовики стали массово «записываться» в LCV. Напомню, что такими автомобилями можно управлять, имея в водительских правах категорию В. SDAC серии J не стал исключением. Он похож на нынешнего старшекласника-акселерата: по возрасту еще ребенок, но рост под два метра, косая сажень в плечах и обувь 45 размера. Тренд на превращение среднетоннажных грузовиков в малотоннажные образовался не вчера, но перевозчиков понять можно: грузоподъемности «тяжелой» версии «Газели» многим стало не хватать, а гнать в рейс любую «трехтонку» — нужна категория С. «Грузовые» водители сейчас в дефиците. Уж если и сажать такого за руль, то только за баранку «взрослого» среднетоннажника полной массой 12 тонн. Получившийся «гибрид» маркетологи нарекли городским малотоннажным грузовиком, а для такого хватит и категории В.

СДЕЛАЙ САМ

Давно подмечено: хочешь сделать что-то хорошо, сделай это сам. Бренд SDAC входит в Weichai Holding Group Company Limited. Этот китайский гигант производит важнейшие узлы и агрегаты для грузовиков, автобусов, строительной и сельхозтехники.

У нас в большей мере Weichai известен как производитель автомобильных двигателей. Учитывая

столь широкую номенклатуру выпускаемых изделий, в холдинге пришли к мысли, что грех не объединить комплекующие в готовый автомобиль под своей маркой.

SDAC как бренд появился в Поднебесной в 2022 году. Новое для китайского рынка направление представлено сериями J (полной массой 3,5 и 7,3 тонны) и серией K (массой до 9,5 тонн). Презентация техники для России прошла в 2023 году на выставке COMvex. Год ушел на выбор пула кузовостроителей и сертификацию товарных образцов. Вот почему серия J вышла на рынок только сейчас. Кстати, над техническими характеристиками грузовика работали инженеры японской Isuzu, оттого представители компании-импортера говорят, что по ездовым повадкам «китаец» очень напоминает «японца».

ПО-ПРОСТОМУ

SDAC серии J придуман и сделан не просто, а очень просто. Рама состоит из двух продольных штампованных балок швеллерного сечения — лонжеронов, связанных между собой несколькими поперечинами. Жгуты электропроводки и пневматическая разводка уложены внутри швеллеров. Двигатель — 2,3-литровый дизель Weichai WP2.3Q130E50 экологического класса Евро-5. Нейтрализацию отработавших газов обеспечивает система SCR с применением



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



СПОРНО. В салоне грузовика полной массой 3,5 т розетка только на 24 вольта.



УДОБНО. Рычаг отключения массы для предотвращения разрядки батарей.

1. Тормоза на всех осях барабанные.
2. Бачок для AdBlue рассчитан на 16,7 л, водный раствор подогревается.



жидкости AdBlue. Мощность мотора — 125 л. с., крутящий момент — 370 Нм. Для сравнения: у ближайшего одноклассника. У ближайшего одноклассника, «Компас-5», с практически такого же объема двигателя «снято» 122 л. с., крутящий момент составляет 320 Нм. Зато подняв кабину J6, видно как высоко расположены генератор и блок управления двигателем. Пол кабины со стороны мотора отделан шумо- и термопоглощающим «одеялом». В базовой комплектации предусмотрен автономный подогреватель. Коробка передач — безальтернативная 5-ступенчатая «механика» производства Fast Gear,

продукт Weichai Holding. Объем топливного бака — 120 л.

У новичка — рессорная подвеска, передняя ось и задний мост с маркировкой Hande Axle, компания тоже входит в упомянутый китайский холдинг. Пневматическая тормозная система с барабанными механизмами на обеих осях. В принципе, архаика, но у такого решения есть преимущество — защищенность от грязи, колодки работают в замкнутом пространстве. Грузовик оборудован системами ABS и ESC.

Машина сертифицирована для России, в том числе в категории В, техническая полная масса ТС



SDAC J6

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	2510
Полная масса, кг	3425
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5350/1995/2300
Колесная база, мм	3300
Объем топливного бака, л	120
Размер грузового отсека (длина/ширина/высота), мм	1520/1520/470
Двигатель:	
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, см ³	2289
мощность, л. с.	105
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	280 при 1600–2400
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая
Подвеска	зависимая, рессорная
Тормоза	барабанные
Размер шин	7.00/R16 LT
СЕРВИС	
Заводская гарантия	3 года или 200 000 км
Межсервисный пробег	20 000 км
КОНКУРЕНТЫ	
КАМАЗ «Компас-5», Foton Aumark S65, Ambertruck JM	



Фактическая грузоподъемность — 3675 кг.



Противосолнечный козырек доступен только водителю.



3. Стрелка спидометра движется не слева направо, а наоборот.
4. Полная масса машины — 3500 кг, по факту «малыш» может запросто перевозить чуть больше трех с половиной тонн.

составляет 3500 кг (копия документа есть в редакции), однако по факту «малыш» может запросто перевозить чуть больше трех с половиной тонн. Грузовик укладывается во все действующие российские нормы, включая экологические. «Эка невидаль», — скажете вы, но у одного из конкурентов SDAC J6, среднетоннажника Ambertruck JM (его производят в Калининграде из китайских комплектующих), мотор экологического класса Евро-4. Единственное, что роднит обе машины — сопоставимая грузоподъемность и барабанные тормоза на обеих осях. Как видно, в Китае для грузовиков такого класса в ходу простые конструктивные решения. Есть и оригинальные моменты — рядом с аккумуляторным отсеком находится механический контактор. Удобно. Такое решение обычно применяется у флагманских среднетоннажников. Сами аккумуляторы, их здесь два, накрыты объемной пластиковой крышкой. Еще из штрихов трогательной заботы: в корпусе воздушного фильтра есть циклон для отделения крупных частиц пыли.

ЗАКРОМА

Каким бы простым или сложным не получился грузовик, главное, с каким типом надстройки он предлагается. SDAC серии J, как новобранец: готов к любой работе. В день тест-драйва подметил, как перевозчику отгружали фургон в варианте развозчика бутилированной воды. Помимо стандартной бортовой платформы есть вариант с КМУ, автогидроподъемником, эвакуаторы и изотермические фургоны, а также грузовики для передвижных ремонтных мастерских.

У нас на тесте — промтоварный фургон производства компании «Автомеханический завод». Борта надстройки выполнены из сэндвич-панелей толщиной 30 мм. Такая конструкция подходит для широкого круга задач. Грузовой отсек имеет внутренние размеры: 3600x2200x1800 мм и рассчитан на перевозку четырех палет. Задний портал выполнен из оцинкованной стали, на распашных дверях есть Т-образные фиксаторы, для удобства доступа в фургон предусмотрена лестница.

СТОЛИК НА ДВОИХ

Грузовик окрашен в традиционный для комтранса белый цвет. Сразу же ремарка о стойкости лакокрасочного покрытия. К дилеру на техобслуживание при-

ехал грузовик SDAC серии К полной массой 9500 кг с пробегом 160 тыс. км. Машина, видимо, работала по межгороду: передняя облицовка в многочисленных сколах. В двухместной кабине над ветровым стеклом со стороны водителя есть противосолнечный козырек, а со стороны пассажира таковой отсутствует. Производителю уже указали на это, теперь ждут его реакции. Руль регулируется в двух плоскостях, сиденье водителя не имеет механизма подрессоривания, подушка и спинка — плоские. Зато есть круиз-контроль. Интересна комбинация приборов. В оддскульные, стрелочные циферблаты тахометра и спидометра, отлично вписан ЖК-дисплей. Он показывает температуру охлаждающей жидкости, напряжение бортовой сети, остаток топлива в баке и другие важные параметры. В центре передней панели расположен большой экран мультимедиа, на него же транслируется картинка с камеры заднего вида. Ниже экрана есть 24-вольтовая розетка. И у меня вопрос: много ли вы встречали автомобильных аксессуаров, рассчитанных на откровенно грузовой вольтаж? Уместнее было установить здесь инвертор. Со стороны пассажира, в торце приборной панели расположена горловина бачка омывателя. Это у большинства грузовиков так, но здесь остаток «омывайки» легко контролируется по прорези в передней панели.

В РЕЙС

Машина новая, значит, на шоссе путь заказан, но рядом с дилером был целый «выводок» супермаркетов с огромными парковочными площадками и «лежачими полицейскими». Получился неплохой испытательный полигон. Первое и самое главное — машина тряская. Подвеска рессорная, водитель находится над колесом, а сиденье не подрессорено. Будь машина с грузом, каждая парковочная неровность не отдавалась бы в спине так ощутимо. Зато грузовик оказался на удивление проворным — от упора до упора всего четыре оборота руля. Бескапотная компоновка и большие наружные зеркала обеспечивают отличный обзор: было ощущение, что управляю минивэном, а не «трехтонкой». Новый игрок грузового рынка оказался простым, как ГАЗ-51. Его можно обслужить самому: двигатель, коробка и мосты от знакомого производителя, как и другие основные узлы и агрегаты. Ждем итогов годовой статистики продаж марки, она даст ответ — приглянулся ли россиянам китайский протаск? 🚚

БОЛЬШАЯ МЕХАНИЗАЦИЯ

БРЕНД SANY РАСШИРЯЕТ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ В РОССИИ. ЗАВОД ИЗ ГОРОДА ЧАНША, В ТЕСНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ С УПОЛНОМОЧЕННЫМ ДИСТРИБЬЮТОРОМ БРЕНДА, ГОТОВ ПРЕДЛОЖИТЬ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ТЕХНИКУ ДЛЯ РЕШЕНИЯ РАЗНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЗАДАЧ

› МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ › ФОТО АВТОРА



Впервые о китайских тягачах марки Sany российские перевозчики узнали в 2023 году — прошлой осенью на выставке Comtrans дистрибьютор представил три модели грузовиков: двухосный седельный тягач для магистральных перевозок D495A, трехосный тягач для тяжелых региональных перевозок D525A и четырехосный строительный самосвал.

Бренд Sany и ранее был известен в России, но только как поставщик строительной, складской и портовой техники, хотя завод по производству грузовых автомобилей в городе Чанша был запущен еще в 2018 году. Первые три года машины продавались только в Китае и тестировались местными перевозчиками. Позднее продукция автозавода начала выходить на международный рынок: сначала в ОАЭ, Саудовскую Аравию и страны СНГ. Неудивительно, что китайская техника, способная конкурировать с европейскими магистральными тягачами, появилась и в России.

Среди конструктивных особенностей машин первого поколения — высокий



бампер, длинная колесная база (4000 мм) и барабанные тормоза. Грузовики оснащаются 12-литровым мотором Deutz мощностью 473 или 493 л. с. Этот двигатель выпускает в Китае завод Hunan Deutz Power, совместное предприятие Sany и Deutz. Силовой агрегат оборудован моторным тормозом вакуумного типа.

В тандеме с двигателем работает 12-ступенчатая роботизированная КПП Fast Gear с овердрайвом. Передаточное число высшей передачи меньше единицы уменьшает обороты двигателя при движении на крейсерской скорости и снижает потребление топлива. 12-тонный задний мост Hande с передаточным числом главной пары 3,36 рассчитан на большую грузоподъемность автомобиля. Подвеска классическая: спереди — малолистовые рессоры, сзади — на пневмобаллонах. Максимальная нагрузка на переднюю ось составляет 7,5 тонны, на задний мост — 13 тонн. С завода автомобиль оснащается 4-киловаттным автономным отопителем, предпусковым подогревом впускного коллектора, подогревателем топливного бака и бака с мочевиной. Кабина дополнительно утеплена.

Грузовая техника Sany продолжает покорять рынок, дистрибьютор расширяет модельный ряд, предлагая отечественным перевозчикам решения для самых разнообразных транспортных задач.

ВЕСЕННЕЕ ПОПОЛНЕНИЕ

Весной этого года предложение от уполномоченного дистрибьютора бренда, дилерской сети ODIN Group, существенно расширилось. В Россию пришли седельные тягачи Sany нового поколения: двухосные S485, S490 и трехосный S525.

Внешне новое поколение магистральных грузовиков Sany отличает бампер



1. На нижней полке уложен двухслойный ортопедический матрас толщиной 12 см.
2. Рулевое колесо с обгревом. На спицах есть управление круиз-контролем, клавиши аудиосистемы и телефона.
3. Высокий потолок позволил разместить над ветровым стеклом три вещевых ящика под общей крышкой.
4. В легкосплавные колесные диски вмонтированы датчики давления.



с дополнительной секцией, в которую вертикально вмонтированы узкие противотуманные фары, аккуратные пластиковые дефлекторы по бокам кабины, легкосплавные диски и хромированные колесные колпаки. Колесная база у седельных тягачей нового поколения — 3750 мм. С завода машины оснащаются магистральными шинами Sailun.

1. С завода тягачи оснащаются магистральными шинами Sailun.
2. Резиновый уплотнитель защищает верхнюю ступеньку от грязи и пыли.
3. Тягач с колесной формулой 6x4 оснащается 13-тонными мостами с бортовыми редукторами, ресурсно-балансирной подвеской, усиленным седельно-сцепным устройством под шкворень 3,5 дюйма.

В моторную гамму добавился более тяговитый 13-литровый двигатель Deutz Power D13C5-485E1 мощностью 479 л. с. и крутящим моментом 2318 Нм. Трансмиссия прежняя, но высшая передача — прямая (овердрайв остался как опция). Это современная тенденция в тяжелом автомобилестроении. Поменялось и передаточное число главной пары — 2,85, ведущий мост стал оптимальным для движения со скоростью 80–85 км/ч. Что важно для наших дорожно-климатических условий, предусмотрен механизм принудительной блокировки дифференциала. Тягач нового поколения оснастили гидравлическим ретардером, тормозная мощность которого не зависит от оборотов двигателя, то есть он эффективен в том числе на низких скоростях. Но и моторный тормоз остался «в штате». Теперь оба замедлителя работают совместно, дополняя друг друга. Суммарный объем двух топливных баков уменьшился до 1100 л (у предыдущего поколения — 1200 л). Зато перекомпоновка баков на раме позволила переместить бак с жидкостью AdBlue ближе к катализатору, а топливный фильтр-сепаратор занял место возле задней стенки кабины.

В кабину ведут три ступени. Ширина дверного проема позволяет забраться на «капитанский мостик» не меняя

положение туловища. Это удобно. Мой личный совет — сделать подъемной подушку правого кресла, тогда подход к двери будет еще свободнее. Значительная внутренняя высота позволяет вольготно устроиться на любой из двух спальных полок. Ширина нижней — 850 мм. Здесь уложен двухслойный ортопедический матрас толщиной 12 см. У изголовья спального места сделан многокнопочный блок комфорта с регулируемым светильником и управлением независимым отопителем. Опционально вместо люка в крыше предлагается стояночный кондиционер, рассчитанный на два часа непрерывной работы.

Под нижней полкой размещен выдвижной холодильник, его объем — 14 л. Рядом находится 220-вольтовая розетка инвертора мощностью 1000 Вт. Сюда можно подключить мультиварку, микроволновку или зарядку для ноутбука.

Теперь о том, куда можно поместить личные вещи. Высокий потолок позволил разместить над ветровым стеклом три ящика. Прикрыты они общей крышкой. Спорное решение. Такую «воротину» закрывать с водительского места неудобно. Да и пользоваться замком нужно с особой аккуратностью, поскольку он в этой конструкции единственный. Внешние вещевые ящики с доступом из кабины удобны для хранения инструмента и крепежных ремней.





- 4. Внешне новое поколение магистральных грузовиков Sany отличается бампером с дополнительной секцией, в которую вертикально вмонтированы узкие противотуманные фары.
- 5. Пульт управления пневмоподвеской не фиксируется вне кабины.
- 6. Задняя подвеска — 4-баллонная.
- 7. 13-литровый двигатель Deutz Power D13C5-485E1 мощностью 479 л. с. и крутящим моментом 2318 Нм.



маловато, хотелось бы добавить на переднюю панель еще несколько штук. Еще одно пожелание касается пульта управления пневмоподвеской. Нужно установить в его корпус магнит. Тогда пульт при расцепке можно будет фиксировать снаружи кабины и управлять одной рукой.

Несколько технических подробностей о тягелем исполнении с колесной формулой 6x4. Тягач с межосевым расстоянием 3300 мм оснащается 13-тонными мостами с бортовыми редукторами, рессорно-балансирующей подвеской, усиленным седельно-сцепным устройством под шкворень 3,5 дюйма. В паре с дизелем мощностью 518 л. с. работает 12-ступенчатая механическая КПП Fast Gear. Как будто конфигурация силовой линии и ходовой части разработана инженерами специально для того, чтобы пустить машину в лес или на карьер.

Существенно, что весь модельный ряд тягачей Sany можно заказать в исполнении ADR для перевозки опасных грузов. Такие машины уже с завода получают взрывозащищенную электропроводку, дистанционный выключатель аккумуляторов, оранжевые проблесковые маяки.

Уполномоченный дистрибьютор бренда ODIN Group предлагает своим клиентам не только современную надежную грузовую технику, но также комплексные решения, включающие сервисное обслуживание, ремонт, финансирование, обучение водителей.

На седельные тягачи бренда возможно заключить сервисный контракт: договор на регламентное техобслуживание грузового автомобиля, фиксированные платежи по которому вносятся ежемесячно. Эта услуга позволяет планировать расходы на ТО и минимизирует простой техники. А пройти сервисное обслуживание можно в любом авторизованном дилерском центре Sany.

Познакомимся с рабочим местом водителя. Кресло снабжено множеством регулировок, подогревом, функциями массажа и двумя подлокотниками. Рулевая колонка настраивается в двух плоскостях, регулировочный диапазон большой, а клавиша фиксации рулевой колонки теперь расположена на передней панели, в зоне правой руки.

Приборная панель — цифровая, а большой экран медиасистемы развернут к водителю. С помощью 10-дюймового сенсорного дисплея можно управлять радиоприемником, климатической системой, а можно вывести на него подробную инструкцию к тягачу. Мультимедиа на базе Android сопрягается с любым смартфоном, можно зеркалировать экран.

На дисплей выводится изображение с камер кругового обзора — в дополнение к трем камерам по периметру грузовика предусмотрена установка камеры на полуприцеп. Причем в новой версии ПО есть функция видеорегистратора с записью изображения на внешний накопитель.

ВРОВЕНЬ С «ЕВРОПЕЙЦАМИ»

Посадка за рулем и расположение разнообразных кнопок, тумблеров и рычага автоматизированной коробки передач напоминают рабочие места

тягачей Scania и MAN одновременно. Управление режимами трансмиссии и ретардером — на подрулевом переключателе. Работа коробки передач четкая, автомат переключает ступени без рывков. В этом я убедился, проехав на тягаче по ближайшим окрестностям дилерского центра ODIN Group в Домодедово. Отмечу и другие удобства для водителя. Рулевое колесо сделано мультимедийным, с кнопками управления. Те, что слева — это управление мультимедиа, радиоприемником и мобильным телефоном, а те, что справа — круиз-контролем. Клапан стояночного тормоза электронный, клавиша расположена на передней панели. Предусмотрены функции Auto Hold и «парашют», торможение прицепа.

У тягача — полный электропакет и все необходимые системы безопасности, включая систему предупреждения фронтального столкновения, датчики дождя и света, системы контроля давления в шинах, контроля за полосой, помощи при перестроении и предупреждения фронтального столкновения. Важное дополнение: тягач оборудован системой мониторинга усталости водителя, реагирующей в том числе на разговор по телефону.

То есть тягачи Sany нового поколения действительно оснащены по высшему разряду! Хотя, конечно, USB-портов



АВТОБУСЫ



В Москве прошли специализированные выставки: «ЭлектроТранс», CityBus, «Электроника-Транспорт», «Транспортная Светотехника», а также более 35 мероприятий деловой программы, организованные в рамках Российской недели общественного транспорта и городской мобильности.

Тенденции в области городской мобильности очевидны: повышение комфорта и безопасности пассажиров, экологизация, цифровизация и автоматизация, перевод в бли-

жайшие десятилетия на электрические рельсы не только общественного, но также служебного, коммунального, корпоративного сегментов транспорта, такси, средств индивидуальной мобильности.

На выставке CityBus хотелось увидеть много интересных автобусов и электробусов, но было не густо. Сказалось недавнее проведение фестиваля «ТранспортФест» в Санкт-Петербурге. И опыт показывает, что две крупных и интересных выставки из практически одной области вряд ли пройдут на одном

уровне. Впрочем, среди экспонатов CityBus замечены интересные новинки. Причем некоторые из них впервые демонстрировались широкой публике.

Компания «ПК Транспортные системы», которая в этом году отмечает 10-летний юбилей, представила рестайлинговую версию троллейбуса 6281.01 «Адмирал» с увеличенным автономным ходом. Обновленная версия троллейбуса «Адмирал» сохранила яркий узнаваемый дизайн, при этом с учетом опыта эксплуатации была переработана эрго-

КУЛЬТУРА ДОСТУПНОСТИ

В РАМКАХ РОССИЙСКОЙ НЕДЕЛИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ ПРЕДСТАВИЛИ ПЕРЕДОВЫЕ ПРОДУКТЫ И РЕШЕНИЯ ДЛЯ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ

› МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ › ФОТО ПРЕСС-СЛУЖБЫ CITYBUS



1



2



3



4



5

номика салона и места водителя. Выразительные линии кабины и кузова подчеркнуты контурной подсветкой. Троллейбус создан для разных климатических зон. Благодаря применению современных комплектующих, температурный режим, при котором троллейбус сохраняет работоспособность, составляет от -40 до $+40$ °С. Запас автономного хода, в зависимости от погодных и дорожных условий, — минимум 20 км. В то же время, процесс подключения и отключения троллейбуса от контактной сети, из-за использования российской системы штангоуловителя, занимает всего несколько секунд. При этом важно отметить, что при обустройстве специальных мест контактной сети, участие водителя больше не потребуется.

Группа компаний «Волгабас» впервые представила троллейбус с автономным ходом «Пересвет Т».



6

1. Обновленная версия троллейбуса «Адмирал» сохранила яркий узнаваемый дизайн.
2. Электробус «Сириус» обладает автономным ходом около 240 км.
3. Электробус E321 «Ольгерд» — самая продвинутая модель в линейке VKM Holding.
4. Электробус большого класса Yutong ZK 6126 BEVG вмещает до 85 пассажиров, мест для сидения — 29.
5. Группа компаний «Волгабас» впервые представила троллейбус с автономным ходом «Пересвет Т».
6. Одним из примечательных событий выставки стало чествование коллектива Уфимского трамвайно-троллейбусного завода по случаю выпуска 500-го троллейбуса.



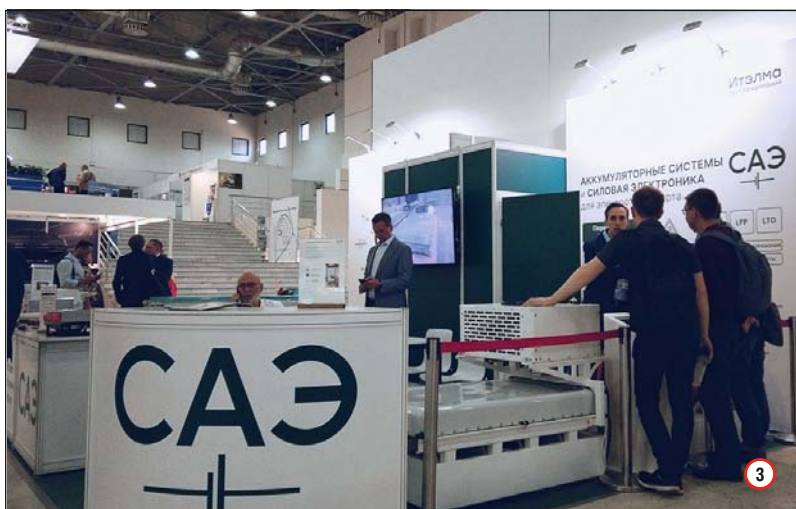
разработанный в партнерстве с российскими научно-производственными предприятиями, которые поставляют комплекты тягового и вспомогательного электрооборудования, аккумуляторные системы и другие компоненты. Аккумуляторный блок для троллейбуса создан в России. Емкость установки 62 кВт·ч позволяет троллейбусу автономно проехать до 30 км. Зарядка литий-ионной тяговой батареи производится от контактной сети или промышленной сети напряжением 380 В на территории троллейбусного парка. Троллейбус оснащен системой термостатирования с независи-

мым контуром, где теплоносителем является антифриз.

Электробус E321 «Ольгерд» — самая продвинутая модель в линейке ВКМ Holding, созданная в кузове пятого поколения, обладает современным дизайном и комфортным интерьером. «Евразийский электробус» — проект межгосударственной программы, реализуемый на основе модели E321, которая состоит преимущественно из комплектующих из Республики Беларусь и Российской Федерации. Уровень локализации в странах ЕАЭС — не менее 80%. Габаритные размеры: 12 500x2550x3500 мм. Вре-



мя зарядки от 20% до 90% при токе 200 А — не более 8 часов. Пассажировместимость — 67 человек, количество мест для сидения — 31. Запас хода — не менее 200 км, что позволит эксплуатировать машину как на городских, так и на пригородных маршрутах. Также электробус может быть реализован с экспресс-зарядкой. Время зарядки — не более 25 минут от 20% до 90% при токе 450 А. Запас хода — 70 км. Машина оснащена мультимедийной системой, климат-контролем, Wi-Fi, USB, ABS, системами видеонаблюдения, учета пассажиропотока, пожаротушения, навигации и контроля давления в шинах. Для приоритетных категорий граждан предусмотрены



два места для коляски с удерживающей системой, кнопка вызова водителя и аппарат.

Вологодский производитель электротранспорта, компания «Транс-Альфа», представила на своем стенде последнюю разработку — электробус «Сириус», который обладает автономным ходом около 240 км, что позволит ему работать долгое время без подзарядки. Тяговые батареи собственного производства, созданные на элементах последнего поколения, рассчитаны на эксплуатацию машины при рабочих значениях температуры воздуха от -40 до $+40$ °С. Современный стильный дизайн, 100% низкий пол, инновационная полностью электрическая система климатизации на основе теплового насоса, ресурс эксплуатации 12 лет — делают электробус «Сириус» ожидаемым предложением для городов, желающих развивать передовые виды городской мобильности. Ранее эта пассажирская машина была показана на «ТранспортФесте».

На стенде компании «Транспортный центр» демонстрировался электробус большого класса Yutong ZK 6126 BEVG. Машина длиной 12 170 мм вмещает до 85 пассажиров, мест для сидения — 29. Имеется возможность размещения одного пассажира в инвалидной коляске. Транспортное средство приводится в движение электродвигателем мощностью 215 кВт. Литий-железо-фосфатные батареи (LiFePO₄) емкостью 350 кВт·ч обеспечивают запас хода до 280 км. Электробус оборудован встроенной системой

жидкостного терморегулирования и импульсной системой «саморозогрева», что защищает двигатель машины от возгораний даже при возможных экстремальных условиях эксплуатации. Среди прочих технических особенностей отметим независимую переднюю подвеску. Ранее сообщалось, что модель Yutong ZK 6126 BEVG проходила опытную эксплуатацию в Санкт-Петербурге.

В автобусной части экспозиции компания «Автобосс» представила туристический автобус большого класса Zhong Tong LCK6127H вместимостью 53 пассажира. Он оснащен двигателем Cummins L375-50 мощностью 375 л. с., пневматической подвеской, дисковыми тормозами и электромагнитным ретардером.

На стенде СТЦ «Ураган» демонстрировался междугородный/пригородный автобус «Неман-420423-511» на 29 мест. Габариты автобуса: 8820x2400x3070 мм. Объем багажного отделения — два кубометра. В составе силовой линии — дизельный двигатель Weichai Power мощностью 185 л. с., механическая коробка передач Fast Gear.

Университет МАДИ, «Туламашзавод», «Конкордия», «Априорные решения машин» — представили на стендах и в сообщениях специальный, служебный и коммунальный электротранспорт. Компания Frank Auto демонстрировала ряд электромобилей премиум-класса, Велотранспортный центр — велоэлектромобили для зон отдыха, занятия спортом и передвижения в пределах района или поселка.

Зарядную инфраструктуру для электротранспорта, накопители и преобразователи энергии посетители увидели на стендах «РЭНЕРА», «Системы Автономной Энергетики», E-Prom, «ССК», «Рубрукс», «НЗС», ORBIS, «ГРПЗ», «ТехноСпарк», «Энергия», «Пандора», Sitronics

Electro, «Яблочков». Отметим экспозицию компании «Системы Автономной Энергии» — это самый крупный разработчик и производитель аккумуляторов для электротранспорта в России, входит в группу компаний «Итэлма». Продукция «САЭ» ориентирована на производителей общественного электротранспорта: электробусов, трамваев и троллейбусов, а также электромобилей. Решения «САЭ» применяет у себя группа «Синара», «ТрансМашХолдинг», «КАМАЗ», «ГАЗ» и многие другие производители транспорта.

Проведение выставок Российской недели общественного транспорта и городской мобильности показало, что в нашей стране выпускается современный подвижной состав, информационные системы, билетные решения, технологии электроснабжения и энергосбережения, оборудование для обеспечения безопасности, диагностики, ремонта и обслуживания транспортных средств и транспортной инфраструктуры. В отраслевом сообществе и властных институтах формируется понимание того, что последовательное развитие электрического транспорта общего пользования, инфраструктуры для служебного, коммерческого, коммунального и индивидуального электротранспорта — необходимые элементы экологически чистой, устойчивой транспортной среды современного города.

В условиях непрекращающихся западных санкций, прямой диалог специалистов стал важной составляющей поступательного развития отрасли «городская мобильность». По информации организаторов, за три дня работы экспозицию посетили более 3000 специалистов из 60 городов нашей страны, а также из Белоруссии, Узбекистана, Азербайджана, Казахстана, Китая, Турции и Йемена. 

1. Компания «Автобосс» представила туристический автобус большого класса Zhong Tong LCK6127H.
2. Изделие белорусского МЗКТ — междугородный/пригородный автобус «Неман-420423-511».
3. Продукция «САЭ» ориентирована на производителей общественного электротранспорта: электробусов, трамваев и троллейбусов, а также электромобилей.

ПРЕДСТАРТОВЫЙ ОТЧЕТ

КОНКУРС «ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ», ОРГАНИЗОВАННЫЙ РЕДАКЦИЕЙ «АВТОПАРКА» И ЦЕНТРОСОЮЗОМ РФ, В САМОМ РАЗГАРЕ. В РАМКАХ ЗАСЕДАНИЯ КЛУБА «РАЙПО» ПО ТЕМЕ «РАЗВИТИЕ МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ: НОВЫЕ МОДИФИКАЦИИ ТЕХНИКИ ОТ ЗАВОДОВ-ИЗГОТОВИТЕЛЕЙ», ПРЕДСТАВИТЕЛИ ВЕДУЩИХ РОССИЙСКИХ АВТОЗАВОДОВ РАССКАЗАЛИ О СВОИХ ПРОФИЛЬНЫХ НОВИНКАХ > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО ПРЕСС-СЛУЖБЫ ЦЕНТРОСОЮЗА РФ

Еще пару-тройку лет назад интерес к мобильной торговле был чисто номинальным. В основном она волновала лишь профессионалов отрасли. Но вот прошел год со дня проведения первого конкурса «Лидер мобильной торговли», организованного журналом «Автопарк» и Центросоюзом РФ, и можно говорить о том, что ситуация постепенно начинает меняться в лучшую сторону. За последнее время мобильной торговлей стали активно интересоваться не только органы власти в лице губернаторов российских регионов и собственно потребительские общества, но и представители малого и среднего бизнеса, которые намерены активно внедрять электронную коммерцию вне крупных городов. Не остались в стороне от наметившейся тенденции и ведущие

российские автозаводы. На заседании клуба «РАЙПО» по теме «Развитие мобильной торговли: новые модификации техники», представители отечественных автогигантов рассказали о том, что нового из коммерческой техники появилось в России, или вот-вот появится, и наверняка пригодится российской потребительской кооперации.

Руководитель центра транспортных решений ГК «Современные транспортные





2

технологии» Наталья Плетникова рассказала об актуальной линейке нижегородских развозных фургонов: от «Соболь NN» и «Газель NN» до солидных, в плане грузоподъемности, шасси «Валдай 8» и «Валдай 12». Спикер обратила внимание на новинку — цельнометаллический фургон «Соболь NN 4x4». Среди его особенностей — подключаемый полный привод с понижающим рядом передач и блокировкой дифференциала заднего моста в базовом оснащении. Дополнительная фронтальная защита элементов моторного отсека фургона должна помочь при движении по бездорожью. Есть хорошие новости от родоначальницы всего российского сегмента LCV, «Газели NN». Кузов автомобиля теперь оцинкован, гарантия на машину увеличена до 4 лет или 200 тыс. км, а межсервисный интервал составляет 20 тыс. км пробега.

Менеджер по связям с общественностью Sollers Петр Грибачев сообщил, что недавно предприятие выпустило версию грузовика Sollers Argo с новым двигателем, который работает на бензине АИ-92. Мощность мотора — 136 л. с. На август текущего года запланирован выход пятиместной версии грузовика с двойной кабиной и колесной базой 3000 мм. Кстати, для модели уже локализовано производство переднего бампера. Фургоны Atlant на заводе стали оснащать такелажными петлями, а задние двери теперь открываются на 270°. С весны модель комплектуется предпусковым подогревателем, а летом в передние сиденья внедряют обогрев. Еще одной хорошей новостью стало то, что завод увеличил вдвое толщину ла-


кокрасочного покрытия выпускаемого коммерческого транспорта, теперь она составляет 120 мкм. Прежде было всего 60 мкм. Кроме того, у моделей Argo и Atlant завод продлил гарантию от сквозной коррозии на восемь лет.

Вячеслав Аксониин, руководитель группы по развитию бизнеса в регионах «Тракс Восток Рус» (компания занимается производством и дистрибуцией среднетоннажных грузовиков КАМАЗ «Компас»), представил разработку, которая полностью отвечала теме заседания — новую версию автолавки на шасси грузовика «Компас-5». Полная масса машины не превышает 3450 кг, что позволяет эксплуатировать автолавку с правами категории В. Кузов снабжен большой стеклянной витриной, которая в транспортном положении закрывается специальным бортом. В стационарном варианте он является крышей от атмосферных осадков. Внутри расположены морозильная камера и холодильные шкафы, которые работают от автономного бензогенератора. Среди прочего представитель завода отметил, что на шасси «Компас» выпускается десять видов надстроек, от бортовой версии до рефрижератора и цистерны.



3

Организаторы конкурса заверили, что в сентябре, в рамках Международного форума потребительской кооперации (состоится в Чебоксарах, на нем огласят победителей конкурса «Лидер мобильной торговли»), будет развернута выставка коммерческого транспорта для мобильной торговли и системы потребительской кооперации России в целом.

Будете в конце сентября в Чебоксарах — милости просим, нам есть, что вам показать. Следите за нашими публикациями. 

1. Парк КАМАЗ «Компас» в России — более 7000 машин.
2. В 2023 году продано почти 9000 автомобилей Sollers.
3. Полноприводный цельнометаллический фургон «Соболь NN 4x4» вышел на рынок в этом году.



По данным маркетингового агентства НАПИ, рынок новых полуприцепов в 2023 году вырос на 55,1% и достиг 43,77 тыс. единиц. В лидерах — отечественные производители, увеличивающие продажи быстрее рынка, постепенно замещающая объемы покинувших страну западных конкурентов. Между тем открывшаяся ниша является благодатной почвой для появления новых брендов, таких как Amur,

Arctic Bear, I.M. Engineering, GTS, Wagnermaier. Причем явно выделяется два рыночных подхода. В одном случае российская компания организует локальное производство совместно с индустриальным партнером, а в другом — налаживается сотрудничество с крупными зарубежными площадками для выпуска продукции под собственной торговой маркой.

Оба рыночных подхода объединяет то, что в роли заказчика

продукции или инициатора проекта выступают крупные перевозчики, имеющие большой опыт в логистике и эксплуатации большого грузового транспорта. Именно так действует «Тиджи Рус» — эксклюзивный представитель изготовителя китайских полуприцепов Tianjun, реализуемых в РФ под собственной торговой маркой FullTime. Российская команда создана в сотрудничестве с рядом партнерских компаний, специализирующихся на автомобильных грузоперевозках широкого профиля, имеющих дилерские полномочия европейских и азиатских марок крупнотоннажной техники. Поводом к реализации проекта стал дефи-

ФОРМУЛА РОСТА

РОССИЙСКИЙ РЫНОК ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ ДЕМОНСТРИРУЕТ УСТОЙЧИВЫЙ РОСТ. ПРИЧЕМ АКТИВНОСТЬ ПРОЯВЛЯЮТ НЕ ТОЛЬКО ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ, НО И ИМПОРТЕРЫ. ЗНАКОМИМСЯ С ПРОДУКЦИЕЙ ПОД ТОРГОВОЙ МАРКОЙ FULLTIME, КОТОРУЮ ВЫПУСКАЕТ ПРЕДПРИЯТИЕ ZHUMADIAN DALITIANJUN SPECIAL VEHICLE MANUFACTURING ИЗ КИТАЙСКОГО ГОРОДА ЧЖУМАДЯН > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА И «ТИДЖИ РУС»

цит качественных и приспособленных под требования бизнеса полуприцепов.

Имея за плечами многолетний опыт грузоперевозок, инженеры «Тиджи Рус» ставили перед собой задачу разработать полуприцеп, который, прежде всего, подошел бы самой компании для логистического бизнеса. Речь идет о продукте, отвечающем жестким требованиям по весовым и габаритным характеристикам, с привычными европейскими комплектующими. Около года российские технические специалисты разрабатывали варианты полуприцепов вместе с экспертами китайского предприятия Zhumadian Dalitianjun Special Vehicle Manufacturing (завод-изготовитель полного цикла, специализирующийся на выпуске различных полуприцепов). В ходе совместной работы проводились тесты различных материалов и систем в лабораториях, техника запускалась в опытную эксплуатацию и дорабатывалась.

Между «Тиджи Рус» и заводом-изготовителем заключено эксклюзивное дистрибьюторское соглашение. Компания является держателем Одобрения типа транспорт-

1. Кузов изотермического полуприцепа собран из сэндвич-панелей с применением высокопрочного пластика, армированного стекловолокном.
2. Кузов трехосного самосвального полуприцепа вмещает 31 м³ инертных материалов.
3. Шторная модель предлагается в двух вариантах длины: 13 950 и 16 890 мм.
- 4-6. Предприятие Zhumadian Dalitianjun Special Vehicle Manufacturing применяет ведущие в отрасли производственные технологии и оборудование, реализовало цифровизацию процессов контроля качества.

ного средства на пять основных видов прицепной техники.

Открывает модельный ряд четырехосный полуприцеп-контейнеровоз. Он рассчитан на перевозку как двух 20-футовых, так и одного 40-футового контейнера, в том числе с увеличенной высотой (HQ). Длина полуприцепа — 12 550 мм, полная масса — 47 000 кг. В зависимости от выбора заказчика техника комплектуется осями Fuwa, SAF, BPW с дисковыми тормозами. Предлагаются стальные или алюминиевые колесные диски.

Другая перспективная модель — тентованный полуприцеп FullTime, который выпускается в двух вариантах длины: 13 950 и 16 890 мм, снаряженной массой 7490 и 8200 кг соответственно. Максимально разрешенная масса — 42 000 кг. Надстройка комплектуется сдвижной крышей, в качестве опции предлагается механизм подъема/опускания. Агрегатная база унифицирована с контейнеровозом.

Магистральную линейку техники с оранжевым сломом на логотипе замыкает трехосный изотермический полуприцеп длиной 13 060 мм, вместимостью 33 е-

ропалеты. Снаряженная масса ТС — 7861 кг, полная масса — 40 000 кг. Кузов полуприцепа собран из сэндвич-панелей с применением высокопрочного пластика, армированного стекловолокном. В результате достигается наиболее низкий коэффициент теплопроводности. Предусмотрен заводской монтаж холодильной установки Carrier Vector. В этом случае длина полуприцепа увеличивается до 14 030 мм, а снаряженная масса — до 8600 кг.

В сегменте спецтехники дистрибьютор готов предложить своим клиентам трехосный самосвальный полуприцеп с 31-кубовым стальным кузовом и четырехосный низкорамный трал длиной 16 450 мм и полной массой 52 700 кг. Трал рассчитан на работу в сцепке с тягачами с высотой седельно-сцепного устройства 1250 мм.

В настоящий момент отгрузка техники осуществляется со складов дистрибьютора во Владивостоке, Хабаровске, Новосибирске, Москве. Гарантия — 1 год без ограничения пробега. Дистрибьютор ведет работу по развитию дилерской сети: найдены партнеры в Москве, Тюмени и Набережных Челнах. 🛑



А НУ-КА, ПРИЦЕПИСЬ!

В РОССИИ ПОЯВИЛАСЬ НОВАЯ МАРКА ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ. ГРУППА КОМПАНИЙ GTS ПРЕДСТАВИЛА ШИРОКУЮ ГАММУ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ 04 ПОД СОБСТВЕННЫМ БРЕНДОМ: КОНТЕЙНЕРОВОЗ, АВТОВОЗ, ШТОРНУЮ И БОРТОВУЮ МОДЕЛИ

› МАКСИМ ПРИХОДЬКО › ФОТО АВТОРА

В январе 2024 года, по сравнению с январем прошлого года, российские производители полуприцепов увеличили отгрузки новых моделей на 40%, до 1570 единиц. При этом доля внутреннего рынка новых автомобильных полуприцепов, которую занимают отечественные производители, по осторожной оценке экспертов, упала с 79 до 72%. Поддержать интерес к отечественной продукции и показать новых игроков — для этого и был устроен фестиваль больших машин GTS-Fest 2024, прошедший в Москве. Помимо китайских

магистральных тягачей были показаны модели полуприцепов, дабы потенциальные клиенты смогли увидеть сцепку в сборе. К слову, направления, которые закрывала новая прицепная техника, были самые популярные. По некоторым из них в нашей стране наблюдается определенный дефицит.

Начну с полуприцепа-контейнеровоза GTS Box Wizard. Новый производитель в этом сегменте является тринадцатым по счету из российских брендов, предлагающих аналогичный подвижной состав, но судя по всему, новичок попался не из суевнерных. Полуприцеп сделан по классическим канонам: сварная рама выполнена из высокопрочной стали. Полная масса — 42 000 кг при собствен-

ной — 5600 кг. Техника позволяет транспортировать все виды контейнеров, которые используются в морских и железнодорожных перевозках. Трехосный полуприцеп оборудован пневматической подвеской, тормоза всех осей — дисковые. Стоимость транспортного средства — 4 500 000 рублей.

Еще одна из востребованных рынком моделей — полуприцеп-автовоз GTS Double Tiers. Подвижной состав такого типа в РФ в некотором дефиците, хотя в производстве полуприцепов-автовозов в нашей стране занято 14 предприятий, среди которых такие известные, как «АСТ-Канаш» и Уральский завод спецтехники. Новичок — низкорамная модель, она рассчитана на перевозку до 8 авто-



GTS



1



2



3

мобилей. Основные детали рамы автовоза выполнены из оцинкованной стали. Тормозная система — Knorr-Bremse. Верхняя платформа перемещается за счет восьми винтовых механизмов с гидравлическим приводом. Габариты: 16 950 x 2530 x 3700 мм. При собственной массе 10 000 кг, грузоподъемность автовоза составляет 28 000 кг — это неплохой показатель. Цена новинки — 650 тыс. юаней в рублевом эквиваленте на день покупки.

Шторный полуприцеп GTS Easy Way, длина — 13 620 мм. Компаний, предлагающих на рынке российские «шторы», — 23 штуки, и прицепу от GTS придется выдержать серьезную конкуренцию с одноклассниками. Рама у него традиционная для такого вида техники, с лонжеронами и поперечинами. При собственной массе 7200 кг, полная масса полуприцепа составляет 42 000 кг. У модели есть закладные под коники, которые входят в базовую комплектацию. Внутренняя высота полуприцепа — 2760 мм. Для фиксации груза есть проушины, пол сделан из влагостойкой фанеры толщиной 30 мм. Высота шкворня седельно-сцепного устройства — 1150 мм. Задние распашные двери стальные. Цена такого «шторника» — 5 400 000 рублей.

Замыкает парад новинок бортовой полуприцеп GTS Fast Loading, классическая «шаланда» длиной 13 827 мм. На раму полуприцепа с лонжеронами двутаврового сечения нанесено полиуретановое покрытие по технологии KTL, аналогично обрабатывает свои рамы немецкий Koegele. Высота алюминиевых бортов составляет 600 мм, есть закладные под коники, пол полуприцепа выполнен из влагостойкой фанеры толщиной 30 мм. Собственная масса — 6500 кг, полная — до 38 000 кг. Подвеска — пневматическая, тормоза — дисковые, тормозная система — Wabco. Для удешевления полуприцеп снабжен осями Fox (Иран). «Шаланда», спроектированная по запросам российских перевозчиков, предлагается по цене 4 250 000 рублей.



4



5



6

ПОБЕДИМ?

По сведениям «Росспецмаш-Стат» (ресурс объединяет данные компаний, которые выпускают 75% от всего объема производимых в РФ полуприцепов), отгрузки новых моделей российского производства в 2023 году выросли на 44%, до 21,4 тыс. штук. Для сравнения: рост импортных поставок новых и бывших в эксплуатации полуприцепов на отечественный рынок из Германии, Польши, Турции и Китая за этот же период составил 125%. В количественном выражении — 12,7 тыс. единиц. Причин, по которым собственное производство отстает, несколько. Среди главных аналитики рынка отмечают, помимо растущих цен на металл и электроэнергию, нехватку комплектующих для полуприцепов. Их производят в России не в должном объеме.

В Группе компаний GTS, известной по продажам коммерческой техники, магистральных тягачей, а также строительной спецтехники, решили, что в таких условиях целесообразнее производить прицепной состав под своей мар-

кой в странах, где дефицита осевых агрегатов, гидравлики и тормозных систем нет. Для российского рынка выбирали модели, к которым уже привык отечественный потребитель. «Полуприцепы GTS производятся по строгому техническому заданию от нашей компании. Совместно с заводами мы проработали актуальную спецификацию для нашего рынка», — уточнил руководитель отдела по развитию дилерской сети GTS СТМ Илья Семенов. При этом он подчеркнул, что новые модели прицепов базируются на узлах и агрегатах, хорошо знакомых российским механикам, это облегчит их техническое обслуживание в дальнейшем. В качестве примера Илья Семенов привел выбор осевых агрегатов BPW. В РФ работает завод этой компании, вот почему GTS гарантирует трехлетнюю гарантию ходовой части своих полуприцепов без ограничения пробега. 

1. Контейнеровоз GTS Box Wizard позволяет транспортировать все виды контейнеров, которые используются в перевозках.
- 2-3. Полуприцеп-автовоз GTS Double Tiers. Габариты: 16 950 x 2530 x 3700 мм. При собственной массе 10 000 кг, грузоподъемность автовоза — 28 000 кг.
4. Шторный полуприцеп GTS Easy Way длиной 13 620 мм.
5. Бортовой полуприцеп GTS Fast Loading предлагается с закладными под коники.
6. Для снижения стоимости «шаланды» GTS Fast Loading, она комплектуется осями Fox.

ДВИЖЕНИЕ ВДОЛЬ

ISO PAKCS SLA4 > ПОЛНАЯ МАССА: ДО 63 800 КГ > ДЛИНА: 13 190 ММ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2023 Г.

ТУРЕЦКИЙ БРЕНД ISO PAKCS ВЫШЕЛ НА РЫНОК С ШИРОКИМ АССОРТИМЕНТОМ ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ. ПРИ ЭТОМ НАИБОЛЕЕ СИЛЬНЫЕ ПОЗИЦИИ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ИЗ АДАПАЗАРЫ ДЕМОНСТРИРУЕТ В СЕГМЕНТЕ РАЗДВИЖНЫХ ТЯЖЕЛОВОЗНЫХ ТРАЛОВ

> МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА

Хотя ISO Pakcs входит в топ-20 мировых производителей полуприцепов, пока что новое имя мало говорит покупателям о продукте. Тем не менее с ним российский рынок прекрасно знаком. Дело в том, что вся линейка ISO Pakcs — это прицепная техника Kaessbohrer, собранная на том же самом заводе, по тому же производственному циклу, что и продукция премиального немецкого бренда. Разница заключается лишь в «шильдике» — с 2022 года специально для нашей страны производитель из Адапазары создал новый бренд. Наиболее сильные позиции у ISO Pakcs в настоящее время — в сегменте раздвижных тяжеловозных тралов. С ними на рынке выступает «Русбизнесавто» в статусе официального дилера бренда. Компания дала возможность ближе познакомиться с моделью серии Lowbed.

Серия ISO Pakcs — Lowbed, вышедшая на рынок России в 2023 году, предоставляет перевозчикам такую универсальность.





деревянные элементы толщиной 45 мм из твердых сортов дерева (африканская дахома) и стальной рифленый лист над колесными арками. В составе платформы имеется несъемный передвижной стол, он используется для фиксации съемных аппарелей при перемещении груза в процессе такелажных работ. Задняя часть платформы выполнена со срезом под углом 10°.

В гуськовой части предусмотрены алюминиевые борта, а по периметру платформы установлены

парные крепежные кольца с допустимой нагрузкой 5, 8 и 10 тонн. Высота шкворня седельно-сцепного устройства составляет 1250 мм. Опционально предлагается увеличение высоты шкворня до 1550 мм с шагом 50 мм. С завода техника поступает с двухдюймовым шкворнем, но комплект поставки также предусматривает шкворень диаметром 3,5 дюйма. При необходимости перевозчик может его установить самостоятельно, крепеж — на болтах.

Модельный ряд объединяет низкорамные полуприцепы с тремя, четырьмя, пятью или шестью осями, раздвижной или нераздвижной платформой.

У нас в обзоре — четырехосный раздвижной трал снаряженной массой 13 040 кг и разрешенной максимальной массой 63 800 кг (при скорости 60 км/ч) и 53 000 кг (80 км/ч). Его несущие металлоконструкции выполнены из высокопрочной низколегированной стали S700 MC. Длина транспортного средства в сложенном состоянии — 13 190 мм, из них 3950 мм приходится на гуськовую часть и 9240 мм — на грузовую платформу. Платформа погрузочной высотой 850 мм раздвигается на 6200 мм, имеет фиксацию каждые 500 мм. Настил платформы — комбинированный, включает

1. Настил платформы комбинированный: стальной и деревянный.
2. Наличие контейнерных замков добавляет тралу универсальности.
3. Оцинкованные уширители выдвигаются на 300 мм с шагом 100 мм.
4. В составе платформы имеется несъемный передвижной стол.



ISO PAKCS SLA4

Собственная масса, кг	13 040
Полная масса при скорости 60 км/ч, кг	63 800
Нагрузка на ССУ тягача, кг	18 000
Длина грузовой платформы, мм	9240
Длина раздвижения, мм	6200
Погрузочная высота, мм	875
Кол-во осей	4
Подвеска	пневматическая
Тормоза	барabanные
Размерность шин	245/70R17,5
Конкуренты	ЧМЗАП-99064, Спецприцеп-9942L3, Тверьстроймаш TCM-993940



1



2

Грузовая платформа с двух сторон оснащена уширителями: оцинкованные прямоугольные трубы выдвигаются на 300 мм с шагом 100 мм. Настил в зоне уширителей — опция, причем мало востребованная. В России перевозчики обычно изготавливают такой настил из местной, более дешевой древесины.

В базовой комплектации трал поставляется с отверстиями под ко-

ники, кроме этого предусмотрена установка контейнерных замков. Такое решение добавляет транспортному средству универсальности. Например, в передней части раздвинутой платформы можно разместить контейнер, а в задней — дорожный каток.

Модель комплектуется проверен-

ными временем 10-тонными осями BPW с барабанными тормозами, пневмоподвеской AL, электронноуправляемой тормозной системой WABCO EBS 4S/3M со стабилизатором устойчивости RSS. Кстати, система RSS является обязательной при перевозке негабаритных грузов. Светосигнальное оборудование с фонарями Asrock соответствует требованиям ADR. Задний брызговик закреплен на рояльных петлях. Это разумно, поскольку в плохих дорожных условиях он не оторвется с крепления. Ошиновка — двухскатная, используются шины Bridgestone размерностью 235/75R17,5 на стальных дисках. Первая ось — подъемная, а третья и четвертая — пассивная управляемая с пневматической блокировкой.

Складные аппарели обеспечивают угол заезда 9°. Для подъема и опускания аппарелей используется гидравлическая система с электронасосом. Питание насоса — от АКБ тягача при подключении входящего в комплект силового кабеля.

«Трал может эксплуатироваться в сцепке с обычным седельным



Полуприцеп представлен официальным дилером «Русбизнесавто».

3

1. Модель комплектуется 10-тонными осями BPW с барабанными тормозами.
2. Светосигнальное оборудование с фонарями Asrock соответствует требованиям ADR.
3. Складные аппарели обеспечивают угол заезда 9°.



тягачом, гидрофикации не требуется, но знаем точно, что некоторые клиенты в Сибири переделывают нашу штатную гидравлику. При морозе -50°C надежнее использовать стандартное решение с механическим насосом, приводимым от коробки отбора мощности, — пояснил заместитель начальника отдела импортных полуприцепов «Русбизнесавто» Антон Аксенов.

Кстати, штатные аппарели можно демонтировать, а для съезда и заезда техники использовать приставные «мостики». Это удобно, когда габариты груза выступают за задний свес. Для работы с негабаритными грузами полуприцеп оснащен сигнальной маркировкой, включающей выдвигающиеся предупредительные щиты, беспроводные проблесковые маяки оранжевого цвета и светоотражатели.

Принципиальный подход марки ISO Pakcs — поставлять технику в максимальной комплектации. К примеру, базовое оснащение трала включает восемь контейнерных замков, манометр для определения осевых нагрузок, стальной инструментальный ящик с ПВХ покрытием и цепи со стяжным механизмом для дополнительной фиксации аппарелей.

Внешний вид полуприцепа — визитная карточка перевозчика. Вся прицепная техника ISO Pakcs перед покраской проходит дробеструйную обработку и грунтование. Для покраски используется промышленная эмаль PPG. Опционально предлагается частичная или полная металлизация, в таком случае производитель гарантирует защиту от коррозии на срок до 25 лет.

- 4. Проблесковый маяк устанавливается на кронштейн без подключения электрокабеля.
- 5. Сигнальная маркировка для работы с негабаритными грузами.
- 6. По периметру платформы — парные крепежные кольца допустимой нагрузкой 5, 8 и 10 тонн.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. На второй оси установлен аналоговый одометр.



ПРАКТИЧНО. Для подъема и опускания аппарелей используется автономная гидростанция.



Заводская гарантия на полуприцепы серии ISO Pakcs — Lowbed составляет 12 месяцев без ограничения пробега. Периодичность ТО (согласно предписаниям производителя осей) — каждые 90 тыс. км. Сеть партнерских техцентров марки насчитывает 140 СТО во всех регионах России.

Интересно, что ISO Pakcs — это, пожалуй, единственный на се-

годня европейский автобренд, имеющий официальное представительство в России, а значит, обеспечивающий полноценную сервисную поддержку от завода-изготовителя. Среди российских перевозчиков бытует мнение, что европейские компоненты со временем «станут обузой» по причине прекращения поставок в страну. В компании «Русбизнесавто» спешат успокоить скептиков: риска возникновения дефицита запасных частей нет.



КАЧЕСТВО, А НЕ БРЕНД

«ЛУКОЙЛ АВАНГАРД ПРОФЕССИОНАЛ М7» 5W-30

› ПОСТАВЩИК: «ЛЛК-ИНТЕРНЭШНЛ» › ЭКСПЛУАТАЦИОННИК: КОМПАНИЯ «ВОСТОК-ЗАПАД»

СТАРТОВАЛИ ПОЛЕВЫЕ ИСПЫТАНИЯ СИНТЕТИЧЕСКОГО МОТОРНОГО МАСЛА LUKOIL AVANTGARDE PROFESSIONAL M7 5W-30. ЗАДАЧА СПЕЦПРОЕКТА ЖУРНАЛА «АВТОПАРК» — ПРОВЕРИТЬ ТИПИЧНЫЕ ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ, А ТАКЖЕ ЕГО ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ. ПЕРЕВОЗЧИК ВЫДЕЛИЛ ДЛЯ ЭКСПЕРИМЕНТА ДВА КИТАЙСКИХ ТЯГАЧА SITRAK C7H MAX

› МАКСИМ ПРИХОДЬКО › ФОТО АВТОРА

Бочка масла приобретена в официальном интернет-магазине «ЛУКОЙЛ Смазочные материалы» и доставлена поставщиком на СТО «ААА

Траксервис» в Московской области. Предприятие является официальным дилером MAN, Sinotruk, а также других брендов и считается одним из ли-

деров ЦФО в области обслуживания европейской и китайской грузовой техники. Неудивительно, что на станцию в Павловский Посад, деревню Кузнецы,

регулярно приезжает на регламентное обслуживание техника известных транспортных компаний.

В эксперименте участвуют два грузовика Sitrak



1. По результатам компьютерной диагностики грузовик полностью исправен.
2. Для взятия проб используется специальное оборудование.
3. Двигатель на Sitrak C7H Max — лицензионный «мановский». У масла должно быть одобрение MAN M3277.
4. Пробег грузовика — 150 515 км.
5. Пробы отправятся в ведущую независимую лабораторию.



С7Н Max 2023 года выпуска. Модель оснащается 6-цилиндровым дизельным двигателем Sinotruk MC13.48-50, производимым по лицензии MAN (за основу взят мотор D20). Экологический уровень Евро-5 достигается с помощью системы SCR без сажевого фильтра.

Обязательным условием использования нового моторного масла было наличие одобрения MAN M3277. Lukoil Avantgarde Professional M7 5W-30 такое одобрение есть.

Выбранные для испытаний седельные тягачи эксплуатируются преимущественно в городе и области. Плотный дорожный трафик, режим старт-стоп создают более тяжелые условия работы по сравнению с магистральными перевозками. Поэтому рекомендованный сервисный интервал составляет 50 000 км.

Согласно условиям эксперимента, в течение маслосменного интервала будут взяты четыре пробы: «нулевая» из канистры, через 30 минут после заливки и запуска двигателя, на пробеге 25 000 км и финально на 50 000 км. Кроме того, мы будем регулярно проверять качество дизельного топлива, залитого в бак.

Чтобы испытания прошли объективно, пробы отправятся в ведущую независимую лабораторию в области мониторинга ГСМ. При подведении итогов «Автопарк» намерен руководствоваться только ее результатами. Промежуточные итоги



теста будут публиковаться в журнале «Автопарк» ежемесячно. Перевозчик заинтересован в повышении надежности техники и сокращении эксплуатационных расходов.

При выборе моторного масла важно его качество, а не бренд, говорят в компании «Восток-Запад».



ПОСТАВЩИК

«ЛУКОЙЛ Смазочные материалы» — один из ведущих производителей высококачественных масел, смазок и технических жидкостей, обеспечивающий потребности большинства представителей автопарка России. Смазочные материалы ЛУКОЙЛ соответствуют современным международным отраслевым требованиям. Важным аспектом является взаимодействие с автопроизводителями, благодаря которому компания получает возможность разрабатывать новейшие высокоэффективные продукты с учетом требований лидеров мировой автоиндустрии для первичной заливки на конвейерах и технического обслуживания.

ЭКСПЛУАТАЦИОННИК

«Восток-Запад» — крупнейший поставщик ресторанов России. Компания представляет широкий ассортимент продуктов, сервисную поддержку и высокие стандарты пищевой безопасности. Собственная логистическая инфраструктура (склады, транспорт, технологии), созданная в соответствии с международными стандартами IFS, позволяет выстроить инновационную мультитемпературную цепочку поставок по всей территории России. В парке более 300 собственных автомобилей грузоподъемностью от 2 до 25 тонн. Компания является партнером по товарной логистике сетевых ресторанов Burger King, KFC, «КофеХауз» и «Шоколадница».

СЕРВИСНЫЙ ПАРТНЕР

«AAA Траксервис», официальный дилер MAN, Sinotruk, Ambertruck, Isuzu и Hyundai, с 2001 года продает и обслуживает коммерческую технику на территории РФ и ЕАЭС. Подмосковный филиал в деревне Кузнецы (Павловский Посад) построен по стандартам MAN в 2007 году. Сервисная станция на 12 грузовых постов ежегодно принимает более 1,5 тыс. клиентов и вырабатывает свыше 50 тыс. нормо-часов. Собственный склад запчастей (более 10 000 SKU), профессиональное техническое оснащение СТО и наличие кузовного цеха позволяют выполнять ремонт любой сложности.

ПРОДУКТ ДЛЯ ТЕСТИРОВАНИЯ

Синтетическое моторное масло Lukoil Avantgarde Professional M7 5W-30 предназначено для тяжело нагруженных дизельных двигателей грузовой и строительной техники, а также автобусов. Продукт, специально разработан с учетом требований стандартов ведущих автопроизводителей, производится на основе базовых масел группы III+ и высокоэффективного пакета присадок. Жидкость обладает высоким щелочным числом (15,3 мг КОН на 1 г масла) и благодаря этому отличными моюще-нейтрализующими свойствами и увеличенным интервалом замены.

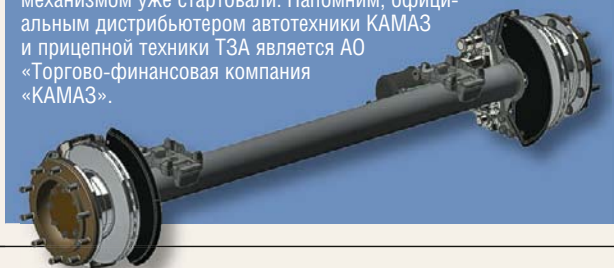


В ЗАМКНУТОМ ЦИКЛЕ

Daimler и Volvo запустили в Германии завод по производству топливных элементов. Современный комплекс Cellcentric (совместное предприятие Daimler Truck и Volvo Group) в Эсслингене — это более 100 сотрудников, свыше 10 300 м² производственных, логистических и офисно-административных помещений. Помимо разработки и производства систем топливных элементов для тяжелого транспорта, Cellcentric создаст полноценную экосистему, обеспечивая интеграцию технических решений в систему управления транспортным средством. Существенно, что Cellcentric планирует экологически безопасный возврат систем топливных элементов в конце их жизненного цикла. Такой подход, основанный на концепции экономики замкнутого цикла, направлен на бережное использование ресурсов, материалов и продуктов. Замкнутый цикл подразумевает четыре этапа: повторное использование выведенных из эксплуатации систем топливных элементов для других применений с более низким профилем требований; восстановление топливных элементов для более длительного срока службы; капитальный ремонт для приведения систем в состояние новых; переработка сырья и его повторное использование в производстве новых топливных элементов.

НЕ УСТУПАЮТ АНАЛОГАМ

«КАМАЗ» освоил производство собственных осевых агрегатов с дисковыми и барабанными тормозными механизмами с необслуживаемым ступичным узлом. Обновленными осями планируется оснащать прицепную технику производства «ТЗА», дочернего предприятия «КАМАЗа» в Башкирии. Оси производятся на автомобильном заводе компании в Набережных Челнах и по своим техническим характеристикам не уступают популярным аналогам. Собственные осевые агрегаты комплектуются дисковыми или барабанными тормозными механизмами, при этом необслуживаемый ступичный узел не требует подтяжки и смазки на весь период эксплуатации. К слову, заявленный ресурс новых осей КАМАЗ составляет 1 млн км. Длина оси (2218 мм) подобрана для односкатных колес размерностью 385/65R22,5 с вылетом 120 мм. Колесная колея — 2040 мм. Планируется, что оси с барабанными тормозными механизмами будут устанавливаться на бортовые полуприцепы. Продажи шторных полуприцепов с осями КАМАЗ с дисковым тормозным механизмом уже стартовали. Напомним, официальным дистрибьютером автотехники КАМАЗ и прицепной техники ТЗА является АО «Торгово-финансовая компания «КАМАЗ».



ДЕСЯТЬ ТОНН В СУТКИ

Завод «НТК Нордоил» запустил на своей площадке в подмосковном Талдоме линию по производству пластичных смазок под брендом Nord Oil. Производство полного цикла рассчитано на выпуск до 10 тонн продукции в сутки. Ассортимент пластичных смазок, устойчивых к повышенным нагрузкам и высоким температурам, включает пять артикулов: многоцелевую смазку Nord Oil Grease 220 EP2, смазку с дисульфидом молибдена Nord Oil Grease ML EP2 Moly для тяжелых условий эксплуатации, высокотемпературную смазку на основе литиевого комплекса Nord Oil Grease XHP 222, текучую смазку Nord Oil Grease ML EP 00/000 для централизованных систем смазывания, а также хорошо известную гостовскую смазку Литол-24. Продукция сертифицирована и соответствует международным стандартам DIN, NLGI и спецификациям производителей оборудования. Ожидается, что основными потребителями смазок Nord Oil Grease будут постоянные клиенты компании — корпоративные автопарки.



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПОСТАВЩИК

ЛУКОЙЛ стал поставщиком смазочных материалов для обслуживания дилерской сети компании «Восточный ветер», эксклюзивного импортера седельных тягачей Dongfeng. Перечень рекомендуемых продуктов для седельных тягачей Dongfeng GX и KX включает

моторные масла на основе синтетических технологий LUKOIL Avantgarde Professional, трансмиссионные масла и многоцелевые технические жидкости. Смазочные материалы ЛУКОЙЛ разрабатываются и тестируются совместно с автобрендами, отвечают современным мировым отраслевым стандартам и успешно зарекомендовали себя на конвейерах ведущих производителей легковых автомобилей и грузовой техники.





ТОЧНО В СРОК

Российская компания Wagnermaier, специализирующаяся на производстве полуприцепов, заключила контракт с гигантом индустрии колесных систем — компанией Accuride Corporation. Контрактом предусмотрена поставка 10 000 единиц продукции в 2024 году.

Американский бренд Accuride Corporation известен как производитель стальных и алюминиевых колесных дисков, а также различных компонентов и узлов для колесных систем коммерческих автомобилей.

Заключение твердого контракта с Wagnermaier дает возможность поставщикам, работая точно в срок, эффективно управлять запасами на своих складах и оптимизировать всю цепочку поставок. Этот подход не имеет аналогов среди других производителей полуприцепов, которые придерживаются принципов ситуационных закупок, говорится в официальном сообщении. Ранее заявлялось, что техника Wagnermaier будет комплектоваться шинами KAMA TYRES.

ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ

На производственных площадках Sollers качеству выпускаемой продукции уделяется особое внимание. Не является исключением и завод в Ульяновске, где по технологии полного цикла выпускаются малотоннажники Sollers Argo.



Все сошедшие с конвейера автомобили проходят через целую «полосу препятствий»: линия контроля качества включает стенды проверки тормозной системы, дождевальную камеру и посты финального контроля качества лакокрасочного покрытия. После статических проверок каждый Sollers Argo отправляется на испытательный трек с искусственными неровностями различного размера и профиля. Но и это не все. Несколько автомобилей из каждой партии попадают в особую зону под названием «Аудит глазами клиента», где подвергаются тщательной проверке, на которой выявляются недостатки, способные вызвать недовольство клиента. Проверка охватывает внутреннее устройство, ездовые характеристики, функционал и внешний вид автомобиля и обеспечивает подтверждение его качества в целом.

Для справки: с января по апрель этого года компания Sollers реализовала 625 автомобилей Sollers Argo, рост продаж составил 625% год к году. В планах расширения модельной линейки — добавление в моторную гамму бензинового мотора мощностью 136 л. с. и появление версии с двухрядной кабиной.

ПЕРЕЗАПУСК

В Тольятти перезапустили заводы по производству автокомпонентов. Новые промышленные мощности НПК «Автоприбор», расположенные в Самарской области, вышли на запланированные объемы производства. Завод силовых агрегатов и предприятие по производству автомобильных климатических систем, которые были перезапущены весной нынешнего года под эгидой холдинга, к настоящему моменту обеспечивают рынок стабильными поставками продукции. Так, на базе завода силовых агрегатов сегодня производятся одномассовые маховики, комплекты сцепления и стартеры. В свою очередь, завод климатических систем выпускает блоки HVAC (включающие в себя модули отопления, вентиляции и кондиционирования), а также радиаторы, конденсоры, вентиляторы, моторы отопителя. Принципиально важной задачей, которая была решена при перезапуске, стало обеспечение максимально глубокой локализации производства всех видов автокомплектовующих на обоих предприятиях, что позволило добиться бесперебойных поставок на российский рынок вне зависимости от внешнеэкономической конъюнктуры. Покупателями продукции двух заводов стали крупнейшие автопроизводители страны, в том числе АВТОВАЗ.



ВМЕСТО ИНОСТРАННОГО

НПП «Итэлма» и ПАО «КАМАЗ» в рамках стратегического сотрудничества договорились о применении на автомобилях и автобусах КАМАЗ новой электронной архитектуры с использованием санкционно-стойкой элементной базы.

Компания «Итэлма» активно работает над поиском альтернативных решений взамен полупроводниковым компонентам ушедших с российского рынка производителей. Одной из ключевых вех на этом пути стала договоренность с «КАМАЗ» о применении на грузовиках семейств К3 и К5 новой линейки электронных блоков НПП «Итэлма», которые полностью соответствуют требованиям «КАМАЗ» и могут на равных соперничать с лучшими иностранными аналогами.

Большое внимание партнеры уделяют локализации компонентной базы. Так, в конструкции блоков управления запланировано применение российских печатных плат, пассивных электронных компонентов и разъемов, а в последующих релизах к списку отечественной элементной базы (ЭКБ) добавятся микросхемы и микроконтроллеры. Сегодня доля электроники составляет около 2% от стоимости автомобиля КАМАЗ, но с учетом движения компании к полной цифровизации и внедрению элементов автономного движения, эта доля в будущем значительно вырастет. Применение санкционно-стойкой ЭКБ должно привести к снижению стоимости блоков электронной архитектуры.



ГИБРИД, МЕТАН И БАТАРЕЯ

Автозавод «Урал» разработал и приступил к испытаниям модульной платформы с электрической силовой установкой, способной работать от различных энергетических источников. Проект нацелен на серию. Что собой представляют уральские электрические грузовики?

Специалисты автозавода «Урал» не случайно называют свой электрический грузовик модульной платформой. Это универсальное шасси, оснащенное электрическим двигателем, может быть оборудовано различными источниками электроэнергии. Первым в прошлом году автозавод представил «Урал», у которого в качестве такого источника применили газовый двигатель

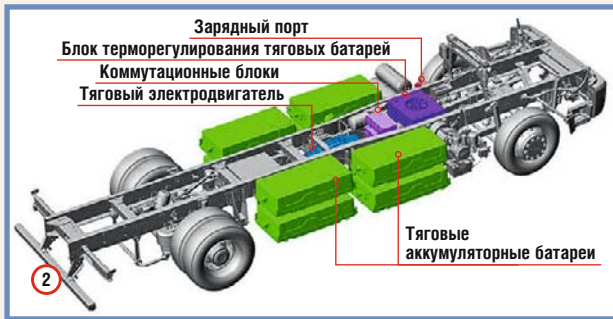
семейства ЯМЗ-534 — он вместе с электрогенератором занял привычное место в моторном отсеке под кабиной. В работе над этим вариантом принимал участие НИИ «Опытное машиностроение» при челябинском ЮУрГУ. Четыре пакета тяговых аккумуляторов и бак для сжиженного природного газа конструкторы расположили по бокам рамы грузовика. Следом появился «Урал», у которого электродвигатель пи-

тается только от аккумуляторных батарей, они тоже расположены по обеим сторонам рамы, но в два раза большем количестве. А теперь увидело свет еще одно уральское электрическое шасси, которое оснастили энергетической установкой на топливных элементах, размещенной во все том же расположенном под кабиной моторном отсеке. У этой модификации, созданной при участии МГТУ им. Баумана,

в качестве топлива используют водород, баки с которым установлены за кабиной в несколько ярусов.

У разных вариантов уральской модульной платформы — разные дополнительные энергетические источники, но в остальном все три электрифицированных шасси идентичны. Лонжеронная рама, передний и задний мосты у них одинаковые и заимствованы у серийный бескапотных





«Уралов». Электрический двигатель установлен в раме примерно по центру колесной базы отдельно от ведущего моста и связан с ним с помощью кардана. В номинальном режиме этот двигатель развивает 130 кВт и 1922 Нм, тогда как в пиковом режиме его мощность увеличивается до 300 кВт, а крутящий момент — до 4500 Нм. Перед электродвигателем, тоже на раме, смонтированы коммутационные блоки и блок терморегулирования тяговых батарей. Зарядный порт расположен слева, сразу за крылом переднего колеса. Предусмотрена система терморегуляции, защищающая батареи от перегрева. Кабина фактически идентична таковой у серийных бескапотных «Уралов», разве что в салоне, из-за применения бесступенчатой трансмиссии, отсутствует рычаг переключения ставшей ненужной коробки передач.

С использованием только аккумуляторных батарей, газовый гибрид способен преодолеть порядка 100 км. Этого вполне достаточно, чтобы, скажем, мусоровозу наполнить кузов бытовыми отходами и выехать за городскую черту, после чего газовый двигатель сможет генерировать электроэнергию на протяжении еще 400 км. У чисто электрического шасси энергоемкость аккумуляторных батарей увеличена со 124 до 250 кВт·ч, благодаря чему на одной зарядке он сумеет преодолеть уже 200–250 км. Правда, лишенный собственного генерирующего источника электротрак уже целиком и полностью зависит от зарядной инфраструктуры. Тип зарядки — ночной: промышленная электросеть напряжением 380 вольт накачивает аккумуляторы электричеством за 9–10 часов. Если же удастся подключиться к быстрой зарядной станции мощностью 120–150 кВт, то время зарядки резко сократится и составит всего 2–2,5 часа. А в случае с гибридом, у которого энергоемкость аккумулято-

ров значительно меньше, на это уйдет 6–7 часов от обычной сети и 1–1,5 часа от быстрой зарядной станции. Дополнительно хочется отметить, что АЗ «Урал» также применяет батареи другого российского производителя, с более высокой емкостью, и на водородном образце и следующем гибриде установлены тяговые батареи емкостью 188 кВт·ч, которые обеспечат запас хода порядка 150 км только на батареях. Конечно, у чисто электрического «Урала» батареи значительно увеличили снаряженную массу, но грузоподъемность все же сохранена на довольно приличном уровне: она составляет 9,35 тонны.

В чем преимущества новой уральской модульной платформы с электрическим приводом? Прежде всего — в экологичности. У гибрида с газовым двигателем вредные выбросы значительно ниже, чем у дизельных грузовиков, а водородная и чисто электрическая модификации так и вовсе обладают нулевым уровнем вредных выбросов. Таким образом, грузовики с электрическим двигателем могут работать, в том числе, в особых экологических зонах, а также зонах, где есть ограничения по шуму, ведь электромобили значительно тише автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. Да и власти крупных мегаполисов, где непростая экологическая обстановка, рано или поздно оставят разрешения на въезд только для автотехники на электротяге. Конечно, из-за высокой стоимости аккумуляторных батарей электрический грузовик при приобретении обходится существенно дороже дизельного, но вот его эксплуатация, благодаря меньшему объему техобслуживания и отказу от дизтоплива в пользу менее дорогого электричества, выходит дешевле.

Перед разработчиками уральской модульной платформы с электрическим приводом бы-



1. Дебют электрического «Урала» на Comtrans 2023.
2. Платформа «Урал электро».
3. Для «Уралов» рассматриваются два отечественных поставщика литий-ионных аккумуляторов.
4. Электродвигатель установлен в раме примерно по центру колесной базы.



ла поставлена задача добиться максимальной локализации. Что интересно: основные импортные компоненты приходится не столько на электрооборудование, сколько на элементы шасси. Хотя АЗ «Урал» сегодня активно реализует проект по созданию производства собственных мостов тяжелого класса, на его бескапотных дорожных грузовиках пока применяются китайские мосты Hande. Плюс импортный электропривод гидросилителя руля. А из электрического силового агрегата китайское происхождение только у контроллера быстрого заряда. Все остальное выпускается в России, включая двигатель и даже литий-ионные аккумуляторы. Для «Уралов» сейчас рассматриваются два отечественных поставщика, которые самостоятельно производят не только сборку пакетов батарей, но применяют в них

ячейки российского производства. Уральская электрическая модульная платформа на сегодняшний день локализована на 80%.

После завершения заводских испытаний и сертификации электрической модульной платформы, «Урал» с гибридным приводом планируется передать в опытную эксплуатацию компании «Россети», по итогам которой будет решаться вопрос о поставке ей уже партии таких электрогрузовиков. Начало серийного производства электрического грузовика любого исполнения (гибрид, электро, водород), необходимого рынка, запланировано на ноябрь 2025 года, а начиная с 2026 года электрический «Урал» станет доступен для заказчиков.

Константин Закурдаев
Фото АЗ «Урал»



СЛОВА И ЗНАКИ

Мульти- или многотемпературные? Как разница в несколько букв может привести к потере скоропортящегося груза?

Для перевозки температурных грузов используется рефрижератор, где в фургоне устанавливается заданная грузоотправителем температура. При этом часто требуется одновременно перевезти продукцию с разной температурой. Например, замороженную, для которой необходимо поддержание температуры -20°C , и свежие овощи при $+5^{\circ}\text{C}$.

В таких случаях изотермический кузов фургона разделяют с помощью перегородок на два или больше отсеков. Также нужны особые мультитемпературные рефрижераторные установки, которые должны поддерживать разную температуру в отсеках и одновременно работать как на охлаждение, так и на обогрев. Отличить их можно по сокращению МТ в названии агрегата.

На этапе проектирования мультитемпературных агрегатов в логику их функционирования закладывалась способность работы нескольких отсеков при разных температурных режимах. Несколько испарителей устанавливаются в отсеки и работают независимо друг от друга. Единый блок регулирует работу всего агрегата, а управление осуществляется с пульта, который задает тем-

пературу в каждом отсеке. Они просты в монтаже и не требуют дополнительных, сверх стандартных, расходов на обслуживание.

«Конструктивно у мультитемпературных агрегатов — один компрессор, единый конденсаторный блок, пульт управления и несколько испарителей, свой для каждого отсека. Единый блок управления контролирует работу отсеков, что помогает получить наиболее стабильные показатели по поддержанию заданной температуры в каждом отсеке», — отмечает Андрей Серов, руководитель службы технической поддержки компании «СИБ Трансколод», дистрибьютора транспортного холодильного оборудования Carrier.

Однако сейчас можно встретить изотермические фургоны с холодильными установками, визуально похожими на мультитемпературные агрегаты, с двумя испарителями, которые позиционируются как мультитемпературные. К сожалению, это не всегда так. Некоторые из них на самом деле «многотемпературные». При этом внешне они похожи на оригинальные мультитемпературные агрегаты, также могут иметь один компрессор, конденсаторный блок и несколько испарителей, но для управления используются уже два пульта и два несинхронизированных между собой блока управления. По количеству пультов сразу можно распознать псевдомultiтемпературный агрегат.

При эксплуатации подобных рефрижераторных установок зачастую проявляются серьезные недостатки. Во время набора заданной температуры могут происходить значительные колебания температуры, а также возникать другие проблемы. Эти проблемы связаны с тем, что работа блоков



1. В случаях если требуется одновременно перевезти продукцию с разной температурой, изотермический кузов фургона разделяют с помощью перегородок на два или больше отсеков.
2. Мультитемпературные рефрижераторные установки имеют обозначение МТ в названии агрегата.
- 3-4. Высокие колебания температуры (более 4°C) при несинхронизированной работе отсеков.

управления не синхронизирована и каждый испаритель при работе пытается набрать заданную температуру в отсеке без учета режима другого отсека.

Физика процессов проста. Для охлаждения до минусовых температур нам требуется жидкий фреон, который впрыскивается через терморегулирующий вентиль (ТРВ) в испаритель, в результате чего происходит охлаждение. А для обогрева требуется горячий газ. Таким образом, если работа отсеков не синхронизирована, то весь горячий газ будет уходить на обогрев, а набор температуры в отсеке, где требуется охлаждение, будет проходить по остаточному принципу. После того как температура в «плюсовом» отсеке будет достигнута, начнется интенсивное понижение температуры во втором отсеке.

При этом если потребуются дополнительный нагрев в «плюсовом» отсеке, то в отсеке с «охлаждением» произойдет повышение (колебания) температуры более чем на 4–5 градусов.

Подобные колебания температуры могут негативным образом сказываться на перевозимом грузе. Также при эксплуатации возникают дополнительные расходы на обслуживание подобной конструкции. Не говоря о стоимости самого агрегата и монтаже.

Таким образом, если сравнивать мультитемпературные агрегаты с «многотемпературными», то мультитемпературные холодильно-отопительные установки имеют значительные преимущества, так как изначально рассчитаны производителем для работы одновременно в разных температурных режимах.

«Для поддержания полноценного мультитемпературного режима рекомендуем выбирать Carrier Xarios MT для небольших фургонов, автономные дизельные агрегаты Supra MT для грузовиков, а для полуприцепов и вагонов — Vector HE 19 MT. Эти холодильные установки специально созданы для одновременной перевозки грузов с разными температурными ре-



жимами», — подытожил Андрей Серов.

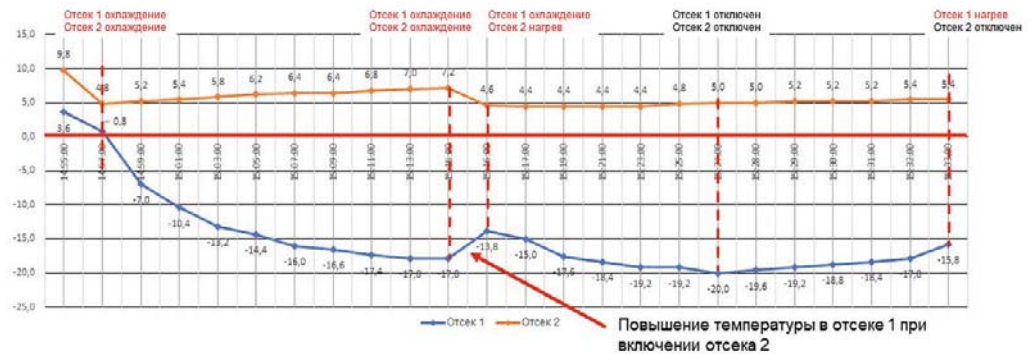
В 2023 году в России было продано 8700 рефрижераторов — автомобилей для перевозки скоропортящихся товаров, таких как продукты питания, медикаменты и других, требующих специального температурного режима. Это на 40% больше, чем годом ранее, но на 30% меньше, чем в 2021 году.

Немногом более 4300 из общего количества — это автомобили с холодильными установками, работающими от двигателя автомобиля. Менее 3000 — рефрижераторные полуприцепы для

магистральных перевозок крупных, до 20 тонн, партий грузов.

Михаил Ожерельев
По материалам
«СИБ Трансхолд»

3 Заданная температура: отсек 1: -20 °С, отсек 2: +5 °С



4 Заданная температура: отсек 1: -20 °С, отсек 2: +10 °С



СИЛА ВОЛНЫ

К выпуску этих уникальных лебедок в нашей стране шли четыре десятилетия. Дважды проект фактически умирал и дважды вновь возрождался. И вот теперь волновые лебедки — в серийном производстве: ими комплектуют российские полноприводные грузовики! Что эти лебедки из себя представляют и почему их промышленное освоение стало значимым шагом для отечественной автомобилестроительной отрасли?

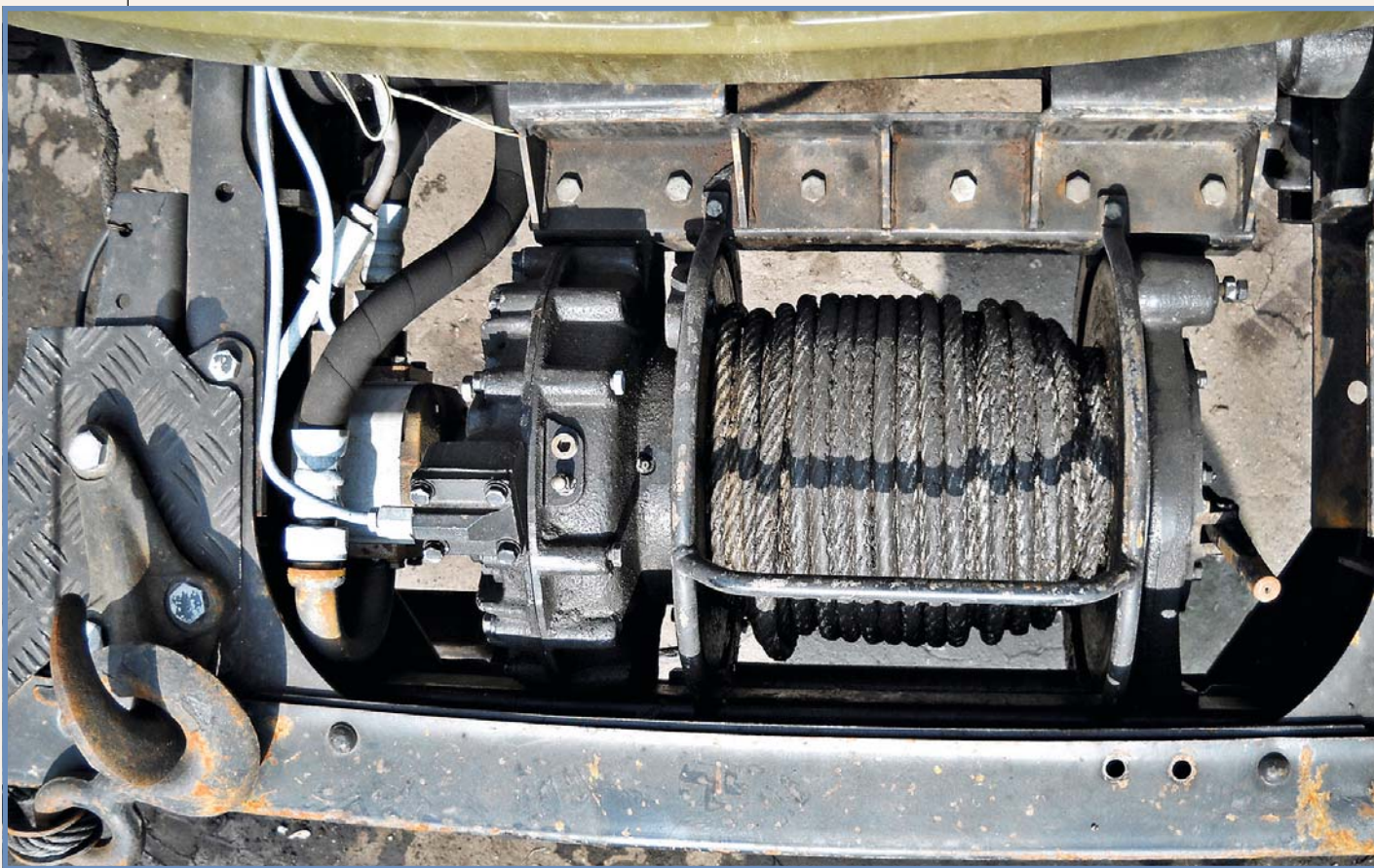
Волновые зубчатые передачи и редукторы в машиностроении известны давно: их промышленное использование началось еще в середине прошлого века. В частности, благодаря высочайшей плавности работы при практически нулевом люфте, такие редукторы находят широчайшее применение в станках, испытательном оборудовании и робототехнике. Поэтому неудивительно, что на Заводе имени Лихачева первыми обратили на них внимание специалисты, занимавшиеся эксплуатацией и ремонтом испытательного оборудования, в конструкции которого волновые редукто-

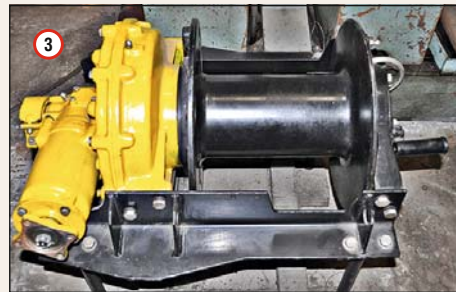
ры — не редкость. В начале 70-х заводские специалисты начали углубляться в тему, подав несколько рацпредложений по совершенствованию конструкции волновых редукторов и расширению их применения. В 1972–1973 годах у работника КБ испытательных стендов УКЭР ЗИЛ, инженера-конструктора первой категории С. И. Горфинкеля, родилась идея использовать волновой зубчатый редуктор в тяговой лебедке автомобилей ЗИЛ-157 и ЗИЛ-131. Предложение было более чем обоснованным: волновые лебедки по своим характеристикам и возможностям значительно превосходят

лебедки классической планетарной многорядной конструкции, не говоря уже о червячных лебедках.

Как устроен волновой зубчатый редуктор? В нем реализован принцип передачи вращательного движения за счет бегущей волновой деформации одного из зубчатых колес. Если по-простому, конструкция такого редуктора представляет два встроенных одно в другое зубчатых колеса: внешнее — жесткое, с внутренним зубчатым венцом, и внутреннее, так называемое гибкое колесо с внешними зубьями. У последнего изначально задана форма эллипса, из-за чего зацепление

между зубьями двух колес осуществляется на разную глубину, от максимального заглубления до полного его отсутствия. В гибкое колесо встроено генератор волн, он же — водило. Этот генератор, получая вращение от гидромотора через гибкий подшипник, создает волновую деформацию. При его вращении гибкое колесо перекачивается по внутреннему зубчатому венцу жесткого колеса. Поскольку у них разная длина окружности, за полный оборот генератора гибкое колесо проворачивается в направлении, противоположном вращению кулачка. Величина такого смещения составляет разность





длин окружности обоих колес. В ходе подобного вращения гибкое колесо деформируется в виде волн, отсюда и название — волновая зубчатая передача.

Гибкое зубчатое колесо, несмотря на свое название, делают из стали. Иного и быть не может: оно в редукторе самое нагруженное. С первых сделанных на ЗИЛе волновых редукторов и по сей день используют одну и ту же сталь, обладающую пружинящими свойствами, которых в ходе вращения хватает для небольшой, но вполне достаточной деформации. Главное здесь — обеспечивающая требуемую гибкость качественная термообработка. Жесткое зубчатое колесо и шестерню-муфту, в принципе, можно было бы изготавливать из более дешевой стали. Тем не менее на ЗИЛе решили использовать для них ту же самую сталь, что и для гибкого колеса. В этом случае термообработку всех названных деталей можно проводить совместно, а их приработка будет проходить равномерно.

У волновых лебедок есть несколько весомых преимуществ перед планетарными. Одно из них — возможность редуцирования в одну ступень более высоких передаточных чисел

(практически до 1:300), тогда как планетарные лебедки с сопоставимыми передаточными числами делают двухступенчатыми, а чаще — трехступенчатыми. Неудивительно, что волновые редукторы значительно проще по конструкции, что обеспечивает снижение их массы и габаритов. Такой редуктор, независимо от передаточного отношения, состоит из трех шестерен (жесткое колесо, гибкое колесо и муфта-шестерня), кулачка-генератора волн и одного-единственного гибкого подшипника. Получается, всего пять деталей! При одинаковой серийности себестоимость производства волновой лебедки в сравнении с планетарной будет ниже более чем вдвое! Одинаковые по передаточному отношению лебедки обоих типов по поперечному размеру примерно схожи, а вот по осевому габариту волновая значительно выигрывает у планетарной с ее двухступенчатым или трехступенчатым редуктором. Кроме того, в отличие от планетарного, а тем более червячного редуктора, у волнового в одновременном зацеплении может находиться до 40% от всего количества зубьев, что обеспечивает передачу гораздо более высокого максимального

ВОЛНОВЫЕ ЛЕБЕДКИ ПО СВОИМ ВОЗМОЖНОСТЯМ ЗНАЧИТЕЛЬНО ПРЕВОСХОДЯТ ЛЕБЕДКИ КЛАССИЧЕСКОЙ КОНСТРУКЦИИ

крутящего момента и значительное увеличение несущей способности.

Когда на ЗИЛе взялись за волновые лебедки всерьез, разработав и изготовив их первые образцы, выяснилось, что волновой редуктор по своим рабочим характеристикам одинаково подходит для лебедок сразу четырех серийно выпускаемых в стране, разных по классу грузовых автомобилей повышенной проходимости: ГАЗ-66, ЗИЛ-131, Урал-4320 и КАМАЗ-4310. То есть обеспечивалась унификация там, где при использовании лебедок с червячным или планетарным редуктором ее и быть не могло. На том же ЗИЛ-131 волновая лебедка должна была заменить именно червячную лебедку, которую превосходила буквально по всем параметрам. Для примера: масса червячной лебедки составляла 128 кг, а волновой с теми же тяговыми возможностями — 53 кг, то есть почти в 2,5 раза меньше! Кроме того, для производства волновой лебедки не требовалась дорогостоящая бронза.

В 1976 году на ЗИЛе разработали первые комплекты конструкторской документации, а в период с 1978 по 1979 год из-



готовили первые образцы волновых лебедок и начали их всесторонние испытания. Зиловцам приходилось фактически с нуля закладывать основы проектирования таких лебедок. На заводе разработали методику расчета геометрии шестерен волновой зубчатой передачи, подобрали для них материалы и режимы термообработки, исследовали достоинства и недостатки различных схем волновых зубчатых редукторов и их компоновок. В ходе испытаний, кстати, и выяснилось, что волновой редуктор, рассчитанный для использования в применяемой на ЗИЛ-131 лебедке с усилием в 5–6 тс, может спокойно

1. Лебедка с волновым зубчатым редуктором для ЗИЛ-131.
2. Испытания лебедки с волновым зубчатым редуктором на ЗИЛ-4327Н.
3. Разработанная в 1992 году волновая лебедка на 12 тс с механическим приводом.
4. Волновой зубчатый редуктор в сборе.



применяться и в лебедках для КАМАЗов и «Уралов» уже с усилием в 8–12 тс. Естественно, барабаны, 60-метровые тросы и ряд других деталей у этих лебедок отличались. Но наиболее сложный и трудоемкий в изготовлении волновой редуктор был одинаковым. Это сильно обрадовало военных, которые вполне логично решили организовать выпуск волновых лебедок для грузовиков повышенной проходимости всех четырех марок на одном заводе. А заодно

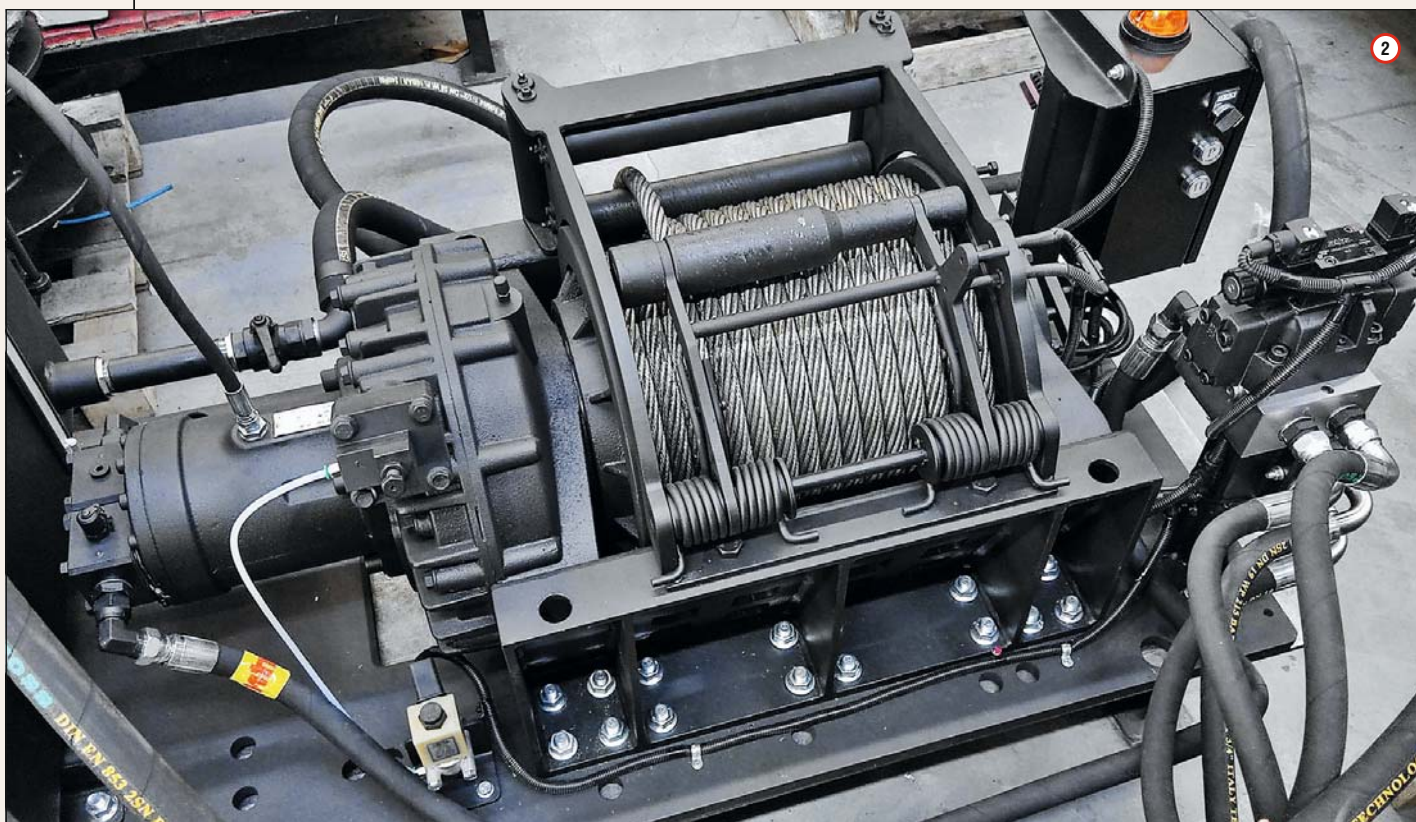
поручили конструкторскому бюро спецприводов под руководством С. И. Горфинкеля, специально сформированному на ЗИЛе под данную тему, разработать волновую лебедку для более тяжелых грузовиков производства КРАЗа и МАЗа. Что и было сделано.

Созданные на ЗИЛе волновые лебедки получили гидравлический привод: их снабдили гидромоторами. Но когда к работе вплотную подключились военные, они попросили сделать

привычный им механический привод с использованием карданной передачи от коробки отбора мощности. Такой же, как применяется на отечественных армейских грузовиках с лебедками червячного типа. Реализовали и этот вариант. Единственное, у гидравлического привода проблема защиты от перегрузки решается очень просто — установкой предохранительного клапана, который открывался при избыточном давлении, тогда как в механиче-

ском приводе на отечественных червячных лебедках с той же целью используется срезной палец, с которым намучилось не одно поколение водителей. Специалисты ЗИЛа решили раз и навсегда устранить эту проблему, заменив одноразовый палец на добавленную к угловому редуктору многоразовую предохранительную кулачковую муфту. Беда в том, что в ней использовалась особая пружина повышенной жесткости, примерно такая же, как в автомобильных гидроаккумуляторах, которую требовалось изготавливать методом горячей навивки. Технология сложная, требующая дорогостоящего оборудования, а потому реализуемая только в условиях массового производства. И такое производство решено было организовать.

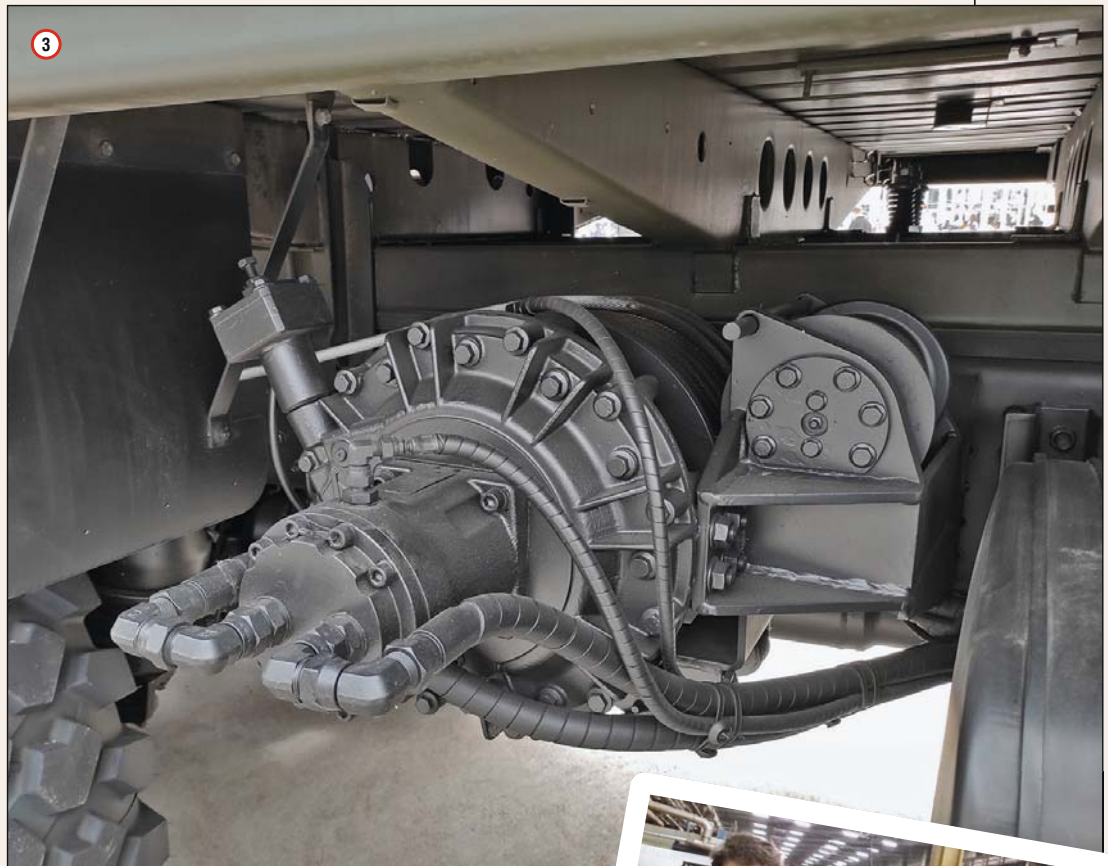
С 1985 по 1987 год все созданные на ЗИЛе волновые лебедки успешно прошли межведомственные испытания с участием специалистов автомобильной промышленности и министерства обороны СССР, итогом которых стало принятие в 1988 году решения об организации их серийного выпуска на Калининградском автоагрегатном заводе с выхо-



дом к 1993–1995 году на темп производства 100 000 лебедок в год. Но в перестройку финансирование сократилось, а в 1991 году, с распадом страны, прекратилось совсем. Это была, так сказать, первая случившаяся в нашей стране смерть тематики волновых лебедок.

В связи с прекращением ОКР по тяговым лебедкам с волновым зубчатым редуктором, начался перевод сотрудников КБ спецприводов в другие, еще востребованные подразделения ЗИЛа, а после того, как автор-вдохновитель идеи такой лебедки и бессменный руководитель КБ спецприводов С. И. Горфинкель в 1995 году по контракту уехал работать в США, его детище было расформировано. Казалось бы, теме автомобильных волновых лебедок действительно пришел конец, но в 2000 году главным конструктором завода стал ранее возглавлявший НИИ-21 в Бронницах Е. Л. Рыбин, в прежней должности много сделавший для испытаний и доработки волновых лебедок. И в 2003 году ЗИЛ возобновил работу над ними, но ненадолго: вскоре эта тема вновь оказалась на грани закрытия. И закрылась бы вместе с заводом в 2014 году, то есть умерла бы второй раз и, видимо, окончательно. Но выручил случай.

О волновых лебедках узнали в компании, поставившей комплектующие для АЗ «Урал», который в те времена использовал или отечественные устаревшие червячные лебедки, тяговое усилие которых для новых моделей «Уралов» было недостаточным, или их более тяговитые импортные аналоги, которые и предстояло импортозаместить. Сделать это решили за счет организации производства волновых лебедок, аналогичных тем, что ранее были разработаны на ЗИЛе. И образцы которых вместе с технической документацией пришлось спастись в прямом смысле этого слова — иначе они бы просто сгнили, как другие перспективные разработки, вместе с уничтоженным ЗИЛом. Наследником



созданных на нем волновых лебедок стало «ПГ Вектор» под руководством генерального директора А. В. Князева, которое в 2015 году взялось за организацию их серийного производства. Для этого потребовалось фактически с нуля создавать экспериментальные образцы и технологическую базу, искать подрядчиков и поставщиков комплектующих. Но дорогу осилит идущий: в 2019 году «ПГ Вектор» выполнил первый контракт на изготовление для автозавода «Урал» партии тяговых волновых лебедок, с тех пор став для уральцев их постоянным поставщиком.

Хотя во многом запущенные в производство на «ПГ Вектор» волновые лебедки похожи на те, что разрабатывались еще во времена ЗИЛа, начиная с 2014 года в их конструкцию внесены значительные доработ-

ки и изменения. Например, с расширением применения на автомобилях пневматических приводов, механизм гидрорастормаживания лебедок заменили пневморастормаживанием. Механизм, соединявший и разъединявший редуктор и барабан, раньше включался рычагом, а теперь это делается дистанционно. Гидромоторы самого простого, шестеренчатого типа уступили место более совершенным аксиально-поршневым гидромоторам.

Сегодня «ПГ Вектор» серийно изготавливает автомобильные волновые тяговые лебедки трех классов: 6–8 тс, 12–16 тс и 16–20 тс. Первыми можно комплектовать грузовики среднего класса, вторые используются главным образом на выпускаемых Автозаводом «Урал» специальных внедорожных шасси, а третьи ставят за кабины седельных тягачей, чтобы с их помощью затягивать на полуприцеп грузы или технику. Завершается разработка и освоение в серии еще двух волновых

лебедок. Одна — с тяговым усилием 10–12 тс. Ее создают на базе волновой лебедки на 6–8 тс, но с зубьями гибкого колеса, изготавливаемыми по более прогрессивной технологии. Эта технология позволяет нарезать зубья с так называемой глубокой впадиной, что снижает напряжение в их основании и позволяет дозагрузить редуктор. А вторая перспективная волновая лебедка относится уже к тяжелому классу и будет обеспечивать тяговое усилие в 25–30 тс.

*Алексей Ефимов,
Константин Закурдаев
Фото авторов*



1. Волновая лебедка на 12 тс производства «ПГ Вектор».
2. Волновая лебедка на 20 тс производства «ПГ Вектор».
3. Волновая лебедка «ПГ Вектор» на 12 тс, смонтированная на раму «Урала».
4. Конструктор А. Д. Ефимов и начальник КБ В. С. Конов на сборочном участке «ПГ Вектор». Эти специалисты в прошлом были работниками ЗИЛа и занимались проектированием волновых лебедок.



Утро пресс-дня по традиции началось с поездки в Тарловку, на домашний полигон команды «КАМАЗ-мастер». Журналистам представили два спортивных грузовика КАМАЗ семейства К5 (КАМАЗ-435091), подготовленные к ралли «Шелковый путь». Эти автомобили участвовали в заездах по трассе (впервые!), а почетное место в статичной позиции на бивуаке занял легендарный КАМАЗ-49252, участник соревнований с 1994 по 2003 год. Двухосник среднемоторной компоновки с двигателем мощностью 750 л. с. был построен в 1994 году при поддержке московской компании «Мастер» (именно тогда команда стала называться «КАМАЗ-мастер»). Представлял машину первый российский победитель ралли «Дакар» Наиль Багаветдинов. Связь и преемственность поколений — это очень важно!

Пилоты «боевых» КАМАЗов — многократный победитель «Дакаров» Андрей Каргинов и молодой перспективный гонщик Богдан Каримов. Представители СМИ проходили тест-драйв в креслах механика и штурмана. Кольцевую трассу длиной 15 км спортивный грузовик проезжает примерно за 10 минут. Под кабиной спортивного КАМАЗ К5 — рядная «шестерка» мощностью 1100 л. с. и гидромеханическая коробка. На прямом участке трассы грузовик уверенно разгоняется до максимальной скорости 140 км/ч (установлен ограничитель). Впрочем, и на извилистых участках темп сбавляется незначительно. При этом пилот словно по интуиции работает рулем и педалями, четко вписывая машину в виражи. Высший пилотаж! Спрашиваю по внутрикабинной связи у Андрея Каргинова: как ему удается настолько точно чувствовать трассу? «Навык вырабатывается в комплексе — это опыт, уверенность в технике и постоянные тренировки. Нужно быть хорошо готовым физически, потому что за рулем сидим часами, и не один день», — отвечает заслуженный мастер спорта России. И рекомендует нам с коллегой сильнее упереться ногами в пол — впереди трамплин....

ЛЮДИ, МАШИНЫ, ПОБЕДЫ

В НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНАХ ПРОШЕЛ ТРАДИЦИОННЫЙ ПРЕСС-ТУР, ПРИУРОЧЕННЫЙ К РАЛЛИ МАРАФОНУ «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ». УЧАСТНИКИ КОМАНДЫ «КАМАЗ-МАСТЕР» РАССКАЗАЛИ О РАЗЛИЧНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ИДЕЯХ, КОТОРЫЕ БУДУТ ПРЕТВОРЯТЬСЯ В ЖИЗНЬ В ТЕЧЕНИЕ НЫНЕШНЕГО СПОРТИВНОГО СЕЗОНА, И О СПОРТИВНОЙ СМЕНЕ, КОТОРАЯ, НЕСМОТРИ НА МОЛОДОСТЬ, УВЕРЕННО КОНКУРИРУЕТ С ОПЫТНЫМИ ГОНЩИКАМИ

» МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ » ФОТО АВТОРА И «КАМАЗ-МАСТЕР»



1. Полевой бивуак — традиционное сопровождение тест-драйва.
2. Спортивные грузовики семейства К5 впервые участвовали в тест-драйве с представителями СМИ.

По ощущениям КАМАЗ К5 преодолевает неровности мягче, чем его предшественник КАМАЗ-43509, в котором я ездил здесь же в Тарловке несколько лет назад.

По словам начальника конструкторского отдела команды Евгения Яковлева, было много сделано для повышения плавности хода спортивного грузовика, которая зависит от многих факторов: массы машины, ее распределения, схем поддресоривания. Сложностей добавляет еще и подвеска кабины, именно она и подверглась изменениям. Было найдено решение, позволившее при тех же комплектующих использовать по максимуму весь диапазон настроек, улучшить плавность при пересечении участков бездорожья, а также снизить крены. Проведенные изменения привели к увеличению нагрузок на элементы шасси, что потребовало усиления этих зон.

Что касается других систем, то инженеры и конструкторы ориентировались на главную для команды гонку года — ралли-марафон «Шелковый путь» и, предполагая жаркие условия Монголии, постарались улучшить показатели охлаждения систем двигателя. Стоит

отметить, что в ходе совместных работ некоторые компоненты российского производства имеют сейчас более высокие показатели по сравнению с зарубежными аналогами.

Поиск качественных производств и технических партнеров ведется постоянно. Пока не все наработки могут быть применены на предстоящем ралли, ввиду незавершенных циклов испытаний, однако некоторые компоненты будут опробованы уже на июльской гонке, так как находятся на завершающей стадии тестов. Это элементы тормозной системы, ходовой части, двигателя. По двигателю было важно найти новых производителей некоторых комплектующих. Часть этих вопросов решена с помощью как российских компаний, так и поставщиков из дружественных стран.

Сейчас на спортивных грузовиках установлен 13-литровый дизель ISZ13 производства Dongfeng Cummins Engine Co. (DCEC), завод и конструкторское бюро расположено в китайской провинции Хубэй. В перспективе планируется переход на 12-литровые моторы, в связи с ужесточением правил FIA. Такой двигатель имеется и у «КАМАЗа». Есть и инженеры, способные подготовить



3. Плавность хода зависит от многих факторов: массы машины, ее распределения, схем поддресоривания.
4. Инженеры конструкторского отдела «КАМАЗ-мастер» — как правило, действующие спортсмены.
5. Кольцевую трассу длиной 15 км спортивный грузовик проезжает примерно за 10 минут.



именно спортивный мотор. Кстати, за свою историю команда применяла семь спортивных двигателей.

Разговор о технике продолжили в спортцентре «КАМАЗ-мастер». Накануне ответственной гонки работа здесь не прекращалась ни на минуту. Масштабное строение, стены которого сияют на солнце металлическим отливом и небесной синевой — это настоящий завод в миниатюре: станки для раскроя металла, участки механической обработки деталей, сборочный участок, окрасочный цех — здесь есть все, чтобы строить грузовики. Кабины поставляет завод компании «Тракс Восток Рус», партнера команды «КАМАЗ-мастер».

В спортивном центре в них интегрируют каркас безопасности, который становится несущим.

Экскурсию проводит легендарный штурман Айдар Беляев. После осмотра цеха больших машин он ведет нас на участок багги, рассказывая о том, какое большое внимание команда уделяет детскому спорту. «Мальчишки и девчонки приходят в спортивную секцию с шести лет, а в восемь уже участвуют в первенстве России. С 12 лет юниоры пересаживаются на технику с более мощными моторами, а с 16 во взрослый класс переходят. Все эти ребята — будущее нашей команды», — берет слово руководитель спортивной под-





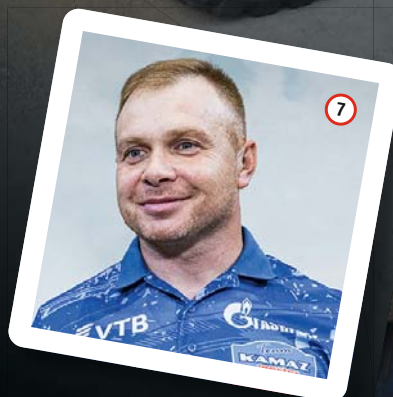
6

готовки среди юниоров Евгений Шерстяных. Кстати, в этом году юниоры «КАМАЗ-мастера» участвуют в семи российских этапах автокросса в своих классах и пяти этапах в Татарстане.

Далее карьера гонщика может развиваться следующим образом: сначала работа механиком в спортивном центре, затем выезды на соревнования с командой, назначение механиком в экипаж, а после — прямая дорога в пилоты. «Молодежь стремится себя проявить, а в команде заинтересованы в обеспечении будущего резерва специалистов», — говорит Айдар Беляев.

Радует, что в команде подрастает достойная смена. В интервью журналистам руководитель команды Эдуард Николаев в качестве примера называет Даниила Телепова, отправившегося на ралли «Шелковый путь» механиком в экипаже Андрея Каргинова. Для Даниила это дебют в международной гонке.

Всего на «Шелковый путь — 2024» команда «КАМАЗ-мастер» отправила пять экипажей: пилот Эдуард Николаев, штурман Евгений Яковлев, механик Дмитрий Авдеев; пилот Дмитрий Сотников, штурман Руслан Ахмадеев, механик Ильгиз Ахметзянов; пилот Андрей Каргинов, штурман Дмитрий Никитин, механик Алмаз



7



Ахметов; пилот Сергей Куприянов, штурман Александр Куприянов, механик Иван Татаринцов.

Гонка для команды получилась результативной. Дмитрий Сотников в пятый раз в карьере выиграл ралли-марафон «Шелковый путь», серебро у Эдуарда Николаева. Вызов бездорожью на грузовике КАМАЗ-43509, использующем в качестве топлива газодизельную смесь, в очередной раз бросил экипаж Сергея Куприянова. Его результат в гонке — пятый. Испытания и новые изыскания в этом важном для «КАМАЗ-мастер» и партнеров команды направлении, которое связано с использованием природного газа, будут продолжены.

«Победа команды «КАМАЗ-мастер» — признак надежности автотехники, высокого профессионализма и большой внутренней силы камазовского коллектива, который умеет создавать машины, выдерживающие любые испытания, и мастерски ведет их к победным финишам», — отметил в поздравительной телеграмме генеральный директор КАМАЗа Сергей Когогин.

1. Газодизельный КАМАЗ-43509 экипажа Сергея Куприянова.
2. Участок багги.
3. Здесь инженеры «КАМАЗ-мастера» строят спортивные двигатели.
4. Все собранные моторы проходят 24-часовой тест на стенде.
5. Это серийный КАМАЗ-4310. Именно с таких автомобилей, дебютировавших на польском «Ельч-ралли», началась спортивная эпопея команды.
6. Капотный КАМАЗ-43509К выпущен в 2015 году.
7. Эдуард Николаев, руководитель команды.



1

Поговорим о музее, стимкарах Stanley, их создателях, братьях Стенли, и крупнейшей коллекции этой удивительной техники.

РОЖДЕНИЕ МУЗЕЯ

Откуда такое название — Marshall Steam Museum? Все просто: музей носит имя его основателя Кларенса Маршалла. С 1910 по 1920 год Маршалл был дилером компании Stanley Motor Carriage Co. Перед выходом на пенсию в 1940 году он купил стимкар Stanley Model 76, построен-

ный в 1913 году. Так его страсть к паровым автомобилям вспыхнула с новой силой, и Кларенс принялся покупать и восстанавливать различные модели Stanley.

В 1947 году коллекция насчитывала уже 30 автомобилей, и не только паровых. А главное — она продолжала расти! Пришлось Кларенсу построить для нее специальное здание — «Музей пара». Построив, он полностью посвятил себя любимым экспонатам.

Кларенсу помогала его семья, и прежде всего сын Том Маршалл и невестка Рут. В 2008 году они передали штату Делавэр землю и здания, в том числе особняк королевы Анны 1897 года, бывший когда-то домом Кларенса Маршалла. Благодаря такому сотрудничеству музей стал доступным для всех желающих.

ОЖИВШАЯ ПАРОВАЯ ИСТОРИЯ

ВЕСНОЙ ЭТОГО ГОДА АМЕРИКАНСКИЕ ДОРОГИ ПРИВЕЛИ МЕНЯ В УНИКАЛЬНЫЙ МУЗЕЙ, РАСПОЛОЖЕННЫЙ В СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ ШТАТА ДЕЛАВЭР. ЕГО ПОЛНОЕ НАЗВАНИЕ — MARSHALL STEAM MUSEUM & FRIENDS OF AUBURN HEIGHTS. КОЛЛЕКЦИЯ ЭКСПОНАТОВ ЗАСЛУЖИВАЕТ ЦЕЛОЙ СЕРИИ РАССКАЗОВ, НО ПЕРВОЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ МОЖНО ВЫРАЗИТЬ ОДНОЙ ФРАЗОЙ: ЭТО НАСТОЯЩАЯ ЖЕМЧУЖИНА ИСТОРИИ ПАРОВОГО ТРАНСПОРТА! ИСТОРИИ НЕ ЗАСТЫВШЕЙ, А ЖИВОЙ, НЕДАРОМ ЗДЕСЬ КАЖДУЮ ВЕСНУ И ЛЕТО ПРОВОДЯТСЯ ВЕСЕЛЫЕ СЕМЕЙНЫЕ УИК-ЭНДЫ С КАТАНИЕМ НА ПАРОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ

› ЮРИЙ БУЦКИЙ › ФОТО АВТОРА И MARSHALL STEAM MUSEUM

Сегодня в музее представлена крупнейшая коллекция стимкаров Stanley, электромобили начала прошлого века, Ford Model T 1914 года и два Packard 30-х годов. А еще действующая железная дорога с паровозами, работающими на угле. Локомотивы и вагоны выполнены в масштабе 1:8 и ходят по кольцу вокруг территории музея.

Но вернемся к Stanley. Что особенно интересно? Во-первых, все автомобили в музее оригинальные, никаких новоделов. Во-вторых, все они, кроме Mobile 1901 года и Model 750 1924 года, зарегистрированы и допущены к эксплуатации на дорогах штата. А родословная марки Stanley такова.

РЕКОРДЫ БРАТЬЕВ СТЕНЛИ

Они были близнецами — американцы Френсис и Фрилан Стенли. И паровые автомобили строили вдвоем. Но сказать, что они посвятили им всю жизнь, значит лукавить.

Судите сами: братья родились в 1849 году. Уже в зрелые годы успешно торговали фототоварами. А первый автомобиль выпустили в 1897-м. Значит, им было... да, по 48 лет. Не поздно ли начали? История показала, что не поздно, ведь в течение следующих двух лет братья Стенли построили и продали более двухсот автомобилей, обогнав самых успешных автопроизводителей США.

Первые автомобили Stanley напоминали легкий элегантный экипаж. Приглядевшись, понимаешь, что лошадь и кучер экипажу не нужны, поскольку он оснащен котлом и паровой машиной.

И ведь отличные были автомобили! В 1899 году Фрилан Стенли и его жена Флора заехали на вершину горы Вашингтон — самой высокой на северо-востоке Америки. Заехать-то заехали, а как спускаться? Тормоза сла-

1. Stanley Mountain Wagon Model 820, выпуск 1915 г., 30 л. с.
2. Модель Mobile, выпуск 1901 г., 4,5 л. с.
3. Stanley Stick-Seat 3, выпуск 1902 г., 6 л. с.
4. Stanley Model EX, выпуск 1908 г., 10 л. с.
5. CX Stanley Runabout, выпуск 1905 г., 8 л. с.
6. Stanley Touring Model 71, выпуск 1910 г., 20 л. с.
7. Stanley Roadster Model 78, выпуск 1913 г., 20 л. с.
8. Stanley Model 607, выпуск 1914 г., 10 л. с.

бенькие, механические. И Фрилан впервые применил торможение двигателем, благо пар в цилиндрах мягко и эффективно сдерживал движение автомобиля под уклон.

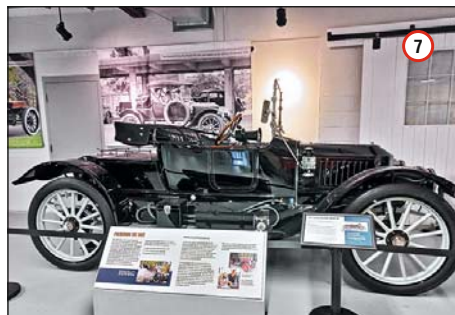
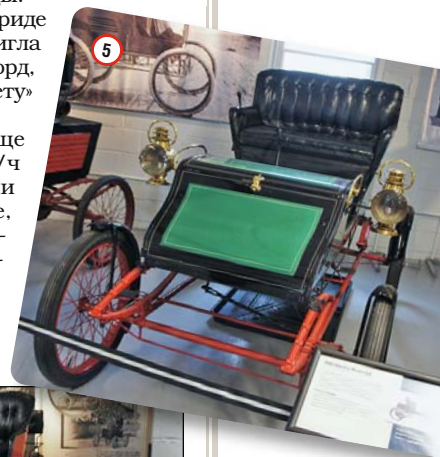
Эта поездка послужила отличной рекламой марки Stanley. Потом Френсис и Фрилан продали ряд патентов фирме Locomobile. А в 1902 году зарегистрировали новую компанию Stanley Motor Carriage Company и принялись расширять дело.

Братья строили не только пассажирские, но и гоночные автомобили. Самый известный из них — паровой болид «Ракета», выпущенный в 1906 году. Сегодня без него не обходится ни один рассказ о Stanley. Острый обтекаемый кузов в форме индейского каноэ, двухцилиндровый двигатель мощностью 150 л. с. с выбросом пара в атмосферу — этот аппарат строился не просто для участия в состязаниях на скорость, а исключительно для победы.

И он одержал победу. На пляже во Флориде при заезде на одну милю «Ракета» достигла скорости 205 км/ч. Это был не просто рекорд, это был триумф пара. Пилотировал «Ракету» Фред Мариотт.

Но братья заявили, что это еще не все — мы достигнем скорости 322 км/ч (200 миль в час). Они усовершенствовали силовую установку, подняв давление, оснастили автомобиль мощными тормозами, но во время заезда «Ракета» потерпела аварию, налетев на кочку. Фред Мариотт чудом остался жив.

В прессе поднялся шум, соперники на электрических и бензиновых ма-





шинах кричали: «Мы же говорили!» — но затмить славу рекорда 205 км/ч не удалось. Автомобиль с ДВС побил его лишь пять лет спустя.

Но вернемся к пассажирским Stanley. Первые модели имели деревянные кузова, размещенные на стальной раме. Позже кузова стали алюминиевыми. Со временем котел переселился в переднюю часть кузова, под капот. А в 1915 году автомобили «Стенли» получили конденсатор, закрытый кузов и стали неотличимы от бензиновых.

Фирма чувствовала себя неплохо. Братья производили около 1000 автомобилей в год и открыли первую в штате Колорадо люксовую гостиницу. Гостей от ж/д станции до гостиницы возил многоместный паровой автомобиль Stanley Mountain Wagon. Можно сказать — полноценный паровой автобус. Кстати, найдите его на фотографиях!

К сожалению, в июле 1918 года Френсис Стенли погиб в автомобильной катастрофе. А вскоре Фриленд продал компанию, не выдержав экспансии ДВС. Новый хозяин продолжил выпуск паровых автомобилей. Последний Stanley увидел свет в 1924 году. Такая вот история.

На мой взгляд, лицом марки были и остаются паровики Model EX и Model 71 с полукруглым капотом. Есть в них особый шарм, они легко узнаваемы. Именно эти автомобили чаще всего представляют Stanley на стим-фестивалях, символизируя загородные вояжи с семьей или друзьями. Неторопливое движение, наслаждение открытым кузовом, любопытные взгляды зевак. Это и есть Stanley сегодня.

По оценке сотрудников музея, в мире сохранилось примерно 600–800 Stanley из 11 000 построенных. Из уцелевших автомобилей около 50% находятся в оригинальном состоянии, остальные либо не отреставрированы, либо модернизированы и не считаются аутентичными. А не-

которые Stanley, выступающие на фестивалях, вообще являются новоделами. Но в коллекции Marshall представлены только оригинальные модели на ходу.

СМОТРИМ КОЛЛЕКЦИЮ

Экспозицию открывает паровой автомобиль Mobile 1901 г. выпуска. У него здесь особый статус.

Как говорилась в предыдущем разделе, в 1899 году братья Стенли продали свой бизнес и патенты двум предпринимателям — Ами Барберу и Джону Уокеру. Первый основал компанию Locomobile Company, а второй — фирму Mobile Company of America. Так появился бренд Mobile, в основе которого лежали патенты Stanley.

В 1902 году братья Стенли вернулись к паровой теме, основав компанию Stanley Motor Carriage Company. Они запатентовали новые технические решения и принялись выпускать более совершенные стимкары.

В 1903 году компания Locomobile переключилась на выпуск бензиновых автомобилей, Джон Уокер прекратил производство стимкаров Mobile, а вот Stanley выпускались вплоть до 1925 года. И модель Mobile, стоящая в музейном зале, является неотъемлемой частью биографии Stanley — можно сказать, с нее все и началось.

В 1903 году этому автомобилю увеличили колесную базу, добавили переднее сиденье и перенесли рулевое управление на правую сторону (изначально оно располагалось по центру). После этого Mobile с тремя пассажирами проехал из Уоллингфорда, штат Коннектикут, в Атлантик-Сити, штат Нью-Джерси. И благополучно вернулся обратно. Настоящий рекорд для хрупкого автомобиля на дорогах того времени. Mobile — самый старый автомобиль в коллекции музея Маршалла.

Рядом в зале стоит небольшой автомобиль в форме кареты. Это Stanley Stick-Seat 1902 года выпуска мощностью 6 л. с. Тоже ветеран коллекции. Автомобиль на ходу, но его берегут. С момента приобретения Кларенсом Маршаллом в 1944 году он прошел менее 200 миль.

Далее мы видим CX Stanley Runabout 1905 года. Он не много крупнее модели 1902 года. CX был последним автомобилем с румпелем и котлом под сиденьем. Мощность паровой машины — 8 л. с. В наши дни CX кажется примитивным, однако он успешно участвовал в гонках на треке.

Переходим к следующему экспонату, Stanley Semi-Racer, модель 1907 года выпуска. Мощность парового

1. Слева направо: Stanley Touring Model 735, выпуск 1918 г., и Stanley Touring Model 725, выпуск 1916 г.
2. Stanley Model 750 сохранен в первозданном виде, не реставрировался.
3. Инсталляция, посвященная собаке по кличке Бад, сопровождавшей хозяина в трудной поездке в 1903 году.
4. Стенд, демонстрирующий работу Stanley. Слева — парогенератор, справа у ведущих колес — паровая машина.
5. А здесь можно посмотреть на парогенератор, находящийся под капотом. Белая ткань — это теплоизоляция из стекловолокна. Используется вместо оригинальной асбестовой изоляции.
6. Stanley лицом к лицу. Шестерня у переднего колеса — это привод спидометра.
7. Слева направо: электрокар Waverley Model 74 Stanhope, выпуск 1909 г., и электрокар Rauch and Lang Electric Brougham, выпуск 1916 г.

двигателя — 30 л. с. Название и обтекаемые формы говорят сами за себя — это действительно гоночный автомобиль, установивший мировой рекорд скорости на суше 127,66 миль в час.

А вот Stanley EX 1908 г., развивающий 10 л. с. Знаменит тем, что парогенератор здесь окончательно переехал под капот, а румпель сменился рулевым колесом. Модель EX выпускали в течение трех лет, она является самой массовой за всю историю компании.

Далее мы видим Stanley Speedy Roadster H-5 1908 года мощностью 20 л. с. Как сказано на экспликациях, это «Stanley для джентльмена». А еще там сказано, что автомобиль предназначен для любителей развить 65–70 миль в час на хорошей дороге. Для шофера-любителя того времени — немало.

А вот настоящий шедевр — Stanley Touring Model 71, выпущенный в 1910 году. Это стильный туристический автомобиль. Модель, представленная в музее, отреставрирована в 1998 году. Автору этих строк разрешили посидеть за рулем стимкара, за что музею отдельное спасибо.

Рядом стоит Stanley Roadster Model 78 выпуска 1913 года. Это один из трех существующих 20-сильных родстеров с металлическим кузовом, и что важно — единственная сохранившаяся модель с индексом 78.

Особое место в коллекции отведено Stanley Mountain Wagon Model 820 — самому большому автомобилю, способному перевозить 15 пассажиров. Mountain Wagon был разработан для перевозки гостей в отель братьев Стенли. Я рассказывал об этом в предыдущем разделе, помните? Да-да, перед нами тот самый паровой автобус. Сегодня он катает туристов, посетивших музей Маршалла. Двигатель Mountain Wagon развивает 30 л. с.

А дальше еще интереснее. Вот рядом стоят два автомобиля: Stanley Touring Model 735, выпущенный в 1918 году, и более ранний Stanley Touring Model 725, увидевший свет в 1916 году. Мощность двигателей обеих моделей — 20 л. с.

Несведущий посетитель спросит: «Что, это тоже паровые автомобили? А выглядят точь-в-точь как бензиновые тех лет...»

Да, это паровые автомобили. Дело в том, что на ранних моделях Stanley отработавший пар выбрасывался в атмосферу. Это создавало неудобства. Во-первых, через каждые 30 миль приходилось останавливаться для пополнения запасов воды. Во-вторых, белые выхлопы пара мешали другим участникам движения, которых в 1915 году на дорогах насчитывалось немало.

Поэтому компания Stanley перешла на производство моделей с конденсацией пара. Запас хода «по воде» резко увеличился, белый шлейф выбросов исчез. А конденсатор расположили спереди — там, где у бензиновых моделей находится радиатор. Отсюда и сходство.

Есть в коллекции музея еще один уникальный экспонат: Stanley Model 750, выпущенный в 1924 году. Мощность двигателя — 20 л. с. Это один из последних Stanley, построенных компанией. В 1925 году производство паровых автомобилей прекратилось. И что важно — данный автомобиль никогда не реставрировался. Намеренно, чтобы сохранить дух времени. Все здесь как 100 лет назад: кузов, парогенератор под капотом, руль, рычаги, обивка сидений. И даже краска родная. Сотрудники музея рассказали, что они тщательно изучают родословную экспоната и будут рады любой информации о нем.

А еще в музее есть инсталляция, посвященная собаке по кличке Бад. Этот пес сопровождал хозяина в трудной поездке на паромobile Stanley по пересеченной местности в 1903 году. И вот сидит он в кузове и ждет: когда же опять поедет?

Несмотря на скромные размеры музея, в нем можно провести не один день. Просто ходить по кругу от одного автомобиля к другому, каждый раз узнавая что-то но-



вое. Здесь прослеживается вся эволюция паровых автомобилей Stanley. От цепной трансмиссии к размещению двигателя с непосредственным приводом на заднюю ось. От монтажа парогенератора под сидениями к размещению его под капотом вместе с хитрой автоматикой того времени.

Вы хотите понять принцип работы паросиловой установки? К вашим услугам — стенд с агрегатами: вот парогенератор, вот паровая машина, вот паропроводы. Можно покрутить рукоятку — поршни придут в движение.

И еще, здесь я впервые увидел мастерскую стимкаров. В отдельном ангаре стоят несколько Stanley, где им ремонтируют паросиловые установки, подвески, рулевые и вообще все, что требуется. Уникальная мастерская.

Свой рассказ я закончу словами Кларенса Маршалла: «В музей приходят два типа людей. Первые увлеченно изучают историю парового транспорта. Вторые цинично считают паровые автомобили архаичными и нелепыми. Мы им отвечаем, что любое развитие должно с чего-то начинаться. Перед вами — пионеры технического прогресса, давшие старт бесконечному совершенствованию автомобиля». Добавить к сказанному нечего. 🍷

T. CLARENCE MARSHALL
MUSEUM
Stanley **STEAM CARS**

30 ЛЕТ В СТРОЮ

ДНИ РОЖДЕНИЯ БЫВАЮТ НЕ ТОЛЬКО У ЛЮДЕЙ, НО И У АВТОМОБИЛЕЙ, ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ТЕХНИКЕ ВСПОМИНАЮТ ИХ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО В ЮБИЛЕИ. СЕЙЧАС КАК РАЗ ТАКОЙ СЛУЧАЙ: 20 ИЮЛЯ СЕМЕЙСТВУ «ГАЗЕЛЬ» ИСПОЛНИЛОСЬ 30 ЛЕТ! > АЛЕКСАНДР ТРОХАЧЕВ > ФОТО АВТОРА И ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА

Название «Газель» придумал заместитель главного конструктора Горьковского автозавода, заслуженный машиностроитель СССР Владимир Носаков. Тот самый, который создал четырехфарную «Волгу». Имя присвоили перед стартом серийного производства в 1994 году. Среди дожины рабочих названий были такие, как «Браток», «Бригада», «Бродяга», «Комок», «Ларек», «Полуторка», «Привоз», «Фазенда», «Челнок». Большинство из них с ходу отвергли как «блатные», вульгарные, неблагозвучные. Подобрать другое слово, в котором на первом месте стояла бы аббревиатура ГАЗ, оказалось невозможно. Вот так род парнокопытных млекопитающих из подсемейства настоящих антилоп семейства полорогих дал название целому модельному ряду малотоннажных автомобилей «Газель».

РОЖДЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ

Трудно поверить, но «Газели» в привычном виде, с таким названием и привязкой к Горьковскому автозаводу, могло и не быть. К проекту создания современной «полуторки» подключили Ульяновский автозавод и НАМИ. А сборку хотели организовать в Кировабаде. Азербайджанский автомобиль грузоподъемностью 1,5 тонны под индексом КиАЗ-3727 должен был выпускать Кировабадский автомобильный завод, филиал УАЗа. Одно время бродили мысли начать сборку малотоннажников в Брянске, на мощностях БАЗа, но жизнь распорядилась иначе.

Идея создания современной «полуторки» витала в воздухе давно, еще до горбачевской перестройки. Транспортной отрасли страны не хватало отечественного малотоннажного автомобиля в виде целого семейства. Оно должно было включать шасси с однорядной и двухрядной кабиной, бортовой грузовичок, цельнометаллический фургон, микроавтобус и грузопассажирский комби. Сказать, что это чересчур амбициозная задача для 80-х в СССР — ничего не сказать! Тем не менее работы по проекту стартовали в 1988 году.

За дело взялись засучив рукава. И это притом, что отдельного финансирования не было — стремились уложить расходы в рамки бюджета на НИОКР. Окрыляла не только перспектива, но и поддержка генерального директора Горьковского автозавода Бориса Вильева, занимавшего этот пост с 1986 по 1994 г. Ведущим конструктором по проекту стал Владимир Четвериков. Впоследствии





он занимал различные должности и с 2007 года стал генеральным конструктором Объединенного инженерного центра «Группы ГАЗ». Под его руководством созданы LCV первого поколения 1994–2003 гг., рестайлинговые «Газели» 2003–2010 гг., «Соболь», «Соболь Баргузин», «Газель Next» (с 2013 г.) и другие модели.

Авторами окончательного варианта облика «Газели» стали дизайнеры Станислав Волков и Владимир Фузеев. Первый до этого был автором экстерьера среднетоннажных грузовиков и новой «Чайки» ГАЗ-14. С 1987 года он стал начальником группы художественно-конструкторского бюро (ХКБ) внешних форм. В мае 1988-го был сформирован окончательный дизайн «полторки», а до этого авторами поисковых эскизов выступили дизайнеры Г. В. Ломанов, Е. Б. Пушкарев, И. В. Саянин.

Ведущим конструктором кабины и кузова выступил Александр Кочетков, заслуженный конструктор Российской Федерации. Впервые в практике ГАЗа кузов «полторки» создавали с помощью системы автоматизированного проектирования (САПР). Использовались вычислительные машины IBM и специальная программа САТА.

Свой вклад в создание «Газели» внес и технический директор ГАЗа Владимир Чураев. Он вовремя заметил, что кабина на 10 см выше возможностей окрасочной линии Druys, купленной в Англии еще в 1974 году. Конструкторы убрали «лишний» металл под дверями кабины, чем спасли ситуацию. В противном случае при-

шлось бы красить кабины на стороне, а это было неприемлемо.

Почему все-таки выбрали ГАЗ? Как ни крути, для создания нового семейства легких грузовиков ГАЗ оказался лучше приспособлен, чем УАЗ и БАЗ. С целью удешевления массового производства в конструкции использовали детали от «Волги». В частности, унификация затронула двигатель, коробку передач, задний мост, электрооборудование, фронтальную оптику, решетку радиатора, детали интерьера кабины. И если поначалу «сверху» транслировали мысль сосредоточиться на цельнометаллическом фургоне, то ведущий конструктор семейства Владимир Четвериков настоял на базовой модели в виде рамного грузовика с однорядной кабиной и металлическим бортовым кузовом. Одновременно с «Газелью» полной массой 3,5 тонны решили разрабатывать «Соболь» полной массой 2,8 тонны с односкатной ошиновкой. Жизнь подтвердила правильность сделанного выбора.

1. Ранние поисковые эскизы.
2. Макет на стыке 80-х и 90-х годов.
3. ГАЗ-3302 с двухрядной кабиной и 16-клапаным мотором ЗМЗ-406 в заводском музее.
4. Второй рестайлинг 2003 г.: «полторка» получила раскраску «глазки».
5. Дизельный «Соболь» с приводом на все колеса.
6. АСМП от «Самолтор-НН» на базе бензинового «Соболя» 4x4.
7. Внутривозовской транспорт: эти коротышки за ворота ГАЗа не выезжают!



1. Сборочное производство в Нижнем Новгороде.
2. «Газель Бизнес» появилась в 2010 году и стала хитом продаж.
3. Нижегородскую «полупторку» поставили на службу «Почты России».
4. Автозак на базе «Газель Бизнес» выпускают и сегодня.
5. Скорая из семейства «Газель Бизнес».
6. Спецавтомобиль белорусского МЧС.
7. Примеры использования «Соболя» в РФ и СНГ: как спецтехника и в обычном исполнении.

НА ПУТИ К СЕРИИ

Как было принято в СССР, советская школа конструирования учитывала и зарубежные наработки. Прежде чем воплощать собственные идеи в металл, их примеряли к внедренным идеям европейских коллег. Оказалось, там не все на пять баллов. У одних моделей был неудобный вход и выход из кабины, у других — некомфортная посадка за рулем, у третьих — недостаточная обзорность, у четвертых — маленькие габариты и т. д. Тем не менее рассматривались особенности Iveco Daily, Ford Transit, Avia, других машин того же класса.

В процессе формирования «Газели» учитывались наработки специалистов НАМИ с коллегами Брянского и Ульяновского автозаводов. К проектированию передней независимой подвески подключили британскую фирму International Automotive Design (IAD). Впрочем, созданный узел оказался слишком нежным для наших дорог. В итоге в серию пошла передняя подвеска, разработанная ГАЗом совместно с НАМИ на основе подвески от «Чайки» ГАЗ-14.

За тестирование «полупторок» с 1991 года отвечал будущий руководитель Центра компетенции «Группы ГАЗ» Дмитрий Петров. Специальной методики для малотон-

нажников не было, и за ориентир взяли рекомендации испытаний легковых автомобилей, разработанные специалистами НАМИ.

По мере тестирования на стендах и в рамках дорожных испытаний конструкторы совершенствовали и упрочняли подвеску. Кстати, сперва хотели использовать 15-дюймовые колеса, как на микроавтобусе РАФ-2203 «Латвия». Мысль была продиктована логикой экономии и нежеланием создавать дополнительные проблемы. Чашу весов в пользу 16-дюймовых колес склонила готовность Кировского шинного завода поставлять резину нужной размерности. Сказано — сделано. Только в первые годы выпуска «газелевская» резина оставалась дефицитной.

По воспоминаниям Бориса Глазунова, начальника технического отдела Управления конструкторско-экспериментальных работ (УКЭР), к конструированию «Газели» приступили в 1989 году. А в 1990-м появился прототип с первичным индексом ГАЗ-3750. Окончательным стало обозначение ГАЗ-3302, с которым автомобилем встал на конвейер. Январь 1991 года ознаменовался появлением первого макетного образца. В пилотную опытную партию включили серебристый бортовой «головастик» с металлической платформой, укрытый тентом грузовик с темно-синей кабиной и белый промтоварный фургон с вишневой кабиной. А в августе того же 1991-го реальностью стали три доработанных образца ГАЗ-3302.

Кстати, цельнометаллический фургон стал первым отечественным автомобилем с боковой сдвижной дверью. С ее внедрением помучились, но в итоге проблему надежности решили. Непросто было и с двустворчатой распашной дверью в корме, чьи половинки открывались на 180 градусов. Ничего, справились!

С апреля по ноябрь 1992 года в производство выдавали техническую документацию. Параллельно шла подготовка серийного производства: ставили кондуктора, изготавливали штампы, формировали технологическую оснастку, размечали участки сборки и рабочие места. В 1993-м планировалось изготовить полную серию эталонных образцов «Газели», и это была весьма амбициозная задача.

В 1993 году горьковчане построили рекламный образец. Его кабину, раму и элементы шасси окрасили в красный цвет, колесные диски отхромировали, спереди установили «кенгурятник». Белый кузов-фургон снабдили надписью Gazelle. Машина получилась очень броской! В 1994 году режиссер Александр Гронский снял «Газель» в 45-секундном рекламном ролике. Тем не менее практи-



ка красить раму в цвета, кроме черного, не прижилась. Впрочем, как и хромированные диски.

Предсерийные образцы публика впервые увидела на выставке MIMS-93. На презентации автомобиля президент АО «ГАЗ» Николай Андреевич Пугин сказал: «Вот увидите, этот автомобиль перевернет рынок!» И оказался прав! «Газели» собирали почти как «Волгу»: в три смены, семь дней в неделю. Нужно было застолбить место на рынке и удовлетворить спрос, растущий как на дрожжах. В 10-летний юбилей модели 20 июля 2004 года с конвейера сошел 800-тысячный экземпляр. На следующий год, 4 августа 2005-го, была собрана миллионная «Газель». За первые 25 лет было изготовлено свыше 2 млн «полупорок»!

ДЕШЕВО И СЕРДИТО

Еще за несколько месяцев до официального дебюта «Газели» стали известны некоторые подробности. Например, что под покатым капотом будет 100-сильный бензиновый двигатель ЗМЗ с гидрокомпенсаторами клапанов и микропроцессорной системой зажигания. Потребление топлива ожидалось на уровне 11 л/100 км. Максимальную скорость обещали в 115 км/ч, а ресурс до капремонта — в 250 тыс. км. Неизвестной оставалась розничная стоимость, но ее рассчитывали определить на весах рыночного спроса. Так и вышло: цена ГАЗ-3302 составила 9,5 млн руб. или в пересчете на ходовую валюту того времени — \$5000. Для сравнения: выпускавшийся с 1993 года фургон БАЗ-3783Д имел рыночную цену около 10,363 млн руб. или примерно \$5454.

В условиях эксплуатации клиентами очень скоро вылез ряд проблем. Новый мотор ЗМЗ-406 оказался чересчур «ломким». Проблему решили установкой прежней версии «волговского» ЗМЗ-402. Целая история вышла с малолитровыми рессорами, взять которые по разумной цене было негде. Не мудрствуя лукаво, на первых порах ставили обычные. Понадобилось несколько лет, прежде чем ГАЗ освоил выпуск нужных рессор у себя. Бичом ранних машин оказалась и ржавчина. Ей были подвержены рама (не критично), навесное оборудование, кромки кабины и особенно — металлический кузов. Панацеи на тот момент не нашли, о пластиковых крыльях и капоте, алюминиевой европлатформе не мечтали, и рекомендовали дилерам предлагать перевозчикам антикоррозионную обработку. Впрочем, владельцы «полупорок» не ждали милостей от завода и сами защищали движимое имущество антикором, подкрылками — чем могли.

Заметной вехой в летописи модели стало появление ГАЗ-3302-750 «Газель Бизнес». Ее межсервисный интер-

вал вырос в 1,5 раза, до 15 тыс. км. Расход топлива снизился на 5%, тормозной путь сократился на 8%. Гарантия завода составила три года или 80 тыс. км. Перевозчикам стал доступен турбодизель Cummins ISF, с 2011 года — бензиновый двигатель УМЗ-4216.70. В 2013-м появилась битопливная модификация CNG с мотором УМЗ-421647, работающим на бензине и метане. Год от года «Газель» технически совершенствовалась и прирастала новыми модификациями. Коммерческая



8. Автобус малого класса «Тула-2221» переделан из ГАЗ-332133.
9. Маршрутка с высокой крышей в белорусском Бресте.
10. На «полупорке» востребован полный привод и тюнинг.
11. Битопливные «полупорки» выдают наличие газовых баллонов.
12. Весной 2013 года в серию пошла «Газель Next», которая сразу пришлась ко двору.
13. Презентационный цвет нового поколения — «Кипарис».
14. В 2020 году освоена 22-местная «Газель City» с каркасным кузовом из композитных материалов.



привлекательность росла без навязчивой рекламы.

Знаковым событием 2013 года стал дебют «Газели Next». Она превзошла предшественника по всем показателям. Наряду с новым дизайном автомобиль предложил транспортникам удлиненную колесную базу, выросшую до 2,6 тонн грузоподъемность, гидроусилитель руля, новую подвеску и тормоза, «газовскую» коробку передач.

Согласно статистике, к прошлому юбилею (2019 г., 25 лет) без малого половину парка в стране (45,8%) составляли «Газели» в бортовом исполнении в виде шасси. Более трети (35,4%) приходилось на цельнометаллические фургоны, а каждая шестая (17%) «Газель» была микроавтобусом. Примерно такие же пропорции сохраняются и по сей день. В парке РФ доминируют бензиновые «Газели» (накануне пандемии на них приходилось 87,4%). За ними следуют дизельные версии (в 2019 г. — 10,4%). Прослойка битопливных автомобилей (газ плюс бензин) составляла 2,2%.

НЕСЕРИЙНЫЕ

В настоящее время палитра «Газелей» не ограничивается базовыми моделями: в дополнение к ним в партнерстве с «бодибилдерами» создано свыше 100 разновидностей спецтехники! Ее выпускает ряд российских предприятий, и среди них машиностроительный завод «Чайка-Сервис», Мытищинский приборостроительный завод, ООО «Техноплис», торговый дом «Купава» и многие другие.

Если в XX веке перевозчику было достаточно сказать: «У меня «Газель», — то в XXI столетии нужно непременно уточнить, какая именно. Потому что это может быть автолавка, самосвал, молоковоз, автовышка, изотермический фургон, мобильный фургон МЧС, пожарный автомобиль, фудтрак, бункеровоз, эвакуатор или спецавтомобиль другого назначения.

Кроме техники грузового сегмента созданы десятки пассажирских моделей. Например, в 1995–2007 гг. Семеновский авторемонтный завод на базе «полторки» выпускал семейство СемАР-3234: развозные фургоны, микроавтобусы, катафалки и реанимобили. Предприятие ООО «ТулаБус» выпускало малый городской автобус «Тула-2221», переделанный из ГАЗ-322133.

ОСНОВНЫЕ ВЕХИ ПРОИЗВОДСТВА «ГАЗЕЛЕЙ»:

- 1994–1998 гг. — выпуск в первичном дизайне.
- 1997 год — стальной сборка в Чехии, на фирме Ross A.S.
- 1999–2003 гг. — первый рестайлинг.
- 2000 год — начало сборки в Литве для Европы.
- 2003–2010 гг. — второй рестайлинг.
- 2010 г. — н. в. — семейство «Газель Бизнес».
- 2013 г. — н. в. — поколение «Газель Next».
- 2014 г. — н. в. — старт производства в Турции.
- 2020 г. — н. в. — 22-местная «Газель City» с каркасным кузовом.
- 2021 г. — н. в. — поколение «Газель NN».
- 2024 г. — в серии «Газель e-City».

1. Неотложки на основе «Газель NN» и «Газель Next» приняты медиками на ура.
2. Спортивная версия «Газель Next» гоночной команды «ГАЗ Рейд Спорт», созданной в 2011 году.
3. С 2024 года продуктивную линейку пополнила серийная «Газель e-City».
4. Инновационная «Газель NN» встала на конвейер в 2021 году.
5. Любимый конек «газелиста» — удлиненная колесная база.

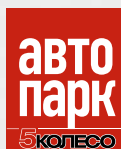
Интерес к «Газелям» проявили и на Украине. Скажем, городской автобус малого класса под названием «Рута» изготавливал Часоваярский ремонтный завод, сначала — на базе «Газель Бизнес», а с 2014 года — на шасси «Газель Next». Бориспольский (позже Черниговский) автозавод производил пассажирский БАЗ-2215 «Дельфин». За пределами Украины известны и автобусы «Богдан»: ТУР-А049/«Богдан А049». Одно время все они экспонировались в Москве в рамках Международного автомобильного форума и специализированных выставок коммерческого автотранспорта.

Перед началом пандемии доля «Газелей» на рынке РФ в сегменте малотоннажников достигла 70%. «Газель» по достоинству оценили не только в России и странах СНГ. К началу 2022 года география экспорта насчитывала 45 государств мира. А в обозримой перспективе число импортеров будет удвоено до 90 стран! Половина всех выпускаемых «полторок» отгружается на экспорт. Что это, если не убедительное подтверждение коммерческого успеха?! 🇷🇺



ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ

Всероссийский ежегодный конкурс журнала
«АВТОПАРК 5 Колесо» и Центросоюза РФ



ЦЕНТРОСОЮЗ



Общая информация



Всероссийский ежегодный конкурс «Лидер мобильной торговли» проводят журнал «АВТОПАРК 5 Колесо» и Центросоюз Российской Федерации при поддержке Минпромторга, политической партии «Единая Россия» и Ассоциации «НП «ОПОРА».

Конкурс 2024 года проводится с апреля по август, обработка заявок и награждение победителей — сентябрь 2024 года.

Цель конкурса



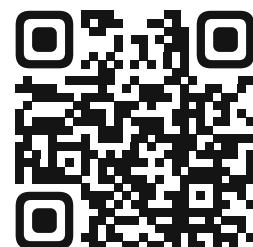
Сократить разрыв в социальном обеспечении жителей малонаселенных пунктов и крупных городов России, определить лидеров в области производства и эксплуатации автолавок, поддержать наиболее интересные маркетинговые решения, внедрение e-commerce, развитие мобильной торговли. Выявить на основании мнения независимого жюри лучший экипаж, сервис и технические решения в сфере мобильной торговли в 6 номинациях.

Партнер конкурса

КАМПАС

Переходите на сайт
конкурса, подавайте
заявку на участие

konkurs.5koleso.ru



ТЕСТ-ДРАЙВ ОТ САРЫЧЕВА

САМОСВАЛЫ

HOWO T5G



В НАЛИЧИИ!

С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ
6X4 и 8X4

Цены до повышения утилизационного сбора

 **РУСБИЗНЕСАВТО**
АВТОТЕХНИКА • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ

НА РЫНКЕ
АВТОТЕХНИКИ
с 1993

ОФИЦИАЛЬНЫЙ
ДИСТРИБЬЮТОР

8 (800) 700-67-50
sinotruk-rba.ru

